

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM



گفت‌وگویی از جنس ارتقا
«یوخن نیرپاش» از رانندگی
تا زیرمجموعه‌ای که در «بامو»
تاسیس شد

۶ صفحه



سودآورترین خودروسازان کشور
۱۰ صفحه

نخستین محصول ملی «کرمان موتور» با شاخص تولید صنعتی بالای ۸۰ درصد می‌آید خودرو «ایگل»؛ نماد خودروساز شدن کرمان موتور

«ایگل» با شاخص تولید ۸۷ درصد، نخستین سدان ملی کرمان موتور است که به واسطه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تولید شده و حاصل سال‌ها صرف سرمایه و بهره‌گیری از زنجیره تامین...
۱۴ صفحه

سیگنال‌هایی که کرختی بازار را به چالش می‌کشند
بازار خودرو در حال بیدار شدن از خواب زمستانی

قیمت خودرو در بازار آزاد به رغم ثبات نسبی طی هفته‌های گذشته، از ابتدای هفته جاری با شیب ملایم رو به افزایش...
۳۲ صفحات

مدیرعامل «ایران خودرو» تاکید کرد:
ضرورت شناسایی روش‌های متنوع تامین مالی برای زنجیره تامین و تولید

فونیکس پرو بلاگین هیبرید در بازار ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان شد
رکود خرید و فروش در بازار خودرو

سال‌ها قیمت خودرو در ایران دست در دست دلار حرکت می‌کرد و هر جهش ارزی، موجی از گرانی را در بازار...
۷ صفحه



نیسان کیکس «نامی خودرو»

خوش قیمت‌ترین کراس اوور جمع و جور اصیل بازار

۸ صفحه



استارت Start

علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

پرونده شرکت خودرویی
کنترل‌شاک در ایستگاه پایانی

بر اساس اخبار منتشر شده در خبرگزاری قوه قضاییه کشور، چند روز قبل قاضی ویژه دادگاه رسیدگی به جرایم اخلاک‌گران در نظام اقتصادی استان قزوین...
۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

در معاملات روز گذشته بازار سهام ریزش دسته‌جمعی نمادهای خودرویی در پی استیضاح وزیر اقتصاد

آغاز پیش‌فروش دو کهنه «بهمن دیزل» از امروز

برگزاری آخرین نوبت قرعه‌کشی وارداتی‌ها در سال جاری

ترکیبی از چالش‌ها و فرصت‌ها چشم‌انداز صنعت خودروهای تجاری جهان در سال ۲۰۲۵

۹ صفحه

دارای بیش از ۳۵ شعبه فعال در سراسر کشور
شهرک اتومبیل گودرزی بزرگترین مجموعه خودرویی و موتوری کشور
۰۲۱-۳۷۸۶۱

ایران تایر

IRAN TIRE

تایرهای رادیال سیمی و بایاس
RADIAL & BIAS TIRES

آریانا

حرکتی نرم = سفری راحت

تایر سولینگ
فرمان پذیری مناسب
دوام بالا
لرزش‌گیری عالی
سخت‌سخت
70 db
M+S

تهران، کیلومتر ۴ جاده مخصوص کرج (لشگری)، شرکت تولیدی ایران تایر
WWW.IRANTIRE.IR / ۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۴
SALES@IRANTIRE.IR / EXPORT@IRANTIRE.IR

185/65R14
185/65R15
205/60R14
205/60R15



جیلی گلکسی L6 EM-i یک سدان پلاگین-هیبرید با آستانه قیمت ۱۲ هزار دلار است که با یک باک سوخت و شارژ کامل با تری مسافت ۲ هزار کیلومتری را طی خواهد کرد. انتظاساز می‌رود این خودرو تا چند ماه دیگر راهی بازار چین شود. البته پیش‌فروش گلکسی L6 پلاگین هیبرید از چند هفته قبل شروع شده و مشتریان می‌توانند آن را با قیمت حدود ۱۲ تا ۱۶ هزار دلار خریداری کنند. جالب اینکه جیلی می‌گوید قیمت نسخه‌های اولیه این خودرو حدود ۱۰۰۰ دلار کمتر بوده و مشتریان با پرداخت ۱۱ هزار دلار توانایی سفارش آن را خواهند داشت. طول/عرض/ارتفاع جیلی گلکسی

جیلی گلکسی L6 EM-i یک سدان پلاگین-هیبرید با آستانه قیمت ۱۲ هزار دلار است که با یک باک سوخت و شارژ کامل با تری مسافت ۲ هزار کیلومتری را طی خواهد کرد. انتظاساز می‌رود این خودرو تا چند ماه دیگر راهی بازار چین شود. البته پیش‌فروش گلکسی L6 پلاگین هیبرید از چند هفته قبل شروع شده و مشتریان می‌توانند آن را با قیمت حدود ۱۲ تا ۱۶ هزار دلار خریداری کنند. جالب اینکه جیلی می‌گوید قیمت نسخه‌های اولیه این خودرو حدود ۱۰۰۰ دلار کمتر بوده و مشتریان با پرداخت ۱۱ هزار دلار توانایی سفارش آن را خواهند داشت. طول/عرض/ارتفاع جیلی گلکسی



هیبریدهای «جیلی»
۲ هزار کیلومتری شدند

سیگنال‌هایی که کرختی بازار را به چالش می‌کشند بازار خودرو در حال بیدار شدن از خواب زمستانی

قیمت خودرو در بازار آزاد به‌رغم ثبات نسبی طی هفته‌های گذشته، از ابتدای هفته جاری با شیب ملایم رو به افزایش گذاشته است

خواهد یافت. محمد فرح آبادی، کارشناس صنعت و اقتصاد در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» هشدار داد در صورت عدم مدیریت مشکلات مربوط به واردات و تولید، بازار را کد خودرو در ماه‌های آینده با چالش‌های جدی‌تری روبه‌رو خواهد شد و احتمال افزایش قیمت‌ها همچنان وجود دارد.

در روزهای اخیر به‌رغم کاهش جزئی نرخ ارز، شاهد شکل‌گیری یک روند افزایشی در بازار خودرو بوده‌ایم. به نظر شما تا چه حد افزایش یا کاهش قیمت خودروهای داخلی وارداتی به نرخ ارز وابسته است؟

افزایش نرخ اثر مستقیمی بر قیمت خودروهای وارداتی دارد. اما در مورد خودروهای داخلی، عوامل دیگری مانند کاهش عرضه و سیاست‌های قیمتی خودروسازان نقش پررنگ‌تری دارند. در واقع، بازار خودرو پیش از جهش دوباره نرخ ارز، روند افزایشی خود را آغاز کرده بود. اما افزایش قیمت‌ها به اندازه جهش دلار نبوده و هنوز هم می‌توان گفت که بازار آرام است.

برخی کارشناسان معتقدند افزایش قیمت خودرو بیشتر به دلیل کاهش عرضه است تا جهش نرخ ارز؛ چرا که انتظار می‌رفت روند فاکتور شدن و تحویل خودرو در ماه‌های پایانی سال بیش از این افزایش یابد. آیا شما با این نظر موافقت می‌کنید؟

کمبود عرضه و تحویل، عامل مهمی در رشد قیمت خودرو است. در حال حاضر، به‌رغم طرح‌های فروش پرهیاهو، خودروسازان به‌صورت قطره‌چکانی محصولات خود را به بازار عرضه می‌کنند که این موضوع باعث ایجاد التهاب در قیمت‌ها شده است. در واقع، طرح‌های عرضه عمدتاً در قالب



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

قیمت خودرو در بازار آزاد به‌رغم ثبات نسبی طی هفته‌های گذشته، از ابتدای هفته جاری با شیب ملایم رو به افزایش گذاشته است. برخی کارشناسان، این موضوع را به فرار سیدین به نیمه اسفندماه و گرانی سنتی خودرو در بازار شب عید نسبت می‌دهند. این در حالی است که از یک سو نرخ دلار از روز شنبه تا دوشنبه این هفته روند کاهشی داشت و از کانال ۹۳ هزار تومان به کانال ۹۱ هزار تومان تنزل کرد. از سسوی دیگر، بازار خودرو معمولاً در ماه رمضان از تب و تاب می‌افتد و امسال پیش از شروع این ماه مبارک نیز پیش از آن که تب‌زده باشد، یخ‌زده بود. اما با این حال، دریافت چهار سیگنال خبری، باعث شد تا حدودی یخ بازار ترک بردارد؛ نخست: افزایش ۱۵ درصدی نرخ ارز مبنای محاسبه تعرفه واردات قطعات خودرو، دوم: کاهش ۳۳ درصدی ارز تخصیصی واردات خودرو، سوم: افزایش تعرفه واردات خودرو از ۶۰ به ۱۰۰ درصد و در نهایت درخواست خودروسازان برای حذف قیمت دستوری و نزدیک شدن نرخ کارخانه به بهای بازار. حتی در صورت مخالفت با این درخواست خودروسازان و صرف اجرای مصوبات مورد اشاره، واردات خودرو در سال آینده محدود خواهد شد و نرخ شرکتی خودروهای وارداتی، مونتاژی و داخلی نیز با توجه به تغییر قیمت تمام‌شده افزایش

پرونده شرکت خودرویی کثیرالشاکی در ایستگاه پایانی

چرخه فرومی باشد و سرمایه‌های اصلی از بین می‌رود. این پرونده بار دیگر ضعف‌های موجود در حوزه اقتصاد و پیش‌فروش خودرو را نمایان کرد. نبود مقررات سختگیرانه برای پیش‌فروش خودرو، شرایط نه‌چندان پایدار بازار خودرو و البته اعتماد زود هنگام مال‌باختگان، بستری مناسبی برای چنین تخلفاتی ایجاد کرده و زمینه‌ساز یکی از بزرگ‌ترین پرونده‌های اقتصادی سال‌های اخیر شده است.

همین چند ماه پیش رئیس اتحادیه نمایندگان خودروسازان و فروشندگان خودرو تهران به صراحت بیان کرد که برخی از شرکت‌هایی که خودرو پیش‌فروش می‌کنند، قصد کلاهبرداری دارند. وی همچنین تأکید کرد: این شرکت‌ها به یکباره صدهزار حواله می‌فروشند در حالی که خودرویی وجود ندارد و مردم هم فریب می‌خورند. حواله برای مردم سند و خودرو نمی‌شود و در صنف ما پیش‌فروش وجود ندارد. شاید توجه به همین نکته ساده و توضیح شفاف و واضح، می‌توانست از بر باد رفتن سرمایه‌های بسیاری از مردم در این پرونده و پرونده‌های مشابه جلوگیری کند.

همان‌طور که بیان شد در این پرونده از الگوی کلاهبرداری پانزی هم استفاده شده است. الگویی که این روزها با توجه به رواج آن در بازارهای مختلف از جمله تلفن همراه، خودرو و... دیگر برای مردم چندان هم ناشناخته نیست. اما هستند افرادی که شاید بر این باور باشند که می‌توانند قبل از فروپاشی طرح، از آن خارج شوند یا اینکه این طرح به اندازه کافی دوام بیاورد تا بتوانند برای مدتی از آن سود ببرند!

نباید فراموش کرد طرح‌های پانزی، با انحراف سرمایه‌گذاری‌ها از سرمایه‌گذاری‌های قانونی به طرح‌های تقلبی، بازارهای مالی را مخدوش می‌کنند. این تخصیص نادرست سرمایه، مانع رشد کسب‌وکارهای واقعی می‌شود و عملکرد عادی بازارهای مالی را مختل می‌کند. در پایان به‌نظر می‌رسد در کنار گسترش نظارت بر فعالیت شرکت‌های خودرویی و سرو سامان بخشی به وضعیت مبهم بازار خودرو، خود مردم نیز باید با شناخت دقیق این شیوه‌های کلاهبرداری، اموال‌شان را در مسیرهای درست سرمایه‌گذاری کنند تا متاع این‌گونه شیادان‌های پنهان‌شده در پشت کالای به نام خودرو؛ دیگر در میان جامعه خریداری نداشته باشد.

بر اساس اخبار منتشر شده در خبرگزاری قوه قضاییه کشور، چند روز قبل قاضی ویژه دادگاه رسیدگی به جرایم اخلاک‌گران در نظام اقتصادی استان قزوین از صدور رأی متهمان پرونده یک شرکت خودرویی کثیرالشاکی خبر داد و گفت: برای متهم ردیف اول حکم اعدام و برای سایر متهمان موثر در پرونده نیز

حبس‌های طولی‌مدت و انحلال اشخاص حقوقی صادر شده است؛ که البته این رأی برای متهم ردیف اول در دیوان عالی کشور قابل فرجام‌خواهی است. در سال‌های اخیر، بازار خودرو ایران بارها شاهد تخلفات مالی گسترده بوده است، اما پرونده این شرکت خودرویی کثیرالشاکی که از سال گذشته در دادگاه ویژه رسیدگی به جرایم اخلاک‌گران اقتصادی کشور مطرح شده، یکی از بزرگ‌ترین پرونده‌های کلاهبرداری در حوزه پیش‌فروش خودرو به شمار می‌رود. در این پرونده بیش از ۲۸ هزار شاکی وجود دارد. ابعاد مالی گسترده، تعداد بالای شاکیان و روش‌های پیچیده فریبکاری که در این پرونده به کار رفته، نشان‌دهنده ضعف‌های ساختاری در بازار خودرو کشور است. در این پرونده، هزاران نفر از اقشار مختلف جامعه، قربانی وعده‌های دروغین شده‌اند. این شرکت با تبلیغات گسترده در فضای مجازی، نمایشگاه‌های خودرو، استفاده از شبکه‌های بازاریابی و همچنین همکاری با برخی چهره‌های شناخته‌شده و سلبریتی‌ها، وجهه‌های قانونی از خود به نمایش گذاشت و با انعقاد قراردادهای به ظاهر قانونی، سرمایه کلانی را از مردم دریافت کرد. پس از دریافت این مبالغ، در نهایت کمتر از ۴ درصد مشتریان موفق به تحویل خودرو شدند و به سایر مشتریان وعده‌های بی‌اساس و گاهی هم سودهای کاذب پرداخت می‌شد که از سرمایه سایر سرمایه‌گذاران جدید تأمین می‌شد. در این پرونده، الگوی کلاهبرداری پانزی مشاهده می‌شود که در آن، شرکت‌ها با جذب سرمایه‌های جدید، سود وعده داده‌شده را به سرمایه‌گذاران اولیه پرداخت می‌کنند؛ اما در نهایت به دلیل نبود پشتوانه اقتصادی واقعی، این



استارت
Start

علی زرازانوز

عضو شورای سردبیری

لنت پارسل

PARS LENT
www.parslent.com

لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

High Performance
Motorcycle Engine Oil
MA2 and MB Standards

PRO TEC
by bluechem GROUP

...because it works!

proMoto

www.bluechemgroup.com
www.aryacheml.com
@proteciranofficial
021 79406

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY



سوارو «فارستر» آماده حضور در طبیعت



نسخه جدید ویلدرنس با فاصله ۲۳۶ میلی‌متری از زمین، رینگ‌های ۱۷ اینچی و لاستیک‌های آل‌ترین، برای بیراهه نوردی آماده شده است. البته فاصله این نسخه از زمین با ۲۳۳ میلی‌متری که در فارستر معمولی می‌دیدیم خیلی تفاوتی ندارد ولی سوارو برای ویلدرنس یک خنک‌کننده گیربکس جدید را در نظر گرفته است که امکان یک کشی تا حداکثر ۱۶۰۰ کیلوگرم را فراهم می‌کند. این نسخه از همان پیش‌رانه چهار سیلندر تخت تنفس طبیعی فارستر

معمولی با ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت در کنار گیربکس CVT استفاده می‌کند ولی هنوز قیمت این اعلام نشده است. نسل ششم فارستر اوایل سال ۲۰۲۳ رونمایی شد و حالا سوارو دو نسخه جدید را به خانواده کراس‌اوور محبوب خود در بازار آمریکا افزوده است. یکی از این مدل‌های جدید، فارستر هیبرید است که از بهار پیش رو با قیمت پایه ۳۶ هزار دلار راهی بازار آمریکا خواهد شد. مدل دوم هم نسخه آفرودی ویلدرنس است که در پاییز آینده به بازار خواهد آمد.

پیش‌فروش و بدون قیمت قطعی هستند. از سوی دیگر، طرح‌های عرضه مونتاژ کاران نیز با تیراژ بالایی همراه نیست، چراکه آخرین مجوزهای آن‌ها برای افزایش قیمت، بر مبنای نرخ ارز توافقی ۵۰ هزار تومانی بوده، اما قیمت ارز توافقی هم‌اکنون به حدود ۷۰ هزار تومان رسیده است. این است که نمایندگی‌های برخی شرکت‌های مونتاژ کار به متقاضیان اعلام می‌کنند به‌رغم اعلام طرح‌های فروش، سهمیه‌ای برای آن‌ها باز نشده است تا بتوانند بر اساس لیست رزرو موجود در نمایندگی اقدام به فروش خودرو کنند.

آیا منظور شما این است که کاهش عرضه خودرو از سوی شرکت‌ها عمدی است؟

خیر؛ عمدی نیست، بلکه ناگزیر است. چرا که شرکت‌ها نمی‌توانند بر اساس مجوز قیمتی که بر مبنای ارز ۳۵ هزار تومانی یا ۵۰ هزار تومانی صادر شده است، برای خود تعهد ایجاد کرده و با ارز ۷۰ هزار تومانی خودرو تولید کنند. از سوی دیگر، تغییر نرخ ارز مبنای محاسبه تعرفه واردات قطعات از ۲۸۵۰۰ تومان به ۷۰ هزار تومان نیز حساب و کتاب قطعه‌سازان، خودروسازان و مونتاژ کاران و حتی واردکنندگان خودرو را برای واردات لوازم یدکی نیز به هم خواهد ریخت.

