



امیرحسین کاکایی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»: دولت دیگر نمی‌تواند صنعت خودرو را اداره کند

صفحات ۲ و ۳



صفحه ۱۲

آغاز افزایش قیمت روانکارها توسط «نفت بهران»

نرخ روغن موتور ۱۴ درصد افزایش یافت

هنوز یک ماه از افزایش ۱۵ درصدی قیمت روغن‌های موتوری توسط ۴ شرکت پالایشگاهی نگذشته است که شرکت نفت بهران از بالا رفتن ۱۴ درصدی قیمت روغن‌های موتوری ...

صفحه ۱۱

گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با مدیر تأمین و انبارهای امداد «ایران خودرو»:

سامانه جامع «بسپر»؛ گامی برای اعتبار سنجی و شفافیت در خدمات امدادی

صفحه ۱۴

نگاهی به ستون فقرات حمل‌ونقل باری سبک ایران:

نقش نیسان «زامیاد» در توسعه لجستیک داخلی

در پاسخ به تحولات بازار و افزایش انتظارات از خودروهای کار، شرکت زامیاد در سال‌های اخیر گام‌هایی جدی ...

صفحه ۹

اکستریم TXL در بازار آزاد ۴۰ میلیون تومان ارزان شد

توقف اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات برقی‌ها

صفحه ۷

با داد و ستد ۳۶,۵ میلیارد سهم به ارزش ۲,۲۰۰ میلیارد تومان نماد «ایران خودرو» با رشد ۴۰ درصدی بازگشایی شد

صفحه ۵



ایران خودرو



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





سوپارو در ژاپن آغاز می‌شود. پس از فیس لیفت تویوتا bZ4x، حالا نوبت به دوقلو سوپارویی آن یعنی سولترا رسیده تا تغییرات مشابهی را تجربه کند. اما همکاری تویوتا و سوپارو به این دو مدل محدود نخواهد شد؛ در سال ۲۰۲۶، این دو برند دو کراس‌اوور کامپکت برقی جدید معرفی خواهند کرد. این دو مدل جدید برای کاهش هزینه‌های تحقیق و توسعه، بر اساس پلت‌فرم الکتریکی e-TNGA ساخته می‌شوند؛ همان ساختاری که bZ4x و سولترا نیز از آن بهره می‌برند. انتظار می‌رود این خودروها از نظر قوای محرکه، باتری و موتورهای الکتریکی اشتراکات زیادی با مدل‌های قبلی داشته باشند.

تویوتا و سوپارو در حال آماده‌سازی دو کراس‌اوور برقی جدید هستند که طراحی سنتی تری نسبت به bZ4x و سولترا خواهند داشت. این مدل‌ها که بر پایه پلت‌فرم e-TNGA توسعه یافته‌اند، از سال ۲۰۲۶ در بازارهای کلیدی مانند ژاپن، اروپا و آمریکا عرضه خواهند شد. آیا این همکاری می‌تواند جایگاه این دو برند را در بازار خودروهای برقی تقویت کند؟ تویوتا و سوپارو در حال توسعه دو خودرو برقی جدید هستند که در ژاپن، اروپا و آمریکا عرضه می‌شوند. این SUVهای بدون آلایندگی در سگمنت کراس‌اوورهای کامپکت رقابت می‌کنند. تولید این مدل‌ها از ژانویه ۲۰۲۶ در کارخانه یاجیما



همکاری «تویوتا» و «سوپارو» وارد فاز تازه‌ای می‌شود

لزوم اطلاع‌رسانی دولت درباره قیمت‌ها

تا همین یک سال قبل، محصولاتی که تحت قیمت‌گذاری دستوری سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بودند، پس از کش و قوس‌های فراوان بین صاحبان صنایع و مسئولان وزارت صمت، موفق به دریافت مجوز افزایش قیمت می‌شدند. بر این اساس افزایش قیمت سالانه کالاها با دریافت صورت‌های مالی، هزینه‌های جاری، قیمت خرید مواد اولیه و محاسبه سود و زیان تولیدکنندگان مشخص می‌شد و توسط دولت به اطلاع مردم می‌رسید. روندی که در طول یک سال گذشته زمانش به شدت کوتاه شده و هرچندماه یک‌بار قیمت

کالاها به صورت رسمی افزایش می‌یابد. در این بین مردم و کسبه از قیمت‌های جدید و قدیم سردرگم شده‌اند و هرچندماه یک‌بار باید با شرایط جدید اخت بگیرند. در این میان بدنه بازار متحمل سخت‌ترین بخش این ماجراست و باید هر ماه یا دو ماه یک‌بار مصرف‌کننده را با قیمت‌های مصوب جدید آشنا کند و با چالش‌های بر خورد با مصرف‌کننده نیز کنار بیاید. در این شرایط آن چه حائز اهمیت است و نیاز آن به شدت احساس می‌شود، اطلاع‌رسانی دقیق وزارت صمت و سازمان حمایت در خصوص افزایش قیمت‌هاست. آن هم در شرایطی که هیچ کس علاقه‌ای به رسانه‌ای شدن بالا رفتن قیمت‌ها ندارد و ترجیح می‌دهد برای مواجه نشدن با اعتراض مردم، قیمت‌گذاری به صورت زیرپوستی و نامحسوس صورت گیرد. با تمام این تفاسیر، از آن جا که سود مصوب عمده‌فروشی و خرده‌فروشی به دلیل ناچیز بودن در قبال تورم، از سوی اکثر کسبه رعایت نمی‌شود، جا دارد وزارت صمت و سازمان حمایت، اقدام به انتشار قیمت‌ها به صورت به روز شده کنند. با این شیوه هم مصرف‌کننده از حقوق خود آگاه می‌شود و هم شبکه دلال‌ها قادر به گران‌فروشی و ایجاد بازار خاکستری و سیاه برای کالاها یا پر تقاضا و استراتژیکی مانند تابر و روانکارهای خودرویی نخواهند بود. علاوه بر آن مصرف‌کننده نیز به حقوق خود واقف خواهد بود و در بازار با قیمت‌های چندگانه مواجه نمی‌شود. از سوی دیگر آن چه لازم است تا با توسل به آن بتوان جلوگیری از تخلفات صنفی به ویژه گران‌فروشی را گرفت، اصلاح سود شبکه عمده‌فروشی و خرده‌فروشی است. چرا که عمده‌فروش با ۳ درصد سود حتی قادر به پرداخت هزینه‌های جاری و مالیات نیست و با این سود ناچیز هیچ‌گاه کالا را به شبکه خرده‌فروش عرضه نمی‌کند. از طرف دیگر برای خرده‌فروشان ارائه‌دهنده خدمات نیز به دلیل خواب سرمایه، اجرت‌های پایین و هزینه‌های جاری بالا، فروش با ۱۲ درصد سود نه تنها به صرفه نیست، بلکه عقلانی هم به نظر نمی‌رسد. بنابراین برای اصلاح قیمت‌ها در بازار، باید پس از سال‌ها سکوت در بخش تعیین سود شبکه فروش، سرانجام دستگاه‌های مربوطه وارد عمل شوند و سودی را برای شبکه در نظر بگیرند که از بروز تخلفات احتمالی، آن هم به شکل گران‌فروشی در بازار بکاهد.



استارت

Start

علیرضا کافری

عضو شورای سردبیری

امیر حسن کاکایی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» درباره واقعیت‌های خصوصی‌سازی، تناقض‌های سیاست‌گذاری و چشم‌انداز مبهم صنعت خودرو سخن گفت؛

دولت دیگر نمی‌تواند صنعت خودرو را اداره کند

واجرایی اداره بنگاه‌های بزرگ را ندارد؛ اما تجربه‌های گذشته نشان داده است خصوصی‌سازی بدون اصلاح بسترهای لازم، منجر به رانتی شدن مالکیت و ایجاد بحران‌های عمیق‌تر می‌شود.

از نظر ساختاری، اگر دولت تنها مالکیت را منتقل کند اما همچنان در سیاست‌گذاری و کنترل بازار نقش پررنگی داشته باشد، خصوصی‌سازی اتفاق نیفتاده است. در حال حاضر، دخالت‌های مستقیم در نرخ‌گذاری، تعرفه، تخصیص ارز و مجوزها نشان می‌دهد خروج واقعی دولت از صنعت خودرو هنوز در حد شعار باقی مانده و اگر هم اتفاقی بیفتد، احتمالاً شکلی از خصوصی‌سازی غیر رقابتی خواهد بود.

اگر توافق سیاسی بین ایران و آمریکا رخ دهد، تاثیر آن بر صنعت خودرو چیست؟

در بهترین حالت، توافق سیاسی منجر به کاهش فشارهای تحریمی، بازگشت برخی برندها و تکنولوژی‌ها و کاهش نرخ ارز می‌شود. اما این اثرات زمان‌بر خواهند بود. توافق از جنس رفع کامل تحریم‌ها هم نیست؛ بلکه به احتمال زیاد توافقی نسبی و محدود خواهد بود که دست‌کم یک سال طول می‌کشد تا آثار آن در بخش‌هایی مثل تولید، قطعه‌سازی و حتی بازار مصرف نمایان شود.

صنعت خودرو نیازمند سرمایه‌گذاری خارجی، نوسازی تکنولوژی، بهبود بهره‌وری و ثبات مقررات است. توافق ممکن است بخشی از این مسیر را تسهیل کند، اما تنها یک عامل

مطرح می‌شود، نه از سر باور به پهر هوری بخش خصوصی، بلکه ناشی از ناتوانی دولت در ادامه مسیر مدیریت این صنعت است.

به گفته او، دولت سال‌ها مقاومت کرد؛ اما اکنون به اجبار در حال پذیرش واقعیتی است که مدت‌ها نادیده گرفت: «اداره صنعت خودرو دیگر از دست دولت خارج است.» کاکایی افزود: «با وجود امیدواری‌ها نسبت به احیای برجام یا توافقی جدید با غرب، نمی‌توان انتظار معجزه‌ای فوری داشت.» او تأکید می‌کند: «حتی در صورت توافق، حداقل یک سال زمان نیاز است تا اثرات آن در اقتصاد و صنعت دیده شود.» این کارشناس حوزه خودرو، اصلی‌ترین مشکل صنعت خودرو را نه در مالکیت، بلکه در سیاست‌های متناقض، تعرفه‌های غیر هدمند و ساختارهای معیوب می‌داند؛ ساختارهایی که چه دولتی باشند چه خصوصی، تا اصلاح نشوند بحران پابرجا خواهد ماند.

با توجه به شرایط فعلی کشور، خصوصی‌سازی خودرو سازان بزرگی مانند ایران خودرو و سایپا چقدر امکان‌پذیر است؟

خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ نه تنها به تصمیم دولتی، بلکه به بلوغ سیاست‌گذاری اقتصادی، ساختار مدیریتی و آمادگی بازار سرمایه بستگی دارد.

در ظاهر، دولت به این جمع‌بندی رسیده که دیگر توان مالی



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در روزهایی که زمزمه واگذاری یکی دیگر از خودروسازان بزرگ کشور به بخش خصوصی به گوش می‌رسد، همچنان این پرسش اساسی بی‌پاسخ مانده که آیا این خصوصی‌سازی واقعی است یا تکرار تجربه‌های شکست‌خورده؟ از سویی، دولت دیگر امکان مالی و اجرایی برای اداره صنایع مادر را ندارد و از سوی دیگر، ساختار تصمیم‌گیری در کشور همچنان تمایل دارد فرمان تولید را در دست نگاه دارد؛ حتی اگر توان هدایت آن را نداشته باشد. در همین شرایط، نوسانات ارزی، بی‌ثباتی در واردات مواد اولیه و کاهش شدید قدرت خرید مصرف‌کننده، پیکره صنعت خودرو را دچار خمی عمیق کرده است. تولیدکننده، قطعه‌ساز و مصرف‌کننده، همه در میانه بلاتکلیفی و ناامیدی گرفتارند.

آیا خصوصی‌سازی می‌تواند راه‌حلی واقعی برای خروج از این بحران باشد؟

امیر حسن کاکایی، استاد دانشگاه علم و صنعت و کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگاهی ریشه‌ای به تحولات اخیر، معتقد است آن چه امروز به عنوان حرکت به سمت خصوصی‌سازی



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... آینده آل

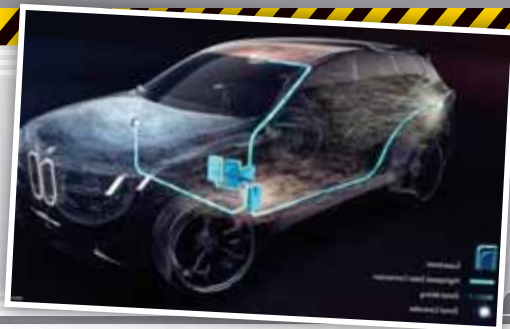
www.mvmco.ir

«wiringharnessarchitecture» را معرفی کرده که خودرو را به چهار منطقه (جلو، مرکز، عقب و سقف) تقسیم می‌کند. این رویکرد باعث کاهش ۶۰۰ متر سیم‌کشی و کاهش ۳۰ درصدی وزن آن شده که به افزایش کارایی و بهینه‌سازی مصرف انرژی کمک می‌کند. یکی از نوآوری‌های مهم، حذف ۱۵۰ فیوز سنتی و جایگزینی آن‌ها با «فیوزهای هوشمند دیجیتال» است. این فیوزهای پیشرفته علاوه بر نقش محافظتی، به صورت فعال مدیریت توزیع انرژی را بر عهده دارند و مصرف برق را ۲۰ درصد بهینه‌تر می‌کنند.

بامو در حال توسعه یک سیستم عصبی دیجیتال برای نسل جدید خودروهای الکتریکی خود، موسوم به **Neue Klasse**، است. نخستین محصول این خانواده، یعنی بامو **iX3** جدید، در ماه سپتامبر معرفی خواهد شد و از چهار مغز فوق هوشمند بهره خواهد برد که کنترل بخش‌های مختلف خودرو را بر عهده دارند. بامو یک سیستم پردازشی فوق‌العاده قدرتمند را در نسل جدید خودروهایش قرار داده که به گفته این شرکت، ۲۰ برابر قوی‌تر از مدل‌های کنونی است. بامو یک معماری جدید سیم‌کشی موسوم به «**zonal**



پردازش چهار گانه بامو برای «iX3»



اسمی و نمادین که هیچ دستاوردی برای زنجیره تامین نخواهد داشت.

