



مدیرعامل شرکت «رهیافت» در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد: تحول در حمل‌ونقل؛ از نوسازی ناوگان تا آینده پاک‌تر با مدیریت علمی کشور

۳ صفحات ۲ و ۳



پیکان «تاسمان» در راه ایران

۱۰ صفحه ۱۰

نگاهی به وضعیت تولید خودرو و قطعه‌سازی در ۱۴۰۴

صنعت خودرو با هدف تولید ۱,۵ میلیون دستگاه، ۱۵ میلیارد دلار ارزش می‌خواهد

بخش عمده ارزش تخصصی به واردات خودروهای مونتاژی اختصاص می‌یابد. برنامه تولید سال آینده عملاً تغییر چندانی نسبت به سال قبل نخواهد داشت و هدف اصلی با عنوان ارتقای...

۱۴ صفحه ۱۴

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

«آریسان ۲»؛ نقطه عطفی در اعتمادسازی کیفیت و رقابت وانت‌های اقتصادی

۴ صفحه ۴

با عرضه گواهی سپرده خودرو در بورس کالا فراهم می‌شود؛

فرصت جدید برای سرمایه‌گذاری در بازار خودرو

بورس کالا به‌زودی گواهی سپرده خودرو را برای سرمایه‌گذاری در بازار خودرو عرضه خواهد کرد که این...

۵ صفحه ۵

چینی‌ها با هوش مصنوعی ترافیک را ریشه‌کن می‌کنند

استفاده از هوش مصنوعی برای کنترل ترافیک تهران در سال ۱۴۰۴

۱۵ صفحه ۱۵

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

معرفی محصولات آئودی توسط «نادین خودرو»

پای ارباب حلقه‌ها به خیابان‌های کشور باز می‌شود

۸ صفحه ۸



رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با نوآوری‌های جهان

XTRIM
BORN FOR MORE

سال نو مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





برنامه‌های مرسدس بنز برای همگام‌سازی خودروهای درون‌سوز و برقی به تدریج منجر به حذف سبد محصولات جداگانه EQ می‌شود. این فرآیند سه سال قبل و زمانی که G580 مجهز به تکنولوژی EQ معرفی شد استارت خورد و اواخر ماه جاری میلادی هم با CLA جدید ادامه خواهد یافت. ژرمن‌ها همچنین نخستین تیزر از GLC برقی را منتشر کرده‌اند تا روی برنامه‌های خود برای استفاده از پسوندها «با تکنولوژی EQ» برای محصولات آتی فاقد پیش‌رانه درون‌سوز تأکید کرده باشند. EQC قبلی بی‌سر و صدا در سال ۲۰۲۲ و پس از حضور حدود ۴ ساله راهی موزه شد. این خودرو هرگز در

آمریکا قابل خرید نبود؛ اما مرسدس هم اکنون تأکید کرده جانشین آن در بازار آمریکا نیز عرضه خواهد شد. GLC با تکنولوژی EQ کاملاً از پوشش‌های استتاری استفاده می‌کند و فرار است نسخه‌های دیفرانسیل عقب و چهار چرخ محرک آن تولید شوند. این مدل‌ها از سیستم 4Matic و واحد قطع ارتباط برای غیر فعال‌سازی اکسل جلو استفاده خواهند کرد تا راندها بهتر باشند. مرسدس بنز می‌گوید موتور عقب و گیربکس ۲ سرعته GLC برقی را در خود کارخانه توسعه داده و در واحدهای برقی جلو و عقب از اینورترهای کاربید سیلیکون استفاده شده است.



برنامه دقیق مرسدس بنز برای «GLC» برقی

ابهام درباره کیفیت روغن موتورهای ایرانی

همه چیز در هاله‌ای از ابهام فرو می‌رود وقتی تولیدکنندگان داخلی باید مواد اولیه مورد نیاز خود را با نرخ جدید ارز تهیه کنند و روزانه شاهد بالا رفتن روزانه هزینه‌های جاری باشند. همه چیز با یک حساب و کتاب

سراغشستی مشخص می‌شود، وقتی برای تولید روانکار موتور با بالاترین سطح کیفی فعلی بازار ایران باید از با کیفیت‌ترین روغن پایه‌ها یعنی گروه ۵۵۰ استفاده کرد و قیمت هر کیلو از این روغن پایه‌های وارداتی بین ۵۵۰ تا ۷۰۰ هزار تومان است. ابهام آن‌جا به وجود می‌آید که قیمت فروش بهترین روغن موتورهای تولید داخل از سه لیتر روغن پایه وارداتی نیز کمتر است. این جدای از هزینه‌های خرید افزودنی‌های شیمیایی، بسته‌بندی، تولید، نیروی انسانی و سود شبکه فروش است. به هر حال واقعی نبودن قیمت روانکارهای داخلی در بازار یا حاکمیت از تولید یا مواد اولیه کم کیفیت و روغن پایه‌هایی بی‌ارتباط با سطوح کیفی بالاست یا بذل و بخشش برخی تولیدکنندگان از جیب خود برای حفظ قیمت‌ها، به هر روی این حفظ قیمت این ابهام را ایجاد می‌کند که استفاده از روانکارهای پالایشگاهی در خودروهای روز دنیا به ویژه خودروهای مونتاژی و وارداتی جدید که در شبکه خدماتشان از روغن‌های ایرانی استفاده می‌شود، می‌تواند در آینده هزینه‌های بالایی به شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات و مصرف‌کنندگان این خودروها تحمیل کند؟ حال باید یا منتظر تبعات استفاده از روانکارهای پالایشگاهی در خودروهای روز دنیا ماند یا با آزادسازی قیمت‌ها فضا را برای حضور برندهای مختلف فراهم کرد. از سوی دیگر از نقش سازمان استاندارد در بررسی منظم شاخص‌های کیفی روانکارهای داخلی نباید غافل شد. در مجموع آن‌چه حائز اهمیت است، تأکید بر رقابتی شدن بازار است که تا زمانی که قیمت‌ها توسط دولت و به صورت دستوری تعیین می‌شود، تقریباً دست‌نیافتنی است.



مدیرعامل شرکت «رهیافت» در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تحول در حمل و نقل؛ از نوسازی ناوگان تا آینده پاک‌تر با مدیریت علمی کشور



صنعت حمل و نقل ایران در حالی پیش می‌رود که همچنان با چالش‌های بزرگ محیط‌زیستی، اقتصادی و مدیریتی روبه‌رو است. این صنعت نه تنها از نظر نوسازی ناوگان فرسوده با مشکلات عدیده‌ای مواجه است، بلکه عدم توجه کافی به تکنولوژی‌های نوین و ضرورت‌های پژوهشی موجب شده است در این زمینه شاهد برداشته شدن گام‌های موثری در جهت توسعه پایدار و ارتقای کیفیت زندگی شهری نباشیم. در این میان، گشایش‌های سیاسی و اقتصادی به‌ویژه در دوران پساتحریم می‌تواند فرصت‌های زیادی را برای ورود تکنولوژی و سرمایه به کشور فراهم کند. اما آیا این گشایش‌ها تهدید نیستند اگر بدون آماده‌سازی زیرساخت‌ها و استراتژی‌های دقیق وارد کشور شوند؟ مهدی حسن‌زاده، مدیرعامل شرکت «رهیافت» در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به توسعه پایدار صنعت حمل و نقل در کنار نوسازی ناوگان اشاره کرد و گفت: «تحقق این مهم بدون عبور از نگاه سیاسی به مدیریت شهری و بازنگری در سیاست‌های محیط‌زیستی و ارزی کشور ممکن نیست.» همچنین او معتقد است: «گره خوردن دوباره ایران به بازارهای جهانی، اگرچه فرصتی طلایی برای ورود تکنولوژی و سرمایه به کشور است، اما بدون برنامه و بدون

نهادسازی منجر به تعمیق نابرابری و وابستگی می‌شود. برای این‌که این گشایش‌ها به تهدید تبدیل نشوند، باید از هم‌اکنون استراتژی مشخصی برای «ورود تکنولوژی‌های پاک»، «احیای سیاست‌های پژوهش‌محور» و «تقویت مشارکت بخش خصوصی واقعی» طراحی و اجرا شود. حسن‌زاده تأکید می‌کند: «راه نجات حمل و نقل کشور از دل پژوهش، مدیریت علمی و احترام به تجربه جهانی می‌گذرد. این تنها مسیر ممکن برای کاهش مرگ‌ومیر، آلودگی، اتلاف وقت و فرسایش روانی شهروندان است.» از نگاه او، آینده حمل و نقل ایران نه در گاراژهای فرسوده و ناوگان دیزلی مستهلک، بلکه در میدان‌های مشترک همکاری بین‌المللی، مراکز پژوهشی و شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی رقم می‌خورد. وی تأکید کرد: «اگر بتوانیم هم‌زمان با رفع محدودیت‌های بین‌المللی، فضای داخلی را برای نوسازی فنی، نهادی و مدیریتی آماده کنیم، شاید تحقق آینده‌ای با هوای پاک، شهرهای زنده و حمل و نقلی انسانی‌تر خیلی دور از تصور نباشد.»

با توجه به احتمال گشایش‌های سیاسی و آزادسازی منابع بلوکه‌شده، آیا می‌توان امیدوار بود که اجرای قانون هوای پاک از یک حالت نمادین خارج و وارد یک مسیر واقعی شود؟
در شرایطی که گشایش‌های سیاسی ممکن است منابع مالی جدیدی را در اختیار دولت قرار دهد، این پرسش مطرح می‌شود که آیا اجرای قانون هوای پاک بالاخره از حالت شعاری و نمایشی خارج خواهد شد یا نه؟ تجربه سال‌های گذشته نشان داده است حتی در

دوره‌هایی که درآمدهای نفتی در اوج خود قرار داشت، اراده‌ای برای اجرای واقعی این قانون وجود نداشت. به همین دلیل، نباید آزادسازی منابع مالی را به‌تنهایی ضامن اجرای قانون هوای پاک دانست. مشکل اصلی، نه فقدان بودجه، بلکه فقدان اولویت‌بخشی مبتنی بر داده و آینده‌نگری در تصمیم‌گیری‌هاست. متأسفانه در ساختار سیاست‌گذاری فعلی، مسائل محیط‌زیستی به‌حاشیه رانده شده‌اند و صرفاً زمانی بر سر زبان‌ها می‌افتند که بحران‌ها به حد انفجار می‌رسند؛ مثل آلودگی‌های نفس‌گیر تهران یا ریزگردهای خوزستان. در چنین بستری، اگر اراده‌ای برای تحول وجود داشته باشد، گشایش‌های سیاسی می‌تواند بهانه‌ای باشند برای بازتعریف مأموریت دستگاه‌های اجرایی مرتبط با محیط‌زیست، به‌ویژه سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت راه و شهرسازی. برای مثال، اجرای بندهای مغفول‌مانده قانون هوای پاک در حوزه ارتقای کیفیت سوخت، کاهش انتشار از منابع متحرک، ارتقای حمل و نقل پاک و استانداردسازی تولیدات خودروسازان، همه می‌توانند در فضای پساتحریم از یک سیاست نمادین به یک برنامه عملیاتی بدل شوند. اما بدون حاکمیت قانون، پاسخگویی نهادها و استقلال سازمان‌های نظارتی، هیچ گشایشی نمی‌تواند این مسیر را تضمین کند.

نقش صنعت خودرو در تحقق اهداف این قانون با در نظر گرفتن باز شدن احتمالی واردات و سرمایه‌گذاری خارجی چگونه تعریف می‌شود؟
صنعت خودرو، یکی از کانون‌های اصلی آلودگی هوا در ایران، از

High Performance Motorcycle Engine Oil

MA2 and MB Standards



by bluechem GROUP

...because it works!

proMoto





ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

www.bluechemgroup.com

www.aryachemi.com

proteciranofficial

021 79406







اعتماد عمیق‌تر «هوندا» به جوینت ونچر «دانگ فنگ»



«S7 محمول جوینت ونچر دانگ فنگ هونداست و با قیمت پایه ۳۶ هزار دلار تولید می‌شود. این خودرو ۴۶۹ اسب بخار قدرت دارد و با یک بار شارژ مسافت ۶۲۰ کیلومتری را طی می‌کند. از دیگر ویژگی‌های S7 می‌توان به هد آپ دیسپلی بزرگ ۴۱.۹ اینچی اشاره کرد. شاسی بلند برقی هوندا S7 قبلا توسط برند جدید موسوم به Ye معرفی شده بود؛ هرچند ژاپنی‌ها S7 را در چین عرضه خواهند کرد. هوندا می‌خواهد با S7 جدید توجه مشتریان بیشتری را به خود جلب کند. هوندا S7 از زبان طراحی جدید این شرکت استفاده کرده

و تسهیلات بازطراحی شود تا متناسب با سن، مصرف سوخت و حجم آلایندگی خودروها اولویت‌بندی صورت گیرد. هم‌زمان، دولت باید بخش حمل و نقل عمومی را در اولویت مطلق قرار دهد؛ زیرا بازدهی زیست‌محیطی نوسازی در این حوزه چند برابر بالاتر از نوسازی خودروهای شخصی است. همچنین ضروری است بانک‌های عامل به شکل ساختاری درگیر پروژه شوند و زنجیره تامین مالی نوسازی از ابهام خارج شود. اگر چنین برنامه‌ای نوشته و اجرا شود، حتی در نبود تحریم نیز می‌توان گام‌هایی در جهت تحول برداشت؛ اما با تحریم‌زدایی، این فرآیند تسریع خواهد شد.

در چنین شرایطی، چه مدلی از همکاری دولت و بخش خصوصی را برای نوسازی موثر می‌دانید؟

تجربه موفق بسیاری از کشورها در نوسازی ناوگان فرسوده نشان می‌دهد مدل مشارکت عمومی خصوصی (PublicPrivate Partnership یا PPP) تنها راه موثر در اجراست. در این مدل، دولت وظیفه تامین سیاست‌های حمایتی، تضمین مالی و تسهیل‌گری قانونی را برعهده دارد و بخش خصوصی، شامل تولیدکنندگان خودرو، شرکت‌های حمل و نقل و شبکه اسقاط، مسئول اجرا و تحویل می‌شود. در ایران، متأسفانه PPP تاکنون بیشتر به یک عنوان تبلیغاتی تبدیل شده تا یک قرار داد واقعی اجرایی. اگر قرار باشد این مدل موفق شود، نیازمند چارچوبی دقیق، شفاف، با تقسیم مسئولیت‌های مشخص و ضمانت‌های اجرایی متقابل است. برای مثال، دولت باید مکانیسمی تعریف کند که در آن به‌ازای اسقاط هر دستگاه خودرو فرسوده، یارانه نقدی یا تسهیلاتی مشخص پرداخت شود و هم‌زمان شرکت‌های خودرو ساز نیز مکلف به تحویل خودروهای جایگزین با استاندارد آلایندگی مشخص باشند. اگر در این زنجیره بانک‌ها نیز با تضمین بازپرداخت از سوی دولت و سود منطقی وارد عمل شوند، بخش خصوصی رغبت بیشتری برای ورود پیدا می‌کند. همچنین نظارت بر اجرای پروژه، باید به نهاد های مستقل واگذار شود، نه به دستگاه‌های ذی‌نفع. تنها در این صورت است که می‌توان از نوسازی ناوگان به عنوان یک پروژه ملی و پایدار یاد کرد، نه یک طرح مقطعی و پرخرج دیگر که بعد از چند ماه فراموش می‌شود.



نوسازی ناوگان فرسوده در ایران سال‌هاست که به عنوان یک پروژه حیاتی در دستور کار است؛ اما هیچ‌گاه به سرانجام نرسیده است. دلیل این ناکامی صرفاً کمبود منابع مالی نبوده، بلکه مهم‌تر از آن، نبود یک برنامه منسجم با نقش‌آفرینی مشخص بین بازیگران اصلی یعنی دولت، بانک‌ها، خودروسازان و مصرف‌کنندگان بوده است. حتی در دوره‌هایی که منابع ارزی نسبتاً در دسترس بود، این طرح‌ها به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های اجرایی از جمله شبکه اسقاط، شفاف نبودن سازوکار تسهیلات و نبود پیوست محیط‌زیستی برای طرح‌ها شکست خوردند. بنابراین در فضای سیاست‌حریم، تنها با آزاد شدن منابع نمی‌توان انتظار داشت که این طرح‌ها ناگهان عملیاتی شوند. آن‌چه نوسازی ناوگان را به یک سیاست قابل تحقق تبدیل می‌کند، تدوین یک اکوسیستم اجرایی مبتنی بر شفافیت، نظارت هوشمند و مدل‌های همکاری عمومی خصوصی است. لازم است سیستم تخصیص یارانه

تنها با هدف مونتاژ یا فروش بازارمحور وارد شوند و هیچ تمایلی به انتقال فناوری‌های پاک نداشته باشند. از سوی دیگر، در شرایطی که کیفیت سوخت همچنان زیر استاندارد های یورو ۵ و یورو ۶ قرار دارد و اسقاط خودرو به بن‌بست رسیده، حتی بهترین تکنولوژی هم در عمل کارایی زیست‌محیطی نخواهد داشت. بنابراین باید تأکید کرد که نقش صنعت خودرو در دوره سیاست‌حریم، بیش از آن‌که به ورود برندهای جدید وابسته باشد، به اصلاح حکمرانی این صنعت، بازنگری در مشوق‌های تولید و نظارت واقعی بر الزامات زیست‌محیطی وابسته است.

اگر منابع مالی جدید در اختیار دولت قرار گیرد، آیا از نظر شما می‌توان طرح‌های نوسازی ناوگان را احیا کرد یا باز هم به دلیل ساختار معیوب، امکان اجرا وجود نخواهد داشت؟

یک سو به عنوان بخشی آلاینده و از سوی دیگر به عنوان بخشی دارای پتانسیل برای تحول زیست‌محیطی شناخته می‌شود. در شرایطی که احتمال ورود سرمایه‌گذاران خارجی، شرکای فناور و تسهیل واردات فناوری‌های نو وجود دارد، نقش صنعت خودرو در تحقق اهداف قانون هوای پاک می‌تواند دگرگون شود. این دگرگونی مشروط به این است که دولت از صنعت خودرو به عنوان یک «ابزار مداخله زیست‌محیطی» استفاده نکند، نه صرفاً یک عامل اشتغال یا پلتفرم سیاسی. اگر خودروسازان ملزم به رعایت استانداردهای واقعی آلایندگی، ارتقای کیفیت موتور و تعهد به برنامه‌های اسقاط شوند، آنگاه می‌توان انتظار داشت که صنعت خودرو، به بخشی از راه‌حل تبدیل شود، نه بخشی از مشکل. با این حال، ورود تکنولوژی و سرمایه، بدون وجود چارچوب شفاف نظارتی و الزام‌آور، می‌تواند اثر معکوس داشته باشد. ممکن است شرکت‌های خارجی

قطعه اصلی نسخه‌ی سلامتِ خودرو

ایساکو؛ تامین قطعات، تضمین خدمات



www.isaco.ir



شرکت دانست. پس از سرمایه‌گذاری ۱۶ میلیون دلاری روی توسعه بلک‌وینگ، کادیلک به تولید این نیروگاه ۵۵۰ اسب‌بخاری خاتمه داد. از جمله دلایل خاتمه تولید پیشرفته ۸ سیلندر بلک‌وینگ می‌توان به هزینه تولید بالا و کاربری محدود اشاره کرد؛ هرچند تمام موضوع این نیست. فروش سدان‌ها رو به کاهش است و شاسی‌بلندها هر روز مشترک‌تر و پیش‌تر می‌کنند و به همین خاطر سدان‌های سطح بالا و فول‌سایزی همچون کادیلک CT6-V مجهز به پیشرفته ۸ سیلندر بلک‌وینگ سر‌نوشت خوبی نداشته‌اند. کادیلک به‌دنبال تولید یک شاسی‌بلند پر قدرت با همان پلت‌فرم امگا بود؛ اما این خودرو هرگز تولید نشد.

