

جزئیات طرح خدمات و امداد نوروژی ۱۴۰۴ «ایران خودرو» با «امداد خودرو و ایران» آسوده سفر کنید

طرح خدمات و امداد نوروژی ایران خودرو که از روز ۲۸ اسفندماه ۱۴۰۳ آغاز می‌شود، تا ۱۶ فروردین ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت. این طرح که میانگین زمان انتظار هدف برای آن ...

عقب ماندگی دستمزدها از نرخ تورم و شرایط کاری نامناسب موجب شد؛
قطعه سازی خودرو؛
گرفتار بحران مهاجرت متخصصان

بازگشت محصول جذاب گروه سایپا
«سیتروئن C3-XR»
همچنان دوست داشتنی

فضای داخلی آن بسیار مناسب است که به فاصله محوری ۲۶۵۵ میلی متری این خودرو برمی گردد؛ فاصله ای که ...

فرسوده‌هایی که قصد رفتن از ناوگان تجاری را ندارند
ناترازی در واردات و اسقاط ناوگان حمل و نقل
باری جاده‌ای ایران



۵ دلیل برای خرید سوناتا هیبریدی «پاکرو» چرا سدان محبوب «هیوندای» ارزنده است؟

استارت Start
نهاد علی بیگزاده
روزنامه نگار
بازار خودرو در ۱۴۰۴؛ سقوط آزاد
قدرت خرید و صعود بی پایان قیمت‌ها!
سال ۱۴۰۳ با رکود در بازار خودرو سپری شد. افزایش بی سابقه نرخ ارز، افت قدرت خرید مردم، کاهش عرضه خودرو سازان و محدودیت‌های وارداتی، همگی دست به دست هم دادند...

تیتراهای امروز Titles
در نخستین روز از معاملات بازار سهام در هفته جاری رقم خورد:
رشد دسته جمعی نمادهای خودرو ساز و قطعه ساز
نتایج آخرین قرعه کشی سال چه زمانی اعلام می‌شود؟
پیکاپ‌های جدید در راه بازار
دلایل حضور ناگهانی گول‌های فناوری در صنعت خودرو

نماینده رسمی رتبه فروش کشور
نوروز باستانی فرخنده باد
MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

ایران تایر IRAN TIRE
تایرهای رادیال سیمی و بایاس
RADIAL & BIAS TIRES

آریانا ARIANA
حرکتی نرم = سفری راحت

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

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

راحتن سرنشینان
فرمان پذیری مناسب
دوام بالا
تورمگیری عالی
کاهش مصرف سوخت
70 db
M+S



جانمی شاهد نمایی سیال با دستگیره‌های در مخفی هستیم که با خط شانه برجسته همراه است. در عقب نیز چراغ‌های سرسری با گرافیک جذاب و دیفیووزی تهاجمی به همراه اسپویلر بزرگ روی سقف را می‌بینیم. ترامونت جدید کمی بزرگ‌تر از قبل شده و حالا ۵،۱۵۸ میلی‌متر طول، ۱،۹۹۱ میلی‌متر عرض و ۱،۷۸۸ میلی‌متر ارتفاع دارد که رشد ۶۱ میلی‌متری طول نسبت به اطلس را نشان می‌دهد. در داخل خودرو هم شاهد صفحه آمیر دیجیتالی، نمایشگر اطلاعاتی -سرگرمی بزرگ و نمایشگر سر نشین جلو هستیم.

نسل جدید ترامونت هر چند در چین معرفی شده است ولی پیش‌نمایشی برای نسل بعدی فولکس‌واگن اطلس بازار آمریکا خواهد بود. جوینت‌ونچر فولکس‌واگن -سایک در چین نسل جدید شاسی‌بلند ترامونت را معرفی کرده است. این خودرو که ترامونت پرو نام گرفته، به احتمال زیاد پیش‌نمایش نسل بعدی اطلس برای بازار آمریکا خواهد بود. ترامونت پرو طراحی ساده با جلو پنجره‌ای بسته دارد که توسط چراغ‌های بزرگی احاطه شده است. مجموعه‌ای از ورودی‌های هوای اسپرت نیز تکمیل‌کننده ویژگی‌های نمای جلوی این کراس‌اور جدید آلمانی هستند. در قسمت



آماده‌سازی بازار بین‌الملل برای «اطلس» جدید

عقب‌ماندگی دستمزدها از نرخ تورم و شرایط کاری نامناسب موجب شد: قطعه‌سازی خودرو؛ گرفتار بحران مهاجرت متخصصان

شرکت‌های قطعه‌سازی برای جبران کمبود نیروی انسانی به کارگران کم‌تجربه‌تری یا غیرمتخصص روی آورده‌اند که کیفیت تولید را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد

نیز به‌عنوان یک چالش بزرگ دیگر مطرح است. بسیاری از این مواد، وابستگی شدیدی به نرخ ارز دارند و هر جهش ارزی مستقیماً بر قیمت نهایی قطعات تأثیر می‌گذارد. بر کان معتقد است که ادغام قطعه‌سازان در قالب هلدینگ‌های بزرگ‌تر می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و افزایش قدرت چانه‌زنی در بازار مواد اولیه کمک کند. در نهایت، بر کان بر لزوم توجه به سیاست‌های دولتی تأکید کرد و گفت که اگر دولت بتواند مقررات سخت‌گیرانه‌تری برای کنترل واردات قطعات بی‌کیفیت وضع کند و مشوق‌هایی برای صادرات قطعه‌سازان فراهم آورد، این صنعت می‌تواند به یک مزیت رقابتی برای اقتصاد کشور تبدیل شود.

مهم‌ترین موانع زنجیره تامین قطعات خودرو در ایران چیست و چگونه می‌توان آن‌ها را برطرف کرد؟

انباشت قطعات خودرو در گمرکات یکی از چالش‌های اصلی زنجیره تامین در صنعت خودرو ایران است. این مشکل از دو عامل اصلی نشأت می‌گیرد: بوروکراسی پیچیده گمرکی و محدودیت‌های ارزی. فرآیند تخصیص ارز به قطعه‌سازان در برخی موارد ماه‌ها به طول می‌انجامد و در نتیجه، مواد اولیه یا قطعات وارداتی به‌موقع ترخیص نمی‌شوند. این تأخیرها باعث شده برخی خودروسازان با مشکل تولید خودروهای ناقص مواجه شوند. از سوی دیگر، برخی کارشناسان معتقدند که گمرکات عامدانه روند ترخیص را کند نمی‌کنند، بلکه مشکل اصلی در سیاست‌های متغیر دولت در حوزه تخصیص ارز و ثبت‌سفارش است. راهکاری که می‌تواند این مشکل را حل کند، ایجاد یک مسیر سبز گمرکی برای قطعه‌سازان دارای مجوز رسمی است تا فرآیند ترخیص مواد اولیه و قطعات آن‌ها تسریع شود. همچنین، توسعه تولید داخلی برخی از مواد اولیه که وابستگی ارزی بالایی دارند، می‌تواند راهکار پایدارتر و مؤثرتری باشد.

قطعه‌سازی

خودرو در ایران

با چالش‌های

متعددی روبرو

است که تأثیرات

عمیقی بر زنجیره تامین و تولید این صنعت دارد. حسین برکان، فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، به بررسی موانع موجود در این صنعت پرداخت و تأکید کرد که انباشت قطعات در گمرکات به دلیل بوروکراسی پیچیده و محدودیت‌های ارزی، یکی از چالش‌های اصلی زنجیره تامین است. این مشکل ناشی از فرآیند طولانی تخصیص ارز به قطعه‌سازان و تأخیر در ترخیص مواد اولیه و قطعات وارداتی است که به تولید خودروهای ناقص و کاهش کیفیت محصولات منجر می‌شود. برکان همچنین به تحریم‌های اقتصادی اشاره کرد که ارتباط مستقیم قطعه‌سازان ایرانی با تامین‌کنندگان خارجی را مختل کرده و تولیدکنندگان را مجبور به استفاده از روش‌های مهندسی معکوس برای تولید قطعات کرده است. با این حال، کیفیت این قطعات هنوز در برخی موارد با نمونه‌های اصلی فاصله دارد و قیمت تمام‌شده آن‌ها نیز به دلیل محدودیت‌های تکنولوژیک بالا است. علاوه بر این، بحران نیروی انسانی متخصص و مهاجرت نخبگان به کشورهای دیگر، یکی دیگر از چالش‌های مهم صنعت قطعه‌سازی است. برکان به کمبود مهندسان و تکنسین‌های ماهر اشاره کرد که به دلیل دستمزدهای پایین و شرایط کاری نامناسب، جذب بازارهای خارجی شده‌اند. این موضوع موجب شده است که شرکت‌های قطعه‌سازی برای جبران کمبود نیروی انسانی به کارگران کم‌تجربه‌تر روی بیاورند که کیفیت تولید را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. افزایش قیمت مواد اولیه



رامتین بیات

rbayat@autoworld.ir

بازار خودرو در ۱۴۰۴؛ سقوط آزاد قدرت خرید و صعود بی‌پایان قیمت‌ها!

سال ۱۴۰۳ با رکود در بازار خودرو سپری شد. افزایش بی‌سابقه نرخ ارز، افت قدرت خرید مردم، کاهش عرضه خودرو و سسازان و محدودیت‌های وارداتی، همگی دست به دست هم دادند تا تنها تقاضای مصرف‌کنندگان واقعی کاهش یابد بلکه سرمایه‌گذاران و واسطه‌گران نیز محتاط‌تر عمل کنند. در چنین شرایطی، این سوال مطرح می‌شود آیا در سال ۱۴۰۴ تغییری در این روند ایجاد خواهد شد یا رکود همچنان ادامه خواهد یافت؟ پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهند در سال ۱۴۰۴، قیمت خودروها از نظر ریالی همچنان رو به افزایش خواهد بود. اما نکته‌ای که شاید کمتر به آن پرداخته شود، کاهش ارزش دلاری خودروهاست. این بدان معناست که قیمت خودروها در بازار داخلی افزایش می‌یابد، اما در مقایسه با نرخ جهانی، ارزش واقعی آن‌ها افت خواهد کرد. از سوی دیگر، یکی از اقدامات کلیدی دولت برای تنظیم بازار، تخصیص ارز برای واردات خودرو است. اگر چه در سال جاری، محدودیت ارزی مانع از واردات گسترده شده اما برنامی برای سال آینده حاکی از آن است که میزان ارز تخصیصی به این بخش از یک میلیارد یورو به ۲ میلیارد یورو افزایش خواهد یافت. این اقدام می‌تواند عرضه را افزایش دهد و از شدت جهش قیمت‌ها بکاهد. اما در مقابل، تصمیماتی نظیر کاهش ارزش تخصیصی یا افزایش تعرفه‌های گمرکی، می‌تواند همین اثر را معکوس کند و زمینه‌ساز تورم جدید در بازار خودرو شود. یکی از دیگر بحث‌های داغ در سال ۱۴۰۴، موضوع واردات خودروهای دست‌دوم خواهد بود. در صورت اجرای صحیح این طرح، می‌توان انتظار داشت بازار از انحصار خودروهای داخلی خارج شود و سطح رقابت افزایش یابد. اما آیا دولت زیرساخت‌های لازم را برای نظارت بر کیفیت این خودروها فراهم خواهد کرد؟ آیا واردات گسترده خودروهای کارکرده، تقاضا برای محصولات داخلی را بیش از پیش کاهش نخواهد داد و به رکود در خودروسازی کشور دامن نخواهد زد؟ در این میان، نقش کلیدی نرخ ارز و نرخ تورم را نیز نمی‌توان نادیده گرفت؛ نوسانات نرخ ارز، مستقیماً بر قیمت قطعات وارداتی و در نتیجه، بهای تمام‌شده خودرو تأثیر گذار است. اگر دولت نتواند در سال آینده ثبات نسبی در بازار ایجاد کند، انتظار کاهش قیمت خودروها غیر واقع‌بینانه خواهد بود. در مقابل، کنترل تورم و مدیریت نرخ ارز می‌تواند به کاهش فشارهای قیمتی کمک کند و حتی بخشی از تقاضای به‌تعویق افتاده را به بازار بازگرداند. مساله تولید نیز همچنان یکی از چالش‌های اصلی بازار خودرو خواهد بود. خودروسازان داخلی در سال ۱۴۰۳، با مشکلاتی از جمله کمبود نقدینگی، افزایش بدهی به قطعه‌سازان و ناتوانی در تامین قطعات مورد نیاز دست و پنجه نرم کردند. این روند در سال ۱۴۰۴ نیز در صورت عدم اصلاح سیاست‌های کلان ادامه خواهد داشت. کاهش تیراژ تولید، مستقیماً عرضه اثر گذار بوده و به‌طور غیرمستقیم، بازار را به سمت افزایش قیمت سوق خواهد داد. با در نظر گرفتن مجموع این عوامل، بازار خودرو در سال ۱۴۰۴، همچنان با چالش‌های جدی مواجه خواهد بود. اما اگر برنامه‌های وارداتی دولت اجرایی شوند، عرضه افزایش یابد، سیاست‌های ارزی شفاف‌تر شود و خودروسازان داخلی بتوانند چالش‌های تولید را مدیریت کنند؛ می‌توان به خروج تدریجی بازار از رکود امیدوار بود. بازار خودرو در سال آینده، بیش از هر زمان دیگری به تصمیمات کلان اقتصادی و سیاست‌گذاری‌های دولت وابسته است. حال باید دید سیاست‌گذاران چگونه میان حمایت از تولید داخلی، واردات و کنترل قیمت‌ها تعادل برقرار خواهند کرد؛ تعادلی که نبود آن، می‌تواند رکود بازار را طولانی‌تر کند.



استارت

part

نهاد

علی‌بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار

اتوسا اوانی
حسن خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!

تحويل فوری
شرایط اقساط

کلوت KALUT

850 میلیون پیش پرداخت

اطلاعات بیشتر: ۰۲۱-۸۸۴۲۷۱۰۵



قوی ترین «رولزرویس» تاریخ



رولزرویس اسپیکتر بلک بیج با ۱۰۷۵ نیوتون متر گشتاور، شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۴.۱ ثانیه ای دارد و با قیمت ۴۹۰ هزار دلار عرضه می شود. خانواده مدل های بلک بیج رولزرویس بزرگ تر شده زیرا این برند بریتانیایی اسپیکتر بلک بیج را معرفی کرده است. این قوی ترین رولزرویس تاریخ همین طور اولین مدل بلک بیج الکتریکی محسوب می شود. در این نسخه، قوای محرکه دو موتور اسپیکتر از تقاطع پیدا کرده و حالا ۶۶۰ اسب بخار قدرت و ۱۰۷۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که افزایش قابل توجهی را نسبت به ۵۸۵ اسب بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور اسپیکتر معمولی نشان می دهد. البته تمام این

نیرو همیشه ارائه نمی شود زیرا به گفته رولزرویس، اسپیکتر بلک بیج به حالت جدیدی به نام اینفینیتی (بی نهایت) مجهز شده که با فشردن یک دکمه روی فرمان فعال می شود و تمام ۶۶۰ اسب بخار قدرت را آزاد می کند. برای دستیابی به حداکثر گشتاور هم باید حالتی به نام اسپیریتد (Spirited) را فعال کرد. این اساساً همان لایچ کنترل است که با فشردن هم زمان پدال های ترمز و گاز هنگام توقف فعال می شود و زمانی که خودرو اعلام آمادگی کند، گشتاور به طور موقتی به ۱۰۷۵ نیوتون متر افزایش میابد و اسپیکتر را ظرف ۴.۱ ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می رساند که ۰.۲ ثانیه از نسخه معمولی سریع تر است.

در قالب هلدینگ های بزرگ تر است. این مدل در کشور های پیشرفته اجرا شده و باعث می شود شرکت ها بتوانند مواد اولیه را با قیمت پایین تری خریداری کنند و هزینه های سربار را کاهش دهند. در حال حاضر، صنعت قطعه ایران متشکل از صدها واحد کوچک و متوسط است که بسیاری از آن ها توان رقابت بارقبای خارجی را ندارند. ایجاد کنسرسیوم های قطعه سازی می تواند قدرت چانه زنی در بازار مواد اولیه را افزایش داده و هزینه های تولید را کاهش دهد.

آیا قطعه سازان خودرو می توانند با زنجیره تامین جهانی رقابت متوازن داشته باشند؟

باتوجه به افزایش تولید خودرو در سال ۱۴۰۴، انتظار می رود که تقاضا برای قطعات خودرو نیز افزایش یابد. این موضوع از یک سو، فرصت مناسبی برای رشد قطعه سازان داخلی ایجاد می کند، اما از سوی دیگر، مشکلات تامین مواد اولیه و افزایش قیمت تمام شده می تواند چالش هایی را به وجود آورد. برخی کارشناسان معتقدند که قطعه سازان ایرانی به جای تمرکز صرف بر تامین نیاز خودروسازان داخلی، باید به صادرات قطعات به بازار های منطقه ای فکر کنند. کشورهایی مانند عراق، آذربایجان، ارمنستان و کشورهای حوزه CIS، پتانسیل بالایی برای پذیرش قطعات ایرانی دارند، به شرط آن که استانداردهای کیفی و قیمت گذاری بهینه در نظر گرفته شود. اگر دولت بتواند مشوق های صادراتی برای قطعه سازان فراهم کند، این صنعت می تواند به یک مزیت رقابتی برای اقتصاد کشور تبدیل شود.

سیاست های دولت تا چه اندازه به نفع یا ضرر قطعه سازان بوده است؟

دولت همواره نقش پررنگی در صنعت قطعه سازی ایران داشته است، اما بسیاری از سیاستگزاری های دولتی نه تنها حمایتی نبوده اند، بلکه چالش های جدیدی ایجاد کرده اند. یکی از این مشکلات، تخصیص نامنظم ارز به قطعه سازان و تغییرات مداوم تعرفه های واردات مواد اولیه است.

این مساله باعث شده است که تولیدکنندگان نتوانند برنامه ریزی دقیقی برای تامین مواد اولیه و تولید قطعات داشته باشند. از نسوی دیگر، ورود قطعات بی کیفیت چینی و هندی به بازار، یکی از تهدیدهای جدی برای قطعه سازان داخلی است. برخی از این قطعات، از طریق کانال های غیررسمی و با استفاده از رانت های خاص وارد کشور می شوند و بازار داخلی را دچار اختلال می کنند. اگر دولت بتواند مقررات سخت گیرانه تری برای کنترل واردات قطعات بی کیفیت و حمایت از تولید داخلی وضع کند، قطعه سازان ایرانی فرصت رشد بیشتری خواهند داشت. در مجموع، اگر سیاست های دولت به سمت حمایت از تولید داخلی، تسهیل فرآیندهای گمرکی و ایجاد ثبات ارزی حرکت کند، چشم انداز صنعت قطعه سازی در پنج سال آینده می تواند مثبت باشد. در غیر این صورت، این صنعت همچنان با مشکلاتی مانند کاهش توان تولید، افزایش هزینه ها و خروج سرمایه های انسانی مواجه خواهد بود.

نوربان

بسیاری از مهندسان و تکنسین های ماهر، به دلیل دستمزد پایین، نبود امنیت شغلی و شرایط کاری نامناسب، جذب بازار های خارجی شده اند. یکی از راهکار های پیشنهادی برای حل این مشکل، افزایش حقوق و مزایای کارکنان متخصص صنعت قطعه سازی متناسب با نرخ تورم است.