آیا می‌توان با تکیه بر توافق سیاسی، توان خرید مصرف‌کننده را بازیابی کرد؟

توافق سیاسی در کوتاه‌مدت تنها اثر روانی دارد. مردم تا زمانی که در آمد واقعی‌شان افزایش نیابد و سیاست‌های فروش اقساطی یا لیزینگ بازنگردد، توان خرید خودرو را نخواهند داشت. قیمت خودرو از توان خرید اکثریت جامعه فراتر رفته و عملاً بازار مصرف، در وضعیت خوابیده قرار دارد.

بنابراین حتی اگر توافق ارزی هم صورت گیرد، بعید است بدون سیاست مکمل، مصرف‌کننده نفعی از آن ببرد.

برای بازگشت توان خرید، نیاز به اصلاح عمیق در ساختار اقتصادی کشور، نظام مالیاتی، نرخ سود بانکی و تسهیلات خرید خودرو وجود دارد. توافق تنها می‌تواند شروع یک مسیر باشد، نه مقصد نهایی. اگر دولت و حاکمیت به برنامه‌ای چندلایه برای افزایش قدرت خرید مردم فکر نکنند، صنعت خودرو حتی با بهترین توافق‌ها هم گرفتار رکود مزمن خواهد بود.

چه موانعی بر سر راه تحقق رقابت سالم در صنعت خودرو ایران وجود دارد؟

رقابت سالم زمانی شکل می‌گیرد که همه بازیگران، اعم از خودروساز، قطعه‌ساز و واردکننده، در یک زمین بازی عادلانه فعالیت کنند. اما در ایران، سیاست‌گذاری‌های دولتی اغلب با تبعیض و بی‌ثباتی همراه بوده‌اند. انحصارطلبی ساختاری، دخالت‌های گسترده دولت در قیمت‌گذاری، محدودیت واردات و حتی اعطای رانت ارزی به برخی فعالان خاص، امکان شکل‌گیری رقابت را عملاً از بین برده است. در غیاب شفافیت، شرکت‌ها برای بقای خود به ارتباطات غیراقتصادی متکی شده‌اند. در نتیجه، نه تنها نوآوری و بهره‌وری کاهش یافته، بلکه مصرف‌کننده نیز از کیفیت و تنوع بی‌بهره مانده است. رقابت سالم نیازمند نهاد ناظر مقتدر، سیاست‌گذاری مبتنی بر اقتصاد بازار و حذف امتیازهای غیرمولد است؛ در غیر این صورت، خصوصی‌سازی هم تنها شکل ظاهری خواهد داشت؛ نه محتوای واقعی رقابت.

از مجموعه‌ای پیچیده است. همچنین بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی، تجربه تعامل ناموفق با ایران را در کارنامه دارند و برای ورود دوباره، منتظر شفافیت بیشتری خواهند ماند.

در صورت عدم دستیابی به توافق، آینده صنعت خودرو به چه سمتی می‌رود؟

عدم تحقق توافق، رکود عمیق‌تری را برای صنعت خودرو رقم خواهد زد. این رکود نه تنها در حوزه فروش، بلکه در سرمایه‌گذاری، نوسازی خطوط تولید و حتی در چرخه نقدینگی زنجیره تامین نمود پیدا می‌کند. بازار مصرف دچار ضعف شدید تقاضا شده و مردم دیگر توان خرید خودرو را ندارند؛ به‌ویژه با حذف لیزینگ‌ها و نبود سیاست‌های حمایتی واقعی.

در چنین شرایطی، خودروسازان مجبور به کاهش تیراژ، افزایش قیمت تمام‌شده و کاهش کیفیت می‌شوند تا از زیان فرار کنند. زنجیره قطعه‌سازی هم در تنگنای بیشتری قرار می‌گیرد.

در واقع، با بسته‌تر شدن فضا، رقابت‌پذیری داخلی و بین‌المللی این صنعت به شدت کاهش می‌یابد و خروج از این وضعیت بدون اصلاحات گسترده در سیاست‌گذاری ارزی، گمرکی و مالیاتی غیرممکن خواهد بود.

آیا زنجیره قطعه‌سازی از خصوصی‌سازی یا توافق سیاسی منتفع می‌شود؟

زنجیره قطعه‌سازی در ایران، در یکی از بحرانی‌ترین دوره‌های خود قرار دارد. قطعه‌سازان با کمبود نقدینگی، تأخیر در پرداخت مطالبات، نوسانات ارزی و سیاست‌های تعرفه‌ای متناقض روبه‌رو هستند. حتی اگر توافقی هم حاصل شود یا خودروسازان به بخش خصوصی واقعی واگذار شوند، قطعه‌سازی تا زمانی که شفافیت در روابط مالی، ثبات در قوانین و دسترسی پایدار به مواد اولیه نداشته باشد، نمی‌تواند نفس بکشد.

از سوی دیگر، اگر خصوصی‌سازی واقعی اتفاق بیفتد و رقابت در صنعت شکل بگیرد، قطعه‌سازان می‌توانند با بهره‌گیری از بازار آزادتر و انعطاف‌پذیرتر، جایگاه خود را ارتقا دهند. اما این وابسته به ایجاد فضای عادلانه برای مشارکت و حمایت از تولید داخل است، نه صرفاً واگذاری



قطعه اصل نسخه‌ی سلامتِ خودرو

ایساکو؛ تامین قطعات، تضمین خدمات



www.isaco.ir



نشان روی کاپوت «شیائومی» به سرعت رفت!

«برای نخستین بار نشان خودرو شیائومی SU7 Ultra در چین به سرعت رفت. این نشان شامل ۰.۲ گرم طلای ۲۴ عیار است که ارزش آن به ۲۹ دلار آمریکا می‌رسد؛ اما در پلتفرم‌های تجاری تا ۲۰۰ دلار آمریکا برای خرید آن پیشنهاد می‌دهند. این حادثه سبب نگرانی مالکان خودروها شده است. مدیرعامل شیائومی، لی جون، برای نخستین گروه از مالکان شیائومی SU7 Ultra یک نشان ویژه با طلای ۲۴ عیار تهیه کرده بود. زمانی که این اعلام شد، نگرانی‌هایی درباره دزدیده شدن نشان و فروش آن به پول نقد به وجود آمد. در پاسخ به این نگرانی‌ها، لی جون در ویدئو نوشت: «طلای روی نشان فقط یک لایه نازک است. لطفاً به هیچ عنوان به دزدیدن آن فکر نکنید-این مقدار

طلا ارزش شکستن قانون را ندارد.» متأسفانه، اخیراً کسی در LittleRedNote یک شیائومی SU7 Ultra را دیده که نشان آن به سرعت رفته و به وضوح از جای خود جدا شده است. این حادثه موجب نگرانی مالک خودرو و نگرانی دیگر مالکان خودروها شده است. طبق گفته یک بلاگر خودرو که نشان طلا ۲۴ عیار خود را به یک طلافروشی فرستاده و آن را ذوب کرده، این نشان ۰.۳ گرم طلا دارد که معادل ۲۹.۲۲ دلار است. بررسی‌هایی در XianYu، یکی از بزرگ‌ترین پلتفرم‌های آنلاین تجارت کالاها، دست‌دوم در چین نشان داد شخصی نشان طلا ۲۴ عیار شیائومی SU7 Ultra را برای فروش با قیمت ۲۰۰ دلار قرار داده است-که قطعاً بیشتر از ارزش واقعی طلا است.

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمدمصدق عظیمی‌فر

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

تولید بنزین به ۱۲۹ میلیون لیتر در روز می‌رسد

«در شرایطی که صنعت پالایش کشور با چالش‌هایی نظیر کندی در اجرای پروژه‌ها و نبود چشم‌انداز روشن سرمایه‌گذاری رویه‌رو است و از سوی دیگر در زمینه مصرف بنزین در کشور ناترازی وجود دارد، وزارت نفت برنامه‌های جدیدی را برای افزایش ظرفیت تولید این سوخت دنبال می‌کند. از همین رو محمدمصدق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به تشریح برنامه‌ها و راهکارهای پیش‌رو برای توسعه این صنعت کلیدی پرداخت.

بر اساس برنامه هفتم توسعه، چه اهدافی برای صنعت پالایش کشور در نظر گرفته شده است؟

در این برنامه پیش‌بینی شده است تولید بنزین کشور به ۱۲۹ میلیون لیتر در روز افزایش یابد؛ همچنین تولید نفت‌گاز نیز به ۱۳۰ میلیون لیتر برسد. از سوی دیگر، سهم فرآورده‌های سنگین نیز باید به کمتر از ۲۰ درصد کاهش یابد. این اهداف بخشی از چشم‌انداز تحول‌گویی در صنعت پالایش کشور هستند.

برای تحقق این اهداف چه میزان سرمایه‌گذاری نیاز است و وضعیت فعلی پروژه‌ها چگونه است؟

در حال حاضر، ۲۵ طرح پالایشی و طرح‌های ارتقای کیفیت در دست داریم که مجموع سرمایه‌گذاری مورد نیاز آن‌ها حدود ۶۰ میلیارد یورو برآورد می‌شود. با این حال، میانگین پیشرفت فیزیکس این طرح‌ها کمتر از ۱۰ درصد است و متأسفانه هر سال نیز پروژه‌هایی بدون پیشرفت ملموس به این فهرست اضافه می‌شود.

چشم‌انداز شما از پیشرفت پروژه‌های نفتی چگونه است؟

نبود چشم‌انداز روشن برای سرمایه‌گذاری از عوامل اصلی کاهش اعتماد سرمایه‌گذاران و کند شدن پروژه‌هاست. طی چند دهه اخیر، تنها سه یا چهار پالایشگاه جدید، آن هم با حمایت سنگین دولت راه‌اندازی شده‌اند.

راهکار شما برای بهبود وضعیت و جذب سرمایه‌گذاران چیست؟

مهم‌ترین اولویت، اعتمادسازی در میان سرمایه‌گذاران است. میان‌باز شفافیت، تعامل موثر بین بخش دولتی و خصوصی و تسهیل روند‌های اجرایی داریم. همچنین تشکیل کمیته‌ای متشکل از فعالان بازار سرمایه و متخصصان مالی آغاز شده است که به صورت ماهانه راهکارهای تأمین مالی و استفاده از ابزارهای مالی نوین را بررسی می‌کند.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

آن‌چه از زنجیره ارزش در شرکت ایران خودرو به عنوان سرمایه ملی ایرانیان نمی‌دانید

ایران خودرو تنها یک خودروساز نیست؛ ستون فقراتی است که صنعت، اشتغال و اعتماد به توان داخلی را به هم پیوند می‌زند.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«ایران خودرو تنها یک خودروساز نیست؛ ستون فقراتی است که صنعت، اشتغال و اعتماد به توان داخلی را به هم پیوند می‌زند. در دل زنجیره‌ای گسترده از تأمین مواد اولیه تا خدمات پس از فروش، شرکتی قد علم کرده که نه تنها خودرو تولید می‌کند، بلکه موتور غرور ملی و محرک رشد اقتصادی کشور نیز شده است. بازخوانی مسیر ایران خودرو، بازخوانی بخشی از راهی است که ایران برای خودکفایی، نوآوری و استقلال صنعتی پیموده است.

ستون اول: زنجیره ارزش ایران خودرو چگونه کار می‌کند؟

تأمین مواد اولیه در روزهای سخت تحریم ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور، بخش زیادی از مواد اولیه و قطعات خود را از داخل کشور تأمین می‌کند. در شرایط تحریمی، این اقدام یک حرکت استراتژیک محسوب می‌شود. به گفته استنادار تهران، محمدمصدق معتمدیان، با وجود فشارهای خارجی، ایران خودرو توانسته است بخش قابل توجهی از نیاز بازار داخلی را برآورده کند.

پیشرفت در تولید و فناوری با وجود محدودیت‌ها تولید در ایران خودرو در سال‌های اخیر با شیبی صعودی همراه بوده است. معتمدیان با اشاره به نمودارهای تولید و کیفیت، تأکید کرده که مسیر رو به رشد این شرکت حتی در دوران بحران نیز ادامه یافته است. این امر نشان از مقاومت ساختاری و توانایی فنی شرکت در برابر بحران‌های اقتصادی دارد.

بازار داخلی: نقطه اتکای ایران خودرو شرکت ایران خودرو توانسته است با اتکا به ظرفیت بازار داخلی، مشتریان وفاداری را حفظ کند. استفاده از بازار بومی هدفمند و عرضه خودروهایی با تنوع بیشتر، به تثبیت موقعیت این خودروساز در بازار کمک کرده است. این اقدامات، مسیر ورود به بازارهای بین‌المللی را هموارتر می‌کنند.

خدمات پس از فروش: ضامن رضایت مشتری یکی از ارکان اصلی حفظ مشتریان، سیستم خدمات پس از فروش قدرتمند است. ایران خودرو با توسعه شبکه تعمیرگاه‌ها، ارائه قطعات یدکی و پشتیبانی فنی، توانسته است اعتماد مصرف‌کنندگان را تا حدی حفظ کند. این خدمات به طور مستقیم در افزایش طول عمر خودروها و کاهش هزینه نگهداری آن‌ها نقش دارد.

ستون دوم: بازسازی اعتماد عمومی و احیای افتخار ملی کاهش وابستگی به واردات؛ سمفونی ملی‌گرایی صنعتی تمرکز بر تولید داخل، سبب شده است ایران خودرو به یکی از نمادهای خودکفایی صنعتی در کشور تبدیل شود. تولید خودروهای رقابتی با قیمت مناسب، پیامی روشن به جامعه ارسال کرده: صنعت داخلی توانمند است و شایسته اعتماد عمومی است.

نوآوری ایرانی: از مونتاژ تا مهندسی پیشرفته در شرایطی که بسیاری از صنایع از توسعه بازمانده‌اند، ایران خودرو با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، فناوری‌های جدیدی را به کار گرفته است. این تلاش‌ها، نه تنها مزیت رقابتی ایجاد کرده، بلکه اعتماد به نفس فنی کشور را نیز ارتقا داده است.