با این‌که نیروگاه ۸ سیلندر خورجینی موسوم به بلک‌وینگ به مدت کوتاهی روی خط تولید قرار گرفت، اما در همین زمان نسبتاً کوتاه نیز شهرت زیادی به‌دست آورد و سبب شد برخی از قوی‌ترین خودروهای تاریخ کادیلک پدیدار شوند. تولید پیشرفته بلک‌وینگ با انتخاب یوهان دی‌نیسجن، مدیر اسبق آئودی به‌عنوان مدیر ارشد کادیلک مصادف شد. ماموریت او بازگرداندن برند کادیلک به‌وضعیت سابق خود یعنی «استاندارد جهان» و هرمدیف شدن آن با رقابتی آلمانی یعنی بامو، مرسدس‌بنز و آئودی بود. پیشرفته ۸ سیلندر بلک‌وینگ را می‌توان یکی از بخش‌های کلیدی برنامه‌ریزی کادیلک برای احیای

دلایل عدم سرمایه‌گذاری «کادیلک» روی ۸ سیلندر ها



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

«آریسان ۲»؛ نقطه عطفی در اعتمادسازی کیفیت و رقابت وانت‌های اقتصادی

«ایران خودرو» با ارتقای تکنولوژی، بهبود استانداردها و افزایش امکانات با رویکردی نو، آریسان ۲ را وارد رقابتی جدی‌تر کرده است



لیتراست و پاک‌بنزین آن فلزی بوده و ظرفیت آن نیز به ۴۰ لیتر می‌رسد. از سوی دیگر یک مخزن گاز ۷۵ لیتری نیز روی این خودرو نصب شده است. سیستم تعلیق جلو و عقب نیز برای سرازاری با وزن بیشتر بار تقویت شده‌اند تا سواری بهتری همراه با ثبات و فرمان‌پذیری بالاتر حاصل شود. بهبود عملکرد موتور در دورهای بالا، افزایش گشتاور و کاهش استهلاک قطعات، دوام کاری و عمر مفید مجموعه فنی را بیش از پیش تضمین می‌کند. این مزیت، در بازار خودروهای کار ایران که اطمینان به کیفیت فنی قطعات اولویت دارد، در برتری ملموسی محسوب می‌شود.

استاندارد و ایمنی ارتقا یافته

یکی از برگ‌های برنده آریسان ۲، عبور موفقیت‌آمیز آن از آزمون‌های استاندارد ۸۵ گانه ملی و حتی برخی استانداردهای فراتر از قوانین ایران است. تجهیز خودرو به ۲ کیسه‌هوای ایمنی برای راننده و سرنشین جلویی، سیستم ترمز ضدقفل (ABS) به‌همراه توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)، شاسی مقاوم به‌ضربه، سازه پیشرفته بدنه، نصب کمربند سه‌نقطه‌ای و استفاده از فولاد تقویت‌شده در نقاط استراتژیک بدنه، سطح ایمنی این وانت را کاملاً متحول کرده است. جهت افزایش ایمنی این خودرو و در راستای اجرای استانداردهای ۸۵ گانه، سامانه کنترل پایداری الکترونیکی در این خودرو نصب شده است. آریسان ۲ نه تنها در بخش حمل کالا، بلکه در حفظ جان سرنشینان و عابران، به استانداردهای روز خودروسازی جهانی نزدیک‌تر شده است. این پیشرفت، ریسک‌های شغلی و میزان خسارت‌های احتمالی را برای مالکان و رانندگان حرفه‌ای به‌شکل محسوسی کاهش می‌دهد.

امکانات و آپشن‌های رفاهی؛ گامی فراتر از رقبا نگاه ایران خودرو به آریسان ۲، تنها یک خودرو صرفاً باری نبوده و افزوده شدن طیف متنوعی از آپشن‌ها و امکانات رفاهی، وجه تمایز جدی این وانت با رقباست. سیستم تهویه مطبوع ارتقا یافته، شیشه‌ها و آینه‌های جانبی برقی، قفل مرکزی، سیستم صوتی با قابلیت پشتیبانی از USB و بلوتوث، کنترل سیستم صوتی از روی فرمان، استارت دکمائی، آفتاب‌گیر دو‌گانه با آینه، چراغ‌های مطالعه، فضای پای فراوان و تنوع محفظه‌های قرارگیری وسایل شخصی، راحتی سفرهای کوتاه و طولانی را دوچندان کرده‌اند.

کیفیت ساخت و دوام؛ تجربه‌ای متفاوت در بازار داخلی انتظارات از وانت، همواره فراتر از یک خودرو ساده شخصی است؛ به‌جز استفاده‌های روزمره و سبک، باید توان تحمل



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

وانت آریسان ۲، محصول بازآفرینی‌شده و فنی‌تر گروه صنعتی ایران خودرو، پس از تجربه نسل اول، اینک با بازنگری عمیق و رفع عده ایرادات گذشته، وارد میدان رقابت وانت‌های سبک ایران شده است. این خودرو با بهره‌گیری از آپشن‌ها و امکانات مدرن، ارتقای پیشرفته، ایمنی و کیفیت ساخت، هدف دارد نام ایران خودرو را بار دیگر در بازار وانت‌های پرفروش کشور تثبیت کند. استانداردهای جدید و قیمت‌گذاری هدفمند، در کنار خدمات پس از فروش گسترده، این بار آریسان ۲ را به انتخابی هوشمندانه و مطمئن برای قشر وسیعی از مصرف‌کنندگان بدل ساخته است.

درس گرفتن از گذشته و حرکت به سوی آینده نیم‌نگاهی به بازار خودروهای باری سبک طی یک دهه اخیر، نشان می‌دهد موفقیت در این عرصه فقط مربوط به تولید یک خودرو ارزان یا قدرتی نیست؛ بلکه تلفیق کیفیت ساخت، قابلیت اطمینان، امکانات، خدمات و پاسخ به نیاز مشتریان، نقشی تعیین‌کننده در ماندگاری و استقبال بازار ایفا می‌کند. وانت آریسان ۲، پس از تجربه نسل اول به‌دلیلی از جمله امکانات محدود و بعضی از مشکلات فنی، حالا با برنامه‌ای استراتژیک و سرمایه‌گذاری قابل توجه ایران خودرو، با رویکردی متفاوت وارد بازار شده است تا سهم تعیین‌کننده‌ای بازی کند.

بهبودی گسترده طراحی و کیفیت نوین نخستین ویژگی بارز وانت آریسان ۲ را باید در بهسازی جامع پلت‌فرم و ظاهر آن جست‌وجو کرد. طراحی بخش جلو بدنه کاملاً نوسازی‌شده، جلونیم‌چرخه با فرم مدرن و هماهنگ با هویت بصری ایران خودرو، چراغ‌های جدید با نور LED و سپرهای اسپرت، سیمای خودرو را دگرگون ساخته است. این تغییرات نه تنها جذابیت ظاهری را افزایش داده‌اند، بلکه بهبود آیرودینامیک و ایمنی عابرین را نیز هدف قرار داده‌اند. درون کابین نیز تغییرات محسوسی مشاهده می‌شود؛ ارگونومی صندلی‌ها ارتقا یافته، کیفیت روکش‌ها و جنس داشبورد بهبود یافته و امکانات بیشتری در دسترس راننده و سرنشینان قرار گرفته است. فضای کابین بهبود یافته ناشی از حذف کانال گیربکس، راحتی بیشتری را برای سرنشینان فراهم کرده است.

به‌روزرسانی پیشرفته و گیربکس یکی از پرانتقادی‌ترین نکات در مورد نسل اولیه آریسان، عملکرد و کیفیت پیشرفته بود. ایران خودرو برای آریسان ۲، موتور ارتقا یافته و به‌روز شده XU7 پلاس را به‌کار گرفته که با افزایش رانندگی، پایداری آمسند آلایندگی و کاهش مصرف سوخت، کاملاً منطبق با استانداردهای یورو ۵ و آینده ایران حرکت می‌کند. این پیش‌رانه در ترکیب با گیربکس ۵ سرعته تقویت‌شده و سیستم کلاچ بهبود یافته که می‌تواند ۴ درصد گشتاور و ۱۱ درصد قدرت ایجاد کند، کشش مناسب هم در جاده و هم در باربری‌های شهری را فراهم می‌آورد.

مصرف سوخت این خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۸٫۹

پیگیری يك موضوع

Follow up



عباس آراگون

عضو هیات‌رئیس اتاق بازرگانی تهران

پیش شرط افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در صنعت خودرو

کارشناسان اقتصادی معتقدند تا زمانی که دولت در امور اقتصادی از جمله قیمت‌گذاری کالاهای مختلف مانند خودرو دخالت می‌کند، سرمایه‌گذار منابع خود را به‌بخش تولید نمی‌آورد. بنابراین نخستین پیش‌شرط افزایش سرمایه‌گذاری در صنایع کشور از جمله خودرو و سلازی و قطعه‌سازی، لغو قیمت‌گذاری دستوری است. حال در این رابطه عباس آراگون، عضو هیات‌رئیس اتاق بازرگانی تهران به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

علت این ناترازی‌ها در اقتصاد کشور از جمله ناترازی‌های انرژی، تولید و...

چيست؟

کاهش شدید سرمایه‌گذاری، علت اصلی ناترازی‌های اقتصادی کشور است؛ در حالی که کشور ظرفیت‌های بسیار گسترده‌ای برای سرمایه‌گذاری دارد، ریسک‌ها، عدم قطعیت‌ها و بی‌ثباتی‌های اقتصادی، مانع تحقق این امر شده‌اند. از سویی سرمایه‌گذاری پیش‌نیاز افزایش ظرفیت تولید در بنگاه‌های اقتصادی، ایجاد فرصت‌های شغلی، افزایش تقاضا، تقویت ارزش پول ملی و در نهایت کاهش تورم است. با این حال، طی یک دهه گذشته، رشد سرمایه‌گذاری در کشور یا صفر یا منفی بوده است.

افزایش سرمایه‌گذاری چگونه صورت می‌گیرد؟

افزایش سرمایه‌گذاری در کشور مستلزم رفع عدم قطعیت‌ها است. به‌نوعی، تحقق سرمایه‌گذاری نیازمند ثبات در شاخص‌های اقتصاد کلان است. بی‌ثباتی در نرخ ارز، ناپایداری قوانین و عدم پیش‌بینی‌پذیری تصمیمات دولت، از جمله موانع هستند که سرمایه‌گذاران را از ورود به بخش‌های مولد اقتصادی باز می‌دارند. سرمایه‌گذاری زمانی صورت می‌گیرد که بازدهی معقول، امنیت و ثبات قابل پیش‌بینی وجود داشته باشد.

نقش رفع قیمت‌گذاری دستوری در افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه تولید چيست؟

در این رابطه، باید از مداخلات دولت، از جمله قیمت‌گذاری دستوری جلوگیری شود. آن‌چه بدیهی به‌منظر می‌رسد، آن است که سرمایه‌گذار انتظار بازدهی دارد و به‌دنبال دفن منابع خود در پروژه‌ها نیست و البته این بازدهی را با بازدهی بخش‌های غیرمولد مقایسه می‌کند. حال آن‌که، راهکار افزایش بازدهی در بخش‌های مولد نیز کاهش مداخلات دولت است. همچنین رقابت دولت با بخش خصوصی نیز باید پایان یابد.

نگاه

view



قاسم روانبخش

نماینده مردم قم در مجلس شورای اسلامی

کاهش تصادفات مشروط بر بهبود وضعیت خودرو و جاده

روز گذشته در نشست علنی مجلس شورای اسلامی، نمایندگان منتخب مردم ضمن بررسی کیفیت خدمات شبکه حمل‌ونقل کشور، سه عامل اصلی در بروز تصادفات جاده‌ای در ایام نوروز را خطای نیروی انسانی، کیفیت پایین خودروها و وضعیت نامناسب جاده‌ها دانستند. براین اساس پویش «ته به تصادف» در حوزه انسانی باید ادامه یابد؛ دورا قع این اقدامات به‌تنهایی کافی نیست و همه نهادها باید برای رعایت قوانین رانندگی توسط شهروندان تلاش کنند، شرکت‌های خودروسازی نیز باید مکلف به تولید خودروهایی با استانداردهای بین‌المللی شوند تا ایمنی سرنشینان افزایش یابد. وضعیت نامناسب جاده‌ها، به‌ویژه مسیرهای پرترددی مانند جاده‌های بندرعباس - قم و قم - کاشان همواره مورد انتقاد مردم بوده است.

بر این اساس خرابی آسفالت در بسیاری از مسیرها منجر به وارد آمدن آسیب به خودروها شده است.

براساس آمارمنتشیره ۵۵۸ میلیون تردد در ایام نوروز در این مسیرها صورت گرفته و نمایندگان مردم خواستار رسیدگی فوری به‌وضعیت محورهایی شدند که در آن‌ها میزان سواح جاده‌ای چشمگیر و قابل توجه است.

لازم است دولت و پلیس ظرف یک ماه، نقشه کامل نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای را تهیه کرده و تا اسفندماه برای رفع این نواقص اقدام کنند. همچنین گزارش این اقدامات باید به مجلس شورای اسلامی ارائه شود.

در نهایت با توجه به شعار سال با محوریت سرمایه‌گذاری در تولید، نباید مذاکره به‌اولویت اصلی کشور تبدیل شود. باید تمرکز دولت، مجلس و رسانه‌ها بر حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی و حل مسائل زیرساختی کشور باشد.

کار دائمی با بار بالا راهم داشته باشد. ایران خودرو با اصلاح وار تقای فرآیندهای تولید، کنترل کیفی سختگیرانه، استفاده از قطعات بادوام و دو سال گارانتی، اعتماد به کیفیت این محصول را افزایش می‌دهد. ساختار شاسی مقاوم در برابر پیچش، تیرک‌ها و کف تقویت‌شده، رنگ‌آمیزی پیشرفته ضد زنگ و ضدسایش و رعایت تلورانس‌های دقیق ساخت، همه و همه عمر بالای قطعات و بدنه را در برابر کار سنگین، شرایط آب‌وهوایی دشوار و جاده‌های ناهموار تضمین می‌کنند. افزون بر این‌ها، دسترسی آسان به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش گسترده ایران خودرو موجب شده است هزینه نگهداری و تعمیرات آریسان ۲ بسیار منطقی و کمتر از رقابتی غیرایرانی باشد؛ موضوعی که بسیاری از خودروسواران قدیمی بازار، آن را مهم‌ترین دلیل انتخاب این خودرو می‌دانند.

کیفیت‌گذاری منطقی و رقابتی

یکی از رموز موفقیت هر محصول صنعتی در بازار ایران، لحاظ کردن سهم بازار و توان خرید مشتریان در تعیین قیمت نهایی است. با توجه به رشد فزاینده قیمت خودروهای وارداتی و حتمی رقیب‌های داخلی با پلت‌فرم قدیمی نظیر پراید وانت یا پادرا، آریسان ۲ به‌شکلی هدفمند و هوشمندانه قیمت‌گذاری شده است. این وانت در قبال سطح امکانات، قدرت فنی، استاندارد ایمنی و ظرفیت بار، قیمت‌گذاری منصفانه‌ای دارد و با بسته‌های تسهیلات ویژه فروش نقد و اقساط، توجه قشر گسترده‌ای از کارآفرینان بخش خصوصی، رانندگان حمل بار شهری و روستاییان را به‌خود جلب می‌کند.

مزیت رقابتی و جایگاه در بازار

آریسان ۲ اینک نه صرفاً یک اجبار یا گزینه بدون رقیب برای کارآفرینان و مشاغل خدماتی، بلکه انتخابی برتر با مبانی عقلانی به‌شمار می‌رود. در مقایسه با دیگر وانت‌های اقتصادی داخلی همچون آریسان ۲ به‌لطف ظرفیت بار بالاتر، پلت‌فرم به‌روزتر، امنیت بیشتر و خدمات گسترده پس از فروش ایران خودرو، جایگاهی ویژه پیدا کرده است. همچنین در مواجهه با نمونه‌های چینی مونتاژی که اغلب قیمت بالاتر و خدمات محدودتری دارند، آریسان ۲ با قیمت رقابتی و شبکه پشتیبانی سراسری یک سر و گردن بالاتر قرار می‌گیرد.

آینده نویدبخش و چشم‌انداز توسعه

امروز ایران خودرو با عرضه آریسان ۲، ضمن انتقال پیام اطمینان و پشتوانه صنعتی داخلی به مصرف‌کنندگان، بنای بازگشت پر قدرت به بازار وانت‌های باری را گذاشته است. این خودرو نه فقط از لحاظ فنی و رفاهی بلکه از منظر برداشتن گام‌های جدی برای رضایت و امنیت مشتریان، سرآغاز عصری نوآورانه در تولید وانت‌های ایرانی است. صادرات محدود و آزمایشی آریسان ۲ به برخی کشورهای منطقه نیز نشانه اعتماد ویژه ایران خودرو به استانداردهای این محصول است. در مجموع باید گفت آریسان ۲ یک خودرو صرفاً باری نیست؛ گواه آن نیز بازماندگی صنعتی و احترام به سلیقه و نیاز بازار است. تجربه و بازخوردهای مثبت طیف وسیعی از مشتریان اولیه، نوید آن را می‌دهد که این وانت بتواند به‌منطقه اتکالی بازار حمل و نقل شهری و جاده‌ای ایران بدل شود. بنابراین اگر انتخاب شما یک وانت قابل اطمینان، ایمن، مجهز و اقتصادی است، آریسان ۲ گزینه‌ای که رقیب و کامل است که ارزش سرمایه‌گذاری دارد.

زاپاس

Spare Tire

رشد تولید ۳۲۵ درصدی محصولات در فروردین‌ماه ۱۴۰۴



و تعدادی هم در حال حمل به سمت ایران است. به این ترتیب برای نخستین بار طی سال‌های اخیر قطعات مورد نیاز ۶ ماهه نخست سال در فروردین‌ماه تامین شده است. «سهیل‌نژاد در پایان با اشاره به برنامه‌های توسعه محصول سایپادیزل در سال جاری گفت: «در اسفندماه سال گذشته طی جلساتی با شرکای خارجی، هماهنگی‌هایی صورت گرفته که در حوزه توسعه، این شرکت را متحول خواهد کرد؛ چرا که در ۶ ماهه دوم سال جاری محصولات جدیدی در این شرکت تولید و عرضه خواهد شد.»

