



بحران هدف‌گذاری در صنعت خودرو
پرداخت یارانه به واردات، عامل
نابودی داخلی‌سازی قطعات!

صفحه ۱۴



نگاهی به محبوب‌ترین بنزینی‌های سال

صفحه ۸

با توجه به تغییر در مدل حکمرانی شرکتی

گام بلند «کرمان موتور» برای تثبیت به‌عنوان سومین قطب خودروسازی کشور

شرکت کرمان موتور، یکی از برندهای باسابقه صنعت خودرو در حرکتی هدفمند و آینده‌نگرانه، ساختار حقوقی خود را از سهامی خاص به‌سهامی عام تغییر داده است؛ تصمیمی که...

صفحه ۴

نقد خدمات پس از فروش گروه ماموت

خدمات پس از فروش پاشنه آشیل «ماموت»

تاخیرهای طولانی در تامین قطعات، کمبود نمایندگی‌ها
در مناطق دورافتاده و مشکلات کیفیتی پراکنده، چالش...

صفحه ۹

طبیعت عسلویه زیر چرخ آفرود سوارها

ورود خودروهای آفرود به مناطق حفاظت‌شده بوشهر ممنوع است

صفحه ۱۵

اکستریم وی‌ایکس در بازار آزاد به ۴ میلیارد و
۸۵۰ میلیون تومان رسید

مشتریان تحت فشار گرانی وانحصار در بازار خودرو

سقف واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴ با مجوز سران قوا از
۲ به ۳ میلیارد یورو افزایش یافت، در حالی مجلس...

صفحه ۷

دبیر اسبق انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تصمیمات نادرست، صنعت خودرو را به ورطه نابودی کشانده است!



صفحات ۳۲



رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با
نوآوری‌های
جهان

NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM



میتوسپیشی اولتندر، فولکس واگن تیگوان و هیوندای سالتانه قرار می‌گیرد. اما نکته جالب اینجاست که سورتو فقط با این دسته رانیت می‌کند، بلکه با مدل‌هایی از گمنه‌های دیگر نیز به‌چالش می‌پردازد. در سال ۲۰۲۴، بارز با بالاترین درصد فروش خود را داشت و سورتو ۱۲ درصد از کل فروش شرکت را به‌خود اختصاص داد. در مقایسه با سال ۲۰۲۳، فروش این مدل هزار و ۵۲۰ دستگاه افزایش یافت. کاسورتو در نسخه پایه از یک موتور ۱.۲ لیتری تک‌شفت طبیعی با ۱۹۱ اسب‌بخش قدرت ۲۴۵ نیوتن متر گشتاور بهره می‌برد.

کراسورتو مدل ۲۰۲۴ در نسخه **X-Pro** ترکیبی از امکانات رفاهی، طراحی جذاب و فناوریهای آفرود را ارائه می‌دهد. این خودرو در بازار شاسی‌بلندهای سرفه‌ریه، رقابتی مثل میتسوبیشی پادرو، فولکس واگن تیگوان و هیوندای سانتافه را پیش رو دارد. درنهایت امروز خودروها به‌قدری تخصصی شده‌اند که احتمالاً اگر بخواهید می‌توانید خودرویی مناسب برای اگوانای خانگی خود نیز پیدا کنید؛ اما این در این شلوغی، کراسورتو ۲۰۲۴ موفق شده است جایگاهی خاص را برای خود در کلاس شاسی‌بلندهای سرفه‌ریه ایجاد کند. این خودرو در برابر رقابتی همچون

کیا «سورنتو» در نہایت توانایی آفرود



خودروهای مونتاژی گران می‌شوند؟

چینی مواجهه است. با توجه به این که بازار خودرو کشور بدون گرفتن امتیاز به صورت خودروسازان چینی واگذار شده، شاید این سیاست اثر به صورت خودمختمانه و به همکاری زنجیر تامین خودروسازان اجرایی شود، بنابراین هر شک بخاری کار با ملزم به انتقال فناوری، داخلی سازی و صادرات محصول از کشور کند. از همین رو پیشنهاد اجرای صحیح و بدون چالش این سیاست جدید و همچنین «دنیای خودرو» به سیاستگران صنعتی می باشد.

۱- حمایت از مشتریان؛ با توجه به این که رشد تعرفه می تواند بهای تمام شده محصولات را افزایش دهد، وزارت صمت به عنوان سیاستگذار صنعتی باید راهکاری جهت ارائه تسهیلات مالی و کاهش مالیات برای مصرف کنندگان جهت کنترل فشار اقتصادی ارائه دهد.

۲- توسعه زیر ساخت‌ها؛ داخلی سازی قطعات خودرونیازمند حمایت از تولید داخلی و سرمایه گذاری در زیر ساخت‌های تولیدی و تحقیق و توسعه است؛ بنابراین بستر سرمایه گذاری و ساخت داخل باید فراهم شود.

۳- الزام به انتقال دانش و فناوری؛ چینی‌ها طی دو دهه اخیر در صنعت خودرو و کشور ثالث کردند که خاص به‌نقل فناوری نیستند؛ زیرا سرمایه‌گذاری قابل توجهی انجام دادند. اما ایجاد رقیب‌های چینی‌ها همگام با کشورها برای صاحب‌قطعه‌سازی و خودروسازی می‌تواند در انتقال فناوری رقابت ایجاد کند. فرجام سخن آن که تمام زنجیره تأمین، تولید و عرضه خودرو نیز توسعه این صنعت، نیاز به بازسازی سیاست جدید حمایت و دولت جهت بازسازی هدفمند، فشار مالی کنونی موضوع در بازار در راستای حفظ حقوق مشتریان کنترل کند.

در نهایت، صنعت خودر و ایران در سال ۲۰۲۵ می‌تواند با اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه و همکاری‌های بین‌المللی، به یکی از بازیگران اصلی در بازار جهانی تبدیل شود. این مسیر نیازمند تعهد و تلاش مشترک از سوی دولت، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان است.

در سال ۲۰۲۵،

صنعت خودرو جهانی
با تغییرات چشمگیری
مواجه شده است.
روندهای کلیدی
شامل افزایش استفاده
از خودروهای هیبرید،
پیشرفت در فناوری
خودران و تمرکز بر
پایداری و کاهش
اثرات زیست‌محیطی

می‌شود. در این میان بیشتر شرکت‌های خودرویی تمایل به مونتاژ به‌جای داخلی‌سازی دارند؛ چراکه جبر تحریم‌های نظامی و عدم همکاری شرکت‌های چینی به‌نفع شرکت‌های خودروسازان، توانایی استفاده از ظرفیت‌های داخلی را به یغما برده است. شنیده‌ها حاکی از آن است که وزارت صنعت و معدن چهارمهر از ابتدای سال جاری به‌دنبال افزایش تعرفه قطعات سی‌کی‌دی برای مونتاژ کاران است. براساس این شنیده‌ها تعرفه مذکور به ۹۰ درصد خواهد رسید. این سیاست در گام نخست می‌تواند داخلی‌سازی قطعات و الزام به انتقال فناوری و تقویت بیند و ره‌فله‌های سبز بسبب بهبود وضعیت اقتصادی و تجزیه و تاملین و هم‌راهی‌سازی سبز نوسازی ماشین‌آلات خواهد شد. البته این برنامه یک‌دستی دیگران نیز دارد؛ افزایش تعرفه واردات می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر بازار خودرویی و مونتاژی و حمایت از تولیدکنندگان داخلی مانند ایران خودرو و سایپا داشته باشد. افزایش تعرفه CKD ممکن است به رشد قیمت خودروهایی مونتاژی منجر شود که هم‌زمان فشار اقتصادی بیشتری بر مصرف‌کنندگان وارد می‌کند. از سوی دیگر، این سیاست می‌تواند به تقویت تولید داخلی و کاهش وابستگی به واردات کمک کند. در سطح جهانی، صنعت خودرو با چالش‌هایی مانند کمبود تجزیه و تاملین و رقابت شدید از سوی تولیدکنندگان



دبیر اسبق انجمن وارد کنندگان خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تصمیمات نادرست، صنعت خود را به ورطه نابودی کشانده است!

بدون اصلاحات اساسی و کاهش تنش‌های بین‌المللی، صنعت خودرو ایران هیچ‌شانسی برای توسعه ندارد

صنعت خودر، به‌ویژه در حوزه‌های مدیریت، بهره‌وری و شفاف‌سازی یافتن آهسته، از الزامات اساسی برای توسعه پایدار این صنعت به‌شمار می‌رود. وی همچنین دستورالعمل‌ها و تدابیر متعددی را برای صنعت خودر و خارج از آن، بخش خصوصی و دولتی را به‌کار می‌گیرد. او معتقد است: «شناختن به‌صورتی که بنگاه‌های نوآیند و نوآنانند، و رقابتی را به‌میدان بیاورد. او همچنین به‌کار می‌گیرد که بنگاه‌های بزرگ خصوصی با بهره‌گیری از تکنولوژی و سرمایه‌گذاری خارجی وارد عرصه نوآیند شوند، می‌توانند صنعت خودر و از وضعیت کنونی خود خارج کرده و آن را به یک خودروساز منطقه‌ای تبدیل کنند.» شجاعی در ادامه به‌فرض دولت در تنظیم بازار خودر و نیاز به‌ایجاد فضای رقابتی اشاره و پیشنهاد می‌کند: «برای بهبود کیفیت و کاهش قیمت خودروها مطرح کرد، به‌عقیده‌ای، دولت باید به‌کار بگذارد و مستقیم در قیمت‌گذاری، به‌عنوان سیاست‌گذار عمل کرده و شرایطی را برای رقابت سالم و توسعه این صنعت فراهم آورد. او همچنین به‌همیت واردات خودرو و نحوه مدیریت آن به‌منظور تقویت صنعت داخلی اشاره و تأکید کرد: «واردات تکنولوژی و بهبود کیفیت تولیدات را نیز به‌همراه داشته باشد.»

صنعت خودرو
ایران با وجود
پیشینه تاریخی و
ظرفیت‌های فراوان
در تولید، امروزه
در مسیر دشواری



قرار دارد. تحریم‌های چندین ساله، نوسانات شدید ارزی، ساختار مدیریتی ضعیف و سیاست‌های نادرست اقتصادی سبب شده‌اند این صنعت نه تنها نتواند توسعه‌ی پایدار دست‌یابد، بلکه در بسیاری از مواقع حتی در تأمین نیازهای داخلی کشور نیز ناکام باشد. کیفیت پایین محصولات، قیمت‌های بالا و نبود رقابت در بازار خودرو از جمله مشکلاتی هستند که تأثیرات زیادی بر زندگی روزمره مردم و وضعیت اقتصادی کشور داشته‌اند. در همین راستا، نقش دولت، خصوصی‌سازی واقعی و ارتباط بازارهای جهانی به‌منوان راه‌حل‌های احتمالی برای برطرف کردن این مشکلات و بررسی قرار می‌گیرد. حال این سوال مطرح است که چه اقداماتی می‌تواند صنعت خودرو را از این نجات دهد و چگونه می‌توان فضای رقابتی وارد این صنعت ایجاد کرد؟ اسماعیل شجاعی، دبیر اسبق انجمن واردکنندگان خودرو و کارشناس حوزه خودرو گفت و گویا روزنامه «دنیای خودرو» به تحلیل و بررسی وضعیت کنونی این صنعت و چالش‌های پیش‌رو آن پرداخت. او تأکید دارد در حالی که رفع تحریم‌ها بهبود روابط برای میلی می‌تواند گامی مثبت برای این صنعت خودرو باشد، این تغییرات به تنهایی برای شکوفایی صنعت کافی نخواهند بود. به گفته شجاعی، اصلاحات داخلی در

فضای سیاسی بین‌المللی امروز چه تاثیری بر وضعیت اقتصادی کشور دارد و مردم چه انتظاری از حکمرانی دارند؟

ایران سال‌هاست که در یک فضای پرتنش بین‌المللی قرار گرفته و نتیجه این وضعیت چیزی جز کاهش سرمایه‌گذاری، فشار بر تولید و افت قدرت خرید مردم نبوده است. جامعه ایران به بلوغ سیاسی رسیده، خواسته عمومی مردم تغییر





رقابت سنگین «آئودی» با «مرسدس بنز» و «بامو»



الکتریکی در نظر گرفته، قرار بود به **A7** تغییر نام دهد؛ اما این استراتژی کنار گذاشته شده و نسل جدید خودرو میان‌سایز آئودی را با همان نام **A6** می‌بینیم. برخلاف مدل الکتریکی **A6 E-Tron** که چراغ‌های جلو دوقسمتی دارد، در **A6** درون‌سوز جدید چراغ‌های سنتی را می‌بینیم که در طرفین جلو پنجره‌ای بزرگ خودنمایی می‌کنند. در عقب نیز خوشبختانه سراگزوها‌ی واقعی به چشم می‌خورند؛ زیرا آئودی اعلام کرده است دیگر از سراگزوها‌ی تزئینی در خودروهای خود استفاده نخواهد کرد.

نسل جدید آئودی **A6** فعلا در نسخه استیشن با موتورهای ۴ و ۶ سیلندر معرفی شده؛ اما نسخه‌های سدان، **S6** و **RS6** هم در راه هستند. آئودی از نسل جدید **A6** که با کد **C9** شناخته می‌شود پرده‌برداری کرده است. البته این خودرو فعلا تنها در نسخه استیشن معرفی شده است؛ اما ماه آینده نسخه سدان هم رونمایی خواهد شد. همان‌طور که مدل کوچک‌تر **A4** به **A5** تغییر نام داد، این خودرو هم طبق استراتژی نام‌گذاری جدید آئودی که اعداد فرد را برای خودروهای درون‌سوز و اعداد زوج را برای مدل‌های

کرده و آنان بیش از هر چیز به دنبال معیشت، رفاه، آرامش و صلح هستند. شعار امسال که بر محور «سرما به گذاری برای رشد تولید» است، خود گویای این واقعیت است که توسعه درون‌زا بدون ارتباطات بیرونی و کاهش تنش‌های بین‌المللی ممکن نیست.

در صورت بهبود شرایط سیاسی، صنعت خودرو کشور چگونه می‌تواند متحول شود؟

با توجه به وضعیت اقتصادی و ارزی کشور در شرایط کنونی، امنیت سیاسی و ثبات ارزی مهم‌ترین اولویت‌های صنعت خودرو به‌شمار می‌روند. تا زمانی که چشم‌انداز روشنی در روابط بین‌الملل ترسیم نشود، نمی‌توان انتظار تغییرات چشمگیر در جذب سرما به گذاری داخلی و خارجی داشت. به همین دلیل، سه اولویت اصلی برای صنعت خودرو باید شامل خصوصی‌سازی واقعی، تدوین یک سیاست صنعتی روشن و امنیت اقتصادی باشد. رفع تحریم‌ها به تنهایی برای شکوفایی صنعت خودرو کافی نیست.

ابتدا باید بسترهای داخلی برای شکوفایی فراهم شود؛ از جمله اصلاح ساختار مدیریتی، خصوصی‌سازی واقعی، افزایش بهره‌وری و شفاف‌سازی فرآیندها. تنها در صورتی که این الزامات داخلی فراهم شوند، برقراری ارتباط بین‌المللی می‌تواند فرصت تبدیل شدن به یک خودروساز منطقه‌ای را فراهم کند. صنعت خودرو نیاز به ۲ یا ۳ بنگاه خصوصی بزرگ دارد که توان مذاکره و شراکت با خودروسازان بین‌المللی را داشته باشند. این بنگاه‌ها با بهره‌گیری از تکنولوژی و سرما به خارجی می‌توانند علاوه بر تامین نیاز داخلی، وارد میدان صادرات شوند.

تجربه ایران خودرو در مسیر واگذاری، چه آموزه‌هایی برای سایر خودروسازان دارد؟

خصوصی‌سازی ایران خودرو، اگر چه با چالش‌هایی همراه بوده، اما به عقیده اکثریت کارشناسان مسیری است که باید با دقت، برنامه‌ریزی و نظارت ادامه پیدا کند. البته دولت باید از تصدی‌گری خارج شود و صرفاً در نقش سیاست‌گذار باقی بماند. ورود بخش خصوصی حرفه‌ای با اهداف اقتصادی و رقابتی، می‌تواند صنعت خودرو را از وضعیت فعلی که در آن کیفیت پایین، قیمت بالا و نبود رقابت وجود دارد، خارج کند. درس بزرگ این است که خصوصی‌سازی نباید صرفاً در قالب واگذاری سهام به نهادهای شبه‌دولتی یا بازنشستگی باشد. مدیریت و مالکیت باید هم‌راستا با هم به‌فعالان واقعی و متخصصان سپرده شود تا ساختار مدیریتی صنعت خودرو دچار تحول شود.



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو
WWW.LAMARI.IR

ARION LAMARI

TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID

FOWNIX NEW

FOWNIX

TIGGO 8 PRO MAX IE

نمایندگی رسمی رتبه ۱ فروش کشور

MVM_777 XTRIM.777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷ MVMCHERY777



ظاهر نه‌اجمی تری به‌خودرو پخشیده است. علاوه‌بر این، یک ورودی هوا روی کاپوت و یک باله آبرودینامیکی روی سقف که دارای چراغ‌های LED یکپارچه است، چهره‌ای کاملاً متفاوت به‌خودرو داده‌است. در نمای جانبی، گلگیرهای پهن شده سبب می‌شوند لند‌کروزر چهره‌ای خشن‌تر داشته باشد و تایرهای مخصوص آفرود در کنار کیت افزایش ارتقاع و عرض محور، توانایی‌های این خودرو را در مسیرهای ناهموار بهبود می‌بخشد. در عقب نیز والد یک دیفیوزر اسپرت، درجه‌های تزئینی روی گلگیرها و یک اسپویلر خاص را به‌خودرو اضافه کرده است که البته ممکن است برای یک آفرودر کمی نامتعارف به‌نظر برسد.

والد اینترنشنال با معرفی نسخه‌ای جسورانه از توپونا لندکروزر سری ۲۵۰، جذابیت‌بصری این آفرودر افسانه‌ای را چندین برابر کرده‌است. این تیونر ژاپنی که به‌کیت‌های بدنه خاص و ارتقایهای بصری معروف است، در نمایشگاه خودرواوساکا ۲۰۲۵ از نسخه Desert Series Black Bison Edition پرده برداشت. این نسخه به‌قدری تغییر کرده که می‌توان آن را پاسخ ژاپنی‌ها به مرسدس‌جی‌کلاس برابوس دانست؛ البته اگر جی‌کلاس دچار بحران هویت شود. کیت بدنه والد این لندکروزر را به یک غول بیابانی تبدیل کرده است. در نمای جلو، سپر اختصاصی با ورودی‌های هوای برجسته، دی‌لایت‌های اضافی و یک اسکیدپلیت آلومینیومی،



والد «لندکروزر» را به جی کلاس نزدیک کرد

سیاست‌های جدید بخش خصوصی در گروه صنعتی «ایران خودرو»

«ایران خودرو دیزل» به نمادی از نوآوری در صنعت تبدیل می‌شود

بخش خصوصی با اتخاذ سیاست‌های جدید و برنامه‌محور مشروط بر حمایت‌های هدفمند دولتی، می‌تواند ایران خودرو دیزل را به نمادی از خودکفایی و نوآوری در صنعت خودروهای تجاری تبدیل کند.



را تقویت کرد.

خودروساز بلکه منجر به کاهش مصرف گریایی و خروج ارز از کشور خواهد شد.