آیا سیاست‌های وزارت صمت در زمینه افزایش عرضه خودروهای داخلی و وارداتی می‌تواند حباب قیمت‌ها در بازار آزاد را کوچک کند؟

دولت اعلام کرد تا پایان سال تیراژ قابل توجهی از خودروهای خارجی را وارد بازار خواهد کرد اما تجربه نشان داده است این وعده‌ها اغلب عملی نمی‌شوند. در صورتی که واردات خودروهای کار کرده به‌صورت گسترده اجرایی شود، می‌توان امیدوار بود بخشی از التهاب بازار کنترل شود.

برخی کارشناسان معتقدند سیاست‌های دولت در زمینه واردات خودرو شفاف نیست و همین موضوع باعث افزایش قیمت خودروهای خارجی شده است. آیا شما هم این سیاست‌ها را نامشخص و ناهماهنگ می‌دانید؟

در هر حال، یکی از مشکلات اساسی، نبود سیاست‌گذاری شفاف در حوزه واردات است؛ دولت از یک‌سو مجوز واردات را صادر کرده، اما از سوی دیگر، مشکلات ارزی، روند ترخیص و شماره‌گذاری این خودروها را کند کرده است. این تأخیر، خود موجب افزایش قیمت‌ها شده است.

تأخیر در شماره‌گذاری و ترخیص خودروهای وارداتی تا چه حد در افزایش قیمت‌ها نقش داشته است؟

آمارها نشان می‌دهند تاکنون بیش از ۵ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده ولی تنها بخش کوچکی از آن‌ها شماره‌گذاری شده و به دست مشتریان رسیده است. این تأخیر باعث افزایش قیمت خودروهای وارداتی در بازار شده، زیرا تعداد محدودی خودرو به متقاضیان تحویل داده می‌شود و تقاضای انباشته شده باعث رشد قیمت‌ها شده است.

برخی کارشناسان می‌گویند روند قیمت خودروهای داخلی و وارداتی تا پایان سال افزایشی خواهد بود. به نظر شما، آیا این انتظار توری می‌تواند بازار نورو را گرم کند؟

باتوجه به این که عرضه همچنان محدود است و تقاضا در آستانه نورو افزایش می‌یابد، این پیش‌بینی‌ها دور از انتظار نیست. به‌ویژه این که واهمه برخی متقاضیان از تغییر قیمت خودرو در سال آینده، پای آن‌ها در هفته‌های پایانی سال به بازار خودرو باز می‌کند.

در صورت اجرای واردات خودروهای کار کرده در سال آینده، شاهد چه تأثیراتی از این بابت، بر قیمت‌ها در بازار خودرو خواهیم بود؟

واردات خودروهای کار کرده می‌تواند تأثیر مثبتی در کاهش قیمت‌ها داشته باشد، زیرا این خودروها با قیمت‌های پایین‌تری وارد بازار می‌شوند و قدرت خرید مصرف‌کنندگان را افزایش می‌دهند. با این حال، اگر موانع اداری بر سر راه واردات باقی بماند، این سیاست نیز تأثیر زیادی نخواهد داشت.

برخی تحلیلگران معتقدند سرمایه‌گذاران و دلالتان بخش بزرگی از افزایش قیمت‌ها را رقم زده‌اند. آیا بازار خودرو همچنان جذابیت سرمایه‌گذاری دارد؟

هنوز هم بسیاری از افرادی که خودرو خریداری می‌کنند، مصرف‌کننده واقعی نیستند و با هدف کسب سود وارد این بازار می‌شوند. بنابراین بازار خودرو همچنان به‌عنوان یک بازار سرمایه‌گذاری برای برخی

افراد جذاب است، اما در صورت افزایش عرضه، این جذابیت کاهش خواهد یافت. هرچند که خودرو نیز مانند هر کالای دیگری، با به پای تورم گران می‌شود و تا وقتی مشکل نرخ ارز و تورم بالا حل نشود، عده‌ای با اطمینان از ادامه این روند، اقدام به سرمایه‌گذاری روی خودرو به‌عنوان یک کالای سرمایه‌ای خواهند کرد. هرچه این تقاضای کاذب بیشتر باشد، نابسامانی بازار نیز بر اثر برهم خوردن تعادل عرضه و تقاضا بیشتر به هم می‌ریزد.

چه سیاست‌هایی می‌تواند باعث کاهش دلالتی و سفته‌بازی در بازار خودرو شود؟

اصلی‌ترین راهکار، افزایش عرضه و حذف قیمت‌گذاری دستوری است. همچنین اگر خودروهای وارداتی به‌صورت گسترده‌تر و با شرایط رقابتی وارد بازار شوند، انگیزه دلالتان برای افزایش قیمت‌ها کاهش پیدا خواهد کرد. اما همان‌طور که گفتیم، تا زمانی که نرخ ارز و تورم کنترل نشود، حتی در صورت افزایش عرضه و حذف قیمت‌گذاری دستوری نیز نمی‌توان متوقع ثبات قیمت خودرو بود.

باتوجه به شرایط کنونی، شما چه راهکارهایی را دستکم برای جلوگیری از افزایش‌های غیرمنطقی قیمت خودرو پیشنهاد می‌کنید؟

مهم‌ترین اقدام، افزایش شفافیت در بازار و تسهیل روند واردات است. همچنین، دولت باید سیاست‌های خود را در زمینه عرضه خودروهای داخلی اصلاح کند و ضمن حذف قیمت‌گذاری دستوری اجازه ندهد خودروسازان با کاهش عرضه، قیمت‌ها را به‌صورت غیرمنطقی افزایش دهند. تجربه نشان داده است قیمت‌گذاری دستوری در نهایت به ضرر مصرف‌کننده تمام می‌شود. اگر بازار رقابتی شود و واردات بدون محدودیت انجام گیرد، خودروسازان مجبور به ارائه محصولات با قیمت منصفانه خواهند شد. اما در شرایط فعلی، دخالت دولت باید در جهت تنظیم عرضه و رفع موانع تولید باشد، نه قیمت‌گذاری دستوری.

نوربالا

طرح‌های عرضه عمدتاً در قالب پیش‌فروش و بدون قیمت قطعی هستند. از سوی دیگر، طرح‌های عرضه مونتاژ کاران نیز با تیراژ بالایی همراه نیست، چراکه آخرین مجوزهای آن‌ها برای افزایش قیمت، بر مبنای نرخ ارز توافقی ۵۰ هزار تومانی بوده، اما قیمت ارز توافقی هم‌اکنون به حدود ۷۰ هزار تومان رسیده است



XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی



۱۹۸۲ یک به روزرسانی بزرگ را تجربه کرد و ۹۴۴ نام گرفت. قدرت این مدل در آخرین نمونه‌های توربو و توربو S نه‌پانزده به ۲۵۰ اسب‌بخار رسید. هندلینگ ۹۴۴ آن قدر خوب بود که پورشه دوباره آن را مورد به‌روزرسانی قرار داد و حالا پانزده‌امی جدید، ۹۶۸ نام گرفت. این مدل جدید همچنین به یکی از بزرگ‌ترین پیشرفته‌های چهار سیلندر تاریخ در خودروهای سواری مجهز شد و آنجا است که داستان کمیاب‌ترین پورشه توربو S آغاز می‌شود. در طول دوران تولید ۹۴۴ حجم پیشرفته چهار سیلندر خطی M44 تمام آلومینیومی پورشه از ۲.۵ به ۲.۳ لیتر افزایش یافت که آن را به بزرگ‌ترین موتور چهار سیلندر زمان خود تبدیل کرد.

برخی طرفداران پورشه، هنوز هم روی خوشی به پورشه‌های موتور جلوی چهار سیلندر دهه‌های ۸۰ و ۹۰ نشان نمی‌دهند ولی این خودروها با اینکه به اندازه ۹۱۱ مقدس نیستند و در پشت خود پیشرفته شش سیلندر تخت ندارند، خودروهای اسپرت مناسبی محسوب می‌شود. اولین خودروی موتور جلوی پورشه، مدل ۹۲۴ بود که در سال ۱۹۷۶ به بازار آمد. این خودرو هر چند از یک پیشرفته ۲ لیتری چهار سیلندر ضعیف ساخت فولکس واگن تا تنها ۹۵ اسب‌بخار قدرت استفاده می‌کرد ولی به لطف نصب گیربکس در عقب، تنظیم دقیق شاسی و توزیع وزن ایده‌آل، هندلینگ فوق‌العاده‌ای داشت. ۹۲۴ طی سال‌های بعد قوی‌تر شد و سپس در سال



تیراژ ۱۴ دستگاهی پورشه «۹۶۸ توربو S»

مدیر عامل «ایران خودرو» مورد تاکید قرار داد:

ضرورت شناسایی روش‌های متنوع تامین مالی برای زنجیره تامین و تولید

عادل پیرمحمدی: اجرای برنامه‌ها و مدیریت صحیح شرکت‌های زیرمجموعه گروه صنعتی ایران خودرو

مستلزم تامین مالی مناسب است



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

مدیر عامل ایران خودرو بر شناسایی و بهره‌مندی از روش‌های متنوع تامین مالی و نقدینگی برای بهبود تامین و تولید در این شرکت تاکید کرد. عادل پیرمحمدی در مراسم معارفه قائم‌مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو، به چالش‌های پیش‌رو در حوزه مالی و اقتصادی اشاره و تاکید کرد: «برای رفع این چالش‌ها نیازمند طرح‌ها و اقدامات اساسی هستیم و باید از تجربه و دانش مدیران ارشد به‌درستی استفاده شود». وی همچنین بر اهمیت تامین مالی مناسب برای اجرای برنامه‌ها و مدیریت صحیح شرکت‌های زیرمجموعه گروه صنعتی ایران خودرو تاکید کرد و ضمن قدردانی از تلاش‌های ابراهیم آقاپور، قائم‌مقام سابق مالی و اقتصادی اظهار داشت: «با توجه به تجربیات و اقدامات مثبت آقای آقاپور، همکاری با ایشان در قالب مشاوره ادامه خواهد یافت.»

تغییرات مدیریتی در حوزه مالی و اقتصادی ایران خودرو و مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به سوابق احسان حاجی حسن معمار، قائم‌مقام جدید مالی و اقتصادی در شرکت‌های بزرگ، افزود: «امیدواریم با همکاری و تعامل، شاهد اقدامات مثبت در حوزه مالی و اقتصادی ایران خودرو باشیم». حاجی حسن معمار نیز ضمن قدردانی از اعتماد هیات‌مدیره و مدیرعامل، اعلام کرد: «برنامه‌ها و اقدامات مابتنی بر استراتژی ایران خودرو خواهد بود و برای رسیدن به اهداف، نیازمند ایجاد بهمود و اصلاح در برخی موارد هستیم تا ایران خودرو به جایگاه واقعی خود در کشور برسد». وی دانش آموخته مدیریت مالی در مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه تهران است. فعالیت در شرکت‌های سرمایه‌گذاری غدیر، سرمایه‌گذاری آفتاب صبا (هدینگ صندوق بازنشت‌سنگی کشوری)، شستا و تامین سرمایه امید و همچنین حضور در هیات‌مدیره و کمیته‌های حسابرسی، سرمایه‌گذاری و اعتبارات در شرکت‌های گوناگون از سوابق حرفه‌ای وی است. ابراهیم آقاپور نیز که به‌عنوان مشاور مالی مدیرعامل ایران خودرو منصوب شد، قرار است به‌عنوان عضو مؤلف هیات‌مدیره بانک پارسیان به‌فعالیت خود ادامه دهد. وی دانش آموخته رشته مدیریت مالی در مقطع کارشناسی ارشد و دارای دکتری مدیریت کسب‌وکار در گرایش استراتژیک، از مدیران خوش‌نام و سابقه‌دار مالی در شرکت‌های خودرویی و نظام بانکی کشور است. در کارنامه حرفه‌ای آقاپور، مدیریت مالی شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، رنا و نظام بانکی کشور به ثبت رسیده است.

تحولات ساختاری و مدیریتی در ایران خودرو پیش از این نیز در راستای تحولات ساختاری و مدیریتی در ایران خودرو، طی حکمی از سوسو مدیرعامل ایران خودرو (در روز ۲۸ بهمن ماه گذشته)، جمشید ایمانی قائم‌مقام ارشد مدیرعامل این گروه صنعتی شد. ایمانی افزون بر قائم‌مقامی مدیرعامل، عضو هیات‌مدیره ایران خودرو و از مدیران باتجربه صنعت خودرو و دارای

سایپا و خدمات مشاوره و تامین منافع مالی ایدرو نیز در کارنامه حرفه‌ای وی به ثبت رسیده است. تجربیات وی به‌ویژه در حوزه مالی و اقتصادی همواره توانسته است راهگشای مشکلات صنعت خودرو در مقابله با بحران‌های مالی متعدد این صنعت باشد. در حال حاضر نیز قطعاً توانمندی‌های مدیریتی ایمانی به‌عنوان قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو، در گشایش و رفع مشکلات و مسایل مختلف در این شرکت مؤثر و تعیین‌کننده خواهد بود. ایمانی دارای مدرک کارشناسی ارشد در رشته مدیریت صنعتی است. نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت توسعه صنایع خودرو، ریاست هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت توسعه ساختمانی پارسیان و عضویت در هیات‌مدیره بانک پارسیان بخشی از سوابق ایمانی است. ریاست هیات‌مدیره شرکت سرمایه‌گذاری سسایپا، عضویت در هیات‌مدیره شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو (سایپکو)، عضویت در هیات‌موسس انجمن صنفی مدیران مالی ایران، نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت‌های رایان

بیش‌ترین سابقه حضور در هیات‌مدیره شرکت‌های بزرگ خودروسازی کشور است. تجربیات وی به‌ویژه در حوزه مالی و اقتصادی همواره توانسته است راهگشای مشکلات صنعت خودرو در مقابله با بحران‌های مالی متعدد این صنعت باشد. در حال حاضر نیز قطعاً توانمندی‌های مدیریتی ایمانی به‌عنوان قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو، در گشایش و رفع مشکلات و مسایل مختلف در این شرکت مؤثر و تعیین‌کننده خواهد بود. ایمانی دارای مدرک کارشناسی ارشد در رشته مدیریت صنعتی است. نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت توسعه صنایع خودرو، ریاست هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت توسعه ساختمانی پارسیان و عضویت در هیات‌مدیره بانک پارسیان بخشی از سوابق ایمانی است. ریاست هیات‌مدیره شرکت سرمایه‌گذاری سسایپا، عضویت در هیات‌مدیره شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو (سایپکو)، عضویت در هیات‌موسس انجمن صنفی مدیران مالی ایران، نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت‌های رایان

نوبت است

ایران خودرو برای رفع چالش‌های پیش‌رو در حوزه مالی و اقتصادی، نیازمند طرح‌ها و اقدامات اساسی است. در این راستا، باید از تجربه و دانش مدیران ارشد به‌درستی استفاده شود و روش‌های متنوع تامین مالی و نقدینگی برای بهبود تامین و تولید، مورد شناسایی و بهره‌مندی قرار گیرند

نگاه View



سعید شجاعی
معاون برنامه‌ریزی وزارت صمت

قطعی برق و گاز ۳۰۰ همت به صنایع خسارت زد

با توجه به قطعی برق و گاز در فصول سرد سال جاری خسارت وارده به صنایع ممکن است به عددی نزدیک به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان برسد. از سوی دیگر امسال محدودیت صنایع عمده تا ۶۷ درصد افزایش پیدا کرده بود که با ریزنی‌هایی که صورت گرفت، توانستیم این محدودیت را در دوباره زمانی کاهش دهیم و به زیر ۵۰ درصد برسانیم. اگرچه به دلیل افزایش مصرف گاز در بخش خانگی، برخی محدودیت‌ها اعمال شد اما در مجموع توانستیم این محدودیت را از ۶۷ درصد به زیر ۴۸ درصد برای بخش صنایع کاهش دهیم.

اقدام دیگر رایزنی با وزارت کشور بود که با همکاری و همراهی وزیر کشور انجام شد. نتیجه این رایزنی، تشکیل کارگروه مرکزی رفع بحران ناترازی در سستان وزارت کشور بود. علاوه بر این، با تاکید رئیس‌جمهور و پیگیری‌های وزیر صمت، بسته حمایتی از صنایع در چهار محور اصلی شامل مالیات، بیمه تامین اجتماعی، تسهیلات سرمایه در گردش و اقساط قبوض انرژی، تدوین و احکام مربوط به این چهار محور تهیه و به دولت ارائه شد.

این چهار اقدام اساسی از جمله تدابیری بود که برای حمایت از صنایع و واحدهای تولیدی برای کاهش خسارات بحران ناترازی مدنظر قرار گرفت. در خصوص ماده ۲۵ قانون مقبوضات کسب و کار نیز دو سناریو مطرح است که هر کدام در دو سطح بررسی می‌شود.

سطح اول مربوط به قرار دادهایی است که صنایع منعقد می‌شود. در این قرار دادهای، تالاشی بر این است که زیان‌های احتمالی در متن قرارداد دیده و حقوق واحدهای تولیدی حفظ شود. این موضوع به‌طور جدی در حال پیگیری است. سطح دوم به حوادث قریب‌الوقوع یا زیان‌های خارج از مفاد قراردادها مربوط می‌شود. در این سطح، مطابق ماده ۲۵ دولت موظف است ردیف بودجه‌ای مشخص برای جبران خسارات پیش‌بینی کند. اما امسال سازمان برنامه و بودجه چنین ردیفی را در بودجه لحاظ نکرده است. همچنین پیشنهاد ما برای سال آینده این است که این ردیف بودجه در لایحه بودجه سالانه پیش‌بینی شود. برای امسال، چون بودجه‌ای در این خصوص در نظر گرفته نشده، برنامه‌ریزی شده است که جبران خسارات از طریق بسته حمایتی انجام شود. این بسته حمایتی به‌عنوان جایگزینی برای ردیف بودجه ماده ۲۵ در نظر گرفته شده و پیش‌بینی می‌شود از این طریق بتوان بخشی از خسارات را پوشش داد.