در تولید خودروهای تجاری در کشور یکی از اصلی‌ترین تامین‌کنندگان نیاز حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور است و این شرکت قصد دارد در سال جدید به جایگاه اصلی خود در بازار باز گردد.» مدیرعامل سایپادیزل تصریح کرد: «با تلاش‌هایی که در بخش تامین مالی در اسفندماه سال قبل صورت گرفته است، قطعات CKD مورد نیاز ۶ ماهه نخست در سال جاری تامین شده و بخشی از این قطعات در انبار شرکت، بخشی در حال ترخیص از گمرکات کشور

سال گذشته، هم‌زمان با آغاز سال ۱۴۰۴ سایپادیزل افزایش تولید را در اولویت قرار داده و تا پایان فروردین‌ماه سال جاری ۱۱۵ دستگاه انواع خودروهای تجاری را تولید خواهد کرد. این در حالی است که در فروردین سال گذشته، تنها ۲۷ دستگاه خودرو تولید شده بود و رشد ۳۲۵ درصدی را شاهدیم.» سهیل‌نژاد با اشاره به برنامه تولید حدود ۴ هزار و ۲۰ دستگاهی این خودروساز در سال جاری گفت: «سایپادیزل با سابقه بیش از ۶ دهه

به گزارش سایپانیوز، محمود سهیل‌نژاد با اعلام این خبر گفت: «کل تولید انواع خودروهای تجاری سبک و سنگین در سایپادیزل در سال قبل، تعداد ۷۴۸ دستگاه بوده است که وجود تحریم‌ها، پاسخ به تعهدات معوق و مشکلات ارزی، مانع از رشد در شبکه تامین این شرکت شده بود. اما در سه ماه پایانی سال ۱۴۰۳ اصلاحاتی در زمینه‌های تامین مالی و قطعات مورد نیاز انجام گرفته که شرایط را تغییر داده است.» او افزود: «با توجه به تامین نیازهای خطوط تولید سایپادیزل در سال جدید و برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در اسفندماه



«فولکس واگن» به دکمه‌های فیزیکی برمی‌گردد



«بعد از انتقادات شدید، فولکس واگن اعتراف کرد حذف کامل دکمه‌های فیزیکی اشتباه بود و دوباره آن‌ها را به خودروهای آینده‌اش اضافه می‌کند. نخستین مدل با این تغییر، ID.2all خواهد بود که از سال ۲۰۲۶ تولید می‌شود. فولکس واگن بالاخره پذیرفت که حذف دکمه‌های فیزیکی و جایگزینی همه چیز با صفحات لمسی، یک تصمیم اشتباه بود. آندر یاس میندت، رئیس طراحی VW تأیید کرده که مدل‌های آینده این برند دوباره دکمه‌های فیزیکی را برای عملکردهای اصلی خواهند داشت. این یعنی دیگر نیازی به جست‌وجو در منوهای پیچیده لمسی

برای تنظیم صدا، گرم‌کن صندلی یا تهویه مطبوع نخواهد بود. در سال ۲۰۲۲، فولکس واگن تصمیم گرفت دکمه‌های فیزیکی را کنار بگذارد و همه چیز را لمسی کند؛ حتی کنترل‌های روی فرمان. اما واکنش منفی مشتریان و سیل انتقادات سبب شد این شرکت مسیر خود را تغییر دهد. پس از رونمایی از کانسپت ID.2all در سال ۲۰۲۳، فولکس واگن رسماً اعلام کرد به طراحی قبلی بازمی‌گردد. فولکس واگن تأیید کرده که نمایشگرهای لمسی همچنان بخش مهمی از کابین خواهند بود؛ اما دکمه‌های فیزیکی برای کارکردهای مهم باقی خواهند ماند.

ویژه‌ها

تثبیت عوارض ۹۶ درصدی سود بازرگانی خودرو



«جداول مرتبط با تغییر حقوق ورودی ۲۴۰ درصدی تعرفه برای سال ۱۴۰۴ ابلاغ شده است که بر اساس آن سود بازرگانی ۹۶ درصدی خودروهای وارداتی بدون تغییر باقی مانده و دولت عملاً به وعده اصلاح عوارض وارداتی‌ها عمل نکرده است. این در حالی است که تمام قطعات مونتاژی خودرو سازان مشمول کاهش سود بازرگانی در سال ۱۴۰۴ شده‌اند.

دیگه چه خبر؟

خودرویی‌ها ۲۰ درصد کل ارز واردات کشور را دریافت کردند



«از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا ۲۲ فروردین ماه، یک میلیارد و ۶۲۸ میلیون دلار از سویی بانک مرکزی برای واردات کالای اساسی و دارو، صنایع و نیازهای خدماتی تأمین ارز شده است. در این بین برای صنایع «حمل و نقل خودرو» نیز ۳۲۸ میلیون دلار ارز تخصیص داده شد که حدود ۲۰ درصد از ارز اختصاص داده شده را شامل می‌شود. به نظر می‌رسد روند تخصیص ارز برای صنعت خودرو به منوال سال گذشته خواهد بود.

تونیتر!

نرخ ارز و حقوق گمرکی واردات مواد اولیه تولید افزایش یافت



«حسین صمصامی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «نرخ ارز برای محاسبه و وصول حقوق گمرکی در مورد کالاهای وارداتی شامل مواد اولیه، واسطه تولید و تجهیزات از رقم ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به رقم میانگین نرخ ارز در مرکز مبادله ارز و طلا در اسفندماه سال گذشته رسید که این میانگین رقم ۶۸ هزار و ۷۰۰ تومان ثبت شده که با افزایش ۶۹.۶ درصدی روبه‌رو بوده است.»

با عرضه گواهی سپرده خودرو در بورس کالا فراهم می‌شود؛

فرصت جدید برای سرمایه‌گذاری در بازار خودرو

رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«بورس کالا به‌زودی گواهی سپرده خودرو را برای سرمایه‌گذاری در بازار خودرو عرضه خواهد کرد که این اقدام، گام مهمی در جهت تسهیل دسترسی به سرمایه‌گذاری در یکی از بازارهای پرطرفدار و رو به رشد کشور است. گواهی سپرده خودرو که به‌عنوان یک اوراق بهادار در بازار سرمایه قابل معامله خواهد بود، فرصتی منحصر به فرد برای افراد فراهم می‌آورد تا بدون نیاز به خرید و نگهداری فیزیکی خودرو، از نوسانات و رشد این صنعت بهره‌برداری کنند. این ابزار مالی به‌ویژه برای کسانی که تمایل دارند سرمایه‌های کوچک خود را در یک بازار پرپتانسیل مانند خودرو سرمایه‌گذاری کنند، بسیار مفید است. یکی از ویژگی‌های بارز عرضه گواهی سپرده خودرو، فراهم آوردن امکان سرمایه‌گذاری خرد است. به عبارت دیگر، افراد با هر میزان از سرمایه قادر خواهند بود به راحتی در این بازار جذاب وارد شوند و از مزایای آن بهره‌مند شوند. این امکان می‌تواند فرصتی مناسب برای کسانی باشد که به دنبال کسب بازدهی از بازار خودرو هستند، اما توان یا تمایل به خرید مستقیم خودرو ندارند. این گواهی‌ها می‌توانند جایگزین مناسبی برای سرمایه‌گذاری‌های دیگر باشند

که در حال حاضر ممکن است برای بسیاری از مردم دسترسی به آن‌ها دشوار باشد. در کنار این مزایا، یکی از مهم‌ترین نکات در مورد گواهی سپرده خودرو، تأثیر آن بر کاهش فشار تقاضای کاذب در بازار خودرو است. در سال‌های اخیر، شاهد افزایش تقاضای غیرواقعی و بیشتر ناشی از نگاه سرمایه‌گذاری به خرید خودرو بودیم که این موضوع سبب بروز مشکلاتی در تأمین و تولید خودرو در کشور شده است. عرضه گواهی سپرده خودرو می‌تواند به‌طور موثری این فشار را کاهش دهد؛ چرا که افراد به جای خرید فیزیکی



برای پروژه‌های تحقیق و توسعه، بهبود فرآیندهای تولید و گسترش خطوط تولید خود را تسهیل کنند. این امر به رشد صنعت خودرو کمک خواهد کرد و در نتیجه تأثیر مثبتی بر اقتصاد کشور خواهد داشت. از دیگر نکات مثبت این گواهی‌ها، امکان بهره‌مندی از معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاران است که می‌تواند جذابیت بیشتری برای این ابزارهای مالی ایجاد کند. معافیت مالیاتی سبب می‌شود سرمایه‌گذاران بدون نگرانی از بار مالیاتی اضافی، بتوانند بازدهی بهتری از سرمایه‌گذاری خود کسب کنند و این امر احتمالاً موجب جذب بیشتر سرمایه‌ها به بازار خودرو و بورس کالا خواهد شد. علاوه بر این، گواهی سپرده خودرو به‌عنوان یک ابزار مالی شفاف و قانونی، می‌تواند اعتماد بیشتری را در میان سرمایه‌گذاران به وجود آورد؛ چرا که تمام معاملات آن تحت نظارت سازمان بورس و اوراق بهادار خواهد بود. در نهایت، با توجه به اهمیت صنعت خودرو در اقتصاد کشور و پتانسیل بالای آن برای رشد، عرضه گواهی سپرده خودرو می‌تواند به‌عنوان یک راهکار موثر برای ایجاد تعادل در بازار، کاهش ریسک‌های سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های جدید به این بخش عمل کند. این امر نه تنها به نفع سرمایه‌گذاران است، بلکه به توسعه و رونق صنعت خودرو در کشور نیز کمک خواهد کرد و زمینه‌ساز تولید و عرضه خودروهای باکیفیت و نوآورانه‌تر در آینده خواهد بود.

اینفوگرافش

Infography

میزان درآمد شرکت محروسازان ایران خودرو در سال ۱۴۰۳



شرکت صنعتی محروسازان ایران خودرو در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۳ از فروش محصولات و خدمات خود ۸ هزار و ۳۷۹ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

چپ تلند؟

سرمایه‌گذاری برای تولید سال هاست به صرفه نیست

«امیر کشانی، رئیس اتاق بازرگانی اصفهان گفت: «شعار سال به‌منظور حمایت از تولید با افزایش سرمایه‌گذاری انتخاب شد؛ اما باید توجه داشت سرمایه‌گذاری برای تولید سال هاست به صرفه نیست؛ باید نگاه ویژه به تولید داشت؛ حتی با حضور سرمایه‌گذار داخلی اقتصاد رونق می‌گیرد و تولید در مسیر رشد حرکت می‌کند.»

چرا؟

رفع قیمت‌گذاری دستوری، تولید را به صرفه می‌کند

«وی ادامه داد: «باید سرمایه‌گذاری برای تولید به صرفه باشد تا سرمایه‌گذاران وارد این مقوله شوند. بازارهای دیگر مثل طلا و ارز و... سودآور هستند؛ در تولید قیمت‌گذاری دستوری است، مانند آن چه در بازار و صنعت خودرو وجود دارد؛ اما در ارز و طلا، قیمت‌گذاری وجود ندارد. در چنین شرایطی نیاز است تولید سودآور باشد تا شاهد رفع مشکلات باشیم.»

برای چه؟

لزوم تدوین بسته‌های سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو

«رئیس اتاق بازرگانی اصفهان اضافه کرد: «در حال حاضر حجم نقدینگی کشور از ۱۰ هزار همت عبور کرده که اگر در این زمینه برنامه‌ریزی نشود، مشکلاتی در اقتصاد ایجاد می‌کند؛ بنابراین باید بسته‌های تشویقی به‌منظور ترغیب سرمایه‌گذاری در صنایع مختلف از جمله خودروسازی و قطعه‌سازی برنامه‌ریزی شود تا از این نقدینگی سرگردان، به‌منظور حمایت از صنایع استفاده شود.»

تنده یک

First gear



علی زرناندوز

azarandooz@autoworld.ir

چین تأیید برنامه شرکت‌های «بی‌وای‌دی» و «جیلی» برای تولید خودرو در آمریکای لاتین را به‌تعمیق می‌اندازد؛ زیرا تعرفه‌های آمریکا سبب ایجاد ابهامات تجاری و اقتصادی شده است.

حاضر جواب: «همه این نابسامانی‌ها در صنعت خودرو جهان از روزی آغاز شد که ترامپ شروع کرد به ریختن تعرفه‌ها در خودروها که به مراتب از ریختن قیমে‌ها در ماست‌ها، تبعات بیشتری دارد!»

میلیون‌ها خودرو و هوندا به خاطر نقص موتور تحت بازربینی قرار گرفتند.

حاضر جواب: «واقعاً این خودرو سازان خارجی چطور در مقابل وسوسه شانه خالی کردن از زیر بار مسئولیت نقص خودروهای تولیدی که از در کارخانه خارج می‌شوند، مقاومت می‌کنند؟

ترامپ اظهار کرد ممکن است به‌طور موقت، برخی از تولیدکنندگان خودرو را از تعرفه‌هایی که قبلاً بر این بخش وضع کرده است معاف کند تا به خودرو سازان زمان دهد زنجیره تأمین خود را تنظیم کنند.

حاضر جواب: «به این می‌گویند شل کن سفت کن‌های تعرفه‌ای به شیوه ترامپ که سال‌ها ثابت قوانین در صنعت خودرو جهان را نیست و نابود کرد.

با توجه به کاهش قیمت دلار، قیمت خودرو نیز که با ورود به سال جدید افزایش یافته بود، روند کاهشی به خود گرفت.

حاضر جواب: «باز خوب است قیمت خودرویی که خیلی به بالا رفتن قیمت دلار در ماه‌های اخیر توجه نداشت، این پایین آمدن قیمت ارز را حسایی جدی گرفته است.

کشف سکه‌های دوران اشکانیان در سنندج.

حاضر جواب: «احتمالاً برای یک خریدار خودرو بوده که آن‌ها را می‌برده در بانک‌های دوره اشکانیان بلو که کند تا ببیند پس از قرعه‌کشی، اسمش در می‌آید یا اشکش!»

بازار خودرو سگفته کرد؛ برخی خودروها از ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان ارزان شدند.

حاضر جواب: «این همه مشتریان بازارش را سگفته داد، یک بار هم خودش طعم سگفته زدن را بچشد. به قول قدیمی‌ها: یک سوزن به خودت بزَن، یک جوالدوز به مردم.»

آیا با خرید خودرو بارانه نقدی حذف می‌شود؟

حاضر جواب: «با این قیمتی که این روزها حتی پیکان تمیز و کم کار کرد پیدا کرده؛ احتمالاً میلیارد در بودن خریداران هر نوع خودرویی، بیش از پیش قوت گرفته است.

رئیس شورای شهر تهران بیان کرد: «خاک خوردن اتوبوس‌های صفر کیلومتر در پارکینگ شهرداری تهران؛ تعدادی از خودروهای صفر کیلومتر به دلیل خرابی و نداشتن معاینه فنی در پارکینگ شهرداری تهران هستند.»

حاضر جواب: «آن وقت اتوبوس‌های ۱۵ - ۲۰ سال پیش همچنان بی‌وقفه مشغول فعالیت هستند و مجبور هستند جوار اتوبوس‌های نوی میوب را هم بکشند.

مازراتی حال و روز خوشی ندارد، اما فروشی نیست.

حاضر جواب: «درست مثل برخی خودرو سازان داخلی خودمان!»

مورد بحث را به خاطر طراحی بسیار زیبا و عملکرد کلی بر جسته تحسین می‌کند. سیل برقی نه تنها عملکرد عالی خودروهای برقی را به نمایش می‌گذارد، بلکه از نظر تجربه سواری با کیفیت نیز سنگ محک صنعت خودرو به شمار می‌رود. بی‌وای دی سیل برقی که به عنوان سدان چهار در عرضه می‌شود، بر اساس طرح «شکل نرم حیوانات دریایی که آزادانه در دریا شنا می‌کنند» طراحی شده است. سیل از باتری تیغه‌ای ۸۲.۵۶ کیلووات - ساعتی بی‌وای دی استفاده کرده و در نسخه چهار چرخ محرک صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۳.۸ ثانیه‌ای دارد. این رقم در مدل دیفرانسیل عقب به ۵.۹ ثانیه می‌رسد. همه مدل‌های سیل به صورت استاندارد با سیستم کمک‌راننده پیشرفته عرضه می‌شوند.

«بی‌وای دی اعلام کرد سیل برقی در سومین سال اعطای جوایز خودرو برقی سال ژاپن مقام اول را کسب کرده است. این برای دومین سال متوالی است که برنده مورد بحث چنین جایزه‌ای را کسب می‌کند. سال قبل نیز بی‌وای دی دلفین توانسته بود جایزه خودرو برقی ۲۰۲۲ ژاپن را کسب کند. پس از سیل نیز خودروهای هوندا N-Vane و هیوندای آیونیک N 5 در رده‌های دوم و سوم قرار گرفته‌اند. شایان ذکر است قبلاً نیز بی‌وای دی سیل در بین ۱۰ مدل خودرو برتر سال ۲۰۲۴ کشور ژاپن قرار داشته است. سیل در سال ۲۰۲۴ وارد بازار ژاپن شده و در نسخه‌های دیفرانسیل عقب و چهار چرخ محرک قابل سفارش است. موسسه Evsmart که برگزار کننده جوایز خودرو سال ژاپن است، خودرو چینی



«بی‌وای دی» حتی در ژاپن هم جایزه بگیر شده است

اروپا به دنبال حذف فیبر کربن از خودروهای اسپرت



«اگر ماده‌ای وجود داشته باشد که برای تولید کنندگان خودروهای اسپرت برتر، از جمله فراری، لامبورگینی و پورشه، چیزی مانند طلا باشد، قطعاً فولاد نخواهد بود. با وجود دوام و استحکام بسیار بالا در کاربردهای دیگر مانند ساخت‌وساز، ماده اولیه فولاد در مقایسه با فلزات دیگر مانند آلومینیوم بسیار سنگین است که می‌تواند هر گونه مزیت عملکردی واقعی در جاده و پیست مسابقه را کاهش دهد. برای دهه‌ها، برخی از خودروهای مسابقه‌ای خاص و خودروهای اسپرت ممتاز جهان از ماده‌ای حتی سبک‌تر از آلومینیوم استفاده کرده‌اند؛ فیبر کربن. در سال ۱۹۸۱، جان واتسون، راننده مک‌لارن استفاده موثر از آن را زمانی نشان داد که در جریان جایزه بزرگ ایتالیا در مونزا با ماشین خود تصادف کرد و توانست پیاده شود؛ زیرا آتش نتوانست مونو کوک ساخته شده از فیبر کربن خودرو او را از بین ببرد. از آن زمان، خودروسازان اسپرت و حتی تولید کنندگان خودروهای برقی امروزی، این ماده سبک‌وزن را به دلیل دوام و صرفه‌جویی در وزن در خود جای داده‌اند. ۶۵ درصد از سوپر اسپرت لکسوس LFA از این ماده ساخته شده است، به‌ویژه در مونو کوک فیبر کربنی آن که ساختار اطراف کابین را نگه می‌دارد.

آمار فروش «پورشه» در آمریکا کافی نیست



«رونق فروش در ایالات متحده هنوز نمی‌تواند کاهش سرعت در چین را جبران کند؛ زیرا انتقال به خودروهای برقی (EV) به شدت بر نتایج جهانی پورشه تأثیر می‌گذارد. پورشه به تازگی یک رکورد فروش سه‌ماهه در آمریکای شمالی به ثبت رسانده است که ناشی از اشتیاق دوباره به خط تولید SUV و ورود ماکن برقی جدید آن است. اما حتی این عملکرد قوی هم برای جبران یک شروع سخت جهانی در سال ۲۰۲۵ کافی نبود. این خودروساز آلمانی از کاهش ۸ درصدی فروش جهانی در سه‌ماهه اول نسبت به سال گذشته خبر داد و چین - بزرگترین بازار تکی این برند - اعداد را پایین کشید. فروش پورشه در چین با ۴۲ درصد کاهش سالانه روبه‌رو شد؛ یک افت خیره‌کننده که هم نشان‌دهنده موانع اقتصادی و هم یک انتقال چالش‌برانگیز به سمت خودروهای برقی است. در ظاهر، دلایل زیادی برای جشن گرفتن پورشه وجود دارد. فروش این خودروساز در ایالات متحده در سه‌ماهه اول سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۷ درصد افزایش یافت و این بهترین سه‌ماهه تاریخ برای پورشه آمریکای شمالی بود. این رقم تا حدودی تحت تأثیر این واقعیت است که سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۴ به دلیل تأخیر در حمل و نقل و کمبود موجودی کند شده بود، اما شکی نیست که این خودروساز بر موجی از شتاب سوار است.