بزرگ‌ترین خط تولید اتوبوس در خاورمیانه ایران خودرو دیزل با حمایت بخش خصوصی، از توانمندی‌های قابل‌توجهی برخوردار است که آن را به‌گونه‌ای قدرتمند در بازار خودروهای تجاری تبدیل کرده است. این شرکت در حال حاضر بزرگ‌ترین خط تولید اتوبوس در خاورمیانه، ظرفیت تولید سالانه ۲۰ هزار دستگاه خودرو تجاری را دارد. سیاست‌های گذشته که در این واحد بزرگ خودروسازی اتخاذ می‌شد، در کنار دخالت دولت‌ها مانع از استفاده کامل ظرفیت‌ها شده است.

تیم جدید ایران خودرو دیزل می‌تواند با بهره‌گیری از این ظرفیت‌های بالقوه سهم بازار این شرکت را افزایش دهد.

شبکه تامین و تنوع محصولات ایران خودرو دیزل از طریق شرکت‌های زیرمجموعه مانند ایدم، چرخ‌شگر و گسوا، و زنجیره تامین قوی را ایجاد کرده است. شبکه خدمات پس از فروش با بیش از ۱۰۰ نمایندگی در سراسر کشور، مزیتی کلیدی در برابر محصولات وارداتی است. تحت هدایت بخش خصوصی، ایران خودرو دیزل از نیروی انسانی متخصص و برنامه‌های آموزشی بهره می‌برد که توانایی طراحی و تولید محصولات جدید را افزایش داده است. این شرکت سبد متنوعی از محصولات کاروتجاری حتی مسافری را داراست؛ از کامیونت‌های سبک مانند آرین تا کشتنده‌های سنگین فوتون H5 و اتوبوس‌های برقی، نیازهای مختلف بازار را پوشش می‌دهد. بخش خصوصی با ورود به ایران خودرو دیزل، نه تنها این شرکت را به جایگاه حقیقی در صنعت و بازار می‌رساند، بلکه با اقدامات مثبت و سیاست‌های استراتژیک، آن را به‌سوی آینده‌ای روشن هدایت خواهد کرد. تزریق سرمایه، بازفعال‌سازی خطوط تولید، داخلی‌سازی و تمرکز بر محصولات سبز، تنها بخشی از برنامه‌های بخش خصوصی است. سیاست‌های پیش‌رو، از جمله صادرات و همکاری‌های بین‌المللی نشان‌دهنده عزم این بخش برای تثبیت جایگاه ایران خودرو دیزل در بازارهای داخلی و جهانی است. با وجود چالش‌هایی مانند رقابت با خودروهای کارکرده وارداتی، توانمندی‌های این شرکت، از ظرفیت تولید بالا تا شبکه خدمات گسترده، بستری محکم برای موفقیت فراهم کرده است. بخش خصوصی با ادامه این مسیر و جلب حمایت‌های هدفمند دولتی، می‌تواند ایران خودرو دیزل را به نمادی از خودکفایی و نوآوری در صنعت خودروهای تجاری تبدیل کند.

تیم مدیریت جدید آبی‌پوشان جاده‌مخصوص با هدف کاهش تاثیر تحریم‌ها، برنامه‌ای جامع برای داخلی‌سازی قطعات کلیدی تدوین کرده است. همکاری با شرکت‌های زیرمجموعه مانند ایدم (تولید موتور) و چرخ‌شگر (تولید گیربکس) تقویت شده و هدف‌گذاری برای داخلی‌سازی تعیین شده است؛ این سیاست نه تنها هزینه‌های تولید را کاهش می‌دهد، بلکه پایداری تولید را در برابر نوسانات ارزی تضمین می‌کند. با توجه به این که حمل و نقل پاک در دستور کار سیاست‌گران این حوزه است، بخش خصوصی تولید اتوبوس‌های برقی و خودروهای تجاری با استاندارد یورو ۵ را در اولویت قرار داده است. براساس گزارشات منتشره اتوبوس برقی ایران خودرو دیزل که عرضه شده، نسبت به سایر رقبای عملکردی بهتر داشته است.

شنیده‌ها حاکی از آن است که تیم مدیریت جدید با هدف توسعه بازار، برنامه‌ای جدی برای صادرات تدوین کرده است. بازارهای هدف محصولات ایران خودرو دیزل عمدتاً کشورهای همسایه هستند. برای تحقق این هدف، استانداردهای بین‌المللی در تولید رعایت و مذاکراتی با شرکای خارجی آغاز شده است. تیم مدیریت جدید ایران خودرو دیزل با درک محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، به سمت همکاری با شرکت‌های آسیایی، به‌ویژه فوتون و دانگ‌فنگ، حرکت کرده است. این همکاری‌ها شامل انتقال فناوری و تولید مشترک محصولات است.

چالش‌هایی که بخش خصوصی آن را مدیریت کرد با وجود اقدامات مثبت، بخش خصوصی با چالش‌های جدی مواجه است که مهم‌ترین آن‌ها، رقابت با خودروهای سنگین کارکرده وارداتی است. واردات خودروهای سنگین کارکرده، به‌ویژه از اروپا، به‌دلیل قیمت پایین‌تر (تا ۳۰ درصد کمتر از محصولات داخلی) تقاضا برای محصولات ایران خودرو دیزل را کاهش داده است. هرچند که خودروهای مذکور خدمات پس از فروش مطلوبی ندارند، اما ظاهراً مورد حمایت سیاست‌گذاران صنعتی نیز هستند. از همین رو جهت رقابت، تیم جدید ایران خودرو دیزل با داخلی‌سازی و بهینه‌سازی تولید، قیمت محصولات رقابتی‌تر را دنبال و وام‌های کم‌بهره و طرح‌های لیزینگ را ارائه و جهت جلب اعتماد مشتریان شبکه خدمات پس از فروش را گسترش می‌دهد. هرچند ایران خودرو دیزل از زیرساخت‌های قوی برخوردار است، اما برخی تجهیزات قدیمی نیاز به نوسازی دارند. شنیده‌ها حاکی از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در نوسازی خطوط تولید است. در این‌جا باید یادآور شد که حمایت دولت از تولیدات ایران خودرو دیزل نه تنها سبب تقویت این

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

ایران خودرو دیزل به‌عنوان یکی از پیشگامان تولید خودروهای تجاری در خاورمیانه که بیش از ۶ دهه سابقه داشته، نقشی بی‌بدیل در صنعت حمل‌ونقل ایران ایفا کرده است. این شرکت که زمانی با نام گروه صنعتی خاور شناخته می‌شد، با تولید کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و ون، بخشی از نیازهای زیرساختی کشور را تامین کرده است. اما سال‌ها «مدیریت دولتی»، تحریم‌های بین‌المللی و چالش‌های اقتصادی، این غول صنعتی را با مشکلات متعددی از جمله کاهش تیراژ، زیان انباشته و رقابت با محصولات وارداتی مواجه کرد. ورود «بخش خصوصی» به ساختار سهام‌داری و مدیریت ایران خودرو دیزل، به‌عنوان بخشی از فرآیند «خصوصی‌سازی گروه صنعتی ایران خودرو»، نویدبخش تحولی بزرگ بوده است. بخش خصوصی با اتخاذ سیاست‌های نوآورانه و اقدامات مثبت، نه تنها این واحد صنعتی را از رکود خارج کرده، بلکه برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای افزایش سهم بازار خودروهای تجاری در پیش گرفته است.

هدف بخش خصوصی شکوفایی ایران خودرو دیزل ایران خودرو دیزل در دهه‌های گذشته به‌دلیل مدیریت متمرکز دولتی و محدودیت‌های ناشی از جبر تحریم‌های ظالمانه، با چالش‌هایی مانند کاهش تولید، ناکارآمدی و عدم رقابت‌پذیری مواجه بود. ورود بخش خصوصی به‌عنوان سهام‌دار و تاثیرگذار در تصمیم‌گیری‌های استراتژیک، نقطه عطفی در تاریخ این شرکت ایجاد کرده است. تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو با تزریق سرمایه، بازنگری در فرآیندها و تمرکز بر نوآوری در تلاش است ایران خودرو دیزل را از حالت نیمه‌فعال به یک واحد تولیدی پویا تبدیل کند.

یکی از اقدامات کلیدی تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو، «تامین منابع مالی» برای تسویه بدهی‌ها و تقویت زنجیره تامین است. در سال‌های اخیر، ایران خودرو دیزل در تهیه قطعات از زنجیره تامین داخلی و خارجی با چالش‌هایی مواجه بود که تولید را مختل می‌کرد. بخش خصوصی با جذب سرمایه‌گذاران داخلی و مدیریت بهینه منابع، برنامه کاهش این چالش، تقویت نقدینگی لازم برای نوسازی خطوط تولید و افزایش تیراژ را در دستور کار دارد. هم‌زمان با این مساله، مدیریت جدید ایران خودرو دیزل با استراتژی بخش خصوصی، برنامه‌ای جهت بازفعال‌سازی خطوط تولیدی غیرفعال یا کم‌بازده را تدوین کرده است.

سیاست‌های جدید استراتژیک ایران خودرو دیزل بخش خصوصی نه تنها به‌احیای وضعیت موجود اکتفا نکرده، بلکه سیاست‌های بلندمدتی برای افزایش سهم بازار ایران خودرو دیزل در بخش خودروهای تجاری تدوین کرده است. این سیاست‌ها با هدف رقابت در بازار داخلی و بین‌المللی و غلبه بر چالش‌های موجود طراحی شده‌اند. تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو با سرمایه‌گذاری در تبلیغات هدفمند و ارائه خدمات پس از فروش باکیفیت، اعتماد مشتریان به‌رند ایران خودرو دیزل را بازسازی کرد. این اقدام به‌ویژه در برابر رقبای خارجی و محصولات کارکرده وارداتی، جایگاه این شرکت

پیگیری يك موضوع

Follow up



حجت‌الاسلام و المسلمین
نصرالله پژمانفر

رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس
شورای اسلامی

سرعت، عامل اصلی تلفات جاده‌ای است

تلفات جاده‌ای در تعطیلات نوروزی هر سال به یکی از مباحث اصلی در مورد ایمنی خودروها و جاده‌ها تبدیل می‌شود. با توجه به این که خودروسازان در تلاش برای افزایش ایمنی هستند، به‌نظر می‌رسد باید ایمنی راه‌ها نیز مورد توجه مسئولین قرار گیرد. از سویی فرهنگ رانندگی براساس افزایش توان و توسعه خودروها نیز باید ارتقا یابد؛ در غیر این صورت هر سال شاهد افزایش روند تلفات جاده‌ای خواهیم بود. حجت‌الاسلام و المسلمین نصرالله پژمانفر، رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با اشاره به بررسی وضعیت ایمنی جاده‌ها و عملکرد تجهیزات کنترلی، از ورود این کمیسیون به موضوع ایمنی راه‌ها خبر داد.

اخیرا کمیسیون اصل ۹۰ به موضوع ایمنی جاده‌ها ورود کرده است.

هدف از این پیگیری‌ها چه بوده است؟

با توجه به افزایش نگران‌کننده آمار تلفات جاده‌ای در سال‌های اخیر، کمیسیون اصل ۹۰ مجلس جلسات متعددی با مسئولان ذی‌ربط برگزار کرد. هدف ما کاهش این تلفات است و در این مسیر عوامل مختلفی را شناسایی کردیم.

مهم‌ترین عوامل شناسایی‌شده چه مواردی هستند؟

یکی از دلایل اصلی، کیفیت پایین خودروها و نبود تجهیزات ایمنی کافی در آن‌هاست. از طرف دیگر، وجود نقاط حادثه‌خیز در جاده‌ها نیز تاثیر زیادی در بروز تصادفات دارد. برطرف کردن این نقاط می‌تواند تاثیر محسوسی در کاهش تلفات داشته باشد.

آیا عامل انسانی هم در این حوادث نقش دارد؟

قطعاً. عامل انسانی، به‌ویژه خواب‌آلودگی هنگام رانندگی و سرعت غیرمجاز، از عوامل اصلی افزایش تصادفات است. سرعت بالا به‌تنهایی یکی از جدی‌ترین عوامل تلفات جاده‌ای است.

برای کنترل سرعت چه اقداماتی انجام شده است؟

تلاش کردیم با نصب و به‌روزرسانی دوربین‌های کنترل سرعت، میانگین سرعت خودروها را در طول مسیر محاسبه کنیم. این روش سبب می‌شود راننده‌ها در تمام مسیر رعایت سرعت مجاز را جدی بگیرند؛ نه فقط در نزدیکی دوربین‌ها.

زاپاس

Spare Tire

تجلیل از خادمان سفرهای نوروزی ۱۴۰۴ با حضور معاون اول رئیس‌جمهور



در حوزة امداد و نجات نیز، امدادگران اورژانس، آتش‌نشانان، پاکبانان و کارکنان شرکت پخش فرآورده‌های نفتی که در موقعیت‌های حساس به کمک هم‌وطنان شتافتند، به‌عنوان خادمان نمونه معرفی شدند. این آیین با هدف پاسداشت فرهنگ خدمت‌رسانی بی‌منت و قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی اقشار مختلف برای تامین امنیت، آسایش و رفاه مسافران نوروزی برگزار شد و جلوه‌ای از هم‌افزایی نهادهای مختلف برای مدیریت سفرهای ایمن و فرهنگی در کشور را به‌نمایش گذاشت.

نیروهای امدادی که عملکرد مطلوبی در خدمات‌رسانی به مسافران و مدیریت بحران‌ها داشتند، تقدیر شدند. همچنین در بخش فرهنگی و اجتماعی، افرادی از اقامتگاه‌های بوم‌گردی، دهیاران، موزه‌داران و شهروندانی که با اقداماتی همچون برپایی سفره‌های افطاری یا پاک‌سازی محیط زیست در ارتقای تجربه سفر نوروزی نقش داشتند، مورد تجلیل قرار گرفتند.

نوروزی مورد تقدیر قرار گرفتند. از میان تقدیرشدگان، هفت نفر از کارکنان وزارت راه و شهرسازی به‌دلیل خدمات برجسته در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی معرفی شدند. از جمله این افراد می‌توان به ناخدایان برتر استان هرمزگان، لکوموتیوران و کنترل‌رادر فرودگاه مهرآباد اشاره کرد. در حوزة حمل‌ونقل جاده‌ای، رانندگان و اهداران و

در مراسمی که عصر روز شنبه، ۲۳ فروردین ماه به‌همت وزارت راه و شهرسازی و با حضور معاون اول رئیس‌جمهوری، وزرای راه و شهرسازی و میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی برگزار شد، از ۲۸ تن از خادمان برتر سفرهای نوروزی ۱۴۰۴ تجلیل به‌عمل آمد.

در این مراسم که با هدف تقدیر از تلاش‌ها و خدمات خادمان دستگاه‌های مختلف در ایام نوروز برگزار شد، نمایندگان از ۲۷ سازمان، نهاد و ارگان مرتبط با سفرهای



قیمت گذاری جذاب برای فولکس واگن «ترا»



فولکس واگن کراس اور جدیدی به نام ترا را معرفی کرده که برای برزیل و دیگر بازارهای آمریکای لاتین در نظر گرفته شده است. این کراس اور ساب کامپکت که روی پلتفرم هاچ بک پولو ساخته شده، پایین تر از مدل های نیوس و تی کراس قرار می گیرد و ارزان ترین کراس اور فولکس واگن خواهد بود. ترا اما با وجود اندازه کوچک، عناصر طراحی شاسی بلندهای بزرگ تر فولکس واگن را فرض گرفته و ظاهری لوکس تر از آن چه قیمت آن نشان می دهد، دارد. ترا برای نخستین بار در ابتدای مارس در ریودوژانیو به نمایش عمومی در آمد و قرار است

در نیمه نخست امسال راهی بازار شود. این کراس اور جدید آلمانی با وجود ابعاد کوچک و طولی در حدود ۴ متر، به لطف طراحی هوشمندانه و تناسب در دست، کراس اورری جذاب و خوش استایل به نظر می رسد. در جلو خودرو جلوپنجره باریکسی را می بینیم که چراغ های LED را به هم متصل کرده و روی سپر هم ورودی هوای بزرگی به چشم می خورد که بخش عمده آن مسدود است. در قسمت جانبی، گلگیرهای برجسته و رینگ های آلما سی جلب توجه می کند و در عقب هم چراغ های کوچکی را می بینیم که توسط تریمی مشکی رنگ به هم متصل شده اند.

ویژه ها

هر خانواده باید مجوز واردات یک خودرو را داشته باشد



سید سلمان ذاکر، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به لزوم اجرای قوانین مجلس گفت: «هر خانواده ای باید بتواند یک خودرو وارد کند.» وی افزود: «هم اکنون نخستین گام در صنعت خودرو باید توجه به نیاز مردم باشد که متأسفانه تاکنون مورد توجه قرار نگرفته است و هر چقدر مافریاد می زنیم قانون واردات خودروهای کار کرده اجرایی شده؛ این در حالی است که هم اکنون مردم در ثبت سفارش های برای واردات خودرو با مشکل مواجه هستند.»

دیگه چه خبر؟

افزایش ۷.۴ درصدی تحویل برق به صنایع در فروردین



مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران از افزایش ۷.۴ درصدی تحویل برق به صنایع انرژی بر در ۱۸ روز اول فروردین ماه امسال خبر داد. اردشیر مذکوری، مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران خاطر نشان کرد: «در سال جاری بر اساس بخشنامه وزیر نیرو و در راستای همراهی با صنایع انرژی بر کشور به منظور افزایش تولید، مشترکان صنعتی در فروردین ماه سال جاری تاکنون، معادل و حتی بیش از ظرفیت قراردادی خود برق مصرف کردند.»

تونیتر!

ما در تولید خودرو هنوز به بلوغ صنعتی نرسیده ایم



عبدالوحید فیاضی، نماینده مردم نور و محمودآباد در مجلس با انتقاد از این که ما در تولید خودرو هنوز به بلوغ صنعتی نرسیده ایم، گفت: «روند تولید خودرو در کشور به شکل کنونی پاسخگوی نیاز مردم نیست.» وی تأکید کرد: «ما باید با مجموعه ای از سیاست های خرد و کلان در ساماندهی صنعت خودرو بتوانیم به سراغ اصلاح وضعیت بازار برویم؛ در غیر این صورت اگر به صورت بخشی ورود کنیم، وضعیت کنونی تداوم خواهد یافت.»