پیگیری يك موضوع follow up



محسن زنگنه
عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

آخرین وضعیت مالیات شرکت‌های بورسی

با توجه به اینکه بحث مالیات شرکت‌های بورسی برای آن‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، بر احکام بودجه سال آینده، بنگاه‌های تولیدی حاضر در بازار سرمایه از دادن مالیات معاف هستند که این موضوع از اهمیت بسزایی برای رونق تولید در کشور برخوردار است. در این زمینه محسن زنگنه، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس به تشریح این مساله پرداخته است.

وضعیت معافیت‌های مالیاتی شرکت‌های بورسی در سال آینده چگونه است؟

دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ یکی از معافیت‌های بسیار مهمی را که در قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها برای شرکت‌های بورسی دیده شده بود، حذف کرد. مجلس با این مساله مخالف بود و این معافیت، همچنان در جای خود باقی است.

در باره معافیت مالیاتی پیش‌بینی شده برای شرکت‌های بورسی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ توضیح دهید؟

به‌موجب این مصوبه اگر شرکت‌های بورسی بخشی از سود خود را تقسیم نکرده و آن را مجدداً سرمایه‌گذاری کنند، مشمول معافیت ۱۰۰ درصدی خواهند شد و این مساله آفت بسیار روشنی را برای شرکت‌های بورسی در سال آینده و شرکت‌هایی که سال مالی آنها به اتمام می‌رسد و به زمان تقسیم سود می‌رسند، خواهد داشت.

با توجه به وضعیت بورسی آیا مجلس حامی سهام‌داران خواهد بود؟

بله، مجلس حتماً حامی سهام‌داران و بازار سرمایه خواهد بود، از سوی دیگر حمایت از بورس باید منجر به رشد و افزایش طبیعی شاخص‌ها شود.

از جمله درخواست‌های سهام‌داران، بازگشت مجدد عرضه خودرو بورسی کالاست، نظر شما در این باره چیست؟

با این موضوع موافق هستیم. در این رابطه نیز همه بورس‌های دنیا نهادهایی تنظیم‌گری دارند که کالاها و محصولات در فضایی کاملاً شفاف کشف قیمت و عرضه می‌شوند، مثلاً این‌گونه نیست که یک میلیون تقاضا برای خودرو وجود داشته باشد و فقط ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو عرضه شود. این در حالی است که اگر تقاضا با میزان عرضه هم‌خوانی نداشته باشد قیمت خودرو بالا می‌رود و بازار را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد و آن را ملتهب خواهد کرد. بنابراین ضروری است که ابزارهای نظارتی در این زمینه فراهم شود.

زاپاس Spare Tire

خودروسازان باید نسبت به اجرای استانداردهای ۸۵ گانه اهتمام ورزند



افزود: سازمان ملی استاندارد ایران با رفع موانع و تسهیل‌گری از تولید حمایت می‌کند. وی بر ارتقای کیفیت خودروهای داخلی تاکید کرد و گفت: استانداردها حداقل کیفیت هستند و خودروسازان باید نسبت به اجرای استانداردهای ۸۵ گانه اهتمام ورزند. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، سرمایه‌گذاری در ایجاد آزمایشگاه‌های پیشرفته و تاسیس مرکز تست تصادف را برای صنعت خودرو سازی امری ضروری دانست و تصریح کرد: پژوهشگاه استاندارد با نگاهی فنی و تخصصی می‌تواند مشاور خوبی برای ارائه طرح‌های توسعه‌ای صنعت باشد. در این جلسه، خودروسازان با ارائه گزارشی از برنامه‌های تولیدی و توسعه‌ای خود، خواستار حذف بروکراسی و رفع مقرراتی شدند که فقط منجر به صرف وقت و هزینه می‌شود. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران نیز اعلام آمادگی کرد تا این موارد را در جلسات تخصصی بررسی خواهد کرد.

در جلسات تخصصی است، اظهار کرد: کیفیت خودرو به‌عنوان یک مطالبه عمومی مورد توجه قرار دارد و حفظ ایمنی و رضایت‌مندی مردم، خط قرمز ما و خواست دولت است. انصاری، با مثبت‌ارزیابی کردن گزارش‌های ارائه‌شده از سوی خودروسازان در خصوص تولید خودرو با پلت‌فرم‌های جدید، تولید خودروهای هیبریدی خروج خودروهای فرسوده (باهد) کمک به حل معضل ناترازی انرژی و کاهش آلودگی هوا،

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در دیدارهای جداگانه با مدیران عامل گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا با تاکید بر حمایت از تولید، «ایمنی سر نشینان خودرو» را خط قرمز این سازمان عنوان کرد. فرزانة انصاری استراتژی این سازمان را نظارت بر بهبود مستمر کیفیت محصولات تولیدی، به‌ویژه در صنعت خودرو برشمرد. دبیر شورای عالی استاندارد، با اشاره به اینکه کیفیت خودرو همواره یکی از موضوعات بحث‌برانگیز



فلاشرهای «جیلی» و «زیکر» در شارژ سریع

باتری طلایی شرکت زیکر به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های جیلی چین توانست در عرض ۹ دقیقه به ظرفیت شارژ ۸۰ درصد برسد و رکورد جهانی جدیدی را ثبت کند. زیکر 7X خودرویی است که از باتری جدید موسوم به طلایی استفاده می‌کند و به تازگی در تست شارژ توانسته فقط در ۹ دقیقه از ظرفیت شارژ ۱۰ به ۸۰ درصد برسد و رکورد جهانی جدیدی را بر جای بگذارد. به این ترتیب، باتری طلایی زیکر با یک ساعت شارژ توان بیمایش حدود ۲۰۰۰ کیلومتری را فراهم خواهد ساخت. چینی‌ها چند ماه قبل مدعی تولید باتری جدیدی با سریع‌ترین زمان شارژ در دنیا شدند. این باتری از شارژر بسیار

پرسرعت پشتیبانی می‌کند و اولین بار روی سدان ۰۰۷ نصب شده است. زیکر که زیرمجموعه گروه جیلی محسوب می‌شود باتری خود را در تست‌های واقعی شرکت داده و توانایی آن در رسیدن از ظرفیت ۱۰ به ۸۰ درصد در ۹ دقیقه و ۴۵ ثانیه اثبات شده است. این باتری ۷۵ کیلووات ساعتی از نوع لیتیوم آهن فسفات است و روی شاسی‌بلند زیکر 7X نصب شده و قبلاً نیز توانایی‌های خود را در محیط آزمایشگاهی به نمایش گذاشته است. یکی از فعالان حوزه خودروهای برقی همین تست را در محیطی دیگر انجام داده و گفته که شارژ باتری از صفر تا ۱۰۰ درصد فقط در ۱۹ دقیقه انجام می‌شود.

ویژه‌ها

قالیباف: دولت باید هر چه سریع‌تر از بنگاهداری خارج شود



رئیس مجلس شورای اسلامی جلسه‌ای با حضور رئیس اتاق بازرگانی، رئیس اتاق اصناف و رئیس اتاق تعاون از آمادگی قوه مقننه برای توسعه بخش خصوصی در اقتصاد کشور خبر داد. محمدباقر قالیباف با اشاره به ضرورت اجرای احکام بر نامه هفتم پیشرفت که می‌تواند تضمینی بر حل مشکلات کشور در کوتاه‌مدت و بلندمدت باشد، یادآور شد: بر اساس این قانون لازم است هر چه سریع‌تر دولت از بنگاهداری خارج شود و امور اقتصادی به بخش خصوصی سپرده شود. دولت صرفاً باید در این حوزه سیاست‌گذاری کلان داشته باشد.

دیگه چه خبر؟

جزئیات بسته حمایتی دولت از صنایع برای جبران آثار ناشی از قطعی گاز و برق



فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت با اشاره به تصویب بسته حمایتی از صنایع گفت: بر اساس این مصوبه، بخشی از تسهیلات بانکی دریافتی واحدهای تولیدی تا شش ماه مهال می‌شود. همچنین مالیات واحدهای تولیدی آسیب‌دیده با تأیید وزارت صمت تا سه ماه مهال با تقسیط می‌شود. همچنین مقرر شد واحدهای بدهکار به سازمان تأمین اجتماعی به علل ناشی از قطعی گاز و برق، به میزان پرداختی به سازمان تأمین اجتماعی از طریق بانک رفاه و اوراق سپرده خاص دریافت کنند.

توئیتر!

اجرای دستور موقت دیوان عدالت اداری برای توقف مصوبه افزایش قیمت برق صنعتی



به دنبال مصوبه مهرماه وزارت نیرو که به افزایش نرخ برق صنعتی منجر شد، بعد از مکاتبات متعدد و ورود شورای گفت‌وگو به ماجرا، مقرر شد رأی هیات تخصصی دیوان عدالت اداری برای توقف این مصوبه اجرایی شود.

همچنین در نشست نود و سوم کمیته حمایت از کسب‌وکار بر لزوم اجرایی شدن مصوبات جلسه قبل کمیته با همکاری وزارت نیرو تأکید و قول همکاری داده شد. در این نشست مشخص شد بعضی قبوض تصحیح شده و در مورد مابقی هم ترتیب عمل داده خواهد شد.

در معاملات روز گذشته بازار سهام

ریزش دسته جمعی نمادهای خودرویی در پی استیضاح وزیر اقتصاد



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

روز دوشنبه نمادهای گروه خودرویی روند نزولی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، کرمان خودرو، گروه بهمن، زامیاد و پارس خودرو، ایران خودرو دیزل و بهمن دیزل منفی شدند. روز دوشنبه در گروه خودرویی طی ۲۳ هزار نوبت معاملاتی ۲۲ میلیارد سهم به ارزش ۸۰۸ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز یکشنبه بارش در روزه بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز دوشنبه بالغ بر ۲۸۴ هزار میلیارد تومان شد.

بورس مثبت ماند

روز دوشنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با ریزش ۵۷،۴۹۹ واحدی در محدوده دو میلیون و ۸۱۳ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با افت ۱۳۰،۲۵ واحدی در محدوده ۸۳۳ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۴۵،۷ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۳،۸ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با کاهش ۴۳۶ واحدی در محدوده ۲۵ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۱،۶ میلیارد ورقه بهادار به ارزش ۱۱،۳ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. به اعتقاد کارشناسان بازار سهام با توجه به استیضاح وزیر اقتصاد در مجلس، بورس دیرو ریزش قابل توجهی را به ثبت رساند. در این رابطه تغییر وزیر اقتصاد می‌تواند پیامدهای متفاوتی در کوتاه‌مدت و بلندمدت داشته باشد. در کوتاه‌مدت این تغییر ممکن



است باعث افزایش نوسانات در بازار سرمایه شود، زیرا سرمایه‌گذاران در مواجهه با سیاست‌های جدید رویکردی محتاطانه اتخاذ می‌کنند. اما در بلندمدت، تأثیر این تغییر به رویکردهای وزیر جدید بستگی دارد. اگر او بتواند با اجرای برنامه‌های موثر، کنترل تورم و بهبود شرایط اقتصادی را در دستور کار قرار دهد و اعتماد بازار را جلب کند، احتمال دارد شاهد تحولات مثبتی باشیم. در مقابل، اگر سیاست‌های اقتصادی مبهم باشد و تیم اقتصادی دولت دچار ناهماهنگی شود، این تغییر می‌تواند تأثیرات منفی بیشتری بر بازارها و اقتصاد کشور بگذارد. از سوی دیگر، آینده بازار سرمایه به عوامل متعددی از جمله سیاست‌های اقتصادی جدید و میزان اعتماد سرمایه‌گذاران وابسته است. در صورتی که این سیاست‌ها موجب تقویت شفافیت و ثبات

اقتصادی شوند، امکان رشد تدریجی بازار سرمایه وجود دارد، اما در شرایط استمرار بی‌ثباتی و ناطمینانی، احتمال رکود و افت در بازار افزایش می‌یابد. همچنین باید به این نکته اشاره کرد، با توجه به معاملات شکل گرفته در آخرین ساعات روز گذشته، میانگین نرخ بهره بدون ریسک اوراق دولتی پس از گذشت بیش از ۹ ماه به بالای ۳۵ درصد بازگشت. سقف قبلی که در ۳۰ اردیبهشت‌ماه سال جاری رقم خورده بود در محدوده ۲۵،۸ درصد قرار داشت که در ۱۰ اسفند گذشته بی‌سابقه بوده و هم‌اکنون مجدداً در حال بازگشت به آن محدوده هستیم. افزایش این نرخ به طور قطع به ضرر بورس و بخش تولید کشور است و سرمایه‌ها را به سوی این اوراق بدون ریسک سوق خواهد داد که باعث رکود بیشتر بازار سهام خواهد شد.

اینفوگراف

Infography

میزان فروش محصولات فنرسازی زر در ۱۱ ماهه سال جاری



درآمد بهمن ماه

۱۷۱ میلیارد تومان

میزان رشد

۳۱ درصد

میزان فروش

۱،۶۵۰ میلیارد تومان



شرکت «فنرسازی زر» در ۱۱ ماهه منتهی به بهمن ماه ۱۶۵۰ میلیارد تومان درآمد محقق کرده است

چین تلند؟

نارضایتی مردم از کیفیت قطعات یدکی خودرو

علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو تهران با اشاره به دغدغه مردم برای تأمین قطعات یدکی خودرو گفت: در بخش خودروهای داخلی تأمین قطعات مشکل چندانی ندارد، اما چالش جدی ما کیفیت قطعات است که این موضوع باعث شده مردم در استفاده از خودروها هر روز با مشکلات متعددی روبه‌رو شوند.

چرا؟

تحریم‌ها مانع از بهبود کیفیت قطعات است

بسیاری از قطعات فناوری‌های قدیمی تولید می‌شوند و سرمایه‌گذاری کافی برای بهبود به‌روز رسانی آنها صورت نمی‌گیرد. در این زمینه تحریم‌ها و عدم مراودات تجاری و صنعتی با شرکای خارجی باعث شده است، تکنولوژی در این باره وارد کشور نشود. همچنین افزایش هزینه‌های تولید و مشکلات مالی موجب شده که برخی تولیدکنندگان به دنبال کاهش هزینه‌ها باشند که این امر معمولاً بر کیفیت قطعات تأثیر منفی می‌گذارد.

برای چه؟

قطعات با فناوری‌های روز تولید نمی‌شوند

به نوعی می‌توان گفت بسیاری از قطعات محصولات داخلی با فناوری‌های روز تولید نمی‌شوند. در چنین شرایطی سرمایه‌گذاری در تجهیزات پیشرفته، باتیک‌سازی خطوط تولید و استفاده از فناوری‌های نوین می‌تواند باعث افزایش دقت و کیفیت قطعات شود. این مساله قدر مسلم رضایت‌مندی مشتریان از کیفیت قطعات داخلی را افزایش خواهد داد.

زنده بک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تولید برق از آگزوز خودرو!

حاضر جواب: با استفاده از این تکنولوژی می‌توان خودروهای درون‌سوز را حفظ کرد و با برقی که از آگزوز آنها تولید می‌شود، برق کلی خودرو برقی وارداتی را تأمین کرد!

گرانی ۱۰۸ درصدی خودروهای وارداتی در سال ۱۴۰۴ به دلیل تغییرات قانون بودجه و افزایش حقوق ورودی و نرخ ارز مبنای محاسبه، بازار خودرو را به چالش می‌کشد. حاضر جواب: بازار خودرویی که بعد از این همه سال تجربه نوسان قیمت، هنوز ظرفیت تحمل ۱۰۸ درصد گرانی ناقابل رانداشته باشد، واقعاً که باید خجالت بکشد.

شلیک آربی‌جی در کاروان عروسی، خودرو عروس و داماد را منفجر کرد!

حاضر جواب: گویا این به بعد و برای جلوگیری از آسیب‌های وارده در اثر ششادی برخی همراهان عروس و داماد، باید از خودروهای ضد گلوله به عنوان ماشین عروس استفاده کرد!

در شبکه بدون اسپ: پلی بین دو عصر حمل و نقل...

حاضر جواب: البته در برخی نقاط جهان، هنوز هم این پل بین دو عصر حمل و نقل، تولید و به مردم فروخته می‌شود.

در روزهای برکناری وزیر اقتصاد، بازار خودرو و بین رشد و ثبات قیمت‌ها سرگردان بود و خودروهای داخلی و مونتاژی تنها نظاره‌گر بازار بودند.

حاضر جواب: این سرگردانی که حالت غالب روزهای بازار خودرو بوده و هست!

ایمنی سرنشینان خودرو، خطر کم‌سازمان ملی استاندارد است.

حاضر جواب: آدم این طور خبرها را که می‌خواند، دلش می‌خواهد در خطرناک‌ترین بیج‌ها و گردنه‌ها هم سرنشین خودروهای تولید داخل باشد.

تورم تولیدکننده خودرو و به‌روایت آمار؛ هزینه تولید خودرو افزایش یافت.

حاضر جواب: طفلی مصرف‌کننده خودرو که در نهایت قرار است این آمارها روی جیبش تأثیر گذار باشد.

پتانسیل پیشرفت در زمینه خودرو برقی در کشور بسیار است. حاضر جواب: حالا اجازه بدهید پتانسیل‌های پیشرفت در زمینه خودروهای احتراق داخلی شکوفا شوند، بعد برویم سراغ پتانسیل پیشرفت در زمینه خودروهای برقی!