نگرانی تعرفه‌ای به بازار کار کرده‌ها نیز رسید

حذف گزینه‌های کارکرده اقتصادی از بازار آمریکا



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

«با افزایش تعرفه‌ها و ایجاد عدم اطمینان در بازار خودرو، خریداران بیشتری به خودروهای دست‌دوم روی می‌آورند که این امر سبب افزایش قیمت‌ها و کاهش عرضه، به‌ویژه برای گزینه‌های مقرون‌به‌صرفه می‌شود. اعلام تعرفه‌های جدید و گسترده روی خودروها و قطعات وارداتی، اثرات گسترده‌ای روی بازار خودروهای دست‌دوم گذاشته است. درحالی که خریداران خودروهای نو برای پیشگیری از افزایش قیمت‌های مورد انتظار به تکاپو افتاده‌اند، بسیاری دیگر (به‌ویژه کسانی که بودجه محدودی دارند) به خودروهای دست‌دوم به‌عنوان یک جایگزین مقرون‌به‌صرفه‌تر روی می‌آورند. این افزایش تقاضا اکنون قیمت‌های دست‌دوم را بالاتر برده و موجودی‌های از قبل محدود را بیشتر تحت فشار قرار می‌دهد.

■ افت ۹ درصدی در آمار ماه اخیر

بر اساس داده‌های Cox Automotive، فروش خودروهای دست‌دوم در ماه مارس نسبت به فوریه ۹ درصد افزایش یافته و نسبت به سال قبل ۱۲ درصد رشد داشته است. این قوی‌ترین ماه مارس برای فروش خردفروشی خودروهای دست‌دوم از سال ۲۰۲۱ بوده است که ناشی از ترکیبی از اضطراب تعرفه و افزایش فصلی ناشی از استرداد مالیات است. میانگین استرداد مالیات امسال به ۳ هزار و ۱۷۰ دلار رسید و به‌بسیاری از خریداران فضای تنفسی مالی کافی داد تا بالاخره بتوانند خرید خود را انجام دهند.

■ موجودی‌ها در حال ته کشیدن هستند

در ابتدای ماه آوریل، موجودی خودروهای دست‌دوم در نمایندگی‌های ایالات متحده به ۲.۱۴ میلیون دستگاه رسید که اندکی نسبت به ماه مارس کاهش یافته و نسبت به سال قبل یک درصد کاهش داشته است. مهم‌تر از آن، سرعت گردش این موجودی است. میزان عرضه بر حسب روز، یک معیار کلیدی برای موجودی نمایندگی‌هاست و به ۳۹ روز

با به‌قطعات گسترش یابند، هزینه‌های تعمیر نیز افزایش می‌یابد که می‌تواند نگهداری خودروهای دست‌دوم را گران‌تر و ارزش آن‌ها را در بازار بیشتر کند. این روند در حال حاضر در نمایندگی‌های فروش در حال وقوع است؛ جایی که برندهایی مانند فورد، شورولت، تویوتا، هوندا و نیسان بر سریع‌ترین موجودی خودروهای دست‌دوم فروش‌رفته تسلط دارند و در مجموع ۵۱ درصد از کل خودروهای دست‌دوم فروخته‌شده را تشکیل می‌دهند. به‌طور متوسط، خودروهای دست‌دوم این برندهای پیشرو با میانگین قیمت کمی کمتر از ۲۴ هزار دلار فهرست شده‌اند که حدود ۶ درصد کمتر از میانگین است.

■ پیش‌بینی برای آینده

فشار بر بسیاری از خریداران در حال افزایش است. در

خبر News

حذف دو محصول دیگر از «کادیلاک»

«کادیلاک XT4 را در اوایل سال جاری از خط تولید خود حذف کرد و اکنون به‌نظر می‌رسد دو مدل دیگر نیز در حال حذف شدن هستند. کادیلاک با انتشار اطلاعیه اخیرش نشان داده که برخلاف جریان آب شنا می‌کند. پس از حذف XT4 از خط تولید در اوایل سال جاری، این برند لوکس قصد دارد دو مدل خانوادگی دیگر را نیز از این مجموعه حذف کند. اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، کادیلاک تولید XT6 را در پایان سال جاری و تولید XT5 را در اواخر سال ۲۰۲۶ متوقف خواهد کرد. کادیلاک XT6 با فروش بیش از ۲۰ هزار دستگاه در ایالات متحده در سال گذشته، عملکرد چندانی بدی نداشته است. با این حال، مدل فعلی از سال ۲۰۲۰ در جاده‌ها بوده است؛ بنابراین این کمی قدیمی شده است.



جنرال موتورز به جای طراحی مجدد این شاسی بلند سه رده‌ای، تصمیم گرفته است آن را کنار بگذارد. این برند لوکس فقط در سال گذشته بیش از ۶ مدل خودرو جدید عرضه کرده است و با شلوع شدن نسبی خط تولید، باید چیزهای دیگری هم حذف می‌شد. کادیلاک در بیانیه‌ای اعلام کرد: «کادیلاک در کمتر از یک سال، ۶ محصول جدید معرفی کرده است که نمایانگر آینده این برند هستند. ما به‌انجام تنظیمات لازم در سبد محصولات ادامه خواهیم داد تا رشد را در بخش‌های لوکس حیاتی حفظ کنیم.» کادیلاک XT6 نیز مانند XT4 در Hill Assembly در تنسی تولید می‌شود که لوکس و ویسیتیک برقی را نیز تولید می‌کند. کادیلاک از زمانی که این شرکت برنامه‌های خود را برای یک خط تولید تمام‌الکتریکی در سال ۲۰۲۱ اعلام کرد، بر گسترش محصولات برقی خود متمرکز بوده است. در آن زمان، کادیلاک سال ۲۰۳۰ را به‌عنوان سال هدف خود تعیین کرد؛ اما این برند لوکس اخیراً توضیح داده است که مدل‌های برقی و بنزینی، حداقل برای چند سال در کنار هم وجود خواهند داشت. شایان ذکر است که کادیلاک قبلاً تولید وستیک را آغاز کرده است که اساساً جانشین الکتریکی XT6 است.



سوپراسپرت تیتانیومی!



« شرکت آیکونا (Icona) نخستین سوپرکار تیتانیومی دنیا را خلق کرده است. یک خودرو منحصر به فرد با موتور ۶۸۰ اسب بخار شورولت کوروت ZR1 و قیمت ۸/۲ میلیون دلار. مدتی است در ساخت خودروهای اسپرت از تیتانیوم استفاده می‌شود. اما ساخت یک خودرو با پتل‌های کاملاً تیتانیومی تازه‌گی دارد. این یک اتفاق بی‌سابقه در جهان است. حتی پس از ده‌ها سال از معرفی این خودرو، هنوز هم تنها خودرو تیتانیومی دنیا محسوب می‌شود. از طرفی قیمت تیتانیوم تقریباً ۶ برابر فولاد است. سوپرکار «آی‌کونا ولکانو» (Icona Vulcano) از SR-71 پلک‌برد الهام گرفته است. برای مقاومت در برابر دمای

فوق‌العاده‌ای که این هواپیما در سرعت‌های نزدیک به ماف ۳.۲ تجربه می‌کرد، ۸۵ درصد بدنه آن از تیتانیوم ساخته شده بود. به همین دلیل، آی‌کونا برای این سوپرکار ویژه از بدنه تیتانیومی منحصر به فرد و دست‌ساز استفاده کرد که توسط شرکت Cecompt ساخته شد. آی‌کونا و لکانو از پیش‌رانه شورولت کوروت ZR1 با برخی بهینه‌سازی‌ها استفاده می‌کند تا ۶۸۰ اسب بخار قدرت داشته باشد. شرکت مشهور D'Arras که در طراحی فضای داخلی تخصص دارد، مسئول تکمیل کابین لوکس و منحصر به فرد این خودرو بود که تماماً با دست و با دقت بالا ساخته شده است.

کره‌ای

Korean

جنسیس «GV70» مدل ۲۰۲۵



« جنسیس GV70 مدل ۲۰۲۵ با ظاهری آشنا اما تغییراتی عمیق، وارد میدان رقابت شاسی‌بلندهای لوکس شده است. این خودرو که حالا دیگر خبری از پیش‌رانه دیزلی در آن نیست، در ۲ نسخه بنزینی قدرتمند عرضه می‌شود و در کنار

ظاهر خاص، یکی از آرام‌ترین و بی‌صداترین کابین‌ها را در کلاس خود ارائه می‌دهد. در نگاه نخست، تفاوت ظاهری چشمگیری میان GV70 جدید و نسخه پیشین دیده نمی‌شود. فرم کلی بدنه حفظ شده، اما با دقت بیشتر، تغییراتی چون چراغ‌های جلو با ماژول‌های LED جدید، جلوپنجره‌ای باز طراحی شده و سپرهای جلو و عقب با طراحی به‌روز شده نمایان می‌شود. این تغییرات جزئی، حس ظاهری خودرو را پالایش شده‌تر و لوکس‌تر کرده‌اند. زیر پوسته طراحی، جنسیس اصلاحاتی جدی در ساختار بدنه انجام داده که شامل تقویت شاسی، بهبود عایق بندی صدا، استفاده از پوش‌های جدید در سیستم تعلیق و باز طراحی فنرها و میل‌تبادل هاست. این خودرو با تمرکز بر کاهش صدای اتاقی راحتی، طراحی خیره‌کننده فناوری‌های پیشرفته و آپشن‌های لوکس، نه تنها جایگاه خود را در کلاس شاسی‌بلندهای متوسط لوکس تثبیت می‌کند.

آلمانی

German

رفع پنچری هنگام حرکت خودرو!



« بامو دور از هیاهوی تبلیغاتی، یک کیت جالب تولید کرده که می‌تواند هنگام پنچری لاستیک به کار بیاید. این وسیله، یک بادکن است که به‌سادگی از صندوق عقب بیرون می‌آورد، آن را به‌صورت مغناطیسی به چرخ متصل می‌کنند و راه می‌افتد. طرح بامو Seal & Drive نام دارد که رفع نشتی و رانندگی را برای مخاطب تداعی می‌کند. این اختراع کاملاً رویایی به‌نظر می‌رسد؛ اما واقعیت دارد. برای استفاده از آن، در پوش سوپاپ تایر را باز می‌کنید؛ شلنگ کیت را به آن وصل می‌کنید و سپس ۵ شاخه را به‌سوراخ‌های پیچ چرخ می‌بندید. همه‌چیز به‌صورت مغناطیسی و مکانیکی در جای خود ثابت می‌ماند. سپس با فشار دکمه روشن، کیت شروع به باد کردن تایر با هوا و ماده درزگیر می‌کند تا سوراخ پر شود. وقتی فشار تایر به ۲۰ PSI یا بیشتر رسید، می‌توانید با کیت متصل به چرخ، رانندگی کنید. این دستگاه حین حرکت به باد کردن ادامه می‌دهد تا فشار هیچ‌وقت به‌سطح خطرناک نرسد. با اتصال این بادکن، نمی‌توانید با سرعت بیش از ۸۰ کیلومتر بر ساعت رانندگی کنید و همچنین نباید بیش از ۲۰۰ کیلومتر برانید.

شاهین اتومات پلاس در بازار آزاد ۴۵ میلیون تومان گران شد

بررسی تاثیر مذاکرات عمان بر بازار خودرو



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

« سیگنال‌های مثبت از توافق احتمالی ایران و آمریکا می‌توانند از سه مسیر شامل افزایش درآمدهای ارزی، تقویت ارزش پول ملی و رشد قدرت خرید، بازار خودرو را تحت تاثیر قرار دهند. بررسی هانسان می‌دهد: از سال ۱۳۹۶ تاکنون، قیمت خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۲۱.۵ برابر شده است.

نخستین دور از مذاکرات ایران در هفته جاری در مسقط برگزار شد؛ هرچند نتایج تداوم این مذاکرات هنوز مشخص نیست، اما در صورت به ثمر نشستن، می‌تواند تاثیرات قابل توجهی بر بازار خودرو کشور داشته باشند. اثرات این مذاکرات روی جذب سرمایه‌گذار خارجی پیش‌تر مورد بررسی قرار گرفته بود؛ اما قصد داریم اثرگذاری آن بر بازار خودرو را مورد بررسی قرار دهیم. بازار خودرو تاکنون واکنش نسبتاً مثبتی نسبت به مذاکرات عمان داشته است.

اگرچه افت قیمت خودرو پایه پای دیگر بازارهای سرمایه‌ای مانند بازار ارز نبود، اما به هر صورت نشان داد که سیگنال مثبت مسقط را دریافت کرده است. اما این تنها سیگنال اولیه بود و در صورت توافق احتمالی، مسیرهای دیگری نیز پیش روی بازار خودرو خواهد بود.

در واقع تحریم‌ها تاثیر زیادی بر بازار خودرو کشور داشت. بررسی‌ها نشان می‌دهد بعد از شروع تحریم‌های ثانویه تاکنون بهای خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۲۱.۵ برابر شده است. قدرت خرید خودرو به‌شدت کاهش یافته و تقاضای خرید خودرو با افت قابل توجهی همراه بوده است. بهای دلار در سال ۱۳۹۶ حدود ۳ هزار و ۵۰۰ تومان بوده؛ اما این رقم بعد از موج افت نرخ ارز به ۸۸ هزار و ۷۰۰ تومان رسید. با کاهش ارزش پول ملی، قدرت خرید کاهش یافته و نتیجه این که امروز بازار خودرو با شرایط رکود تورمی دست‌وپنجه نرم می‌کند. اگرچه تصمیمات داخلی مانند قیمت‌گذاری دستوری و سفته‌بازی و دلالتی نیز ندارد؛ زایدی در وقوع چنین شرایطی دخیل بوده، اما سهم تحریم‌ها را نیز نمی‌توان نادیده گرفت.

اما اگر فشار تحریم‌ها بر اثر مذاکرات مسقط کاهش یابد، سرنوشت بازار خودرو چه خواهد شد؟ برای پاسخ به این پرسش می‌توان سه سناریو را مطرح کرد. سناریوی اول این است که تاثیر این موضوع بر بازار خودرو تنها در حد ثبات قیمتی باشد؛ یعنی کاهش فشار تحریم‌ها موجب شود بازار خودرو با فشار تورمی جدیدی دست‌وپنجه نرم نکند و همین وضعیت قیمتی ادامه پیدا کند. البته اگر کاهش فشار تحریم‌ها سبب افزایش درآمد سرانه در کشور شود، این موضوع به‌معنای رشد قدرت خرید و افزایش تقاضا خواهد بود. سناریوی دیگری که می‌توان برای بازار خودرو مطرح کرد این است که بهای دلار به‌شدت کاهش یابد و از



ممکن است تولیدکنندگان خودرو بخواهند از فرصت کاهش فشار تحریم‌های بین‌المللی استفاده کرده و به سمت تکنولوژی‌های جدیدتر حرکت کرده و برای مثال خودروهای برقی یا هیبرید تولید کنند که طبیعتاً این موضوع سبب افزایش قیمت خودرو برای مصرف‌کننده می‌شود

طرف دیگر سرمایه‌های جدیدی نیز در قالب سرمایه‌گذاری خارجی وارد کشور شوند. در این شرایط احتمال دارد نه تنها قیمت خودرو افزایش پیدا نکند، بلکه همگام با نرخ ارز، شاهد افت قیمت خودرو در کشور نیز باشیم که در این شرایط احتمالاً رونقی نسبی در بازار خودرو شکل خواهد گرفت.

در سناریوی سوم، بازار خودرو به‌دلایلی که به آن‌ها اشاره خواهیم کرد همچنان روند رشد قیمت را طی کند. در واقع خودروسازی ایران به‌سمت خصوصی‌سازی حرکت کرده و حتی مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور نیز حالا دیگر خصوصی است. در این شرایط ممکن است تولیدکنندگان خودرو بخواهند از فرصت کاهش فشار تحریم‌های بین‌المللی استفاده کرده و به سمت تکنولوژی‌های جدیدتر حرکت کنند و برای مثال خودروهای برقی یا هیبرید تولید شود، یا این که قصد داشته باشند کیفیت محصولات خود را افزایش دهند که طبیعتاً این موضوع به‌رشد قیمت تمام‌شده منجر شده و سبب افزایش قیمت خودرو برای مصرف‌کننده نیز می‌شود.

توقف کاهش قیمت خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۴۵ میلیون تومانی و افت قیمت ۲ تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومانی افزایش یک‌میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، کوئیک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۶۸۰ میلیون تومان، کوئیک اتومات (۱۴۰۳) با ۱۳ میلیون تومان افزایش ۶۷۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان

افزایش ۷۶۷ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی ارزش ریرا (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۶۳۵ میلیون تومان و نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش به ۷۴۰ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، هیوندای النترا (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، کیا سونت (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و هوندا سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

فرانسوی

French

سوپراسپرت V12 «پژو»

« از آن‌جا که پژو در اوایل دهه ۲۰۰۰ به دنبال مدرن‌سازی طراحی‌های خود برای نسل بعدی محصولاتش بود، به فکر ایجاد تغییراتی جدی در هویت بصری برند خود افتاد و در نتیجه، کانسپت ۹۰۷ را طراحی کرد که در نمای جلو پیش‌نمایشی از خودروهای جدیدی که قرار بود طی سال‌های بعد به بازار عرضه شوند را نشان می‌داد. ۹۰۷ نشان داد پژو می‌تواند خودرویی با پرفورمنس نزدیک به فراری ۵۷۵ مارانلو استون‌موتین و نکونیش بسازد. البته پژو در تاریخ خود هرگز پیش‌رانه V12 نساخته بود؛ بنابراین مهندسان فرانسوی انبار قطعات شرکت را زیر و رو کردند و



پیش‌رانه ۳ لیتری V6 که در سدان‌های ۴۰۶ و ۶۰۷ استفاده می‌شد را یافتند. آن‌ها سپس یک میل‌لنگ و سرسیلندر اختصاصی ساختند و دو موتور V6 را به هم متصل کردند تا یک نیروگاه ۶ لیتری V12 تنفس طبیعی پدید آید که نیروی خود را از طریق یک گیربکس ۶ سرعته سکوننشال به‌چرخ‌های عقب منتقل کند. نتیجه، ۵۰۰ اسب بخار قدرت، شتاب صفر تا صد ۳.۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۶۰ کیلومتر بر ساعت بود که ۹۰۷ را به‌قوی‌ترین و سریع‌ترین سناخته پژو تا آن زمان تبدیل می‌کرد. طراحی ۹۰۷ هم توسط طراح باسابقه پژو «جرارد ولتر» شکل گرفت که موفق شده بود فرمی سیال را با ظاهری عضلانی به هم ببندد و بزند و سوپرکار چشمگیری را خلق کند. در ۹۰۷ خبری از سقف فلزی نبود و شیشه جلو از بالای سر سرنشینان رد شده و در قسمت ستون‌های B به در صندوق متصل می‌شد. البته این خودرو اصلاً برای تولید طراحی نشده بود و بیشتر یک طرح مطالعاتی برای چیزی بود که پژو می‌توانست انجام دهد. ۹۰۷ اساساً وسیله‌ای برای ایل‌زن بین گذشته، حال و آینده این برند فرانسوی محسوب می‌شد.

محصول

Product

خودرو برقی ۲۵ هزار دلاری «آمازون»



است که برای ارائه به سرمایه‌گذاران در مرکز طراحی لانگ‌بیچ کالیفرنیا آماده شده است. اگرچه هنوز اطلاعات رسمی منتشر نشده، اما این خبر به‌تنهایی کافی است تا هیجان طرفداران خودروهای برقی را دوچندان کند. اگرچه اطلاعات رسمی درباره این خودرو هنوز محدود است، اما تصویر منتشر شده‌سرنخ‌هایی از طراحی آن به ما می‌دهد. این پیکاپ ظاهری جعبه‌ای و ساده دارد که ترکیبی از استایل کلاسیک رنچ‌روور قدیمی و جیب رنگ‌دار در ذهن تداعی می‌کند. نبود جلوپنجره و وجود درگاه شارژ در عقب خودرو نشان‌دهنده ماهیت برقی آن است.