زاپاس

Spare Tire

سرنوشت واردات بنزین سوپر مشخص شد



پاک‌نژاد افزود: «در برنامه هفتم توسعه، دستیابی به توان تولید روزانه حدود ۴ میلیون و ۵۸۰ هزار بشکه نفت و بالغ بر یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون مترمکعب گاز خام هدف‌گذاری شده است. تحقق این اهداف نیازمند جذب سرمایه‌های کلان است؛ چه از منابع مردمی، چه از منابعی که در بازارهای پولی به‌سمت فعالیت‌های کم‌آثر برای اقتصاد کلان سوق یافته‌اند.»

وی ادامه داد: «چندین طرح سرمایه‌گذاری بین‌المللی برای توسعه میادین نفت و گاز به تصویب رسیده که در

امید به آینده‌ای روشن‌تر با همت داخلی ایران خودرو، فراتر از یک شرکت تولیدی، اکنون به یک نماد مقاومت صنعتی و افتخار ملی تبدیل شده است. با وجود چالش‌ها، مسیر روشن است: خودکفایی، نوآوری، اشتغال و تعامل فعال با بازار جهانی. آینده صنعت خودرو ایران، اگر چه پرچالش است، اما بی‌تردید قابل احیا و افتخارآمیز خواهد بود.

نقطه عطفی در مسیر خودکفایی و تحول صنعتی واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، نه تنها یک تصمیم اقتصادی، بلکه گامی استراتژیک در جهت تقویت صنعت ملی، کاهش وابستگی و ارتقای بهره‌وری در یکی از کلیدی‌ترین بخش‌های تولید کشور به‌شمار می‌رود. این تحول، ابعاد گسترده‌ای از زنجیره ارزش، توسعه فناوری، اشتغال و حتی اعتماد عمومی را تحت تأثیر قرار داده و آغاز فصلی نو در تاریخ خودروسازی ایران است. با ورود بخش خصوصی، زنجیره تأمین ایران خودرو جsan تازه‌ای گرفته است. وابستگی کمتر به واردات و تمرکز بر تأمین داخلی، نه تنها تداوم تولید در شرایط تحریم را ممکن ساخته، بلکه زمینه‌ساز رشد صنایع داخلی و ایجاد هم‌افزایی میان تولیدکنندگان داخلی شده است.

بخش خصوصی با تأکید بر کیفیت، رضایت مشتری و شفافیت عملکرد، موفق شده است بخشی از اعتماد عمومی را که در سال‌های گذشته تضعیف شده بود، بازسازی کند. نتایج قرار می‌دهد، مالیات وضع می‌کند تا نه تنها موانعی برای بخش‌های غیرمولد ایجاد شود. بر این اساس اگر کسی بخواهد برای مصارف شخصی خودرو، خانه، طلا و ارز داشته باشد، قطعاً هیچ‌گونه منعی ندارد؛ اما اگر بخواهد از طریق سوداگری با خرید و فروش‌های مکرر کسب درآمد نجومی کند، مشمول مالیات بر عائدی سرمایه می‌شود. همچنین این قانون شامل طلا، ارز، رمزارز، خودرو و مسکن نیز خواهد شد. هدف از تعیین این نوع مالیات، کسب درآمد برای دولت نخواهد بود و درحقیقت این قانون برای نگرش مالیات است؛ زیرا می‌خواهد فعالیت‌های اقتصادی را جهت‌دهی کند تا منابع به‌سمت بخش‌های غیرمولد سوق داده نشود و برای مردم عادی که خانه، طلا و ارز به‌مقدار کافی دارند، هیچ مزاحمتی ایجاد نخواهد کرد.

یکی از مهم‌ترین ثمرات خصوصی‌سازی، تمرکز بر تحقیق و توسعه است. حرکت از مونتاژ به طراحی مستقل، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و توجه به استانداردهای جهانی، چشم‌انداز صنعت خودرو در ایران را دگرگون کرده است. هم‌زمان، بخش خصوصی با توسعه خطوط تولید و حمایت از صنایع وابسته، بستر اشتغال‌زایی پایدار و گسترده‌ای را فراهم کرده که نه تنها به معیشت هزاران خانواده کمک می‌کند، بلکه مانع مهاجرت نخبگان صنعتی می‌شود. تجربه خصوصی‌سازی ایران خودرو نشان داد می‌توان با واگذاری هوشمندانه، مسیر تحول واقعی را هموار کرد. حضور بخش خصوصی نه تنها سبب افزایش بهره‌وری شد، بلکه روح تازه‌ای در کالبد صنعت خودرو دمید. ایران خودرو اکنون نه فقط یک بنگاه اقتصادی، بلکه نماد اعتماد به توان داخلی و تبلور امید به آینده صنعتی، پویا و خودکفاست.

راستای جبران کاهش سالانه تولید و افزایش ظرفیت تولید تعریف شده‌اند. بخشی از این پروژه‌ها در قالب ۲۰۰ فرصت سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۳۵ میلیارد دلار عرضه خواهد شد. یکی از مهم‌ترین این طرح‌ها، پروژه فشارافزایی پارس جنوبی است که من بارها تأکید کرده‌ام انجام آن از نان شب واجب‌تر است. توسعه بیش از ۱۰۰ میدان نفتی و گازی در این قالب برای افزایش تولید در بالادست، همچنین افزایش تولید فرآورده‌های نفتی در حوزه پایین‌دستی و پالایشگاهی دیده شده است.»

نگاه View



جعفر قادری

رئیس کمیسیون ویژه جهش تولید مجلس

صرفاً سوداگران بازار خودرو مشمول مالیات بر سفته‌بازی می‌شوند

«در طول سال گذشته تلاش مجلس بر این بوده که در بخش‌های مولد اقتصادی موانع سرمایه‌گذاری را بردارد و در همین راستا نیز قانون تسهیل صدور مجوزها، قانون تسهیل فضای کسب‌وکار و قانون جهش تولید دانش‌بنیان‌ها به تصویب رسیده است؛ اما باید در کنار این قوانین، موانعی نیز برای بخش‌های غیرمولد ایجاد شود؛ زیرا در غیر این صورت، بازدهی بخش‌های غیرمولد بیشتر می‌شود و منافع افراد ايجاب می‌کند سرمایه خود را به‌سمت و سوی بخش‌های غیرمولد سوق دهند. در این میان مالیات بر سوداگری اجازه نمی‌دهد نقدینگی‌ها در بخش‌های غیرمولد به کار گرفته شود؛ یعنی اگر کسی بخواهد بخشی از نقدینگی و دارایی‌های خود را در بخش مسکن، خودرو، طلا و ارز، مازاد و باهدف احتکار به کار گیرد، مشمول این قانون می‌شود؛ اما مهم‌کن است افرادی بخواهند در بخش مسکن سرمایه‌گذاری و این واحدهای مسکونی را اجاره دهند. این کار مولد محسوب می‌شود و شبیه کار کسی است که کارخانه تولیدی را راه‌اندازی می‌کند و درحقیقت مسکن تولید کرده و منعی برای کار کردن وجود ندارد. اگر منابع ارزی هم به‌صورت تسهیل‌شده گذاری ارزی در سیستم بانکی به کار گرفته شود، با این کار منابع به چرخه اقتصاد باز می‌گردد و هیچ مشکلی برای فعالیت‌های اقتصادی ایجاد نمی‌کند؛ اما تبدیل کردن به سکه و نگهداری در خانه و صندوق امانات مشکلات اقتصاد را حل نمی‌کند؛ بنابراین برای این انگیزه‌های سوداگرانه که منافع فرد را در تضاد با منافع جمع قرار می‌دهد، مالیات وضع می‌کند تا نه تنها موانعی برای بخش‌های غیرمولد ایجاد شود. بر این اساس اگر کسی بخواهد برای مصارف شخصی خودرو، خانه، طلا و ارز داشته باشد، قطعاً هیچ‌گونه منعی ندارد؛ اما اگر بخواهد از طریق سوداگری با خرید و فروش‌های مکرر کسب درآمد نجومی کند، مشمول مالیات بر عائدی سرمایه می‌شود. همچنین این قانون شامل طلا، ارز، رمزارز، خودرو و مسکن نیز خواهد شد. هدف از تعیین این نوع مالیات، کسب درآمد برای دولت نخواهد بود و درحقیقت این قانون برای نگرش مالیات است؛ زیرا می‌خواهد فعالیت‌های اقتصادی را جهت‌دهی کند تا منابع به‌سمت بخش‌های غیرمولد سوق داده نشود و برای مردم عادی که خانه، طلا و ارز به‌مقدار کافی دارند، هیچ مزاحمتی ایجاد نخواهد کرد.

پاک‌نژاد در نهایت گفت: «فرآیندهای قراردادی از گذشته‌ها مطرح و مورد پذیرش بوده است. در نشست اخیر شورای اقتصاد نیز بخش‌های عمده‌ای از دغدغه‌های بخش خصوصی برطرف شد. از جمله این که سرمایه‌گذاران به‌ویژه سرمایه‌گذاران توسعه میدان‌های نفتی و گازی پیش از این تا حدود سه تا سه سال و نیم درگیر انعقاد یک قرارداد آبی‌پی می‌شدند؛ اما هم‌اکنون تسهیلاتی فراهم شده و دولت به‌گونه‌ای تسهیل‌گری کرده که این فرآیند زمانی بسیار کوتاه می‌شود.»

ضلع طولانی تر پیستون به سمت داخل موتور قرار دارد که سبب کاهش طول پیشرانه می شود. به لطف این ویژگی، امکان استفاده از سیستم هیبرید فراهم خواهد شد؛ بدون آن که طول پیشرانه زیاد شود. علاوه بر این، امکان استفاده از سوپاپ های بزرگ تر یا بیشتر هم در این موتور فراهم خواهد شد. پنت های فراری یک پیشرانه V12 را نشان می دهند؛ در حالی که هایپر کار جدید F80 این شرکت به موتور V6 مجهز است. این یعنی احتمالاً فراری این پیشرانه جدید را برای خودروهای دیگر خود در نظر گرفته و احتمالاً به دنبال توسعه یک قوای محر که V12 هیبرید جمع و جور است.

«هر چند بسیاری از خودرو سازان از توسعه پیشرانه های درون سوز دست کشیده و به سمت خودروهای الکتریکی حرکت کرده اند، اما فراری هنوز هم به بهبود پیشرانه های بنزینی اعتقاد دارد و به نازگی، طرح پیشرانه ای با پیستون های بیضی شکل را به ثبت رسانده است. این پنت که پاییز گذشته در اداره ثبت اختراعات اروپا ثبت شده، پیشرانه ای را با پیستون های استاد یوم شکل نشان می دهد. این یعنی پیستون ها کاملاً بیضی شکل نیستند، بلکه بیشتر شبیه به مستطیلی با دو ضلع منحنی به نظر می رسند. در این پیشرانه، جهت نصب پیستون ها به گونه ای است که



ایده درون سوز هیبرید «فراری» به ثبت رسیده است



ویژه ها

افزایش تعرفه واردات خودرو مورد تایید مجلس نیست



«احمدناری، عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی از مخالفت نمایندگان با افزایش تعرفه واردات خودرو خبر داد و گفت: «مجلس از دوره بازدهم در رابطه با واردات خودرو، تاکید زیادی در قوانین بودجه و قوانین عادی داشت و پیگیری روند فعالیت مجلس بازدهم نشان می دهد واردات خودرو یکی از پروژه های کلان مورد نظر این دوره از مجلس با هدف تامین رفاه شهروندان، کاهش قیمت خودرو، افزایش قیمت خودروهای داخلی و دلایی دیگر از این قبیل بود.»

دیگه چه خبر؟

فعال سازی سهمیه واردات بازرگانی برای سال ۱۴۰۴



«سامانه جامع تجارت در اطلاعیه ای اعلام کرد: «پیرو تصمیم وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص سهمیه واردات سال ۱۴۰۴، به اطلاع رسانده می شود سهمیه واردات بازرگانی برای سال ۱۴۰۴ در سامانه جامع تجارت قابل استفاده شده است، سهمیه بازرگانی سال ۱۴۰۴ به میزان سهمیه اصلاح شده سال ۱۴۰۲، محاسبه شده است.»

تونیتر!

قانون مالیات بر سوداگری و سفته بازی راهکار هدایت نقدینگی به تولید است



«نماینده مردم قزوین گفت: «در صورت تایید شورای نگهبان، قانون مالیات بر سوداگری و سفته بازی به کاهش مشکلات بازار خودرو، طلا و ارز و جلوگیری از سرازیر شدن نقدینگی کشور به این بازارها به عنوان بازارهای غیرمولد کمک می کند.» سالار ولایتمدار افزود: «مشکلات در بحث اقتصاد یکی یا دو مورد نیست که با یک مصوبه کاملاً رفع شود و قانون مالیات بر سوداگری و سفته بازی می تواند بخشی از مشکلات را در این حوزه حل کند.»