رئیس اتاق اصناف تهران بیان کرد: تخصیص ارز برای واردات قطعات و رشد خدمات پس از فروش موتورسیکلت در کشور وجود ندارد.

حاضر جواب: لطفاً اجازه بدهید مشکلات ارزی چهارچرخ‌ها حل شود، بعد سرفرصت بیاییم سر بررسی مسائل ارزی دوچرخ‌ها!

نوسان اندک در بازار خودرو...

حاضر جواب: حالا شما این نوسان اندک را به روزهای پرنوسان بازار در گذشته و احتمالاً آینده پیش رو ببخشید.

خودرو چینی هست، ولی قطعه نیست!

حاضر جواب: برعکس بود، خوب بود؟

افزایش ۱۵ میلیونی قیمت «کوییک دنده‌ای S» در بازار.

حاضر جواب: رانشش برای ما که حتی کوییک دنده‌ای هم پرواز قیمت دارد دنبال کردن اخبار خودروهای پرنده دیگر چندان تازگی و جذابیت ندارد.



دین نسخه رولز روایر دو مدل هم باشیم. محصول جدید دیگر اهالی مارانلو در سال ۲۰۲۵ می‌تواند نسخه‌های ارزان‌تر از پوروسانگونه باشد. می‌دانیم که پلت‌فرم این کراس‌اور متناسب با الکتریکی‌سازی توسعه پیدا کرده و بنابراین احتمالاً یک نسخه V8 یا V6 پلاگین-هیبرید این خودرو در دست توسعه قرار دارد؛ بنابراین، لیست شش خودرو جدید دیگر خود حریفی نروده‌ولی می‌توانیم حدس‌هایی در رابطه داشته باشیم. در حال حاضر، تولید SF90 خاتمه پیدا کرده که این یعنی احتمالاً جانشین سوپرکار V8 پلاگین-هیبرید فراری را در اواخر امسال خواهیم دید. علاوه بر این، احتمالاً نسخه به‌روز شده ۲۹۶ هم امسال معرفی خواهد شد و همچنین باید منتظر

۲۰۲۵ سال سلوگی برای فراری خواهد بود زیرا این شرکت قصد دارد طی سال جاری شش محصول جدید را معرفی کند. یکی از این خودروها، اولین محصول الکتریکی فراری خواهد بود که هنوز نامش مشخص نیست ولی میدانیم که رسماً در ۱۹ اکتبر برابر با ۱۷ مهر ۱۴۰۴ در مارانلو رونمایی خواهد شد. فراری در مورد پنج خودروی جدید دیگر خود حرفی نزده‌ولی می‌توانیم حدس‌هایی در رابطه داشته باشیم. در حال حاضر، تولید SF90 خاتمه پیدا کرده که این یعنی احتمالاً جانشین سوپرکار V8 پلاگین-هیبرید فراری را در اواخر امسال خواهیم دید. علاوه بر این، احتمالاً نسخه به‌روز شده ۲۹۶ هم امسال معرفی خواهد شد و همچنین باید منتظر



برنامه‌شش‌گانه «فراری» در سال ۲۰۲۵

پورشه «کاین» مزین به طراحی «تک‌آرت مگنوم»



پورشه کاین به لطف طراحی زیبا و عملکرد دقتی مناسب، یکی از بهترین گزینه‌های موجود در کلاس خود به‌شمار می‌آید. به فاصله کوتاهی پس از عرضه مدل جدید این خودرو، متخصصان شرکت تک‌آرت سراغ آن رفته و یک مدل ویژه به نام مگنوم (Magnum) را براساس آن معرفی کرده‌اند. مجموعه قطعات فیبر کربنی بدنه این خودرو را می‌توان برای تیپ‌های مختلف کاین نصب کرد. چلوپنجره و سپر جدید با تعداد زیادی قطعات مشکی و تیفه‌های قابل‌رنگ‌آمیزی مشابه بدنه در کنار کاپوت جدید با دو هواکش، چهاره‌ای بسیار خشن از کاین به نمایش می‌گذارند. هلالی گلگیرهای برجسته به همراه رکاب جانبی و آینه‌های جدید و رنگ‌های ۱۱ پینچ مشکی و تفرهای

با جزئیات فیبر کربن، نمای جانبی را تغییر داده است. یکجک مگنوم در چهار تیپ استاندارد، اسپرت، یونیک و فرست ادیشن عرضه می‌شود. بخش عقب تیپ استاندارد، دیفیووز فیبر کربن و چهار خروجی اگرزور را به همراه دارد. در حالی که تیپ اسپرت با دو خروجی در بخش میانی، چهره خشن‌تری داشته؛ با هاله‌های فیبر کربن و باله لبه صندوق کوچک نیز در هر دو تیپ وجود دارد. در تیپ یونیک، تریم داخلی و قطعات فیبر کربن بدنه به صورت سفارشی‌سازی عرضه می‌شود. در حالی که شخصی‌سازی در تیپ فرست ادیشن با تیراژ محدود ۲۵ دستگاه، به اوج خود می‌رسد.

کانسپتی برای کاهش ابعاد برقی‌های کره‌ای



شرکت کیا به سرعت در حال افزایش تنوع مدل‌های برقی است. این برند کره‌ای با معرفی یک کانسپت به نام EV2، تصویر اولیه از محصول جدید خود را نمایش می‌دهد. این کراس‌اور جمع‌وجور که از سال آینده در اروپا و مناطق دیگر جهان عرضه خواهد شد، ترکیبی از یک هاجیک شهری و کراس‌اور جمع‌وجور با قطعات پلاستیکی بدنه است. گذشته از فرم پنجه‌ای چراغ‌های جلو و حالت عمودی چراغ‌های عقب که تا کناره بدنه امتداد دارد، باید به حذف ستون‌های B کنیم که باعث می‌شود درهای جلو و عقب در خلاف جهت یکدیگر باز شوند. البته می‌توان اطمینان داشت در نسخه نهایی کیا EV2، این ویژگی حذف خواهد شد. همان‌طور که از یک کانسپت

انتظار می‌رود، فضای داخلی کیا EV2 در کمال سادگی طراحی شده است و فقط دو نمایشگر و فرمان را به همراه دارد. البته آنجا که هیوندای و کیا همچنان بر استفاده از دکمه‌های فیزیکی در کابین محصولات خود اصرار دارند، مطمئناً در نمونه نهایی با چنین طرح ساده‌ای روبرو نخواهیم شد. دو نمایشگر پیوسته در سایر محصولات جدید کیا وجود دارد در حالی که فرمان تک-شاخه نیز، دیدر آتنده به صفحه‌نشان‌دهنده افزایش می‌دهد. یکی از ویژگی‌های جالب کیا EV2 که امیدواریم در نمونه تولیدی هم دیده شود، قابلیت تا کردن صندلی‌های عقب و امکان حرکت ریلی صندلی‌های جلو است.

گفت‌وگویی از جنس ارتقا

«یوخن نیرپاش» از رانندگی تا زیرمجموعه‌ای که در «بامو» تاسیس شد



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir



یوخن نیرپاش (Jochen Neerpasch) موسس کمپانی بامو آغازکننده راهی جذاب و هیجان‌انگیز برای شرکتی بوده که محصولاتش به سنگ محک بسیاری از رقبا تبدیل شده‌اند. با اینکه نیرپاش به عنوان راننده و مدیر در مسابقات موتوراسپرت حضور داشته است اما برای تشکیل تیم مسابقه بامو استفاده نشد بلکه او می‌خواست چیزی بهتر بسازد. ما در مسابقات رولکس ۲۴ دیتونا با او همراه شدیم تا گفت‌وگویی هیجان‌انگیز درباره آغاز راه بامو M داشته باشیم. او یکی از دعوت‌شدگان به مراسم گرامیداشت ۵۰سالگی تاسیس تیم کارخانه‌ای بامو M بود و ما سوالات زیادی را درباره روزهای ابتدایی تاسیس زیرمجموعه پرفورمنس بامو پرسیدیم. یوخن در سال ۱۹۷۲ به بامو پیوست تا بخش موتور اسپرت آن را تاسیس کند. نیرپاش قبل از پیوستن به بامو با فورد همکاری می‌کرد و توانسته بود موفقیت‌های زیادی در زیرمجموعه اروپایی این برند به دست آورد. او می‌گوید: «در آن زمان نیازی به حضور من برای تغییر کارخانه نبود زیرا با فورد بسیار موفق ظاهر شده بودیم و در این شرکت خوشحال بودم.»

اما او ایده‌ای برای ادامه کار خود داشت و می‌خواست یک قدم رو به جلو حرکت کند: «از هیات‌مدیره بامو خواستم یک شرکت را نه تنها برای حضور در مسابقات بلکه برای استفاده از دانش کسب شده در موتوراسپرت برای تولید و مهندسی خودروهای پرفورمنس تاسیس کنند. ایده من این بود که این شرکت هم در مسابقات حضور یابد و هم به توسعه خودروهای جاده‌ای بپردازد.» بامو موتور اسپرت GmbH کار خود را با استفاده از پیشرفته فرمول ۲ برگرفته از نیروگاه ۴ سیلندر M10 نصب شده در سدان ۲۰۰۲ شروع کرد، خودرویی که بسیار موفق بود. بامو می‌گوید محصول بسیار دوست‌داشتنی CSL ۳۰۰ که در ابتدا توسط آلینا توسعه یافت و در سال ۱۹۷۱ عرضه شد در سال‌های پس از آن توسط همین بخش موتوراسپرت ارتقا یافت و در مسابقات شرکت کرد. اولین پروژه جاده‌ای این بخش

در همان زمان نیرپاش توسعه خودروی اسپرت سفارشی را با تمرکز روی اقدامات کم‌هزینه کلید زد. این خودرو M1 نام داشت که جانشین بامو M برای CSL ۳۰۰ محسوب می‌شد. موسس بامو M می‌گوید: اگر شما به CSL ۳۰۰ نگاه کنید خودرویی استاندارد و جاده‌ای را می‌بینید که با تغییراتی به مدل مسابقه‌ای تبدیل شد و کارهای زیادی روی آن انجام دادیم. مدل استاندارد در آن زمان ۵۰ هزار مارک آلمان قیمت داشت و به همین خاطر بود که ما چراغ سبز هیات‌مدیره برای تولید خودرویی مسابقه‌ای برای جاده را دریافت کردیم. این خودرو M1 بود. نیرپاش می‌گوید در آن زمان M1 استاندارد حدود ۱۰۰ هزار مارک قیمت داشت و قیمت خودروی مسابقه‌ای گروه ۴ فقط ۵۰ هزار مارک گران‌تر بود: «مسابقه دادن با خودرویی همچون M1 بسیار اقتصادی‌تر بود.» البته نباید تصور کرد که M1 خیلی ارزان بود چراکه

تازه تاسیس ارتقای اولین نسل بامو سری ۵ به استفاده از برخی قطعات CSL بود. اواسط و اواخر دهه ۷۰ میلادی، بامو موتور اسپرت اقدام به بازنگری در سری ۵ نسل E12 و بر اساس درخواست مشتريان کرد و نهایتاً خودرو ۵۳۰ موتوراسپرت لیمیتد ادیشن را برای صدور مجوز حضور در مسابقات آفریقای جنوبی ساخت. این تلاش‌ها با تولید 535i در سال ۱۹۷۹ به اوج خود رسید. بامو 535i از قوای محرکه 635CSi از جمله پیشرفته اصلاح شده CSL استفاده می‌کرد. وی درباره این سری ۵ ویژه می‌گوید: «تولید این خودرو مأموریت بسیار متفاوتی بود زیرا در آن زمان خطوط تولید انعطاف‌زادی نداشتند و به همین خاطر مجبور بودیم تا خودروهای کامل را دریافت کرده و قطعات را تغییر دهیم. مشکل دیگر هم این بود که اگر پیشرفته اصلی خودرو را باز می‌کردیم نمی‌توانستیم آن را به کارخانه برگردانیم زیرا از نظر آن‌ها، چنین پیشرفته‌ای کار کرده بود و باید آن را در نمایندگی‌ها می‌فروختیم.»

خبر

News

تغییرات اندک در به‌روزرسانی «ونوسیا وی-آتلاین»

شرکت ونوسیا تصویری از نسخه به‌روزرسانی شده وی-آتلاین DD را در ماه ژانویه منتشر کرد. پس از چند روز مشاهده تصویر تبلیغاتی این خودرو در شبکه اجتماعی Weibo، ۲۸ فوریه به‌عنوان تاریخ رونمایی وی-آتلاین DD بود. وی-آتلاین به عنوان محصولی از برند مشترک نیسان و دانگ‌فنگ، از سال ۲۰۲۱ در بازار حضور دارد. تیپ هیبرید هم‌بارخی تغییرات ظاهری، دو سال بعد عرضه شد. ونوسیا مدتی پیش اعلام کرد قصد ندارد، بر توسعه مدل‌های جدید با پیش‌رانه درون‌سوز سرمایه‌گذاری کند. با تبدیل چلوپنجره بزرگ به هواکش پایین سپر، نمای جلوی وی-آتلاین DD حالا به خودروهای برقی



شباهت دارد. چراغ‌های دیلایت با گرافیک متفاوت، از چراغ‌های اصلی فاصله گرفته ضمن این‌که طراحی محل قرارگیری چراغ‌ها در سپر نیز متفاوت است. غیر از این‌ها، تغییر دیگری مشاهده نمی‌شود. ابعاد بدنه ونوسیا وی-آتلاین DD در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورهای تریب ۲۰۷، ۱۰۹، ۱۹۱، ۱۱۷، ۴۶۲ است، که نسبت به قبل، در طول و ارتفاع ۱۳ و ۵ میلی‌متر افزایش نشان می‌دهد. در فضای کابین ونوسیا وی-آتلاین DD جدید همچون گذشته با نمایشگرهای دیجیتال، تعدادی دکمه فیزیکی، شارژر بی‌سیم در زیر آنجی و دو جالیونای زیر روکش، مواجه هستیم. بنابراین اطلاعات اولیه، ونوسیا وی-آتلاین DD به سامانه هیبرید شامل پیش‌رانه ۱.۵ لیتر توربوشارژر مجهز شده که خروجی آن با ۴ واحد افزایش به ۱۶۷ اسببخار رسیده است. از تغییر احتمالی موتور برقی اطلاعی در دسترس نیست، اما در مدل قبلی وی-آتلاین DD، ۲۰۴ اسببخار نیرو تولید می‌کرد. بنابر اعلام رسانه‌های چینی، دو مجموعه باتری ۱۰۶ و ۲۱۱ کیلووات ساعت برای ونوسیا وی-آتلاین DD قابل سفارش خواهد بود، که نسبت به ظرفیت ۱۰۳ و ۱۸۴ کیلووات دو نمونه قبلی، افزایش را نشان می‌دهد. مدل فعلی ونوسیا وی-آتلاین DD با قیمت حدود ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان در بازار کشور به فروش می‌رسد.

مسیر جدید برقی‌سازی در کیا با معرفی «EV4»

EV4 به یک موتور ۱۵۰ کیلووات (۲۰۱ اسببخار) روی محور جلو مجهز شده است. برای هر دو تیپ سدان و هاجیک می‌توان باتری ۵۸.۳ یا ۸۱.۴ کیلووات ساعت را انتخاب کرد. برد حرکتی کیا EV4 سدان و هاجیک به ترتیب ۴۳۰ و ۴۱۰ کیلووات (برمبنای WLTP) اعلام شده است. با انتخاب باتری بزرگ‌تر، برد حرکتی به ۶۳۰ و ۵۹۰ کیلووات افزایش می‌یابد. ظاهر فرم آیرودینامیک مدل سدان در افزایش برد حرکتی موثر است. با اتصال این دو مجموعه باتری به جریان سریع، ذخیره باتری در مدت ۲۹ و ۳۱ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد می‌رسد. با اتصال به جریان AC هم این دو باتری به ۵ ساعت و ۲۰ دقیقه یا ۷ ساعت و ۱۵ دقیقه زمان نیاز دارند. شتاب صفر تا صد کیا EV4 با این دو باتری، به ترتیب ۷.۴ و ۷.۷ ثانیه اعلام شده است.

شرکت کیا از یک محصول برقی جدید به نام EV4 رونمایی کرده، که در دو فرم سدان و هاجیک طراحی شده است. کیا EV4 اولین بار در سال ۲۰۲۳ و به‌عنوان کانسپت معرفی شد. اکنون این خودرو در کنار EV2 به صورت رسمی رونمایی شده است. عرض و فاصله محوری کیا EV4 سدان و هاجیک، ۱.۸۶ و ۲.۸۲ متر اعلام شد اما مدل سدان با طول و ارتفاع ۴.۷۳ و ۱.۴۸ متر، ۳۰ سانتی‌متر کشیده‌تر و ۵۰ سانتی‌متر کوتاه‌تر از EV4 هاجیک است. به لطف ویژگی‌های پلتفرم E-GMP، گنجایش محفظه بار کیا EV4 سدان و هاجیک به ۴۹۰ و ۴۳۵ لیتر می‌رسد. در کابین کیا EV4 با دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچ، یک صفحه نمایش ۵.۳ اینچ برای تنظیمات تهویه و تعدادی دکمه فیزیکی مواجه هستیم. بنابر اعلام کیا، سقف EV4 می‌تواند تا ۵ برابر وزن این خودرو را تحمل کند. کیا





تلاش روسیه برای تولید سوپر اسپرت

با این که صنعت خودرو روسیه در تولید سوپر اسپرت‌ها به‌شهرت نرسیده اما ماروسیا سری B تلاش داشت این تصویر ذهنی را تغییر دهد؛ هر چند که در نهایت موفق نشد. صنعت خودرو روسیه هیچ‌گاه به‌دلیل تولید خودروهای خاص و با استاندارد بالا شناخته نشده است و مشهورترین شرکت روسی یعنی لادا مجبور بوده محصولات مهندسی معکوس شده قیمت را عرضه کند و از برندی همچون پورشه برای تولید خودرو کمک گیرد. اما روس‌ها در تاریخ معاصر تلاش داشته‌اند یک سوپر اسپرت با نام ماروسیا سری B را تولید کنند. این خودرو توسط

سرمایه‌گذاری به‌همین نام که مدت کوتاهی در فرمول یک نیز حضور داشت توسعه یافت و با این که شرکت ماروسیا و تیم فرمول یک آن سرنوشته درخشانی نداشتند اما ماروسیا سری B همچنان عنوان تنها سوپر اسپرت تاریخ روسیه را در اختیار دارد. سری B از دو مدل بسیار شبیه هم با نام‌های B1 و B2 تشکیل شده است. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به‌همراه پدل شیفت سبب انتقال نیروی تولیدی به‌چرخ‌ها می‌شدند. پیش‌ترانه تنفس طبیعی ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت داشت؛ در حالی که خروجی پیش‌ترانه ۲۸ لیتری توربو ۲۴۰ و ۲۲۰ اسب‌بخار اعلام شده بود.