با توجه به تغییر در مدل حکمرانی شرکتی

گام بلند «کرمان موتور» برای تثبیت به عنوان سومین قطب خودروسازی کشور



شرکت کرمان موتور، یکی از برندهای با سابقه صنعت خودرو در حرکتی هدفمند و آینده نگرانه، ساختار حقوقی خود را از سهامی خاص به سهامی عام تغییر داده است؛ تصمیمی که بیش از آن که صرفاً یک تغییر شکلی باشد، نشانه ای روشن از عزم این شرکت برای حضور جدی در بازار سرمایه و تثبیت موقعیت خود به عنوان سومین قطب خودروسازی کشور است. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که فضای اقتصادی کشور نیازمند بازگرانی جسور و آینده نگر است؛ شرکت هایی که علاوه بر تکیه بر توان داخلی، از ظرفیت های بازار سرمایه نیز برای جهش تولید و ارتقای کیفیت استفاده کنند. ورود به بازار سرمایه برای کرمان موتور صرفاً یک اقدام مالی نیست، بلکه آغاز مسیری است که می تواند چهره این شرکت را در ساختار اقتصادی و صنعتی کشور دگرگون سازد؛ چرا که مدل حکمرانی شرکتی نیز با تغییر روبه رو شده است. این در حالی است که مهم ترین مزیت این اقدام، دسترسی به منابع مالی گسترده تر است. عرضه عمومی سهام، فرصت جذب سرمایه از هزاران سهامدار حقیقی و حقوقی را فراهم می کند؛ منابعی که می توانند در مسیر توسعه خطوط تولید، نوسازی تجهیزات و سرمایه گذاری های فناوریانه مورد استفاده قرار گیرند؛ بدون این که وابستگی به تسهیلات بانکی یا منابع سنتی تأمین مالی وجود داشته باشد. اما مزایای این حضور فراتر از تأمین مالی است. یکی از تحولات بنیادینی که با ورود به بورس رقم می خورد، ارتقای شفافیت مالی است. کرمان موتور با ورود به بازار سرمایه، متعهد به ارائه گزارش های دقیق، حسابرسی شده و منظم به نهاد های



ناظر و سهامداران خواهد بود؛ مسأله ای که اعتماد عمومی به شرکت را افزایش داده و اعتبار برند را در سطحی فراتر از بازار داخلی تثبیت می کند. همین شفافیت، مقدمه ای برای جذب سرمایه گذاران خارجی نیز خواهد بود؛ چرا که نخستین شرط حضور سرمایه های بین المللی، وجود اطلاعات قابل اعتماد و ساختارهای مالی روشن است. افزون بر آن، ورود به بورس به افزایش اعتبار شرکتی در تعامل با شرکای داخلی و خارجی منجر می شود. شرکت هایی که در بازار سرمایه فعالیت می کنند، از دید سرمایه گذاران و تأمین کنندگان، سطحی بالاتر از اعتماد و ثبات را به نمایش می گذارند. این مسأله می تواند همکاری های فناوریانه، تولید مشترک و حتی صادرات را برای کرمان موتور تسهیل کند. یکی دیگر از فرصت های مهم این تغییر ساختار، فراهم شدن زمینه برای مشارکت عمومی در سودآوری شرکت است. با عمومی شدن سهام، عموم مردم می توانند نه تنها مصرف کننده محصولات کرمان موتور باشند، بلکه

به سهامداران آن نیز تبدیل شوند؛ پیوندی دوطرفه که وفاداری به برند را تقویت کرده و پایداری مالی شرکت را تضمین می کند. در سطح ساختاری نیز، حضور در بورس الزامات جدیدی برای کرمان موتور به همراه دارد که می تواند به ارتقای حکمرانی شرکتی بینجامد. افزایش پاسخگویی مدیران، بهبود فرآیندهای نظارتی و استقرار سازوکارهای تصمیم گیری شفاف تر، از نتایج طبیعی این تغییر است که در نهایت به افزایش بهره وری و کارآمدی سازمانی منتهی خواهد شد. نکته مهم دیگر آن است که کرمان موتور این تحول ساختاری را بدون پشتوانه عملیاتی آغاز نکرده است. در سال های اخیر، این شرکت با سرمایه گذاری های گسترده در زیرساخت های تولید، خود را برای گسترش و جهش آماده کرده است. راه اندازی خط رنگ اتوماتیک با استانداردهای روز دنیا، احداث خط تولید گیربکس داخلی و آماده سازی سالن دوم تولید، بخشی از گام هایی است که با هدف افزایش ظرفیت، ارتقای کیفیت و کاهش وابستگی خارجی برداشته شده اند. این زیرساخت ها نشان می دهند کرمان موتور از توان فنی و مهندسی لازم برای ورود به فاز جدید توسعه صنعتی برخوردار است. در چنین شرایطی، ورود به بازار سرمایه نه تنها مسیری برای توسعه مالی، بلکه ابزاری برای تثبیت موقعیت رقابتی شرکت در صنعت خودرو محسوب می شود. در سال هایی که رقابت میان خودروسازان داخلی برای جذب بازار و سرمایه در حال افزایش است، کرمان موتور با این تغییر می تواند به جایگاه شایسته ای در کنار دو خودروساز بزرگ کشور نزدیک تر شود. اکنون کرمان موتور در آستانه فصلی نوین قرار دارد؛ فصلی که در آن، سرمایه گذاران، سهامداران و مردم، همگی می توانند در موفقیت این شرکت شریک باشند. تثبیت جایگاه به عنوان سومین قطب خودروسازی ایران، دیگر صرفاً یک هدف بلندمدت نیست؛ بلکه با تصمیم اخیر شرکت و استفاده از ظرفیت های بورس، تبدیل به افقی دست یافتنی شده است.

اینفوگرافش

Infography

میزان فروش پارس خودرو در سال ۱۴۰۳



شرکت «پارس خودرو» در مدت ۱۲ ماه منتهی به اسفند ۳۰ هزار و ۴۷۴ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورده است.

چه شد؟

عدم تحقق اهداف سند چشم انداز در حوزه خودرو

بر اساس اهداف تعیین شده در سند چشم انداز ۲۰ ساله که تحقق نیافت، ایران باید جایگاه نخست خودروسازی در منطقه و رتبه سوم در قاره آسیا را به خود اختصاص می داد. طبق این برنامه، ظرفیت تولید سالانه خودرو در کشور باید به ۳ میلیون دستگاه می رسید که از این میزان، ۲ میلیون دستگاه برای تأمین نیاز بازار داخلی و یک میلیون دستگاه نیز برای صادرات به بازارهای جهانی در نظر گرفته شده بود.

چرا؟

۶ دلیل عمده محقق نشدن اهداف

تحریم های بین المللی، مدیریت دولتی، کیفیت پایین محصولات، ناتوانی در صادرات، بی ثباتی اقتصادی و ضعف فناوری و زنجیره تأمین، از جمله موانع اصلی بوده اند که مانع از محقق شدن این اهداف شده اند. همچنین نبود برنامه اجرایی دقیق و عدم هم راستایی سیاست ها با واقعیت های صنعتی سبب شد صنعت خودرو نتواند به جایگاه پیش بینی شده در این سند دست یابد.

برای چه؟

تصمیمات از ثبات برخوردار نبود

سیاست ها و مقررات مرتبط با صنعت خودرو در کشورمان طی دو دهه گذشته همواره با نوسانات مکرر و تصمیمات مقطعی همراه بوده است؛ به طوری که با تغییر دولت ها و وزرای صمت تصمیم گیری ها در حوزه خودرو نیز تغییر یافته است. همچنین بسیاری از مقررات وضع شده لغو شده اند یا بدون در نظر گرفتن اثرات بلندمدت، صرفاً برای حل یک بحران کوتاه مدت طراحی شده اند.

تدبه يك

First gear



علی زراندوز

a.azarandooz@autoworld.ir

رئیس پلیس راهور فرا ج اعلام کرد؛ ضرورت توقف تولید خودروهای پر تصادف.

حاضر جواب: کم کم خودشان این قدر تصادف می کنند که تمام می شوند دیگر!

محمدباقر قالیباف گفت: «با مصوبه سران قوا، ارز واردات خودرو مجدداً به ۳ میلیارد دلار افزایش پیدا کرد.»

حاضر جواب: البته اگر موقع تأمین آن، این قدر اما و اگر وسط نباید که به تأمین همان ۲ میلیارد دلارش هم راضی شویم.

بازداشت گدای ثروتمندی که با پول گدایی یک ویلا و ۳ دستگاه خودرو لوکس خریده است.

حاضر جواب: لطفاً در ترجمه این خبر به زبان های خارجی بسیار دقت شود؛ چون با اندکی اشتباه و بی دقتی در ترجمه، خارجی ها ممکن است فکر کنند قیمت خودرو در کشور ما این قدر پایین است که گداهای مان هم ۳ تا ۳ خودرو می خرند!

خودروسازان چینی: برنده ناخواسته تعرفه های ترامپ.

حاضر جواب: ولی خودمانیم در این نبرد تعرفه ای، برنده ناخواسته بودن هم برای خودش عالمی دارد.

افزایش قیمت خودرو در سال ۱۴۰۴: کدام خودروها گران شدند؟

حاضر جواب: اگر خودروهایی که گران نشدند را فهرست کنید، کارتان زودتر و آسان تر تمام می شودها!

پژوپارس LX مدل ۱۴۰۲ در طول هفته گذشته رشد ۱۰۰ میلیون تومانی قیمت را تجربه کرد و یک میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان قیمت پیدا کرد.

حاضر جواب: با این قیمتی که پژو پارس پیدا کرده بعید نیست خود شرکت رونو فرانسه هم برای تولید دوباره آن وسوسه شود.

اولین حمله BYD به بازار خودروهای لوکس اروپا با عرضه خودرویی جدید.

حاضر جواب: حالا باز ترامپ بنشیند و از کُنج اتاق بیضی کاخ سفید، تعرفه ها را ببرد یا!

خودرو راه خود را از نرخ ارز جدا کرده است. حاضر جواب: البته اگر به زودی باز هم گذر خودرو به نرخ ارز نیفتد.

ماموران گمرک ایران موفق به کشف و ضبط حدود ۱۱ کیلوگرم هروئین فشرده شده از داخل اگزوز یک خودرو شدند.

حاضر جواب: احتمالاً دیدند هر کسی از مقابل دود اگزوز این خودرو عبور می کند حالت خاصی پیدا می کند، به آن شک کردند!

در جریان یکی از عجیب ترین سرقت های صنعتی سال های اخیر، بیش از ۹۰۰ موتور خودرو طی عملیاتی حساب شده از کارخانه کیا در جنوب هند ناپدید شدند. حاضر جواب: به قول ما ایرانی ها: دزدی که با چراغ آید، گزیده تر برد کالا!

پس از انتشار خبر مذاکرات هسته ای ایران و آمریکا، بازار خودرو تهران واکنش نشان داد و شاهد کاهش قیمت برخی خودروهای داخلی بودیم.

حاضر جواب: البته اگر باز هم ترامپ یک تنه و با بیان دو جمله تخیلی، همه کاسه و کوزه ها را به هم نریزد.



در آمریکا عرضه می‌شد، نسخه‌ای اسپرت است. هرچند رگال معمولی در سال ۲۰۲۴ مطابق با زبان طراحی جدید بیوک فیس لیفت شد، اما نسخه GS همچنان شبیه پیش از فیس لیفت است و جلونچره کوچک‌تری دارد که حالا با ورودی‌های هوای مشکی براق جدیدی همراه شده‌است. در عقب خودرو هم تغییراتی جزئی‌رای‌بینیم که شامل نشان اختصاصی GS و اسپویلر مشکی رنگ در لبه در صندوق می‌شود. علاوه‌بر این، سیستم تعلیق خودرو باز تنظیم شده و ترمزهای برمیو هم به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود. در داخل خودرو اما هیچ تغییری صورت نگرفته و همچنان همان داشبورد اولیه رای‌بینیم. از آن‌جا که پیشینه رگال به سال ۲۰۱۸ بازمی‌گردد،

با این‌که سال‌هاست عرضه بیوک رگال در بازار آمریکا متوقف شده‌است، اما این خودرو همچنان در چین تولید می‌شود. هرچند بیوک رگال در سال ۲۰۲۰ از بازار آمریکا کنار رفت، اما این خودرو همچنان در چین عرضه می‌شود و حالا در نسخه اسپرت GS یک به‌روزرسانی را تجربه کرده‌است. این نشان می‌دهد هرچند پیشینه نسل کنونی رگال به سال ۲۰۱۸ بازمی‌گردد، اما بیوک هنوز قصد کنار گذاشتن آن را ندارد. درواقع، رگال متعلق به‌زمانی است که اوایل همچنان در اختیار جنرال موتورز بود و این خودرو اساسا نسخه ری‌ج شده اوپل اینسینگنیا محسوب می‌شود. رگال در چین از طریق جوینت ونچر سایک-جنرال موتورز تولید می‌شود. رگال GS جدید مثل مدلی که قبلا



بیوک «رگال» کماکان به‌روزرسانی دریافت می‌کند

علاقه عجیب مدیر کونیگزگ به «یاریس GR»



کریستین ون کونیگزگ آبر خودروهایی می‌سازد که مرزهای مهندسی را کنار می‌زنند؛ اما او هم مثل مردم با خودرو شخصی به محل کارش می‌رود. اگرچه «کریستین ون کونیگزگ» آبر خودروهایی می‌سازد که مرزهای مهندسی صنعت خودرو را کنار می‌زنند، اما او هم مثل بیشتر مردم با خودرو شخصی به محل کارش می‌رود. شاید فکر کنید او از یکی از ساخته‌هایش برای رفتن به محل کار استفاده می‌کند، اما پست تازه او در اینستاگرام نشان می‌دهد مدیرعامل کونیگزگ با تویوتا GR یاریس رفت‌وآمد می‌کند. تویوتا مدل یاریس یا تیپ GR را در ایالات متحده عرضه نمی‌کند. این هاجیک کوچک از موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژر ۳ سیلندر بهره می‌برد که قدرت ۲۸۰ اسببخار قدرت و گشتاور ۲۸۸ نیوتون متر تولید می‌کند. ابتدای این ویدئو کریستین ون کونیگزگ می‌گوید: «جنون سه‌سیلندر اول صبح» که بهترین تعریف برای شروع یک روز با خودرو توربوشارژر مجهز به گیربکس ۶ سرعته دستی است. این ویدئو کونیگزگ را در حال رانندگی به‌سمت شرکت وورد به آن جان‌شان می‌دهد. عجیب است که مغز متفکر سازنده برخی از سریع‌ترین و قدرتمندترین آبر خودروهای جهان با تویوتا سر کار می‌رود. اما این نخستین باری نیست که کونیگزگ را پشت فرمان خودرو خاص ژاپنی می‌بینیم.

ادغام اجباری چینی‌ها در پاسخ به تعرفه‌ها



در آینده نزدیک، ممکن است شاهد ادغام خودروسازان چینی شناخته‌شده با یکدیگر باشیم. دولت چین خودروسازان بزرگ این کشور را تحت فشار قرار داده تا با یکدیگر ادغام شوند؛ در آینده نزدیک، ممکن است شاهد ادغام خودروسازان چینی شناخته‌شده باشیم. نخستین شرکت‌هایی که ممکن است در آینده ادغام شوند، چانگان و دانگ‌فنگ هستند. دلیل این موضوع کندی برخی خودروسازان دولتی چین در زمینه توسعه خودروهای برقی اعلام شده‌است. چین می‌خواهد بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای برقی جهان باشد. در بازار خودرو چین، صدها برند که اکثر آن‌ها دولتی هستند، با هم رقابت می‌کنند. در عین حال، شرکت‌هایی همچون تویوتا و فولکس‌واگن نیز چند سرمایه‌گذاری مشترک را در این کشور اداره و مدل‌های مشابهی را تولید می‌کنند. اکنون دولت چین تصمیم گرفته است این رویکرد را ساده‌تر کند. خودروسازان چینی با حمایت دولت که نقش کلیدی در بازار خودرو این کشور دارند، با هم ادغام خواهند شد. هدف این ادغام افزایش کارایی، کاهش چندگانگی و تسریع روند تغییر کشور به‌سمت خودروهای الکتریکی است. نایپرئیس کمیسیون نظارت و اداره دارایی‌های دولتی شورای دولت چین در جریان رویدادی، از خودروسازان دولتی این کشور خواست عملیات تجاری خود را بازسازی و تنظیم کنند.

مشتریان آمریکایی برای خرید خودرو به هر وام و حشتناکی پاسخ مثبت می‌دهند

تسهیلاتی شبیه دره‌های مرگ آمریکایی!



به آتش دامن بزنند و اختلالی را ایجاد کنند که می‌تواند خودروها را برای بسیاری از خریداران هرچه بیشتر از دسترس خارج کند.»

■ توان کافی برای پرداخت تسهیلات وجود ندارد اطلاعاتی که ادموندز منتشر کرده، تصویری تیره‌تر برای خریداران خودرو در ایالات متحده ترسیم می‌کند. گزارشی از بلومبرگ که ماه گذشته منتشر شد، نشان داد آمریکایی‌ها حتی توان پرداخت‌های خودرویی را با نرخی که در بیش از ۳۰ سال دیده نشده‌است، از دست می‌دهند. بنابر اطلاعات منتشر شده از موسسه Fitch Ratings حدود ۶.۵۶ درصد از وام‌گیرندگان وام خودرو ساق پرایم «کسانی که نمرات اعتباری ۶۴۰ و پایین‌تر دارند» حداقل ۶۰ روز در پرداخت‌های خود تاخیر دارند. علاوه‌بر این، داده‌های فدرال رزرو نیویورک نشان می‌دهد ۳ درصد از وام‌گیرندگان وام خودرو در شرایط «معوقات جدی» قرار داشتند؛ به این معنی که پرداخت‌های آن‌ها ۹۰ روز یا بیشتر از موعد مقرر گذشته بود.

داده‌های بیشتری که توسط Cox Automotive در اواخر مارس ۲۰۲۵ منتشر شد، نشان می‌دهد توقیف خودروها به‌سطحی رسیده‌است که از زمان رکود بزرگ دیده نشده است. در سال ۲۰۲۴ تا ۱.۷۳ میلیون وسیله‌نقلیه از مالکان توقیف شد که بالاترین سطح از سال ۲۰۰۹ است. در آن زمان نرخ توقیف به ۲.۳ درصد رسید که بالاترین سطح در حدود ۵ سال است.

سال ۲۰۱۹ این کار را انجام دادند. این تغییر نشان می‌دهد خریداران مایل هستند برای کاهش پرداخت ماهانه خود، پرداخت‌های وام خود را طولانی‌تر و بخش کنند. با این حال، برخی هنوز هر ماه هزینه زیادی می‌پردازند. ادموندز می‌گوید که ۱۷.۷ درصد از خریداران خودروهای جدید در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵ پرداخت‌های ماهانه‌ای بیش از یک‌هزار دلار داشته‌اند که ۱۷.۳ درصد در سه‌ماهه ۲۰۲۴ را نشان می‌دهد. بدتر از آن، میانگین نرخ درصد سالانه (APR) خودروهای جدید در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵، ۷.۱ درصد بود که اندکی نسبت به ۶.۸ درصد در سه‌ماهه گذشته افزایش داشته‌است. جسیکا کالدول، رئیس بخش دیدگاه‌ها در ادموندز در صحبت‌های خود خاطرنشان کرد که اگرچه بازار تامین مالی خودرو پایدار است، اما این بدان معنا نیست که خودروها از آن‌تر می‌شوند. در واقع آن‌ها هشدار می‌دهند که طرح تعرفه رئیس جمهور ترامپ بر خودروها و قطعات خودرو می‌تواند توانایی خریداران برای خرید خودروهای جدید را بیشتر مختل کند. کالدول در بیانیه‌ای گفت: «وقتی از هر پنج خریدار خودرو نو، یک نفر وام‌های ۷ ساله می‌گیرد، مشخص است که چه تعداد مصرف‌کننده هنوز از نظر مالی تحت فشار هستند. حتی با ثابت ماندن نسبی نرخ‌ها، اتکالی مداوم به‌دوره‌های طولانی و پرداخت‌های ماهانه بالا نشان می‌دهد که خرید خودرو چقدر چالش برانگیز شده‌است. با اجرایی شدن رسمی تعرفه‌های خودرو این خطر وجود دارد که آن‌ها

خودرو «ادموندز» خریداران خودروهای نو که وسایل نقلیه خود را تامین مالی می‌کنند، به‌طور فزاینده‌ای خود را در گیر نوعی وام خودرو می‌کنند که شایسته کلیپ‌های دیور می‌ی و کالب همر در «TikTok» است. به‌طور معمول وام خرید خودرو در آمریکا می‌تواند از ۶۰ ماه (۵ سال) تا ۷۲ ماه (۶ سال) طول بکشد و برخی از آن‌ها حتی کوتاه‌تر از ۴۸ ماه (۴ سال) یا حتی ۳۶ ماه (۳ سال) هستند. با این حال، شرایط اقتصادی خریداران را مجبور می‌کند تا وام‌هایی حتی طولانی‌تر از قبل دریافت کنند. تحلیلگران ادموندز گزارش می‌دهند خریدارانی که وام‌های ۸۴ ماهه (۷ ساله) دریافت کرده‌اند، در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵ به‌الاترین حد خود رسیده‌اند و ۱۹.۸ درصد از تامین مالی خودروهای جدید را تشکیل می‌دهند. این افزایش نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته است؛ جایی که وام‌های ۷ ساله ۱۵.۸ درصد از تامین مالی خودروهای جدید را در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۴ و ۱۳.۴ درصد را در سه‌ماهه اول سال ۲۰۱۹ (پنج سال پیش) تشکیل می‌دادند. در همان زمان، وام‌های خودرو بین ۶۰ تا ۷۵ ماه روند نزولی داشته‌اند. اگرچه اکثریت زیادی - ۶۷.۴ درصد - از خریداران در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵ وام‌هایی با این مدت‌زمان «عادی» دریافت کردند، اما ادموندز این را یک روند نزولی می‌داند. حدود ۶۹.۷ درصد از خریداران در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۴ این وام‌ها را دریافت کردند و ۷۷.۷ درصد در سه‌ماهه اول



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«گران‌تر شدن برچسب قیمتی خودروها پس از شروع کرونا به امری عادی تبدیل شده و در چنین شرایطی نمایشگاه‌ها و نمایندگی‌ها از هر ابزاری استفاده می‌کنند تا به مقاصد فروش برسند. در این میان بسیاری از خودروها زیر آستانه قیمتی قرار می‌گیرند؛ اما آخرین داده‌های موجود از Kelley Blue Book و Cox Automotive نشان می‌دهد میانگین قیمت خودروهای جدید در ایالات متحده برای خریداران در فوریه ۲۰۲۵، مبلغ هنگفت ۴۸ هزار و ۳۹ دلار بوده است، که یک درصد افزایش نسبت به ماه مشابه در سال ۲۰۲۴ یا ۱.۳ درصد کاهش نسبت به ژانویه داشته است. به‌عنوان کشوری وابسته به خودرو، برخی از خریداران در ایالات متحده نمی‌توانند منتظر تبلیغات یا حراج برای خرید یک خودرو جدید بمانند. متأسفانه، برخی خریداران مجبور هستند وام‌های خودرو با نرخ بهره بسیار بالا بگیرند تا خود را صاحب وسیله‌نقلیه جدید کنند که این موضوع به‌ترندی جدید و نگران‌کننده در بین خریداران خودروهای جدید تبدیل شده است.