تحریم ها چه تاثیری بر تکنولوژی و نوآوری در صنعت قطعه ایران داشته اند؟
تحریم های اقتصادی موجب شده اند که ارتباط مستقیم قطعه سازان ایرانی با تامین کنندگان خارجی دچار اختلال شود. در سال های اخیر، برخی شرکت های داخلی تلاش کرده اند با روش مهندسی معکوس قطعاتی را که پیش تر از طریق واردات تامین می شد، در کشور تولید کنند. با این حال، کیفیت این قطعات هنوز در برخی موارد با نمونه های اصلی فاصله دارد و قیمت تمام شده آن ها نیز به دلیل محدودیت های تکنولوژیک، بالاست. یکی از چالش های دیگر، عدم دسترسی به فناوری های روز دنیاست. قطعه سازان داخلی برای بهبود کیفیت و کاهش هزینه های تولید نیازمند همکاری با شرکتهای خارجی هستند. برخی کشورها مانند چین و روسیه، همکاری هایی با ایران در این زمینه داشته اند، اما این همکاری ها اغلب در حد انتقال تکنولوژی های نسل قدیمی باقی مانده است. به نظر می رسد سرمایه گذاری مشترک بین قطعه سازان ایرانی و شرکتهای نوآور در کشورهایی مانند ترکیه یا هند، می تواند به بهبود کیفیت و افزایش رقابت پذیری قطعات داخلی کمک کند.

بحران نیروی انسانی متخصص و مهاجرت نخبگان چه اثری بر صنعت قطعه داشته است؟

یکی از چالش های بزرگ صنعت قطعه، کمبود نیروی انسانی متخصص به دلیل مهاجرت گسترده به کشورهای همسایه و حتی اروپاست. بسیاری از مهندسان و تکنسین های ماهر، به دلیل دستمزد پایین، نبود امنیت شغلی و شرایط کاری نامناسب، جذب بازار های خارجی شده اند. این موضوع موجب شد برخی شرکت های قطعه سازی برای جبران کمبود نیروی انسانی به کارگران کم تجربه تر بانیروی کار غیر متخصص روی بیاورند که کیفیت تولید را تحت تاثیر قرار داده است. یکی از راهکار های پیشنهادی، افزایش حقوق و مزایای کارکنان متخصص صنعت قطعه سازی متناسب با نرخ تورم است. همچنین، برنامه های آموزشی برای تربیت نیروی کار جدید می تواند به کاهش اثرات این بحران کمک کند. برخی شرکت ها نیز در حال بررسی گزینه اتوماسیون تولید و جایگزینی فرآیندهای سنتی با فناوری های جدید هستند که می تواند نیاز به نیروی انسانی را تا حدی کاهش دهد.

افزایش قیمت مواد اولیه چگونه بر رقابت پذیری قطعه سازان ایرانی تاثیر گذاشته است؟

افزایش قیمت مواد اولیه، یکی از چالش های بزرگ قطعه سازان داخلی است. بسیاری از این مواد، از جمله فولاد، آلومینیوم، پلیمر های صنعتی و قطعات الکترونیکی، وابستگی شدیدی به نرخ ارز دارند. هر جهش ارزی مستقیماً بر قیمت نهایی قطعات تاثیر می گذارد و هزینه تولید را بالا می برد. یکی از راهکار هایی که می تواند به کاهش هزینه ها کمک کند، ادغام قطعه سازان





NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM

قیمت بسیار پایین «بامو» ساخت چین

بامو X3 جدید با قیمت حدود ۴۸ هزار دلار راهی بازار چین می شود تا به این ترتیب اختلاف قیمت حدود ۱۴ هزار دلاری با X3 بازار آلمان داشته باشد. این شاسی بلند لوکس که در کشور چین مونتاژ می شود قیمت پایه ۴۸ هزار دلاری دارد و حدود ۱۴ هزار دلار ارزان تر از X3 نسل G45 بازار آلمان است. نکته مهم دیگر اینکه مدل مخصوص بازار چین ۱۱۱ میلی متر فاصله بین محوری بیشتری دارد تا فضای بیشتری را برای سرنشینان ردیف دوم فراهم سازد. بامو X3 در کارخانه بامو برلین در شنیانگ مونتاژ می شود. این خودرو از طول بیشتری برخوردار است تا نیازهای مشتریان چینی را برآورده سازد. به همین دلیل X3

بازار چین با کد G48 شناخته می شود در حالی که مدل جهانی آن G45 نام دارد. اولین نمونه های X3 بازار چین تا چند ماه دیگر به دست مشتریان می رسند. خودرو مورد بحث از نظر طراحی ظاهری تفاوتی با مدل جهانی ندارد و جلو پنجره کلیوی شکل با ویژگی هایی همچون چراغ های مدرن، دستگیره های در متمایز و ترمز قهوه ای بدنه همراه است. این خودرو همچنین با کیت بدنه M اسپرت نیز در دسترس خواهد بود. همان طور که گفته شد مدل مخصوص بازار چین بزرگ تر از نسخه استاندارد بوده و طول عرض از تقاع به ترتیب ۱۶۶۴/۱۹۲/۴۸۶۵ میلی متری دارد و فاصله بین محوری آن به ۲۹۷۵ میلی متر می رسد.



بازگشت محصول جذاب گروه سایپا

«سیتروئن C3-XR»؛ همچنان دوست داشتنی

فضای داخلی آن بسیار مناسب است که به فاصله محوری ۲۶۵۵ میلی متری این خودرو برمی گردد؛ فاصله ای که مشابه فاصله محوری برخی خودروهای سدان مانند «تارا» است



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

داخل کابین، از سبک طراحی بسیار هماهنگی پیروی می کند. در نمای جلو این خودرو به راحتی می توان سبک طراحی محصولات سیتروئن را مشاهده کرد. یکی از مواردی که طراحی نمای جلو این خودرو را جذاب تر می کند، خطوط کرومی است که در این قسمت کار شده است. این خطوط کرومی از اطراف چراغ ها شروع می شود و در نهایت لوگو سیتروئن را تشکیل می دهند. جلو پنجره سیتروئن C3-XR نیز طراحی بسیار خوبی داشته و چهره ای تهاجمی را به این خودرو داده است. سبک طراحی در نمای جانبی این خودرو، تداعی گر پژو ۲۰۰۸ بوده که دلیل آن استفاده از پلت فرم مشترک در این دو خودرو است. با این حال خطوط طراحی سیتروئن C3-XR کمی جذاب تر است و رنگ های آلومینیومی آن طراحی اسپرت تر و جوان پسندانه تری نسبت به پژو ۲۰۰۸ دارد. در نمای عقب نیز فرورفتگی های ایجاد شده در بخش پایین در صندوق و گلگیرها تا اندازه ای چهره این بخش را عوض کرده اند. سپر عقب سیتروئن C3-XR نیز طراحی به نسبت اسپرتی دارد.



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

سیتروئن C3-XR یک کراس اوور ساب کامپکت فرانسوی است که توسط گروه سایپا در شرکت سایپا-سیتروئن (سایپا کاشان) مونتاژ شده و در بازار ایران عرضه می شود. این خودرو طی همکاری شرکت پژو سیتروئن و دانگ فنگ موتور چین بر اساس پلت فرم PS1 طراحی و تولید شده است. نمونه های اولیه این خودرو در سال ۲۰۱۴ رونمایی و در سال های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱ نمونه های فیس لیفت آن راهی بازارهای جهانی شده است. سیتروئن C3 به عنوان یک هاچ بک کامپکت و با کیفیت در سال های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ توسط سایپا به بازار ایران عرضه شد و به سرعت در بالاترین ردیف های جدول خودروهای محبوب مشتریان ایرانی قرار گرفت. اما در ادامه، عرضه این خودرو به دلیل خروج پژو-سیتروئن از ایران در پی بازگشت تحریم های خارجی، متوقف شد.

شکستن طلسم عرضه «C3-XR» دو سال و نیم پس از رونمایی در نمایشگاه تحول صنعت خودرو سال ۱۴۰۱، برای نخستین بار از خودرو سیتروئن C3-XR تحت عنوان سایپا M44 رونمایی شد که برای مدتی نیز «سلیک» نام گرفت. این پلت فرم در گروه استراتژیستیک که شرکت های بزرگی چون پژو، سیتروئن، کرایسلر، فیات، اپل و... در آن مشارکت داشتند، شکل گرفته است و در پروژه M44 قرار بود محصول این پروژه زودتر از سایر سایتهای سیتروئن و برای اولین بار در ایران تولید شود که به همین منظور قالب های بدنه آن ساخته و آماده تولید شد. طبق بررسی های انجام شده، حدود ۶۷ درصد قطعات این محصول با محصولات ایران خودرو مشترک بوده و تمام خطوط بدنه، رنگ و مونتاژ این خودرو در شرکت سایپا-سیتروئن نصب و آماده تولید است.

طراحی بدنه سیتروئن «C3-XR» سیتروئن C3-XR چه در طراحی بیرونی و چه در طراحی

پیگیری يك موضوع



احمد نعمت بخش
دبیر انجمن خودروسازان

فراهم شدن زمینه آزادسازی قیمت خودرو

شورای رقابت در آخرین جلسه خود اعلام کرد دیگر برای خودروهای وارداتی قیمت گذاری انجام نمی دهد. این موضوع برای بازار خودرو از اهمیت بسزایی برخوردار است. برخی فعالان بازار خودرو معتقدند این موضوع می تواند در سال آینده ادامه یابد و قیمت گذاری محصولات پرتیراژ داخلی نیز از شمول قیمت گذاری شورای رقابت خارج شود. در این زمینه احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان به تحلیل این تصمیم شورای رقابت پرداخته است.

آیا می توان آزادسازی قیمت وارداتی ها را زمینه ساز آزادسازی قیمت خودروهای داخلی دانست؟

بله، انتظار داریم روند آزادسازی قیمت خودروهای وارداتی به خودروهای داخلی هم تسری پیدا کند. این در حالی است که بسیاری از تولیدکنندگان، واردکننده خودرو هم هستند.

آیا ممکن است میزان واردات توسط شرکت های خودروساز افزایش یابد؟

بله، قیمت گذاری خودروهای داخلی تحت بوروکراسی شدیدی صورت می گیرد، تاخیر در اعلام قیمت های دستوری هم وجود دارد، در نتیجه این احتمال ممکن است شرکت ها از تولیدات خود بکاهند و بیشتر به سمت واردات تمایل پیدا کنند.

چه خواسته های از وزارت صمت دارید؟

شورای رقابت مسئولیت قیمت گذاری خودرو را به وزارت صمت محول کرده، سازمان حمایت هم براساس فرمول هیات تعیین و تثبیت قیمت ها، به اعمال قیمت های جدید اقدام می کند. از وزارت صمت می خواهیم که نرخ ها را زودتر اعلام کند یا اجازه دهد خودروسازان براساس فرمول هیات تعیین و تثبیت قیمت ها، خودروها را قیمت گذاری کند و بفروشد.

در این زمینه پیشنهادی دارید؟

نهاد های تصمیم گیر می توانند برای تنظیم بازار خودرو، در روزهای پایانی سال جلسهای تشکیل دهند و اعلام کنند هیات مدیره شرکت های خودروساز می توانند براساس فرمول قیمت گذاری اعلام شده، قیمت محصولات خود را تعیین و مستقیم به فروش برسانند. این در حالی است با توجه به تجربه دهه ۷۰ در قبال فروش خودرو در حاشیه بازار، می توان از این تجربه به خوبی بهره برد. زیرا در آن مقطع خودروها با نرخی منطقی به فروش می رسیدند. وقتی خودرو در حاشیه بازار به فروش برسد، قیمت آن طی ۳ ماه تکمیل شده و تقاضاهای غیر مصرفی و سفته بازانه از این بازار خارج می شود.

نگاه View



حسین محمودی اصل
کارشناس بازار سرمایه

شرط موفقیت بسته حمایتی دولت از صنایع

در خصوص بسته حمایتی از صنایع که به تازگی از سوی هیات وزیران به تصویب رسیده است، باید گفت چنین بسته های حمایتی قطعاً می توانند مفید باشند. البته باید نوع حمایت ها تغییر کند. از سوی دیگر در چنین وضعیتی تدوین بسته حمایتی، با محوریت پرداخت تسهیلات برای جبران خسارت های وارد شده به صنایع، چندان کارساز نیست. مشکل تولید؛ نقدینگی از جنس کمبود تسهیلات نیست بلکه مشکل تولید؛ نقدینگی از نوع سود است، یعنی وقتی حاشیه سود تولید ۱۰ درصد است اگر تسهیلات با نرخ پایین هم داده شود مشکلی را حل نمی کند. به عبارت دیگر، مشکل تولید در حوزه نقدینگی، ناشی از کاهش حاشیه سود است به همین دلیل باید تدابیری برای افزایش حاشیه سود تولید اندیشیده شود.



در این رابطه، قطعی برق و گاز در سال جاری حاشیه سود تولید و بهای تمام شده تولید را تحت تاثیر قرار داد پس اگر امروز به بخش تولید تسهیلات بدهیم، کمک زیادی نمی کند، بلکه باید حاشیه سود تولید به تورم نزدیک شود. حداقل کار این است که حاشیه سود تولید باید از نرخ سود بانکی و نرخ بهره اعمالی و نه نرخ اعلامی، بالاتر باشد تا تولید بتواند وضع موجود را حفظ کند، در غیر این صورت دچار کاهش تولید و صادرات و افزایش تورم خواهیم بود.

ذکر این نکته ضروری است برای خروج از رکود، باید تولید افزایش یابد. به بیان دیگر ریسک به حداقل برسد و سود بالا باشد و راهی به جز این نداریم. در این رابطه، حاشیه سود در سال ۹۹ حدود ۳۶ درصد بوده و در نیمه اول سال ۱۴۰۲ به ۲۰ درصد و در زمستان سال گذشته به ۱۳ درصد رسیده است. در حال حاضر کسب سود از بانک، طلا، مسکن، دلار و... راحت تر است و در این صورت انگیزه های به سمت تولید نخواهد بود. بنابراین شرط اصلی رشد تولید، کسب سود بالا به حساب می آید. سرمایه گذاران باید براساس انگیزه سرمایه گذاری در تولید مشارکت کنند، ولی سرمایه گذاری کنونی استهلاک را پوشش نمی دهد.

طراحی داخل کابین سیتروئن «C3-XR»

در داخل کابین سیتروئن C3-XR می توان ترکیبی از طراحی خودروهای پژو را مشاهده کرد؛ به طور مثال، سبک طراحی کنسول وسط این خودرو بسیار شبیه به پژو ۲۰۰۸ است و ترمز دستی سیتروئن C3-XR دقیقاً همان ترمز دستی پژو ۲۰۰۸ است. یکی از نکات مثبت و در نهایت لوگو سیتروئن را تشکیل می دهند. جلو پنجره سیتروئن C3-XR نیز طراحی بسیار خوبی داشته و چهره ای تهاجمی را به این خودرو داده است. سبک طراحی در نمای جانبی این خودرو، تداعی گر پژو ۲۰۰۸ بوده که دلیل آن استفاده از پلت فرم مشترک در این دو خودرو است. با این حال خطوط طراحی سیتروئن C3-XR کمی جذاب تر است و رنگ های آلومینیومی آن طراحی اسپرت تر و جوان پسندانه تری نسبت به پژو ۲۰۰۸ دارد. در نمای عقب نیز فرورفتگی های ایجاد شده در بخش پایین در صندوق و گلگیرها تا اندازه ای چهره این بخش را عوض کرده اند. سپر عقب سیتروئن C3-XR نیز طراحی به نسبت اسپرتی دارد.

مشخصات فنی سیتروئن «C3-XR»

نیروی محرکه در سیتروئن C3-XR توسط یک پیشران سه سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژ تامین می شود که این پیشران می تواند ۱۱۶ اسب بخار قدرت و ۱۹۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کرده و از طریق جعبه دنده شش سرعته دو کلاچه تر به چرخ های جلو منتقل کند. البته احتمال دارد در آینده شرکت سایپا این خودرو را با پیشران ME16 و جعبه دنده شش سرعته AT ساخت کمپانی DAE در بازار عرضه کند. سیستم تعلیق به کار رفته در محور جلو این خودرو از نوع مک فرسون بوده و در محور عقب آن از سیستم تعلیق توپیست بیم استفاده شده است که می تواند عملکرد قابل قبولی از خود به نمایش بگذارد. حجم باک در این خودرو ۴۷ لیتر بوده و مصرف ترکیبی ۵.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر محاسبه می شود که عدد بسیار خوبی به حساب می آید و عملاً با یک محصول کم مصرف روبه رو خواهیم بود.

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی سیتروئن «C3-XR»

سیتروئن C3-XR در فول آپشن ترین نسخه خود از امکاناتی نظیر ۶ کیسه هوای ده نقطه ای، سامانه کنترل پایداری، فرمان کمک می برقی، پشت آمیر دیجیتال، نمایشگر سیستم مالتی میڈیا، حالت های مختلف رانندگی، فرمان دی کات، استارت دکمه ای، ورود و خروج بدون کلید، سیستم تهویه اتوماتیک، سامانه کنترل برقی، سامانه پایش فشار باد تایرها، سامانه کنترل حرکت در سربالایی، سیستم استارت/استاپ اتوماتیک و... بهره می برد.

نوربالا

سیتروئن «C3-XR» در فول آپشن ترین نسخه خود از امکاناتی نظیر ۶ کیسه هوای ۱۰ نقطه ای، پشت آمیر دیجیتال، حالت های مختلف رانندگی، فرمان دی کات، استارت دکمه ای، ورود و خروج بدون کلید، سیستم تهویه اتوماتیک، سامانه کنترل حرکت در سربالایی، سیستم استارت و استاپ اتوماتیک و... بهره می برد

زاپاس Spare Tire

زیان ۵۳۰ همتی حوزه صنعت به دلیل ناترازی انرژی



به دلیل مشکل ناترازی انرژی آسیب جدی به حوزه صنعت وارد شده و تعدادی از واحدهای صنعتی تعطیل شدند کما اینکه بر اساس آمار وزارت صمت، ناترازی انرژی ۵۳۰ همت زیان به حوزه صنعت وارد کرد. نصیری یادآور شد: نیروگاه حرارتی طیس یکی از ظرفیت های مطلوبی است که می تواند نیاز این بخش را تامین کند اما تاکنون بیش از ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و چون نگاه مسئولان

به این سمت نبوده به این ظرفیت مهم توجه جدی نشده است. این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، تصریح کرد: این مجموعه تا به اختصاص ۱۵ همت تکمیل می شود و صنایع نیز حاضر به سرمایه گذاری در این بخش هستند اما متأسفانه نبود اعتماد بین وزارتخانه های نیرو، صمت و سرمایه گذاران مانع از تحقق این مهم شده است بنابراین به دنبال جذب سرمایه گذار جهت تکمیل این نیروگاه هستیم. وی تاکید

نمایند مردم فردوس و طیس در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه وجود ناترازی انرژی به عدم توجه به ظرفیت مهم نیروگاه های حرارتی برمی گردد، گفت: هم اکنون کشور چین ۷۰ درصد برق مورد نیاز خود را از طریق زغال سنگ تامین می کند و بیش از ۴۰ درصد بسرق دنیا از این طریق تامین می شود اما متأسفانه در ایران به این ظرفیت مهم توجه نمی شود. محمد نصیری تصریح کرد: متأسفانه اسما



پیشرانه ۱۲ اسیلندر هنوز در آمریکازنده است

چندسال است FFR F9 در دست توسعه قرار دارد و قرار است سرانجام امسال با پیشرانه V12 تنفس طبیعی راهی بازار شود. شرکت آمریکایی فکتوری فایو ریسینگ (Factory Five Racing) یا به اختصار FFR، در زمینه تولید خودروهای موسوم به کیت کار فعالیت می‌کند. این شرکت به تولید شاسی، بدنه و دیگر قطعات خودروهای اسپرت می‌پردازد که توسط خریداران مونتاژ می‌شود. یکی از محصولات این شرکت، MK5 رودستر نام دارد که تقریباً مدتی از ششلی کبرا است. این شرکت همچنین در دهه ۲۰۰۰، سوپراسپرتی به نام GTM را هم تولید می‌کرد که با استفاده از قطعات خودروهای جنرال موتورز

مثل شورولت کوروت C5 ساخته شده بود. پس از پایان تولید GTM، فکتوری ریسینگ سوپراسپرت دیگری به نام F9 را معرفی کرد که به عنوان محصولی پرچم‌دار و جانشین GTM در نظر گرفته شده بود. طراحی چشمگیر F9 کار «فیل فرانک» بود یعنی کسی که سالین S7 را طراحی کرد. زیر این بدنه چشمگیر، یک شاسی فولادی لوله‌ای قرار داشت ولی جذاب‌ترین ویژگی F9، پیشرانه آن بود. هر چند امکان تجهیز این خودرو به موتورهای جعبه‌ای فورد وجود داشت ولی برجسته‌ترین پیشرانه‌ای که FFR برای آن در نظر گرفته بود یک نمونه ۹.۵ لیتری V12 بود که بر اساس پیشرانه LSX جنرال موتورز ساخته شد.