این طراحی منیمال و کاربردی می‌تواند برای کسانی که به دنبال یک خودرو کارآمد و ارزان قیمت هستند، جذاب باشد. برخی کارشناسان معتقدند این پیکاپ با تمرکز بر کاربری‌های روزمره و سبک طراحی شده و احتمالاً برد الکتریکی آن بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر خواهد بود. با توجه به قیمت هدف گذاری شده، انتظار می‌رود Slate Auto از فناوری‌های ساده‌تر اما قابل اعتماد استفاده کند تا هزینه تولید را پایین نگه دارد.



را در سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ مورد بررسی قرار داده است. مجموع فروش این کمپانی تا اواخر فوریه ۲۰۱۸، ۲۰ میلیون و ۱۴۰ هزار دستگاه بوده است. این آمار در زمان مشابه در سال ۲۰۱۹ به ۲۰ میلیون و ۲۳۰ هزار دستگاه رسیده است. البته با توجه به همه‌گیری کرونا، فروش کمپانی هوندا در بخش موتورسیکلت در سال ۲۰۲۰ به ۱۹ میلیون و ۲۴۵ هزار دستگاه کاهش پیدا کرد. این به معنای کاهش تعداد تولید و فروش است؛ اما با این وجود در سال‌های اخیر، این کمپانی بالاترین فروش موتورسیکلت را در جهان به خود اختصاص داده است.

کمپانی هوندا همواره به عنوان یکی از موفق‌ترین کمپانی‌های حاضر در صنعت خودرو و موتورسیکلت شناخته می‌شود. کمپانی هوندا با ارائه بالاترین سطح فناوری و مهندسی در موتورسیکلت‌های خود، جایگاه ویژه‌ای را برای محصولات تولیدی‌اش ایجاد کرده است. اگرچه اکنون بیش از چهار سال از همه‌گیری ویروس کرونا می‌گذرد که تمام صنایع را درگیر خود کرده بود، اما کمپانی هوندا در دو سال اخیر، بالاترین میزان فروش را تجربه کرده است. مجله اقتصادی ایالات متحده، مجموع فروش کمپانی هوندا در زمینه موتورسیکلت



**فروش ۲۰ میلیونی
موتورسیکلت‌های «هوندا»**

معرفی محصولات آئودی توسط «نادین خودرو»

پای‌ارباب حلقه‌ها به خیابان‌های کشور باز می‌شود

روز دوشنبه ۲۵ فروردین،

شرکت نادین خودرو به عنوان یکی از شرکت‌های با سابقه در زمینه واردات خودرو، در شورو خیابان مطهری تهران از محصولات آئودی به صورت



رسمی رونمایی کرد. چهار خودرو آئودی A3 اسپرت‌بک، آئودی A3 لیموزین (سدان)، Q4 ای-ترون و Q5 ای-ترون در این رویداد به نمایش در آمدند. در این مراسم مهندس شهاب خدري، مدیرعامل شرکت نادین خودرو و دکتر کامران طالبی فرد، مدیر فروش و بازاریابی توضیحاتی را پیش از مراسم باشکوه معرفی محصولات آئودی بیان کردند.

حُرکت نادین خودرو نوین در مسیری تازه

مهندس شهاب خدري، مدیرعامل نادین خودرو در این رویداد گفت: «شرکت نادین خودرو کار خود را در زمینه عرضه عمومی خودروهای تمام برقی آغاز کرده است. همچنین در حوزه خودروهای بنزینی ویژه جابجایان نیز فعال است. همچنین شرکت نادین خودرو با توجه به قرار داد خدمات پس از فروش که با شرکت کوشا خودرو منعقد کرده است، از تجربیات این شرکت در این حوزه استفاده می‌کند. کوشا خودرو در چند سال واردات تخصصی محصولات کیا، به صورت حرفه‌ای خدمات رسانی به محصولات این برند را انجام داده است. امیدوارم در کنار اصحاب رسانه، نمایندگان محترم و همکارانمان بتوانیم گام بلندی در زمینه عرضه خودروهای با کیفیت آلمانی برداریم.» در ادامه دکتر کامران طالبی فرد، مدیر فروش و بازاریابی نادین خودرو بیان کرد: «نادین خودرو یک شرکت جوان است؛ اما پشتوانه آن تجربه ۱۵ سال واردات خودروهای کره‌ای (کیا و هیوندای)، خودروهای پریمیوم آلمانی (مرسدس بنز و بامو) و سه سال پشتوانه موفق واردات خودروهای کیا است. این شرکت در واقع برای عرضه برند پریمیوم آئودی تاسیس شد. آئودی زیربند گروه خودرو سازی فولکس واگن است. نام اصلی آئودی، Auto Union بوده که پس از جنگ جهانی به DKW تغییر نام پیدا می‌کند و در دهه ۴۰ و ۵۰ شمسی در ایران حضور داشته است. این شرکت خودرو سازی از سال ۱۹۶۰ میلادی به بعد تحت مالکیت گروه خودرو سازی فولکس واگن در می‌آید و نام آن به آئودی تغییر پیدا می‌کند. آئودی پس از برند مرسدس بنز، قدیمی‌ترین برند آلمانی زنده جهان به شمار می‌رود. ویژگی‌هایی که بیان شده توجه تمایز خاصی برای این برند است. از سال ۱۹۹۰ میلادی به بعد دو توجه به سیاست‌هایی که فولکس واگن داشت، تصمیم گرفت که این برند را به یک برند پریمیوم و اسپرت بدل کند که در این زمینه هم موفق شد.» دکتر کامران طالبی فرد درباره شرکت نادین خودرو به عنوان وارد کننده آئودی گفت: «نادین خودرو و عضوانجمن رسمی وارد کنندگان خودرو است و همان‌طور که اشاره شد، با یک پشتوانه ۱۵ ساله وارد این صنعت شده است. بخش خدمات پس از فروش نادین خودرو، به شرکت کوشا خودرو واگذار شده است که با یک تیم خدمات حرفه‌ای، خدمات پس از فروش نادین خودرو را در سراسر کشور پشتیبانی می‌کند. از طرفی ماسعی کردیم نمایندگان خوبی را از سراسر کشور انتخاب کنیم که دارای سابقه و خوشنام بوده و در زمینه فروش خودروهای وارداتی نیز دارای تخصص باشند تا بتوانند خدمات مناسبی را به مشتریان این خودرو ارائه کنند. خودروهای ما برای مشتریانی است که به دنبال خودروهای لوکس و با سطح بالای تکنولوژی هستند.»

چشم‌انداز نادین خودرو برای واردات خودروهای برقی

دکتر کامران طالبی فرد درباره فروش آئودی Q4 ای-ترون بیان کرد: «آئودی Q4 ای-ترون پرفروش‌ترین خودرو برقی آئودی در طی سه سال گذشته بوده و جزو پرفروش‌ترین خودروهای برقی آلمانی و اروپایی است که رقابت بسیار مستقیمی در زمینه فروش با محصولات بامو و مرسدس بنز دارد که آن‌ها را مغلوب کرده است. در حال حاضر این خودرو از نظر فروش با کراس اوورهای تسلا رقابت می‌کند و خودرویی های-تکنولوژی است.»

سیر تکامل خانواده‌ای-ترون آئودی

مدیر فروش و بازاریابی نادین خودرو در ادامه بیان کرد: «ای-ترون در حقیقت خانواده برقی آئودی است. نخستین کنسپت این کمپانی سال ۲۰۰۹ میلادی در نمایشگاه فرانکفورت رونمایی شد. همچنین نخستین خودرو تولیدی آئودی A3 اسپرت‌بک بود که سال ۲۰۱۲ به بازار عرضه شد. سال ۲۰۱۵ میلادی مدل سوپراسپرت برقی R8 ای-ترون راهی بازار شد که خودرو بسیار های-تکنولوژی بود. سال ۲۰۱۸ میلادی اس پیوی کراس اوور فول سایز Q8 ای-ترون به بازار عرضه شد. سال ۲۰۱۹ ای-ترون ۵۰ به بازار آمد و سال ۲۰۲۲ میلادی، آئودی Q4 یعنی خودرویی که در این مراسم رونمایی می‌شود، راهی بازار جهانی شد. شاید برخی دوستان گمان کنند خودرو آئودی یک رده از Q5 پایین تر است؛ اما این چنین نیست. آئودی Q4 نشان دهنده سطح بالای تکنولوژی این خودرو ساز است و مختص بازار جهانی طراحی شده است. این در حالی است که آئودی Q5 ای-ترون تنها مختص بازار چین است. در حقیقت آئودی Q5 مشابه پژو ۲۰۶ SD است که مختص بازار ایران بود. Q4 ای-ترون یک خودرو بر اساس استانداردهای جهانی و پرفروش‌ترین شاسی بلند آلمانی و پرفروش‌ترین خودرو برقی آئودی است که با توجه به استانداردهای جهانی طراحی شده است. وقتی این خودرو به دست مشتریان برسد، قطعاً یکی از زیباترین مدل‌های حاضر در خیابان‌های کشور خواهد بود.»

رزش خودرو و تمام برقی آئودی

دکتر کامران طالبی فرد در زمینه ارزش خودروهای برقی گفت: «در زمینه واردات خودروهای برقی ما محدودیتی سقف ۲۰ هزار یورویی را نداریم و می‌توانیم مدل‌های برقی تا سقف ۴۰ هزار یورو را به کشور وارد کنیم. با توجه به تعرفه واردات برقی‌ها، اگر بخواهید مشابه این خودرو را به صورت بنزینی خریداری کنید، باید تا سه برابر این مبلغ هزینه کنید.»

نمایش چهار محصول ارباب حلقه‌ها

در این مراسم، نادین خودرو از چهار خودرو A3 اسپرت‌بک، A3 لیموزین (سدان)، Q4 ای-ترون و Q5 ای-ترون رونمایی کرد. هر چهار خودرو مدل ۲۰۲۴ هستند که مدل‌های برقی تا سقف ۴۰ هزار یورو را به کشور وارد تغییرات در ظاهر و آپشن خواهد بود. ناگفته نماند دو مدل A3 اسپرت‌بک و سدان برای جابجایان و دو مدل Q4 ای-ترون و Q5 ای-ترون برای عموم مردم در نظر گرفته شده است.

آئودی A3 لیموزین (سدان)

آئودی A3 و از دنده توسط نادین خودرو، فیس لیفت نسل چهارم یا مدل ۲۰۲۵ است. این سدان اسپرت و جسور آلمانی به لطف استفاده از خطوط تیز، حالت فست‌بک کوپه و رینگ‌های ۱۸ اینچی بسیار اسپرت و



جسورانه است. در نمای جلو A3 سدان، چراغ‌های اشکال مزین به فناوری ماتریکسی آئودی و جلوپنجره دوزنق‌های معروف آئودی با خطوط مورب همچنان مضامینی ایجاد می‌کنند در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با حجم برداری جذاب صندوق عقب و دو آگزوز نمایشی در طرفین سپر، اسپرت و زیباست. A3 های وارد شده توسط نادین خودرو نسخه TFSI 35 با پکیج SLine است که دارای کیت بدنه اسپرت است. کابین این سدان اسپرت به لطف سبک طراحی راننده محور و استفاده از آلمان‌های اسپرت آئودی بسیار جوان پسند و مدرن است. یک کلاستر ۲،۵۱۰ اینچی مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۰،۱ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی به همراه پنل دیجیتالی سیستم تهویه مطبوع و دکمه‌های پیانوئیی حس مدرن بودن را در کابین این خودرو دوچندان می‌کنند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی SLine TFSI 35 A3 و وارد شده توسط نادین خودرو می‌توان به سیستم استارت اتوماتیک، ترمز پارک برقی، سانروف پانورامیک، نورپردازی داخلی، سیستم ترمز ABS، BAS، EBA، CBC، سیستم نمایشگر فشار باد تایرها، سیستم حرکت بین خطوط، سیستم هشدار خروج از خط، کروز کنترل تطبیقی، هشدار برخورد جلو و عقب، سیستم پیش‌ایمنی آئودی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب و اشاره کرد. این خودرو دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱،۵ لیتری TFSI با ساختار هیبرید متوسط MHEV است که می‌تواند ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را به وسیله یک گیربکس ۷ سرعته اس-ترونیک دو کلاچه به چرخ‌های جلومنتقل کند.

آئودی A3 اسپرت‌بک

آئودی A3 اسپرت‌بک، نسخه ارتقا یافته فولکس واگن گلف است. این خودرو نسخه هک‌بک A3 سدان است که در مدل TFSI 35 با پکیج SLine توسط نادین خودرو به کشورمان وارد شده است. این خودرو از کیت بدنه SLine و رینگ‌های بسیار جذاب ۱۸ اینچی بهره می‌برد. از نظر طراحی، نمای جلوان خودرو مشابه A3 سدان بوده و در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده، حجم برداری خاص روی در صندوق عقب و اسپویلر، چهره بسیار زیبا و جذابی ایجاد کرده است. کابین این هک‌بک جسور دوست‌داشتنی مشابه نسخه سدان، کلامادران و اسپرت بوده که امضای طراحی آشنای آئودی در آن به خوبی مشاهده می‌شود. این خودرو از نظر امکانات رفاهی و ایمنی دارای همان آپشن‌های A3 سدان است. از نظر مشخصات فنی نیز همان پیش‌راننده A3 سدان زیر کاپوت این خودرو جا خوش کرده است. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر ۱،۵ لیتری TFSI با ساختار هیبرید متوسط MHEV می‌تواند حداکثر ۱۶۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته اس-ترونیک به چرخ‌های جلوبرساند. تنها ۸،۶ ثانیه زمان نیاز است تا این خودرو به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. این خودرو جزو اسپرت‌ترین هک‌های بازار ایران خواهد بود.

آئودی Q4 ای-ترون

گل سرسبد محصولات برقی نادین خودرو، Q4 ای-ترون ۵۰ است. این اس پیوی کراس اوور کامپکت با خطوط تیز روی بدنه و استفاده از رینگ‌های ۲۱ اینچی، کاراکتر اسپرت و جذابی دارد. در نمای جلو شاهد چراغ‌های ماتریکسی آئودی و جلوپنجره ۸ ضلعی جذاب فاقد منافذ ورودی هستیم که با درجه‌های فعال درون سپر، چهره کاملاً ته‌اجمی و خشنی را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های پیوسته با گرافیک OLED و حجم خاص روی در صندوق عقب بسیار زیبا و جذاب است. طراحی کابین این آئودی بسیار خاص و منحصر به فرد است. یک نمایشگر ۲،۵۱۰ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۱،۶ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در نظر گرفته شده است. نورپردازی و سقف پانورامیک و استفاده از چرم الکتانتراسب شده است فضای لوکسی در کابین این خودرو ایجاد شود. از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی به بالاترین تکنولوژی‌های حاضر در صنعت خودرو جهان مجهز شده و نخستین خودرویی است که با چنین تکنولوژی‌های به‌روزی، راهی ایران می‌شود. آئودی Q4 ای-ترون دارای دو موتور الکتریکی پرتوان (در جلو و عقب خودرو) با مجموع قدرت ۳۱۲ اسب بخار و مجموع گشتاور ۴۷۲ نیوتون متر است. این خودرو می‌تواند ظرف مدت ۶،۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین Q4 ای-ترون ۵۰ به سیستم دودیفرا نسیل مشهور آئودی یعنی کوآترو مجهز است. این خودرو با یک بار شارژ کامل، مسافتی برابر با ۵۶۰ کیلومتر را می‌پیماید.

آئودی Q5 ای-ترون

آئودی Q5 ای-ترون یک اس پیوی کراس اوور میان‌ساز و از نظر طراحی منحصر به فرد است. این خودرو نیز از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی در سطح بالایی قرار دارد و تکنولوژی‌های روز صنعت خودرو را به شما ارائه می‌دهد. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای موتورهای الکتریکی با ۲۰۴ اسب بخار قدرت و ۳۱۰ نیوتون متر گشتاور است.



آئودی Q4 ای-ترون



آئودی A3 لیموزین (سدان)



آئودی A3 اسپرت‌بک



آئودی Q5 ای-ترون



پیکاپ محبوب اسپرت دوستان

مجله خودرو ایالات متحده طی یک نظرسنجی دیجیتالی، آمار جالبی را منتشر کرده که بسیاری از اسپرت دوستان سراسر جهان که در این نظرسنجی حضور داشته‌اند، در میان پیکاپ‌های آمریکایی فورد F-150 ریتور را برگزیده‌اند. این پیکاپ عضلانی ماسل از نظر طراحی دارای گل گیرهای ماهیچه‌ای بوده که با استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی فورج، جذابیت آن دوچندان شده است. اما یکی از دلایل جذابیت F-150 ریتور بخشی فنی آن است. در حقیقت یک موتور ۶ سیلندر وی -شکل به حجم ۵.۳ لیتری

اکوبوست با بالاترین توان ممکن، قلب تپنده این پیکاپ اسپرت را تشکیل می‌دهد. بر این اساس این خودرو به لطف تکنولوژی توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرهای می‌تواند حداکثر ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت را در ۵ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ و ترنیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. فورد F-150 ریتور ارزشی برابر با ۸۱ هزار دلار دارد.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

چرا بازار «ون‌های مسافری» در ایران جان نمی‌گیرد؟

از ون‌های مسافری به دلایل اقتصادی، فرهنگی، زیرساختی و فنی در کشور استقبال مناسبی نشده است



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

تصور کنید خانواده‌ای پر جمعیت، دسته‌جمعی می‌خواهند برای تعطیلات به شمال کشور سفر کنند. به جای یک خودرو جادار و راحت، آن‌ها مجبور هستند با چند سدان یا کراس‌اوور اقتصادی راهی سفر شوند؛ یکی لاستیک پنچر می‌کند، دیگری بنزین تمام می‌کند و احتمالاً خودرویی هم از بقیه عقب‌می‌ماند و گم می‌شود! حالا اگر یک ون مسافری داشتند، همه با هم، با هزینه کمتر و حال و هوای بهتر سفر می‌کردند. ون‌های مسافری در دنیا راه‌حل محبوبی برای سفرهای گروهی، تورهای گردشگری و حتی سرویس‌های شرکتی هستند. در اروپا و آمریکا، خانواده‌ها با ون‌های شیک و مجهز مثل فولکس ترانسپورت، مرسدس‌وی‌کلاس یا فورد تورنو و ترازیت جاده‌ها را در می‌نوردند؛ اما در ایران، ون‌ها انگار غریبه هستند. چرا خودرویی که می‌تواند اقتصادی، جادار و کاربردی باشد، در کشور ماقبال چندانی ندارد؟ این گزارش نگاهی به بازار ون‌های مسافری در ایران می‌اندازد و دلایل کم‌توجهی به آن‌ها را بررسی می‌کند و نقدی بر وضعیت موجود ارائه می‌دهد.

بررسی وضعیت بازار ون‌های مسافری در ایران

هم‌کم نیست؛ به‌عنوان مثال در سال ۱۴۰۳، ون‌وآنا بین ۱.۵ تا ۲ میلیارد تومان قیمت داشت و هیوندای H350 بالای ۳ میلیارد تومان معامله می‌شد. تویوتا‌هایس نیز در نمونه‌های کارکرده بیش از ۵ میلیارد و نمونه‌های صفر ۶ سیلندر جدید بالای ۱۰ میلیارد تومان آگهی می‌شوند! با این قیمت‌ها، ون‌ها عملاً در رده خودروهای لوکس جامی‌گیرند و برای خانواده‌های متوسط دور از دسترس هستند. کاربرد ون‌ها هم در ایران محدود است. برخلاف کشورهای دیگر که ون‌ها برای سفرهای خانوادگی یا کمپینگ محبوب هستند، در ایران بیشتر در ناوگان عمومی مثل سرویس هتل‌ها، کارکنان ادارات، تاکسی‌های فرودگاهی یا تورهایی شرکتی دیده می‌شوند. حتی در این بخش‌ها هم گاهی اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های ون‌ها را می‌گیرند؛ چرا که ارزان‌تر هستند. انگار ون‌ها در ایران نه جایگاه محکمی در بخش خصوصی دارند، نه در بخش عمومی حسابی جاب‌ز کرده‌اند.