■ به‌جای وام‌های ۵ ساله، ۷ ساله‌ها رایج شدند براساس داده‌های جدید منتشر شده توسط مرجع خرید

خبر News

ضربه‌هایی که «کولئوس» در استرالیا دریافت کرده است

«قیمت رنو کولئوس جدید در بازار آزاد هيجانی تعیین شده است و در آگهی‌ها نرخ ۱۰ تا ۱۲ میلیارد تومانی را برای رنو کولئوس می‌بینیم. رنسو کولئوس یکی از خودروهای محبوب و شناخته‌شده در بازار ایران است که در مرحله قبلی واردات، در تیراژ بالا وارد کشورمان شد. سال ۱۴۰۳ با آزادسازی واردات، تعداد محدودی از این خودرو به بازار ایران رسیدند. قیمت رنو کولئوس جدید در بازار آزاد کاملاً هيجانی تعیین شده است و در آگهی‌ها نرخ ۱۰ تا ۱۲ میلیارد تومانی را برای رنو کولئوس ۲۰۲۴ می‌بینیم. در نسوی دیگر جهان، استرالیا، قیمت رنو کولئوس طی یک دهه ثابت باقی مانده است. رنو برای سال



۲۰۲۴، قیمت رنو کولئوس تیپ اینتنس تک‌دیفرانسیبل را در استرالیا به ۶ هزار دلار کاهش داده است. این پیشنهاد تا ۳۰ ژوئن ۲۰۲۵ پابرجا خواهد بود. این خودرو پیش‌تر ۴۶ هزار دلار استرالیا قیمت داشت؛ اما اکنون مشتریان می‌توانند آن را با نرخ ۳۹ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا (۲ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان) بخرند. این قیمت نرخ فروش رنو کولئوس در یک دهه قبل در این کشور است. رنو کولئوس اینتنس AWD نیز ۶ هزار و ۱۰ دلار تخفیف خورده است و اکنون با قیمت ۴۲ هزار و ۲۹۰ دلار (۲ میلیارد و ۶۶۵ میلیون تومان) به‌فروش می‌رسد. تیپ پایه رنو کولئوس در استرالیا نام Zen دارد که تک‌دیفرانسیبل و لو آپشن است. این خودرو با تخفیف ۳ هزار و ۵۰۰ دلاری و با نرخ ۳۸ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا (۲ میلیارد و ۴۵۷ میلیون تومان) به‌فروش می‌رسد. موجودی تیپ پایه به‌دلیل استقبال گرم استرالیایی‌ها و البته قیمت مقرون به‌صرفه این خودرو اکنون به پایان رسیده است. رنو کولئوس در استرالیا، مانند ایران، با موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر بنزینی تنفس طبیعی عرضه می‌شود. این پیش‌ران‌ه حداکثر ۱۷۱ اسببخار قدرت و ۲۳۳ نیوتون‌متر گشتاور آزاد می‌کند. البته این ارقام در استرالیا به ۱۶۹ اسببخار قدرت و ۲۲۶ نیوتون‌متر گشتاور کاهش یافته‌اند. گیربکس CVT نیشان موسوم به ایکس ترونیک نیز وظیفه انتقال قدرت را در این خودرو برعهده دارد.

دوربین‌های هوشمند آمریکایی تعداد جرمه‌ها را ۱۰ برابر کرد

ر افزایش دهند. اداره پلیس دریاچه جنوبی مینه‌تونکا در مینه‌سوتا یکی از جدیدترین استفاده‌کنندگان هوش مصنوعی در دوربین‌های پلیس است. پیش از این، نیروهای پلیس چند منطقه در بریتانیا و استرالیا نیز هوش مصنوعی را به‌دوربین‌های نظارتی خود افزوده بودند. بر نامه‌افزون هوش مصنوعی اداره پلیس دریاچه جنوبی مینه‌تونکا در مینه‌سوتا از ابتدای سال جاری آغاز شده است؛ اما نتایج آن شوکه‌کننده بوده‌اند. زیرا با فعال کردن سیستم رانندگی خود کار، حواس رانندگان کاملاً پرت می‌شود. سیستم دوربین پلیس مینه‌سوتا Acusensus Heads-Up SLMPD 1000 نام دارد. تجهیزات این دوربین شامل ۴ حسگر مادون قرمز است که روی یک تریلر قابل حمل نصب شده‌اند.

دوربین‌های پلیس در ایالت مینه‌سوتا مدتی پیش به‌قابلیت‌های هوش مصنوعی مجهز شده‌اند. این دوربین‌ها از حسگر مادون قرمز استفاده می‌کنند. با استفاده از این حسگر و کمک هوش مصنوعی، دوربین می‌تواند تشخیص دهد راننده با تلفن همراه صحبت می‌کند یا کمربند ایمنی نبسته است. این دوربین‌ها از ابتدای سال جاری میلادی تاکنون ۱۰ هزار راننده خاطی را شناسایی کرده‌اند. سابقه استفاده از دوربین‌های پلیس برای شناسایی رانندگان خاطی به ۳۰ سال می‌رسد. دوربین‌های ترافیکی عادی مواردی مانند سرعت غیر مجاز و عبور از چراغ راهنمایی را شناسایی می‌کنند؛ اما دوربین‌های جدید بسیار قوی‌تر از گذشته شده‌اند. نیروهای پلیس در سراسر جهان اکنون به‌استفاده از هوش مصنوعی روی آورده‌اند تا قابلیت‌های دوربین‌ها





کراس اوور الکتریکی «لیپ موتور»

BYD تا ۸۰۰ هزار و ۱۴۷ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۱۵ هزار و ۷۵۰ تا ۲۰ هزار و ۱۰۰ دلار) است؛ یعنی در نسخه‌های پایه و فول آپشن، حدود ۲ تا ۳ هزار دلار ارزان‌تر از رقیبش است. B10 در نسخه‌های پایه و فول آپشن، حدود ۲ تا ۳ هزار دلار ارزان‌تر از رقیبش است. B10 در نسخه‌های پایه و فول آپشن، حدود ۲ تا ۳ هزار دلار ارزان‌تر از رقیبش است. B10 در نسخه‌های پایه و فول آپشن، حدود ۲ تا ۳ هزار دلار ارزان‌تر از رقیبش است.

در حالی که بازار خودروهای برقی چین روز به روز رقابتی‌تر می‌شود، شرکت لیپ موتور با معرفی مدل B10 نه تنها قیمت رقبا را به چالش کشیده، بلکه با فناوری‌هایی مثل سیستم ۸۰۰ ولتی، سنسور لیدار و برد حرکتی تا ۶۰۰ کیلومتر، هدف گذاری‌اش را از حضور در بازار جهانی اعلام کرده است. این خودرو و حالا با قیمت پایه ۹۹ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۱۳ هزار و ۵۸۰ دلار) در چین عرضه شده و مستقیماً به مصاف BYD Atto 3 می‌رود. طراحی جلو با نوار باریک LED، چراغ‌های دو تکه، دستگیره‌های مخفی، رینگ‌های ۱۸ اینچی و لیدار سقفی، نمایی آینده‌نگر به B10 داده است. قیمت BYD Atto 3 در چین بین ۱۱۵ هزار و

«بی‌ام‌کارز» قیمت رسمی و شرایط فروش نقدی با تحویل فوری «اوتار ۱۱» را اعلام کرد

شرکت بی‌ام‌کارز شرایط فروش نقدی با تحویل فوری خودرو برقی اوتار ۱۱ را اعلام کرد. در این طرح فروش قیمت قطعی و رسمی این محصول با فناوری بالا و مدرن، ۴ میلیارد و ۹۸ میلیون تومان اعلام شده است.

بر اساس اعلام رسمی بی‌ام‌کارز، فروش این محصول از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۲۵ فروردین‌ماه آغاز و تا ساعت ۱۶ همان روز یا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد یافت.

موعد تحویل خودروهای ثبت‌نام‌شده در این طرح فروش هفته دوم خردادماه ۱۴۰۴ خواهد بود. مشتریان می‌توانند اوتار ۱۱ را در رنگ‌های خاکستری و سبزه متالیک با تریم داخلی مشکی و یا رنگ‌های سفید و مشکی متالیک با تریم داخلی قرمز انتخاب کنند. این بخشنامه فروش دارای سود انصراف سالانه ۱۷٫۵ درصد، جریمه تاخیر در تحویل ۲٫۵ درصد در ماه و بدون سود مشارکت است.

فروش به صورت صرفاً آنلاین و از طریق پورتال ایرانی کار به‌نشانی bmcars.com/bmcar صورت خواهد گرفت.

این خودرو توسط نادر فقیه‌زاده یکی از بزرگ‌ترین طراحان خودرو در دنیا، طراحی شده و در توسعه آن ترکیبی از فناوری‌های نوین و طراحی مدرن و به‌روز آورده شده است.

برند اوتار از سرمایه‌گذاری مشترک شرکت‌های چانگان، CATL و هواوی تشکیل شده است. اوتار ۱۱ نخستین محصول این برند است که در سال

اکستریم‌وی ایکس در بازار آزاد به ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید

مشتریان تحت فشار گرانی و انحصار در بازار خودرو افزایش سقف واردات خودرو به ۳ میلیاردیورو



دنزا، برند جدید لوکس شرکت BYD، با ادعای جسورانه‌ای وارد میدان شده است؛ ما ۱۰ برابر بهتر از رقیمان هستیم! این برند که با حمایت غول خودروسازی چین و طراحی الهام‌گرفته از برندهای اروپایی با به‌بازار جهانی گذاشته، قصد دارد با محصولاتی مثل D9 MPV و Z9 GT، غول‌های آلمانی مثل مرسدس‌بنز، بامو و آئودی و پورشه را به چالش بکشد. دنزا (Denza) در اصل نتیجه همکاری مشترک بین دایملر (مالک مرسدس‌بنز) و بی‌وای‌دی بود؛ اما حالا به‌عنوان بازوی لوکس و پیشرفته BYD فعالیت می‌کند. این برند قرار است جایگاهی بین محصولات اقتصادی BYD و برند فوق



لوکس یانگ‌وانگ داشته باشد و در کنار برند آفرود فانگ‌چنگ‌باؤ به‌عنوان یکی از مهره‌های کلیدی استراتژی جهانی BYD عمل کند. دنزا با هدف رقابت با برندهای لوکس اروپایی مثل بامو، مرسدس‌بنز و آئودی وارد بازار شده و قرار است در سال ۲۰۲۴ در اروپا و در سال ۲۰۲۶ در بریتانیا عرضه شود. استتالی، نایب‌رئیس اجرایی BYD در مراسم رونمایی این برند در هفته طراحی میلان با اطمینان اعلام کرد: «دنزا ترکیبی از طراحی پیچیده، عملکرد قدرتمند و فناوری خیره‌کننده الهام می‌دهد که آن را به گزینه‌ای بی‌رقیب در بازار لوکس تبدیل می‌کند.» دنزا برنامهریزی کرده‌سید متنوعی از محصولات شامل ۶ تا ۷ مدل خودرو را عرضه کند که دو مدل از آن آفرود هستند. در حال حاضر دو مدل خودرو اصلی این برند معرفی شده‌اند. دنزا اپال‌ه مش‌خصات فنی قوی، طراحی جذاب و قیمتی رقابتی، می‌تواند توجه بخشی از مشتریان برندهای لوکس را به خود جلب کند. استراتژی BYD در عرضه خودروهای با ارزش خرید بالا، پیش‌تر در مدل‌هایی مثل BYD Seal و Atto 3 موفقیت‌آمیز بوده و حالا دنزا این فرمول را در بخش لوکس پیاده می‌کند.

(۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید. از طرفی پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۶۷ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۷۶ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۸۵۶ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد قیمت ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی و افت بهای ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان و فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

از طرفی دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۸۳۵ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۴۰ میلیون تومان و هایما S5 (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۳۵ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که ارزش کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، هوندا وزل (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و هیوندای انترآ (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

راه به جایی نبرده است. واردات خودرو در ایران همیشه مملو از اما و اگرها بوده است.

بعد از تشدید تحریم‌های بین‌المللی در سال ۱۳۹۷، خودرو در سرلیست کالاهای ممنوعه قرار گرفت و به‌مدت حدود ۴ سال از واردات خودرو ممانعت شد. با این حال بعد از آزادسازی نیز اگرچه در ظاهر، رقم‌هایی در قانون بودجه تصویب می‌شود، اما در عمل، مسیر ورود خودرو خارجی با محدودیت‌های پیچیده و عدم شفافیت مواجه است. تجربه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نشان داد حتی زمانی که در قانون بودجه عدد قابل توجهی برای واردات خودرو لحاظ می‌شود، تخصیص واقعی ارز از سوی بانک‌م‌کری یا اجرای آن توسط وزارت صمت به‌درستی انجام نمی‌گیرد و حتی رقم‌هایی که در بودجه دیده می‌شوند، لزوماً به‌معنای واردات واقعی نیستند و دولت در عمل با سیاست «چکه‌ای» به تخصیص ارز ورود می‌کند.

بنابراین همان‌طور که عنوان شد، وقتی صحبت از سقف ۳ میلیارد یورو می‌شود واقعیت این است که دولت‌ها الزام خود را موظف به استفاده کامل از این رقم نمی‌دانند. این خود به‌تنهایی نشان‌دهنده محافظه‌کاری در مواجهه با واردات خودرو است؛ حتی در شرایطی که مصرف‌کننده داخلی تحت فشار تورم، گرانی و انحصار داخلی است. روند افزایشی واردات خودرو در سال گذشته نشان داد که آزادسازی ورود خارجی‌ها به چه میزان در کاهش التهابات بازار تاثیر گذار بوده است و حتی مسیر ارز را از خودرو جدا کرد.

خودروهای وارداتی همچنان گران می‌شوند خودروهای داخلی روز گذشته کاهش و افزایش بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که قیمت شاهین اتومست پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۳۱۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۱۰۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته



احسان ناصر بابلی
e.naser@autoworld.ir

سقف واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴ با مجوز سران قوا از ۲ به ۳ میلیارد یورو افزایش یافت. در حالی مجلس شورای اسلامی در بودجه ۱۴۰۴، سقف ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون یورویی برای واردات خودرو تصویب کرده بود که نسخه نهایی ابلاغ‌شده به ۲ میلیارد یورو کاهش یافت؛ رقمی که تنها با مجوز سران قوا دوباره به ۳ میلیارد یورو افزایش یافت.

دو سال آزادسازی واردات نشان می‌دهد نگاه تصمیم‌گیران به واردات خودرو نگاهی صرفاً اقتصادی نیست؛ بلکه رویکرد آن‌ها بیشتر بر مدیریت کنترل شده بازار و حمایت از تولید داخلی تمرکز دارد.

میزان ارز تخصیصی به خودروسازان مونتاژی از دولت سیزدهم تاکنون با انتقادهای زیادی روبه‌رو بوده است. انتقادهای بیشتر حول این موضوع بوده که وزارت صمت ارز واردات را به مونتاژکاران خودرو اختصاص می‌دهد. این در شرایطی است که محصولات این بخش از تولیدکنندگان نه‌تنها قیمتی کمتر از خودروهای وارداتی ندارد که برخی از محصولات از قیمت بالاتری نیز برخوردارند. انتقادات به تخصیص ارز خودرو به مونتاژ تا جایی در دولت سیزدهم و دولت کنونی پیش رفته که برخی کارشناسان این سوال را مطرح می‌کنند که مونتاژ خودرو چه ارزش افزوده‌ای برای بازار خودرو کشور دارد؟

طبق آخرین آماري که گمرک کشور از ارز تخصیصی به‌صانع در سال ۱۴۰۳ منتشر کرده است، صنعت خودرو و حمل‌ونقل بیشترین ارز صنایع را داشته‌اند. این در شرایطی است که واردات خودرو کمتر از یک میلیارد یورو ارز در اختیار داشته است. هرچند انتقادات به ارز تخصیصی هنوز

ژاپنی

Japanese

رکورد تازه برای گران‌ترین «هوندا»

به تازگی نسخه ویژه از آکورا NSX مدل ۲۰۰۲ با تجهیزات سفارشی، ۳۷۰ هزار دلار فروخته شده است. یک نمونه NSX به رنگ Silverstone Metallic با سوپرشارژر نصب‌شده توسط نمایندگی و تنها ۱۵ هزار کیلومتر کارکرد، به‌عنوان گران‌قیمت‌ترین NSX تاریخ در وبسایت Bring a Trailer به فروش رسید. این آکورا NSX مدل NA2 که به کیت سوپرشارژر برند Comptech مجهز است، در سال ۲۰۰۲ با قیمت ۸۹ هزار و ۷۴۵ دلار (شامل هزینه حمل‌ونقل) خریداری شد. با محاسبه تورم، این مبلغ امروز حدود ۱۵۷ هزار و ۵۰۰ دلار ارزش دارد. حتی اگر این رقم را دو برابر کنید،



به‌قیمت نجومی این خودرو در حراجی اخیر نزدیک نمی‌شوید! پس از رسیدن قیمت به ۲۶۰ هزار دلار، دو پیشنهاددهنده به‌مدت دورو بر سر آن رقابت کردند تا در نهایت به‌متقاضی ۲۷۰ هزار دلاری فروخته شد. رکورد جدید برای فروش NSX قابل توجه است و به‌احتی از نمونه نقره‌ای دیگر با کارکرد ۳۷۰۰ کیلومتر که زمستان گذشته ۱۵ هزار دلار فروش رفت، پیشی گرفته است. پیش از این، هیچ مدلی از هوندا در Bring a Trailer مرز ۳۰۰ هزار دلار را رد نکرده بود. در پنج سال اخیر، مدل‌های کم‌کارکرد NA1 و NA2 غالباً حدود ۱۷۰ هزار دلار معامله شدند که نشان از ارزش کلکسیونی خودروهای اسپریت هوندا / آکورا دارد. معمولاً انتظار ندارید یک خودرو تغییر داده‌شده (modified)، رکورد قیمت را بشکنند. اما سوپرشارژر این NSX توسط نمایندگی رسمی Pikes Peak Acra در کلرادو آمریکا نصب شده بود و علاوه بر آن، یک سیستم گرواز اختصاصی و تقویت‌کننده ستون‌های عقب نیز قبل از تحویل به‌مالک اول ارائه شده بود. پس از اتمام حراجی، نظرات ترکیبی از شوک نسبت به‌قیمت نهایی و رضایت مالکان فعلی NSX بود.