ویژه‌ها

خودروهای مشمول مالیات بر خودروهای لوکس، ممنوع معامله شدند

جهانگیر رحیمی، مدیر کل حسابرسی سیستمی سازمان امور مالیاتی در بخشنامه‌ای به ادارات کل امور مالیاتی اعلام کرد: اخذ مالیات از خانه‌ها و خودروهای مشمول مالیات بر لوکس‌ها که مالکان آن‌ها نسبت به مالیات تعیین شده اعتراض دارند، متوقف شده است. فقط معاملات خودروهای مشمول تا زمان قطعی شدن مالیات این کالاها متوقف می‌شود.

دیگه چه خبر؟

پرداخت ۲۰ همت به صنایع برای جبران خسارت ناشی از ناترازی انرژی

مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی گفت: امسال در بودجه ۱۴۰۴، پیشنهاد شد ردیف بودجه‌ای برای پرداخت خسارت‌های ناشی از قطعی آب، برق و گاز برای صنایع در نظر گرفته شود. از سوی دیگر هنوز آیین‌نامه اجرایی آن نوشته نشده که به زودی نگارش آن آغاز خواهد شد. البته میزان تسهیلات و منابع در نظر گرفته شده برای این منظور حدود ۲۰ همت است.

توئیتر!

اعلام نتایج قرعه‌کشی خودروهای وارداتی

نتایج قرعه‌کشی آخرین مرحله عرضه خودروهای وارداتی در سال جاری اعلام شد. کاربران از طریق سایت saleauto.ir می‌توانند وضعیت تخصیص یا عدم تخصیص خود را بررسی کنند. به گفته مهدی ضیغمی، مدیر طرح واردات خودرو وزارت صمت در این دوره از عرضه خودروهای وارداتی، ۹۳ هزار نفر ثبت‌نام کرده‌اند. البته حداقل ۱۰ هزار خودرو در این دوره عرضه شده و این تعداد ممکن است تا ۱۷ هزار خودرو نیز افزایش یابد. خودروهای وارداتی حداکثر در مدت ۳ تا ۴ ماه آینده به مشتریان تحویل می‌شوند.

در نخستین روز از معاملات بازار سهام در هفته جاری رقم خورد:

رشد دسته جمعی نمادهای خودروساز و قطعه‌ساز



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

روز شنبه نمادهای گروه خودرویی روند مثبتی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، بهمن دیزل، ایران خودرو دیزل، سایپادیزل، کرمان خودرو و پارس خودرو مثبت شدند. از سوی دیگر روز شنبه در گروه خودرویی طی ۳۹ هزار تویت معاملاتی ۱۰۷ میلیارد سهم به ارزش ۶۱۸ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز چهارشنبه با افت روبه‌رو بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز شنبه بالغ بر ۲۷۹ هزار میلیارد تومان شد.

ادامه روند صعودی بورس

روز شنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با رشد ۴۲.۷۶۹ واحدی در محدوده دو میلیون و ۷۳۷ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با افزایش ۹.۴۷۳ واحدی در محدوده ۸۰۲ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۱۷.۱ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۸۵ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس اما با کاهش ۲۶۷ واحدی در محدوده ۲۴ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۱۱.۶ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش ۱۴۱ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. کارشناسان بازار سهام معتقدند همچنان فضای کلی معاملات تحت تاثیر ریسک‌های سیاسی قرار دارد. در این میان، گروه‌های بانکی و خودرویی برخلاف روند عمومی بازار رشد داشتند که این افزایش عمدتاً ناشی از اخبار



میان مدت و سسال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد عوامل کلیدی تاثیرگذار بر بازار شامل ریسک‌های سیاسی، نرخ بهره و نرخ دلار توافقی خواهند بود. به زعم کارشناسان مادامی که سطح ریسک‌های سیاسی بالا بماند، نرخ بهره کاهش نخواهد یافت. در همین راستا، افزایش نرخ دلار توافقی می‌تواند منجر به رشد‌های مقطعی در شاخص شود، اما برای شکل‌گیری یک روند صعودی پایدار، کاهش ریسک‌های سیاسی امری ضروری است. در حوزه سیاست‌های پولی، موضوع کنترل نرخ بهره توسط بانک مرکزی مورد توجه سرمایه‌گذاران و تحلیلگران قرار گرفته، هر چند ممکن است اقدامات کوتاه‌مدت بانک مرکزی تاثیرگذار باشد.

مثبت پیرامون نمادهایی مانند ایران خودرو و سایپا بود. با این حال، ریسک‌های سیاسی همچنان مهم‌ترین تهدید برای بازار سرمایه محسوب می‌شوند. تحلیلگران بر این باورند تا زمانی که این ریسک‌ها و ابهامات برطرف نشوند، نمی‌توان انتظار روند صعودی پایدار و بلندمدت را داشت. در این شرایط، حرکت صعودی بازار بیشتر به صورت نوسانی مشاهده می‌شوند. در خصوص روند بازار سهام در هفته جاری نیز باید گفت شاخص کل به محدوده حمایتی خود نزدیک شده و همین مساله می‌تواند زمینه‌ساز یک حرکت صعودی باشد. البته این پیش‌بینی مشروط به عدم ورود ریسک‌های جدید به بازار است، در غیر این صورت، روند نزولی ادامه خواهد یافت. نگاهی به چشم‌انداز

دنده یک

First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

یک نماینده مجلس بیان کرد: مشکلات ارزی دلیل مهم‌ترین چالش طرح واردات خودرو است. حاضر جواب: خلاصه به قبول قدیمی‌ها: چوارزت نیست، واردات آهسته‌تر کن!

عضو اتاق ایران و رئیس انجمن دوچرخه و موتورسیکلت گفت: خودروهای پلاگین برای شروع به برقی کردن خودروها در کشور مناسب هستند. حاضر جواب: حالا این همه نسخه متفاوتی که برای آینده صنعت خودرو در کشور تجویز می‌شود، قرار است کدام پیچیده شود؟

شورای رقابت، خودروهای وارداتی را از شمول دستورالعمل تنظیم بازار خارج کرد؛ استارت رقابت در واردات خودرو.

حاضر جواب: ماهی را هر وقت از آب بگیرند تازه است، خودرو را هر وقت از شمول دستورالعمل تنظیم بازار خارج کنند!

خودروهای لوکس مشمول مالیات ممنوع معامله شدند. حاضر جواب: پس تا خودروهای داخلی هم به دلیل جهش قیمت در زمره خودروهای لوکس مشمول مالیات نشده‌اند، آنها را بخرد!

رئیس‌جمهور آمریکا اعلام کرد یک خودرو جدید تسلا خواهد خرید تا حمایت خود را از ایلان ماسک، مدیر عامل این خودروساز برقی و متحدش نشان دهد.

حاضر جواب: حالا ایلان ماسک با ترامپ، نقدی حساب کرده یا از دم قسط؟

برخی خودروهای وارداتی با وجود مدت زمان قابل ملاحظه از زمان تکمیل وجه هنوز به خریداران تحویل نشده‌اند.

حاضر جواب: همان طور که جناب انیشتین ثابت کرد زمان امری کاملاً نسبی است؛ یعنی مثلاً اگر برای مشتری ۳ ماه از زمان تکمیل وجه گذشته باشد، این زمان در نظر شرکت واردکننده تنها سه روز است!

تذکر ۳۸ نماینده مجلس به وزیر صمت درباره جلوگیری از افزایش سرسام‌آور قیمت خودروهای بی‌کیفیت داخلی و صدور مجوز واردات خودرو برای همه مردم. حاضر جواب: تذکر که چیزی نیست... در دوره‌های قبل ثابت شد در این زمینه حتی از استیضاح هم کار چندانی ساخته نیست.

لوگو با طلای ۲۴ عیار یک خودرو و شیائومی دزدیده شد. حاضر جواب: بعد از قالبی‌دزد، زاپاس‌دزد، ضبط و باند دزد، کامپیوتر خودرو دزد، چشم مان به جمال لوگو خودرو دزد هم روشن شد!

یک راننده که پرایدش را به یک خودرو غیراستاندارد آفرود تبدیل کرده در کاشان توسط دوربین‌ها شکار شد. حاضر جواب: البته شاید با پراید غیراستاندارد بتوان رفت آفرود، ولی بر گشتش احتمالاً باجر ثقیل و پدک کش خواهد بود!

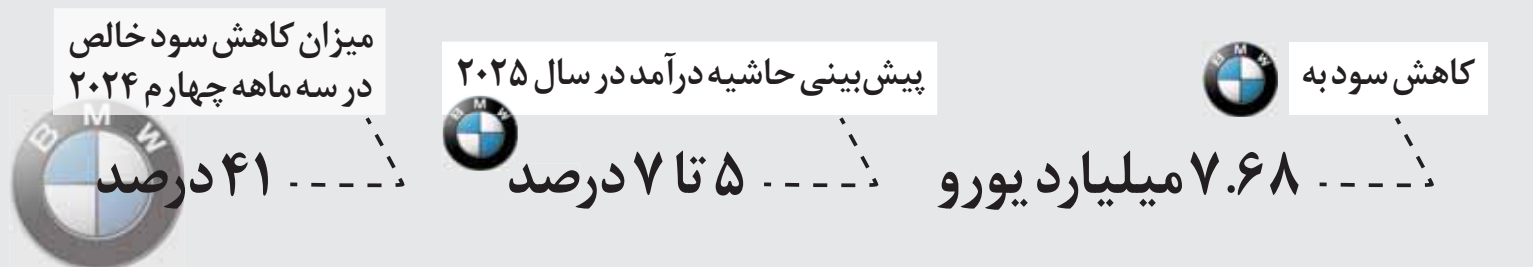
رشد قیمت خودروهای داخلی در روزهای پایانی سال... حاضر جواب: سال تمام شد ولی افزایش قیمت خودرو تمام نشد!

عرضه خودرو برقی مازراتی لغو شد. حاضر جواب: احتمالاً اخیراً برخی چرخش‌های مدیریتی در مازراتی هم رخ داده است.

اینفوگراف

Infography

زیان BMW از توقف تحویل خودرو در سال ۲۰۲۴



سود خالص شرکت خودروسازی بام‌د در سال ۲۰۲۴، پس از فروش ضعیف در چین و آلمان و همچنین توقف تحویل به دلیل مشکلات ترمز و عملکرد ضعیف، مطابق با انتظارات بازار، کاهش یافت و به ۷.۶۸ میلیارد یورو رسید.

چین تلند؟

راهکار تسهیل واردات خودرو

کارشناسان اقتصادی معتقدند با فراهم کردن امکان مدیریت ارزهای حاصل از صادرات برای صادرکنندگان، می‌توان واردات خودرو را تسهیل کرد و نقش بانک مرکزی را در این فرآیند به حداقل رساند. از سوی دیگر، برای تمام کالاهای وارداتی، تامین ارز معمولاً از محل ارزهای حاصل از صادرات صورت می‌گیرد که توسط صادرکنندگان به بانک مرکزی تحویل داده می‌شود.

چرا؟

باید آزادی عمل ارزی داده شود

بررسی‌های کارشناسی در حوزه سیاست‌های ارزی نشان می‌دهد با فراهم شدن آزادی عمل بیشتر برای صادرکنندگان، آن‌ها این امکان را دارند تا از ارز حاصل از صادرات خود برای واردات خودرو استفاده کنند. اگر تاجر مستقیماً با ارز حاصل از صادرات خود واردات را انجام دهند، وابستگی به بانک مرکزی در این فرآیند از بین خواهد رفت.

برای چه؟

جذابیت واردات خودرو برای صادرکنندگان

معمولاً صادرکنندگان تمایل دارند یا از انجام صادرات خودداری کنند یا از روش‌های غیرمستقیم مانند استفاده از کارت‌های اجاره‌ای بهره ببرند تا از بازگرداندن ارز خودداری کنند. در چنین شرایطی واردات خودرو با توجه به تقاضایی که برای آن در بازار داخل وجود دارد، می‌تواند صادرکنندگان را به واردات ترغیب کند.



۲۰۲۴ آغاز شد و این سدان چینی شروع بسیار خوبی را تجربه کرد زیرا طی سه ماه آوریل، می و ژوئن موفق به فروش حدود ۳۰ هزار دستگاه شد. سدان شیائومی در آوریل گذشته ۷۰۵۸ دستگاه فروخت و همان ابتدا، مدل ۳ با فروش ۵۰۶۵ دستگاهی را پشت سر گذاشت. علاوه بر این، در طول سال ۲۰۲۴ تقاضا برای SU7 به طور پیوسته افزایش یافت و هیچ گاه رو به کاهش نگذاشت. تسلا مدل ۳ اما با فروش ۳۸۰۴۶ دستگاه از آوریل تا ژوئن ۲۰۲۴، با اختلاف در پس شیائومی قرار گرفت اما این سدان الکتریکی آمریکایی با فروش ۵۲۰۵۲ دستگاه از جولای تا سپتامبر، توانست بالاتر از SU7 قرار گیرد که در همان مدت ۲۹۰۷۹۰ دستگاه فروخته بود.

در بازار چین، شیائومی SU7 به فروش ۱۶۲۰۳۸۴ دستگاه از آوریل ۲۰۲۴ تا ژانویه ۲۰۲۵ رسیده است. طی این مدت تسلا مدل ۳ فروش ۱۵۲۰۷۴۸ دستگاه داشت. ورود به بازار پر رقابت خودروهای الکتریکی چین کار آسانی نیست ولی غول فناوری های الکترونیک، کاری را انجام داده که بسیاری از خودروسازان بزرگ و معتبر نتوانستند. شیائومی موفق شد با اولین محصولش، در تعداد فروش تسلا مدل ۳ را پشت سر بگذارد. آمارها نشان می دهند از آوریل ۲۰۲۴ تا ژانویه ۲۰۲۵، شیائومی SU7 در بازار چین فروش بیشتری نسبت به تسلا مدل ۳ داشته که دستاورد بسیار بزرگی برای اولین خودرو این سازنده گوشی های هوشمند محسوب می شود. تحویل SU7 به خریداران چینی از آوریل



«شیائومی» در فروش از «تسلا» پیشی گرفت

سکه هایی که برای ریز پر دازنده سازان به حرکت در آمدند! دلایل حضور ناگهانی غول های فناوری در صنعت خودرو

راه بود اما پس از آن فهمیدیم خودروهای خودران در راه هستند.»

هوش مصنوعی برای خودران سازی

خودروهای خودران برای عملکرد خود نیازمند محاسبه هوش مصنوعی زیادی هستند و به همین خاطر انویدیا به صنعت خودرو و علاقه دارد. توسعه تکنولوژی این خودروها به گفته کنی نیازمند سطح وسیعی از یادگیری عمیق است. شما همچنین نیازمند مدل های تمرینی در فضای ابری و تولید داده های مصنوعی هستید زیرا شما نمی توانید تمامی رویدادهایی را که در دنیای واقعی اتفاق می افتند تست و بررسی کنید. کنی می گوید همین موضوع یک فرصت فوق العاده برای انویدیا بود مخصوصا که صنعت خودرو خودران به سمت محصولات نرم افزاری حرکت می کند و خودروها پر از سیستم های دیجیتالی هستند و این سیستم ها را می توان به صورت از راه دور به روز رسانی کرد. انویدیا سه محصول اصلی در دسته خودروها دارد که شامل کامپیوتر داخل خودرو با نام درایو AGX، کامپیوتر های ابری بکار رفته برای مدل های هوش مصنوعی DGX و نهایتا کامپیوتر های شبیه ساز هستند. کنی می گوید: «حضور در این بازار دشوار بوده زیرا صنعت خودرو و پرور کراسی زیادی دارد. در این صنعت زیر ساخت سیاسی با افراد دخیل وجود دارد پس باید با دولت ها و اتحادیه ها و هیات مدیره ها گفت و گو و مذاکره کرد. کل فرآیند تصمیم گیری برای یک استارت آپ تکنولوژی جدید و تازه ای بوده است. ما هم اگر فکر کنیم انجام کاری صحیح است آن را انجام می دهیم؛ اما شرکت های خودروسازی می گویند ابتدا باید با یک کانست کار را شروع کنیم. آن ها چند سال روی این کانست کار می کنند و شما فکر می کنید کارها اصلا پیش نمی روند.» کنی اذعان می کند چنین فرآیندی یک شوک فرهنگی برای انویدیا بوده اما نشانه هایی وجود دارد که صنعت خودرو به آرامی در حال تغییر است. تا همین چند سال پیش خودروسازان باید محصول نهایی را عرضه می کردند و هر گونه بازنگری در محصول به فیس لیفت های آتی موکل می شد اما هم اکنون خودروهای ارتباطی وجود دارند و امکان به روز رسانی مداوم آن ها با نرم افزار های جدید وجود دارد. کنی می گوید این موضوع تفکر خودروسازان درباره محاسبات را تغییر می دهد، چیزی که ابتدا توسط تسلا کلید زده شد.

کنی ادامه می دهد: «در سال های گذشته اگر شرکتی یک خودرو رزان می ساخت از ارزان ترین چیپ ممکن استفاده می کرد. برای خودروهای رده میانی هم چیپ هایی با قیمت متوسط بکار می رفت و در خودروهای لوکس و گران نیز از چیپ های گران بها استفاده می شد؛ اما تسلا از چیپ هایی با کارایی بالا در همه خودروهای خود استفاده کرد و بر نرم افزار متمرکز شد. با تولید محصولی که توسط نرم افزار

اگر از نزدیک اخبار مربوط به دنیای تکنولوژی و سهام را دنبال کرده باشید احتمالا با نام انویدیا آشنا هستید. اما اگر این شرکت را نمی شناسید قطعا شرکت های خودروسازی مشهور

دنیا همچون تسلا، ولوو، جگوار لندرور، مرسدس بنز، بی و ای دی و هیوندای را می شناسید که از محصولات سخت افزاری و نرم افزاری انویدیا استفاده می کنند. می توان ادعا کرد در دوران پیش رو که TOPS (ترا عملیات در یک ثانیه که معیاری از میزان سریع بودن چیپ های کامپیوتری در پردازش داده هاست) به اندازه اسب بخار و مصرف سوخت اهمیت خواهد داشت، انویدیا به یک بازیگر مهم در صنعت خودرو بدل می شود پس بنا بر این حتما باید به آن اهمیت داد.