بازار

Market

بی‌علاقه بودن اروپایی‌ها به خودروهای آمریکایی



واقعیت این است که خودروسازان آمریکایی حضور پررنگی در قاره همیشه‌سبز ندارند. اگر چه سهم آمریکایی‌ها از بازارهای آمریکای جنوبی و آسیا بد نیست، اما در اروپا شانس برای برندهای آمریکایی وجود ندارد. تسلا مدل Y یک استثنا در قانون عدم علاقه اروپایی‌ها به خودروهای آمریکایی است. این کراس‌اور برقی در سال ۲۰۲۴ جزو ۱۰ محصول پرفروش بازار اروپا بوده است. حتی اگر مدل Y را جزو محبوب‌ترین خودروهای بازار اروپا بدانیم، باز هم مشکلات آمریکایی‌ها در بازارهای اروپایی پابرجاست. حتی فروش بالای مدل Y نیز سبب نشده است تسلا جزو ۱۰ برند برتر قاره همیشه‌سبز باشد. با افزایش عرضه خودروهای برقی، تسلط تسلا روی بازار نیز رنگ می‌بازد. البته باید گفت فورد در بین ۲۰ برند پرفروش بازار اروپا قرار دارد و معمولاً هر ساله حدود نیم‌میلیون دستگاه در این قاره به‌فروش می‌رساند. بد نیست بدانید یک گالن بنزین (حدود ۴ لیتر) در لندن هم‌اکنون حدود ۷ دلار قیمت دارد؛ در حالی که قیمت یک گالن بنزین در آمریکا بسته به محل زندگی بین ۳ تا ۴ دلار است.

محصول

Product

آخرین شاهکار V12 «فراری»



فراری همچنان تنها خودروسازی است که یک پیش‌ترانه V12 تنفس طبیعی و بدون سیستم هیبرید می‌سازد. این موتور که از سال ۱۹۴۷ بخش جدایی‌ناپذیری از هویت فراری بوده، اکنون در جدیدترین خودروی گرند تورر این برند یعنی 12Cilindri قرار گرفته است. نسخه اسپایدر این خودرو، در کنار کوپه، تازه‌ترین عضو خانواده فراری با موتور ۶.۵ لیتری V12 است که ۸۱۹ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. مدل اسپایدر در مقایسه با کوپه آن حدود ۱۳۰ پوند (۵۹ کیلوگرم) سنگین‌تر است که به‌دلیل سقف جمع‌شونده سخت آن است. این افزایش وزن، سبب تغییرات جزئی در تنظیمات سیستم تعلیق و آیرودینامیک شده است. برخلاف سنت همیشگی فراری که نسخه اسپایدر را با تاخیر عرضه می‌کرد، این بار این مدل هم‌زمان با کوپه وارد بازار شده است. فراری 12Cilindri اسپایدر نه تنها یک خودرو لوکس است، بلکه به‌لطف پیش‌ترانه قدرتمند خود، پرفورمنس فوق‌العاده‌ای نیز دارد. موتور آن از نسخه Competizione مدل ۸۱۲ Superfast به‌ارث رسیده و تا ۹۵۰۰ دور در دقیقه دور می‌گیرد.

بریتانیایی

British

بررسی آستون‌مارتین «راپید»



هر چند آستون‌مارتین این روزها فقط به شاسی‌بلند DBX تکیه کرده، اما علاقه‌مندان این برند خواهان جانشینی برای راپید چهاردر هستند. راپید، هر چند یک سدان چهاردر بود، اما همچنان کاملاً شبیه یک آستون‌مارتین واقعی احساس می‌شد؛ برنده، نرزد، تهاجمی و بدون اضافه‌کاری. هم‌اکنون نیز هر چند این برند بریتانیایی روی شاسی‌بلند خود تمرکز کرده، اما رویای یک راپید جدید را نباید از بین رفته دانست. از این رو، قصد داریم در دنیای رندرها، نگاهی به نسل جدید راپید داشته باشیم که می‌تواند بر پایه و تکنیک جدید ساخته‌شده، این یک سوپر اسپرت چهاردر با طراحی خیره‌کننده و نیروگاه V12 خواهد بود؛ یعنی همان چیزی که از یک آستون‌مارتین انتظار می‌رود؛ اما به‌دلایلی که فقط مدیران این شرکت می‌دانند، احتمال ساخت چنین خودرویی بسیار ضعیف است. در سینه راپید جدید می‌تواند همان پیش‌ترانه ۵.۲ لیتری V12 توثین توربو و تکنیک‌ش قرار گیرد که ۸۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

فونیکس پرو پلاگین هیبرید در بازار ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان شد

رکود خرید و فروش در بازار خودرو



ایتالیایی

Italian

نخستین سوپر اسپرت کائور تیبیل تاریخ

شرکت لامبورگینی ایتالیادار سال‌های آخر عرضه میورا نسخه‌ای تک‌ساخت از آن را با نام رودستر تولید کرد تا این خودرو نخستین سوپر اسپرت کائور تیبیل دنیا لقب گیرد. میورا رودستر در نمایشگاه خودرو بروکسل در سال ۱۹۶۸ معرفی شد. این خودرو توسط شرکت مشهور برتونه طراحی شد و تنها نسخه از میورا بود که به‌صورت فابریک با سقف رویاز معرفی می‌شد. نسخه رودستر میورا چیزی بیش از یک کوپه استاندارد با طراحی رویاز بود؛ چراکه تمایزهای مهمی بین دو مدل از میورا وجود داشت. نخست این که خط سقف لامبورگینی میورا رودستر در مقایسه



با مدل کوپه استاندارد ۳۰ میلی‌متر پایین‌تر آمده بود و به این ترتیب از شیشه جلو متفاوتی در آن استفاده شد. همچنین مدل رودستر دارای ورودی‌های جانبی بزرگ‌تری در مقایسه با مدل استاندارد بود تا به این ترتیب خنک‌کاری پیش‌ترانه بهتر انجام شود. جالب این که لامبورگینی شیشه‌های جانبی را نیز حذف کرده بود. یکی از شاخص‌های چشمگیر میورا رودستر را می‌توان رنگ بدنه‌ای خاص آن به‌همراه کابین چرمی سفیدرنگ و کفپوش‌های قرمز دانست. البته بعدها خودرو مورد بحث به‌رنگ سبز تیره در آمد. رنگ کابین نیز از سفید به‌سبز تیره تغییر کرد. پس از چندین بار دست به‌دست شدن، سرانجام یک تاجر ملک نیویورک به نام آدام گوردون توانست این خودرو را بخرد. او میورا رودستر را بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ به‌طور کامل بازسازی کرد و آن را به‌حالت اولیه سال ۱۹۶۸ برگرداند. محصول خاص لامبورگینی پس از بازسازی در روپاد پیل بیچ ۲۰۰۸ شرکت کرد. در سال ۲۰۲۲ بود که میورا رودستر راهی موزه سنت‌اگاتا بولونی‌شاد تادر معرض دید عموم قرار گیرد و هم‌اکنون نیز در همین محل حضور دارد.

آمریکایی

American

نقش پین کاپوت در خودروهای عضلانی

در اکثر خودروهای عضلانی کلاسیک دهه ۶۰ میلادی قطعه‌ای عجیب روی کاپوت با نام پین کاپوت وجود دارد. این وسیله متمایز کاربرد ایمنی داشته و مانع باز شدن ناگهانی کاپوت در سرعت‌های بالا می‌شود. پین کاپوت‌های اولیه طراحی ساده اما موثری داشتند و از خودروهای ناسکار الهام گرفته بودند. این قطعه‌بندار مسابقات خودرویی به کار رفت و سپس به خودروهای خیابانی راه یافت و سرریعا به یکی از نمادهای خودروهای عضلانی کلاسیک تبدیل شد. در واقع پین کاپوت به‌حدی با خودروهای عضلانی عجین شده که شرکت‌هایی همچون کرایسلر، محصولاتمانند باراکودا



را به‌صورت فابریک با پین کاپوت تولید کرده‌اند. پین کاپوت همچنان در موتور اسپرت کاربرد دارد و علت آن را می‌توان وزن پایین‌دست. همچنین این قطعه‌ساده اما کاربردی فاقد هر گونه نقص در عملکرد است. احتمالاً می‌دانید که هنگام حرکت با سرعت بالا چه نیروی زیادی از طریق باد مخالف به کاپوت خودرو وارد می‌شود. تصور کنید با سرعت بیش از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت حرکت می‌کنید و کاپوت خودرو که از یک ورق فلزی نسبتاً نازک تشکیل شده باید در برابر نیروهای مخالف مقاومت کند. در صورتی که کاپوت به هر علتی باز شود، شرایط بسیار خطرناکی به‌وجود خواهد آمد و به‌همین دلیل است که پین کاپوت همچنان به‌کار می‌رود. همه پین کاپوت‌های کلاسیک عملکرد یکسانی دارند و از سه بخش اصلی پین، قاب اصلی (صفحه‌گیر) روی کاپوت و عنصر نگهدارنده تشکیل می‌شوند. کابلی که گاهی اوقات در خودروهای عضلانی دیده می‌شود، لینارد نام دارد و دلیل وجود آن عدم خرابی پین در زمان باز کردن کاپوت است. برای نصب پین کاپوت کافی است سوراخ‌هایی را روی کاپوت ایجاد کرده و سپس پین را روی آن نصب کنید.

روی قیمت‌ها اثر گذاشته و مانع از همگامی آن با نرخ ارز شده است.

نوسان قیمت در بازار خودروهای داخلی و مونتاژی برخی خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۰۸ میلیون تومان، پارس سنال سفارشی ELX (در پیچه برقی) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۸۹ میلیون تومان، سپند تیپ G (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش ۶۷۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما از تقا یافته (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان افزایش ۸۹۶ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپستال (در پیچه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۰۵ میلیون تومان و شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۸۹۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان و فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۷۵ میلیون تومان رسید.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد افت قیمت ۵۰ میلیون تومانی و رشد بهای ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی ارزش تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.

امارها نیز این ادعا را تایید می‌کنند. در ماه‌های اخیر، با وجود جهش‌های مقطعی نرخ ارز در بازار آزاد، قیمت خودروها نه تنها متناسب با این افزایش رشد نکرده، بلکه در برخی موارد حتی کاهش‌هایی را هم تجربه کرده است. به‌عنوان مثال، خودروهای داخلی که در سال‌های گذشته با هر نوسان ارزی، میلیون‌ها تومان به قیمت‌شان اضافه می‌شد، اکنون با ثبات نسبی یا افت تقاضا روبه‌رو شده‌اند. خودروهای خارجی نیز که زمانی به‌دلیل محدودیت واردات و تقاضای بالا، قیمت‌هایی نجومی پیدا کرده بودند، حالا خریدار چندانی ندارند. اما این تنها کاهش قدرت خرید نیست که بازار خودرو را تحت تأثیر قرار داده است. ناپایداری اقتصادی و نگرانی از آینده نیز نقش مهمی در این تحول ایفا می‌کند. با تحولات سیاسی اخیر در سطح بین‌المللی، مردم ترجیح می‌دهند سرمایه خود را به سمت دارایی‌های امن‌تر مانند طلا و ارز هدایت کنند. طلا به‌عنوان پناهگاهی سنتی در برابر تورم و دلار به‌عنوان ارزی که همیشه در ایران تقاضای بالایی داشته، حالا جذابیت بیشتری نسبت به خودرو پیدا کرده‌اند. کارشناسان در این راستا باور دارند که خودرو دیگر تقدشوندگی سابق را ندارد، مردم می‌خواهند دارایی‌هایی داشته باشند که بتوانند سریع آن را تبدیل به پول کنند یا ارزش آن را حفظ کنند که خودرو در این معادله بازنده است.

این وضعیت می‌تواند فرصتی برای اصلاح ساختار بازار خودرو باشد. کاهش وابستگی قیمت‌ها به دلار و حرکت به سمت واقعی‌تر شدن عرضه و تقاضا، شاید بتواند در بلندمدت به نفع مصرف‌کنندگان تمام شود، اما در کوتاه‌مدت، آن چه مشهود است، سردی بی‌سابقه‌ای است که بر بازار خودرو سایه انداخته؛ بازاری که زمانی موتور محرکی برای اقتصاد ایران محسوب می‌شد، اما حالا از



احسان ناصر بابلی

e.naser@autoworld.ir

سال‌ها قیمت خودرو در ایران دست در دست دلار حرکت می‌کرد و هر جهش ارزی، موجی از گرانی را در بازار خودرو به‌راه می‌آنداخت؛ اما اکنون می‌توان گفت این شرایط تغییر کرده است. کاهش قدرت خرید مردم، افت تقاضا و ترجیح سرمایه‌گذاری‌های امن‌تر مانند طلا و ارز، خودرو را از رقیب دیرینه‌اش، دلار عقب‌انداخته و بازار را در سراشیبی رکود فرو برده است.

اقتصاد ایران سال‌هاست که میزبان تلاطم نوسانات ارزی است و در این میان، بازار خودرو به‌عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی اقتصاد کشور، همواره رابطه‌ای تنگاتنگ با نرخ دلار داشته است.

افزایش قیمت دلار، چه در بازار آزاد و چه در نرخ‌های رسمی، به سرعت خود را در قیمت‌گذاری خودروها نشان می‌داد. از خودروهای داخلی گرفته تا مدل‌های وارداتی، هر موج گرانی ارز با صعود قیمت‌ها در نمایشگاه‌ها و کارخانه‌ها همراه می‌شد. اما اکنون به‌نظر می‌رسد این الگوی سنتی در حال فروپاشی است.

کارشناسان معتقدند کاهش قدرت خرید مردم اصلی‌ترین دلیل این تغییر مسیر است. در سال‌های اخیر، تورم افسارگسیخته و افزایش هزینه‌های زندگی، توان مالی خانوارها را به‌شدت تحلیل برده است. اگر در گذشته خرید خودرو برای بسیاری از خانواده‌ها یک نیاز ضروری یا حتی یک سرمایه‌گذاری محسوب می‌شد، امروز این کالای پرطرفدار به‌محصولی لوکس و دست‌نیافتنی تبدیل شده است. کارشناسان بر این باورند که وقتی درآمد مردم با هزینه‌های روزمره همخوانی ندارد، خرید خودرو به اولویت چندم تبدیل می‌شود. این افت تقاضا مستقیماً



دارد. البته ناگفته نماند که CSL 3.0 با المان‌های جدید طراحی باواریایی‌ها تطابق دارد و انگار نسخه‌های پرفورمنسی از M4 است. با استفاده از اجزای افراق شده، گل‌گیرهای متورمی شکل گرفته که در کنار رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج شده در جلو و رینگ‌های ۲۱ اینچی فورج شده در عقب، استایل دینامیک و اسپرتی به این سوپراسپرت می‌بخشد. در نمای عقب CSL 3.0 همچنان شاهد چراغ‌های کشیده، اسپویلر یکپارچه بزرگ و اسپویلری روی شیشه عقب هستیم که با آگز و زهای دوپل کروی شکل در طرفین سپر، جاشنی هیجان این خودرو را دوچندان می‌کنند.

سال ۲۰۱۵ بود که طراح ارشد سابق باوم یعنی کریم حبیب، توانست با تیم طراحی این خودروساز باواریایی، کانسپت زیبا، اسپرت و خاصی را با نام CSL 3.0 Hommage خلق کند. این کانسپت باوم به حدی جذاب بود که در حال حاضر و پس از گذشت هفت سال همچنان هیجان‌انگیز است. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی باوم از نسخه تولیدی CSL 3.0 رونمایی کرد. این کوپه سوپراسپرت باواریایی بر اساس همان کانسپت CSL Hommage 3.0 پدید آمده که با توجه به پوزه کشیده و حجم برآمده روی کاپوت و چراغ‌های مشابه M3 و M4، نمایی بسیار تهاجمی

تولید کانسپت
زیبای «باوم»



نیسان کیکس جایگزین نیسان جوک است که توانست به یک سنگ محک در کلاس کراس اوورهای سایز جمع و جور تبدیل شود و در نتیجه سطح انتظارات از آن بالاست. این خودرو به یک پیشرانه ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی به قدرت ۱۲۲ اسب بخار و گیربکس سی‌وی‌تی مجهز است که توان و کشش حرکتی مناسبی به این خودرو جمع و جور می‌دهد



نیسان کیکس «نامی خودرو»: خوش قیمت‌ترین کراس اوور جمع و جور اصیل بازار

نیز بر خوردار است. این خودرو نیسان کیکس عرضه شده توسط «نامی خودرو» است که بهای رسمی آن به حدود ۲/۵ میلیارد تومان می‌رسد و با این برچسب قیمتی، هیچ‌یک از رقبای وارداتی غیر چینی توان رقابت با آن را ندارند. در واقع این خودرو با این محدودده قیمتی یک گز بنه بسیار جذاب برای افرادی است که به دنبال یک کراس اوور جمع و جور از یک برند اصیل برای سفرهای درون شهری یا بیرون شهری هستند و می‌توانند برای یک خانواده کم جمعیت یا به عنوان خودرو دوم خانواده، کاملاً دلچسب و رضایت‌بخش باشد.