در نمای عقب، چراغ‌های کشیده باریک ۷ شکل، حجم‌پردازی خاص و دیفیوزر بزرگ حجیم، نمای زیبا و هیجانی به‌سنتار یو بخشیده است. مهندسان لامبورگینی همچنان برای سنتار یو از قلب تپنده اونتادور استفاده کرده‌اند که همان موتور ۱۲ سیلندر وی شکل ۵،۵ لیتری اتمسفریک معروف لامبورگینی یعنی L539 است.

این موتور ۱۲ سیلندر به‌لطف تکنولوژی ساخت لامبورگینی می‌تواند ۷۷۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را برای سنتار یو فراهم آورد. ارزش این دردانه لامبورگینی ۲ میلیون دلار است.

سال ۲۰۱۶ میلادی بود که از لامبورگینی سنتار یو، در موتور شوی ژنو به‌صورت رسمی رونمایی شد. این سوپراسپرت که در کلاس از تقا یافته اونتادور به‌تولید رسیده، به‌لطف خطوط شارپ، تند و تیز و شکسته، کاراکتر اسپرت و هیجان‌انگیز طراحی لامبورگینی را به‌خوبی نشان می‌دهد. در نمای جلو این سوپراسپرت شاهد چراغ‌های باریک LED کشیده به‌شکل حرف ۷ هستیم. سطوح تورفته روی پوزه و خطوط شکسته، چهره تهاجمی و جسورانه‌ای برای این خودرو ایجاد می‌کند. ناگفته‌نماند که استفاده از رینگ‌های ۱۲۰ اینچی در جلو و وجود رینگ‌های ۱۲۱ اینچی در عقب، به‌وقار این سوپراسپرت می‌افزاید.



سوپراسپرت محبوب لامبورگینی

قدرتمندترین ۶ سیلندرهارا ملاقات کنید

نگاهی به محبوب‌ترین بنزینی‌های سال

اوج هیجان برسانند؟ پاسخ به این سوال مثبت است. در ادامه، چند موتور مدرن احتراق داخلی پیسستونی یا آرایش ۶ سیلندر سال ۲۰۲۴ را که از بالاترین سطح تکنولوژی مکانرونیکی برخوردارند، معرفی می‌کنیم.

پیشرانه‌های احتراق داخلی در زمینه تولید توان و مصرف سوخت به‌شمار می‌آیند. شاید از خودتان بپرسید آیا پیشرانه‌های ۶ سیلندر نیز می‌توانند همانند موتورهای ۸ سیلندر، در کسری از ثانیه سر نشینان خودرو را به

موتورهای ۶ سیلندر یکی از انواع رایج و آشنا در دسته پیشرانه‌های بنزینی و دیزلی هستند که با وجود ایجاد قدرت و گشتاور بالاتر نسبت به ۴ سیلندر ها و مصرف سوخت کمتر از ۸ سیلندر ها، یکی از بهترین



بامو M3 و M4



یکی از غافلگیری‌های ویژه باواریایی‌ها در ۲۳ سپتامبر سال ۲۰۲۰، رونمایی از نسل جدید سدان کامپکت با عملکرد بالا M3 و نسخه کوپه آن یعنی M4 بود. نسل جدید M3 که باکد G80 و M4 باکد G82 شناخته می‌شوند، شاید در بخش فنی به اندازه طراحی، دستخوش تغییرات جدید نشده باشند، اما در جزئیات آن‌ها ویژگی‌هایی نهفته است که عملکرد این خودروها را بهبود می‌بخشد. کماکان زیر کاپوت هر دو باواریایی تهاجمی، همان موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری آشنای بامو جا خوش کرده که البته با تغییراتی روبه‌رو بوده است. این قوای محرکه که در سری F80 با نام S55 معرفی می‌شد، در نسل جدید M3 یعنی G80 و M4 G82 موسوم به S58B30T0 است. پیشرانه S58 ساختار و پلت‌فرمی مشابه S55 دارد؛ به عبارت دیگر ۶ سیلندر به‌صورت خطی روی یک میل‌لنگ از جنس آلومینیوم به‌گردش در می‌آیند و تنها تفاوت آن تغییر سایز در نسبت کورس به‌قطر پیستون، نسبت تراکم، میزان سرعت گردش موتور و تغییرات در سینماتیک مکانیزم سوپاپ‌ها (بهینه‌سازی سیستم ولوترونیک و ونوس‌های دوگانه) است. این ویژگی‌ها نهایتاً به بالا رفتن رانندمان موتور موتور کمک به‌سزایی می‌کنند. در نسخه عملکردی این خودرو، یعنی M3 کامپیتیشن و M4 کامپیتیشن، پیشرانه ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری مزین به فناوری ام پاور توپین اسکرول توربوشارژ، توانایی تولید ۵۱۰ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرپی‌ام و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۷۵۰ تا ۵۵۰۰ آرپی‌ام دارد. این به معنای ۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور بیشتر نسبت به نسخه M است. تولید این قدرت تنها با افزایش فشار سوخت ۲۵۰ باری و نسبت تراکم ۹،۳ به یک و استفاده از سوخت با عدد اکتان ۹۳ امکان‌پذیر شده است. یک گیربکس ۸ سرعته‌ام استپ‌ترونیک با سامانه چهار چرخ‌محرک xDrive هوشمند می‌تواند در ۲،۹ ثانیه این خودرو را از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. حداکثر سرعت این خودرو با نصب پرو گرامینگ M درایو یکپنج به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

پورشه ۹۱۱ (۹۹۲)



۹۱۱ نماد یک خودرو با عملکرد بالا است که هندلینگ آن زبانزد دیگر خودرو سازان است. تکنولوژی نسل هشتم این سوپراسپرت پورشه ۹۹۲ که میراث باارزش این کمپانی اشتوتگارتی است، بیش از پیش جایگاه آن را وزن برتری می‌کند. قلب تپنده قدرتمند و منحصر به‌فرد این خودرو یکی از نقاط قوت این کوپه کلاسیک مدرن است. باتوجه به فناوری بالای ساخت، این خودرو همواره در میان بهترین پیشرانه‌های احتراق داخلی بنزینی قرار دارد. در نسخه قدرتمند ۹۱۱ (۹۹۲) Turbo S باهمان یک موتور ۶ سیلندر خوابیده (موسوم به‌خورجینی تخت) با حجم دقیق ۳۷۴۵ سی‌سی و مزین به تکنولوژی توپین توربوشارژ (توربوهای دوقلو) جا خوش کرده است. این موتور ۶ سیلندر تخت (Flat) از بلوک آلومینیومی تشکیل شده است. این پیشرانه در این زمینه‌ها در کلاس خود، بزرگ‌ترین نسبت را دارد. همچنین باز طراحی کلی در طراحی توربین و کمپرسور و متغیر سازی نسبت گردش آن‌ها، سبب هوارسانی بیشتر شده است. در نهایت بهره‌گیری از یک کنترلر الکترونیکی هوشمند برای ثابت نگه داشتن دمای کاری موتور در سطح ایده‌آل و ایجاد تغییراتی در اتاق احتراق برای بهبود جریان گردابی و متراکم‌سازی هوا و سوخت، سبب تولید حداکثر ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت در ۶ هزار و ۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در دورهای ۲۵۰۰ تا ۴۰۰۰ آرپی‌ام شده است. بهره‌گیری از ECU نسل جدید بوش حداکثر سرعت دورانی موتور را به ۷۲۰۰ آرپی‌ام می‌رساند. پروگرامینگ این ECU متفاوت بوده و دستور افزایش دور موتور را بر اساس کنترل‌کننده موتور (که یک قطعه دوار با مکانیزم مکانرونیکی است) صادر می‌کند، یکی از دلایل برتری موتور ۶ سیلندر تخت پورشه ۹۱۱ (۹۹۲) رانندمان حجمی موتور است؛ این پیشرانه به‌ازای هر لیتر ۱۷۴ اسب‌بخار توان خروجی دارد. این خودرو در ۲،۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد و حداکثر سرعت آن ۲۳۰ کیلومتر بر ساعت است.

آکورا (هوندا) NSX



هوندا همواره به‌عنوان یکی از برترین سازنده‌های موتور سیکلت و البته خودرو در جهان شناخته می‌شود. NSX نماد پر فورمنس فوق‌العاده این کمپانی مطرح است که نسل دوم آن در فهرست بهترین سوپراسپرت‌های پر فورمنسی جهان قرار دارد. آن‌چه نسل دوم آکورا NSX را متمایز می‌سازد، شاسی فوق سبک آن است که از مواد فیبر کربن، از نوع مونوکوک ساخته شده است. قلب تپنده این سوپراسپرت که در میانه خودرو قرار گرفته و صدای جذاب و مهیجی نیز به‌گوش می‌رساند، از ساختار هیبرید برخوردار است. یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی شکل ۷۵ درجه‌ای، مزین به ۲۴ سوپاپ در سر سیلندر، دو میل سوپاپ و (DOHC) و بر خورداری از سیستم پر خوران توپین-توربوشارژ، در بدین این سوپراسپرت جا خوش کرده است. بوست PSI ۱۵،۲ توربوشارژهای دوقلو در کنار سیستم منحصر به‌فرد تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌های هوندا VTEC-اوقرارگیری انژکتور هادر سیلندر، حداکثر ۵۰۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶۵۰۰-۷۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲ تا ۶ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان می‌آورد. همچنین قرارگیری سه موتور الکتریکی توانسته قدرت ترکیبی خروجی را به ۵۸۱ اسب‌بخار و گشتاور خروجی را به ۶۴۵ نیوتون‌متر برساند. این موتور (موسوم به JNC) از ساختاری تمام آلومینیومی برخوردار است که میل بادامک‌های آن از پوشش کربن‌الماس DLC بهره می‌برند. علت برتری این پیشرانه نسبت به سایر همکلاسان خود، روانکاری منحصر به‌فرد هونداست. در این پیشرانه، اویل پمپ (پمپ روغن) دو وجهی متغیر، روغن موتور را به کانال‌های باریک راننده تابا پاشش روغن زیر پیستون و روی شاتون، تنش حرارتی کاهش یابد. این سیستم در مجموع حدود ۲۵ در صد روانکاری بهتر را نسبت به سایر موتورهای ۶ سیلندر فراهم می‌کند. از سوی دیگر کمپانی هوندا برای ایجاد کمترین خرابی در ناک (احتراق زودرس در سیلندر) به کمک اویل پمپ و سوپاپ OCV، فشاری هیدرولیکی به‌وجود آورده که سبب ایجاد دمپینگ عالی در سیلندر شده و در نهایت باعث ایجاد خرابی کمتری ناشی از ناک موتور می‌شود. در این حالت دیگر پیستون به‌دلیل حرکت خطی که در سیلندر دارد، دچار ه سیلندر را خط نینداخته و در نهایت، این طراحی منجر به برتری این پیشرانه می‌شود.

مازراتی MC20



پدیده تازه‌نیزه‌دار ایتالیایی در سال ۲۰۲۰ در اوج همه‌گیری کرونا و ایجاد چالش‌های تازه در خودروسازی یا به‌عرصه تولید گذاشت. این غافلگیری مازراتی، سوپراسپرت تازه‌نفس MC20 بود. این سوپراسپرت از زبان جدید طراحی مازراتی بهره می‌گیرد و با استفاده از اجسام ارگانیک و مجموعه‌ای از خطوط نرم و تقاطع‌ها و انحناهای روی بدنه، کاراکتر جذابی دارد. همچنین پوزه نسبتاً کشیده و پشت کوتاه، در کنار المان‌های زبان جدید طراحی مازراتی، یعنی چراغ‌های عمودی در جلو و با جلو پنجره نسبتاً عریض افقی و چراغ‌های کشیده در عقب، ظاهری دینامیک و زیبا به این سوپراسپرت داده

است. برخی از رسانه‌های خودرویی باتوجه به عدم همکاری مهندسان بخش قوای محرکه فراری با مازراتی اعلام کردند که دیگر شاهد نصب پیشرانه‌های قدرتمند در محصولات نیزه‌دار ایتالیایی نخواهیم بود. اما مهندسان بخش قوای محرکه مازراتی با طراحی یک موتور ۶ سیلندر وی شکل ۲۹۹۲ سی‌سی توانستند موتور قدرتمندی را در میانه پیشرانه MC20 جای دهند. این پیشرانه موسوم به Nettuno است و با بهره‌گیری از سیستم پر خوران توپین توربوشارژ (توربوشارژهای دوقلو)، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها و استفاده از دو شمع به‌ازای هر سیلندر، می‌تواند حداکثر توان خروجی را تا پیش از Cutoff و قطع لحظه‌ای پاشش سوخت، به ۶۳۰ اسب‌بخار در ۷۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) برساند. این پیشرانه حداکثر گشتاور پایدار نسبتاً خطی ۷۳۰ نیوتون‌متری را در ۳ هزار تا ۵۵۰۰ آرپی‌ام فراهم می‌آورد. هرچند که در لاین (قطع کامل پاشش سوخت و حداکثر سرعت موتور) این پیشرانه ۸ هزار آرپی‌ام است، اما برای دریافت توان کامل خروجی، بالا بردن دور موتور تا ۷۵۰۰ آرپی‌ام کافی است. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته دو کلاچه به چرخ‌های عقب انتقال داده می‌شود. این خودرو در ۲،۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد.

فورد F-150 رپتور



فورد F-150 صرفاً یک پیکاپ نیست، بلکه یک سوپرپیکاپ اسپرت است. اگرچه نسل چهاردهم این خودرو محبوب در ۱۲ اکتبر سال ۲۰۲۰ به‌جهان معرفی شد، اما نسخه‌های پر فورمنسی (عملکرد بالا) آن یعنی رپتور، وارد دسومین نسل خود شده است. استفاده از خطوط تیز، احجام ماهیچه‌ای برای این پیکاپ تنومند ایجاد کرده است. پوزه نسبتاً کشیده در جلو، چراغ‌های مشابه حرف F و جلو پنجره عربضی، چهره‌ای تهاجمی برای این خودرو ایجاد کرده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های عمودی با گرافیک منحصر به‌فرد و حجم‌پردازی ویژه، زیبایی چشم‌نوازی را برای این پیکاپ به‌وجود آورده است. F-150 رپتور همواره با

پیشرانه قدرتمند و حجیم خود، مورد استقبال بسیاری قرار گرفته است. این پیکاپ جسور تنومند در زمینه درگ می‌تواند با سوپراسپرت‌هایی مانند پورشه ۹۱۱ و لامبورگینی هوراکان رقابت کند. در نسخه‌های پر فورمنسی F-150 یعنی رپتور، شاهد طیف گسترده‌ای از پیشرانه‌های ۶ و ۸ سیلندر هستیم. یک پیشرانه ۶ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳۴۹۶ سی‌سی و بازایه ۰،۶ درجه‌ای قرارگیری سیلندر ها و همچنین مجهز به سیستم توپین توربوشارژ، نیروگاه قوی F-15 رپتور را تشکیل می‌دهد. این موتور ۶ سیلندر وی شکل ۳،۵ لیتری توربوشارژ، موسوم به اکوبوست D35 است. این پیشرانه با در نظر گرفتن سیستم توربوشارژهای دوقلو، پاشش سوخت مستقیم و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، حداکثر می‌تواند ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. اگرچه پروگرامینگ ECU تا ۷۱۲۵۰ آرپی‌ام را در اختیار راننده قرار می‌دهد، اما محدودکننده پاشش سوخت و قطع لحظه‌ای Cutoff امکان خروجی ۴۵۰ اسب‌بخاری و دور ۵ هزار را فراهم می‌کند و پس از آن، شاهد کاهش قدرت و افت دور خواهیم بود. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک سلکت شفت فورد به چهار چرخ منتقل می‌شود. برتری این پیشرانه به‌علت رانندمان حجمی بالای موتور در مقابل دوام و کیفیت بسیار بالای قطعات است.

زیبا و جذاب است. نسخه اسپرت و قدرتمند تاکوما با پسوند **TRD** معرفی می‌شود که دارای سه تریم **TRD** اسپرت، **TRD** آفرود و **TRD** پرو است. در این نسخه شاهد نصب یک پیشراننه ۴ سیلندر خطی ۲.۴ لیتری مزین به توربوشارژ و سیستم یاشش سوخت مستقیم هستیم. هر چند که با هماهنگی موتور الکتریکی و ساختار هیبرید می‌تواند حداکثر ۳۲۶ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. دو گیربکس ۶ سرعته دستی و ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیك با ساختار چهار چرخ محرک در دسترس مشتری قرار دارد.

بازار پیکاپ‌های عضلانی اسپرت در ایالات متحده از طرفداران بسیاری برخوردارند. تاکوما به‌عنوان پیکاپ اسپرت و عضلانی توپوتا در بازار ایالات متحده از جایگاه خوبی برخوردار است. بر این اساس ۱۹ ماه می سال ۲۰۲۳ میلادی بود که نسل چهارم تاکوما با زبان جدید طراحی توپوتا معرفی شد. بر این اساس با استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه، شاهد پیکاپ فوق عضلانی و اسپرت هستیم. هر چند که در نمای جلو شاهد طراحی مشابه سکوبا بوده که بسیار جوان پسند و جسورانه است. در نمای عقب نیز چراغ‌های عمودی با گرافیک LED های عمودی و یک حجم پردازشی نسبتاً خاص بسیار



تاکوما؛ پیکاپ محبوب توپوتا



نقد خدمات پس از فروش گروه ماموت

خدمات پس از فروش؛ پاشنه آشیل «ماموت»؟!!

تاخیرهای طولانی در تامین قطعات، کمبود نمایندگی‌ها در مناطق دورافتاده و مشکلات کیفیتی پراکنده، چالش اصلی مشتریان خودروهای کاروتجاری گروه ماموت است



تاکنون ۷۳ باموتور ۴۹۰ اسب‌بخار، وارد بازار شده است. این کامیون‌ها باموتورهای کامینز و گیربکس‌های فست، کیفیت مونتاژ نسبتاً خوبی دارند. اما برخی رانندگان از افت کیفیت قطعات داخلی، مانند داشبورد یا صندلی‌ها، پس از مدتی استفاده گلایه دارند. به‌طور مثال کاربری اشاره کرده است: «شاکمان ۷۳ قدرت خوبی دارد، ولی کابین آن بعد از ۶ ماه افت کیفیت دارد.» و یارانشه دیگری گزارش داده است: «روکش صندلی‌ها زود ساییده شد و داشبورد صداهای مزاحم تولید می‌کند.»

خدمات پس از فروش ویرادیزل هنوز به‌بلوغ کامل نرسیده است. شبکه نمایندگی‌ها محدود است و رانندگان در مناطق کم‌جمعیت برای یافتن قطعات یا تعمیرگاه مجاز به‌مشکل برمی‌خورند. راننده‌ای در همین مورد: «برای تعویض فیلتر سوخت، یک ماه دنبال نمایندگی بودم و آخرش از بازار آزاد خریداری کردم که کیفیت نداشت.»