پردازش هایی برای ثروت بیشتر

از آنجایی که خودروهای خودران نیازمند قدرت پردازش زیادی هستند بنابراین صنعت خودرو یک تجارت بسیار بزرگ برای انویدیاست و ارزش سالانه آن به حدود ۵ میلیارد دلار می رسد، اما علی کنی به عنوان مدیر کل و نایب رئیس خودرویی انویدیا در زمان برگزاری رویداد CES در لاس وگاس اظهار داشته است که کمتر از ۱۰ درصد بازار امروز خودرو و سیستم خودران سطح ۲ را ارائه می کند. انویدیا در سال ۱۹۹۳ تاسیس شد تا به ساخت واحدهای پردازنده گرافیکی GPU بپردازد. این چیپ ها باعث شدند کامپیوتر های خانگی و کنسول های بازی گرافیک بسیار جذابی داشته باشند و به خاطر اینکه این کنسول ها و کامپیوتر ها نیازمند قدرت پردازش زیادی برای تصاویر سه بعدی هستند بنابراین GPU ها نیز به گزینهای بسیار مطلوب برای محاسبات پیشرفته هوش مصنوعی بدل شدند. باید دانست انویدیا در زمینه هوش مصنوعی برتری واقعی دارد و به همین خاطر ارزش سهام آن در سال های اخیر بسیار افزایش یافته و این شرکت هم اکنون ۳۰۳ تریلیون دلار ارزش دارد. اما حضور انویدیا در صنعت خودرو تقریبا یک اتفاق و حادثه بود و مشتریان اولیه همچون آئودی سفارش ساخت چیپ های سیستم های اطلاعات سرگرمی را به این شرکت ارسال کردند. کنی می گوید: «مایشرگ های درون خودروها نیازمند گرافیک بالایی هستند و خودروسازان نیز می خواستند این نمایشگرها ظاهر زیبایی داشته باشند. مادر زمینه گرافیک بسیار خوب بودیم و چیپ هایی ساختیم که امکان نصب در خودرو را داشتند. این آغاز



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

توصیف می شود شما بهترین کامپیوتر و نرم افزار را در خودرو استفاده می کنید و در سال های آتی خودرو را ارتقا می دهید.»

اقتصاد اپلی در تسلا و چینی ها

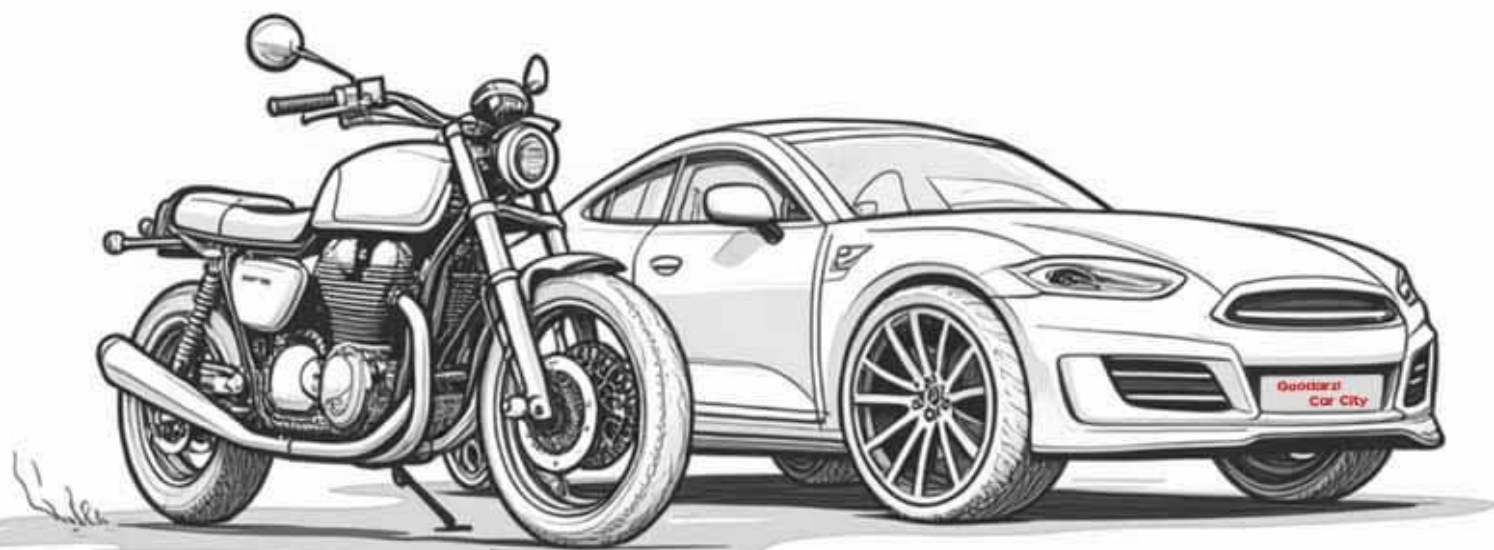
کنی می گوید همین روش را اپل در آیفون ها بکار گرفته و با اینکه شرکت های خودروسازی به کندی به تسلا واکنش نشان داده اند اما او عقیده دارد خیزش برندهای چینی که نرم افزار های خودران واقعا خوبی می سازند همه چیز را تغییر داده است: «چینی ها خطری واقعی هستند و بنابراین خودروسازان فکر می کنند که چگونه تصمیمات را سریع تر اتخاذ کنیم.» بسیاری از خودروسازان به کوتاه کردن سیکل های توسعه خودروها و نشان فکر می کنند تا با چینی ها رقابت کنند اما کنی می گوید این رویکرد را قبلا دیده ایم: «چینی ها هر دو سال یکبار خودرو جدیدی می سازند. اکثر خودروسازان مطرح سیکل تولید چهار تا پنج ساله دارند. اگر رقیب شما هر دو سال یکبار ارتقا یابد و شما این کار را هر چهار یا پنج سال انجام دهید، آن شما را احاطه خواهند کرد.»

چالش های مسیر هوشمند سازی

تغییر مسیر صنعت خودرو به سمت خودروهایی مبتنی بر نرم افزار آسان نبوده و می توان چالش های فولکس واگن و تاخیر های ولوو در عرضه محصولات جدید را مثال زد. به گفته کنی یکی از دلایل این مشکلات به کندی خودروسازان در درک نوع نرم افزار مورد نیاز برای نسل جدید خودروها ارتباط دارد. زمانی که از او درباره چگونگی مدیریت این تغییرات توسط خودروسازان پرسیدیم، پاسخ داد: «قطعا آن ها آگاه تر می شوند. تیم های بیشتری با دانش بالاتر روی این قضیه کار می کنند.

چالش کوتاه مدت خودروسازان چگونگی توسعه نرم افزاری است. در گذشته شرکت هایی همچون بامو، مرسدس بنز و فولکس واگن از نرم افزار درک متحرک استفاده کرده و سپس به صورت جداگانه نرم افزارها را ترکیب کرده و برنامه ریزی و کنترل را نیز به صورت جدا انجام می دادند؛ اما حالا دیگر این گونه نیست و شما نرم افزار درک خود را به شرکت های دیگر سفارش می دهید و مدلی اندواید دارید که درک، ادغام و برنامه ریزی را در یک مدل انجام می دهد.» کنی ادامه داد: «مشکل این است که خودروسازان یادگیری زیادی دارند اما نوع نرم افزاری که آن ها دارند چیزی نیست که در آینده به کار می رود بنابراین آن ها باید افراد کاملا جدیدی را که می توانند یادگیری ماشینی انجام دهند، استخدام کنند. این موضوع سخت تر از آن چیزی است که تصور می شود اما ما بهترین های خود را برای کمک به خودروسازان آماده خواهیم کرد. این کار ماست؛ اجازه دهید در حل این مشکلات کمکتان کنیم.»

کنی رابطه انویدیا با خودروسازان را به عنوان همکاری مطرح می سازد و انویدیا در حال ارائه راه حل هایی برای نیاز های خودروسازان است. با اینکه پکیج محصولات انویدیا قوی است اما کنی می گوید در آینده محاسبات ابری و سیستم های شبیه سازی اهمیت فزاینده ای خواهند داشت. در واقع بزرگترین همکار خودرویی انویدیا که تسلاست هم اکنون از سخت افزار این شرکت برای توسعه هوش مصنوعی استفاده می کند.



شهرک اتومبیل گودرزی

بزرگترین مجموعه خودرویی و موتوروی کشور

۰۲۱ - ۳۷۸۶۱



اس بیوی الکتریکی قدر تمند «مرسدس بنز»



جولونچرهای بسته با نوار LED متصل کننده چراغ‌های جلو و دی‌لایت‌هایی به شکل ستاره سه‌پر مرسدس خواهد بود. در قسمت عقب نیز چراغ‌های پیوسته‌ای دیده می‌شوند که شباهتی به کبیا EV6 دارند. مرسدس-AMG GT SUV از موتورهای الکتریکی محور-جریانی (Axial-Flux) شرکت Yasa بهره خواهد برد که راندمان و قدرت خروجی بسیار بالایی دارند. انتظار می‌رود این SUV الکتریکی بیش از ۱۰۰۰ اسب‌بخار نیرو تولید کند. مرسدس هنوز تاریخ دقیقی برای معرفی این مدل اعلام نکرده، اما پیش‌بینی می‌شود که در ۲۰۲۶ رونمایی شده و فروش آن در ۲۰۲۷ آغاز شود.

مرسدس-AMG در حال توسعه یک SUV الکتریکی قدرتمند است که می‌تواند تا ۱۰۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید کند. این خودرو که روی پلت‌فرم اختصاصی ساخته می‌شود، به لطف سیستم برق ۸۰۰ ولتی، رقیبی جدی برای لوتوس Eletre و پورشه K1 خواهد بود. مرسدس-AMG برای این مدل از تکنولوژی Vision AMG 2022 بهره گرفته است. نمونه‌های آزمایشی که اخیراً آشکار دوربین‌های جاسوسی شده‌اند، کاملاً استتار شده بودند؛ اما انتظار می‌رود این مدل با نام احتمالی GT SUV عرضه شود. نذرهایی که توسط Nikita Chuyko برای سایت Kolesa منتشر شده‌اند، نشان می‌دهند این خودرو دارای

محصول Product

نسل جدید «بامو» سری ۵



بامو در حال آماده‌سازی نسخه فیس‌لیفت سری ۵ برای سال ۲۰۲۷ است که از طراحی و فناوری جدید Neue Klasse الهام گرفته است. نخستین تصاویر جاسوسی از بامو سری ۵ مدل ۲۰۲۷ نشان می‌دهد این خودرو دستخوش تغییرات عمده‌ای در طراحی شده است. به نظر می‌رسد بامو مسیر جدیدی را با الهام از زبان طراحی Neue Klasse در پیش گرفته است. در این تصاویر نمای جلو کاملاً جدید شده و جلوپنجره کلیوی دوگانه سنتی تغییر کرده و حالا به چراغ‌های جلوموصل شده است. هنوز تصاویر دقیقی از کابین منتشر نشده، اما احتمالاً تغییرات زیادی در داخل خودرو و اتاق خواهد افتاد. بامو قصد دارد سیستم‌های جدیدی را که در نمایشگاه CES معرفی شد، به این مدل اضافه کند. همچنین این کمیته قصد دارد طیف وسیعی از پیشرفته‌های بنزینی، هیبرید و برقی را برای سری ۵ مدل ۲۰۲۷ ارائه دهد. اطلاعات زیادی در مورد نسخه‌های پلاگین هیبرید و برقی سری پنج ۲۰۲۷ منتشر نشده است، اما انتظار می‌رود عملکرد آن‌ها بهبود یابد و بر حد کنونی بیشتری ارائه دهند.

چین Chinese

استقبال چشمگیر از محصول جدید «لیپ‌موتور»



شرکت لیپ‌موتور، خودروساز چینی فعال در حوزه خودروهای الکتریکی اعلام کرد مدل جدید خود، لیپ‌موتور B10 تنها ظرف ۴۸ ساعت پس از آغاز پیش‌فروش، بیش از ۳۱ هزار و ۶۸۸ سفارش دریافت کرده است. این استقبال قابل توجه نشان دهنده علاقه شدید مصرف‌کنندگان چینی به این کراس‌اوور الکتریکی هوشمند و مقرون‌به‌صرفه است. لیپ‌موتور B10 به عنوان نخستین خودرو مجهز به LIDAR در بازه قیمتی کمتر از ۱۲۰ هزار یوان (حدود ۱۶ هزار و ۶۰۰ دلار آمریکا) معرفی شده است. این مدل ششمین محصول برند NEV تحت حمایت استلانتیس محسوب می‌شود و نخستین خودرویی است که بر اساس پلت‌فرم جدید Leap ۵.۵ ساخته شده است. این کراس‌اوور با همکاری شرکت Hesai، یکی از بزرگ‌ترین تامین‌کنندگان لیدار در چین، توسعه یافته است و دارای ۲۶ قابلیت‌اندکی هوشمند شامل پارک خودکار و سیستم اجتناب از موانع است. این خودرو از فناوری شارژ سریع ۸۰۰ ولتی پشتیبانی می‌کند و می‌تواند در زمانی حدود ۲۰ دقیقه، باتری را از ۳۰ درصد تا ۸۰ درصد شارژ کند.

بریتانیا British

سوپراسپرت خودروهای آفرود



در بریتانیا، پرودرایو شرکت کوچک در حوزه ساخت خودروهای رالی برای تیم‌ها بود، با یک خودرو مسابقه‌ای اختصاصی به نام BRX هانتر وارد مسابقه رالی داکار شد. در سال ۲۰۲۲، پرودرایو نسخه جاده‌ای خودرو مسابقه‌ای رالی خود را با نام هانتر هاپر کار معرفی کرد. خودرو رالی این شرکت با نمایش در تپه‌های شنی عربستان سعودی، محبوبیت زیادی کسب کرده بود و حالا علاقه‌مندان می‌توانستند همان خودرو را بخرند و با آن در جاده‌های عمومی به سر کار بروند. پرودرایو برای ساخت هانتر هاپر کار از همان شاسی فضایی لوله‌ای خودرو رالی استفاده کرد و آن را با پانل‌های فیبر کربنی پوشاند. پیش‌ران نیز همان نمونه ۳.۵ لیتری V6 تویین توربو فورد (موتور مورد استفاده در F150 رینور و فورد GT) بود که پشت محور جلو نصب شده بود. از آن‌جا که هانتر هاپر کار جاده‌ای محدود به قوانین رالی نبود، پرودرایو تمام قدرت پیش‌ران آن را آزاد کرد. با این کار، خروجی موتور به ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور رسید؛ در حالی که نسخه داکار ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت داشت.

ژاپن Japanese

بررسی نیسان «کیکس» ۲۰۲۵

نیسان کیکس یکی از پر فروش‌ترین محصولات این برند محسوب می‌شود و با وجود این که نسل اول آن در سال پایانی تولید خود قرار داشت، فروش آن در سال ۲۰۲۳ نسبت به ۲۰۲۲، ۲۱ درصد افزایش یافت. این رشد، نیسان را مجاب کرده است تا نسل جدیدی از کیکس وارد بازار شود. نیسان کیکس ۲۰۲۵ از یک پیش‌ران ۲ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی بهره می‌برد که ۱۴۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۹ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این مشخصات در مقایسه با نسل قبلی (۱۲۲ اسب‌بخار و ۱۵۴ نیوتون متر) بهبود قابل توجهی نشان می‌دهند، اما همچنان خبری از پیش‌ران‌های



توربوشارژر یا هیبرید در این خودرو نیست. این کراس‌اوور جدید در نسخه دیفرانسیل جلو، مصرف سوختی برابر با ۷.۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارد (۲۸ مایل در شش‌سر، ۳۵ مایل در بزرگراه)، اما در مدل دو دیفرانسیل، این رقم یک واحد کاهش می‌یابد. این مصرف سوخت نسبت به برخی رقیب‌مانند هیوندای کونا بهتر است؛ اما هنوز در برابر برخی مدل‌های هیبرید بازار کم‌توان ظاهر می‌شود. یکی از تغییرات قابل توجه در کیکس ۲۰۲۵، ارائه سیستم چهار چرخ محرک به عنوان یک گزینه اختیاری در تمام نسخه‌هاست. نیسان این سیستم را «AWD هوشمند» نام گذاری کرده که دارای نرم‌افزار جدید و تنظیمات کنترل دینامیک خودرو است. عملکرد این سیستم به گونه‌ای است که خودرو در بیشتر مواقع با دیفرانسیل جلو حرکت می‌کند و تنها زمانی که لغزش تشخیص داده شود، نیرو به چرخ‌های عقب ارسال می‌شود. در این مدل، حالت Snow Mode به‌طور مداوم گشتاور را به چرخ‌های عقب ارسال می‌کند و در تمام سرعت‌ها فعال است. این قابلیت سبب می‌شود خودرو در جاده‌های لغزنده عملکرد بهتری داشته باشد و احساس پایداری بیشتری منتقل کند.

خودروهای وارداتی شامل دستورالعمل تنظیم بازار نمی‌شوند!

گرانی ۳۵ میلیون تومانی شاهین بدون سانروف در بازار آزاد



احسان ناصرپلی
e.naser@autoworld.ir

شورای رقابت خودروهای وارداتی را از شمول دستورالعمل تنظیم بازار خارج و قیمت‌گذاری خودروهای خارجی را آزاد اعلام کرد. قیمت‌گذاری دستوری موجب رانت و دوترخی شدن قیمت محصولات وارداتی شده بود. حالا واردکنندگان در تعیین قیمت و شرایط فروش، آزادی عمل دارند که می‌تواند به برابری شدن بازار منجر شود. پیش از این، قیمت وارداتی‌ها بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا بود؛ اما پس از آزادسازی واردات در ۱۴۰۱، شورای رقابت مرجع تعیین قیمت شد.

اعضای شورای رقابت در جلسه سه‌شنبه هفته گذشته خود دستورالعمل تنظیم بازار خودرو و سواری را اصلاح کردند؛ دستورالعملی که تمام خودروهای سواری داخلی، مونتاژی و وارداتی را در بر می‌گرفت. بر اساس این مصوبه، عرضه‌کنندگان خودرو ملزم به رعایت شروط زیادی برای فروش محصولاتشان بودند و در این بین، اختیار قیمت‌گذاری و فروش به وزارت صنعت، معدن و تجارت سپرده شد.

حالا شورای رقابت با گذشت حدود ۳ سال از آزادی واردات خودرو (پس از ممنوعیت ۴ ساله) در مصوبه‌های جدید، خودروهای وارداتی را از ذیل دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری خارج کرد. این مصوبه شورای رقابت به معنای مستثنی شدن خودروهای وارداتی از دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری است؛ به نحوی که عملاً قیمت این خودروها در بازار تعیین خواهد شد. شورای رقابت پیش از این، خودروهای برقی وارداتی را از شمول دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری خارج کرد و حالا این «آزادی» را به کل خودروهای وارداتی تعمیم داده است.