بازار ون‌های مسافری در ایران کوچک است و انگار کسی حال و حوصله بزرگ کردن آن را ندارد. مدل‌هایی که در بازار پیدامی‌شوند، انگشت‌شمار هستند: هیوندای H350، تویوتا‌هایس، ون‌وآنا (محصول ایران خودرو و دیزل)، میتسوبیشی کاسپین، دلیکا، برلیانس‌هایس، ایویکو و فیات. این ون‌ها معمولاً ظرفیت ۱۰ تا ۱۷ نفر را دارند و بیشتر برای سرویس‌های تشریفاتی، تورهای گردشگری هتل‌ها یا تاکسی‌های بین‌شهری استفاده می‌شوند. در حال حاضر شرکت‌هایی مثل سروش موتور، ایران خودرو و دیزل و پارسیان موتور تولیدکننده این خودروها هستند؛ اما تنوع آن‌ها به‌گود پای بازار جهانی نمی‌رسد.

از نظر حجم بازار، آمار دقیقی در دست نیست؛ اما میزان فروش ون‌های مسافری در ایران سالانه به‌زحمت ۴ رقی می‌شود. برای مقایسه، سدان‌هایی مثل دنا و پژو پارس یا شاسی‌بلندهای چینی مثل تیگو ۷ و دیگنیتی هر سال ده‌ها هزار مشتری دارند. ناگفته نماند که قیمت ون‌ها

نقد ون‌های مسافری موجود

ون‌های موجود در ایران با تمام پتانسیلی که دارند، از چند جهت قابل نقد هستند. اول از همه، کیفیت ساختشان است. به‌عنوان مثال ون‌وآنا در سرعت‌های بالای ۸۰ کیلومتر بر ساعت لرزش و سروصدا دارد و کیفیت پلاستیک‌های داخل کابین آن چندان مناسب به‌نظر نمی‌رسد. هیوندای H350 وضعیت بهتری دارد؛ اما باز هم با رقبای جهانی‌اش فاصله زیادی دارد. مدل‌های قدیمی‌تر مثل دلیکا انگار از دهه ۸۰ میلادی جا مانده‌اند؛ طراحی‌شان خسته‌کننده است و هیچ جذابیتی برای مشتری امروزی ندارند. سیستم تهویه در از نظر آپشن‌های رفاهی، ون‌های ایرانی حرفی برای گفتن ندارند. سیستم ترمز در مدل‌هایی مثل وانا ضعیف است و در سفرهای طولانی، سرنشین‌های عقب کلافه می‌شوند. سیستم‌های سرگرمی؟ اصلاً وجود ندارند! صدلی‌ها هم معمولاً سفت و غیرارگونومیک هستند. در حالی که ون‌های مدرن دنیا با مانیتورهای لمسی، Wi-Fi داخلی و صدلی‌های ماساژور عرضه می‌شوند، ون‌های ما هنوز درگیر مشکلات اولیه هستند. ایمنی هم پاشنه آشیل این خودروهاست. به‌عنوان مثال دلیکا استانداردهای ایمنی روز را ندارد. و آنا فقط دو ایربگ (برای راننده و سرنشین جلو) دارد و در تصادفات، سرنشین‌های عقب آسیب‌پذیر هستند. در هیوندای H350 اوضاع کمی بهتر است؛ اما باز هم با استانداردهای روز بازار جهانی فاصله دارد. وقتی ون‌های معتبر بازار جهانی با فناوری‌های کمک‌راننده (مثل کروز کنترل تطبیقی) عرضه می‌شوند، چرا باید به‌مدل‌های قدیمی و ناامن بسنده کنیم؟ خدمات پس از فروش هم داستان غم‌انگیزی دارد. قطعات یدکی ون‌های وارداتی مثل تویوتا‌هایس گاهی باید از دبی یا چین سفارش داده شوند که هم گران است، هم زمان‌بر. حتی ون‌های داخلی مثل وانا هم گاهی در تامین قطعات لنگ می‌زنند و نمایندگی‌ها تخصص کافی برای تعمیراتشان ندارند. نتیجه؟ مالک ون با باید هزینه‌های گزاف بدهد یا مدت‌ها دنبال قطعه بگردد.

مسیر سخت و طولانی برای احیای جایگاه ون

ون‌های مسافری می‌توانند راه‌حلی هوشمندانه برای مشکلات حمل‌ونقل در ایران باشند؛ اما فعلاً در گرداب مشکلات گیر افتاده‌اند. برای نجاتشان، چند پیشنهاد عملی وجود دارد؛ کاهش تعرفه‌های گمرکی برای ون‌های باکیفیت تأقیمتشان را قیاتی شود، تشویق برندهای داخلی به تولید داخلی این سبک از خودروها با استانداردهای بالاتر و همکاری با برندهای معتبر جهانی، فرهنگ‌سازی برای استفاده از ون‌ها در سفرهای گروهی از طریق تبلیغات جذاب و البته بهبود زیرساخت‌ها مثل پارکینگ‌های مناسب و جاده‌های استاندارد. تقویت خدمات پس از فروش و تامین قطعات یدکی نیز می‌تواند اعتماد مشتری را به‌خود جلب کند. در نهایت ون‌های مسافری پتانسیل زیادی دارند تا هم برای خانواده‌ها و هم برای کسب و کارها گزینه‌ای اقتصادی و راحت باشند. اما تا وقتی موانع اقتصادی، فرهنگی و فنی سرراشان باشد، این خودروهای کاربردی جایی در بازار ایران نخواهند داشت.

ون‌های مسافری می‌توانند راه‌حلی هوشمندانه برای مشکلات حمل‌ونقل در ایران باشند؛ اما فعلاً در گرداب مشکلات گیر کرده‌اند. ون‌های موجود در ایران با تمام پتانسیلی که دارند، از چند جهت قابل نقد هستند. اول از همه، کیفیت ساختشان است. به‌عنوان مثال ون‌وآنا در سرعت‌های بالای ۸۰ کیلومتر بر ساعت لرزش و سروصدا دارد و کیفیت پلاستیک‌های داخل کابین آن چندان مناسب به‌نظر نمی‌رسد

دلایل عدم اقبال ون‌های مسافری

تورهای گردشگری هم گاهی به‌جای ون، از مینی‌بوس‌های قدیمی استفاده می‌کنند که ارزان‌تر هستند و البته راحتی کمتری هم دارند.

زیرساختی: جاده‌های ایران برای ون‌های بزرگ چندان مهربان نیستند. خیلی از مسیرهای بین‌شهری باریک هستند، پیچ‌های تند دارند یا پر از دست‌اندازند که رانندگی با ون را سخت می‌کند. در شهرهای شلوغ مثل تهران، پارک کردن یک ون ۵ متری داستان خودش را دارد؛ پارکینگ‌های عمومی و منازل شخصی معمولاً برای سدان‌ها طراحی شده‌اند و جای کافی برای ون ندارند. محدودیت‌های ترافیکی هم مزید بر علت است؛ مثلاً در برخی شهرها، خودروهای بزرگ اجازه ورود به مرکز شهر را ندارند. همه این‌ها سبب می‌شود ون‌ها در عمل دست‌وپاگیر به‌نظر برسند.

فنی و خدماتی: کیفیت ون‌های موجود در ایران هم چندان چنگی به‌دل نمی‌زند. به‌عنوان مثال ون‌وآنا که کیی تویوتا‌هایس است، از نظر کیفیت بدنه و قطعات حرف زیادی برای گفتن ندارد. مدل‌های چینی توقف تولید خورده‌مثل برلیانس‌هایس هم با مشکلاتی مثل استهلاک بالا و کمبود قطعات دست‌وپنجه نرم می‌کنند. خدمات پس از فروش هم وضعیت بهتری ندارد؛ پیدا کردن قطعات یدکی برای ون‌های وارداتی مثل تویوتا‌هایس گاهی ماه‌ها طول می‌کشد و نمایندگی‌های تخصصی برای تعمیراتشان کم هستند. تنوع مدل‌ها هم محدود است؛ خبری از ون‌های مدرن و کم‌مصرف دنیا مثل فولکس‌واگن ترنسپورتر نیست و همین سبب می‌شود خریداران سراغ گزینه‌های دیگر بروند.

چرا ون‌های مسافری که می‌توانند راه‌حل هوشمندانه‌ای برای حمل‌ونقل باشند، در ایران زمین‌گیر شده‌اند؟ دلایل را می‌توان در چند دسته بررسی کرد که اعم از اقتصادی، فرهنگی، زیرساختی و فنی است. در ادامه هر یک از این پارامترها را به اختصار بررسی می‌کنیم؛ اقتصادی: نخستین مانع، قیمت نجومی ون‌هاست. وقتی یک ون‌وآنا ساده حداقل ۱.۵ میلیارد تومان آب می‌خورد، خانواده‌ها تر جیح می‌دهند همان پول را خرج یک کراس‌اوور چینی مثل چری تیگو کنند که هم شیک‌تر به‌نظر می‌رسد، هم در بازار دست‌دوم راحت‌تر فروش می‌رود. هزینه نگهداری ون‌ها هم قابل توجه است؛ مصرف سوختشان بالاست؛ قطعات یدکی‌شان گران است و تعمیراتشان تخصصی‌تر از سدان‌های معمولی است. برای یک آژانس مسافرتی یا راننده تاکسی هم خرید ون به‌صرفه نیست؛ چرا که کرایه‌های مصوب به‌زور هزینه‌هایش را پوشش می‌دهد.

فرهنگی: ذهنیت مردم ایران درباره ون‌ها چندان مثبت نیست. ون در فرهنگ مابیشتر یادآور خودروهای زهوار در فته با کاربری تاکسی، سرویس‌های مدارس و کارمندی است تا یک خودرو خانوادگی جذاب. برخلاف غرب که ون‌ها با طراحی‌های مدرن و امکانات رفاهی حسابی دلربایی می‌کنند، در ایران کمتر کسی ون را گزینه‌ای شیک یا کاربردی برای سفرهای گروهی می‌بیند. از طرف دیگر، فرهنگ سفر گروهی و کمپینگ هم در ایران چندان جان‌نفتاده است. خانواده‌ها معمولاً با ماشین‌های شخصی خودشان سفر می‌کنند یا برای سفرهای بزرگ‌تر سراغ اتوبوس و قطار می‌روند و برای اتراق در سفر نیز به مراکز اقامتی مراجعه می‌کنند. حتی



جانبازان عرضه خواهد شد. تاسمان یکی از جدیدترین محصولات کیا به شمار می‌رود که حدود چند ماه پیش راهی بازارهای جهانی شد.

به‌زودی کوشا خودرو یکی از جدیدترین محصولات کیا یعنی پیکان تاسمان را به بازار ایران عرضه خواهد کرد. این شاسی‌بلند جذاب در سامانه فروش مختص



پیکان «تاسمان» در راه ایران

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تعرفه واردات کاهش نخواهد یافت

به‌نظر می‌رسد این بار کفه ترازو به‌نفع مونتاژکاران سنگینی کرده و تعرفه وارداتی‌ها به‌صددردرصد رسیده‌است.

رشد قیمت وارداتی‌ها، منافع مونتاژکاران تأمین خواهد شد. این درحالی است که طبق جلسه فوق‌العاده دولت، تعرفه تمام کالاها به‌جز خودرو کاهش یافته‌است. اما

گزارش‌ها حاکی از آن است که تعرفه واردات خودروهای بنزینی در سال جاری همان یک‌صد درصد خواهد بود و در این صورت شرایط به‌گونه‌ای می‌شود که با

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 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۵	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۲۵	۴۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۲‌میلیارد و ۷۵۵	۳۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۲‌میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۸۱۰	۳‌میلیارد و ۵۲۵	۱۵	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲‌میلیارد و ۲۵۱	۲‌میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۵	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳‌میلیارد و ۹۷۴	۴‌میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳‌میلیارد و ۱۷۲	۳‌میلیارد و ۸۵۰	۴۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲‌میلیارد و ۴۰	۲‌میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳‌میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳‌میلیارد و ۲۳۰	۳۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۵۹۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۷۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲‌میلیارد و ۲۴۰	۳۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۰	
اسکای ول 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	۵۱۵	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۰۰	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۵	۲	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۱۷	۲	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۸	۳	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۴	۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۰۳	۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۹	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۰	۱۳	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۰	۱۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۷	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۲۶	۸	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۵۰	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۴۲	۸	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۶۷	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۴۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۸۰	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۰	۸	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۶	۴	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۰۸	۳	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۵	۲	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۸	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۷۴	۴	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۷	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۳	۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۲۸۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۳۰	۸	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۹	۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۷۶	۲	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۴۱	۶	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۵	۲	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۰۳	۸	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۲۵	۵	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۴	۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۶	۵	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۲	۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۵۰	۲	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۴۳	۳	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۲۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۷۴	۴	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۰	۲	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۲۰۰	۲	▲

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 ۷۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۵۴۰	۴‌میلیارد و ۳۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۰۰	۳‌میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۲۰	۳‌میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۷۷۰	۶‌میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۸۳۰	۵‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۶۲۵	۳‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۱۶۶	۲‌میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۷۵	۳‌میلیارد و ۲۰۰	۰	
تویوتا کورولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۴۵	۲‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
جتا V7S (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۷۲۰	۲‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۴۴	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۲۰۰	۲‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳‌میلیارد و ۲۵۰	۴‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۵۰	۴‌میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۲۳۰	۳‌میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲‌میلیارد و ۴۸۰	۳‌میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۳۲۷	۳‌میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۹۰۹	۳‌میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۸۵	۲‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲‌میلیارد و ۱۸۳	۲‌میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲‌میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	۲‌میلیارد و ۳۱۴	۲‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲‌میلیارد و ۵۸۸	۲‌میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲‌میلیارد و ۴۵۰	۰	



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

**کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری**

روانکار ساز آمریکایی از سطح کیفی چینی پشتیبانی می‌کند

روغن موتور «لوبریزول» براساس استاندارد D1 چین

در آزمایش‌های جاده‌ای که با پیمودن بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر انجام شده، این روانکار کیفیت روغن را به‌طور پایدار حفظ کرد و بازرسی قطعات حداقل سایش و تجمع رسوبات را نشان داد. قابل توجه است که CV1150 به کاهش تجمع خاکستر در فیلترهای ذرات دیزلی (DPF) کمک کرده و فواصل نگهداری را افزایش می‌دهد. هنری لیو، معاونت منطقه آسیا-اقیانوسیه شرکت لوبریزول بر اهمیت دستیابی به هر دو تاییدیه GB D1 و API CK-4 تاکید کرد.

او گفت: «هم‌زمان با حرکت صنعت وسایل نقلیه تجاری به سمت تحول کم‌کربن و هوشمند و تداوم همگرایی چارچوب نظارتی چین با استانداردهای بین‌المللی، لوبریزول همچنان به نوآوری مداوم متعهد است و از شرکای صنعتی در ایجاد رقابت‌پذیری پایدار حمایت می‌کند.»

سری محصولات CV1150 شرکت لوبریزول، بر پایه تخصصی دیرینه این شرکت در نوآوری افزودنی‌ها و فناوری فواصل تعویض روغن طولانی‌مدت استوار است. طراحی مازولاز این فرمولاسیون، امکان سفارشی‌سازی توسط خودروسازان را فراهم کرده و تولیدکنندگان روانکار را در ارائه محصولات متمایز و با عملکرد بالا پشتیبانی می‌کند. این شرکت، این امر را بخشی از حرکت گسترده‌تر به‌سوی بهبود مصرف سوخت و کاهش انتشار کربن در حمل‌ونقل تجاری می‌داند.



«روغن موتور مخصوص خودروهای سنگین CV1150 لوبریزول با موفقیت استاندارد GB D1 را به‌عنوان نخستین استاندارد روغن موتور دیزلی که به‌طور مستقل در چین توسعه یافته، پاس کرد.

این دستاورد مهم، بر پیشروی مستمر لوبریزول در فناوری روغن موتور و تعهد آن به نیازهای در حال تحول بخش خودروهای تجاری چین صحنه می‌گذارد. استاندارد GB D1 بر اساس چهار آزمایش محلی‌سازی‌شده روی موتور (engine bench tests) تدوین شده و نشان‌دهنده فشار فزاینده برای کنترل آلایندگی و افزایش بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل چین است. این استاندارد به‌طور ویژه بر پایداری اکسیداسیون، محافظت در برابر سایش و سازگاری با سیستم‌های تصفیه پس از احتراق (aftertreatment systems) تاکید دارد؛ ویژگی‌هایی که با همسو شدن تولیدکنندگان خودروهای سنگین (OEMs) با اهداف حذف ترکیبات کربنی در این کشور و چارچوب‌های سخت‌گیرانه‌تر انتشار آلاینده‌های China VI و VII، اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است.

روغن CV1150 لوبریزول که بر اساس استاندارد جهانی API CK-4 توسعه یافته است، از فرمولاسیون کم‌خاکستر بهره می‌برد که برای مطابقت با الزامات چین VI و درعین حال پشتیبانی از محافظت از سیستم چین VII طراحی شده است.

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

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

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

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

**سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف**

FUCHS
LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲

آیا «تویوتا» پیشرانه
پر توان می‌سازد؟

لکسوس UX را می‌توان کوچک‌ترین عضو از خانواده بلندقامتان این برند لوکس ژاپنی دانست. این خودرو که در کلاس ساب‌کامپکت لاکچری کراس‌اوور اس‌یووی قرار می‌گیرد، از سال ۲۰۱۸ به‌عنوان یکی از اعضای جدید خانواده بلندقامتان لکسوس در بازار موفق ظاهر شد. زیر کاپوت این خودرو یک پیشرانه ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری تنفس طبیعی جای گرفته است. این پیشرانه به کمک سیستم پاشش سوخت مستقیم و زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت را در ۶۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۹ نیوتون‌متر گشتاور را در ۵۲۰۰ آرپی‌ام تولید کند.

این پیشرانه با قدرت نسبی بالا، خود، از نظر کیفیت نیز در سطح بالایی قرار دارد. مجله خودرو در سال ۲۰۲۱ پیشرانه MZAA10 لکسوس UX200 را مورد بررسی قرار داده و اعلام کرد از نظر استحکام در پایین‌ترین سطح قرار دارد. همچنین این پیشرانه از نظر کیفیت و دوام قطعات از ۱۰ امتیاز ۸٫۹ امتیاز و از نظر عملکرد سیستم‌های الکترونیکی موتور از ۱۰ امتیاز ۹٫۵ امتیاز را به‌خود اختصاص داده است. بر این اساس پیشرانه MZAA10 که بر اساس 2ZR-FE طراحی و تولید شده، از نظر کیفیت و عملکرد سیستم‌های الکترونیکی در سطح بالایی قرار دارد.

تلگرام

Telegram

پیشنهادی برای کاهش آلودگی هوا

این روزها از خودروهای فرسوده و عدم‌نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، به‌عنوان عوامل اصلی آلودگی هوا در کلان‌شهرهای کشور یاد می‌شود. در عین حال با توجه به این که عمده خودروهای در حال تردد در کشور بنزینی و دیزلی هستند، بی‌تردید ارتقای کیفیت سوخت آن‌ها می‌تواند حجم آلودگی هوارا نیز تا حد زیادی کاهش دهد. حال سؤال این است که برای ارتقای کیفیت سوخت در کشور باید چه تدابیری اندیشیده شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

شرکت‌های پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور نقش بسیار مهمی در ارتقای کیفیت و فناوری‌های تولید سوخت کشور دارند. آن‌ها با استفاده از تکنولوژی‌های منطبق بر استانداردهای جهانی می‌توانند در ارتقای کیفیت سوخت کشور نقش مهمی ایفا کنند.