مایان؛ دیما و خدمات ناپایدار

مایان با کشنده دیما که موتور کامینز ۴۹۰ اسب‌بخاری، گیربکس ZF اتوماتیک و کابین جادار دارد، وارد بازار رقابتی شده است. کیفیت مونتاژ دیما در سطح قابل قبولی است و طراحی کابین آن برای سفرهای طولانی مناسب به‌نظر می‌رسد. باین وجود رانندگان گزارش‌هایی از مشکلات کیفیتی پراکنده ارائه داده‌اند. یکی از رانندگان گفته: «دیفرانسیل دیما بعد از یک سال و نیم شروع به صدا دادن کرد و تعمیر آن هزینه سنگینی داشت.» راننده دیگری اشاره کرده است: «سیستم برقی کابین گاه‌وبی‌گاه خطا می‌دهد و در جاده‌های طولانی در دسرساز است.» گزارش دیگری به‌ضعف در عایق‌بندی کابین اشاره دارد: «صدای موتور در کابین زیاد نفوذ می‌کند و رانندگی طولانی را سخت می‌کند.»

خدمات پس از فروش دیما، با وجود گارانتی سه‌ساله، با کاستی‌هایی همراه است. شبکه نمایندگی‌های مایان دیزل که از زیرساخت ماموت استفاده می‌کند، در بسیاری از مناطق کشور پوشش کافی ندارد. رانندگان از تاخیر در تامین قطعات، به‌ویژه برای اجزای حساس مانند دیفرانسیل، گیربکس یا سیستم برقی شکایت دارند. یکی از رانندگان اظهار کرده است: «برای یک قطعه دیفرانسیل، نزدیک به دو ماه منتظر بودم و مجبور شدم کارم را متوقف کنم.» راننده دیگری گفته است: «قطعات دیما از آن چه به‌نظر می‌رسید گران‌تر بود و نزدیک ما نمایندگی فعالی نیز نبود.» برخی رانندگان هم از کندی پاسخگویی نمایندگی‌ها گلایه دارند. این مشکلات، اعتماد رانندگان به دیما را به‌چالش کشیده است. مایان برای جلب رضایت مشتریان باید شبکه خدماتش را گسترده‌تر کند، به‌تأمین قطعات سرعت دهد و روی رفع ایرادهای کیفیتی تمرکز کند.

خدمات پس از فروش حرف آخر را می‌زند

گروه ماموت با محصولاتش از ترلرها تا کامیون‌های متنوع اسکانیا، سیتراک، شاکمان و دیما، بازیگری کلیدی در حمل‌ونقل ایران است. کیفیت برخی محصولاتش مانند اسکانیا یا ترلرهای یخچالی، قابل دفاع است؛ اما خدمات پس از فروش همچنان نقطه‌ضعف اصلی باقی مانده است. تاخیرهای طولانی در تامین قطعات، کمبود نمایندگی‌ها در مناطق دورافتاده و مشکلات کیفیتی پراکنده، اعتماد رانندگان را خدشه‌دار کرده است. رقابت با برنده‌های داخلی مثل بهمن دیزل یا وارداتی‌های اروپایی، ماموت را ملزم می‌کند تا شبکه خدماتش را گسترش دهد، لجستیک قطعات را بهبود ببخشد و نظارت بر کیفیت را دقیق‌تر کند. در غیر این صورت، در بازار پر رقابت امروز، خطر از دست دادن مشتریان جدی است.

لرزیدن کرد و تعمیر آن هزینه سنگینی داشت.» این مسائل نشان‌دهنده ضعف در نظارت کیفی است.

ماموت دیزل و تیتان دیزل؛ اسکانیا زیر فشار تحریم‌ها

تیتان دیزل، عامل واردات کامیون‌های اسکانیا در دوران تحریم، با عرضه کامیون‌ها و کشنده‌هایی مانند S500، محصولی با کیفیت جهانی ارائه می‌دهد. اسکانیا با موتورهای پر قدرت و کابین‌های ارگونومیک، انتخابی محبوب برای رانندگان حرفه‌ای است. کیفیت مونتاژ این کامیون‌ها، استاندارد بالایی دارد و دوام آن‌ها در جاده‌های ایران اثبات شده است. اما خدمات پس از فروش، پاشنه آشیل تیتان دیزل است. این شرکت نمایندگی‌هایی با تکنسین‌های آموزش‌دیده و گارانتی دوساله دارد؛ اما تحریم‌های اقتصادی، تامین قطعات اصلی را به‌معضلی بزرگ تبدیل کرده است. رانندگان گزارش می‌دهند که قطعات کلیدی، مانند اجزای گیربکس یا سیستم سوخت‌رسانی، گاهی ماه‌ها طول می‌کشد تا برسد. یکی از رانندگان در این باره گفت: «برای یک سنسور موتور، سه ماه منتظر ماندم و آخرش قطعه غیر اصل خریداری کردم که زود خراب شد.» راننده دیگری گلایه کرده: «هزینه قطعات اسکانیا آن قدر بالاست که گاهی فکر می‌کنی بهتر است کامیون رو عوض کنی.» این تاخیرها و هزینه‌ها برای رانندگانی که درآمدشان به کامیون وابسته است، زیان‌بار است. تیتان دیزل باید راهکارهایی برای انبار قطعات یا تسریع تامین آن‌ها پیدا کند تا اعتبار اسکانیا خدشه‌دار نشود.

خدمات پس از فروش پیلسان که از نمایندگی‌های ماموت بهره می‌برد نقاط ضعفی دارد. تامین قطعات یدکی اغلب با تاخیرهای طولانی همراه است و نمایندگی‌ها در بسیاری از شهرها حضور ندارند

پیلسان؛ سیتراک و پشتیبانی ناکافی

پیلسان، مونتاژکننده کشنده‌ها و کمپرسی‌های سیتراک با قیمت مناسب در ازای عملکرد و قدرت، گزینه‌ای اقتصادی به‌شمار می‌رود. کیفیت مونتاژ سیتراک برای رده قیمتی‌اش قابل قبول است، اما در مقایسه با برنده‌های اروپایی، کاستی‌هایی دارد. برخی رانندگان از کیفیت پایین سیستم‌های برقی یا راحتی محدود کابین پس از استفاده طولانی شکایت دارند. یکی از رانندگان بیان کرد: «سیتراک برای بار سنگین خوب است، ولی کابین آن بعد از یک سال پر از ایرادهای ریز شد.» راننده دیگری گزارش داده است: «سیم‌کشی کابین چند بار اتصالی کرد و تعمیر آن زمان‌بر بود.»

خدمات پس از فروش پیلسان که از نمایندگی‌های ماموت بهره می‌برد، نقاط ضعفی دارد. تامین قطعات یدکی اغلب با تاخیرهای طولانی همراه است و نمایندگی‌ها در بسیاری از شهرها حضور ندارند. راننده‌ای گفته است: «برای قطعه گیربکس سیتراک، هفت هفته منتظر بودم و مجبور شدم کارم را تعطیل کنم.» این مشکلات برای کامیونی که قرار است اقتصادی باشد، توجه‌ناپذیر است.

ویرادیزل؛ شاکمان و شبکه‌ای شکننده

ویرادیزل از سال ۱۴۰۰ با عرضه محصولات شاکمان، از کامیونت ۷۹ با ظرفیت ۵.۵ تا ۶ تن

گروه صنعتی

ماموت یکی از نام‌های شناخته شده در صنعت خودروهای سنگین ایران، سال‌هاست با تولید و عرضه انواع تریلر و کامیون، بخش قابل

توجهی از نیازهای حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را تامین می‌کند. این گروه با شرکت‌های زیرمجموعه ماموت تریلر، ماموت دیزل و تیتان دیزل، پیلسان، ویرادیزل و مایان، تلاش کرده است برزنجیره حمل‌ونقل تجاری و بازار آن نهایت تسلط را داشته باشد. اما آیا این حضور گسترده، کیفیت و پشتیبانی لازم را تضمین کرده است؟ آیا خدمات پس از فروش ماموت پاسخگوی نیازهای رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل است؟ گروه ماموت با فعالیت در تولید و توزیع خودروهای سنگین، نقشی کلیدی در صنعت حمل‌ونقل ایران دارد. از تریلرهای استاندارد برای حمل بارهای حساس تا کامیون‌های وارداتی و داخلی برای کاربری‌های سنگین، این گروه سبد متنوعی را پیش روی مشتریان قرار داده است. اما در بازاری که برنده‌های داخلی و خارجی با شتاب برای کسب سهم بیشتر رقابت می‌کنند، ماموت با مشکلاتی دست و پنجه نرم می‌کند. تاخیر در خدمات، کمبود قطعات و گاه ناپایداری کیفیت، اعتماد رانندگان را به چالش کشیده است. در صنعتی که هر ساعت توقف به زیان مالی منجر می‌شود، ماموت باید نشان دهد فراتر از نامش، عملکردی قابل اعتماد ارائه می‌دهد. در این گزارش، با بررسی دیدگاه مشتریان محصولات گروه ماموت، عملکرد این مجموعه را زیر ذره‌بین می‌گذاریم تا کاستی‌ها و نقاط ضعف آن‌ها را در ترازوی نقد بسنجیم.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

ماموت تریلر با چاشنی مشکل کیفیت و خدمات

ماموت تریلر، ستون اصلی تولید تریلر در گروه ماموت، با عرضه مدل‌های یخچالی، چادری، کفی و کمپرسی، بخش عمده‌ای از بازار را در اختیار دارد. دریافت گواهینامه ATP برای تریلرهای یخچالی در سال ۱۴۰۳، نشانه‌ای از تلاش برای همخوانی با استانداردهای جهانی است. کیفیت مونتاژ این تریلرها، به‌ویژه در مدل‌های یخچالی، عموماً قابل قبول است و استفاده از قطعات استاندارد آن‌ها را برای کاربری‌های سنگین مناسب کرده است. اما خدمات پس از فروش، نقطه‌ضعف بزرگ ماموت تریلر است. این شرکت شبکه‌ای از نمایندگی‌ها برای تعمیرات، تامین قطعات و پشتیبانی فنی ایجاد کرده و دوره‌های آموزشی نیز برای مشتریان برگزار می‌کند. باین حال برخی رانندگان گزارش می‌دهند که دسترسی به قطعات یدکی، به‌ویژه در مناطق دور از مراکز استان‌ها، به‌چالشی جدی تبدیل شده است. در همین رابطه یکی از رانندگان اظهار داشته: «برای تعمیر سیستم خنک‌کننده تریلر یخچالی، یک ماه منتظر قطعه بودم و بار هم خراب شد.» از طرف دیگر هزینه‌های تعمیرات هم‌گاه غیرمنطقی است؛ راننده دیگری دیدگاه خود را این‌طور بیان کرده است: «هزینه‌ها بعضاً برای یک تعمیر ساده گاه‌بازار ش‌احیای کلی مجموعه برابر می‌کند.»

از منظر کیفیت، هر چند مونتاژ کلی رضایت‌بخش است، اما مشکلات پراکنده‌ای مانند فرسودگی زودهنگام اتصالات یا خرابی قطعات تعلیق در مدل‌های کفی گزارش شده است. یکی از رانندگان اشاره کرده است: «بعد از یک سال، محور عقب تریلر کفی شروع به



آغاز به کار خواهد کرد. امسال تعداد شرکت‌ها و برندهای چینی و غیر چینی حاضر در این نمایشگاه به حالت حداکثری رسیده است.

نمایشگاه خودرو پکن که طی یک دهه گذشته عملاً به بزرگ‌ترین نمایشگاه خودرو جهان تبدیل شده است، از هفته آینده (دوم اردیبهشت‌ماه)



آغاز به کار نمایشگاه خودرو پکن

چشم بازار، خیره به مذاکرات؛

بازار خودرو در رکود مطلق به سر می‌برد

در کشور شود، البته همان‌طور که می‌دانیم، ناکامی طرف‌های مذاکره در این دور از مذاکرات نیز می‌تواند اثر عکس داشته باشد و به‌بالا رفتن قیمت انواع خودرو در بازار منجر شود.

از جمله دلایل این امر، تمرکز فعالان بازار بر نتایج مذاکرات است. بر این اساس مثبت بودن روند مذاکرات (حداقل پس از گذشت یک یا دو هفته از زمان شروع آن) می‌تواند سبب کاهش بهای ارز و به تبع آن قیمت خودرو

با شروع مذاکرات سیاسی بین ایران و آمریکا در پایتخت عمان، بازار خودرو کشور در وضعیت نامعلومی به سر می‌برد و روند فعالیت و معاملات در این بخش از بازار تا حدی کند و به‌نوعی متوقف شده است. بی‌تردید

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲‌میلیارد و ۹۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۶۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۲‌میلیارد و ۸۳۵	۲۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۲‌میلیارد و ۴۴۰	۱۵	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۸۱۰	۳‌میلیارد و ۵۴۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۲۵۱	۲‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۱۵	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳‌میلیارد و ۹۷۴	۴‌میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳‌میلیارد و ۱۷۲	۳‌میلیارد و ۸۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲‌میلیارد و ۴۰	۲‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳‌میلیارد و ۱۴۰	۴۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳‌میلیارد و ۱۸۰	۳۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۱۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	۲‌میلیارد و ۶۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲‌میلیارد و ۳۷۰	۵	▼
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۱۰	▲
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۴۵۵	۲‌میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۲	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۱۳	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۵	۴	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۳۰	۱	▼
کوییک R-L بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۱	۰	
کوییک GXL-R پارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۷	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۲۱	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۴	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۰	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۸	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۰۳	۳	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۸	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۶۴	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۶۱	۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک‌میلیارد و ۱۵	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۱۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۰۲	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۲	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۵۲	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۷	۳	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۹	۴	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۷۹	۲	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۷۶	۱	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۵۶	۷	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۳۸	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۶۷	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۴	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۳۵	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۱۹	۴	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۶۳	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۳۷	۰	
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۰۸	۲	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۰	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۹۲	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۶۱	۲	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۲	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۶	۷	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۸۷	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۹۲	۳	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۸۵	۲	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۳۵	۳	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۲۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۴‌میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۵۴۰	۴‌میلیارد و ۳۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۰۰	۳‌میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۲۰	۳‌میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۷۷۰	۶‌میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۸۳۰	۵‌میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
کیا سلتنوس (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۶۲۵	۳‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۱۶۶	۲‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۷۵	۳‌میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - سی سی (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۴۵	۲‌میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
جتا V7S (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۷۲۰	۲‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۴۴	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۰۰	۲‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
سوزوکی سیاز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۴‌میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳‌میلیارد و ۲۵۰	۴‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۲۳۰	۳‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲‌میلیارد و ۴۸۰	۳‌میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۳۲۷	۲‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۹۰۹	۳‌میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۸۵	۲‌میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲‌میلیارد و ۱۸۳	۲‌میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۱۴	۳‌میلیارد	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۵۸۸	۲‌میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲



 www.petrosharlub.com
 [petrosharlubricants](https://www.instagram.com/petrosharlubricants)
 0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



کامل ترین سید روانکار و اکسسوری



صنوعی تولید می‌شود که توسط ENEOS توسعه یافته و در شهریور ۱۴۰۳ (سپتامبر ۲۰۲۴) مراحل توسعه آن تکمیل شده است. این سوخت مصنوعی که با حمایت مالی صندوق نوآوری و سبزر سازمان توسعه فناوری‌های نوین انرژی و صنعت (NEDO) تولید می‌شود، با استفاده از دی‌اکسید کربن و هیدروژن حاصل از انرژی‌های تجدیدپذیر ساخته می‌شود.

این سوخت پاک و جایگزین مستقیم، باز بساخت‌های موجود و فناوری خودرو ساز گارست و آن را به یک جایگزین عملی برای بنزین معمولی تبدیل می‌کند. سوخت بیومتاز و مزاد خودروهای حمل‌ونقل میهمانان را اطمینان خواهد کرد و در کنار آنها سوختی، سوبارو و دایهاتسو خودروهای مورد نیاز کارکنان و خدمات پشتیبانی را فراهم می‌کند. هر پنج خودرو و سازه‌های تولید کرد که سوخت مصنوعی عملکردی مشابه بنزین در مدل‌های هیبرید بنزین دارد.

ی ش شرکت‌ها اظهار داشتند: «سوخت‌های مصنوعی می‌توانند به‌طور چشمگیری انتشار دی‌اکسید کربن را در طول چرخه حیات خود، رهای موتور احتراق داخلی کاهش دهند.» «با نمایش استفاده از آن‌ها در نمایشگاه اکسپو ۲۰۲۵، هدف ما نشان دادن این است که خودروهای مجهز به موتور می‌توانند به‌طور معناداری در بی‌طرفی کربن مشارکت کنند.»

این ابتکار در راستای چشم‌انداز سبز نمایشگاه EXPO ۲۰۲۵ است که حمل و نقل پایدار و نوآوری زیست‌محیطی را به عنوان موضوعات اصلی رویداد این دوره معرفی کرده است.

«تویوتا»، «مزدا»، «سوبارو»، «سوزوکی» و «دایهاتسو» نتایج همکاری شان را به رخ می کشند

جنب و جوش در

نمایشگاه بین‌المللی ۲۰۲۵ با سوخت‌های مصنوعی

« گزارش‌ها حاکی از آن است که ۶ شرکت ژاپنی ENEOS، توپوتا، مزدا، سوزوکی، سوبارو و دایهاتسو از همکاری با یکدیگر برای نشان دادن پتانسیل سوخت مصنوعی به‌عنوان یک راه‌حل حذف کربن برای خودروهای دارای پمپ‌بنزین درون‌سوز در نمایشگاه اکسیو ۲۵ تا ۲۰ اوساکا بهره خواهند برد. در طول این رویداد که از ۲۴ فوروردین ۲۱ مهر ۱۴۰۴ (۱۳ آریل ۱۳۸۳) تا ۲۵ اکتبر (۲۰ آریل ۱۳۸۳) برگزار می‌شود، شرکت‌های خودروسازی، محصولاتی را که با ترکیبی از سوخت مصنوعی کار می‌کنند، برای حمل و نقل میهمانان و پرسنل در محل برگزاری نمایشگاهی به کار خواهند گرفت.

این سوخت در نخستین کارخانه آزمایشی ژاپن با هدف تامین سوخت‌های

روغن پیشنهادی شرکت ابرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی		محصول		شرکت تویوتا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی		محصول		شرکت لکسوس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	ES350-2013					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	IS300					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	RX350					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	IS250					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	NX200					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	NX300h					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	CT200h					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	ES250					
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	LX570					

روغن پیشنهادی شرکت ابرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی		محصول		شرکت فولکس واگن	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونی	Behtam Quanticplus پلاس	5w40SN/5W30SN			پاسات			
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونی	Behtam Quanticplus پلاس	5w40SN/5W30SN			تیگوان			
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونی	Behtam Quanticplus پلاس	5w40SN/5W30SN			گلف			



بامو «Z4» تا پایان ۲۰۲۶ ماندنی شد



نسل جدید رودستر جذاب و اسپرت باواریایی‌ها (موسوم به G29) که با نام Z4 شناخته می‌شود، در آگوست سال ۲۰۱۸ میلادی رونمایی شد. این نسل از Z4 به‌لطف امضای همیشگی بامو یعنی خطوط شارپ و رعایت‌بهترین تناسبات، کاراکتر اسپرت و جذابی دارد. در نمای جلو این رودستر همانند نسخه کانسپت، با چراغ‌های عمودی و جلو پنجره عریض باریک مواجه هستیم. همچنین خطوط تیز روی کاپوت بسیار تهاجمی و خشن به‌نظر می‌رسند. در نمای عقب نیز چراغ‌های L-شکل کشیده و باریک باگرافیک LED و حجم‌بردازی خاص روی در صندوق عقب، نمای زیبا و چشم‌نوازی به

Z4 G29 یخشیده است. طراحی اغزوزهای دوزنقه‌ای شکل در طرفین سپر و دیفیوزر میانی، چاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان می‌کند. قوی‌ترین نسخه Z4 G29 با پسوند M40i شناخته می‌شود که قرار است تا پایان سال ۲۰۲۶ میلادی و با پیشرا نه ۶ سیلندر تولید شود. این مدل با تویوتا سوپرا GR دارای یک موتور مشترک هستند. بر این اساس، موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توبین –توریوشارژ معروف بامو B58B30 با حداکثر قدرت ۳۸۲ اسببخار و حداکثر گشتاور ۵۰۰ نیوتون‌متر، قلب تپنده Z4 M40i را تشکیل می‌دهد.