پس از آن که شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا در اردیبهشت ۱۴۰۱ با تمدید نکردن ممنوعیت واردات خودرو برای سال پنجم واردات را آزاد کرد، وزارت صنعت موظف به تدوین و اعلام آیین‌نامه اجرایی آن شد. بیش از ۴ ماه طول کشید تا وزارت صنعت آیین‌نامه اولیه را اعلام کرد تا واردات خودرو به کشور پس از وقفه‌ای ۴ ساله از سر گرفته شود. پس از فراهم شدن مقدمات، اوایل دی ماه ۱۴۰۱ نخستین محموله خودروهای خارجی در دور جدید وارد کشور شد. کمی بعد در اواسط بهمن و در شرایطی که هنوز هیچ خودرو وارداتی جدیدی عرضه نشده بود، شورای رقابت دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری را مصوب و وارداتی‌ها را نیز مشمول آن کرد. از جمله مهم‌ترین شروط این دستورالعمل، تعیین دستوری قیمت و الزام



فروش در سامانه مدنظر وزارت صمت بود.

در بند یک ماده ۳ دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری آمده بود: «مبنای تنظیم قیمت خودرو بر اساس ضوابط قیمت‌گذاری مصوب هیات تعیین و تثبیت قیمت‌هاست که توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان محاسبه می‌شود. نتایج محاسبات (که از کار گروه خودرو ارائه و به تصویب شورای رقابت می‌رسد و لازم‌الاجراست)». همچنین در بند ۵ ماده ۵ دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری (شرایط طرف عرضه) آمده بود: «عرضه‌کنندگان خودرو از طریق سامانه یکپارچه فروش نسبت به ثبت‌نام و فروش اقدام می‌کنند». با توجه به این دو بند، واردکنندگان خودرو با رویه‌ای جدید در قیمت‌گذاری و فروش محصولاتشان مواجه شدند؛ حال آن‌که در گذشته (پیش از ممنوعیت واردات خودرو در اردیبهشت ۱۳۹۷) در تعیین قیمت و فروش محصولاتشان آزاد بودند.

حالا با توجه به اصلاحیه شورای رقابت، واردکنندگان خودرو دیگر مشمول هیچ‌یک از بندهای دستورالعمل ابتدایی تنظیم بازار خودرو سواری (مصوبه مربوط به جلسه شماره ۵۴۳ شورای رقابت) نیستند. با این حساب، واردکنندگان خودرو عملاً ملزم به عرضه محصولاتشان در سامانه یکپارچه عرضه نیستند. از طرفی، نظر به این که شورای رقابت از این پس دخالتی در قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی ندارد، سازمان حمایت (تعیین‌کننده فعلی قیمت خودروهای وارداتی) نیز دیگر مسئولیتی در این مورد نخواهد داشت و قیمت خودروهای مورد نظر در نظام عرضه و تقاضا تعیین می‌شود. دستوری که در قیمت و فروش خودروهای وارداتی، از همان ابتدا مورد انتقاد برخی کارشناسان و فعالان عرضه خودرو بود. به اعتقاد آن‌ها، سیاست دستوری، روح رقابت در بازار خودروهای وارداتی را بین برده؛ ضمن آن‌که با دوترخی کردن قیمت (قیمت در نمایندگی و قیمت در بازار آزاد) سبب گسترده شدن سفره رانت در این بازار شد. به عنوان مثال، خودرو کره‌ای که با قیمت کمتر از ۳ میلیارد و ۱۰۰

میلیون تومان در نمایندگی عرضه می‌شود، در بازار آزاد بالغ بر ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. یاب‌عنوان مثال یک خودرو ژاپنی که در نمایندگی کمتر از ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده، در بازار آزاد ۲.۳ میلیارد تومان بالاتر به فروش می‌رسد.

افزایش قیمت ۵۰ میلیونی هایما S5

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۳۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که قیمت شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳) با ۳۵ میلیون تومان افزایش به ۸۹۵ میلیون تومان، سه‌پند تیپ S (۱۴۰۳) با ۳۴ میلیون تومان افزایش به ۵۸۷ میلیون تومان، دنا تومات آپشنال (۱۴۰۳) با ۲۷ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۵۸ میلیون تومان، سورن پلاس با مانیتور بدون رنگ (۱۴۰۳) با ۲۷ میلیون تومان افزایش به ۸۸۵ میلیون تومان، کوئیک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۲۴ میلیون تومان افزایش به ۵۱۲ میلیون تومان و کوئیک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۲۳ میلیون تومان افزایش به ۵۱۸ میلیون تومان رسید. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S5 جدید (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۲۵ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۴۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

در گروه خودروهای وارداتی تنها شاهد رشد قیمت ۵۰ میلیون تومانی یک مدل خودرو بودیم، جایی که تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد.

ایتالیایی Italian

بزرگ‌ترین پیش‌ران تاریخ!

در سال ۱۹۰۹، فیات که تنها یک دهه از آغاز فعالیتش در خودروسازی می‌گذشت، تصمیم به ساخت خودرویی گرفت که رکورد سرعت زمینی را بشکند و بتواند رکورد آن زمان یعنی بلیتزن بنز را مغلوب کند. بدین ترتیب، مهندسان فیات تمام تلاش خود را به کار گرفتند و خودرویی را ساختند که هر چند رسماً S76 نام داشت، اما به هیولای تورین شهرت یافت. فیات برای این که معجزه را بخواند، بزرگ‌ترین پیش‌ران‌های را ساخت که تاکنون روی یک خودرو نصب شده است. این داستان در نوامبر سال ۱۹۰۹ آغاز شد؛ یعنی زمانی که «ویکتور



همری» فرانسوی با دست‌پایی به سرعت ۲۰۲ کیلومتر بر ساعت با خودرو بلیتزن بنز در پیست بروکلند انگلستان، رکورد سرعت زمینی را شکست. بلیتزن بنز از یک پیش‌ران عظیم ۲۱۵ لیتری ۴ سیلندر استفاده می‌کرد که ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و نزدیک به ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور داشت. ایتالیایی‌ها تصمیم به ساخت خودرویی گرفتند که بتواند بنز را مغلوب کند. به این منظور، در حالی که بنز از موتور عظیم ۲۱۵ لیتری استفاده می‌کرد، فیات تصمیم به ساخت پیش‌ران‌های حتی بزرگ‌تر با حجم ۲۸۵ لیتر گرفت که ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت بیشتری را نسبت به رقیب آلمانی برای شکستن رکورد سرعت بهار مغان آورد. مهندسان فیات از معماری اولیه موتور S74 بهره بردند و اندازه تمام قطعات را دو برابر کردند. نتیجه یک نیروگاه عظیم ۲۷۴ لیتری ۴ سیلندر بود که ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد؛ یعنی رقمی که ۱۰۰ اسب‌بخار از بنز بیشتر بود. این پیش‌ران گشتاور خیره‌کننده ۲۷۰۰ نیوتون متری داشت و در هر صد کیلومتر نزدیک به ۶۰ لیتر بنزین مصرف می‌کرد؛ از S76 با این موتور دو دستگاه ساخته شد.



آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته ام-استب ترونیک و با هماهنگی سامانه X-Drive به چهار چرخ منتقل می‌شود. این خودرو با توجه به وزن خالص ۱۷۶۵ کیلوگرم می‌تواند ظرف ۳.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست‌یابی کند. همچنین حداکثر سرعت M3 CS به ۲۰۲ کیلومتر بر ساعت می‌رسد تا یکی از سریع‌ترین سوپر سدان‌های جهان باشد. با موتور M3 CS مدل ۲۰۲۵ با کیت ام پرفورمنس ارزشی برابر با ۱۱۵ هزار و ۷۰۰ دلار دارد.

با موتور M3 همواره جزو سوپر سدان‌هایی بوده که در فهرست سریع‌ترین و قوی‌ترین سدان‌های جهان قرار داشته است. این خودرو از نظر طراحی به لطف خطوط شارپ و روی بدنه، استایل نافذ و اسپرتی دارد. قوی‌ترین نسخه M3 موسوم به CS است که زیر کاپوت کشیده خود همچنان موتور ۶ سیلندر خطی به حجم ۲ لیتر را جا داده است. این موتور موسوم به S58B30 است که حداکثر می‌تواند ۱۵۴ اسب بخار قدرت را در دور ۶۲۰۰ آرپی ام و حداکثر ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴۵۰۰ آرپی ام فراهم



قوی‌ترین نسخه
بامو «M3»

۵ دلیل برای خرید سوناتا هیبریدی «پاکرو»

چرا سدان محبوب «هیوندای» ارزنده است؟



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

هیوندای سوناتا از جمله محبوب‌ترین و موفق‌ترین سدان‌های خانوادگی میان‌سایز در بازارهای جهانی است. این سدان در بازار خودرو کشورمان نیز از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. سوناتا هیبرید در دسته خودروهای پاک ایمن بازار داخلی قرار می‌گیرد که شرکت پاکرو اخیراً نسخه‌های ۲۰۱۹ آن را عرضه کرده است. در ادامه شما را با پنج دلیل برای خرید هیوندای سوناتا هیبرید آشنا خواهیم کرد.

خوش دست و دسته‌دنده اسپرت، رانندگی بسیار هیجان‌انگیزی را در اختیار راننده قرار می‌دهد. طراحی سقف پانورامیک نیز فضای داخلی را بسیار دلنشین جلوه می‌دهد. جالب است بدانید که استفاده از پلاستیک نرم Soft Touch، چرم با کیفیت و دکوراتیو خوب، فضای کاملاً لوکسی را برای سرنشینان این خودرو فراهم آورده است. از سوی دیگر کیفیت و دقت در مونتاژ به حدی بالاست که برخلاف برخی چینی‌های حاضر در بازار ایران، این خودرو از کیفیت بالایی برخوردار است. همین عامل سبب شده است کابین کاملاً ایزوله و فاقد هرگونه سروصدا و صدایی به سرنشینان هدیه شود. در بخش امکانات رفاهی و ایمنی، این خودرو به‌فهرستی طولانی از آپشن‌ها مجهز است که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: ۶ ایربگ، ۱۰ نقطه‌ای، کروک کنترل تطبیقی، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم کنترل فواصل، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی آغاز حرکت در سرپلای‌ها، سیستم کنترل حرکت در سرپلای، دوربین دید عقب، سنسور باران، سنسور پارک، چراغ‌های LED، سقف پانورامیک، گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها، ترمیم مارون، ترمز پارک برقی، اتوهلد، آینه‌میبانی الکتروکرومیک، شارژر وایرلس گوشی هوشمند، سیستم صوتی اینفینیتی و سیستم تهویه مطبوع دوگانه با درجه‌های مجزا برای سرنشینان عقب.

طراحی اسپرت برای یک خودرو هیبرید



هیوندای سوناتا هیبریدی پاکرو در حقیقت نسخه فیس لیفت نسل هفتم این خودرو، موسوم به LF است. تمام سوناتاهای هیبرید پاکرو نسخه GLS پلاس هستند که نسخه فول آپشن این سدان به‌شمار می‌رود. از نظر طراحی سوناتا هیبرید بسیار جوان‌پسند و اسپرت است. ستون C کشیده، فرمت خمیده سقف که حالت کوپه‌فستبک ایجاد کرده و استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی، کاراکتر نافذ و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. در نمای جلو این سدان، شاهد طراحی چراغ‌های کشیده‌ای هستیم که در امتداد آن‌ها، جلو پنجره به‌اصطلاح آشنایی طراحی شده است. این ویژگی‌ها در کنار ورودی‌های درون‌سپر و خطوط تیز روی کاپوت، چهره جسورانه و پویایی به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب به‌لطف چراغ‌های کشیده با گرافیک LED و یک حجم‌پردازی نسبتاً خاص و نوشته سوناتا روی در صندوق عقب، شاهد نمای بسیار زیبا و جذابی از این سدان هستیم. سوناتا هیبریدهای پاکرو در نسخه GLS پلاس در سه رنگ مشکی، طوسی و سفید صدفی در دسترس است. نکته بسیار مهم در مورد این خودرو، کیفیت بسیار بالای رنگ بدنه آن است که آن را از تمام خودروهای چینی بازار متمایز می‌سازد. از نظر کلیت طراحی، شاهد یک سدان اسپرت هیبرید هستیم که نیازهای اسپرت‌دوستان را برطرف می‌سازد. جالب است بدانید که تمام سوناتا هیبریدی‌های پاکرو ساخت خط تولید هیوندای کره بوده که همین امر سبب شده است فاصله (گپ) بین قطعات بدنه استاندارد و بسیار دقیق باشد. این روزها در برخی خودروهای چینی شاهد اختلاف و فاصله میان قطعات بدنه نسبت به یکدیگر هستیم.

کیفیت سواری و ضریب ایمنی بالا



سیستم تعلیق هیوندای سوناتا هیبرید نسل هفتم فیس لیفت در محور جلو مک‌فرسون به‌همراه طبق‌های پهنه‌سازی شده بوده و در محور عقب دارای ساختار مولتی‌لینک است. این ساختار سیستم تعلیق در کنار سایز تایرهای ۲۱۵/۵۵/۱۷ اینچی آلومینیومی، سواری بسیار نرم و دلچسپی را به سرنشینان هدیه می‌دهد. در حقیقت به‌لطف ایجاد چنین ساختاری، شاهد سواری نرم و باکیفیت سوناتا هستیم. از طرفی به‌لطف توزیع وزن میان دو محور جلو و عقب و مرکز ثقل نسبتاً بالا، هندلینگ این سدان به‌کمک فرمان برقی عملکرد بسیار خوبی دارد. ناگفته نماند که یکی دیگر از دلایل برتری سوناتا هیبریدهای پاکرو، رتبه‌ایمنی آن است. موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS در سال ۲۰۱۸ میلادی نسخه GLS پلاس را مورد ارزیابی قرار داده و در تمام تست‌های تصادف از جلو، نیمه‌روبه‌رو، جانبی، سقف و واژگونی این خودرو توانست امتیاز خوب یا Good را کسب کرده و بر این اساس به‌رتبه ایمنی Top Safety Pick+ دست‌یابد تا به‌عنوان ایمن‌ترین خودرو در کلاس خود شناخته شود.

کره‌ای بودن، مهربی بر خاص بودن سوناتا پاکرو

این روزها شاهد ورود خودروهای وارداتی زاپنی و کره‌ای مونتاژ چین به کشور هستیم. این مساله برای آن دسته از مشتریانی که به‌اصالت و کیفیت خودرو اهمیت می‌دهند، بسیار مورد توجه قرار دارد. بر این اساس تمام نسخه‌های هیوندای سوناتا هیبرید شرکت پاکرو، ساخت هیوندای کره بوده و از همه مهم‌تر، این سدان سفارش ایران است. در حقیقت این خودروها آخرین نسخه‌های باکیفیت از هیوندای به‌سفارش ایران هستند که با شرایط سوختی و جوی کشورمان کالبره (سازگار) شده‌اند تا کم‌ترین میزان استهلاک و خرابی را داشته باشند. بر این اساس با نگاهی تیزبینانه به‌بدنه این خودرو هیچ تلورانس یا گپیی در آن مشاهده نمی‌کنیم. همچنین کیفیت رنگ خودرو نیز بسیار بالا بوده که این دو مولفه سبب برتری این خودرو می‌شود. از سوی دیگر کیفیت ساخت داشبورد و مونتاژ قطعات داخلی به حدی عالی است که این خودرو در سطح یک خودرو نیمه‌لوکس آلمانی قرار می‌گیرد. همچنین خدمات پس از فروش عالی که به‌مشتریان ارائه می‌شود، از مهم‌ترین عوامل موفقیت این سدان در بازار ایران است. شبکه خدمات پس از فروش و تامین به‌موقع قطعات، سبب شده است این سدان محبوب کره‌ای بیش از گذشته در بازار خودرویی کشور محبوب باشد.

موتور کم‌استهلاک و سازگار با شرایط سوختی کشور



هیوندای سوناتا هیبرید نسل هفتم فیس لیفت از پیش‌راننده پرتوان هیبرید بهره می‌برد. بر این اساس، قلب تپنده بنزینی این خودرو را یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری اتومبیلریک تشکیل می‌دهد. این موتور موسوم به NU بوده و بسیار با شرایط سوختی و جوی ایران سازگار است. همین مساله سبب شده است سوناتا هیبرید، جزو کم‌استهلاک‌ترین خودروهای بازار کشورمان باشد. یک موتور الکتریکی پرتوان با پیش‌راننده داخلی هماهنگ شده تا به‌صورت ترکیبی ۲۰۲ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این موتور الکتریکی ۳۸ کیلوواتی (۵۰.۹ اسب‌بخاری) راندمان بالایی را ایجاد می‌کند. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک اتوماتیک، وظیفه انتقال قدرت به‌چرخ‌های جلو را برعهده دارد. این گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به‌لطف پروگرامینگ جدید و ساختاری که دارد، تعویض دنده‌ها را به‌تر می‌و بسیار دقیق انجام می‌دهد. همچنین جالب است بدانید که به‌لطف سفارش‌گذاری پاکرو در هیوندای، قوای محرکه سوناتا هیبرید بسیار با شرایط سوختی و جوی کشور سازگار بوده و هزینه نگهداری بسیار پایینی دارد. از سوی دیگر این خودرو از گارانتی پنج‌ساله برخوردار است که این مهم سبب برتری سوناتا هیبرید نسبت به سایر رقبای خود در بازار ایران می‌شود. در بخش خدمات پس از فروش، پاکرو خدمات مناسب و باکیفیتی ارائه می‌کند و همین مهم سبب اطمینان خاطر مشتریان این خودرو می‌شود. پیش‌راننده و گیربکس سوناتاهای پاکرو با شرایط جوی ایران سازگار هستند و همین ویژگی، این خودرو را به یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید تبدیل می‌کند. این خودرو در بلندمدت هزینه نگهداری بسیار پایینی داشته و از استهلاک کمی هم برخوردار است. همین موضوع سبب برتری سوناتا هیبرید پاکرو نسبت به هم‌کلاس‌های خود در بازار ایران می‌شود.

کیفیت بالای ساخت قطعات و کابین



با ورود به کابین سوناتا هیبریدهای ۲۰۱۹ پاکرو، شاهد یک سبک طراحی بسیار جذاب و به‌روز هستیم که ترمیم مارون، جذابیت آن را دوچندان می‌کند. نکته مهم درباره کابین این سدان محبوب خانوادگی هیوندای، حفظ کیفیت چرم و متریل داخلی است که پس از طی مدت‌زمان ترخیص از گمرک، همچنان کیفیت ساخت خود را حفظ کرده است. کلاستر با ترکیبی از سبک آنالوگ-دیجیتال و وجود یک نمایشگر ۷ اینچی در بخش میانی داشبورد به‌همراه تنظیمات الکترونیکی پنل سیستم تهویه مطبوع، فضای مدرنی را در کابین این خودرو فراهم آورده است. طراحی غریب‌گرم‌مان



خواب کامیون هادر بنادر



رئیس سازمان راهداری کشور گفت: «در حال حاضر واردات کامیون انجام می‌شود، اما اسقاط نه. این امر باعث رشد تعداد کامیون‌ها و افزایش خواب کامیون‌ها در بنادر شده و نارضایتی راننده‌ها را در پی داشته است.» رضا کبیری با بیان این که تعداد کامیون‌ها در کشور زیاد است، افزود: «در این چند سسال بیش از ۳۰ هزار کشته به کشور وارد و به ناوگان اضافه شده است، اما کمتر از این عدد اسقاطی داشتیم.» وی ادامه داد: «شرایط اسقاط در کشور بر اساس قوانین به نوعی تنظیم شده است که یک کشته وارد می‌شود، ولی کشته فرسوده دیگر اسقاط نمی‌شود. بنابراین هر چه وارد شده، صرفاً

بر شمار ناوگان اضافه شده و تعداد را بدون اسقاط و با احتساب فرسوده‌ها، صرفاً بالا برده است.» رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اضافه کرد: «در این قسمت کمیودی نداریم، بلکه ناترازی در تعداد کامیون اتفاق افتاده است. بنابراین باید حتماً به ازای یک دستگاه کامیون که وارد می‌کنیم، یک تا دو برابر، اسقاط کامیون فرسوده داشته باشیم تا سن ناوگان کاهش و بهره‌وری افزایش یابد.» وی تصریح کرد: «متأسفانه قوانینی که برای نوسازی ناوگان در سال‌های قبل مصوب شده، اسقاط را به عنوان شرط الزامی قرار نداده است.»