با داد و ستد ۳۶،۵ میلیارد سهم به ارزش ۲،۲۰۰ میلیارد تومان

نماد «ایران خودرو» بارشد ۴۰ درصدی بازگشایی شد



«نماد معاملاتی شرکت ایران خودرو پس از حدود ۳۷ روز توقف، در بازار سرمایه بازگشایی شد و بارشد چشمگیر حدود ۴۰ درصدی، بدون محدودیت دامنه نوسان به تابلو معاملات بازگشت. این درحالی است که دیروز ۳۶،۵ میلیارد ورقه سهم ایران خودرو به ارزش بیش از ۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان مورد معامله قرار گرفت. از سویی، این بازگشایی که با واکنش مثبت فعالان بازار همراه بود، فراتر از یک تغییر قیمتی ساده، بازتاب دهنده مجموعه ای از تحولات ساختاری و مدیریتی در این خودروساز بزرگ کشور است. از مهم ترین عواملی که زمینه ساز این بازگشایی قدرتمند شد، ثبت افزایش سرمایه شرکت از محل مزاد تجدید ارزیابی دارایی ها بوده. افزایش ۷۵۰ درصدی که سرمایه شرکت را از حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان به بیش از ۲۵۰ هزار میلیارد تومان رساند. نکته قابل توجه در این فرایند، سرعت چشمگیر اجرای آن است؛ موضوعی که از سوی بسیاری از تحلیل گران به عنوان نشانه ای مهم از عملکرد موثر و هدفمند مدیریت جدید شرکت ارزیابی می شود. مدیریت فعلی ایران خودرو توانسته در کوتاه ترین زمان ممکن، این فرایند را اجرایی و نهایی کند؛ اقدامی که در فضای حساس و پرور و بوروکراتیک صنعت خودرو، امری کم سابقه تلقی می شود. اقدام موثر دیگری که در سایه این افزایش سرمایه صورت گرفت، خروج رسمی شرکت از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت بود. ایران خودرو پیش از این به دلیل حجم بالای زیان انباشته، مشمول این ماده محسوب می شد و از نظر قانونی در شرایط بحرانی قرار داشت. اما حالا با اصلاح ساختار سرمایه، شرکت از این وضعیت خارج شده و فضای مانور بیشتری برای اجرای برنامه های

توسعه ای و حرکت به سوی سوددهی پیدا کرده است. این تحولات مثبت را نمی توان بدون اشاره به روند خصوصی سازی ایران خودرو تحلیل کرد. طی ماه های اخیر، با کاهش تدریجی دخالت های دولت در بدنه اجرایی و مدیریتی این شرکت، شاهد شکل گیری نوعی نگاه نو در تصمیم گیری ها بوده ایم؛ نگاهی مبتنی بر شفافیت، بهره وری، تسریع فرآیندها و حرکت به سمت سودآوری پایدار. به باور بسیاری از تحلیل گران بازار سرمایه، افزایش اختیارات مدیریتی و دور شدن از ساختار سنتی دولتی، نقشی کلیدی در به ثمر رسیدن اصلاحات اخیر داشته است. در این شرایط، بازار نیز واکنش مثبتی از خود نشان داده است. بازگشت قدرتمند نماد «خودرو» سبب انتقال بخشی از نقدینگی بازار به سمت گروه خودرویی شد. در مجموع، بازگشایی نماد ایران خودرو را می توان فراتر از یک رویداد تکنیکی تلقی کرد. این اتفاق، نشان دهنده آغاز دوره ای جدید در مسیر اصلاحات ساختاری، ارتقای شفافیت و حرکت به سمت سودآوری در یکی

از مهم ترین صنایع کشور است. اگر مدیریت فعلی بتواند روند اصلاحات را ادامه دهد و از ظرفیت های تازه ایجاد شده به درستی بهره ببرد، می توان انتظار داشت ایران خودرو در آینده ای نه چندان دور از یک شرکت زیان ده به یکی از بازیگران سودآور بازار سرمایه تبدیل شود. همچنین اگر بخواهیم نگاهی تحلیلی به آینده ایران خودرو داشته باشیم، باید دو مسیر را در نظر بگیریم؛ در کوتاه مدت، جذابیت افزایش سرمایه و رشد قیمت سهم می تواند سرمایه گذاران بیشتری را جذب کند؛ به خصوص در شرایطی که بازار سهام به چشم لیدر بورس به ایران خودرو نگاه می کند. در میان مدت و بلندمدت، نیز حرکت به سمت سوددهی پایدار و ایسته به اجرای دقیق برنامه های کاهش هزینه، افزایش بهره وری تولید، نوسازی سبد محصولات و رشد فروش داخلی و صادراتی است. اگر مدیریت جدید بتواند از ابزارهای موجود برای اصلاحات عمیق تر استفاده کند، ایران خودرو می تواند به تدریج به یک خودروساز مدرن و سودده تبدیل شود.

اینفوگرافش Infography

درآمد شرکت «الکترونیک خودرو شرق» در سال گذشته



شرکت فنر سازی «زر» در مدت ۱۲ ماهه منتهی به اسفند، از فروش محصولات خود یک هزار و ۸۸۸ میلیارد تومان درآمد به دست آورد.

چپ تلند؟

رونمایی وزارت صمت از بسته سرمایه گذاری تولید

«سید محمد اتابک، وزیر صمت در گردهمایی تبیین سیاست ها و راهکارهای تحقق شعار سال با رونمایی از بسته سرمایه گذاری برای تولید گفت: «۱۴۰۳ سال پر فراز و نشیبی بود و دولت یک باره تغییر کرد. تلاش کردیم در سال جدید برنامه منسجم تری برای تولید داشته باشیم.»

چرا؟

افزایش تولید از مسیر رشد سرمایه گذاری

«وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان این که برای بهبود معیشت و شرایط اقتصادی، راهی جز رشد تولید نداریم، گفت: «رشد تولید اقدام بی عارضه ای است و ما تنها با افزایش سرمایه گذاری می توانیم میزان تولید را افزایش دهیم. این درحالی است که در تحریم ها، موضوع سرمایه گذاری نشانه گرفته شده بود.»

برای چه؟

افزایش حقوق ورودی خودرو در بودجه آمده است

«اتابک افزود: «یکی از کارهای مترقی و خوب سال های گذشته، قانون رفع موانع تولید و ستاد تسهیل بود که فرا وزارتخانه ای عمل می کند و مدیران استانی باید برای این ستاد برنامه ویژه داشته باشند و کارخانه های را کدرا فعال کنند. البته گاهی دیده می شود کارخانه هایی که مجدداً راه اندازی می شوند، به بخش خصوصی بر نمی گرد.»

توده يك First gear



علی زراندوز

a.azarandooz@autoworld.ir

تعیین قیمت محصولات خارجی در فاز بلامتکلیفی؛ خودرو وارداتی با دو فرمان قیمتی. «حاضر جواب: این دو فرمانه بودن هم از آن آپشن های خاص بازار خودرو در کشور ماست!

رئیس سازمان توسعه تجارت شفاف سازی کرد: تا زمان تدوین آیین نامه، تعرفه ۱۰۰ درصدی برای خودروهای واردتی منتهی است. «حاضر جواب: همه جای این خبر خوشحال کننده است، مگر آن قسمت که می رسمیم به عبارت: «تا زمان ...»!

۳ دهه مأموریت برای خصوصی سازی؛ ۸ درصد تحقق! «حاضر جواب: که می شود به عبارتی سالی ۰/۲۶۶ درصد تحقق خصوصی سازی در صنعت خودرو!

خیز دوباره خودروسازان ایرانی برای جذب شریک خارجی. «حاضر جواب: حالا خیلی هم برای خیز برداشتن عقب نرویم که خطر افتادن از آن طرف بام، تهدیدمان کند.

ایندپندنت گزارش داد ایلان ماسک به دلیل ناراحتی از حملات علیه خودش و تولیدات شرکت تسلا می خواهد کابینه دونالد ترامپ را ترک کند.

«حاضر جواب: تازه ناراحت و ناراضی است و خودش و اطفال ریز و درشتش ۲۴ ساعته در کاخ سفید و وسایل حمل و نقل ترامپ برای خودشان می چرخند و از سر و کول او بالا می روند!

شیفت کاری بدون تعطیلی پرسنل تسلا در چین به خاطر کاهش فروش. «حاضر جواب: مثل این که شیرینی سیاست و خودروسازی، برای ایلان ماسک به صورت هم زمان در حال اتمام است.

بورس بالاخره آرام گرفت: خودرویی ها در صدر معاملات بازار.

«حاضر جواب: البته مهم این است که بورس بر سندر م شخاص بی قرارش غلبه کرده و مدتی همین طوری آرام بماند.

خودرویی که مانند ربات تغییر شکل می دهد... «حاضر جواب: البته ما خیلی وقت است با خودروهایی طرفیم که قیمت شان منعطف تر از هر رباتی در حال تغییر است.

موقع شنیدن صدای غیرعادی گیربکس چه کنیم؟ «حاضر جواب: خودمان را برای پرداخت یک هزینه غیرعادی آماده کنیم.

استفاده از طلای ۲۴ عیار در ساخت خودرو لوکس چینی.

«حاضر جواب: که البته روی گرانی این خودرو در کشور ما، هم نوسانات بازار خودرو، هم نوسانات بازار ارز و هم تغییرات قیمتی بازار طلا موثر خواهد بود.

در شهر ماگادان روسیه، چند خودرو و ساسی بلند که روی تکه یخی جدا شده از ساحل گرفتار شده اند، هنوز به خشکی بازنگشته اند.

«حاضر جواب: پس از عروس دریایی و فک دریایی و ستاره دریایی و پری دریایی، گویا قرار است چشم مان به خودرو دریایی هم روشن شود.



۱۶ هزار و ۵۶۰۰ دلار آمریکا) معرفی شده است. این مدل ششمین محصول برند NEV تحت حمایت استلانتیس محسوب می‌شود و نخستین خودرویی است که بر اساس پلت‌فرم جدید Leap ۳.۵ ساخته شده است. این کراس‌اوور با همکاری شرکت Hesai، یکی از بزرگ‌ترین تامین‌کنندگان لیدار در چین، توسعه یافته است و دارای ۲۶ قابلیت رانندگی هوشمند شامل پارک خودکار و سیستم اجتناب از موانع است. این خودرو از فناوری شارژ سریع ۸۰۰ ولتی پشتیبانی می‌کند و می‌تواند باتری را از ۳۰ درصد به ۸۰ درصد در حدود ۲۰ دقیقه شارژ کند. لیپ‌موتور قصد دارد ماهانه ۴۰ هزار دستگاه از سری B10 را بفروشد و از فروش مدل‌های سری C خود پیشی بگیرد.

شرکت لیپ‌موتور، خودروساز چینی فعال در حوزه خودروهای الکتریکی اعلام کرد مدل جدید خود، لیپ‌موتور B10، تنها در ۴۸ ساعت پس از آغاز پیش‌فروش، بیش از ۳۱ هزار و ۶۸۸ سفارش دریافت کرده است. این استقبال قابل توجه نشان‌دهنده علاقه شدید مصرف‌کنندگان چینی به این کراس‌اوور الکتریکی هوشمند و مقرون‌به‌صرفه است. جالب است بدانید که در یک ساعت نخست پیش‌فروش، بیش از ۱۵ هزار و ۱۰ سفارش ثبت شد. در این میان، نسخه ۵۱۰ LiDAR خودروان بیشترین محبوبیت را داشت و ۷۳ درصد از کل پیش‌فروش‌ها را به خود اختصاص داد. لیپ‌موتور B10 به عنوان نخستین خودرو مجهز به LiDAR در بازه قیمتی کمتر از ۱۲۰ هزار یوان (حدود



«لیپ‌موتور» هم در پیش‌فروش رکوردزنی کرد

نسخه‌ای کوچک‌تر از فونیکس «اف‌ایکس» در راه است



مدتی پس از انتشار تصویری از طرح اولیه اومودا C3، اکنون یک تصویر از نمای جانبی این خودرو منتشر شده است. اومودا به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه چری، تنها در بازارهای خارج از چین فعالیت دارد؛ هرچند که سبید محصولات آن در هر کشور، متفاوت است. مثلاً برخلاف اومودا C5 یا همان فونیکس FX که در بسیاری از کشورهای جهان به فروش می‌رسد، اومودا C9 یا اکسید RX در مناطق محدودی عرضه شده است. بنابراین تنها تصویر موجود، بدنه اومودا C3 را مجموعه‌ای از خطوط شکسته شکل می‌دهد. برند چینی از این مدل با لقب سایبر-مکانیکا یاد می‌کند که اشاره‌ای ظریف به ربات‌هاست. فرم خمیده سقف، چراغ‌های

مثلی جلو و جزئیات عمودی چراغ‌های عقب، اومودا C3 را در جایگاه یک کراس‌اوور کوپه قرار می‌دهد. بنابراین یک رندر کامپیوتری، در فضای کابین این خودرو با یک نمایشگر عمودی مواجه هستیم. فعلاً هیچ اطلاعات دیگری از اومودا C3 در دست نداریم؛ هرچند که طبق آن چه در معرفی برنامه‌های این شرکت اعلام شد، این خودرو در سه تیپ بنزین‌سوز، هیبرید و برقی عرضه خواهد شد. اومودا همچنین قصد دارد به زودی C7 را در روسیه عرضه کند. با گذشت یک سال از رونمایی، این خودرو فعلاً در هیچ کشوری عرضه نشده است.

سدان «هان» برای نفوذ بیشتر بی‌وای‌دی در بازار آماده شد



شرکت بی‌وای‌دی با معرفی سدان میان‌سایز هان با مدل ۲۰۲۵ و در ۹ تیپ گوناگون با موتور برقی یا سامانه هیبرید DM-i، قصد دارد رقابت‌پذیری این محصول را افزایش دهد. این خودرو در مدل جدید با به‌روزرسانی در فناوری و عملکرد فنی همراه شده است. ابعاد بدنه بی‌وای‌دی هان A در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵، ۱، ۱، ۵، ۱ و ۲، ۹ متر اعلام شده است. رنگ‌های بدنه این خودرو شامل نقره‌ای، مشکی و خاکستری از هنر سفالگری چین الهام گرفته شده است. در فضای کابین بی‌وای‌دی هان A می‌توان تجهیزات شامل نمایشگر ۱۵.۶ اینچ لمسی یا پشتیبانی از دستیار صوتی، صفحه‌نشان دهنده ۱۰.۲۵ اینچ، فرمان D-شکل، گرم‌کن، تهویه و ماساژور صندلی‌ها، زیرآرنجی ردیف عقب، محفظه ۷ لیتری گرم‌کن و سردکن، شارژر بی‌سیم ۵۰ وات، ۱۲ کیسه هوا و سیستم صوتی Dynaudio را مشاهده کرد. یک محفظه ۱۶۰ لیتر هم در زیر کاپوت قرار دارد. سامانه هوشمند رانندگی God's Eye با قابلیت رانندگی در مسیرهای شهری و بزرگراه با کمک مسیرپارک، پارک خودکار، پارک ریموتی، ترمز اضطراری خودکار و پایش نقاط کور، به یاری لیدار، رادارهای موج ۵ میلی‌متری، ۱۲ رادار فراصوت و ۱۲ دوربین عمل می‌کند.

رقابت بر سر تیراژ باتری، فعلاً به نفع خودروسازان سنتی است

«جنرال‌موتورز»، یک پله جلوتر از «تسلا»



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

جنرال‌موتورز با تولید انبوه باتری در کارخانه‌های عظیم خود، از تسلا پیشی گرفته و حالا به دنبال کاهش هزینه‌های تمام‌شده باتری به حدود ۱۰۰ دلار بر کیلووات-ساعت در سال ۲۰۲۵ است. جنرال‌موتورز، بزرگ‌ترین خودروساز آمریکا حالا یکی از پیشروترین تولیدکنندگان باتری برقی در این کشور محسوب می‌شود. طبق گزارش «بلومبرگ» این شرکت در تولید باتری از تسلا پیشی گرفته است؛ آن هم در حالی که کارخانه‌هایش هنوز با ظرفیت کامل فعالیت نمی‌کنند. کارخانه Ultium Cells در حومه نشویل، تنسی با سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار و مساحتی برابر با ۵ زمین فوتبال، ۲۴ ساعت شبانه‌روز کار کرده و هر ساعت ۵ هزار سلول باتری تولید می‌کند. کارخانه دیگری با همین سرمایه‌گذاری در اوهایو که به‌طور مشترک با آل‌جی اداره می‌شود نیز به تولید باتری می‌پردازد. این دو کارخانه باتری‌های مورد نیاز مدل‌های محبوبی مانند شورولت اکونکس EV و کادیلاک لیریک را تامین می‌کنند که در بازار آمریکا فروش روبه‌شدی دارند.