نیسان کیکس جایگزین نیسان جوک است که توانست به یک سنگ محک در کلاس کراس اوورهای سایز جمع و جور تبدیل شود و در نتیجه سطح انتظارات از آن بالاست. این خودرو به یک پیشرانه ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی به قدرت ۱۲۲ اسب بخار و گیربکس سی‌وی‌تی مجهز است که توان و کشش حرکتی مناسبی به این خودرو جمع و جور می‌دهد.

طراحی ظاهری نیسان کیکس هر چند همانند نسل قبلی یعنی نیسان جوک رادیکال نیست، اما در مقایسه با سایر رقبای وارداتی خود با برندهای غیر چینی از جذابیت بیشتری بهره‌مندی می‌برد و به نوعی ماندگار تر است.



کامران طالبی‌فرد

k.talebifard@autoworld.ir

این روزها برای خرید یک خودرو شاسی‌بلند کوچک و جمع و جور باید حداقل رقمی در حدود یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان هزینه کنید. اما اگر به دنبال خرید یک شاسی‌بلند جذاب جمع و جور هستید، باید بدانید که این بودجه کافی نیست و برای خرید آن حداقل باید یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان پول در حساب بانکی‌تان موجود باشد. در عین حال با این بودجه هم شما امکان خرید خودرویی در این سگمنت را نخواهید داشت که از برندهای درجه یک جهانی باشد و باید سراغ برندهای چینی مونتاژی یا وارداتی بروید. در نهایت اکثر کراس اوورهای جمع و جور، اصیل و جذاب از برندهای غیر چینی در بازار کشور مان بیش از ۲ میلیارد تومان برچسب قیمت می‌خورند؛ اما در این میان یک گزینه وجود دارد که علاوه بر جذابیت، اعتبار برند و مطرح بودن آن و قرار گرفتن محصول در بازار جهانی، از بهای رقابتی





آغاز فروش دو کامیون فورس از طریق عاملیت های مجاز بهمین دیزل



فروش دو کامیون فورس ۶ تن و کامیون فورس ۸.۵ تن از طریق درگاه عاملیت های مجاز شرکت بهمین دیزل در جریان است. براساس اعلامیه شرکت بهمین دیزل، فروش دو کامیون فورس ۶ تن و کامیون ۸.۵ تن که از دیروز (دوشنبه ۱۳ اسفندماه) آغاز شده است تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۲۳ همین ماه از طریق درگاه عاملیت های مجاز این شرکت در دسترس متقاضیان خواهد بود. قیمت کامیون فورس ۶ تن در طرح فروش نقدی معادل

۲ میلیارد و ۱۴ میلیون و ۱۸۵ هزار تومان تعیین شده است. قیمت کامیون فورس ۸.۵ تن نیز معادل ۲ میلیارد و ۲۹۹ میلیون و ۸۲۶ هزار تومان در این طرح اعلام شده است. زمان تحویل محصول با رنگ سفید در هفته دوم از دیماه سال ۱۴۰۴ برنامهریزی شده است و جریمه تاخیر در تحویل ۲.۵ درصدی به خریداران تعلق می گیرد. ثبت نام در این طرح از طریق عاملیت های بهمین دیزل در سطح کشور امکان پذیر است.



ترکیبی از چالش ها و فرصت ها چشم انداز صنعت خودروهای تجاری جهان در سال ۲۰۲۵

پیش بینی می شود تولید جهانی به رشد خود ادامه دهد و صنعت به سمت تنوع در منابع انرژی، از برق و هیدروژن گرفته تا سوخت های زیستی، حرکت کند

صنعت خودروهای تجاری

جهان که شامل طیف وسیعی از خودروهای سنگین و نیمه سنگین و سبک می شود، در سال ۲۰۲۵ وارد مرحله ای حیاتی از تحولات خود خواهد شد. این صنعت که نقش کلیدی در حمل و نقل، لجستیک و اقتصاد جهانی ایفا می کند، تحت تاثیر عوامل متعددی از جمله تغییرات تکنولوژیکی، سیاست های زیست محیطی و تحولات سیاسی قرار دارد. با شروع سال ۲۰۲۵ و بازگشت دونالد ترامپ به کاخ سفید، پرسش های بسیاری در باره آینده این صنعت



فرانک آقاصفی

faghafasi@autoworld.ir

وضعیت کنونی صنعت جهانی خودروهای تجاری

تا پایان سال ۲۰۲۴، صنعت خودروهای تجاری جهان شاهد رشد قابل توجهی در برقی سازی بوده است. شرکت هایی مانند تسلا با کامیون نیمه برقی (Semi)، دایملر با مدل های الکتریکی فریت لاینر و BYD با اتوبوس ها و کامیون های برقی، گام های بلندی در این مسیر برداشته اند. براساس گزارش آژانس بین المللی انرژی (IEA)، فروش جهانی خودروهای تجاری برقی در سال ۲۰۲۳ حدود ۳ درصد از کل بازار کامیون ها و اتوبوس ها را تشکیل داده است. این رقم اگر چه هنوز اندک است، اما نشان دهنده شتاب گرفتن این روند است. در چین به عنوان بزرگ ترین بازار خودروهای برقی جهان، فروش کامیون ها و اتوبوس های الکتریکی در سال

۲۰۲۴ به لطف بارنامه های دولتی بیش از ۴۰ درصد رشد داشته است. در اروپا نیز، سیاست های سختگیرانه کاهش انتشار گازهای گلخانه ای، خودروسازان را به سمت تولید مدل های برقی سوق داده است. با این حال، چالش هایی مانند هزینه بالای باتری ها، کمبود زیرساخت شارژ سری، و نگرانی های مربوط به بردهای عملیاتی این خودروها، همچنان مانع پذیرش گسترده تر آن ها شده اند. در مقابل، موتورهای احتراق داخلی همچنان بخش اعظم بازار را در اختیار دارند به ویژه در کشورهای در حال توسعه که زیرساخت های لازم برای برقی سازی هنوز به طور کامل توسعه نیافته است.

جهت گیری آمریکا در برقی سازی تجاری ها

حضور دوباره ترامپ در کاخ سفید، بدون شک بر سرعت برقی سازی در آمریکا تاثیر خواهد گذاشت، اما بعید است این روند را به طور کامل متوقف کند. شرکت هایی مانند تسلا و ریویان که در حال حاضر برنامه های تولید کامیون های برقی خود را گسترش داده اند، احتمالاً به فعالیت خود ادامه خواهند داد، هر چند ممکن است با چالش های مالی بیشتری مواجه شوند. از سوی دیگر، تعرفه های پیشنهادی ترامپ بر واردات از چین، مکزیک و کانادا می تواند هزینه تولید را برای خودروسازانی که به زنجیره تامین جهانی وابسته اند، افزایش دهد. این امر ممکن است به طور غیر مستقیم تولید داخلی خودروهای برقی را تقویت کند اما در کوتاه مدت، به کند شدن پروژه های برقی سازی منجر خواهد شد. در سطح جهانی اما تاثیر سیاست های آمریکا محدودتر خواهد بود. چین و اروپا که بیش از ۷۰ درصد بازار خودروهای برقی تجاری را در اختیار دارند، به برنامه های خود پایبند خواهند ماند. پیش بینی می شود تا پایان سال ۲۰۲۶، سهم جهانی خودروهای تجاری برقی به ۸ تا ۱۰ درصد برسد که نشان دهنده رشد دو برابری نسبت به سال ۲۰۲۳ است. با این حال، اگر آمریکا از این رقابت عقب بماند، ممکن است موقعیت خود را به عنوان یکی از رهبران نوآوری در این صنعت از دست بدهد.

رکورد ۱۵ ساله تحویل خودرو در زامیاد با تحویل بیش از ۵۴ هزار دستگاه شکسته شد



شرکت زامیاد در اسفندماه ۱۴۰۳ موفق شد با تحویل ۵۴ هزار دستگاه خودرو تجاری، رکورد ۱۵ ساله خود را در زمینه تحویل خودرو بشکند و گامی مهم در مسیر رضایت مندی مشتریان بردارد. این شرکت در ماه جاری موفق شد با تحویل ۵۴ هزار و ۴۲۲ دستگاه خودرو تجاری، رکورد ۱۵ ساله خود را در حوزه تحویل خودرو جابه جاکند. این دستاورد در شرایطی حاصل شد که صنعت خودرو کشور با چالش هایی در زنجیره تامین و فرآیند تحویل مواجه است. با این حال، شرکت زامیاد توانست با بهینه سازی مدیریت منابع، بهبود فرآیندهای تولید و افزایش ظرفیت تحویل، روند جدیدی در پاسخ گویی به نیازهای مشتریان ایجاد کند. زامیاد با گسترش سبد محصولات خود، تقویت خدمات پس از فروش و افزایش بهره وری تولید، گام های موثری در جهت ارتقای رضایت مشتریان برداشته است. حفظ اعتماد مشتریان و تبدیل چالش های موجود به فرصت های رشد و پیشرفت، از اهداف اصلی این شرکت بوده و در راستای تحقق این اهداف، توانسته است جایگاه خود را در بازار تثبیت کند.

پیش بینی تولید و دستاوردهای صنعت تجاری در سال ۲۰۲۵

کمی عقب تر بماند، یکی از دستاوردهای بزرگ این صنعت در سال ۲۰۲۵، کاهش هزینه باتری ها به زیر ۱۰۰ دلار خواهد بود. این کاهش که نتیجه پیشرفت در تکنولوژی باتری های حالت جامد و افزایش تولید است، می تواند قیمت خودروهای تجاری برقی را قابل اتقین تر کند. همچنین، انتظار می رود شرکت هایی مانند ولوو و اسکانیا با معرفی مدل های جدید با برد بیش از ۵۰۰ کیلومتر، بخشی از نگرانی های مربوط به مسافت را در بخش باتری، برطرف کنند. در زمینه زیرساخت، پروژه های شارژ سریع در آمریکا و برنامه های مشابه در اروپا، شبکه ای از ایستگاه های شارژ را توان ۲ مگاوات را برای کامیون های سنگین فراهم خواهند کرد.

برای سال ۲۰۲۵، پیش بینی می شود تولید جهانی خودروهای تجاری به حدود ۶ تا ۶ میلیون دستگاه برسد که افزایشی حدود ۳ تا ۳۲ درصد نسبت به سال ۲۰۲۴ را نشان می دهد. این رشد عمدتاً به دلیل بهبود زنجیره تامین قطعات و افزایش تقاضا در بازارهای نوظهور مانند هند و جنوب شرق آسیا خواهد بود. براساس گزارش S&P Global Mobility، انتظار می رود تولید کامیون های متوسط و سنگین در چین به تنهایی بیش از ۱.۵ میلیون دستگاه باشد که حدود ۱۰ درصد آن ها برقی خواهند بود. در اروپا، تولید خودروهای تجاری الکتریکی احتمالاً به ۲۰۰ هزار دستگاه نزدیک می شود، در حالی که ایالات متحده ممکن است با تولید حدود ۱۵۰ هزار دستگاه برقی،

حرکت صنعت به سمت برقی سازی یا تداوم سوخت های فسیلی؟

انتخاباتی خود، بارها از سیاست های برقی سازی انتقاد کرده و آن را «فریب سبز» خوانده است. او وعده داده است که مقررات سخت گیرانه زیست محیطی را لغو کرده و مشوق های فدرال، مانند اعتبار مالیاتی ۷۵۰۰ دلاری برای خودروهای برقی را حذف کند یا کاهش دهد. این سیاست ها می تواند انگیزه خودروسازان آمریکایی برای سرمایه گذاری در برقی سازی را کاهش دهد و تمرکز را به سمت تولید کامیون های با سوخت فسیلی یا هیبریدی سوق دهد. با این حال، ایالت های مانند کالیفرنیا که استانداردهای سخت گیرانه خود را حفظ کرده اند، ممکن است به عنوان مراکز مقاومت در برابر این تغییرات عمل کنند و برقی سازی را در سطح محلی پیش ببرند.

جهت گیری صنعت خودروهای تجاری در سال ۲۰۲۵ به شدت تحت تاثیر سیاست های منطقه ای خواهد بود. در چین، با ادامه یارانه ها و برنامه های دولت برای کاهش آلودگی هوا، برقی سازی همچنان شتاب خواهد گرفت. پیش بینی می شود تا پایان سال ۲۰۲۵، بیش از ۳۰ درصد کامیون های متوسط و ۱۰ درصد کامیون های سنگین در این کشور برقی شوند. در اروپا، مقررات جدید اتحادیه اروپا که از سال ۲۰۲۵ اجرایی می شود، خودروسازان را ملزم به کاهش ۱۵ درصدی انتشار CO2 نسبت به سطوح ۲۰۲۱ می کند. این امر به افزایش تولید مدل های برقی و هیبروژنی منتج خواهد شد. اما در ایالات متحده، بازگشت دونالد ترامپ به قدرت می تواند معادلات را تغییر دهد. ترامپ در کارزار



به مرور تبدیل به سودآورترین خودروسازان کشور شده‌اند. این در حالی است که به‌گواه آمار، طی سال‌های گذشته ایران خودرو و سایپا در مدار ضرردهی بوده‌اند.

سال‌هاست که ایران خودرو و سایپا سودآورترین خودروسازان کشور نیستند و جای آن‌ها را خودروسازان بخش خصوصی گرفته‌اند. بر این اساس خودروسازان بخش خصوصی



سودآورترین خودروسازان کشور

تحلیل



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

برگزاری آخرین نوبت قرعه‌کشی وارداتی‌ها در سال جاری

حال بنابر گزارش‌ها آخرین نوبت این بخت‌آزمایی در سال جاری، احتمالاً در هفته سوم اسفندماه برگزار خواهد شد.

برگزارکنندگان، جمع‌آوری نقدینگی است و در مقابل، طرفداران برخی از مدل‌های محبوب خودرو با هدف کسب سود بیشتر در آن شرکت می‌کنند.

قرعه‌کشی برای واگذاری خودروهای وارداتی به مخاطبان، بیش‌تر از آن‌که با هدف فروش خودرو صورت گیرد، نوعی بخت‌آزمایی است که هدف

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 ۳۷۵	۰	
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	۴۷۵	یک میلیارد و ۸۸۵	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	۳۸۲	یک میلیارد و ۸۲۵	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	۶۹۷	یک میلیارد و ۸۳۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۶۷۵	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاکین هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	۳ میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	۲ میلیارد و ۷۷۵	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	۲ میلیارد و ۸۸۰	۰	
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۰	
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۸۷۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۵۵	۰	
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۴۵۵	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۷۷۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۸۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۳)	۷۲۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲۵۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲۳۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۳۲۷	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۴۸۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا جی‌سی‌ای امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌سی‌ای امبو (۲۰۲۴)	۱۸۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جی‌سی‌ای امبو GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	
ونوسیا DD-1 V Online (۲۰۲۴)	۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۱۴	۴۸۵	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۸۲	۲	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۵۹	۱	▲
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۲۶	۲	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۹۰	۱	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۵۰۷	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۴۸۸	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۹۰	۲	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۵۵	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۵۸	۳	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۳)	۵۲۴	۶۷۸	۷	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۹۲	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۸۱۹	۱	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۹۵	۴	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۹۶۷	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۴۲	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۶۶	۱	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۰۵	۵	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۳۷	۱	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۶۵	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۸۹	۱	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۴۵	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۷۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۹۱	۷۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۹	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۸	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۷۶	۸۹۶	۶	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۷۹۶	یک میلیارد و ۲۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۸	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۷۲۱	۹۳۵	۰	
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۳۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۳۹	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۶۱۶	۸۰۸	۱۰	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۸۳۳	۳	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۵۴	۸۴۶	۴	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۰۶	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۸	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۷۷۶	۸۹۷	۰	
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۴	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۳)	۹۰۲	یک میلیارد و ۸۵	۰	
ری ران (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۵۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۲۶	۴	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۹۵	۰	
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۱۰	۰	



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

SK ZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSEER
German Motor Oil

کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری



موادی که باعث زدایش آلودگی‌های درون موتور می‌شود محتوای اصلی فیلتر روغن

قطعه تکی قابل تعویض تولید می‌شود در حالی که فیلترهای کارتریجی فقط دارای مواد فیلتر داخلی هستند. این فیلترها داخل قوطی پلاستیکی قرار می‌گیرند و شما به سادگی می‌توانید فیلتر داخلی و اورینگ آن را در هر بار تعویض روغن موتور تعویض کنید. جدای از این تفاوت‌ها، عملکرد اصلی هر دو نوع فیلتر مشابه هم است. اما برای دانستن طرز عملکرد فیلتر روغن بهتر است کمی درباره سیستم روانکاری پیشرفته صحبت کنیم. قطعات اصلی این سیستم شامل کارتل، اویل پمپ، فیلتر و یکی مسیرهای عبور روغن هستند. بخش اعظم روغن موتور در کارتل جمع می‌شود و زمانی که استارت می‌زنید پمپ روغن شروع به مکش آن از کارتل کرده و آن را از فیلتر روغن رد می‌کند. روغن حین عبور از فیلتر پالایش می‌شود تا هر گونه ناخالصی و آلودگی‌های درون آن جدا شوند. سپس روغن موتور از طریق کانال‌ها و مسیرهای ویژه در پیشرفته به جریان درمی‌آید تا هم‌روان کاری بین قطعات را انجام داده و هم دمای آن‌ها را کاهش دهد. پس از گردش هم روغن به کارتل بازمی‌گردد تا خنک شود و این سیکل مجدداً ادامه یابد. فیلتر بخش یکپارچه این سیستم است و بدون وجود آن با مشکلاتی همچون لجنی شدن روغن موتور و داغ کردن پیشرفته مواجه خواهید شد. همچنین عدم توجه به تعویض فیلتر روغن در درازمدت می‌تواند باعث آسیب دیدن قطعات و تحمیل هزینه‌های سنگین شود. توصیه می‌شود در هر بار تعویض روغن موتور، فیلتر را نیز تعویض کنید.