تعداد کامیون‌ها بدون برنامه‌ریزی برای مدیریت بار، به کاهش کرایه‌های حمل‌ونقل منتهی شده است. این کاهش درآمد، فعالیت در این حوزه را برای رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل غیراقتصادی کرده و انگیزه نوسازی ناوگان را کاهش داده است.

ریشه ناترازی در واردات و خروج فرسوده کجاست؟

ریشه‌های این ناترازی را می‌توان در چند عامل کلیدی جست‌وجو کرد. نخست، سیاست‌گذاری ناکارآمد در حوزه نوسازی ناوگان است. قوانین فعلی که الزام اسقاط کامیون‌های فرسوده را به عنوان پیش شرط واردات کامیون‌های جدید نادیده می‌گیرند، زمینه‌ساز افزایش بی‌رویه ناوگان شده‌اند. همچنین مشکلات مالی و اقتصادی رانندگان ریشه دیگر این ناترازی است. هزینه بالای خرید کامیون‌های جدید و نبود تسهیلات کافی، بسیاری از رانندگان را از مشارکت در طرح‌های نوسازی باز داشته است. سوم، ضعف در مدیریت ناوگان و تخصیص بار است؛ نبود سامانه‌های هوشمند و یکپارچه برای توزیع بار، به تشدید ناترازی و افزایش زمان انتظار منجر شده است.

راهکارهای رفع ناترازی: از اصلاح قوانین تا بهره‌گیری از فناوری‌های روز

برای رفع ناترازی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، مجموعه‌ای از اقدامات سیاستی، مالی و فناورانه لازم است. اصلاح قوانین نوسازی ناوگان در این مسیر لازم است و ضروری است که ورود هر کامیون جدید به ناوگان، مشروط به اسقاط حداقل یک یا دو کامیون فرسوده شود. این سیاست می‌تواند به تدریج تعداد کامیون‌های فرسوده را کاهش داده و میانگین سنی ناوگان را بهبود بخشد.

تجربه‌های کشورهایی مانند ترکیه نشان می‌دهد که چنین سیاستی می‌تواند به تعادل در ناوگان و افزایش بهره‌وری منتج شود. ارائه تسهیلات مالی و مشوق‌های اقتصادی نیز می‌تواند دیگر راهکار حل این مشکل باشد. دولت می‌تواند با ارائه وام‌های کم‌بهره، بارانه برای اسقاط کامیون‌های فرسوده و تخفیف مالیاتی برای رانندگان و شرکت‌هایی که در طرح‌های نوسازی مشارکت می‌کنند، انگیزه لازم را برای جایگزینی خودروهایی قدیمی ایجاد کند. به عنوان مثال، اگر هزینه یک کامیون جدید حدود ۳ میلیارد تومان باشد، تسهیلات ۸ ساله با بازپرداخت از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت می‌تواند این بار مالی را برای رانندگان قابل تحمل کند. بهره‌گیری از فناوری و مدیریت هوشمند ناوگان نیز می‌تواند گام موثری در این مسیر باشد. استفاده از سامانه‌های مدیریت ناوگان مبتنی بر GPS و اینترنت اشیا (IoT) می‌تواند توزیع بار را بهینه کرده و از خواب کامیون‌ها جلوگیری کند. این سامانه‌ها با ردیابی لحظه‌ای کامیون‌ها و تحلیل داده‌ها، امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر و کاهش زمان انتظار را فراهم می‌کنند. تقویت زیرساخت‌ها و حمایت از تولید داخلی نیز می‌تواند کمک کننده باشد. افزایش ظرفیت تولید کامیون‌های داخلی با فناوری‌های به‌روز و کاهش وابستگی به واردات، می‌تواند هزینه‌های نوسازی را کاهش دهد. در عین حال، تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای و بنادر برای کاهش زمان انتظار و بهبود جریان ترافیک ضروری است.

در نهایت، حل این معضل نیازمند هماهنگی میان نهادهای دولتی، بخش خصوصی و فعالان صنعت حمل‌ونقل است تا سیاستی جامع و پایدار برای آینده این بخش حیاتی اقتصاد ایران تدوین شود.

فرسوده‌هایی که قصد رفتن از ناوگان تجاری ندارند

ناترازی در واردات و اسقاط ناوگان حمل‌ونقل باری جاده‌ای ایران

کامیون‌هایی با عمر بیش از ۴۰ سال همچنان در جاده‌ها تردد می‌کنند که این موضوع بهره‌وری کل ناوگان را تحت تاثیر قرار داده است

می‌دهد کامیون‌های جدید بدون الزام به اسقاط کامیون‌های فرسوده وارد ناوگان شوند، به جای حل مشکل ابعاد جدیدی به آن افزوده است.

یکی از نمودهای بارز این ناترازی، افزایش زمان خواب کامیون‌ها در بنادر به‌ویژه بندر عباس است. رانندگان به دلیل افزایش تعداد کامیون‌ها و نبود برنامه‌ریزی دقیق برای تخصیص بار، مدت زمان بیشتری را در انتظار بارگیری سپری می‌کنند. این مساله نه تنها درآمد رانندگان را کاهش داده، بلکه نارضایتی گسترده‌ای را در میان این قشر ایجاد کرده است. از سوی دیگر، فرسودگی ناوگان همچنان به عنوان یک معضل اساسی باقی مانده است. گزارش‌ها حاکی از آن بوده که بیش از ۱۶۹ هزار کامیون و کشته فرسوده در حال حاضر در جاده‌های کشور فعال هستند که این تعداد، حدود ۴۴ درصد از کل ناوگان جاده‌ای (۳۸۷ هزار دستگاه) را تشکیل می‌دهد. این آمار نشان‌دهنده عمق بحران فرسودگی و ناکارآمدی سیاست‌های نوسازی است.

ناترازی ناوگان چه پیامدهایی را در پی دارد؟

ناترازی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای پیامدهای متعددی را به دنبال دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به کاهش بهره‌وری و افزایش خواب کامیون‌ها اشاره کرد. افزایش تعداد کامیون‌ها بدون مدیریت صحیح عرضه و تقاضا، فرصت‌های بارگیری را کاهش و زمان انتظار رانندگان را افزایش داده است. این وضعیت به‌ویژه در بنادر کلیدی مانند بندر عباس مشهود است، جایی که برخی مواقع رانندگان روزها در انتظار بار می‌مانند. این کاهش بهره‌وری نه تنها به ضرر رانندگان است، بلکه هزینه‌های اضافی را به تجار و تامین‌کنندگان می‌کشد. از سوی دیگر، افزایش میانگین سنی ناوگان پیامد دیگر ناترازی در عرضه مدل‌های جدید و خروج فرسوده‌هاست. در حالی که هدف از ورود کامیون‌های جدید، کاهش میانگین سنی ناوگان و بهبود کارایی آن است، عدم اسقاط کامیون‌های فرسوده این هدف را خنثی کرده است. کامیون‌هایی با عمر بیش از ۴۰ سال همچنان در جاده‌ها تردد می‌کنند که این موضوع بهره‌وری کل ناوگان را تحت تاثیر قرار داده است. آثار زیست‌محیطی و مصرف سوخت بالا از دیگر پیامدهای این وضعیت است. کامیون‌های فرسوده به دلیل استفاده از فناوری‌های قدیمی، مصرف سوختی تقریباً دو برابر کامیون‌های جدید دارند و آلاینده‌های بیشتری تولید می‌کنند. با توجه به این که بخش قابل توجهی از آلودگی هوادر کلان‌شهرها به تردد این خودروهانسیب داده می‌شود، تداوم حضور ناوگان، تلاش‌ها برای بهبود کیفیت هوای این اثر کرده است. همچنین عدم تعادل در عرضه و تقاضا، کاهش صرفه اقتصادی را به همراه دارد. افزایش بی‌رویه

ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران به عنوان یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد کشور، نقش حیاتی در جابه‌جایی کالاها و تامین نیازهای داخلی و بین‌المللی ایفا می‌کند. با این حال، سال‌هاست که این بخش با چالش‌های ساختاری و سیاستی مواجه است که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ناترازی در عرضه و تقاضای کامیون‌ها، فرسودگی ناوگان و نبود برنامه جامع برای نوسازی اشاره کرد. ناترازی در این حوزه نه تنها بهره‌وری ناوگان را کاهش داده، بلکه پیامدهای اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی گسترده‌ای را به دنبال داشته است. ناترازی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران نتیجه ترکیبی از سیاست‌گذاری ناکارآمد، ضعف در مدیریت ناوگان و محدودیت‌های مالی است. این وضعیت نه تنها بهره‌وری ناوگان را کاهش داده، بلکه پیامدهای منفی زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی را به دنبال داشته است. اگر چه ورود کامیون‌های جدید گامی در جهت نوسازی ناوگان بوده، اما بدون اسقاط هم‌زمان کامیون‌های فرسوده، این اقدام به مشکلات جدیدی از جمله کاهش درآمد رانندگان و افزایش آلودگی منجر شده است. برای برون‌رفت از این بحران، اصلاح قوانین اسقاط، ارائه مشوق‌های مالی و استفاده از فناوری‌های نوین مدیریت ناوگان ضروری است. این اقدامات نه تنها می‌تواند تعادل را به ناوگان جاده‌ای بازگرداند، بلکه به بهبود شاخص‌های زیست‌محیطی، افزایش ایمنی جاده‌ها و ارتقای وضعیت معیشتی رانندگان کمک خواهند کرد.



فرانک آفاصنی

faghasafi@autoworld.ir

ایجاد ناترازی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای

ناترازی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران ریشه در عدم توازن میان ورود کامیون‌های جدید و خروج کامیون‌های فرسوده دارد. به گفته رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در سال‌های اخیر بیش از ۳۰ هزار کشته جدید وارد کشور شده، اما تعداد کامیون‌های اسقاطی به مراتب کمتر از این میزان بوده است. این عدم تعادل باعث شده است که تعداد کامیون‌های فعال در جاده‌ها افزایش یابد، اما این افزایش به بهبود کیفیت خدمات یا کاهش میانگین سنی ناوگان منجر نشود. در واقع، سیاست فعلی که اجازه



پیکاب در کشور مونتاژ و راهی بازار شوند و مطابق با گزارش‌ها، به‌زودی مدل‌های وارداتی پیکاب نیز متعلق به برندهای کره‌ای و ژاپنی در بازار کشور عرضه خواهند شد.

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، بازار پیکاب کشور طی سال جاری نسبتاً پررونق بوده و حدود ۱۸۰ هزار نفر مشتری محصولات این سگمنت بوده‌اند. این موضوع به‌خودی خود سبب شده است مدل‌های جدیدی از



پیکاب‌های جدید در راه بازار

تحلیل analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

نتایج آخرین قرعه‌کشی سال چه زمانی اعلام می‌شود؟

مانند تا هم نتایج قرعه‌کشی اعلام شود و هم مشخص شود که آیا در آینده نزدیک امکان ثبت‌نام اولیه برای برندگان فراهم خواهد شد یا خیر؟

طبق روال، باید نتایج آن روز شنبه (دبروز) اعلام می‌شد. اما تا لحظه درج این خبر (آخرین ساعات روز شنبه) نتایج این دور از قرعه‌کشی اعلام نشده. حال باید منتظر

در حالی مطابق با اعلام مسئولین سامانه قرعه‌کشی خودروهای وارداتی، آخرین دور این مراسم طی سال جاری روز پنجشنبه هفته گذشته برگزار شد که

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۳)	۶۴۰	یک میلیارد و ۸۹۰	۵	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۳)	۵۶۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۳)	۹۷۰	یک میلیارد و ۸۴۵	۱۵	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۳)	۳۵۰	۲ میلیارد و ۵۸۰	۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۴۰	۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۲۰	۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	۳ میلیارد و ۶۶۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	۲ میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	۲ میلیارد و ۸۲۵	۲۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	یک میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۳)	۲۶۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۵۰	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۸۹۵	۲۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	یک میلیارد و ۲۶۰	۳۰	▲
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۱۲۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۱۴	۴۹۵	۵	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۲	۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۲	۰	▲
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۲۸	۲	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۹۵	۲	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۵۰۶	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۵۱۲	۲۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۵۱۸	۲۳	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۲	۵	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۵	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۸۷	۳۴	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۳)	۵۲۴	۶۷۲	۴	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۹۷	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۸۹۵	۳۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۵	۱۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۹۷۸	۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵۶	۳	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۸۰	۶	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۰۴	۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۳۵	۰	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۰	۳	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۹۵	۰	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۸۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۹۱	۷۷۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۵۶	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۷۶	۹۶۰	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۲۴	۰	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۰	۹۴۵	۹	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۷۲۱	یک میلیارد و ۱۲	۵	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۵۵	۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۵۸	۲۷	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۶۱۶	۷۲۶	۷	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۸۸۵	۲۷	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۹۱۴	۱۱	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۵۴	۸۷۷	۶	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۴	۱۴	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۷۰	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۷۷۶	۹۴۷	۴	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۵	۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۳)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۸۵	۱۰	▲
ری ر (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۱	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۵۳	۵	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۳۵	۵	▲
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۲۷	۵	▲

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 ۲۵۰	۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۷۷۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
کیاسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۸۳۰	۵ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
کیاسلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
کیاسونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جتا V7S (۲۰۲۳)	۷۲۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲۵۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
نیسان سیلفی 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 ۴۸۰	۰	▲
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۱۸۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
ونوسیا DD-1 V Online (۲۰۲۴)	۳۱۴	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	▲



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

SK ZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

کابین منحصر به فرد

با ورود به کابین CLA جدید و قرار گیری در پشت فرمان این فست بک کوپه جدید، شاهد طراحی ساده و مینیمال با انبوهی از المان‌های مدرن هستیم. یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای کلاستر (مقابل راننده)، یک نمایشگر ۱۴ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۴ اینچی در مقابل سرنشین جلو تعبیه شده است. این سه نمایشگر، زیر یک پنل شیشه‌ای قرار گرفته‌اند تا همان حس نمایشگرهای بسیار بزرگ مرسدس بنز (موسوم به هایپراسکرین) برای سرنشینان تداعی شود. جالب است بدانید که هر سه نمایشگر به صورت تخت طراحی شده‌اند. از طرفی، طراحی در پیچه‌های گرد در طرفین داشبورد، طراحی در پیچه مستطیل شکل در زیر نمایشگر میانی و کنسول شاور کابین CLA جدید، بسیار منحصر به فرد جلوه می‌کند. غریبک فرمان دی کات نسل جدید مرسدس بنز با دو پدال شیفتر و صندلی‌های اسپرت راننده و سرنشین جلو، هیجان بسیاری را در زمان رانندگی به وجود می‌آورند. همچنین طراحی ستون A کشیده، سقف پانورامیک و نورپردازی LED به همراه دکوراتیو کروم گلد (طلایی رنگ) فضای داخلی را بسیار لوکس و دلنشین جلوه می‌دهند. ناگفته نماند که کیفیت ساخت بخش‌های مختلف کابین در بالاترین سطح خود قرار دارد و از چرم ناپا نیز بهره گرفته است. همچنین طراحی رودری‌ها در بهترین حالت خود قرار دارد و کاملاً ارگونومیک بوده و طراحی جدید مرسدس بنز را به نمایش می‌گذارد. ناگفته نماند طراحی هدپل دیسپلی ۱۲.۲ اینچی و سیستم صوتی برمستر با ۱۶ بلندگو سفارشی، از دیگر جاذبه‌های فضای داخلی CLA جدید است. افزایش ۳۳ میلی‌متری طول خودرو و افزایش ۶۱ میلی‌متری فاصله محوری، فضای کاملاً راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. البته جالب است بدانید حجم صندوق عقب این خودرو ۴۰۵ لیتر بوده که فضای مناسبی را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد.

قلب‌های تپنده‌ای که دیگر بوی بنزین نمی‌دهند!

بر اساس آنچه کمپانی مرسدس بنز اعلام کرده است در نسخه پایه CLA شاهد نصب یک موتور چهار سیلندر خطی ۱.۵ لیتری مزین به فناوری‌های توربو و سیستم هیبرید متوسط MHEV هستیم. در حال حاضر کمپانی مرسدس بنز میزان قدرت و گشتاور خروجی از این پیش‌رانه را اعلام نکرده است اما سیستم انتقال قدرت آن یک گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک خواهد بود که قدرت و گشتاور را به واسطه سامانه فورماتیکلاکس، به چرخ‌های جلو یا چهار چرخ منتقل می‌کند. دو مدل تمام الکتریکی با نام‌های EQ CLA 350 4Matic و EQ CLA 250+ به بازار عرضه خواهد شد. در مدل EQ CLA 250+ شاهد نصب یک موتور الکتریکی پر توان در محور عقب با قدرت ۲۷۰ اسب بخار و گشتاور ۳۳۵ نیوتون‌متری هستیم. این در حالی است که در نسخه EQ CLA 350 4Matic شاهد نصب دو موتور پر توان الکتریکی، یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب هستیم که می‌توانند ۳۵۰ اسب بخار قدرت و ۵۱۵ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورند. جالب است بدانید مرسدس بنز در نسل سوم CLA (نسخه تمام الکتریکی) ثبت اختراعی را انجام داده است. ثبت اختراع و نوآوری جدید مرسدس بنز، استفاده از دو حالت شهری و بزرگراه است. به این معنا که گیربکس دو سرعته مدل‌های EQ CLA 250+ و EQ CLA 350 4Matic دارای دو حالت است؛ یک حالت برای رانندگی در شهر که حرکت خودرو با سرعت پایین و در بهینه‌ترین حالت ممکن انجام می‌شود و حالت دوم برای رانندگی در خارج از شهر و با سرعت بالاتر که در حالت اسپرت تر انجام می‌شود. EQ CLA 250+ تنها به ۶.۶ ثانیه زمان نیاز دارد که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. این خودرو برای به دست آوردن شتاب اولیه از حالت ایستاده تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت EQ CLA 350 4Matic تنها ۴.۷ ثانیه زمان نیاز دارد. تیم مهندسی مرسدس بنز از پکیج باتری‌های ۸۵ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی در دو مدل تمام الکتریکی CLA بهره گرفته‌اند. این خودرو در نسخه پایه EQ CLA 250+ حداکثر تا ۷۹۲ کیلومتر راطی می‌کند. در نسخه EQ CLA 350 4Matic این پیمایش به ۷۷۰ کیلومتر می‌رسد. همچنین ساختار باتری‌ها با معماری ۸۰۰ ولت است که با شارژر حداکثر ۳۲۵ کیلوواتی، برای رسیدن به ۸۵ درصد ظرفیت باتری‌ها تنها ۱۰ دقیقه زمان نیاز است. نسخه تمام الکتریکی نسل جدید CLA بر اساس برنامه‌ریزی مرسدس بنز تا سه ماه دیگر روی خط تولید خواهد رفت و ابتداءً در بازار ایالات متحده عرضه خواهد شد. در ادامه، نسخه بنزینی این خودرو نیز به تولید خواهد رسید و نخست به بازار ایالات متحده و پس از آن به اروپا خواهد آمد.