تنوع بیشتر برای تولید بیشتر

بخش مهمی از موفقیت جنرال‌موتورز به‌قیمت رقابتی مدل‌هایی مانند اکونکس EV برمی‌گردد. این شرکت همچنین سال گذشته هزینه تولید باتری را ۶۰ دلار به‌ازای هر کیلووات-ساعت کاهش داده است. هدف این شرکت برای ۲۰۲۵، کاهش ۳۰ دلار دیگر با افزایش تولید و بهبود رانندمان تولید است.

در صورت تحقق این هدف، جنرال‌موتورز می‌تواند هزینه باتری را به حدود ۱۰۰ دلار بر کیلووات-ساعت برساند که ۵۰ درصد کمتر از سال ۲۰۲۳ است و حتی از تسلا هم پیشی خواهد گرفت. برای مقایسه، میانگین هزینه تولید باتری در چین، رقابتی‌ترین بازار خودروهای الکتریکی جهان، ۹۴ دلار بر کیلووات-ساعت است. این پیشرفت، جنرال‌موتورز را در آستانه رقابت با خودروسازان چین

خبر News

رقیب تراشی «گک» برای «لی‌اتو»

شرکت جی‌ای‌سی در آگوست ۲۰۲۴، نام یکی از برندهای زیرمجموعه خود یعنی هایپ‌ر را به هایپ‌تک (HypTec) تغییر داد. اکنون یک شاسی‌بلند بزرگ به نام HL توسط این برند رونمایی شده است. بنابر اعلام سازنده، هایپ‌تک HL با الهام از قایق‌های لوکس طراحی شده است. فرم سه‌تابی چراغ‌های اصلی جلو که در دیالیت هم امتداد دارد، اجزای نورانی بالای جلو پنجره با قابلیت تغییر الگوی روشنایی و در نهایت فرم عمودی چراغ‌های عقب با نوار نورانی بین آن‌ها، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌رود. ابعاد بدنه جی‌ای‌سی هایپ‌تک HL در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۵، ۱، ۱، ۹ و ۱، ۷ و ۱ متر اعلام شده است. خریداران می‌توانند یکی



از چهار رنگ آبی Nautical، خاکستری Ice Rock، سبز Deep Sea یا مشکی Night Shadow را برای این خودرو انتخاب کنند. سامانه هوشمند رانندگی ADiGO به یاری لیدار روی سقف، سه رادار موج کوتاه، ۱۱ دوربین و ۱۲ رادار فراصوت عمل می‌کند. از قابلیت‌های این سامانه می‌توان به دستیار پارک در فضاهای باریک، پارک از راه دور، پارک خودکار در پارکینگ‌های عمومی و هشدار نقاط کور اشاره کرد. کابین این خودرو در دو حالت ۵ یا ۶ نفره با چیدمان ۲+۳ یا ۲+۲+۲ صندلی‌ها، چیدمان می‌شود. بنابر اعلام سازنده، صندلی‌های ردیف دوم جی‌ای‌سی هایپ‌تک HL مطابق با استانداردهای ناسا طراحی شده است تا حداکثر راحتی را تأمین کند. تنظیم برقی ۱۲ حالت، ماساژور ۱۸ نقطه‌ای و نمایشگرهای مجزا روی زیرآرنجی وسط، از ویژگی‌های جالب صندلی‌های ردیف دوم به‌شمار می‌رود. از امکانات رفاهی جی‌ای‌سی هایپ‌تک HL می‌توان به صفحه نشان دهنده ۸.۸ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۷.۳ اینچ با رابط کاربری ADiGO ۶.۰ و هوش مصنوعی دیپ‌سیک، نمایشگر مجازی (روی‌شیشه) ۱۲.۷ اینچ، دوشارژر بی‌سیم ۵۰ وات روی کنسول میانی، سیستم صوتی با ۲۴ بلندگو و عایق صوتی سقف اشاره کرد. سرشنسینان ردیف عقب هم به نمایشگر سقفی ۱۷.۳ اینچ و بیخچال دسترسی دارند.

پایین‌ترین به‌ترتیب، ۲۲ درصد و ۴۰ درصد از کل تحویل‌های سه‌ماهه چهارم را به‌خود اختصاص دادند. این رشد بر تعهد سرسختانه جنرال‌موتورز به خودروهای برقی، با وجود ضررهای سنگین و تمایل رقبای این شرکت از جمله فورد و تویوتا برای آلویت دادن به خودروهای هیبرید تأکید می‌کند. تحلیل‌گران افزایش خودروهای برقی جنرال‌موتورز را مدیون تعداد فزاینده مدل‌های رقابتی آن می‌دانند که به مشتریان خود، گزینه‌های الکتریکی بیشتری نسبت به رقبای ارائه می‌دهد. بر اساس گزارش «رویترز» جنرال‌موتورز، ۱۱۴ هزار و ۴۳۲ دستگاه خودرو برقی فروخته است. این خودروساز قصد دارد برای سال ۲۰۲۷، خودروهای پلاگین-هیبرید را به عنوان یک راهبرد کوتاه‌مدت برای رعایت مقررات لایندگی ارائه دهد؛ اما برنامه‌ای برای ساخت هیبریدهای سنتی با هزینه کمتر و عدم نیاز به شارژ ندارد.

کارخانه‌های ۶۴۰ هکتاری را در ایندیانا برای تولید این سلول‌ها آغاز کرد. اگرچه این کارخانه قرار بود در سال ۲۰۲۶ تولید را شروع کند، اما راه‌اندازی آن به سال ۲۰۲۷ موکول شده است.

با این حال، سرمایه‌گذاری عظیم جنرال‌موتورز در الکتریکی‌سازی نشان می‌دهد این شرکت بازگشتی به عقب نخواهد داشت. مقیاس و سرمایه‌گذاری این شرکت در خودروهای برقی به‌حدی است که عقب‌نشینی از این مسیر تقریباً غیرممکن به‌نظر می‌رسد. اگرچه موانع سیاسی ممکن است در کوتاه‌مدت سرعت پیشرفت را کاهش دهند، اما تعهد بلندمدت جنرال‌موتورز به الکتریکی‌سازی کاملاً تثبیت شده است.

این شرکت با تولید انبوه باتری و کاهش هزینه‌ها، آماده است تا در بازار جهانی خودروهای برقی نقش پررنگ‌تری ایفا کند. فروش شورولت اکونکس و بلیزر با قیمت

قرار می‌دهد. البته با وجود این پیشرفت‌ها، هزینه باتری مدل‌هایی مانند بلیزر EV و اکونکس EV همچنان حدود ۱۳ هزار دلار است که به‌مراتب بیشتر از هزینه تولید پیش‌ران و گیربکس خودروهای بنزینی جنرال‌موتورز است. این شکاف قیمتی نشان می‌دهد جنرال‌موتورز هنوز راه درازی برای رقابت کامل با خودروهای بنزینی در پیش دارد. برای کاهش این شکاف، جنرال‌موتورز در حال گذار از مازول‌های باتری فعلی به سلول‌های پریماتیک است. این سلول‌ها که به شکل اجزای مستطیلی طراحی شده‌اند، بدون هدررفت فضا کنار هم قرار می‌گیرند و وزن خودروهای برقی را کاهش داده و برد را افزایش می‌دهند.

سرمایه‌گذاری سنگین

جنرال‌موتورز سال گذشته با سرمایه‌گذاری ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلاری و همکاری با سامسونگ، ساخت

جذاب‌تر شدن تویوتا «GR» یاریس

با گذشت ۵۲ سال از معرفی تویوتا GR یاریس و یک سال پس از تغییر ظاهری این خودرو، اکنون یک کیت بدنه شامل ۶ قطعه برای هاج‌بک داغ تویوتا عرضه شده است. شاید جالب‌ترین جز این مجموعه، باله عقب قابل تنظیم باشد که بنابر اعلام تویوتا، پایداری در سرعت‌های بالا و در زمان ترمزگیری شدید را افزایش می‌دهد. کاپوت با هواکش مرکزی از GRMN یاریس به عاریت گرفته شده؛ هرچند که به جای فیبرکربن از جنس آلومینیوم ساخته شده است؛ اما به هر حال، خنک‌کاری پیش‌ران ۱،۶ لیتر سیلندر را بهبود می‌بخشد. تویوتا به‌منظور افزایش پایداری در پیچ‌ها و کاهش ضریب درگ، مسیرهایی برای عبور جریان هوا در پشت چرخ‌های جلو و گوشه‌های سپر عقب تویوتا GR یاریس نصب کرده است. در پایان باید به زیرسپری جلو و صفحه محافظ

باک بنزین اشاره کرد که از تویوتا GR یاریس حاضر در مسابقات تایکویژاین به این مدل منتقل شده است. نسخه به‌روزرسانی‌شده گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک در حالت عادی و مخصوصاً با فعال‌سازی حالت اسپرت، سرعت تعویض دنده بیشتری دارد و از پارسال روی نسخه‌های مختلف تویوتا GR یاریس نصب می‌شود. هنگام بالا رفتن از سرازیشی، این گیربکس تمایل چندانی به سبک کردن دنده ندارد و دور موتور را در سطح بالا نگه می‌دارد. از دیگر ویژگی‌های تویوتا GR یاریس ۲۰۲۵ می‌توان به تنظیم مجدد سیستم فرمان تحت نظارت Kazuya Ohshima، افزایش ۲ میلی‌متری طول اتصالات تعلیق عقب به بدنه، افزایش ابعاد محل استراحت پا و تغییر در عملکرد کمک‌فنر اشاره کرد.





آبر خودرو آفریقایی!



« در دنیای هایپر کارها که شرکت‌هایی از ایتالیا، آلمان و بریتانیا فعال هستند، یک آبر خودرو و عجیب ساخت مراکش در شمال آفریقا سعی داشت توجهات را به خود جلب کند. لاراکی ایتوم که ساخت شرکتی مراکشی است، از یک موتور ۷ لیتری V8 بهره می‌برد که بر پایه پلوک پیش‌رانه کوروت C6Z06 طراحی شده، اما با تغییرات گسترده‌ای به سطحی فراتر از تصور رسیده است. این موتور به لطف دو توربوشارژر و سیستم مدیریت سوخت منحصر به فرد که بین سوخت معمولی و سوخت اکتان ۱۱۰ جابه‌جایی شود، توانایی تولید ۱۷۵۰ اسب‌بخار قدرت را دارد؛

یعنی رقمی که حتی برای برندهایی مثل بوگاتی هم تهدید آمیز است. این آبر خودرو می‌تواند به سرعت‌هایی فراتر از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. در نگاه اول، لاراکی ایتوم شبیه یک کوروت آینده‌نگرانه به نظر می‌رسد، اما تمام پاتل‌های بدنه آن اختصاصی و از جنس فیبر کربن ساخته شده‌اند. لاراکی ایتوم در زمان معرفی در سال ۲۰۱۳ با قیمتی حدود ۲ میلیون دلار عرضه شد، اما حالا که تنها ۷ دستگاه از آن در جهان وجود دارد، کارشناسان معتقدند ارزش این هایپر کار مراکشی در خراجی‌ها به بیش از ۳ میلیون دلار می‌رسد.

چینی Chinese

احیای برند «ری‌لای» توسط چری



« شرکت چری به‌طور رسمی از احیای برند Rely خبر داد؛ برندی که اکنون به‌عنوان نخستین برند پیکاپ جهانی و هوشمند این شرکت معرفی شده و قرار است در قالب یک اکوسیستم کامل شامل انواع موتورهای احتراقی (ICE)، برقی خالص (BEV)، هیبرید قابل شارژ (PHEV) و توسعه‌یافته (EREV) فعالیت کند. ری‌لای سومین برند احیا شده چری پس از فالوین و QQ محسوب می‌شود. برند ری‌لای نخستین بار در سال ۲۰۰۹ در قالب یکی از زیرمجموعه‌های برند لوکس Qilin تأسیس شد که همراه با Riich، بازار چین را هدف قرار داده بود. اکنون چری، برندی‌لای را با هویتی جدید بازآفرینی کرده است. ری‌لای اکنون به‌عنوان یک برند هوشمند و جهانی پیکاپ، از پلت‌فرم اختصاصی چری با نام Mars Architecture بهره می‌برد. این پلت‌فرم قابلیت پشتیبانی از خودروهای برقی و هیبرید را دارد. چری ادعا کرده است معماری برقی Rely Kaitian به‌طور کامل به هوش مصنوعی مجهز خواهد بود و پاسخگوی همه سناریوهای رانندگی و شرایط محیطی است.

آلمانی German

نگاهی به فولکس واگن «ID.7 تورر»



« فولکس واگن ID.7 تورر مدل ۲۰۲۵ می‌تواند گزینه‌ای جدی برای انتخاب یک خودرو برقی خانوادگی برای سفرهای طولانی باشد. این استیشن برقی آلمانی، ترکیبی از فضای جادار، برد بالا و راحتی مثال‌زدنی را ارائه می‌دهد؛ هرچند در بخش هیجان‌راندگی و طراحی، آن‌قدرها چشم‌گیر نیست. فولکس واگن با عرضه مدل ID.3 در سال ۲۰۲۰، ورود خود به بازار خودروهای برقی با پلت‌فرم اختصاصی MEB را کلید زد. اکنون (پنج سال بعد) خانواده محصولات ID شامل کراس‌اوورها، مینی‌ون‌های رترو و همین مدل ID.7 است. ID.7 به‌عنوان رقیبی برای کیا EV6 و تسلا مدل ۳ در نظر گرفته شده و برخلاف آن‌ها در دو نسخه سدان (هاچ‌بک) و استیشن عرضه می‌شود. هر دو نسخه از فاصله محوری چشمگیر ۲۹۶۶ میلی‌متری بهره می‌برند که از مدل‌های کیا و تسلا بلندتر است. نسخه تورر با سقف کشیده‌تر و طراحی صندوق عمودی‌تر، فضای بار بیشتری نسبت به نسخه سدان فراهم می‌کند. با این حال، همچنان نمی‌توان طراحی این خودرو را هیجان‌انگیز توصیف کرد.