دیگنیتی پرستیز

دیگنیتی جدید را با ۳۰ ماه اقساط بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیز گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌پو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۸۰۲ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

هیوندای کرتا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرتا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتریان اقساط می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیز ۵ نفره

محصولات بهمن موتور هم اقساطی عرضه می‌شوند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای فیدلیتی ۵ نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای آن یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به‌روز اقساطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

جک اس ۵ نیوفیس

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک S5 نیوفیس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

پژو پارس سال

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو پارس سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۸۴۵ میلیون تومان

مزداتک کابین

وانت مزدابهنم موتور تا ۲۴ ماه اقساط دارد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو مزداتک کابین گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۹۴۵ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید

کراس اوور محبوب فونیکس با یک میلیارد دپیش پرداخت

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



جلوگیری از قاجاق لاستیک در اهواز

«قاجاقچی ۴۰ حلقه لاستیک در شعبه پنجم تعزیرات حکومتی اهواز به ضبط کالا و جزای نقدی محکوم شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان خوزستان، موسی منصوری گفت: «برونده قاجاق ۴۰ حلقه لاستیک به ارزش یک میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال در شعبه پنجم بدوی رسیدگی به تخلفات قاجاق کالا و ارزش شهرستان اهواز رسیدگی شد.» رئیس شعبه پنجم تعزیرات حکومتی اهواز افزود: «شعبه پس

از بررسی و ارائه نکردن اسناد معتبر از سوی متهم، علاوه بر ضبط کالای کشف شده، متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش کالای کشف شده محکوم کرد.» منصوری گفت: «ماموران نیروی انتظامی در حین کنترل و بازرسی و توقیف ۲ دستگاه خودرو و کشف کالای به طن قاجاق گزارشی را جهت رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

نتایج تحقیقات موسسه آلمانی «ADAC»:

استفاده از تایرهای زمستانی در تابستان ایده خوبی نیست

دمای بالای آسفالت خطرانی برای ایمنی سرنشینان ایجاد می کنند. به طور خاص، لاستیک های زمستانی با عمق آج تقریباً کامل (بیش از ۴ تا ۵ میلی متر) نباید تحت هیچ شرایطی در تابستان استفاده شوند، بلکه باید برای زمستان بعدی ذخیره شوند. به گفته ADAC، تایرهایی با عمق آج کاهش یافته ممکن است معایب کمتری داشته باشند؛ اما عمق آج نباید کمتر از ۳ میلی متر باشد؛ در غیر این صورت احتمال سر خوردن خودرو در مناطق خیس افزایش می یابد. تایرهای زمستانی هنگام رانندگی در سرعت های بالا یا روی آسفالت داغ خطرناک هستند. سرعت بالایی می تواند سبب گرم شدن بیش از حد تایر و افت شدید عملکرد آن شود. استفاده از لاستیک های زمستانی در تابستان، به ویژه زمانی که ظرفیت خودرو به لحاظ تعداد سرنشین کامل باشد، بسیار خطرناک است. در واقع دمای بالا و بار سنگین منجر به افزایش دمای لاستیک و کاهش چسبندگی آن می شود. ADAC سه مدل مختلف تایر زمستانی با عمق آج های متفاوت را در شرایط تابستان آزمایش و سپس آن ها را با تایرهای تابستانی مقایسه کرد. نتایج نگران کننده بود: در جاده های خشک، مسافت ترمز از سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت با لاستیک های زمستانی به طور قابل توجهی بیشتر بود. خودرو با تایرهای تابستانی قبل از برخورد با مانع متوقف شد؛ در حالی که با لاستیک های زمستانی هنگام برخورد با مانع هنوز با سرعت حدود ۳۷ کیلومتر بر ساعت حرکت می کرد.



«بسیاری از رانندگان برای جلوگیری از نیاز به تعویض تایرهای زمستانی خود در تابستان هم از آن ها استفاده می کنند. کارشناسان شرکت آلمانی ADAC، براساس تحقیقات اخیرشان، استفاده از لاستیک های زمستانی در دمای تابستان را توصیه نمی کنند. آن ها معتقدند این کار ممکن است خطر تصادف را به میزان قابل توجهی افزایش دهد. رانندگی با لاستیک های زمستانی در تابستان از نظر قانونی مشکلی ندارد؛ اما این تایرها برای دمای پایین و رانندگی در زمستان طراحی شده اند؛ بنابراین کار آیی آن ها در هوای گرم به طور قابل توجهی افت می کند. ADAC توصیه می کند برای اطمینان از ایمنی و رانندگی راحت، در زمان مناسب به سراغ تایرهای تابستانی بروید. با این حال، برای حفظ پایداری، کسانی که هنوز می خواهند با تایرهای زمستانی به رانندگی ادامه دهند، باید این کار را تنها تا اواخر بهار انجام دهند و نکات زیر را در نظر بگیرند. استفاده از لاستیک های زمستانی تا اواخر بهار مشکل خاصی ایجاد نمی کند؛ دما هنوز مداوم بالا نیست؛ اما اواسط تابستان، تایرهای زمستانی به دلیل

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آرئزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کورانداو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





جی تی اس دارای سیستم ترمز سرامیکی نسل جدید پورشه است که موسوم به PCCB (ترمز کامپوزیت سرامیکی پورشه) بوده و در کلاس خود عملکرد فوق العاده‌ای را به نمایش می‌گذارد. این سیستم ترمز عملکرد این سوپراسپرت را بهبود می‌بخشد تا ۹۱۱ را همچنان در فهرست بهترین سوپراسپرت‌های جهان قرار دهد. این سیستم ترمز نسبت به نسخه‌های قبلی که در نسل‌های قبلی ۹۱۱ نصب شده، حدود ۱۵ درصد عملکرد بهتری خواهد داشت.

«پورشه ۹۱۱ که یکی از موفق‌ترین سوپراسپرت‌های جهان به‌شمار می‌رود، در نسل هشتم خود یعنی ۹۹۲ با تغییرات گسترده در بدنه و بخش فنی مواجه شد. بر این اساس پورشه ۹۱۱ نسل هشتم ۹۹۲ در نسخه‌های متعددی به بازار آمد؛ یکی از نسخه‌های جدید آن جی تی اس است. این سوپراسپرت دارای ساختار هیبرید است. سیستم ترمز ۹۱۱ جی تی اس منحصر به فرد بوده که ساختاری نیمه شناور با کالیپرهای جدید دارد و به لطف طراحی در پیچه‌های فعال درون سپر جلو هوای مستقیم را به کالیپر ها می‌رساند تا خنک‌کاری آن بهبود یابد. در حقیقت ۹۱۱



سیستم ترمز منحصر به فرد پورشه ۹۱۱ «جی تی اس»

بحران هدف‌گذاری در صنعت خودرو

پرداخت یارانه به واردات، عامل نابودی داخلی سازی قطعات!

در شرایط کمبود ارز، تمرکز بر داخلی سازی می‌تواند وابستگی به واردات را کاهش بدهد و باری از اقتصاد بردارد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«نبود برنامه‌ریزی و سند جامع در صنعت خودرو طی سال‌های گذشته، آسیب‌های جدی به‌روند توسعه داخلی سازی و افزایش تولید ملی وارد کرده است. در شرایطی که نرخ ارز به‌طور مداوم در حال افزایش است و منابع ارزی کشور برای واردات کالاهای اساسی و ضروری محدود شده است، تمرکز بر ساخت داخل می‌تواند به‌عنوان یک راهکار راهبردی برای کاهش وابستگی به واردات و اصلاح مسیر هزینه‌کرد ارز مطرح شود. با این حال، سیاست‌گذاری‌های فعلی به جای حمایت از داخلی سازی، واردات را تقویت کرده و قطعه‌سازان را با بحران سرمایه‌گذاری مواجه کرده است. تفاوت شدید میان نرخ ارز تخصیصی برای واردات و هزینه مواد اولیه داخلی، داخلی سازی را غیراقتصادی کرده و سبب شده است تولیدکنندگان داخلی انگیزه‌ای برای ادامه فعالیت نداشته باشند.

از سوی دیگر، نبود مشوق‌های قانونی و عدم امنیت اقتصادی برای سرمایه‌گذاری در حوزه قطعه‌سازی، مسیر توسعه صنعت خودرو را بیش از پیش دشوار کرده است. در حالی که اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ از جهش تولید خودرو و صادرات قطعات حکایت داشت، تحقق این اهداف اکنون دور از دسترس به‌نظر می‌رسد. اصلاح سیاست‌گذاری‌های ارزی، تدوین یک سند جامع و تصویب مشوق‌های قانونی می‌تواند گامی موثر برای بازگشت به مسیر داخلی سازی و افزایش عمق ساخت داخل باشد؛ ضرورتی که بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود.

صنعت خودرو بدون سند جامع در مسیر بحران حرکت می‌کند

مهدی مطلب‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با انتقاد از نحوه برنامه‌ریزی صنعت خودرو، از نبود سند جامع و استراتژی مشخص برای توسعه این صنعت به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «متأسفانه ما همیشه موجهی عمل می‌کنیم. هیچ کاری تا لحظه وقوع بحران انجام نمی‌دهیم؛ درست مثل درس خواندن شب امتحانی‌مان است.»

رئیس کمیته ساخت داخل قطعات خودرو اضافه کرد: «مشکل در حوزه افزایش عمق ساخت داخل قطعات نیز همین است که یک سند کامل برای صنعت خودرو وجود ندارد. ما باید برنامه‌ریزی کنیم، اهداف مشخص کنیم و به‌صورت پیوسته پیش کنیم که آیا پیشرفت‌های مورد انتظار حاصل شده یا خیر؟ نه این‌که به ۱۴۰۴ برسیم و ببینیم هنوز به‌اهدافی که مشخص شده بود، نرسیده‌ایم.»

وی با اشاره به اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ خاطر نشان کرد: «طبق این سند، قرار بود تا سال ۱۴۰۴، ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید شود، یک میلیون خودرو صادر شود و صادرات قطعات خودرو نیز به ۶ میلیارد دلار برسد. اما امروز هیچ کدام از این اهداف محقق نشده‌اند و حتی کاهش تولید خودرو را نیز تجربه کرده‌ایم.»

مطلب‌زاده به مشکلات جزیره‌ای میان نهادهای مرتبط با صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: «ما عادت کرده‌ایم به برخورد‌های جزیره‌ای. هر کدام از نهادها مثل دارایی، وزارت نیرو، محیط‌زیست و اداره استاندارد تنها مسیر خودشان را می‌روند، بدون توجه به عواقب اقدامات‌شان. اکنون اداره استاندارد یورو پنج را برای خودروها الزام کرده است، اما سوخت مربوطه با کیفیت مناسب در کشور وجود ندارد. بنزین با اکتان پایین و گازوئیل پر از گوگرد، سبب می‌شود خودرو هزینه زیادی بابت تطبیق با استانداردهای جدید بپردازد، اما در نهایت همه این هزینه‌ها بی‌نتیجه می‌ماند.»

وی با انتقاد از نبود هماهنگی میان خواسته‌ها و امکانات موجود، این وضعیت را با مثالی جالب تشبیه کرد: «انگار سبک خاصی از پوشش مد شده باشد و برایش لباس فرم



تعیین کنید، اما ممنوع کنید کسی آن را بپوشد. مسائلی مثل رانت در صنعت قطعه‌سازی نیز همین وضعیت را دارند؛ تا زمانی که این رانت‌ها از بین نروند، مشکلات ادامه خواهد داشت.»

یارانه واردات یا فشار بر تولید داخلی

رئیس کمیته ساخت داخل قطعات خودرو با انتقاد از سیاست‌های موجود در حوزه ساخت داخل و واردات قطعات، سیاست‌های فعلی را بر ضد داخلی سازی دانست و تصریح کرد: «تا زمانی که سالم‌سازی در سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌ها انجام نشود، این کار امکان‌پذیر نیست. قطعه‌سازان با سرمایه‌گذاری‌های عظیم اقدام به داخلی سازی قطعات کردند، اما نتیجه چه شد؟ الان واردات قطعه صرفه اقتصادی بیشتری دارد.»

وی به اختلاف شدید میان نرخ ارز تخصیص یافته برای واردات و هزینه مواد اولیه داخلی اشاره کرد و گفت: «برای واردات ارز ۶۷ هزار تومانی اختصاص می‌دهند، اما مواد اولیه برای ساخت داخل بر اساس ۱۱۰ درصد نرخ جهانی تمام می‌شود. یعنی در واقع قیمت دلار برای مواد داخلی سازی به ۱۱۰ هزار تومان می‌رسد؛ در حالی که واردات با نرخ ۶۷ هزار تومان انجام می‌شود.» مطلب‌زاده با تشریح جزئیات نحوه محاسبه نرخ موثر

سرمایه‌گذاری مثل آب است که به سمت گودال امنیت حرکت می‌کند. اگر برنامه مشخصی برای صنعت وجود نداشته باشد، سرمایه‌گذار وارد این حوزه نمی‌شود و مسیر داخلی سازی متوقف می‌ماند

وارداتی افزود: «تا پایان سال گذشته، مبنای دلاری گمرک ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان بود؛ با پنج درصد سود عوارض گمرکی، نرخ موثر عملاً دو درصد می‌شود. اگر این دو درصد را روی ۶۷ هزار و ۵۰۰ تومان حساب کنید، نرخ تمام‌شده واردات ۶۸ هزار و ۵۰۰ تومان می‌شود. این یعنی مادر حال پرداخت یارانه به واردات هستیم!» وی در پایان خاطر نشان کرد: «در شرایطی که دلار داخلی ۱۱۰ هزار تومان است، واضح است که این سیاست‌ها در نهایت واردات را تشویق و داخلی سازی را تنبیه می‌کنند. متأسفانه جریان تصمیم‌گیری به سمت حرکت ضد ساخت داخل پیش رفته است.»

تمرکز بر داخلی سازی، شرط اساسی برای تامین ارز موارد حیاتی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این سوال که داخلی سازی قطعات می‌تواند چه مزایایی برای کشور داشته باشد؟ تأکید کرد: «ناگفته‌جاویش معلوم است. ما که ارز کافی نداریم و حتی برای دارو که نیاز حیاتی مردم است با مشکل تأمین ارز مواجه هستیم، باید ارز هاهمان را درست هزینه کنیم. یعنی سیاست‌گذاری به‌نحوی باشد که ساخت داخل تقویت شود تا بتوانیم بودجه ارزی به‌اموری که ضرورت واردات دارند، اختصاص دهیم.»

وی در ادامه با انتقاد از اقدامات خارج از چارچوب، اظهار داشت: «ولی وقتی شهرداری بارز اقدام به واردات خودرو می‌کند، یا برخی اصرار دارند خودروهای دست‌دوم وارد شود، این نشان می‌دهد که اصلاً فکر و توجهی به داخلی سازی وجود ندارد. در واقع، به‌نظر می‌رسد هیچ‌کس به فکر آینده مملکت نیست.»

رئیس کمیته ساخت داخل قطعات خودرو با اشاره به ضرورت ایجاد امنیت برای سرمایه‌گذاری در حوزه داخلی سازی گفت: «سرمایه‌گذاری مثل آب است که به سمت گودال امنیت حرکت می‌کند. اگر برنامه مشخصی برای صنعت وجود نداشته باشد و همه چیز بر اساس تصمیمات فردی باشد، سرمایه‌گذار وارد این حوزه نمی‌شود. باید سندی وجود داشته باشد که اساس چشم‌انداز و حرکت در صنعت را مشخص کند و بتواند پیش و اجبار برای اجرای آن ایجاد کند. اما وقتی چنین سندی وجود ندارد و شرایط سرمایه‌گذاری متزلزل است، هیچ سرمایه‌گذاری امنیت لازم برای ورود به این عرصه را احساس نمی‌کند.»

وی با تأکید بر نبود بازدهی مناسب در سرمایه‌گذاری حوزه قطعه‌سازی اضافه کرد: «اگر شما امروز از من و امثال من بپرسید که آیا سرمایه‌ای برای ساخت قطعات خودرو اختصاص می‌دهیم؟ جوابم منفی است. قطعه‌سازی بازدهی اقتصادی ندارد. این مساله وقتی آشکار می‌شود که مقایسه کنید؛ حتی اگر سرمایه در بانک قرار بگیرد و با بهره ۲۳ درصد سود داشته باشد، به‌مراتب وضعیت مالی بهتری خواهید داشت.»

مطلب‌زاده خاطر نشان کرد: «ساخت داخل زمانی موفق می‌شود که برنامه‌ریزی دقیق و سند معتبر برای هدایت و تضمین امنیت سرمایه‌گذاری برقرار باشد.»

«بازگشت به بسته مشوق‌های پیشنهادی سال ۹۸ رئیس کمیته ساخت داخل قطعات خودرو در پاسخ به سوالی درباره نخستین گامی که برای آغاز مجدد پروژه داخلی سازی قطعات باید برداشته شود، به‌اهمیت تدوین قوانین و مشوق‌های حمایتی اشاره کرد و گفت: «سال ۱۳۹۸ خاطرتون باشه ما گزارش‌های ارائه دادیم تحت عنوان بسته مشوق ساخت داخل که شامل ۱۱ مشوق بود. از این میان، چهار مورد مربوط به خودرو سازی بود و هفت مورد دیگر جنبه حاکمیتی داشت. متأسفانه هیچ کدام از این مشوق‌ها اجرایی نشد.»

وی با تأکید بر ضرورت قانونی کردن این مشوق‌ها افزود: «باید این مشوق‌ها قانونی شوند؛ به‌طوری که کسی نتواند از زیر اجرای آن‌ها شانه خالی کند. هنوز هم اگر این مشوق‌ها وجود داشته باشند، می‌توان دوباره مسیر داخلی سازی را آغاز کرد.»

مطلب‌زاده تصریح کرد: «برای شروع دوباره، سرمایه اولیه و حمایت مالی لازم است؛ این موارد همگی در همان بسته مشوق‌ها پیش‌بینی شده است و باید به آن‌ها بازگشت.»



بازگشت جریمه‌های رانندگی به نرخ عادی

فرهنگ‌سازی بیشتر در زمینه رانندگی ایمن است. «سردار حسینی در ادامه افزود: «با وجود هشدارهای متعدد و اطلاع‌رسانی مداوم در طول اجرای طرح نوروزی، همچنان تخلفات گسترده‌ای از سوی رانندگان مشاهده شد. از ۱۲ فروردین تا ۱۶ فروردین (۳ روز)، حدود ۶ هزار و ۷۹۱ فقره گواهینامه به دلیل ارتکاب تخلفات حادثه‌ساز به مدت سه ماه توقیف شد.» طرح برخورد با تخلفات حادثه‌ساز همواره در دستور کار پلیس قرار دارد و در مواردی که راننده‌ای ۲ تخلف هم‌زمان انجام دهد، علاوه بر اعمال قانون و ثبت نمره منفی در گواهینامه، خودروی وی نیز به مدت ۷۲ ساعت توقیف و به پارکینگ منتقل می‌شود.