«CLA» جدید؛ جسور اما فانتزی

آیا سدان فست بک کوپه مرسدس بنز هیجان انگیز باقی می‌ماند؟



CLA همواره نماد یک سدان آیرودینامیک در دنیا بوده است. این سدان فست بک اشتوتگارتی سال ۲۰۱۳ میلادی با ضربی درگ ۰.۲۸ جزو بهترین خودروهای آیرودینامیک جهان بود. CLA کلاس به حدی موفق بود که سال ۲۰۱۹ میلادی نسل دوم آن به جهان معرفی شد. روز گذشته مرسدس بنز به صورت رسمی از نسل سوم این سدان فست بک کوپه رونمایی کرد. در ادامه نگاهی فنی به سومین نسل از CLA خواهیم انداخت.



طراحی زیبا و فانتزی بدنه

هوای عریض در پایین سپر جلو؛ چهره جسورانه و فانتزی به این سدان فست بک کوپه جذاب داده است. همچنین جلو پنجره با المان‌های کوچک ستاره مرسدس بنز طراحی شده که حالت جوان پسندی به این خودرو می‌دهد. در نمای عقب نیز شاهد طراحی چراغ‌هایی مشابه CLE کوپه هستیم که با یک نوار LED نسبتاً باریک، حالت پیوستگی ایجاد شده است. همچنین حجم پر داز نسبتاً خاص روی در صندوق عقب با مجموعه‌ای از تغییرات در دیفیوزر و سپر، چاشنی اسپرت این خودرو را بیشتر می‌کند. طراحی دستگیره‌های پنهان لمسی اشکل به سبک مرسدس بنز، خطوط تیز به همراه احجام سیال بدنه، طراحی ورودی هوا فعال در جلو و طراحی آیرودینامیک بیکره، ضربی درگ را در CLA جدید به عدد ۰.۲۱ می‌رساند. با وجود این ضربی، همچنان این سدان فست بک کوپه در فهرست آیرودینامیک‌ترین خودروها قرار می‌گیرد.

CLA جدید در مدل ۲۰۲۶ بر پایه و اساس پلتفرم جدید مرسدس بنز یعنی MMA شکل گرفته است. این سدان فست بک کوپه در نسل سوم خود یعنی C174 (تمام الکتریکی) و C178 (هیبرید متوسط)؛ مزین به زبان جدید طراحی مرسدس بنز است. این خودرو از نظر ابعاد و اندازه نیز با رشد قابل توجهی همراه بوده است. طول خودرو با ۲۳ میلی‌متر رشد به ۴۲۲۱ میلی‌متر و فاصله محوری آن با رشد ۶۱ میلی‌متری به ۲۷۸۹ میلی‌متر رسیده است. با نگاهی به پروفیل CLA جدید شاهد کاپوت نسبتاً کشیده، پشت کوتاه، سقف خمیده (حالت کوپه ماند) و ستون C کشیده هستیم. همچنین رینگ‌های ۱۸.۱۷ و ۱۹ اینچی و خطوط تیز روی بدنه به همراه احجام سیال، کاراکتر جذاب و اسپرتی به این سدان فست بک کوپه می‌بخشند. در نمای جلو شاهد چراغ کشیده‌ای مشابه قطره آب هستیم که نوار LED میان دو چراغ، نمای مدرنی به CLA جدید بخشیده است. همچنین جلو پنجره شش ضلعی باریک در جلوترین نقطه دماغه، لوگو بزرگ مرسدس بنز، ورودی‌های هوا درون سپر و یک ورودی

ساختار سیستم تعلیق

مهندسان مرسدس بنز برای CLA جدید در محور جلو از سیستم مک-فرسون استرات و در محور عقب از سیستم مولتی لینک (چند اتصال) بهره گرفته‌اند. این ساختار با توجه به رینگ‌های ۱۸.۱۷ و ۱۹ اینچی، کیفیت سواری را بهبود بخشیده است. همچنین به لطف مرکز ثقل پایین و توزیع وزن مناسب میان محور جلو و عقب، هندلینگ این خودرو فوق‌العاده است.

امکانات رفاهی و ایمنی

از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی مرسدس بنز CLA جدید می‌توان به ۹ ایربگ، سامانه فوق هوشمند رانندگی پیشرفته مبتنی بر سطح سه خودرو، سامانه فوق پیشرفته و هوشمند پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سامانه پیشرفته پارک خودکار با احتساب موقعیت یابی صحیح برای پارک، سامانه فوق پیشرفته پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده و دوچرخه‌سوار، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشرفته هشدار خواب‌آلودگی راننده، سیستم فوق پیشرفته کمکی حرکت خودرو و بین خطوط، سامانه آنلاین ترافیکی، دوربین ۵۴۰ درجه با کیفیت بالا FULL HD، قابلیت سه بعدی سازی خودرو و خودروهای اطراف روی نمایشگر، سامانه فوق پیشرفته راه‌اندازی خودرو از راه دور، هدپل دیسپلی نسل جدید، سیستم تهویه مطبوع سه منطقه‌ای با مکانیزم فیلتراسیون و کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم فوق پیشرفته کاهش نویز و صدا کابین برای راحتی بیشتر سرنشینان، شارژ وایرلس، صندلی راننده ۱۲ حالتی برقی و صندلی سرنشینان جلو ۸ حالتی برقی و غریبک فرمان نسل جدید به همراه گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها اشاره کرد.





۴ کشته و ۵ مجروح بر اثر ترکیدن لاستیک خودرو



رئیس پلیس راه استان خراسان جنوبی از یک فقره تصادف در محور نهبندان - بیرجند خبر داد و گفت: انحراف به چپ خودرو هیوندای سسوناتا به علت ترکیدن لاستیک ۴ فوتی و ۵ مصدوم بر جای گذاشت. به گزارش ایلتنا، سرهنگ محمدامیر کاظمی در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: ساعت ۲۳:۴۰ شب گذشته با اعلام مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ مینی بر وقوع حادثه رانندگی در محور «نهبندان - بیرجند» بلافاصله مأموران و نیروهای امدادی به محل حادثه اعزام شدند. وی بیان کرد: مأموران با حضور در محل حادثه مشاهده کردند یک دستگاه سواری هیوندای

سوناتا با یک سواری پژو ۴۰۵ که از بیرجند به سمت نهبندان در حال حرکت بوده؛ به صورت رخ‌به‌رخ برخورد کردند که بر اثر این حادثه ۴ نفر فوت کردند و ۵ نفر نیز مصدوم و با اورژانس به بیمارستان منتقل شدند. سرهنگ کاظمی با بیان این که علت تصادف توسط کارشناسان پلیس راه، انحراف به چپ هیوندای سوناتا به علت ترکیدن لاستیک تشخیص داده شده است، تصریح کرد: رانندگان با رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از هر گونه عجله و شتاب بی‌مورد پرهیز کنند تا شاهد اینگونه حوادث تلخ و ناگوار نباشیم.

از رانندگان درست برعکس این موضوع فکر می‌کنند و همواره تاجایی که امکان داشته باشد فشار باد تایر را افزایش می‌دهند. طبیعی است که این عادت غلط می‌تواند بسیار خطرناک باشد. یکی از نشانه‌هایی که روی دیواره تایر درج شده حداکثر فشار باد تایر است. در نگاه اول شاید با خود فکر کنید این عدد خیلی مهم نیست اما نادیده گرفتن آن می‌تواند تاثیر منفی بر کشش، استهلاک و سواری خودرو و بگذرد و حتی تایر در جاده بتر کند؛ بنابراین همواره توصیه می‌شود فشار باد تایر در محدوده مجاز توصیه شده قرار داشته باشد.

کارایی تایرهای چهارفصل در هر شرایط

تایرهای چهارفصل شاید یک راه‌حل جامع برای غلبه بر شرایط جاده به نظر برسند اما نام آن‌ها کمی غلط‌انداز است. قطعا تایرهای چهارفصل بهتر از تایرهای معمولی هستند اما به اندازه‌ای که فکر می‌کنید کارایی ندارند. این تایرها برای تحمل در برابر تغییرات عادی جاده‌ای که در هر فصل وجود دارند طراحی شده‌اند و در شرایطی همچون بارش شدید باران، بارش برف و سبک و جاده‌های خشک عملکرد مطلوبی را نشان می‌دهند؛ اما بسته به محل زندگی شاید نیازمند استفاده از تایرهای دیگری در فصول مختلف باشید چراکه تایرهای چهارفصل در فصول بسیار سرد سال و یا هوای بسیار گرم تابستان عملکرد خوبی ندارند.

سیستم کنترل فشار باد تایرها همیشه قابل اعتماد است

اکثر خودروهای امروزی با سیستم کنترل فشار باد تایر عرضه می‌شوند. اگرچه وجود این سیستم بسیار مفید است اما تکیه بیش از حد به آن می‌تواند نتایج فاجعه‌باری در پی داشته باشد. این سیستم کم بودن فشار باد تایر را به اطلاع راننده می‌رساند و اگرچه اکثر رانندگان باور دارند که این سیستم کاملا مطمئن است اما این طور نیست و معمولاً تنها زمانی هشدار می‌دهد که فشار باد تایر ۲۵ درصد کمتر از میزان توصیه شده باشد. در صورتی که مشغول حمل بارهای سنگین باشید یا در فواصل طولانی رانندگی کنید، گزارش دیر هنگام این سیستم می‌تواند خطرناک باشد. بهترین راه برای مقابله با این مشکل بررسی منظم فشار باد تایر است که بهتر است هر ماه یک‌بار صورت گیرد.

فقط تعویض یک یا دو تایر ضروری است

همه رانندگان با هزینه‌های زیاد تعویض تایر خودرو آشنا هستند و به همین خاطر برخی رانندگان به فکر تعویض یک یا دو تایر می‌افتند. چنین عملی در درازمدت می‌تواند عواقب زیادی در پی داشته باشد. تایرهای فعلی خودرو و شما استهلاک کمتری نسبت به تایر جدید خواهد داشت و بنابراین کشش و عملکرد کلی خودرو تغییر خواهد کرد که در برخی شرایط می‌تواند بسیار خطرناک باشد. بهترین کار این است که کل تایرها یکجا تعویض شوند تا مشکلات بعدی به وجود نیاید.

چرخاندن و تراز کردن تایرها درست نیست

یکی دیگر از باورهای نادرست درباره تایر خودرو به نچرخاندن و تراز کردن آن‌ها مربوط می‌شود. فرآیند تعویض تایر و بررسی فشار باد آن‌ها زمان‌بر است و بنابراین برخی رانندگان علاقه‌ای به چرخاندن و تراز کردن منظم تایرها ندارند. حتی برخی افراد فکر می‌کنند این کار ضروری نیست و بیشتر جنبه کلاهی‌داری و اخذ هزینه‌های اضافی را دارد اما این طور نیست و برای اینکه تایرها وضعیت مطلوب خود را حفظ کنند باید این کار را انجام داد. معمولاً توصیه می‌شود چرخاندن تایرها را هر ۱۰ تا ۱۵ هزار کیلومتر و بسته به نوع خودرو انجام دهید.

از سیستم «TPMS» تا خودروهایی که
به زاپاس مجهز نیستند

باورهای نادرست درباره تایر خودرو

اگرچه همه رانندگان به اهمیت تایرهای وسایل نقلیه واقف هستند اما برخی عادات نادرست هم وجود دارند که به تدریج از عمر تایرها می‌کاهند. اکثر این عادات به خاطر باورهای نادرستی به وجود آمده‌اند



که ریشه در گذشته دارند. این باورهای نادرست که می‌توانند از دوستان، اعضای خانواده و یا رسانه‌ها به ما رسیده باشند شاید در طولانی مدت تاثیر منفی بر تایر خودرو بگذارند. مشکل این گفته‌ها درباره تایر خودروها این است که درباره توانایی‌های آن اغراق کرده یا اینکه به‌طور کلی نیاز به سرویس و نگهداری تایر را رد می‌کنند. اگرچه تایر خودرو از متریال بادوام و مستحکم ساخته شده و می‌تواند در شرایط دشوار محیطی دوام بیاورد اما حتماً باید به نگهداری آن اهمیت داد. به منظور حفظ بهترین شرایط تایر، رانندگان باید همواره توصیه‌های درست را از افراد حرفه‌ای دریافت کنند. در ادامه به ۶ نمونه از رایج‌ترین باورهای نادرست درباره تایر خودروها اشاره کرده‌ایم.

باد کردن تایر تا بیشترین حد

برای اینکه بدانید باد تایر خودرو نباید بیش از حد باشد نیازی نیست که دانشمند باشید. البته بسیاری



ایران خودرو

نوروز ۱۴۰۴

با هم، دور ایران بگردیم...

۰۹۶۴۴۰





روزمره و چه برای مسابقه در پیست، این کیت‌ها یک راه حل از تقابلی انعطاف پذیر و سازگار با قطعات کارخانه‌ای به شمار می‌روند. Wilwood Engineering کیت‌های ترمز بزرگ جدیدی را برای مدل‌های Maz-5 Miata da معرفی کرده است که عملکرد ترمزگیری را هم برای استفاده شهری و هم برای پیست ارتقا می‌دهد. همان‌طور که گفته شد این کیت‌ها با مدل‌های NA/NB (سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۵) و ND (سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۴) سازگار هستند.

«ویلوود انجینیرینگ» کیت‌های ترمز بزرگ جدیدی را برای مدل‌های MX-5 میاتا معرفی کرده است که با هدف بهبود عملکرد ترمز این مدل در خیابان و پیست طراحی شده‌اند. این کیت‌ها دارای روتورهای بزرگ تر و کالیبرهای با عملکرد بالا هستند که گشتاور و کارایی بهتری را ارائه می‌دهند. این محصولات برای مدل‌های NA/NB (سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۵) و ND (سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۴) در دسترس هستند و طیف گسترده‌ای از مالکان میاتا را پوشش می‌دهند. چه برای رانندگی



عرضه کیت ترمز مز ۵ «MX-5» توسط «ویلوود»

باهم، دور ایران بگردیم ...

سرویس پیش از سفر نوروزی ایران خودرو

۵۰٪ تخفیف بازدیدهای فنی و پیش از سفر

۵۰٪ تخفیف اجرت تعویض روغن، فیلتر روغن و هوا

با ایاب و ذهاب رایگان در زمان و محل دلخواه مشتری

رزرو خدمات سرویس در محل: اپلیکیشن بسپر Bespor.com وب سایت www.096440.com شماره تماس ۰۹۶۴۴۰

جزئیات طرح خدمات و امداد نوروزی ۱۴۰۴ «ایران خودرو»

با امداد خودرو ایران آسوده سفر کنید

امدادسانی دیجیتالی نوروز ۱۴۰۴ با بسپر

در طرح خدمات و امداد نوروزی ۱۴۰۴ ایران خودرو، پوشش دیجیتالی طرح نیز پیش‌بینی شده که شامل ارسال لینک اعزام امدادگر با قابلیت مشاهده وضعیت امدادگر، ارائه صورتحساب پیامکی پایان خدمت، عدم نمایش شماره تماس مشتری برای امدادگر، ضبط تمام مکالمات و قابل پیگیری بودن آن است. از دیگر مزایای این سرویس دیجیتالی می‌توان به درخواست خدمات امدادی و حمل، مشاهده ایستگاه‌های شارژ برقی، مشاهده پایگاه‌ها و استقرار ناوگان امدادی و دانستن‌های خودرو و اشاره کرد. همچنین به ازای هر خدمت از برنامه کاربردی بسپر، یک میلیون ریال شارژ کیف پول برای دریافت خدمات امدادی نوبت‌های بعدی لحاظ می‌شود و در صورت دریافت خدمات حمل از اپلیکیشن بسپر یک میلیون ریال تخفیف در بازه طرح نوروزی نیز برای مشتری در نظر گرفته خواهد شد.

عواقب برخی دارندگان خودرو از امدادهای متفرقه

همان‌طور که اشاره شد، استفاده از خدمات و امداد نوروزی ایران خودرو که توسط شرکت امداد خودرو ایران ارائه می‌شود، مزایای بسیاری دارد؛ اما در مقابل، استفاده از امدادهای متفرقه، معمولاً با عواقب و تبعات زیادی برای امدادخواهان همراه بوده است. چراکه امدادهای متفرقه فاقد مهارت و ابزارهای لازم برای شناسایی و رفع ایراد فنی خودرو هستند. از سوی دیگر، امدادهای متفرقه سیستم هماهنگی برای ارسال صورتحساب و دریافت وجه متناسب با تعرفه‌های اعلام شده ندارند و هزینه‌های نامتعارفی را از امدادخواهان بابت اجرت خود طلب می‌کنند. از سوی دیگر، عدم دسترسی به امدادگر در طول شبانه‌روز و عدم اطلاع از محدوده جغرافیایی محل خدمت این امدادگران متفرقه، سبب سردرگمی امدادخواه می‌شود. از دیگر معایب امدادخواهی از امدادهای متفرقه می‌توان به عدم استفاده از قطعات استاندارد و ضمانت خدمات انجام شده، امکان آسیب مالی و جانی به خودرو و شخص امدادخواه، نبود مرجع پیگیری و شکایات از عملکرد امدادگر در صورت نیاز، حمل غیراصولی به تعمیرگاه‌های شخصی به جای نمایندگی‌های مجاز و نبود نظارت بر سید قطعات و ابزارهای استاندارد موجود در سید امدادگران اشاره کرد.

ضمانت خدمات بر خوردار است.

معاون فروش و خدمات پس از فروش امداد خودرو ایران در این خصوص نیز گفت: «با توجه به نزدیکی شدن ایام نوروز و افزایش حجم سفرهای برون شهری، سرویس ویژه پیش از سفر خودرو و مسافران در راستای خدمت‌رسانی هر چه بهتر به مشتریان گروه صنعتی ایران خودرو در طول ایام نوروز، از نیمه اسفندماه آغاز شده است.» رفیعی با اشاره به مزایای سرویس پیش از سفر خودرو و شناسایی و رفع مشکلات احتمالی قبل از سفر افزود: «این خدمت ویژه فرصتی برای مالکان خودروهای ایران خودرو در جهت بررسی وضعیت خودرو و افزایش ایمنی و جلوگیری از خرابی‌های ناگهانی و کاهش خطر تصادفات و همچنین افزایش قدرت موتور و کارکرد بهینه موتور به‌شمار می‌رود تا سفر ایمنی را آغاز کنند.»

به گفته وی، این طرح شامل بازدیدهای رایگان فنی و پیش از سفر خودروهای ایران خودرو به همراه ایاب و ذهاب رایگان و تخفیف ۵۰ درصدی اجرت‌های سرویس‌های دورهای با عنوان «سرویس ویژه پیش از سفر» به منظور تسهیل دسترسی مشتریان به خدمات مورد نیاز آن‌هاست. به این ترتیب، مشتریان گروه صنعتی ایران خودرو می‌توانند همچنان تا ۱۵ فروردین از «سرویس ویژه پیش از سفر» ایاب و ذهاب سرویس قبل از سفر به صورت رایگان در سراسر کشور، تخفیف ۵۰ درصدی روی اجرت خدمات سرویس قبل از سفر، انجام بازدید فنی و پیش از سفر با ۵۰ درصد تخفیف در زمان و محل دلخواه خود استفاده کنند. سرویس‌های دورهای مربوط به خودرو نیز در تمام ایام هفته از ساعت ۷ صبح تا ۱۹ با اخذ نوبت از طریق درگاه‌های معرفی شده، توسط متخصصین امداد خودرو ایران ارائه می‌شود. این خدمات شامل تعویض روغن، فیلتر روغن و فیلتر هوا، کنترل‌های مکانیکی و برقی و غیره است که در زمان و محل مورد نیاز توسط امدادگران مجرب این شرکت برای مشتریان انجام می‌پذیرد. معاون فروش و خدمات پس از فروش امداد خودرو ایران در پایان تأکید کرد: «تمام تلاش مجموعه گروه صنعتی ایران خودرو بر آن است تا با تأمین و استفاده از قطعات استاندارد و مورد تأیید شرکت خدمات پس از فروش گروه صنعتی ایران خودرو و همچنین تضمین خدمات انجام شده از سوی امدادگران این شرکت، علاوه بر افزایش رضایتمندی مشتریان از خدمات ارائه شده، سال نو را با آرامش و خاطره‌های خوب آغاز کنند.»