آمریکایی American

مینی‌ون لوکس «بیوک»



« بیوک با مینی‌ون لوکس پلاگین هیبرید GL8 انکاسا، بار دیگر قلب بازار چین را هدف گرفته است. این خودرو با کابین جادار و فناوری‌های پیشرفته، یک ویلاي متحرک برای خانواده‌های چینی خواهد بود. بیوک نسخه جدیدی از این مینی‌ون را با نام GL8 انکاسا معرفی کرده که کاملاً با مدل‌های آمریکایی این برند متفاوت است. تصاویر GL8 انکاسا توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین منتشر شده و نشان می‌دهد این مینی‌ون جدید آماده ورود به بازار است. این خودرو که توسط جوینت‌ونچر سایک-جنرال موتورز توسعه یافته، نسخه تولیدی کانسپت OMPV محسوب می‌شود که سال گذشته به مناسبت تولید دو میلیونمین GL8 در چین معرفی شد. GL8 انکاسا از قوای محرکه پلاگین-هیبرید بهره می‌برد که ترکیبی از یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ و یک موتور الکتریکی است. موتور بنزینی ۴ سیلندر، ۱۷۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند؛ در حالی که موتور الکتریکی ۲۶۸ اسب‌بخار ارائه می‌دهد.

ژاپنی Japanese

تنها وانت جهان با پیش‌رانه «وانکل»

« مزدا روتاری پیکاپ که بین سال‌های ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۷ تولید شد، هرچند در بازار شکست خورد، اما امروز به خودرو کلاسیک محبوبی تبدیل شده است. روتاری پیکاپ که تنها در بازار آمریکا و کانادا عرضه شد، آزمایشی جسورانه بود که کاربرد روزمره یک پیکاپ را با موتور دور بالای وانکل یعنی امضای خاص مزدا ترکیب کرد. نتیجه، خلق خودرویی عجیب و در عین حال جذاب بود که به دلیل زمان‌بندی نامناسب نتوانست در بازار موفق شود. حالا دهه‌ها بعد، این پیکاپ به یک خودرو کلاسیک کلکسیونی تبدیل شده که بین علاقه‌مندان به خودرو محبوبیت پیدا کرده است. موتورهای وانکل با عملکرد



نرم و دور بالا، در مقایسه با موتورهای پیستونی معمولی، قدرتمند و خاص به نظر می‌رسند. در اوایل دهه ۷۰، مزدا سالانه صدها هزار دستگاه خودرو وانکل در آمریکا می‌فروخت و این فناوری به امضای این برند تبدیل شده بود.

نصب این موتور روی یک پیکاپ، اگرچه ریسک تجاری داشت، اما گام منطقی بعدی در استراتژی وانکل مزدا بود. مزدا در کنار ماجراجویی‌های وانکل، خودروهای معمولی مثل وانت‌های جمع‌وجور سری B را نیز تولید می‌کرد. نسل دوم این سری در سال ۱۹۶۵ معرفی شد و در سال ۱۹۷۲ با نام B1600 به بازار پررونق پیکاپ‌های جمع‌وجور آمریکای شمالی وارد شد. سپس در سال ۱۹۷۴، با ترکیب وانت سری B و موتور ۱.۳ لیتری B13 وانکل از مدل RX-4، REPU را خلق کرد. ویژگی خاص روتاری پیکاپ فقط به موتور وانکل محدود نمی‌شود؛ مزدا تغییرات دیگر را هم اعمال کرده بود که شامل گلگیرهای پهن‌تر، طراحی خاص بیرونی با جلوپنجره منحصر به فرد، چراغ‌های عقب گرد (به جای عمودی) و کابین متمایز با داشبوردهای با تزئینات چوبی می‌شد.

اکستریم TXL در بازار آزاد ۴۰ میلیون تومان ارزان شد

توقف اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات برقی‌ها



« طبق اعلام سازمان گمرک ایران، حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی برای واردات خودروهای برقی و هیبرید به تعویق افتاده و تعرفه واردات این دست از خودروها به ترتیب ۴ و ۱۵ درصد خواهد بود. گمرک ایران در حالی متن ابلاغیه نرخ حقوق ورودی خودروهای برقی و هیبرید را منتشر کرد که مطابق آن حقوق ورودی این خودروها به ترتیب ۴ و ۱۵ درصد تا زمان ابلاغ آیین‌نامه مربوط به قانون بودجه سال جاری در مورد تعرفه‌های واردات خودرو تعیین شده است. این در شرایطی است که ۲۷ فروردین احکام گمرکی قانون بودجه سال ۱۴۰۴ به گمرکات اعلام شده بود و در آن خبری از کاهش حقوق ورودی خودروها از جمله

هیبریدها و برقی‌ها نبود. در ابلاغیه‌ای که منتشر شد، به بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال جاری ارجاع داده شده است. این بند قانونی تأکید دارد بانک مرکزی ایران مکلف است حداقل ۲ میلیارد یورو از محل منابع مورد تأیید برای واردات خودرو سواری نو و کار کرده (حداکثر پنج سال ساخت) اختصاص دهد. حقوق ورودی خودروهای وارداتی از محل ارز تخصیصی این بند ۱۰۰ درصد تعیین می‌شود. گرچه این بند قانونی به کاهش حقوق ورودی برای محصولات برقی و هیبرید اشاره‌ای نکرده و همین موضوع سبب شده بود در احکام قانونی مربوط به آن که به گمرکات ابلاغ شده بود تعرفه تمام خودروها ۱۰۰ درصد تعیین شود، اما گویا فعلاً خبری از اجرایی شدن آن نیست. اما محمدعلی دهقان دهنوی، رئیس سازمان توسعه تجارت در حاشیه نشست خبری نمایشگاه ایران اکسپو در جمع خبرنگاران در این باره گفت: «ماده قانونی مذکور به‌صراحت اعلام می‌کند باید ارز تخصیص پیدا کند و در ازای آن تعرفه واردات خودرو ۱۰۰ درصد باشد؛ اما آیین‌نامه اجرایی آن باید با همکاری سازمان برنامه و بودجه، بانک مرکزی و وزارت صمت تهیه و ابلاغ شود. تا زمانی که چنین آیین‌نامه‌ای تدوین و ابلاغ نشده، هیچ خودرویی مشمول تعرفه ۱۰۰ درصد نمی‌شود و همان تعرفه‌های قبلی که در کتاب مقررات آمده است، ملاک عمل خواهد بود.»

وی همچنین گفت: «براساس تفسیر ماز این ماده قانونی، می‌توان در آیین‌نامه اجرایی، خودروهای خاصی را از این طرح خارج کرد. از جمله خودروهای برقی، هیبرید یا حتی خودروهایی با موتور زیر ۱۵۰۰ سی‌سی و اگر این پیشنهادها اجرا شود، التهاب‌های بازار نیز کاهش خواهد یافت.» معاون وزیر صمت علاوه بر این گفته است به‌طور کلی با افزایش تعرفه واردات خودرو مخالف است. با وجود این هنوز مشخص نیست که اگر آیین‌نامه بند

قانونی مذکور تدوین شود، سرنوشت تعرفه‌ای واردات خودروهای برقی و هیبرید چه خواهد شد. به نظر می‌رسد واردکنندگان خودرو، به‌ویژه واردکنندگان مدل‌های برقی و هیبرید، با پنجره زمانی محدودی برای واردات با تعرفه‌های پایین‌تر مواجه هستند. این فرصت می‌تواند به افزایش موقتی واردات این نوع خودروها منجر شود؛ اما پایداری این روند بستگی به سیاست‌های آتی دولت دارد. مهم‌ترین چالش پیش روی بازار خودروهای برقی و هیبرید، عدم قطعیت در سیاست‌گذاری و احتمال تغییر ناگهانی تعرفه‌ها پس از ابلاغ آیین‌نامه اجرایی است که می‌تواند در برنامه‌ریزی بلندمدت در این بخش را با مشکل مواجه کند. همچنین ابهام در مورد توانایی تخصیص ارز دو میلیارد یورویی (که به گفته رئیس مجلس با تصمیم سران قوا حتی به ۳ میلیارد یورو افزایش می‌یابد) بر پیچیدگی وضعیت می‌افزاید. کما این که در سال گذشته نیز به‌رغم تصویب تخصیص ۲ میلیارد یورو به واردات خودرو، کمتر از یک میلیارد دلار محقق شد.

بررسی روند سیاست‌های وارداتی خودرو در کشور نشان می‌دهد تغییرات مکرر در تعرفه‌ها و مقررات واردات، یکی از عوامل اصلی بی‌ثباتی در بازار خودرو بوده است. ادامه این روند، اطمینان سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی را کاهش می‌دهد؛ چرا که واردکنندگان و سرمایه‌گذاران در این حوزه نیاز به ثبات در سیاست‌گذاری‌ها دارند؛ در غیر این صورت، انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری برای واردات برقی‌ها و هیبریدها نخواهند داشت.

نوسان قیمت شدید در بازار خودرو خودروهای داخلی روز گذشته افت پهای یک تا ۲۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که قیمت‌ری را (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۵۴۵ میلیون تومان، سه‌پد تیپ S (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش به ۵۸۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال

(دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش به ۷۲۵ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا یافته (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان کاهش به ۷۴۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش به ۹۶۱ میلیون تومان و نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش به ۷۳۲ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش اکستریم TXL (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۱۰ میلیون تومان رسید.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که جتا V57 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی GS3 (۲۰۲۳) Emzoom با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و جتا V55 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

محصول Product

فراری «SF90 XX» با تیونینگ نوویتک

« فراری SF90 XX با ۱۰۳۰ اسب‌بخار قدرت، یکی از قدرتمندترین سوپراسپرت‌های جدای تاریخ است؛ اما نوویتک این هیولای هیبرید را با ۱۰۶۰ اسب‌بخار، سیستم تعلیق ارتقاء یافته و ظاهری تهاجمی‌تر، به سطحی فراتر برده است. مهم‌ترین تغییر نوویتک، ارتقای قدرت پیشرانه به ۱۰۶۰ اسب‌بخار است. این افزایش با نصب یک سیستم آگزوز جدید جریان بالا حاصل شده که در دو جنس فولاد ضد زنگ یا آلایز سیک‌اینکونل عرضه می‌شود. این آگزوز با کاتالیست‌های پیشرفته ۱۰۰ سلولی، ضمن رعایت استانداردهای آلاینده‌گی، تنفس بهتری



برای موتور فراهم و صدای هیجان‌انگیزتری تولید می‌کند. این سیستم آگزوز به‌تنهایی ۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۶ نیوتون‌متر گشتاور به خروجی پیشرانه بنزینی اضافه کرده و حالا موتور V8 تواتین توربو به‌تنهایی ۸۲۷ اسب‌بخار قدرت و ۸۴۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. با ترکیب این پیشرانه با موتورهای الکتریکی بدون تغییر سیستم هیبرید، خروجی کل به ۱۰۶۰ اسب‌بخار می‌رسد. علاوه بر این، عایق‌بندی بهتر آگزوز نوویتک دمای زیر کاپوت را کاهش داده و عملکرد پایداری‌تری را حتی در شرایط سخت فراهم می‌کند. همچنین نوویتک سپرهای حرارتی با روش پلازما نیز به‌صورت آپشن ارائه می‌دهد که عایق‌بندی حرارتی را بهبود بخشیده و جلوه ظاهری خیره‌کننده‌ای به موتور می‌بخشد. نوویتک به سیستم تعلیق SF90 XX نیز توجه ویژه‌ای نشان داده است. فنرهای سفارشی جدید، ارتفاع خودرو را ۲.۵ سانتی‌متر کاهش داده‌اند که با پایین‌آوردن مرکز ثقل، هندلینگ را بهبود می‌بخشد. همچنین، از طریق همکاری با شرکت آمریکایی ووسن رینگ‌های جدیدی در سه طرح مختلف ارائه شده است.



سیلندر ۲٫۹ لیتری وی-شکل TFSI می تواند حداکثر ۴۴۴ اسب بخار قدرت را در دور ۵۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار آرپی ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته اس-ترونیک دو کلاچه به چهار چرخ منتقل می شود. همین مساله سبب شده است این خودرو ظرف ۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. قدرت موتور و شتاب اولیه RS4 سبب شده است در فهرست سریع ترین استیشن های سال ۲۰۲۴ قرار گیرد.

«A4 یکی از محصولات موفق و جذاب این کمپانی صاحب نام آلمانی است که قرار است تا پایان سال جاری میلادی تولید شود؛ البته احتمال دارد نسل جدید آن نیز معرفی شود. این خودرو در دو کلاس سدان و استیج (استیشن) به تولید رسیده و نسل پنجم آن موسوم به B9 تا پ 8W است. جدید ترین نسل این خودرو، نسل پنجم آن است که در قوی ترین نسخه خود که با نام RS4 معرفی می شود، دارای یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۲٫۹ لیتری مزین به تکنولوژی TFSI است که توان و گشتاور بالایی تولید می کند. این موتور ۶



استیشن اسپرت پر توان ارباب حلقه ها

بازگشت سدان ها به روزهای خوب

آیا امپراتوری بلندقامتان به پایان می رسد؟

«از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد تمام خودروسازان مطرح جهان بیشتر فعالیت خود را بر طراحی و تولید خودروهای اس یووی و کراس اوور متمرکز کردند؛ تا جایی که سید محصولات بیشتر خودروسازان در تسخیر بلندقامتان قرار دارد. اگر چه از دهه ۶۰ میلادی تا سال ۲۰۰۸ سدان ها بازار خودرو جهان را در دست داشتند، اما در نهایت اس یووی ها و کراس اوور ها توانستند موفق ظاهر شوند. خبر خوش برای طرفداران سدان ها این است که اخیرا کمپانی های مطرح، نسل جدید سدان های خود را معرفی کرده اند تا این موضوع نویدی باشد بر بازگشت پر قدرت سدان ها به بازارهای جهانی.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

بامو M235i گرن کوپه



سال ۲۰۲۰ میلادی بود که بامو نخستین نسل گرن کوپه کامپکت اسپرت خود را با نام سری ۲ گرن کوپه به جهان معرفی کرد. نسل اول این خودرو چندان مورد استقبال قرار نگرفت؛ بر این اساس اسپرت دوستانی که به دنبال خودرو اسپرت خانوادگی بودند، در انتظار نسل جدید این خودرو بودند. بر این اساس باواریایی ها در ۱۵ اکتبر سال ۲۰۲۴ میلادی، نسل دوم سری ۲ گرن کوپه را که مبتنی بر زبان جدید طراحی بامو بود، معرفی کردند. پروفیل این گرن کوپه با خطوط شارپ همراه است که پوزه کشیده، پشت کوتاه، فرمت خمیده سقف (حالت کوپه)، ستون C زاویه دار و رینگ های ۱۸،۱۷ و ۱۹ اینچی ام، کاراکتر جذابی به این سدان اسپرت بخشیده است.