مهر: سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراچا گفت: «با پایان طرح نوروزی ۱۴۰۴، افزایش ۳۰ درصدی جریمه‌ها که از ۲۵ اسفندماه آغاز شده بود، از ۲۰ فروردین به حالت عادی بازگشت.» رئیس پلیس راهور فراچا ضمن اشاره به تخلفات گسترده رانندگان در این دوره تأکید کرد: «بررسی آمارهای ثبت‌شده نشان می‌دهد طی ۲۱ روز اجرای طرح نوروزی، در مجموع ۱۷ میلیون و ۷۹۲ هزار و ۲۸۵ تخلف رانندگی در جاده‌های کشور ثبت شده است؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال قبل، معادل ۵ میلیون و ۸۳۸ هزار و ۱۶۲ مورد افزایش یافته است. این آمار زنگ خطری برای لزوم

خبر

News

شناسایی ۴۵۸ نقطه حادثه‌خیز در تهران

ایسنا: سرهنگ مصطفی زینی‌وند، رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به شناسایی ۴۵۸ نقطه حادثه‌خیز در سطح شهر تهران از ابتدای سال ۱۴۰۳، اعلام کرد: «بر اساس تحلیل داده‌های سه سال گذشته، این نقاط پر تصادف شناسایی و مورد بررسی قرار گرفتند. خوشبختانه با اقدامات مستمر و جلسات تخصصی، تا امروز ۳۴۴ نقطه از این فهرست رفع اثر شده است. این اقدام نقش مهمی در کاهش تصادفات و افزایش ایمنی تردد در سطح شهر تهران داشته است.» وی با تأکید بر ادامه این مسیر در سال ۱۴۰۴ افزود: «هدف ما در سال جاری، تمرکز بر نقاط باقی‌مانده و به‌روزرسانی نقشه نقاط حادثه‌خیز است؛ به‌ویژه در مناطقی که بیشترین فراوانی تصادفات جرحی و فوتی را

دارند.» رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ به بررسی آمار تصادفات نوروزی پرداخت و گفت: «در بازه اجرای طرح نوروزی از ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴، مناطق ۱۲ و ۱۹ شهرداری تهران بیشترین آمار تصادفات منجر به فوت در صحنه را ثبت کردند و به‌عنوان ناایمن‌ترین مناطق پایتخت در این ایام شناخته شدند.» زینی‌وند گفت: «۹۱ درصد تصادفات در ساعات تاریکی هوا رخ داده و ۴۸ درصد حوادث فوتی مربوط به موتورسواران بوده است. همچنین ۳۰ درصد از فوتی‌های نوروز امسال، جوانان زیر ۲۰ ساله بوده‌اند؛ آماری نگران‌کننده که نشان از نیاز جدی به آموزش و نظارت بیشتر دارد.» وی افزود: راهبردهای سال ۱۴۰۴ پلیس راهور تهران بزرگ برای کاهش

تصادفات را به چهار محور اصلی تقسیم کرد و گفت: «۱. پیگیری برای ارتقای ایمنی معابر و زیرساخت‌های ترافیکی ۲. پیگیری برای افزایش نظارت و اعمال قانون ۳. پیگیری برای آموزش و فرهنگ‌سازی ۴. پیگیری برای همکاری بیشتر بین سازمانی و جلب مشارکت نهادهای مرتبط.» زینی‌وند ابراز امیدواری کرد در صورت اجرای این طرح‌ها، شاهد بهبود در ایمنی معابر پایتخت باشیم. رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ همچنین گفت: «پروژه‌های مختلفی برای تکمیل دسترسی‌های بزرگراهی و تقاطع‌های نیمه‌تمام تعریف شده‌اند که با بهره‌برداری از آن‌ها، زمان سفر کاهش یافته و در مصرف سوخت نیز صرفه‌جویی خواهد شد.»

طبیعت عسلویه زیر چرخ آفرود سوارها

ورود خودروهای آفرود به مناطق حفاظت‌شده بوشهر ممنوع است



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

آفرود، یکی از تفریحاتی است که این روزها طرفداران زیادی پیدا کرده و روز به روز نیز بر محبوبیت آن افزوده می‌شود. در عین حال رانندگی آفرود در دل طبیعت بدون رعایت اصول آن، سبب تخریب اکوسیستم‌های ارزشمند طبیعی می‌شود و حیات وحش را به خطر می‌اندازد. آفرود با همان رانندگی در محیط‌های ناهموار و خارج از جاده، می‌تواند تأثیرات منفی متعددی بر طبیعت و محیط زیست داشته باشد. از موارد آسیب‌رسان آفرود برای طبیعت می‌توان به رانندگی با خودروهای شاسی‌بلند در طبیعت اشاره کرد که منجر به تخریب زیست‌گاه‌های حیات وحش و از بین بردن پوشش گیاهی و جانوری و مختل کردن ترکیب گیاهی و جانوری منطقه می‌شود.

تشکیل کارگروه‌هایی برای انتخاب مسیرهای مناسب آفرود امروزه در بسیاری از گروه‌های طبیعت‌گردی «آفرود مسئولانه» مطرح است. یک فعال محیط زیست در این باره می‌گوید: «هر چی گروه‌های آفرودسوار، بدون درک ارزش و جایگاه طبیعت، آن را تخریب می‌کنند. آن‌ها بدون توجه به مسیرهای مشخص‌شده، با خودروهای سنگین آفرود، به دشت و طبیعت می‌روند و همه چیز را زیر لاستیک‌های خود له می‌کنند. بر چی از این گروه‌ها حتی با باند‌های سنگین، صدایی آزار دهنده ایجاد می‌کنند که حیوانات را وحشت‌زده و پرندگان را به پرواز درمی‌آورد.» وی در ادامه تأکید می‌کند: «یکی از آسیب‌های جدی به طبیعت، جایه‌جایی رسوبات رودخانه با خودروهای آفرودی است که اکوسیستم را به شدت دچار اختلال می‌کند. ورود آلاینده‌های نفتی و آلودگی‌های ناشی از خودروها و موتورها به رودخانه نیز منجر به از بین رفتن کل اکوسیستم رودخانه می‌شود که از دیگر موارد مهم در رابطه با آسیب‌آفرود است. این دست به طبیعت و جانوران است.»

برخی کارشناسان مربوطه در این زمینه پیشنهاد می‌کنند که آفرودسواران در مسیرهای مشخص‌شده حرکت کنند. همچنین با توجه به تعداد زیاد آفرودسواران، تشکیل یک کارگروه با حضور متخصصان حوزه خاک، گیاه، پرند و خزندگان ضروری است تا تصمیم‌گیری در مورد مسیرهای مناسب برای آفرود، با حداقل آسیب به محیط زیست انجام شود.

ممنوعیت آفرودسواری در مناطق حفاظت‌شده ساحل چریف، یکی از جاذبه‌های طبیعی و زیبای شهرستان عسلویه در استان بوشهر است. این ساحل با ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود از جمله آب‌های شفاف، ماسه‌های طلایی و فضای آرامش‌بخش، مورد توجه گردشگران و



طبیعت‌دوستان است؛ اما ورود خودروهای آفرود سبب نابودی این ساحل زیبا شده است. لاک‌پشت‌های دریایی خلیج فارس به دلیل نابودی زیستگاه و وضعیت بسیار شکننده‌ای دارند و حضور آفرودسواران در سواحل اوضاع را برای آن‌ها بدتر کرده است. از هفت گونه لاک‌پشت دریایی، سواحل جنوبی ایران میزبان پنج گونه است. لاک‌پشت زیتونی، کوچک‌ترین و لاک‌پشت چرمی از بزرگ‌ترین لاک‌پشت‌های دنیا در میان آن‌هاست. تخریب زیستگاه‌های طبیعی، فرسایش خاک و ساختار ساحل و آلودگی آب و خاک از مهم‌ترین آسیب‌هایی است که آفرودسواران غیر حرفه‌ای به طبیعت وارد می‌کنند. اواخر سال گذشته، مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر از ممنوعیت ورود و تردد خودروهای آفرود و موتورهای کراس در مناطق تحت مدیریت این استان خبر داد. عبدالرحمن

مرادزاده با اشاره به تأثیرات مخرب این خودروها و آفرودزنی غیر حرفه‌ای بر اکوسیستم‌های حساس منطقه اظهار داشت: «ورود خودروهای آفرود و موتورهای کراس به مناطق تحت مدیریت محیط زیست خصوصاً مناطق ساحلی نظیر پارک ملی نابیند، پارک ملی دیر و تخیلو مناطق حفاظت‌شده مند و حله موجب تخریب زیستگاه‌های طبیعی و آسیب به حیات وحش و پوشش گیاهی، اختلال در بقای گونه‌های جانوری و همچنین آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود.» او افزود: «تورهای یگان حفاظت محیط زیست استان به‌صورت جدی از ورود و تردد این خودروها در مناطق چهارگانه تحت مدیریت جلوه‌گری کرده و در صورت تخلف، با افراد خاطی مطابق قانون برخورد خواهند کرد.» مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر خاطر نشان کرد: «هر گونه اقدامی که به تخریب محیط زیست منجر شود، با پیگیری‌های قانونی روبه‌رو خواهد شد؛ بنابراین از مردم عزیزمان و همه هم‌استانی‌های فهیم انتظار می‌رود با رعایت قوانین و اطلاع‌رسانی به دیگران، به جلوه‌گیری از تخریب محیط زیست و حفاظت از این سرمایه‌های طبیعی ارزشمند کمک کنند.»

کارزار نه به ورود خودرو در دره توپیرون

این روزها کارزار جلوه‌گری از ورود خودرو به دره توپیرون دزفول به دلیل تخریب شدید محیط زیست و نابودی تنوع زیستی آن نیز ادامه امضای شهروندان است. در بخش‌هایی از متن این کارزار آمده است: «دره توپیرون دزفول یکی از ارزشمندترین زیستگاه‌های حیات وحش ایران است که در حال حاضر شاید ۹۹ درصد این تنوع زیستی به دلیل گردشگری بی‌ضابطه از میان رفته است. در ورودی این دره، یک بیشه‌زار بسیار زیبا از درختان پده، گز، جغ، کنار و... وجود داشت که اکنون به شدت مورد تخریب برای روشن کردن آتش یا باز کردن مسیرهایی برای تردد خودروهای آفرود قرار گرفته و تقریباً چیزی از آن باقی نمانده است. در سال‌های اخیر شاهد ورود بی‌ضابطه و خارج از عرف گردشگرنمایانی هستیم که در حال لذت بردن از تخریب این دره زیر چرخ خودروها هستند. آلودگی آب دره زیر چرخ این خودروها از بین رفتن میکروارگانیسم‌ها، ماهیان و... کف دره، آلودگی صوتی و دود ناشی از خودروها و به سرعت رفتن جوجه جغد ماهی‌خوار به مدت پنج سال بیاب، همگی دست در دست هم داده است تا طبیعت بکر این دره در چند سال اخیر به مرز نابودی کامل برود.»

و در پایان توجه به این نکته ضروری است که آفرودسواری بدون آگاهی کافی و وبدون رعایت قوانین و مقررات حاکم بر محیط زیست می‌تواند خطرناک و آسیب‌زا باشد؛ بنابراین بهتر است قبل از شروع آفرودسواری با قوانین و مقررات محلی آشنا شده و تجهیزات ایمنی لازم را به همراه داشته باشید. همچنین حفظ محیط زیست و احترام به حقوق دیگران و موجودات زنده در محیط طبیعی را نیز در اولویت سفر خود قرار دهید.

خبر

News

احداث بیش از ۲ هزار واحد پارکینگ در پایتخت

این سازمان تاکنون احداث شده است. چند پایگاه دیگر نیز در دست احداث قرار دارد. «وی در ادامه با اشاره به قدمت ۲۰۰ ساله سبزه میدان، آن را به عنوان قدیمی‌ترین میدان تهران معرفی و مطرح کرد: «این میدان با مساحت ۳ هزار مترمربع به‌عنوان ورودی اصلی بازار تهران شناخته می‌شود که دارای دو بنای تاریخی شامل سردر اصلی بازار و بانک ملی است که در طراحی و اجرای پروژه بازپیرایی میدانگاه، مدنظر قرار گرفته‌اند.»



باشگاه خبرنگاران: مجید امانی، مدیرعامل سازمان عمرانی مناطق شهرداری تهران با بیان این که در دو الی سه سال گذشته پروژه‌های عمرانی بسیاری در تهران انجام شده است، گفت: «فعالیت‌های عمرانی در تهران تنها محدود به آسفالت و ایجاد تقاطع‌های غیرمسطح نبوده و پروژه‌های گسترده‌تری نیز در حال انجام است. به‌طوری که در سال ۱۴۰۴، پروژه‌های بزرگ‌تری را در نظر داریم.» امانی تأکید کرد: «معاونت فنی و عمرانی در پروژه‌های مختلف مشارکت جدی دارد. ۲۲ منطقه شهر تهران هم تحت سیاست‌گذاری کارهای عمرانی قرار دارند و اتفاقات مثبتی در این حوزه رقم خورده است.» وی در ادامه به تحویل هزار واحد پارکینگ طبقاتی به مردم شهر تهران در دو سال گذشته اشاره کرد و گفت: «بیش از ۲ هزار واحد پارکینگ دیگر نیز در حال احداث است.» مدیرعامل سازمان عمرانی مناطق شهرداری تهران همچنین بیان داشت: «۶ پایگاه مدیریت بحران شهر تهران در این دوره مدیریت شهری توسط

به‌زودی مرکز آزمون تصادف در کشور راه‌اندازی می‌شود

است در خردادماه ۱۴۰۴ این مرکز در کشور راه‌اندازی می‌شود. این اقدام به‌خودروسازان این امکان را می‌دهد که خودروها را پیش از ورود به بازار، تحت تست‌های سختگیرانه قرار دهند و در صورت لزوم، اصلاحات لازم را انجام دهند. «سردار حسینی تصریح کرد: «خودروهای وارداتی به‌طور معمول از نظر ایمنی شرایط بهتری دارند و ارزیابی‌های میدانی نشان می‌دهد خودروهای تولید داخل در این زمینه دچار نواقص جدی هستند.»



ایسنا: سردار حسینی، رئیس پلیس راهور فراچا با اشاره به این که توجه به ایمنی و استحکام بدنه در طراحی بدنه، شاسی، ستون‌ها، شیشه‌ها، کیسه هوا، کمربند ایمنی و سایر اجزای خودرو امری ضروری است، گفت: «این بخش دوم، یعنی محافظت از جان افراد پس از وقوع تصادف، به‌عواملی نظیر طراحی صحیح اتاق بدنه، کیسه هوا، کمربند ایمنی، شیشه‌ها و حتی طراحی صندلی‌ها بستگی دارد تا خودرو بتواند در لحظه تصادف از سرنشینان خود محافظت کند.» رئیس پلیس راهور فراچا به نداشتن ابزار لازم برای ارزیابی این قابلیت در خودروها اشاره کرد و توضیح داد: «در بسیاری از کشورها، این ارزیابی‌ها در مراکز آزمون تصادف یا همان «کراش تست» انجام می‌شود. این مراکز به‌دقت میزان استحکام خودروها را در برابر ضربات شدید و توانایی حفاظت از جان سرنشینان ارزیابی می‌کنند.» وی ادامه داد: «با توجه به آخرین صحبت‌های سازمان استاندارد، مرکز آزمون تصادف در کشور به‌زودی افتتاح خواهد شد و قرار



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۴ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۲۷ آصفهان 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

بیلدور
Billboard



نوی جاده برای نابینایان؛ تجربه‌ای نواز جهان با «کیا»

«شرکت خودروسازی کیا در اروپا با همکاری انیس Innocean Berlin پروژه‌ای به نام Kia Soundscapes را اجرا کرده که طی آن سیستم هوش مصنوعی خودرو Kia EV9 یا تبدیل مناظر اطراف به موسیقی، امکان تجربه محیط را برای نابینایان فراهم می‌کند. این تجربه احساسی با هدف فراگیرسازی حرکت و الهام، در قالب مستندهایی از سفر نابینایان به طبیعت اجرا شده است.

رانندگی با عصبانیت، ممنوع!

مطابق با بررسی‌های به عمل آمده، رانندگی با خشم و عصبانیت می‌تواند به همان اندازه خطرناک باشد که شما با حالت خستگی و خواب‌آلودگی پشت فرمان خودرو قرار بگیرید. بنابر مشاهدات میدانی، رانندگی با حالت خشم و عصبانیت غیر از خود راننده خشمگین، رانندگان دیگر را نیز تحت تاثیر قرار می‌دهد و به همین دلیل چه بسا سبب بروز حوادث تلخ و دردناکی شود. درواقع این دسته از رانندگان معمولاً با حرکات ناگهانی و مارپیچ، استفاده زیاد از بوق و درگیری لفظی با رانندگان دیگر، زمینه را برای خشمگین کردن و به هیجان آوردن سرنشینان خودروهای دیگر نیز فراهم می‌کنند و به همین دلیل می‌توانند به تنهایی عاملی برای بروز سانحه باشند. بر این اساس پیشنهاد کارشناسان به رانندگان این است که به هیچ عنوان با عصبانیت پشت فرمان خودرو قرار نگیرند و درعین حال سایر رانندگان نیز با مشاهده مواردی از این دست از هیجانی شدن به شدت پرهیز کنند و در حد امکان از راننده خالص فاصله بگیرند؛ شاید بتوان از این طریق از بروز سوانح ناگوار جلوگیری کرد.

همچنین بهتر است در صورت مواجه شدن با خطای یک راننده، از قضاوت سریع و عجولانه درمورد رفتار وی پرهیز کنیم؛ چراکه ممکن است حال راننده‌ای ناگهان بد شود یا حتی به هر دلیلی قادر به کنترل خودرو نباشد؛ در این صورت حفظ آرامش مای تواند ضمن جلوگیری از بروز حوادث ناگوار، به راننده خالص نیز کمک کند آرامش و کنترل خود را دوباره به دست آورد و بتواند خودرویش را به شکل بهتری هدایت کند. در پایان باید بر این نکته تاکید کرد که رانندگی نیز مثل هر فعالیت دیگری، اصول و قواعدی دارد که تنها در سایه رعایت آن‌ها می‌توان آرامش و سلامتی خود و دیگران را حفظ و تضمین کرد.

حرف آخر

Fast Word
علی زراندوز

روزنامه نگار



کاهش قیمت خودروهای داخلی و موتاثری



هایما اس ۷ پرو
۲۰ میلیون تومان کاهش
قیمت و ارزش در بازار
۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان



شاهین اتوماتیک پلاس
۱۲ میلیون تومان کاهش قیمت و
ارزش در بازار
۱ میلیارد و ۳۱۱ میلیون تومان



دیگیتی پرایم
۱۰ میلیون تومان کاهش
قیمت و ارزش در بازار
۲ میلیارد و ۸۰ میلیون تومان



کیا ام‌سی T8
۱۰ میلیون تومان کاهش قیمت و
ارزش در بازار
۱ میلیارد و ۹۴۵ میلیون تومان



فونیکس تیگو ۸ پرو مکس
۳۰ میلیون تومان کاهش قیمت و
ارزش در بازار
۳ میلیارد و ۵۹۵ میلیون تومان

اف ایکس FX

FOWNIX



ترسیم آینده ۲

کمپین طراحی بر روی اف ایکس



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
www.fownix.com
fownix.official

جهت دریافت اطلاعات تماس با ما و سایر خدمات مراجعه نموده و یا کد تلفن در طرح را اسکن نمایید.