خودروهای درون سوز بر خلاف محصولات برقی نیازمند مایعات ضروری زیادی هستند و برای حفظ عملکرد مطلوب اجزای داخلی پیشرفته اتکای زیادی به روانکارها دارند. احتمالاً می‌دانید که یکی از مهم‌ترین مایعات برای خودروها روغن موتور است. این روغن علاوه بر اینکه باعث کاهش اصطکاک بین قطعات متحرک پیشرفته می‌شود، دمای آن‌ها را نیز کاهش می‌دهد و با این کار بر طول عمر قطعات می‌افزاید. البته روغن موتور به تنهایی این کارها را انجام نمی‌دهد. برای اینکه سیستم روانکاری موتور به خوبی کار کند به قطعات دیگری همچون فیلتر روغن هم نیاز است. وظیفه فیلتر روغن خودرو جلوگیری از ورود هر گونه براده، خرده فلز و سایر آلودگی‌ها به موتور است. این فیلتر دارای مواد پالاینده داخلی است که از انواع مختلف کاغذ چین دار یا فایبر مصنوعی ساخته می‌شوند. فیلترهای خودرو همچنین دارای واشری هستند که باعث آب‌بندی بین بست فیلتر با خود فیلتر می‌شود و از نشتی روغن و ورود ناخالصی‌ها به موتور جلوگیری می‌کند. جنس مواد فیلتر روغن به گونه‌ای طراحی و انتخاب می‌شود که روغن بتواند از درون آن عبور کند اما ناخالصی‌ها اجازه عبور نداشته باشند. البته سیستم روانکاری موتور فقط به این فیلتر تکیه نمی‌کند و تمهیدات دیگری را نیز اندیشیده است. فیلترها در دو دسته اصلی پیچی و قوطی یا کارتریجی تولید می‌شوند. عملکرد هر دو دسته از فیلترها یکسان است و تفاوت اصلی آن‌ها به ظاهر و فرایند نصب مربوط می‌شود. فیلتر روغن پیچی به صورت یک

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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک 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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک 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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک 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
+۲۱-۷۱۱۶۴



محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاقچیان لاستیک در کردستان



مدیرکل تعزیرات حکومتی کردستان از محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاق لاستیک در سال جاری خبر داد. حسین رحیمیان گفت: در سال جاری ۱۲ پرونده به ارزش (۹ میلیارد ریال) به تعداد ۹۱۷ حلقه لاستیک در استان تشکیل شد.

وی اظهار کرد: تعزیرات حکومتی دستگاه رسیدگی کننده به تخلفات اقتصادی، و ضابطین قضایی بوده و دستگاه‌های کاشف و طبقه تشکیل پرونده و ارسال آن به تعزیرات حکومتی را بر عهده دارند.

توسعه تکنولوژی ساخت لاستیک جایگزین روش‌های سنتی پنچرگیری شده است

دلایل حذف تایر زاپاس از خودروهای برقی

برقی هستند بهتر است به فکر لاستیک زاپاس باشید مخصوصاً اینکه چنین خودروهایی استهلاک بالاتری نسبت به خودروهای بنزینی دارند و لاستیک مستهلک سریع‌تر پنچر می‌شود. خوشبختانه خودرو سازان این موضوع را می‌دانند و خودروهای بزرگی همچون سیلورادو برقی، هلمر برقی و... با لاستیک‌های فول سایز یا کامپکت عرضه می‌شوند؛ اما چرا خودرو سازان لاستیک‌های زاپاس را حذف می‌کنند؟ اول اینکه حذف لاستیک زاپاس تصمیمی فراگیر در صنعت خودرو شده است و ارتباطی به نوع قوای محرکه خودرو ندارد. کانسومر ریپورتر می‌گوید از سال ۲۰۲۰ تاکنون حدود ۵۰ درصد خودروهایی که تست شده‌اند از لاستیک زاپاس کامپکت استفاده کرده‌اند و تنها ۱۰ درصد آن‌ها دارای لاستیک زاپاس فول سایز بوده‌اند. این موسسه می‌گوید یکی از دلایل حذف لاستیک‌های زاپاس به وزن اضافی آن‌ها مربوط می‌شود که بر مصرف سوخت اثر منفی دارد. یکی از سخنگوهای جنرال موتورز نیز چنین موضوعی را تأیید کرده و به نکته جالبی اشاره می‌کند: «تکنولوژی لاستیک و امداد جاده‌ای به حدی پیشرفت کرده که به ما اجازه می‌دهد تا همه خواسته‌های رانندگان را اولویت خود قرار دهیم.» حق با اوست. تکنولوژی لاستیک به‌طور قابل توجهی پیشرفت کرده و برای مثال یکی از دلایل اصلی بهبود شتاب‌گیری سوپر کارها را می‌توان چسبندگی بیشتر لاستیک‌ها دانست. همچنین لاستیک‌های آفرود امروزی نیز دوام بیشتری نسبت به قبل دارند. با تمامی این تفاسیر، امیدواریم خودروهای بزرگ‌تر همچون شاسی بلندها و وانت پیکاپ‌های برقی همچنان با لاستیک زاپاس عرضه شوند.



در واقع موضوع بحث ما توانایی خودروهای برقی نیست بلکه دوام آن‌ها در چنین شرایطی است. چنین مسیری‌هایی دارای دست‌اندازهای زیاد، موانع و مشکلات زیادی است و خودرویی همچون بلیزر در پشت سر گذاشتن آن‌ها مشکلی ندارد اما پنچری لاستیک می‌تواند مشکل ساز باشد. پنچر شدن لاستیک خودرو در آفرود امری متداول است. به همین دلیل همه خودروهای آفرود استاندارد با لاستیک زاپاس استاندارد و فول سایز عرضه می‌شوند. حتی خودروهای عادی نیز دارای چنین ویژگی هستند. لاستیک زاپاس کوچک در خودروهایی همچون سوپارو اوت‌بک و مزدا CX-50 وجود دارد. به نظر می‌رسد خودرو سازان درک می‌کنند که اگر به دنبال آفرود باشید نیازمند راه‌حلی بهتر بجای یک کمپرسور باد آرزو و اسپری پنچری خواهید بود. واضح است اسپری پنچری راه‌حلی فراگیر نیست. این محصول برای رفع پنچری لاستیک با استفاده از ماده‌ای چسبناک تولید شده و جلوی نشتی را می‌گیرد. البته ماهیت خورنده این ماده باعث می‌شود مالک اندکی بعد مجبور به تعویض کل لاستیک شود. از طرف دیگر اگر دیواره لاستیک آسیب ببیند شانس برای رفع آسیب‌پذیری وجود نخواهد داشت. اینجاست که باید به فکر امداد جاده‌ای باشید. اکثر خودرو سازان و شرکت‌های بیمه پوشش‌های امداد جاده‌ای را نیز عرضه می‌کنند و حتی با این وجود نیز ما استفاده از لاستیک زاپاس فول سایز را توصیه می‌کنیم. البته مشکلی وجود دارد و آن هم عدم آگاهی اکثر رانندگان امروزی از خودروهای خود است. اکثر آن‌ها حتی تعویض تیغه‌های برف‌پاک‌کن را نیز به دست دیگران می‌سپارند. بنابراین اگر خواهان خرید خودروی

در جست‌وجو برای یافتن خودرویی برقی که بتواند مسیرهای بسیار طولانی را طی کند و جایگزینی واقعی برای مدل‌های بنزینی باشد، ما با یک مشکل نسبتاً فراگیر مواجه شدیم. البته این مشکل به شعاع حرکتی و یا توانایی‌های خود خودروها مربوط نمی‌شود. حتی موضوع درباره شارژ باتری‌ها هم نیست. مشکل این است که خودرویی همچون بلیزر مانند اکثر خودروهای برقی فاقد لاستیک زاپاس است. اوایل هفته جاری و در مراسم معرفی و عرضه هیوندای آیونیک ۵ مدل ۲۰۲۵، از مدیران شرکت درباره لاستیک زاپاس آیونیک سوال پرسیدیم و این شرکت نیز تأیید کرد آیونیک ۵ فقط با کمپرسور باد پر تابل و چسب مخصوص پنچری لاستیک عرضه می‌شود. اگر راننده نتواند مشکل را حل کند باید با یک کش تماس بگیرد. افرادی که هرگز از جاده‌های آسفالت خارج نشده‌اند شاید هرگز ندانند که وجود لاستیک زاپاس چقدر حیاتی است. موضوع درباره آفرود تمام‌عیار نیست بلکه مادرباره یک گشت و گذار آخر هفته‌ای دور از خانه صحبت می‌کنیم. در این مسیرها خودرو از درون رودخانه‌ها، مسیرهای خاکی و لار می‌شود و طبیعی است که احتمال پنچر شدن لاستیک افزایش یابد.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا
	22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	44 و KB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵-۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمبری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم





تک‌محور با یک X9 نیز با قیمت ۲ میلیارد و ۴۸۱ میلیون و ۸۵۸ هزار و ۵۰۰ تومان به متقاضیان عرضه می‌شود. مدل کامیون در طرح بیش‌فروش دو کشته بهمن دیزل، سال ۱۴۰۴ و رنگ سفید اعلام شده است. همچنین جریمه تاخیر در تحویل ۲ درصد، سود انصراف ۹ درصد و سود مشارکت ۱۲ درصدی نیز به خریداران تعلق می‌گیرد. ثبت‌نام در این طرح از طریق عملیات‌های بهمن دیزل در سطح کشور امکان‌پذیر است.

شرکت بهمن دیزل با صدور یک اطلاعیه، آغاز بیش‌فروش دو کشته این شرکت از ۱۴ اسفندماه را اعلام کرد. طرح بیش‌فروش دو کشته تک‌محور امپاور BD500 و کشته تک‌محور با یک X9 با قیمت غیر قطعی از ساعت ۱۰ صبح امروز سه شنبه ۱۴ اسفندماه تا ساعت ۱۲ ظهر پنجشنبه ۲۳ اسفندماه در دسترس متقاضیان قرار خواهد داشت. کشته تک‌محور امپاور BD500 با قیمت ۳ میلیارد و ۸۶ میلیون و ۲۷۱ هزار تومان در سبد فروش بهمن دیزل قرار می‌گیرد. کشته



آغاز بیش‌فروش دو کشته بهمن دیزل از امروز

نخستین محصول ملی «کرمان موتور» با شاخص تولید صنعتی بالای ۸۰ درصد می‌آید

خودرو «ایگل»؛ نماد خودروساز شدن کرمان موتور

«ایگل» با شاخص تولید ۸۷ درصد، نخستین سدان ملی کرمان موتور است که به واسطه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تولید شده و حاصل سال‌ها صرف سرمایه و بهره‌گیری از زنجیره تامین داخلی است

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی

در بخش امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی KMC EAGLE آپشن‌ها و سیستم‌های خوبی بهره‌مندی کرده از جمله آن‌ها می‌توان به این موارد اشاره کرد: کیسه‌هوای راننده و سرنشین جلو، ترمز ضد قفل (ABS)، توزیع‌کننده نیروی ترمز الکترونیکی (EBD)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، فرمان برقی (EPS)، سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی، سیستم تعلیق مک‌فرسون مستقل در جلو و بازوی پیچشی در عقب، ثابت‌نگهدارنده صندوق کوچک (ایزوفیکس)، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، سنسور دنده عقب، سیستم ضد سرقت (ایموبلایزر)، قفل مرکزی، قفل شدن اتوماتیک درها، ریموت با کنترل از راه دور، سنسور نور (Auto Light)، تنظیم ارتفاع چراغ‌های جلو، چراغ مه‌شکن عقب، چراغ‌های جلو و عقب (Full LED)، چراغ روشنایی در روز (Day Light)، آینه‌های جانبی با تنظیم برقی هم‌راهِ با کمرکن و چراغ راهنما، قابلیت تنظیم غربیلک فرمان در دو جهت، کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان، کروزر کنترل، کامپیوتر سفری، قابلیت تنظیم نور صفحه کیلومتر دیجیتال، شیشه‌های جانبی برقی، قابلیت باز شدن شیشه‌ها با لایبراننده به صورت تک‌لمسی، مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم بخش MP۵ با ورودی USB و بلوتوث، خروجی برق ۱۲ ولت، ۶ بلندگو، عایق در موتور و ترمیم داخلی دورنگ.



می‌شود. چراغ‌های جلو به صورت کشیده طراحی شده‌اند و تا بالای گلگیرها ادامه پیدا می‌کنند. یک نوار کرومی نیز در چراغ‌ها به هم متصل می‌کند و جلوه پنجره با سپر به نوعی طراحی یکپارچه دارند. در پایین سپر ورودی هوایی با ترمیم کرومی بالای آن دیده می‌شود و در لبه کاپوت نیز لوگو KMC خودنمایی می‌کند. طراحی به‌روز سپرها جلوه‌های خاص به ایگل می‌دهد؛ از نمای روبه‌رو و پانچ‌های روی سپر برای نخستین بار در یک خودرو داخلی مشاهده می‌شود و قطعات کرومی تداعی‌کننده خودرویی عربی تر است. در نمای جانبی ایگل، شاهد رینگ‌های جدید و ترمیمی هستند که روی رگاب‌ها اضافه شده‌اند. آلمان دکوراتیو روی درهای جلو و رینگ‌های آلومینیومی دورنگ، تصویری عضلانی‌تر در نمای جانبی ارائه می‌دهد. در قسمت عقب خودرو نیز چراغ‌ها طراحی جدید و متفاوتی دارند و دقیقاً به سبک جلو، یک نوار کرومی به هم متصل می‌شوند. طلق شفاف و قطعات داخلی مشکی در نمای چراغ‌های عقب، ظاهر این خودرو را جذاب‌تر می‌کند. سپر ایگل طراحی دورنگ دارد و قطعاتی مشکی رنگ در میانه سپر قرار گرفته است. اسپویلر روی در صندوق عقب نیز جلوه اسپرت این خودرو را دوچندان می‌کند. در داخل کابین ایگل، طراحی فرمان دورنگ، کنترل‌های سیستم صوتی و نشان KMC روی فرمان از جمله امکاناتی هستند که به چشم می‌آیند. صفحه‌نمایش اندروید در وسط داشبورد نیز سیستم اطلاعات سرگرمی را در دسترس قرار می‌دهد.

جداکننده جمع‌خودروسازان واقعی بیوندند. این آسیب که هر شخصی با صرف چنددهه میلیارد تومان می‌تواند مجوز تاسیس یک شرکت خودروسازی را با همکاری برنده‌های چینی دریافت و آن را در کشور اجرایی کند، در صنعت خودروسازی ایران تبدیل به یک رویه شده و کشور را با مشکلات و چالش‌های بسیاری مواجه ساخته است که بررسی آن در این یادداشت نمی‌گنجد. با این وجود، در میان خودروسازان فعال در کشور، شرکت‌هایی برای عبور از مونتاز کاری دست به سرمایه‌گذاری عظیمی زدند.

خودرو ایگل به‌عنوان سدان ملی شرکت کرمان موتور با بهره‌مندی بیش از ۸۰ درصد از قطعات و مجموعه‌های تولید داخلی، تبدیل به نمادی از دوران گذار کرمان موتور از مونتاز کاری به خودروسازی است. از روزی که واژه خودروسازی با خودروسازان ادبیات صنعت خودروسازی ایران شد تا امروز، این صنعت فراز و نشیب‌های زیادی تجربه کرده است. در این سال‌ها هر چند تعداد خودروسازان ایرانی از عدد انگشتان دودست‌فرا تر رفته، اما هیچ کدام از این شرکت‌ها نتوانستند خود را از فضای مونتاز کاری

نخستین محصول کرمان موتور با شاخص تولید صنعتی بالای ۸۰ درصد

معرف ارزش فعالیت‌های مهندسی، تدارکاتی و هزینه‌های ساخت یک مجموعه شناخته می‌شود. این ارزش معمولاً به صورت درصد بیان می‌شود و مجموع ارزش کل یک محصول ۱۰۰ درصد است.

شرکت کرمان موتور یکی از این خودروسازان است که با وجود سال‌ها فعالیت در زمینه مونتاز خودروسازی، از سال‌های گذشته تلاش بسیاری کرد تا تبدیل به یک خودروساز شود و امروز نخستین محصول تولید

ایگل؛ حاصل سال‌ها صرف سرمایه و بهره‌گیری از زنجیره تامین داخلی

داخلي است. این پروژه که از سال ۱۳۹۶ آغاز شد، در همان ابتدا با چالش‌هایی همچون تحریم‌ها روبه‌رو شد؛ اما شرکت کرمان موتور با وجود این موانع موفق شد با خرید پلتفرم جک J4 و انتقال کامل

خودرو ایگل کرمان موتور با شاخص تولید ۸۷ درصد، نخستین سدان ملی این شرکت است که به واسطه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تولید شده و حاصل سال‌ها صرف سرمایه و بهره‌گیری از زنجیره تامین

نمادی از دوران گذار کرمان موتور از مونتاز کاری به خودروسازی

محصول نیست، بلکه آغاز راهی برای تولید خودروسازان با استفاده از زنجیره تامین داخلی است.