در نمای جلو، شاهد همان طراحی پوزه نسل چهارم سری یک، موسوم به F70 هستیم. چراغ های کشیده با گرافیک LED عمودی معروف بامو، جلو پنجره کلیوی نسل جدید بامو و خطوط تیز روی کاپوت سبب ایجاد چهره جسورانه و بسیار جوان پسندی برای این گرن کوپه شده است. در نمای عقب، چراغ های کشیده با اتحنای خاص موجود میان چراغ و گرافیک LED های عمودی با حجم پردازشی خاص و اگزوزهای دوپل در طرفین و دیفیوزر، نمای بسیار زیبا و اسپرتی را به نمایش گذاشته است.

سری ۲ گرن کوپه در نسخه های متعددی به تولید رسیده که نسخه M235i در این مطلب مورد بررسی قرار گرفت. نمایشگر یکپارچه بزرگ، فضای داخلی این خودرو را بسیار مدرن جلوه می دهد. این نمایشگر یکپارچه بزرگ از یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۰٫۷ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی تشکیل شده است. طراحی داشبورد حجیم، درجه های الکترونیکی و نورپردازی داخلی نیز بسیار جذاب و اسپرت است.

طراحی صندلی های اسپرت، غربلک سه شاخه خوش دست بامو با پدال های شیفتر فیبر کربنی در پشت آن و دسته دنده اسپرت، رانندگی با این گرن کوپه را بسیار هیجان انگیز جلوه می دهد. از مهم ترین آپشن های M235i گرن کوپه می توان به: ۸ ایربگ، کروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی هوشمند رانندگی مبتنی بر سطح دو نیم خودروان، سیستم پایش دقیق نقاط کور، سیستم کنترل فواصل، سیستم کمکی پارک هوشمند، سیستم هشدار انحراف از مسیر، هداپ دیسپلی، سقف پانورامیک، سیستم تهویه مطبوع دو گانه با کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم کنترل پایداری دینامیکی و... اشاره کرد.

بامو M235i گرن کوپه زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی توبین-توربوشاژ (معروف به B48) را جا داده است. این موتور به لطف تکنولوژی توبین-توربوشاژ و پاشش سوخت مستقیم و تایمینگ متغیر هوشمند سوپاها می تواند حداکثر ۳۱۵ اسب بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی ام به ار مغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته ام-استپ ترونیک و ضمن هماهنگی با سامانه xDrive به چهار چرخ منتقل می شود.



آئودی A6



آئودی A6 نسل ششم در فوریه سال جاری میلادی به صورت رسمی به جهان معرفی شد. این خودرو که مبتنی بر زبان جدید طراحی آئودی است، استایل بسیار اسپرت و جسورانه ای دارد. بانگاهی به پروفیل نسخه سدان این خودرو شاهد خطوط نرم و احجام سیال، پوزه کشیده، پشت کوتاه و فرمت فست بک کوپه هستیم که کاراکتر جذاب و نافذی به این خودرو داده است. همچنین سایز تایرهای ۱۹،۱۸ و ۲۱ اینچی و قار این خودرو را دوچندان می کند.

در نمای جلو، چراغ های کشیده با گرافیک ماتریکسی و جلو پنجره ۶ ضلعی معروف آئودی، چهره جسورانه و تهاجمی به A6 بخشیده است. در نمای عقب، شاهد سبک جدید طراحی آئودی هستیم. به عبارت دیگر چراغ های ماتریکسی باریک کشیده در بخش بالایی و طراحی نور LED باریک در بخش پایینی سپر، سبب ایجاد نمای زیبایی برای این سدان لوکس خانوادگی شده است. اضافه شدن اگزوزهای مستطیل شکل بزرگ در طرفین سپر نیز جاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان می کند. نکته جالب در مورد آئودی A6 نسل ششم جدید این است که ضریب درگ آن ۰٫۲۳ است که آن را جزو ایرودینامیک ترین سدان های جهان قرار می دهد. طراحی داخلی آئودی A6 جدید بسیار هوشمندانه و منحصربه فرد است.

یک کلاستر ۱۱٫۹ اینچی افقی در مقابل راننده، یک نمایشگر ۱۴٫۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مولتی مدیا به صورت یکپارچه و یک نمایشگر ۱۰٫۹ اینچی مقابل سرنشین جلو تعبیه شده که این نمایشگر ها سبب ایجاد فضای مدرن و هوشمندی در کابین این خودرو شده است. طراحی صندلی های اسپرت، هداپ دیسپلی بزرگ، غربلک فرمان نسل جدید آئودی با دو پدال شیفتر در پشت آن و دسته دنده نسل جدید آئودی، رانندگی با این خودرو را بسیار مهیج می کند.

از مهم ترین امکانات رفاهی و ایمنی A6 در نسخه S لاین می توان به: ۸ ایربگ، کروز کنترل هوشمند، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی مبتنی بر سطح سه خودروان، سیستم فوق پیشرفته ایمنی آئودی (افزایش یا کاهش ارتفاع خودرو برای ایمن سازی کابین در زمان تصادف)، سیستم پیشگیری از برخورد در جلو و عقب، سامانه فوق هوشمند پارک خودکار، سیستم فوق هوشمند پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده و دو چرخه سوار، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش ۳ بعدی خودرو، سیستم تعلیق قابل تنظیم با دامپر های (کمک فنر های) بادی، سیستم کمکی حرکت خودرو بین خطوط، سامانه هشدار انحراف از مسیر، اگزوزهای فعال، سیستم تهویه مطبوع پیشرفته مبتنی بر پاکسازی هوای کابین و سه منطقه ای با کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، سقف پانورامیک، شاراژر وایرلس، چراغ های تطبیقی ماتریکسی، سیستم ورود بدون کلید (کی لس)، استارت-استاپ و... اشاره کرد. در حال حاضر قوی ترین نسخه A6 با پسوند S لاین معرفی شده که دارای موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری وی-شکل با تکنولوژی TFSI است که می تواند حداکثر ۳۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. گیربکس ۷ سرعته اس-ترونیک قدرت و گشتاور تولید شده را به کمک سامانه کواترو به چهار چرخ می رساند.



ولوو S90



ولوو S90 به عنوان یک سدان میان سایز بزرگ لوکس سگمنت E معرفی می شود که از سال ۲۰۱۶ میلادی به بعد روی خط تولید این کمپانی خودرو ساز قرار گرفته است. حدود دو هفته قبل بود که کمپانی مطرح سوئدی از نسخه ۲۰۲۴ این خودرو به صورت رسمی رونمایی کرد. بانگاهی به پروفیل این خودرو با خطوط تیز و سطوح تخت مواجه می شویم که حس عضلانی به گلگیر ها داده است.

همچنین رینگ های ۱۹،۱۸ و ۲۰ و ۲۱ اینچی کاراکتر جذاب و اسپرتی به این سدان می بخشد. از طرفی فرمت کوپه مانند خودرو، پوزه کشیده، پشت کوتاه و ستون C زاویه دار، وقار این سدان را دوچندان می کند. در نمای جلو، چراغ های کشیده با گرافیک معروف چکش Thor، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره ۶ ضلعی با خطوط مورب، چهره بسیار جذاب و جوان پسندی به ولوو S90 می دهد. در نمای عقب نیز شاهد تغییرات طراحی بسیاری هستیم؛ از جمله این که چراغ C شکل جای خود را به چراغ T شکل داده که با گرافیک چکش Thor و حجم پردازشی بسیار خاص، نمای زیبایی به این سدان فست بک لوکس سایز بزرگ خانوادگی ولوو می بخشد.

فضای داخلی ولوو S90 نیز بسیار لوکس و خاص است. استفاده از چرم ناپا، دکوراتیو چوب و کروم و نورپردازی LED داخلی، این حس را به خوبی برای سرنشینان تداعی می کند. استفاده از کلاستر ۱۲٫۳ اینچی افقی مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۱٫۲ اینچی عمودی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مولتی مدیا نیز فضای داخلی را بسیار مدرن و هوشمند جلوه می دهد.

همچنین طراحی درجه های تهویه عمودی بزرگ مزین به کروم در پیچه های مربع شکل در طرفین و حجم پردازشی داشبورد، نشان دهنده زبان جدید طراحی ولوو در چیدمان فضای داخلی این خودرو است. طراحی غربلک فرمان سه شاخه، طراحی دسته دنده اسپرت کریستالی جذاب و صندلی های راحت و اسپرت برای راننده و سرنشین جلو، هیجان رانندگی با این خودرو را ارتقا می بخشد.

از مهم ترین امکانات رفاهی S90 جدید می توان به: کروز هوشمند و تطبیقی، ۱۰ ایربگ، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی هوشمند مبتنی بر خودروان سطح دو نیم بهینه سازی شده، سیستم پایش هوشمند نقاط کور، سیستم پیشگیری از برخورد در جلو و عقب، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی حرکت بین خطوط، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش سه بعدی خودرو، سیستم ایمن خروج از خودرو، سقف پانوراما، سیستم تهویه مطبوع سه منطقه ای با کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، ورود بدون کلید به خودرو و... اشاره کرد.

S90 دارای پیشرانه های پلاگین-هیبرید و هیبرید است. در قوی ترین نسخه ریچارج، شاهد یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری مزین به تکنولوژی توبین-چارج و یک موتور الکتریکی پر توان روی محور عقب هستیم. مجموع قدرت تولید شده به ۴۵۴ اسب بخار و حداکثر گشتاور موتور بنزینی به ۴۰۰ نیوتون متر و گشتاور موتور الکتریکی به ۳۰۹ نیوتون متر می رسد. S90 جدید می تواند حداکثر تا ۸۰ کیلومتر را به صورت تمام الکتریکی طی کند.





کانسپت ون نه چندان جالب «مرسدس بنز»



نمای عقب در اوج طراحی آینده گرانه، با نوعی طراحی اغراق آمیز مواجهیم. زیرا LED باریک به فرمت مربع با انحنای در صندوق همخوانی چندانی ندارد. اما کابین ویژن V کانسپت فوق العاده لوکس و اشراقی است که به لطف طراحی نمایشگر عریض یکپارچه و استفاده از چرم نابا و تریم دو رنگ ونورپردازی داخلی بسیار لاکچری به نظر می رسد. طبق گفته مرسدس بنز هدف از معرفی این خودرو، آینده بسیار تحول پذیر صنعت حمل و نقل به ویژه خودروهای کار و تجاری است.

وی کلاس مرسدس بنز همواره به عنوان لوکس ترین این کلاس از خودرو شناخته می شود. روز گذشته کمپانی مرسدس بنز از کانسپت ویژن V رونمایی کرد. این خودرو که در حقیقت پیش نمایشی از نسل جدید مرسدس بنز وی کلاس است، همچنان از بدنه دارای احجام سیال برخوردار است که مبتنی بر زبان جدید طراحی مرسدس بنز است. در نمای جلو چراغ های باریک که یک حالت پیوسته به خود گرفته با جلو پنجره بسیار عریض و نه چندان جذاب طراحی شده که مورد نقد بسیاری از طرفداران مرسدس بنز قرار گرفته است. در

نگاهی به ستون فقرات حمل و نقل باری سبک ایران؛

نقش نیسان «زامیاد» در توسعه لجستیک داخلی

در پاسخ به تحولات بازار و افزایش انتظارات از خودروهای کار، شرکت زامیاد در سال های اخیر گام هایی جدی در راستای نوسازی پلت فرم نیسان زامیاد برداشته است



حضور مداوم نیسان زامیاد در کنار مردم، تصویری از وفاداری، سادگی و قابل اتکا بودن را در ذهن ها تثبیت کرده است. از وانت بارهای پر کار در بازارهای میوه تره بار گرفته تا خودروهای امدادی در بحران ها، نیسان زامیاد بخشی جدایی ناپذیر از زیست بوم اجتماعی ایران شده است.

پشتیبان توسعه مناطق کم برخوردار نقش نیسان زامیاد صرفا در اقتصاد کلان یا شبکه توزیع شهری خلاصه نمی شود. این خودرو به ویژه در مناطق محروم و دورافتاده که زیرساخت حمل و نقل پیشرفته ای ندارند، یکی از معدود وسایل قابل اتکارباری حمل کالا، جابه جایی مصالح، انتقال دام و حتی انجام ماموریت های امدادی بوده است. بدین ترتیب، نیسان زامیاد می توان نه تنها یک خودرو، بلکه ابزاری برای توسعه روستایی و توانمندسازی محلی دانست.

همراه اقتصاد مردمی بیشتر خودروهای باری سبک وارداتی و مونتاژی، به واسطه قیمت بالا، هزینه نگهداری سنگین و کمبود خدمات پس از فروش، از دسترس بسیاری از مردم عادی و فعالان صنفی خارج هستند. اما نیسان زامیاد با قیمت مناسب تر و هزینه عملیاتی پایین تر، جایگاه ویژه ای در میان مشاغل سنتی، بنگاه های کوچک و اقتصاد مردمی دارد. از باربری میدان تره بار گرفته تا حمل بار در بازارهای مرزی، این خودرو تبدیل به یکی از ارکان اصلی اقتصاد غیررسمی کشور شده است.