بیگلی

ماهیت پیشرانه‌های احتراق داخلی بر اساس ورود سوخت به‌سیلندر و متراکم‌سازی آن و در نهایت احتراق و استفاده از نیروی تولیدشده برای به‌حرکت در آوردن خودرو است. در این حالت باید توجه داشت که سوخت مورد استفاده در موتور می‌تواند احتراق کامل را شکل دهد و سبب کاهش خروج آلاینده‌های مضر از آگروز خودرو شود. بنابراین می‌توان گفت ارتقای کیفیت سوخت در کاهش آلودگی هوا مؤثر است و برای رسیدن به سوخت با کیفیت، باید مطابق با استانداردهای جهانی حرکت کرد.

رضایی

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

آسیب‌های امداد
خودروهای متفرقه!

خودرو داخلی دارم و چند روز قبل، خودرویم دیگر گاز نمی‌خورد و در سرعت بالا خاموش شد. البته پس از مدتی روشن شد؛ اما دیگر قادر به حرکت نبود. مجبور شدم برای عیب‌یابی آن از یک امداد خودرو متفرقه کمک بگیرم و امدادگر کفست پمپ‌بنزین خودرویم معیوب شده است و برای تعویض آن حدود ۳ میلیون تومان پرداخت کردم. اما پس از تعویض این قطعه نیز خودرویم همچنان مشکل داشت. این بار با مراجعه به یکی از کلینیک‌های تخصصی، مکانیک اعلام کرد سنسور دریچه‌گاز و دور موتور خودرو معیوب شده و صفحات گیربکس آن نیز نیاز به تعویض دارند و مشکل از پمپ‌بنزین نبوده است!

۰۹۲۳*۱۹۲۷

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۳۰۵

به نظر شما آیا گسترش حمل‌ونقل ریلی در کشور می‌تواند سبب کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای شود؟

۱- بله

۲- خیر

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۰۴

گزینه ۱

۵۱ درصد

گزینه ۲

۴۴ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا فعالیت بازرسان نامحسوس پلیس راهور در کاهش تخلفات رانندگی مؤثر است؟ در پاسخ به این پرسش ۵۶ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴۴ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

پیامک

SMS

معیوب شدن ژینگلور سوخت

خودرو دوو ریسر مدل ۷۳ دارم و چند روزی است هنگام گاز دادن و بالا رفتن دور موتور (از ۴ هزار بیشتر) خودرویم کشتش و قدرت لازم را ندارد. همچنین چراغ‌های عقب و چراغ استپ را تاکنون چندین بار تعویض کرده‌ام؛ اما پس از گذشت مدتی، این چراغ‌ها دوباره می‌سوزند. از سوی دیگر فرمان خودرویم بسیار سفت شده است؛ علت چیست؟

۰۹۱۹*۲۴۵۸

«در عیب‌یابی خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری توجه به این نکته ضروری است که تمام قطعات این سیستم، مکانیکی است. بر این اساس برای عیب‌یابی لازم است سه مورد را بررسی کنید.

پمپ‌بنزین خودرو و شما با توجه به این که دارای ساختار مکانیکی است، ممکن است پس از کارکرد مشخصی معیوب شده و نیاز به تعویض داشته باشد. در این حالت برای رفع مشکل لازم است این قطعه مکانیکی تعویض شود. البته در نظر داشته باشید که صافی بنزین نیز جزو موارد مهم در این سیستم است که نیاز به تعویض دارد.

در ادامه لازم است اصلی‌ترین بخش سیستم سوخت‌رسانی را بررسی کنید؛ کاربراتور، با توجه به ماهیت مکانیکی و مکانیزمی که این قطعه دارد، ممکن است در اثر رسوب ذرات معلق در سوخت، به‌اصطلاح کثیف شده باشد و نتواند سوخت مورد نیاز را به‌سیلندر ها منتقل کند. بر این اساس باید کاربراتور باز شده و این سیستم سوخت‌رسانی مکانیکی کاملاً شست‌وشو داده شود.

همچنین اگر سوزن ژینگلور معیوب باشد، سوخت به‌اندازه کافی به‌سیلندر نمی‌رسد و سبب افت قدرت و کشتش خودرو می‌شود. بنابراین در صورت نیاز و مطابق بررسی‌های صورت گرفته توسط مکانیک، شاید لازم باشد برای رفع مشکل این قطعه نیز تعویض شود. در نهایت سیستم جرقه‌زنی از مهم‌ترین بخش‌هایی است که در روند کاری موتور اثر گذار است. سیستم جرقه‌زنی خودرو شما نسبت به سایر خودروهای هم‌سطح و هم‌کلاس کاربراتوری، دارای مکانیزم پیچیده‌تر و دقیق‌تری است.

البته ممکن است قطعه کوئل با توجه به کارکرد خودرو شما معیوب شده باشد که این امر در کاهش قدرت جرقه‌زنی مؤثر خواهد بود و باید این قطعه را تعویض کنید. قطعه مهم دیگر دلکو و وایرهای مربوطه است. اگر دلکو سالم باشد، وایرها و شمع‌های موتور به‌عنوان قطعات پایانی و مهم در سیستم جرقه‌زنی، باید تعویض شوند تا اشکال ایجاد شده، به‌صورت کامل برطرف شود. البته با توجه به این که شما بیان کردید در دوره‌های بالاچنین مشکلی به‌وجود می‌آید، بنابراین، این سه عامل باید بررسی شود.

البته قطعه مهم سیستم انتقال قدرت، یعنی دیسک و صفحه‌کلاچ نیز نیاز به بررسی دارد تا در صورت نیاز تعویض شود. اما سوختن زود هنگام لامپ‌های خودرو، به ایراد در سوکت و سیم‌های مربوطه مرتبط است. اگر در مدارهای این چراغ‌ها اتصال و جود داشته باشد یا به‌اصطلاح برق دزدی انجام شود، این موارد منجر به سوختن لامپ‌ها می‌شود.

در این حالت لازم است مدار مربوط به چراغ‌های عقب و استپ ترمز را بررسی کرده و سوکت و سیم‌های مربوطه را تعویض کنید. سفت بودن فرمان خودرو نیز تنها می‌تواند دو دلیل داشته باشد؛ ۱- اگر باد تایرها تنظیم نباشد، این امر سبب سفت چرخیدن فرمان خودرو می‌شود. در این صورت باید باد تایرهای خودرو را بررسی و تنظیم کنید. ۲- اگر قطعات سیستم تعلیق معیوب شده باشد، فرمان سفت می‌شود که در این حالت باید قطعات سیستم تعلیق را تعویض کنید.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»، لطفاً با شماره تلفن ۰۹۷۶۱-۸۸۳۰۰۲۱ تماس بگیرید

وقتی GR را وفور را اسپرت تر کرد

نبض کراس‌اوورها در دست «تویوتا»



«راوفور نام‌آشنا، کراس‌اوور زیبای تویوتا است که از سال ۱۹۹۴ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز قرار گرفته و تا به امروز پنج نسل از آن به‌بازارهای جهانی معرفی شده است. پنجمین نسل راوفور با زبان جدید طراحی تویوتا و با بدنه آیرودینامیک تر و اسپرت تر به تولید رسیده که استایل جذابی دارد. این نسل بر پایه و اساس پلتفرم TNGA: GA-K و مبتنی بر زبان جدید طراحی تویوتا شکل گرفته است. در این مطلب نسل پنجم راوفور و نسخه اسپرت و پرفورمنسی آن یعنی GR-Sport بررسی می‌شود.

نگاهی به بدنه جذاب و اسپرت

نسخه مورد بررسی ما راوفور GR اسپرت است. با نگاهی به پروفیل بدنه این خودرو، شاهد استفاده از خطوط تیز در کنار سطوح تخت هستیم. همچنین پوزه کشیده و زاویه نسبتاً زیاد بخش عقب در کنار رینگ‌های ۱۹ اینچی اسپرت، کاراکتر نافذ و خاصی به این کراس‌اوور اسپرت تویوتا بخشیده است. چراغ‌های کشیده و زاویه‌دار با جلو پنجره ۶ ضلعی، یک ورودی هوای افقی و خطوط تیز روی کاپوت، چهره اسپرت و تهاجمی به این خودرو داده است. در عین حال چراغ‌های کشیده و شکل و حجم پرزادای صریح و به‌دور از اغراق‌های پرزرق و برق، زیبایی منحصربه‌فردی را از این کراس‌اوور کامپکت به‌نمایش می‌گذارد. استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی اسپرت، آگروزهای دوپل کروئ شکل در طرفین و دورنگ بودن بدنه نیز کاراکتر خاصی به راوفور می‌بخشد.



فضای داخلی مدرن و باکیفیت

در زمان ورود به کابین راوفور GR اسپرت شاهد همان طراحی زیبای کابین نسخه‌های دیگر این خودرو هستیم. یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی (کلاستر مجموعه پشت آمپر)، یک نمایشگر ۱۰ اینچی و سیستم پیشرفته الکترونیکی تهویه مطبوع، فضای داخلی مدرنی را برای این کراس‌اوور فراهم آورده است. طراحی داشبورد ساده، مینیمال و جذاب است. همچنین در پیچه‌های سیستم تهویه مطبوع دوز نفه‌ای شکل در طرفین، در پیچه‌های میانی و خط کروم استفاده شده برای سیستم تهویه مطبوع جذابیت خاصی برای داشبورد این خودرو به‌ارمغان آورده است. غربیل فرمان اسپرت GR با دسته‌دنده و صندلی‌های اسپرت نیز رانندگی با این کراس‌اوور را بسیار جذاب و هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات تویوتا راوفور GR اسپرت می‌توان به: سیستم کروئ کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم مانیتورینگ نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم آنالیز ترافیکی آنلاین تویوتا، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و مجزا برای سر نشینان عقب، سقف سانروف بزرگ، گرمکن صندلی، سیستم هوشمند باز شدن اتوماتیک در صندوق و... اشاره کرد.

نگاهی به پیشرانه راوفور GR اسپرت

زیر کاپوت این کراس‌اوور کامپکت یک موتور هیبرید (بنزینی-الکتریکی) جا خوش کرده است. موتور ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲۴۸۷ سی‌سی موسوم به A25A-FXS که ضمن هماهنگی با یک موتور الکتریکی باستکرون آهن‌ربای دائم می‌تواند حداکثر به‌صورت ترکیبی ۳۰۶ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. همچنین یک پیک‌باتری ۱۸٫۱ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی وظیفه تأمین انرژی الکتریکی این خودرو را بر عهده دارد. این پیشرانه با رانندمان بالایی که تولید می‌کند، پرفورمنس راوفور GR اسپرت را مشابه یک خودرو اسپرت کرده است. گیربکس e-CVT و وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به هر چهار چرخ را بر عهده دارد تا این خودرو حداکثر در ۵٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. تویوتا راوفور GR اسپرت ۶۰ هزار و ۹۸۰ دلار ارزش دارد.



توقیف محموله لاستیک قاچاق در اهواز

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خوزستان از توقیف یک محموله لاستیک قاچاق به ارزش ۸ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان خوزستان، سرهنگ سیروس دریکوند اظهار داشت: «در راستای مبارزه جدی و همه‌جانبه با پدیده شوم قاچاق کالا، ماموران پلیس کلاتری ۱۳ شهرستان اهواز حین کنترل خودروهای عبوری در سطح شهر یک دستگاه خودرو باری حامل لاستیک قاچاق را شناسایی و ضمن رعایت حقوق

شهروندی، با استفاده از علائم هشدار دهنده آن را متوقف کردند.» وی با بیان این‌که در بازرسی از خودرو توقیفی ۱۳۰ حلقه لاستیک فاقد هرگونه اسناد گمرکی کشف شد، تصریح کرد: «کارشناسان ارزش ریالی قاچاق کشف‌شده را ۸ میلیارد ریال برآورد کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خوزستان بیان داشت: «در این ارتباط یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

ماده اولیه‌ای که به صنعت تایر کمک کرد

۳۰ سالگی فناوری «سیلیکا» در کانتینتال

در کانتینتال کار کرد. او اکنون ریاست بخش تحقیقات و نوآوری کاربردی را برعهده دارد. ویس توضیح داد: «ترکیبات سیلیس برای محیط زیست نیز مفید هستند؛ زیرا مقاومت غلظتی تایرها را کاهش می‌دهند. این به‌معنای مصرف سوخت کمتر برای موتورهای احتراقی و افزایش دامنه برای خودروهای الکتریکی امروزی است.» شرکت کونتی اعلام کرد در دهه ۱۹۹۰ با تشخیص پتانسیل سیلیس به‌عنوان یک پرکننده برای ترکیبات تایر، پیشرو صنعت بوده است. آزمایشات اولیه مزایای آن را تایید کرد. در سال ۱۹۹۵ شرکت ContiEcoContact CP، نخستین تایر تولیدی خود را با سیلیس عرضه کرد. تنها یک سال بعد، آن‌ها تایر ContiWinterContact TS 770 را راهی بازار کردند؛ نخستین تایر زمستانی با سیلیس در ترکیب خود. ویس گفت: «همراه با معرفتی تجهیزات ایمنی غیرفعال مانند کمربند ایمنی و سیستم ترمز ضد قفل، استفاده از سیلیس در لاستیک‌ها به کاهش چشمگیر تعداد تلفات جاده‌ای کمک کرده است.» کانتینتال اعلام کرد به‌پیشرفت فناوری لاستیک‌های سیلیسی با بررسی مواد اولیه پایدارتر ادامه می‌دهد. این شرکت اکنون از پوسته‌های برنج - محصول جانبی کشاورزی برنج - برای تولید سیلیس استفاده می‌کند. این روش در مقایسه با استفاده از ماسه کوارتز انرژی کمتری صرف کرده و از اهداف زیست‌محیطی پشتیبانی می‌کند. کانتینتال در حال حاضر از این سیلیس مشتق شده از پوسته‌های برنج در UltraContact NXT، پایدارترین لاستیک تولیدی خود استفاده می‌کند.



کانتینتال در بسیاری از آمیزه‌های لاستیکی برای خودروها، ون‌ها و وسایل نقلیه دو چرخ از سیلیس استفاده می‌کند و اکنون از نوع پایداری از سیلیس ساخته‌شده از خاکستر پوست برنج استفاده می‌کند. ۳۰ سال پیش، کانتینتال استفاده از فناوری سیلیکا در ترکیبات آج تایر خود را آغاز کرد. سازنده اظهار داشت این امر مقاومت غلظتی را کاهش داده و مسافت ترمز را تقریباً تا ۵۰ درصد کوتاه می‌کند. سیلیکا در طی ولکانیزاسیون، فرآیندی که به تایرها شکل نهایی خود را می‌دهد، با پلیمرهای لاستیکی پیوند ایجاد می‌کند. امروزه کانتینتال از سیلیس در بسیاری از ترکیبات لاستیکی برای خودروها، ون‌ها و وسایل نقلیه دو چرخ استفاده می‌کند و اکنون از نوع پایداری از سیلیس ساخته‌شده از خاکستر پوست برنج بهره می‌برد. پروفیسور بورخارد ویس گفت: «سیلیس در ترکیبات لاستیکی یک انقلاب در فناوری تایر بود و به ما این امکان را داد که تقریباً مسافت ترمزگیری را در سطوح خیس جاده نصف کنیم. این هنوز هم یک دستاورد ایمنی بزرگ امروزی است.» او در اواسط دهه ۱۹۹۰ روی توسعه نخستین لاستیک‌ها با سیلیس در ترکیب لاستیکی

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	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	ام‌وی 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 - تیبیا
	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-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی
	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 - سرانو - جک S3 - چری X22 - تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 - ام‌وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو 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	ام‌وی ام X33S-هایما S5 - خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان - سرانو
	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	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	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-ری‌را-خودرو فردا T5 - سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	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-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-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



سال‌های خوب فروش برای مرسدس بنز «C کلاس»

«بازار خودرو ایالات متحده جزو بازارهای بسیار حساس و رقابتی است. از همین رو کمپانی‌های مطرح هر یک سعی کرده‌اند تا با ورود به این کشور و راه‌اندازی خطوط تولید، بتوانند در این بازار رقابتی سهم زیادی را از آن خود کنند. مرسدس بنز با ارائه سدان کامپکت لوکس خانواده‌گی‌اش یعنی C کلاس، یکی از کمپانی‌های موفق در بازار ایالات متحده به‌شمار می‌رود. بر این اساس بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷

میلادی، فروش مدل‌های C کلاس در بازار آمریکا رونق چشمگیری داشت. بر این اساس، آمار فروش این مدل بین این سال‌ها (۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷) در بازار آمریکا به ترتیب ۸۶ هزار و ۹۳۸ دستگاه، ۸۸ هزار و ۲۵۱ دستگاه، ۸۶ هزار و ۸۰ دستگاه و ۷۷ هزار و ۴۴۶ دستگاه بوده است. اما جالب است بدانید فروش C کلاس در ایالات متحده در سال ۲۰۲۲ میلادی تنها به ۹ هزار و ۱۱۴ دستگاه رسیده است.



نگاهی به وضعیت تولید خودرو و قطعه‌سازی در ۱۴۰۴

صنعت خودرو با هدف تولید ۱.۵ میلیون دستگاه، ۱۵ میلیارد دلار ارزش می‌خواهد

بخش عمده‌ارز تخصیصی به واردات خودروهای مونتاژی اختصاص می‌یابد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«تولید خودرو و قطعه‌سازی در ایران، مسیر پر پیچ‌وخم و پرفرازونشیبی را طی می‌کند؛ مسیری که هر چند آمیخته به سختی‌ها و موانع بسیاری است، اما نشانه‌های امید به تغییر نیز در آن به چشم می‌خورد. مشکلاتی چون تأخیر در پرداخت‌ها، محدودیت‌های ارزی و قراردادهای ناعادلانه، همواره بر دوش فعالان این صنعت سنگینی کرده‌اند.

با این حال، رویکردهای اصلاحی و برنامه‌ریزی‌های هدفمند در سال جاری، نوید حرکت به‌سوی ثبات و کیفیت را می‌دهد. این روزها اصلاح قراردادها، بهبود چرخه پرداخت‌ها و تمرکز بر ارتقای کیفیت به اولویت قطعه‌سازان و خودروسازان بدل شده است؛ روندی که می‌تواند نیروی محرکه تازه‌ای برای عبور از بحران‌های گذشته باشد و صنعتی را که سال‌ها درگیر بی‌ثباتی بوده، به مرحله‌ای تازه از پایداری و رشد برساند.

برنامه تولید ۱۴۰۴ مطابق با سال قبل باقی‌ماند ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت فعلی قطعه‌سازها، نحوه ارتباط این بخش با خودروسازان خصوصی، فرآیند داخلی‌سازی و همچنین مسأله تخصیص ارز و برنامه‌ریزی تولید در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «دیروز نخستین جلسه هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان و صنایع همگن کشور را با یکی از خودروسازهای بزرگ برگزار کردیم. البته پیش از این جلسه، به‌شکل کلی برنامه تولید سال ۱۴۰۴ را از وزارتخانه دریافت کرده بودیم. طبیعتاً این برنامه نواقصی داشت و چندان رویکرد افزایشی نداشت؛ به این معنا که تقریباً در همان سطوح و ابعاد سال ۱۴۰۳ تدوین شده است.»