خودرو ایگل با داخلی‌سازی بیش از ۸۰ درصد باید نمادی از دوران گذار کرمان موتور به خودروسازی بدانیم که تنها به همین

تولید هاچ‌بک شادو و یک محصول در رده SUV روی پلتفرم اختصاصی

در سال‌های اخیر پیموده است، نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو توسط بخش خصوصی انجام شود، حتی بدون حمایت تمام‌قد دولتی هم می‌توان به اهداف تدوین شده دست پیدا کرد.

تولید هاچ‌بک شادو و یک محصول در رده SUV نیز به‌زودی براساس پلتفرم جی ۴ در کرمان موتور آغاز می‌شود تا مسیری که با ایگل آغاز شد، با این خودروها ادامه یابد. بنا بر اعلام مدیرعامل کرمان موتور، در ادامه این مسیر که تا سال ۱۴۰۷

طراحی مدرن و متفاوت سدان بومی کرمان موتور

بخشیده است. چشم‌های این عقاب ایرانی، چراغ‌های تمام LED است که برای نخستین بار روی یک محصول تولید داخلی استفاده

گرچه ایگل بر مبنای پلتفرم سدان جک جی ۴ طراحی و ساخته شده و مشخصات فنی، ابعاد و کلیات بدنه آن با این خودرو مشترک

این پروژه که از سال ۱۳۹۶ آغاز شد در همان ابتدا با چالش‌های روبه‌رو شد اما کرمان موتور با وجود این موانع موفق شد با خرید پلتفرم جک J4 و انتقال کامل دانش فنی آن به ایران گام بزرگی به منظور تولید خودرو بردارد و نتیجه آن تولید سدان اقتصادی ایگل بر پایه جک J4 است که به‌زودی جایگزین نمونه چینی آن خواهد شد

مشخصات فنی عقاب کرمان موتور

ایگل از یک موتور به حجم ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT که استاندارد آلایندگی یورو ۵ را پاس می‌کند، بهره می‌برد. حداکثر قدرت موتور این سدان داخلی ۱۰۴۵ اسب بخار در ۶ هزار دور در دقیقه و حداکثر گشتاور آن ۱۲۷ نیوتون متر در ۴۸۰۰ دور در دقیقه است. سدان ایگل مجهز به جعبه‌دنده اتوماتیک از نوع CVT و سیستم فرمان برقی EPS است. سیستم ترمز جلو و عقب در این خودرو دیسکی است و سیستم تعلیق مک‌فرسون مستقل در جلو و بازوی پیچشی در عقب برای آن تعبیه شده است. ایگل از رینگ‌های ۱۵ اینچی آلومینیومی بهره می‌برد. طول، عرض و ارتفاع این خودرو به ترتیب ۱۷۲۵، ۴۴۳، ۱۷۲۵، ۱۵۰۵ میلی‌متر بوده و فاصله دو محور آن ۲۵۶۰ میلی‌متر است. وزن خالص ایگل ۱۱۶۰ کیلوگرم، حجم مخزن سوخت این خودرو ۴۵ لیتر و گنجایش صندوق عقب آن ۵۲۰ لیتر است.

ایگل؛ آغازگر فصل جدیدی در تاریخ خودروسازی

با توجه به این که شرکت کرمان موتور صاحب امتیاز پلتفرم این محصول است و بومی‌سازی اجزای آن را با مشارکت بیش از ۱۲۰ قطعه‌ساز داخلی تا بیش از ۸۰ درصد در داخل کشور انجام داده، تولید و عرضه سدان داخلی کی‌ام‌سی ایگل، آغازگر فصل جدیدی در تاریخ خودروسازی خصوصی کشور است. این خودرو در کلاس C رقیب محصولات اقتصادی خودروسازان بزرگ خواهد بود و به نسبت میزان تولید خود، سهم مناسبی از بازار را تصاحب خواهد کرد.

می‌شوند. فرمانده کل انتظامی خاطر نشان کرد: اما همین درصد اندک، بارفتارهای پرخطر خود، امنیت ۹۰ درصد رانندگان قانون‌مدار را به خطر می‌اندازد. وی ادامه داد: از تمام رانندگان در خواست می‌کنیم قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت کنند و مطمئن باشند پلیس در ایام نوروز با رانندگان متخلف، برخوردی کاملاً قانونی و قاطع خواهد داشت. سردار رادان در پایان گفت: افرادی که اصرار بر تخلف داشته باشند، قطعاً از ادامه سفر باز خواهند ماند. هدف ما کاهش تصادفات و حفظ جان هموطنان عزیز در این ایام است.

تسلیم: فرمانده کل انتظامی گفت: از ادامه سفر رانندگانی که قوانین راهنمایی و رانندگی را در ایام نوروز رعایت نکنند و در جاده‌ها رفتارهای مخاطره‌آمیز داشته باشند، جلوگیری می‌شود. سردار احمد رضا رادان درباره سفرهای نوروزی و کمپین «نه به تصادفات» که توسط پلیس راهور اجرا شده است، اظهار کرد: یکی از دغدغه‌های اصلی مردم در سفرهای نوروزی، قصه پر غصه تصادفات جاده‌ای است. آنچه این موضوع را عجیب‌تر می‌کند، این است که بر اساس برآوردهای ما، کمتر از ۱۰ درصد رانندگان مرتکب تخلفات پرخطر



رانندگان پرخطر در نوروز اجازه سفر ندارند



اسکوتر و ماشین برقی در ۲۱ شهر مینیا توری!

بوستان‌های ترافیک به دستگاه‌های واقعیت مجازی (VR) مجهز می‌شوند

پرخطر موتور و خودرو نام برد که توسط پلیس راهور نمره منفی گرفته‌اند و گواهینامه آنها باطل شده است.

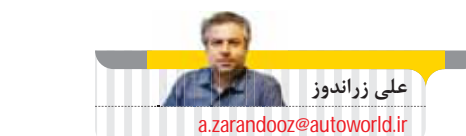
آغاز به کار مجدد پارک آموزش ترافیک در سرخه حصار چندماه قبل، با بهسازی و نوسازی بوستان آموزش ترافیک منطقه ۱۳، این بوستان در قطب گردشگری شرق تهران مجدداً فعالیت خود را آغاز کرد. شهردار منطقه ۱۳ تهران در این باره گفت: فضای پارک ترافیک در بوستان جنگلی سرخه حصار، بهسازی، ساماندهی و آماده‌سازی شد تا علاوه بر آموزش اصول راهنمایی و رانندگی، فضای مفرح برای کودکان و خانواده‌های آنها فراهم شود. وی ادامه داد: بوستان ۳ هزار مترمربعی ترافیک، در فضای باز خود شامل، مجموعه‌ای از شبکه معابر، میداين، پیاده‌روها، تقاطع‌ها، چراغ‌های فرماندهی، گذرگاه‌های عابر پیاده، تابلوها و علائم راهنمایی و رانندگی با هدف شبیه‌سازی معابر شهری است.

محمد هادی علی احمدی اظهار کرد: پارک ترافیک شهرداری منطقه ظرفیت خوبی برای ارائه آموزش‌های شهروندی به‌ویژه در حوزه فرهنگ ترافیک دارد و پس از یک وقفه، دوباره به چرخه آموزش‌های شهرداری بازگشته است. شهردار منطقه ۱۳ تهران افزود: راه‌اندازی مجدد پارک ترافیک با هدف آموزش و فرهنگ‌سازی در راستای رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، کاهش تلفات و حوادث رانندگی و آموزش‌های ترافیک انجام شده و مطابق با روحیات و شرایط ذهنی کودکان است. وی ادامه داد: باتوجه به موقعیت بوستان جنگلی سرخه حصار، در نظر داریم از کودکان و نوجوانان مناطق همجوار نیز برای حضور در این بوستان بزرگ و شگرت در برنامه‌های آموزشی و ترافیک و دیگر امکانات آن دعوت کنیم و به‌نوعی یک اردوگاه ترافیک راه‌اندازی کنیم. شهردار منطقه ۱۳ تهران به بازسازی ساختمان اداری و آموزشی شماره ۱۲ این مجموعه اشاره کرد و یادآور شد: کودکان با راهنمایی و هدایت مربیان و استفاده از تجهیزات کلاس‌های آموزشی در محیطی مشابه، با شبکه معابر شهری و مقررات راهنمایی و رانندگی آشنا می‌شوند.



آموزش، مشارکت و اصلاح رفتار ترافیک در بوستان‌های ترافیک علی‌رغم پیشرفت‌های معاصر، نیازمند توسعه حمل‌ونقل پاک شهرداری تهران در این باره است. در بوستان‌های ترافیک ۳ موضوع اصلی را دنبال می‌کنیم که شامل اصلاح رفتار ترافیک، مشارکت مردمی و آموزش می‌شود. بوستان‌های ترافیک فضای بسیار مناسبی برای آموزش رفتارهای ترافیک به‌ویژه برای کودکان و نوجوانان دارند و مراجعه‌کنندگان می‌توانند از تجهیزات به‌روز و مدرن نظیر دوچرخه، ماشین و اسکوتر برقی یا دستگاه‌های شبیه‌ساز مانند VR استفاده کنند. این امکانات سال آینده وارد بوستان‌های ترافیک می‌شود و پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری برای افراد را در محله‌های خودشان شبیه‌سازی می‌کند. همچنین آموزش نکات ترافیک در قالب گروه سرود و موسیقی را برای قشر کودک و نوجوان در برنامه داریم. مشارکت‌های مردمی را هم با حضور شهروندان، مدارس، تشکلهای مردمی و... در بوستان‌های ترافیک خواهیم داشت. در زمینه اصلاح رفتار ترافیک هم از جمله می‌توان از آموزش رانندگان

آموزش ترافیک هستند. منطقه ۲۲ تنها منطقه فاقد بوستان ترافیک است که به‌گفته مسئولان مربوطه، برای این منظور زمینی در نزدیکی بوستان جوانمردان تملک شده تا در سال آینده، ساخت بوستان ترافیک در آنجا آغاز شود. تجهیز و نوسازی تم پارک‌های ترافیک شهر تهران با اولویت بوستان‌های پر مخاطب، در حال انجام است. تجهیز پارک‌های ترافیک به ابزارهای آموزشی و کمک آموزشی مانند دستگاه‌های واقعیت مجازی (VR)، اسکوتر برقی، دوچرخه، سه‌چرخه و خودروهای برقی و به‌روزرسانی شبیه‌سازهای رانندگی خودرو و موتورسیکلت، تا پایان سال تکمیل خواهد شد. البته دستگاه‌های واقعیت مجازی (VR) که سازمان حمل‌ونقل و ترافیک در حال خریداری آنهاست، خردادماه سال آینده به بوستان‌های ترافیک شهر تهران اضافه خواهد شد. در برخی بوستان‌های ترافیک هم مانند منطقه ۱۱ تمام تجهیزات از میز و صندلی گرفته تا المان‌های ترافیک و کامپیوترها نوسازی می‌شود. بهسازی مسیرهای دوچرخه‌سواری هم از دیگر برنامه‌های این بخش به‌شمار می‌آید.



با گذشت ۲ دهه از راه‌اندازی بوستان‌های ترافیک در شهر تهران، سازمان حمل‌ونقل در حال نوسازی و تجهیز این بوستان‌هاست. تا پایان امسال تم پارک‌های ترافیک پایتخت به تجهیزات مدرن و به‌روز از قبیل دوچرخه و اسکوتر برقی و دستگاه شبیه‌ساز و امکانات ویژه برای افراد معلول مجهز خواهند شد. با به‌روزرسانی تجهیزات بوستان‌های ترافیک، استقبال بیشتر شهروندان و به‌ویژه قشر کودک و نوجوان از این مراکز قابل پیش‌بینی است. به‌گفته برخی کارشناسان، پارک ترافیک با طراحی هندسی خاص معابر و تقاطع‌ها؛ نمای کوچکی از شهر و بهترین روش برای آشنا کردن کودکان با موضوع ترافیک است چرا که آنها به عنوان رانندگان و کاربران ترافیک آینده باید از کودکی با قوانین راهنمایی و رانندگی آشنا شوند. بر همین اساس در این پارک‌ها مجموعه تمامی علائم افقی و عمودی مناسب نصب و اجرا شده است تا کودکان لزوم رعایت حق تقدم و مفاهیم هر یک از انواع کنترل تقاطع‌ها را درک کنند.

منطقه ۲۲ تنها بخش فاقد بوستان ترافیک در تهران پارک‌های آموزش ترافیک مناطق ۲۲ گانه شهر تهران در واقع یک شهر مینیا توری و شبیه‌سازی شده محیط شبکه معابر شهری هستند که به منظور آشنایی کودکان، نوجوانان و بزرگسالان با علائم و تجهیزات ترافیک و همچنین آموزش رفتارهای صحیح ترافیک ایجاد شده‌اند. در حال حاضر ۲۱ پارک آموزش ترافیک فعال در شهر تهران وجود دارند که هر روز از ساعت ۸ صبح تا ۱۶:۳۰ عصر به صورت رایگان پذیرای شهروندان تهرانی هستند و به آنها خدمات ارائه می‌دهند. کودکان و دانش‌آموزان، بانوان خانه‌دار و سایر شهروندان با هر شغل و رده سنی جزو مراجعان پارک‌های



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۴ اسفند ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۲۸۷

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 ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱صاحب 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 ۱۱



بیلبورد

Billboard

«فرا تر از یک بیلبورد»

«کمپانی پژو برای معرفی پژو اکسپرت در کمپین «فرا تر از یک بیلبورد» به ارتباط بین این برند و صنعتگران اشاره دارد. به همین منظور ازانس Havas در هلند از صنعتگران سنتی برای طراحی بیلبوردهای پژو بهره گرفت.

ارتقای کیفیت هوای کلان‌شهرها در گرو همکاری جمعی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



متأسفانه هر ساله با فرارسیدن فصل سرما و پایین آمدن محسوس دمای هوا، هوای کلان‌شهرهای کشور به خصوص تهران تا حدی آلوده می‌شود که تنفس برای اقشار مختلف جامعه به خصوص بیماران قلبی و ریوی سخت و طاقت‌فرسای می‌شود. کارشناسان از عوامل مختلفی در این رابطه نام می‌برند که فعالیت کارخانه‌های صنعتی و در کنار آن، نیروگاه‌های تولید برق مبتنی بر سوخت مازوت در صدر این فهرست قرار می‌گیرند. اما تک‌تک شهروندان نیز در این رابطه وظایفی برعهده دارند که مهم‌ترین آن‌ها، استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی به جای خودروهای شخصی در ساعات شلوغ و پرتردد روز است. در واقع از آنجا که در فصل‌های سرد سال با پدیده اینورژن (وارونگی دما) مواجهیم، یکی از دلایل اصلی افت کیفیت هوای کلان‌شهرها، آلودگی خروجی از آگزوز خودروهاست. بر این اساس آمارها حکایت از آن دارند که بیش از ۷۹ درصد جمعیت ساکن در اتحادیه اروپا، کانادا و ایالات متحده از وسایل نقلیه عمومی برای جابه‌جایی در سطح شهر استفاده می‌کنند. در این میان همواره بخشی از جامعه از سفر با وسایل حمل‌ونقل عمومی به دلیل احتمال مبتلا شدن به بیماری‌های ویروسی خودداری می‌کنند. بنابراین آن‌ها نیز می‌توانند به جای استفاده از خودرو شخصی در ساعات اداری و تحمل ترافیک، از تاکسی‌های آنلاین و اپلیکیشن‌هایی که در این زمینه خدمات مناسب ارائه می‌دهند، استفاده کنند. به این ترتیب ما نیز به سهم خود می‌توانیم نقش موثری در کاهش آلودگی هوا داشته باشیم و همگی از نتایج خوب آن بهره‌مند شویم.

سرگرمی

خودرویی

آن‌ها نه تنها به بازکنان اجازه می‌دهند در محیطی مجازی رانندگی کنند، بلکه به آن‌ها این امکان را هم می‌دهند تا با تکنیک‌های مختلف رانندگی و دینامیک انواع خودرو آشنا شوند. علاوه بر این، بازی‌های خودرویی یکی از ابزارهای اصلی برای توسعه فناوری واقعیت مجازی و واقعیت افزوده نیز به‌شمار می‌روند. اما در این میان نباید از برخی نکات غافل شد؛ از جمله کیفیت گرافیک و جزئیات بصری مانند فیزیک خودروها؛ به این معنی که واقع‌گرایی در حرکت و عملکرد خودروها بسیار مهم است.

هیجان رسیدن به سرعت‌های بالا و لایبی کشیدن در خیابان، همان چیزهایی هستند که بسیاری از مردم را عاشق رانندگی و ماشین‌سواری کرده و سبب شده است افراد در دنیای دیجیتال هم دنبال بازی‌های مرتبط با موضوع رانندگی باشند. در آن سو سازندگان هم شناخت بسیار خوبی از نیاز کاربران دارند و همین مساله سبب شده است عناوینی را عرضه کنند که در قالب بهترین بازی‌های خودرویی، علاوه بر سرگرم‌کننده بودن، اهمیت فراوانی در فرهنگ بازی‌ها و صنعت تکنولوژی داشته باشند.

هیجان واقعی در دنیای مجازی



مدیران خودرو ۷۷۷

حلول ماه مبارک

رمضان

گرامی باد

MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

نمایندگی رسمی رتبه ۱ فروش کشور

اتمسفهان
حس خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!

کلوت KALUT

850 میلیون پیش پرداخت

تحويل فوری

شرایط اقساط

اطلاعات بیشتر:
۰۲۱-۸۸۴۲۷۱۰۵