گفتنی است متقاضیان این طرح می‌توانند برای دریافت خدمات سرویس در محل و بازدیدهای فنی پیش از سفر، از طریق اپلیکیشن بسپر، وب‌سایت com.096440 و همچنین شماره تماس ۰۹۶۴۴۰ از خدمات شرکت امداد خودرو ایران بهره‌مند شوند.

طرح خدمات و امداد

نوروزی ایران خودرو که از روز ۲۸ اسفندماه ۱۴۰۳ آغاز می‌شود، تا ۱۶ فروردین ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت. این طرح که میانگین زمان انتظار هدف برای



محمدعلی دیانتهی زاده

m.dianati@autoworld.ir

آن ۲۱ دقیقه در نظر گرفته شده است. توسط ۱۵۰۰ ناوگان امدادی و ۱۳۰۰ کپی شیفیت پشتیبانی می‌شود و همچنین از پشتیبانی شبانه‌روزی توسط مرکز پاسخگویی ۰۹۶۴۴۰ برخوردار است. قطعات اصل و ضمانت خدمات، ایاب و ذهاب رایگان و پوشش سراسر کشور از جمله مزایای این طرح است که مشتریان ایران خودرو و دیگر برندهای خودرویی کشور می‌توانند برای استفاده از آن از طریق کانال‌های دریافت خدمات امداد خودرو ایران شامل اپلیکیشن بسپر، وب‌سایت com.096440، تماس تلفنی با شماره ۰۹۶۴۴۰ و اپلیکیشن ایسا کو استفاده کنند.

طرح اشتراک «همسفر نوروزی» ایران خودرو

یکی از طرح‌های امدادی و خدماتی ایران خودرو در ایام نوروز، طرح اشتراک همسفر نوروزی ایران خودرو با اعتبار یک‌ماهه (از ۱۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴) است. در این طرح مزایایی همچون تخفیف سرویس روغن در محل (انجام یک نوبت سرویس دورهای با تعویض رایگان روغن موتور)، ۵۰ درصد تخفیف جبران خسارت کلی و جزئی، ۵۰ درصد تخفیف پوشش سرعت کلی و جزئی، خدمات عمومی امدادی رایگان مانند پنچرگیری، تعویض زاپاس و باتری کمکی، ایاب و ذهاب و اجرت رایگان خدمات امدادی و یک نوبت حمل رایگان خودرو برای مشتریان پیش‌بینی شده است.

در همین زمینه بهروز رفیعی، معاون فروش و خدمات پس از فروش امداد خودرو ایران طرح اشتراک ویژه نوروز ۱۴۰۴ با عنوان «همسفر نوروزی» را فرصتی برای تجربه خدمات متنوع این مجموعه در ایام نوروز عنوان کرد و با اشاره به محدودیت مدت زمان فروش این اشتراک افزود: «با توجه به آغاز سال نو و شروع سفرهای نوروزی، فروش اشتراک یک‌ماهه همسفر نوروزی، از ۱۵ اسفندماه آغاز شده است که تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۳ ادامه خواهد داشت.» وی ادامه داد: «این اشتراک برای نخستین بار برای دارندگان محصولات ایران خودرو فعال شده است تا از خدمات یک‌ماهه شبانه‌روزی این مجموعه با پوشش سراسر کشور در سفرهای نوروزی استفاده کنند.» به گفته رفیعی، خدمات ارائه شده در طرح اشتراک ویژه «همسفر نوروزی» شامل حمل رایگان خودرو و همچنین پنچرگیری، تعویض زاپاس، باتری کمکی به صورت رایگان، انجام سرویس روغن در محل و ۵۰ درصد فرانشیز در خسارات و سرقت‌های جزئی و کلی بوده و قیمت این اشتراک ۱۵,۹۰۰,۰۰۰ ریال (یک میلیون و ۵۹۰ هزار تومان) تعیین شده است. وی در پایان خاطر نشان کرد: «مجموعه ایران خودرو بر آن است تا دارندگان محصولات این گروه صنعتی، بدون نگرانی از مشکلات ناشی از نقص یا ایراد فنی خودرو، از سفر نوروزی خود لذت ببرند.» متقاضیان این طرح می‌توانند اشتراک «همسفر نوروزی» را از طریق اپلیکیشن «بسپر»، وب‌سایت com.096440 و همچنین تماس با شماره سراسری ۰۹۶۴۴۰ (زیر کلید ۳) یا از طریق ناوگان خدمات امدادی دریافت کنند.

سرویس پیش از سفر نوروزی ایران خودرو

از دیگر طرح‌های بسیار خوب ایران خودرو در زمینه امداد و خدمات، طرح سرویس پیش از سفر نوروزی ایران خودرو است که به مدت یک‌ماه (از ۱۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴) در بیش از ۹۰ شهر اجرا می‌شود. این طرح نیز از مزایایی همچون ایاب و ذهاب رایگان، ۵۰ درصد تخفیف اجرت تعویض قطعات مصرفی، بررسی رایگان فنی خودرو و تضمین ارائه قطعات استاندارد و

اشتراک همسفر نوروزی

ارائه خدمات و پشتیبانی شبانه روزی

ایاب و ذهاب رایگان

فرصت محدود

اجرت رایگان

باهم، دور ایران بگردیم ...

- ✓ تعویض روغن رایگان
- ✓ ۵۰٪ تخفیف جبران خسارت کلی و جزئی
- ✓ ۵۰٪ تخفیف پوشش سرعت کلی و جزئی
- ✓ خدمات امدادی رایگان:
- ✓ (پنچرگیری، تعویض زاپاس، باتری کمکی)
- ✓ و حمل رایگان و ...



حضور بازرسان نامحسوس در ناوگان اتوبوسرانی



شرکت‌ها پیش از حرکت اتوبوس‌ها، بازدیدهای فنی لازم را انجام می‌دهند یا خیر. همچنین این بازرسان با هدف پیشگیری از صدور صورت وضعیت‌های غیر واقعی و صوری، نظارت دقیقی بر این موضوع خواهند داشت. وی در ادامه افزود: رفتار رانندگان در داخل اتوبوس نیز تحت کنترل این بازرسان قرار دارد. علاوه بر این، وضعیت حضور تیم‌های گشت پلیس در طول مسیر نیز توسط این بازرسان بررسی خواهد شد. چنانچه راننده‌ای در طول مأموریت‌های نظارتی مرتکب تخلفی نشود، قطعاً مشخصات وی ثبت و در پایان طرح نوروزی از او به عنوان راننده نمونه تقدیر خواهد شد.

ایرنا رئیس پلیس راه راهور فراچازا اجرای طرح ویژه‌ای در ناوگان اتوبوسرانی خبر داد و گفت: در ایام تعطیلات نوروز با استفاده از ظرفیت دانشجویان دانشگاه پلیس، بیش از ۷۰۰ بازرسان نامحسوس در ناوگان اتوبوسرانی کشور حضور خواهند داشت. این بازرسان که از دانشجویان دانشگاه پلیس راهور انتخاب شده‌اند، به عنوان مسافر در اتوبوس‌ها حضور یافته و مأموریت‌های متعددی را بر عهده خواهند داشت. سرهنگ احمد کریمی‌اسد در این خصوص گفت: بازرسان نامحسوس بر نحوه سرویس دهی شرکت‌های مسافربری نظارت خواهند کرد و بررسی می‌کنند که آیا مدیران فنی این

معطل اتوبوس‌های فرسوده در آستانه تعطیلات نوروزی

برای عبور از شرایط بحرانی به ۵ هزار اتوبوس نیاز داریم

آستانه سفرهای نوروزی قرار داریم و احتمالاً بلیت اتوبوس کم است، گفت: برای وضعیت ایده آل در کشور حداقل به ۸ هزار دستگاه اتوبوس نیاز داریم. تولیدکنندگان داخلی حرف‌شان این است که باید حداقل نصف هزینه تمام‌شده اتوبوس را در روز اول به آنها تحت عنوان وام بدهیم که این عدد قابل توجهی است. یعنی اگر بخواهیم هزار دستگاه اتوبوس را در داخل تولید کنیم، اگر بر فرض ۱۰ میلیارد تومان وام برای هر اتوبوس بدهیم، حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان می‌شود که فعلاً این بودجه را کسی تأمین نکرده است.

تأمین آن در توان وزارت راه و سازمان راهداری هم نیست. با وزارت نفت و صمت هم چند مکاتبه کردیم که هیچ کدام تا کنون به نتیجه نرسیده است. معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه گفت: در بحث واردات هم بروکراسی واردات پیچیده است. واردات اتوبوس حدود ۱۸ مرحله دارد.

بعضی از این فرآیندها مهلت دارد. یعنی اگر واردکننده در رأس زمانی یک یا دو ماه نتواند به مرحله بعد برود، به خصوص در مساله تخصصی ارز، دوباره این فرآیند به مرحله اول بازمی‌گردد که این موضوع باعث شده است استقبال از واردات اتوبوس در این فرآیند به شدت کاهش یابد. وی همچنین بیان کرد: کسانی هم که توانسته‌اند اتوبوس وارد کنند به شدت از این وضعیت گلایه‌مند هستند. اگرچه جلسات بسیاری با وزیر صمت و وزیر راه و شهرسازی برگزار کردیم و جمع‌بندی این بود که اگر واقعا در کوتاه مدت بخواهیم ۲ هزار تا ۳ هزار دستگاه اتوبوس را سریعاً وارد کنیم، باید مصوبه‌ای از سران قوا بگیریم و اختیار کل این فرآیند به وزیر راه و شهرسازی داده شود و کل فرآیند ثبت سفارش، تأیید فنی و حتی تخصیص ارز را وزارت راه انجام دهد. به گفته این مقام مسئول، قبلاً هم این موضوع مسوق به سابقه بوده است. مثلاً برای واردات کشنده در سال‌های قبل از ۱۴۰۰، کل فرآیند در اختیار وزارت راه و شهرسازی بود و همه این فرآیندها را انجام داد. اکبری در پایان گفت: اگر این اتفاق رخ بدهد، می‌توانیم قول بدهیم که ۲ هزار دستگاه اتوبوس را ظرف یک سال وارد کنیم.



اتوبوس داشتیم، اظهار کرد: مصوبه واردات را امسال تحت عنوان مصوبه اربعین، خرداد ماه از دولت گرفتیم که از خرداد تا کنون در وزارت صمت ثبت سفارش انجام شده است. تعدادی از آنها تأیید فنی از مادر بافت کردند. همچنین تعداد کمی از این ثبت سفارش‌ها توانسته به واردات تبدیل شود.

در شرایط ایده آل به ۸ هزار دستگاه اتوبوس نیاز داریم معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: به طور کل حدود ۱۵۰ دستگاه اتوبوس خریداری شده که وارد مرزها خواهد شد. حدود ۷۰ دستگاه وارد کشور شده و حدود ۷۵ دستگاه هم در گمرکات و در حال انجام فرآیند ترخیص است. البته این اعداد بسیار کوچک بوده و اگر حدود ۲ هزار دستگاه اتوبوس وارد کشور شود حداقل ۳ هزار دستگاه دیگر نیاز است که کشور راز وضعیت بحرانی دور کند.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با اشاره به اینکه در

مصوبه در واقع تسهیلاتی را ایجاد می‌کند که تولیدکنندگان داخلی یا واردکنندگان بتوانند اتوبوس وارد کنند و بر اساس پیمایشی که بعد از آوردن اتوبوس‌ها در کشور اتفاق می‌افتد، از محل صرفه‌جویی سوخت در اثر بهینه‌سازی، گواهی صرفه‌جویی دریافت کنند. این مصوبه به دلیل اینکه ساختارش اصطلاحاً حالت پسینی دارد، یعنی تسهیلات بعد از واردات اتفاق تعلق می‌گیرد، مورد استقبال قرار نگرفته و تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان تمایلی به اجرای آن نشان نداده‌اند. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اضافه کرد: با فعالان این بخش جلساتی برگزار کردیم. آنها حرف‌شان درست است و می‌گویند باید اول وام داده شود، زیرا وام آخر کار فایده‌ای ندارد و آنها سرمایه اولیه می‌خواهند. وی بیان کرد: با همکاری سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در حال پیگیری هستیم تا بتوانیم این مصوبه را به پیش‌بینی تبدیل کنیم. اکبری با اشاره به اینکه در قانون بودجه سال گذشته، امسال و در برنامه هفتم، سه تا چهار مصوبه برای واردات

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

طبق آماری که سال ۱۴۰۲ توسط مرکز پژوهش‌های مجلس منتشر شد از ۲۳ هزار دستگاه اتوبوس بین شهری در حال تردد ۱۳ هزار دستگاه فرسوده بود که این به معنای فرسودگی ۵۶ درصدی اتوبوس‌های بین شهری است؛ در حالی که میانگین سن این ناوگان حمل‌ونقل در دنیا، کمتر از پنج سال است. از طرفی فرسودگی اتوبوس‌های بین شهری، در سال‌های اخیر خسارت‌های زیادی را به بار آورده است. با مروری بر اخبار، مشخص می‌شود که برخی تصادفات به دلیل فرسودگی اتوبوس‌ها بوده است؛ از اتوبوس خیرنگاران گرفته تا بروز حادثه برای دانش آموزان در ماه گذشته. حال با نزدیک شدن به تعطیلات نوروزی، کمبود و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل بین شهری بار دیگر توجهات را جلب کرده است.

تسهیلاتی که مورد استقبال قرار نگرفت چندی پیش، معاون وزیر راه و شهرسازی آخرین وضعیت فرسودگی اتوبوس‌های بین شهری را تشریح کرد و گفت: در زمینه اتوبوس برون شهری دچار فرسودگی هستیم و بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد اتوبوس‌های فعلی کشور بالای ۱۵ سال سن دارند، در حالی که میانگین سن ناوگان در دنیا کمتر از پنج سال است. وی در پاسخ به اینکه چه برنامه‌ای برای نوسازی این ناوگان دارید؛ اظهار کرد: در ناوگان اتوبوسی کشور، هم با کمبود مواجهیم و هم فرسودگی داریم و باید واردات و نوسازی را با هم پیش ببریم. در این سال‌ها چند کار انجام شده که مهم‌ترین آن مصوبه شورای اقتصاد، یعنی تأمین ۸۵ هزار ناوگان بوده که حدود ۹ هزار دستگاه آن اتوبوس است. رضا اکبری ادامه داد: این

فونیکس

ARRIZO 8

ARRIZO 8 SUPER CLASS BUSINESS LIFE

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات

۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com

fownix_official

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



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۶ اسفند ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۹۵

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷، 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



«کاشگر»

پرنده جیب در جدیدترین کمپین خود با عنوان «آزاد برای اکتشاف» که در ژانویه ۲۰۲۵ در پرو منتشر شد، بر توانایی تطبیق خودروهایش با هر شرایط جاده‌ای و آب‌وهوایی تاکید کرد. آژانس تبلیغاتی «Mood» این پوستر زیبا را طراحی کرده است.

بیلبورد

Billboard

معاير خلوت و حادثه‌ساز تهران در نوروز!

تعطیلات نوروزی در پیش است و معاير کلان‌شهر تهران به دلیل تعطیلی‌های چند روزه و خروج بخش کثیری از جمعیت و البته مسافرت برخی هم‌میهنان از سایر شهرها به این استان با هدف گردش و تفریح، تا حدی خلوت می‌شود. نکته این جاست که به رغم خلوت بودن معاير تهران در ایام نوروز، متأسفانه باز هم در این ایام شاهد سوانح رانندگی در نقاط مختلف شهر هستیم. به عنوان مثال خلوتی معاير پایتخت برخی رانندگان را وسوسه می‌کند به قوانین راهنمایی و رانندگی بی‌توجه باشند و این مساله به خودی خود می‌تواند تا حد زیادی خطرناک و حادثه‌آفرین باشد. بنا بر گزارش‌ها و بررسی‌های به عمل آمده، متأسفانه در ایام نوروز در سراسر کشور، برخی عابران پیاده و راکبان موتورسیکلت، جان خود را بر اثر بی‌دقتی رانندگانی از دست می‌دهند که از خلوتی شهرها سوءاستفاده کرده و مرتکب تخلفات حادثه‌ساز می‌شوند. بر این اساس، به گفته رئیس دایره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ، عابران پیاده با ۵۰ درصد بیشترین سهم رادر حوادث و تصادفات نوروز ۱۴۰۳ در این استان به خود اختصاص داده‌اند و پس از آن، موتورسیکلت‌سواران قرار دارند. سرهنگ رابعه جوانبخت در این زمینه تاکید کرد خلوتی برخی شهرها و به خصوص پایتخت در ایام نوروز نباید سبب رانندگی با سرعت بالا و بی‌توجهی برخی رانندگان به قوانین راهنمایی و رانندگی شود. وی همچنین به مسافران نوروزی پایتخت توصیه کرد با هدف شناخت بهتر اماکن تفریحی و مراکز تجاری شهر و به تبع آن، پایین آمدن میزان خطا حین رانندگی، در حد امکان از مسیر یاب‌ها استفاده کنند. به امید آن که ضمن به کار بستن این توصیه‌های مهم و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، نوروز امسال شاهد کمترین آمار تصادفات در پایتخت و سایر شهرها و به خصوص محورهای مواصلاتی کشور باشیم.

حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار



سرگرمی



با فراز و نشیب‌های طبیعی جنگل؛ مسیرهایی خطرناک و دشوار در پیش روی شما قرار دارند! تنها در صورتی می‌توانید از این مسیرهای خطرناک و پر فراز و نشیب به سلامت عبور کنید که مهارت خاصی در این رشته ورزشی داشته باشید؛ بنابراین اگر شما هم از دوستان بازی‌های ورزشی دوچرخه‌سواری هستید، دوچرخه‌سواری خاطر انگیزی در دامن طبیعت داشته باشید!

«MTB DownHill: Multiplayer» بازی جدید و فوق‌العاده زیبا در سبک بازی‌های شبیه‌سازی دوچرخه‌سواری از استودیوی Ziga Games برای اندروید و به صورت رایگان در گوگل پلی منتشر شده است. به دنیای هیجان‌انگیز دوچرخه‌سواری MTB خوش آمدید! خودتان را برای یک ورزش بسیار سالم در طبیعت آماده کنید؛ مسیری هیجان‌انگیز در دامنه طبیعت

«MTB DownHill»





کرمان موتور

برای در اوج بودن دیر نیست



- موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT
- حداکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM
- حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی
- سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب
- سنسور نور (Auto Light)
- کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان
- کرور کنترل

- مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث
- آینه‌های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما
- چراغ‌های جلو و عقب Full LED
- چراغ روشنایی در روز (Day Light)
- کیسه هوای راننده و سرنشین جلو
- ABS+ESC+EBD
- پشت‌آمیر دیجیتالی
- سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
- سنسور دنده عقب

KERMANMOTOR

KME EAGLE

کی ام سی ایگل