وی افزود: «بعد از دریافت کلیت برنامه از وزارتخانه، از یکی دو خودروساز بخش خصوصی و دولتی نیز برنامه‌ای تفصیلی‌تر گرفتیم تا مشخص شود چه مدل‌هایی، در چه تعدادی و در کدام مقاطع زمانی سال آینده تولید خواهند شد. بازار برنامه‌ریزی تولید با جلسه دیروز و تکمیل شدن جزئیات نهایی توسط یکی دیگر از خودروسازان که اخیراً مدیریت آن به بخش خصوصی واگذار شده است، کامل شد.»

دوست‌زاده به تشریح مباحث جلسه با این خودروساز پرداخت و گفت: «در جلسه دیروز با اعضای هیات‌مدیره خودروسازی مورد نظر، به‌طور مفصل درباره برنامه تولید سال ۱۴۰۴ صحبت شد. آمار و ارقام ارائه‌شده، نشان‌دهنده عدم افزایشی بودن تیراژ تولید را داشت. در واقع، محور برنامه‌ریزی سال ۱۴۰۴ برای خودروسازان، تمرکز بر افزایش کیفیت تولیدات فعلی است؛ به‌همین دلیل افزایش کمیت تولید اساساً مدنظر قرار نگرفته و تولید هم‌سطح سال قبل ادامه خواهد یافت.»

تاخیر بالای ۱۲۰ روزه در پرداخت مطالبات

رئیس کمیته کیفیت انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان با تأکید بر برنامه‌ریزی برای ارتقای کیفیت بیان داشت: «بر مبنای طرح‌ها و برنامه‌های عملیاتی‌تر و به‌مراستب واقع‌بینانه‌تر، روی ارتقای کیفیت کار شده و برنامه‌ریزی لازم صورت گرفته که ان‌شاءالله اجرا خواهد شد.»

دوست‌زاده در خصوص دیگر محورهای مطرح‌شده در جلسه خاطر نشان کرد: «محور دوم گفت‌وگوها پیرامون بازنگری و اصلاح قراردادها بود. در واقع بحث، بر سر هوشمندانه‌تر و عادلانه‌تر شدن قراردادهای واقع‌بینی بیشتر در تعهدات متقابل طرفین بود؛ چرا که تا به امروز عمدتاً قراردادهای به‌شکلی یک‌طرفه تدوین می‌شدند.» وی ادامه داد: «محور سوم مباحث جلسه، موضوع پلت‌فرم‌های جدید خودروسازان بود. در این بخش، خصوصاً درباره برنامه‌های ایران خودرو صحبت شد و این که چه طرح‌ها و برنامه‌هایی برای آینده در نظر دارند؛ این که روی کدام پلت‌فرم‌های خودرویی، سرمایه‌گذاری



بیشتر صورت خواهد گرفت و چه پلت‌فرم‌هایی به تدریج از چرخه تولید خارج خواهند شد.

دوست‌زاده تصریح کرد: «در جلسات دیروز، موضوع پرداخت‌ها و بهبود شرایط تسویه مالی با قطعه‌سازها نیز به‌شکل جدی مطرح شد. لازم است این نکته را اعلام کنم که سال گذشته، ایران خودرو ناجی صنعت قطعه‌سازی بود. در یکی دو ماه پایانی سال، آن‌چه به‌عنوان تعهد مالی اعلام کرده بود، چه رسمی و چه شفاهی، حتی فراتر از سقف تعهدات خود عمل کرد.»

وی افزود: «البته هنوز هم قراردادهای گوناگونی است که پرداخت مطالبات قطعه‌سازان با تأخیری بیش از ۱۲۰ روز انجام می‌شود و با این که طبق توافق، قرار بود طلب قطعه‌سازان در مدت ۱۲۰ روز پرداخت شود، اما در مورد ایران خودرو همچنان این تأخیر در برخی از قراردادهای وجود دارد. با این حال، روند پرداخت‌ها به نسبت گذشته بسیار بهتر شده است.»

امیدواری به تسویه‌های منظم‌تر در سال ۱۴۰۴ دوست‌زاده در خصوص بهبود وضعیت زنجیره تأمین خودروسازان نسبت به ادوار گذشته بیان کرد: «بسیاری از قطعه‌سازان بزرگ و کوچک، در ماه‌های اخیر تسویه حساب مناسبی داشته‌اند. برخی از شرکت‌های

با وجود بهبودهای نسبی در پرداخت‌ها، قطعه‌سازان همچنان با تأخیرهای بیش از ۱۲۰ روز مواجه هستند و امید دارند قراردادهای تسویه‌ها در سال جدید منظم‌تر شود

کوچک، پرداخت‌های خود را تا سررسید ۱۲۰ روزه دریافت کرده‌اند و شرکت‌های بزرگ‌تر که حجم بالاتری از تراکنش و قرارداد با ایران خودرو داشتند، به این دوره پرداخت نزدیک شده‌اند.»

وی ابراز امیدواری کرد: «ان‌شاءالله امسال شرایط پرداخت‌ها بیشتر بهبود خواهد یافت و حداقل محتوای مذاکرات و قول‌هایی که در جلسات داده شد، نویدبخش تحقق این امر است.»

دوست‌زاده تأکید کرد: «هم‌اکنون شرایط عمومی تولید و همکاری قطعه‌سازان با خودروسازان و به‌ویژه بخش خصوصی، در حال طی کردن روندی پایدار است. البته مسائلی نظیر کمبود ارز و برنامه‌ریزی برای تأمین مواد اولیه همچنان جزو دغدغه‌هاست؛ اما به‌نظر می‌رسد در سال ۱۴۰۴ با بهبود در قراردادهای و رویه‌های پرداخت، باید شاهد تداوم تولید و ارتقای کیفیت قطعه‌سازی در کشور باشیم.»

برنامه تولید ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو در سال جاری عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره برنامه تولید خودروسازان کشور در سال جاری اظهار داشت: «برنامه تولید امسال صنعت خودرو کشور، یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تعیین شده است. نکته قابل توجه این است که سهم خودروهای مونتاژی نسبت به سال گذشته افزایش یافته و سهم دو خودروساز بزرگ کشور، یعنی ایران خودرو و سایپا تقریباً ثابت باقی‌مانده یا تنها اندکی رشد داشته است.» وی افزود: «ایران خودرو برای سال ۱۴۰۴ تولید حدود ۶۰۰ هزار دستگاه را در دستور کار دارد و سایپا نیز رقمی در حدود ۵۵۰ هزار دستگاه را برنامه‌ریزی کرده است. بنابراین، هرچند ارقام تولید این دو شرکت تفاوت محسوسی با سال گذشته ندارد، اما انتظار می‌رود به‌واسطه سیاست‌های اتخاذشده، درصد تحقق برنامه‌ها نسبت به سال قبل افزایش داشته باشد.»

دوست‌زاده تأکید کرد: «در سال گذشته به‌رغم برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، ایران خودرو و سایپا موفق نشدند ارقام هدف گذاری‌شده را به‌طور کامل پوشش دهند. اما امسال با توجه به پایش مستمر روند تولید، افزایش ظرفیت خطوط و تجربه‌های سال گذشته، برآورد می‌شود میزان تحقق برنامه‌ها واقعیت نزدیک‌تر شود.» وی خاطر نشان کرد: «در مجموع، صنعت خودرو امسال با هدف‌گذاری واقع‌بینانه‌تر و بر پایه تجربیات گذشته، تحقق اهداف تولیدی را دنبال می‌کند و امیدوار است با هم‌افزایی و بهبود شرایط، شاهد تحقق بهتر برنامه‌های تولید در سال ۱۴۰۴ باشد.»

قطعه‌سازان تنها دریافت‌کننده ۲ میلیارد دلار ارز دوست‌زاده درباره میزان ارز مورد نیاز برای تولید ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو در سال جاری و سهم صنعت خودرو و قطعه‌سازان بیان کرد: «در سال گذشته، در مجموع حدود ۱۳ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو و قطعه‌سازی اختصاص یافت که تنها ۲ میلیارد دلار به تولید محدود و تسویه‌های سال گذشته، در صورتی که سال گذشته حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد برنامه تولید سال گذشته شدند؛ اما سهم آن‌ها در میزان ارزی بسیار اندک بود. به‌عبارتی، از مجموع ۱۳ میلیارد دلار ارزی که برای تأمین نیازهای این صنعت صرف شد، تنها ۲ میلیارد دلار به تولید حدود یک میلیون دستگاه خودرو توسط قطعه‌سازان داخلی تعلق گرفت.» وی توضیح داد: «از سوی دیگر، بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار از مجموع منابع ارزی صرف واردات خودروهای مونتاژی و مجموعه‌های SKD و CKD شده است. این خودروها، عمده‌ترین مصرف‌کننده ارز در صنعت خودرو کشور بوده‌اند؛ چرا که بخش مهمی از قطعات و مجموعه‌های به‌کار رفته در آن‌ها به‌صورت مستقیم از خارج وارد می‌شود.» دوست‌زاده با اشاره به برنامه سال جاری اظهار داشت: «پیش‌بینی می‌شود با توجه به افزایش سهم خودروهای مونتاژی و SKD، نیاز ارزی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ رشد داشته باشد. برآوردها نشان می‌دهد امسال مجموع منابع ارزی مورد نیاز بخش خودرو به حدود ۱۵ میلیارد دلار برسد. البته سهم قطعه‌سازان داخلی تغییر محسوسی نخواهد داشت و همچنان در حدود ۲ میلیارد دلار باقی می‌ماند.»



زنگ خطر ۴۵۸ نقطه حادثه خیز در تهران



باشگاه خبرنگاران: سرهنگ مصطفی زینی‌وند، رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران اظهار کرد: «در سال گذشته ۴۵۸ نقطه حادثه‌خیز شهر تهران احصاء شد و بازیدهای مشترکی با شهرداری از نقاط صورت گرفت و در انتهای سال ۲۴۴ نقطه حادثه‌خیز ایمن‌سازی شدند.» سرهنگ زینی‌وند در مورد نقاط حادثه‌خیز تهران بیان داشت: «نقطه حادثه‌خیز جایی است که فراوانی تصادف در آن بیشتر از سایر نقاط است. این آمار نشان‌دهنده نقص در آن نقطه است و در صد خطا و اشتباه رانندگان در این نقاط بیشتر است.» وی افزود: «بر اساس سامانه‌های مردمی

و مراجعه کارشناسان در طول ۳ سال این نقاط احصاء شده و بر اساس اولویت‌بندی مشکل آن‌ها برطرف خواهد شد تا از تکرار تصادفات در آن نقاط جلوگیری شود.» سرهنگ زینی‌وند بیان داشت: «در سال گذشته ۴۵۸ نقطه حادثه‌خیز شهر تهران احصاء شد و بازیدهای مشترکی با شهرداری از نقاط صورت گرفت و در انتهای سال ۲۴۴ نقطه حادثه‌خیز ایمن‌سازی شدند.» رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران خاطر نشان کرد: «مردم می‌توانند در صورت مشاهده هر گونه نقص راه با پلیس تماس گرفته تا در اسرع وقت مشکلات و نواقص برطرف شوند.»

چینی‌ها با هوش مصنوعی ترافیک را ریشه کن می‌کنند

استفاده از هوش مصنوعی برای کنترل ترافیک تهران در سال ۱۴۰۴



جمله مزایای این رویکرد است که آن را برای شهرهای بزرگ و شبکه‌های پیچیده ترافیکی مناسب می‌کند. راهکار پیشنهادی محققان چینی یک تحول اساسی در مدیریت ترافیک شهری است. استفاده از فناوری‌های هوش مصنوعی و ارتباطات خودرویی، بهینه‌سازی جریان ترافیک، کاهش تاخیر و افزایش بهره‌وری جاده‌ها را به دنبال دارد. این فناوری نه تنها باعث صرفه‌جویی در وقت و هزینه می‌شود، بلکه به کاهش آلودگی محیط‌زیستی و بهبود کیفیت زندگی در شهرها کمک می‌کند. اجرای این سیستم در مقیاس بزرگ می‌تواند به یکی از اجزای کلیدی شهرهای هوشمند آینده تبدیل شود و پاسخی موثر برای چالش‌های روزافزون ترافیک شهری ارائه دهد. با گسترش تحقیقات و پیشرفت فناوری، چشم‌انداز روشنی برای بهبود مدیریت ترافیک و کاهش اثرات منفی آن در پیش رو داریم.

کاهش آمار کشته‌های تصادفات شهری در عربستان
دامنه استفاده از هوش مصنوعی برای کنترل ترافیک به کشورهای خاورمیانه هم رسیده است. ترافیک شهر ریاض دائماً افزایش می‌یابد؛ زیرا جمعیت این شهر همچنان رو به رشد است. به نظر می‌رسد جمعیت ۸ میلیون نفری این شهر تا سال ۲۰۳۰ به ۶/۹ میلیون نفر برسد. در سال ۲۰۲۴ هر مسافر شهری ۵۲ ساعت از عمر خود را در رفت‌وآمد شهری گذرانده بود و اگر طرحی برای مدیریت ترافیک پیشنهاد نشود، این اتلاف وقت طولانی‌تر خواهد شد. از سال ۲۰۰۹ سامانه جریمه خودکار به نام ساهر که از طریق دوربین‌ها و رادارها کار می‌کرد، در ریاض راه‌اندازی شده بود. ساهر تخلفاتی مانند سرعت غیرمجاز، نیستن کمربند ایمنی و ارسال پیامک حین رانندگی را شناسایی می‌کرد. ساهر حالا با هوش مصنوعی ترکیب شده و در نتیجه قابلیت‌های آن افزایش پیدا کرده است. اکنون دوربین‌های ساهر در فواصل زمانی معین



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

ترافیک شهری یکی از چالش‌های اساسی در مدیریت شهرهای پرجمعیت به‌شمار می‌رود. افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه و پیچیدگی شبکه‌های ارتباطی سبب شده است مدیریت ترافیک به یکی از اولویت‌های کلیدی در شهرهای مدرن تبدیل شود. با پیشرفت‌های صورت‌گرفته در فناوری‌های هوش مصنوعی و سیستم‌های ارتباطات خودرویی، اکنون فرصت‌های جدیدی برای بهبود این مدیریت فراهم شده است.

مدل پیشرفته هوش مصنوعی برای مدیریت ترافیک محققان چینی از موسسه مهندسی چونگ‌کینگ، راهکاری نوین ارائه داده‌اند که ترکیبی از هوش مصنوعی پیشرفته و فناوری ارتباط وسیله‌نقلیه با همه چیز (V2X) است. این رویکرد می‌تواند چالش‌های دیرینه ترافیکی را حل کرده و جریان وسایل نقلیه را در مناطق شهری روان‌تر کند. یکی از محورهای کلیدی این پژوهش، استفاده از فناوری V2X است. این فناوری به وسایل نقلیه و زیرساخت‌های جاده‌ای اجازه می‌دهد اطلاعاتی را درباره شرایط لحظه‌ای جاده و وضعیت ترافیک با یکدیگر به اشتراک بگذارند. بر این اساس وسایل نقلیه می‌توانند اطلاعاتی همچون سرعت، موقعیت مکانی و شرایط ترافیکی را با چراغ‌های راهنمایی و دیگر زیرساخت‌های هوشمند به اشتراک بگذارند. همچنین این اطلاعات به سیستم‌های مدیریت ترافیک اجازه می‌دهد تا زمان‌بندی چراغ‌ها، محدودیت‌های سرعت و تنظیمات خطوط را به صورت پویا و در لحظه بهینه کنند. این فناوری از تجمع خودروها در نقاط هاجلوگیری کرده و باعث تسهیل در جریان ترافیک می‌شود. سیستم‌های مرسوم مدیریت ترافیک معمولاً تنها بر داده‌های تاریخی یا داده‌های محدود متکی هستند. این سیستم‌ها برای سناریوهای ساده و تغییرات کم ترافیکی مفیدند؛ اما در شرایط پیچیده و تغییرات ناگهانی، توانایی واکنش سریع را ندارند. سیستم پیشنهادی محققان چینی با بهره‌گیری از هوش مصنوعی و فناوری V2X، محدودیت‌های سیستم‌های سنتی را برطرف می‌کند. تنظیمات دقیق‌تر و پاسخ سریع‌تر به تغییرات، از

اف ایکس FX





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، نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایند.



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۷ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۵

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبرد
Billboard

INSPIRADO EN LA NATURALEZA.

BYD SHARK

«محصول شگفت‌انگیز مادر راه است»

بی‌وای‌دی در جدیدترین کمپین حرفه‌ای خود در اکوادور با عنوان «قدرت وحشی» در دسامبر ۲۰۲۴، به پیکاپ جدیدش که یک سوپر هیبرید خواهد بود، اشاره دارد. در حقیقت بی‌وای‌دی این پیکاپ را کوسه جدید می‌نامد که به‌صراحت در تصویر به آن اشاره شده است؛ با پیش‌رانه هیبرید در ۵.۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. این پوستر جذاب توسط آژانس تبلیغاتی «PMV» طراحی شده است.

پارکینگ‌هایی که محبوب خواهند شد!

حرف آخر



امید محمدی

روزنامه نگار



یکی از نکات جالب در زمینه واردات خودروهای کارکرده، شرایط آسان‌تر عرضه محصولات چینی در بازار کشورهای حوزه خلیج فارس در مقایسه با بازار ایران است. بر این اساس شرایط برای خریدار خودروهای چینی در بازار این مناطق به‌قدری ساده است که معمولاً دانشجویانی با کار پاره‌وقت به‌سمت چنین برندهایی می‌روند. اما در بازار داخل، قیمت این مدل خودروها به‌قدری بالاست که قشر وسیعی از جامعه حتی امکان خرید ارزان‌ترین مدل‌های آن را نیز ندارد و به‌خاطر تقاضای بالا، خودرو ساز تمایل چندانی ندارد که این مدل خودروها را تحت هر شرایطی واگذار کند. اما در صورتی که مشتری امکان پارک این مدل خودروها را در داخل کشور تا مدت‌زمان مشخصی داشته باشد تا شرایط استفاده از آن فراهم شود، می‌تواند با هزینه و دردسر کمتری مدل‌های کارکرده آن‌ها را وارد کند.

احتمالاً این مساله به‌مرور واردکنندگان را مجاب خواهد کرد که این مدل خودروها را با شرایط آسان‌تری که به‌نفع مصرف‌کننده نیز باشد، وارد کشور کنند. در عین حال باید دید آیا این جریان از دید قانون‌گذار یک خلأ به‌حساب می‌آید یا واقعا فرصتی است که در اختیار مصرف‌کننده گذاشته شده که به‌گزینۀ دلخواه خود با شرایط آسان‌تری (حتی به‌قیمت تحمل در دسر و دلهره یک سال قرار گرفتن خودرو در پارکینگ) برسد؟

در صورت این شرایط رami توان از تبعات محدودسازی واردات دانست که شاید بخش‌هایی از بازار و صنعت خودرو از آن رضایت کامل نداشته باشند، اما مصرف‌کننده از هر فرصتی برای رسیدن به‌گزینۀ مطلوب خود (حتی با پذیرش برخی از مخاطرات) استفاده می‌کند.

خودروهای داخلی دیروز افزایش قیمت داشتند



کوییک اتوماتیک
۱۳ میلیون تومان
گران شد



کوییک اتوماتیک آر
۱۵ میلیون تومان
گران شد



پژو ۲۰۷ تی‌یو
۱۲ میلیون تومان
گران شد



شاهین اتوماتیک پلاس
۴۵ میلیون تومان
گران شد

TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID

موتور خودرو TTT

FOWNIX NEW

FOWNIX

TIGGO 8 PRO MAX IE

نماینده رسمی رتبه ۱ فروش کشور

MVM_777 XTRIM.777 MVMCHERY777

۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN LAMARI