چشم انداز آینده: اصلاح تدریجی، حفظ مزیت ها هر چند که آینده بازار خودروهای تجاری سبک ایران به سوی به روزرسانی پلت فرم ها و افزایش ایمنی و راحتی خواهد رفت، اما به نظر می رسد نیسان زامیاد با توجه به جایگاه تاریخی و زیرساخت گسترده ای که طی سال ها ایجاد کرده، همچنان نقشی کلیدی در دوران گذار به خودروهای مدرن ایفا خواهد کرد. مهم ترین اقدام زامیاد باید تمرکز بر ارتقای کیفیت مونتاژ، اصلاح طراحی کابین و افزایش ایمنی سر نشینان در نسخه های جدید باشد؛ بدون آن که مزایای اقتصادی و فنی خودرو از بین برود.

از مردم قدیمی و کلاسیک است، اما شرکت زامیاد در سال های اخیر تلاش کرده است با به روزرسانی های تدریجی در موتور، ترمز، سیستم تعلیق، فرمان و تجهیزات ایمنی، نسخه های جدیدتری از این خودرو را روانه بازار کند. استفاده از موتورهای پورو ۴ و پورو ۵، تجهیز به ترمز ضد قفل (ABS) و چراغ روشنایی روز، بخشی از این مسیر به روزرسانی بوده اند که البته باید با سرعت بیشتری نیز ادامه پیدا کند.

برنامه های تحول ساز برای آینده نیسان زامیاد در پاسخ به تحولات بازار و افزایش انتظارات از خودروهای کار، شرکت زامیاد در سال های اخیر گام هایی جدی در راستای نوسازی پلت فرم نیسان زامیاد برداشته است. اگرچه این تغییرات به شکل تدریجی و محافظه کارانه صورت گرفته اند، اما در مجموع نشان دهنده عزم این خودرو ساز برای ارتقای استانداردهاست.

زامیاد پروژه هایی در حوزه بازطراحی کابین و افزایش راحتی راننده را نیز در دستور کار دارد؛ ارتقای صندلی ها، بهبود سیستم تهویه، استفاده از متر یال با کیفیت تر در داشبورد و کاهش نفوذ صدا به داخل کابین، از جمله این موارد هستند. همچنین در بخش ایمنی، افزایش ضریب اطمینان ترمزها، افزودن رادار خط خوار و ترمز اضطراری و نصب چراغ های هشدار دهنده، بخشی از مسیر ارتقا هستند که البته با انتظارات بازار فاصله دارد و نیازمند تداوم و شتاب بیشتر است. بر اساس اعلام منابع رسمی، زامیاد پروژه هایی برای تعویض کلی پلت فرم شاسی، موتور و سیستم انتقال قدرت نیز تعریف کرده است که در صورت تحقق، می تواند جهشی جدی در عملکرد، راحتی و مصرف سوخت این خودرو ایجاد کند.

نیسان زامیاد؛ از خودرو تا بخشی از فرهنگ شاید کمتر خودرویی در تاریخ ایران به اندازه نیسان زامیاد توانسته در فرهنگ عمومی و خاطرات جمعی جامعه جایگاهی ثابت پیدا کند. چنین جایگاهی نشان می دهد نیسان زامیاد صرفا یک ابزار حمل و نقل نیست، بلکه نمادی از پایداری، تاب آوری و اقتصاد مردمی است. در دورهای که بسیاری از برندها و مدل های آیندومی روند،

خرابی های ناگهانی، به فعالیت اقتصادی خود ادامه دهند.

بهره مندی از تنوع در سوخت مصرفی در سال های اخیر، زامیاد تلاش کرده است با عرضه نسخه های مختلف نیسان زامیاد شامل بنزینی، گازسوز و دیزل، پاسخ گوی نیاز بازار برای کاهش هزینه سوخت باشد. استفاده از سوخت CNG به ویژه برای رانندگانی که پیمایش روزانه بالایی دارند، صرفه جویی قابل توجهی در هزینه ها به همراه دارد. این تنوع سوختی، در کنار توسعه جایگاه های گاز در کشور، به افزایش بهره وری عملیاتی این خودرو کمک کرده است.

به روزرسانی فنی و ایمنی مطابق استاندارد روز گرچه ظاهر و ساختار فنی نیسان زامیاد در ذهن بسیاری

نوربالا

بر اساس اعلام منابع رسمی، زامیاد پروژه هایی برای تعویض کلی پلت فرم شاسی، موتور و سیستم انتقال قدرت نیز تعریف کرده است که در صورت تحقق، می تواند جهشی جدی در عملکرد، راحتی و مصرف سوخت این خودرو ایجاد کند

برای توزیع مواد اولیه، مصالح ساختمانی، محصولات کشاورزی و حتی کالاهای صنعتی تبدیل کرده است.

نقش محوری در حمایت از معیشت مشاغل خرد یکی از اثرات مهم نیسان زامیاد، خلق فرصت های شغلی گسترده در سطح ملی بوده است. این خودرو با تبدیل شدن به دارایی اصلی هزاران راننده در بخش حمل و نقل، زمینه اشتغال مستقیم و غیرمستقیم را برای اقشار مختلف فراهم کرده است.

بسیاری از خانوارهای روستایی و حاشیه نشین، با خرید یک دستگاه نیسان زامیادو آغاز فعالیت در حمل کالا، به وضعیت مناسب اقتصادی دست یافته اند.

این خودرو همچنین به بخشی جدایی ناپذیر از سیستم توزیع محلی تبدیل شده و در انتقال روزانه مواد غذایی، سبزیجات، میوه ها و سایر اقلام مصرفی به بازارهای شهری نقش اساسی ایفا می کند.

خودرویی برای شرایط سخت اقلیم متنوع ایران، از کوهستان های سرسبز تا بیابان های گرم و مرطوب، همواره نیازمند خودروهایی مقاوم و انعطاف پذیر بوده است.

نیسان زامیاد در این زمینه هم سر بلند بیرون آمده و توانسته در سخت ترین شرایط جغرافیایی و جادهای، عملکردی قابل قبول ارائه دهد. چه در جاده های کوهستانی غرب کشور و چه در جاده های شنی شرق، این وانت کارآمد توانسته خدمات حمل و نقل را پایدار نگه دارد.

قطعات ارزان و شبکه خدمات گسترده زامیاد به عنوان یکی از شرکت های با سابقه تولید خودروهای تجاری در کشور، همواره تلاش کرده است با توسعه شبکه خدمات پس از فروش و تامین قطعات، از دارندگان محصولاتش حمایت کند. مزیت بزرگ نیسان زامیاد، در دسترس بودن قطعات یدکی و آشنایی مکانیک های محلی با ساختار فنی آن است.

این عوامل سبب شده اند هزینه نگهداری آن نسبت به رقبای وارداتی یا حتی مدل های جدیدتر همین خودرو، مقرون به صرفه تر باشد و کاربران بتوانند بدون نگرانی از بابت



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

در منظومه پیچیده حمل و نقل کشور، حضور خودروهای باری سبک همواره نقش پررنگی در جابه جایی کالا، مایحتاج عمومی و خدمات لجستیکی ایفا کرده است. در این میان، محصولات شرکت زامیاد، به ویژه وانت نیسان زامیاد، در طی چند دهه اخیر تبدیل به یکی از ستون های حمل و نقل باری سبک در ایران شده اند؛ خودرویی که با وجود انتقادات مختلف، همچنان سهم بزرگی در اقتصاد حمل و نقل، توزیع کالا و پایداری شغلی در نقاط مختلف کشور دارد.

میراثی ماندگار در حمل و نقل شهری و روستایی وانت نیسان زامیاد بیش از پنج دهه است در بازار ایران حضور دارد. در طول این سال ها، این خودرو به عنوان یک ابزار کار مطمئن و اقتصادی، در شهرها، روستاها، جاده ها، بندر، بازارها و مناطق مرزی حضور داشته و نقشی انکار ناپذیر در زنجیره تامین داخلی ایفا کرده است. سادگی فنی، قابلیت تعمیر آسان در مناطق مختلف کشور و هزینه نگهداری نسبتا پایین سبب شده است این خودرو به انتخاب اول بسیاری از کسبوکارهای خرد، توزیع کنندگان کالا، کشاورزان، دامداران و حتی صنعتگران تبدیل شود.

ظرفیت بارگیری بالا، نقطه قوت اصلی یکی از ویژگی های ممتاز نیسان زامیاد، توان بالای حمل بار نسبت به رقبای هم رده است. در حالی که بسیاری از وانت های سبک بازار در حمل بارهای سنگین دچار مشکل می شوند یا فراتر از ظرفیت شان عمل می کنند، نیسان زامیاد به طور طبیعی با توانایی حمل بار در حدود دو تن طراحی شده است؛ ظرفیتی که در عمل بارها اثبات شده و حتی رکوردهای بیشتر از این عدد نیز قابل دستیابی هستند. این ویژگی، بارکش محبوب بازار ایران را به گزینه ای مناسب



آمده، مدل های لوکس موتورسیکلت از جمله وسپا ۲۵۰ سی سی رشد قیمت چشمگیری داشته اند. بر این اساس نسخه صفر کیلومتر وسپا ۲۵۰ سی سی در بازار آزاد، بر حسب قیمت ۱.۴ میلیارد تومان خورده است.

هر سال با فرا رسیدن فصل های بهار و تابستان، بازار انواع موتورسیکلت به خصوص مدل های لوکس آن تا حدی داغ می شود. امسال نیز شاهد بازگشت رونق به این بخش از بازار هستیم و مطابق با بررسی های به عمل



رشد چشمگیر قیمت مدل های لوکس موتورسیکلت

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت انواع خودرو رو به کاهش است؟

فصل های بهار و تابستان و رشد سفرهای تفریحی در این ایام، بازار خودرو نیز تا حدی داغ می شود و این مساله نیز به خودی خود بر رشد قیمت انواع خودرو تاثیر گذار است.

واردات خودرو و قطعات منفصله و همچنین افزایش تعرفه واردات، رشد قیمت انواع خودرو در تابستان دور از تصور نیست. در کنار آن چه گفته شد، به طور کلی هر سال با فرا رسیدن

با وجود این که در پی تحولات سیاسی اخیر، نرخ ارز در بازار سیر نزولی داشته، اما کارشناسان و فعالان بازار خودرو معتقدند به دلیل رشد محسوس بهای ارز تخصیصی به

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	۲ میلیارد	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۱۰	▼
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۴۰	۵	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۹۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۷۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۹۱۰	۴۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۵	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۸۰	۱۹	▼
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۹۸	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۰	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۲	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۱۱	۲	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۸	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۲	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۰	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۸	۵	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۹	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۷	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۰	۸	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۱۰	۳	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۰	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۴	۴	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۵۵	۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۶۶	۴	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۲۵	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۲	۵	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۵۳	۳	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۵	۳	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۰	۱	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۴۴	۶	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۰	۱	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۵	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۶	۶	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۴۷	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۳	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۶۱	۶	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۸۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۶۹۰	۵	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۸۹۴	۴	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۲۰	۳	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۵	۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۰	۷	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۵	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۸	۲	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۶۶	۶	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۲۲	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۶۶	۳	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۵	۵	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۲۸	۴	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هیوندای الانتر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا کورا لا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
جتا V5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
جتا V5S (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	



زیبایی به این استیشن اسپرت بخشیده است. از نظر فنی **M340i** از یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری مزین به تکنولوژی توبین -توربوشاژژ موسوم به **B58** بر خوردار است. این موتور حداکثر می تواند ۳۸۲ اسببخار قدرت را در ۵۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار آرپی ام فراهم آورد. **M340i** دارای یک گیربکس ۸ سرعته ام اسبپ -ترونیک است که می تواند قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. این خودرو ظرف ۴٫۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می یابد.

محصولات کمپانی بامو همواره جزو سریع ترین خودروهای جهان بوده اند. بر این اساس مدل **M340i** تورینگ تاکنون در فهرست سریع ترین های ۲۰۲۳، ۲۰۲۲ و ۲۰۲۴ قرار گرفته است. این خودرو به لطف استفاده از خطوط شارپ روی بدنه، کاراکتر اسپرت و جذابی دارد. در نمای جلو نیز چراغ ها و جلوپنجره باریک، خطوط تیز روی کاپوت و ورودی هوای درون سپر، چهره بسیار تهاجمی برای این خودرو فراهم می کنند. در نمای عقب نیز حجم پر دازی بسیار خاص و چراغ های کشیده مزین به LED های L شکل، نمای

استیشن اسپرت سریع «بامو»



تلگرام

Telegram

سر نوشت مبهم تعرفه خودروهای وارداتی

مدتی است ابلاغ تعرفه ۱۰۰ درصدی خودروهای وارداتی نقدهای بسیاری را از سوی کارشناسان و صاحب نظران صنعت و بازار خودرو به همراه داشته است. البته رئیس سازمان توسعه تجارت در روز قبل ضمن مخالفت با این تصمیم، اعلام کرد تا زمان تدوین آیین نامه، تعرفه ۱۰۰ درصدی برای خودروهای وارداتی منتهی است. با وجود انتشار اخبار متفاوت در این زمینه، بیشتر شرکت های وارد کننده و مصرف کنندگان بازار خودرو، اکنون با این سوال مواجه هستند که سر نوشت تعرفه وارداتی ها چه خواهد شد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

مهم ترین تغییر در بخش واردات خودرو، تصمیم برای وضع تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات نسخه های بنزینی و ۴ درصدی برای خودروهای برقی و ۱۵ درصدی برای نسخه های هیبرید بود. به نظر می رسد با توجه به اظهار نظر رئیس سازمان توسعه تجارت و مخالفت وی با این تعرفه، فعلا تعرفه ۱۰۰ درصدی برای خودروهای وارداتی اجرا نخواهد شد. البته شاید هنوز نتیجه گیری قطعی در این زمینه زود باشد و احتمال اظهار نظر های دیگر در این زمینه وجود دارد.

عابدینی

با اصلاح تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات خودروهای خارجی، بار دیگر شاهد سر و سامان دادن به بازار خودروهای وارداتی خواهیم بود. همچنین در ایین بخش به منظور کنترل قیمت خودروهای وارداتی در بازار و ترخیص خودروهای حاضر در گمرکات کشور، بهتر است هر چه زودتر تصمیمات جدی از سوی متولیان این عرصه اتخاذ شود.

دانایی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

قطعات فاقد گارانتی

خودرو چینی دارم و حدود دو ماه بود از تسمه کولر و پمپ هیدرولیک آن صدای نامتعارفی به گوش می رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد تسمه کولر و پمپ هیدرولیک باید تعویض شود. البته با توجه به این که قطعه مذکور در نمایندگی موجود نبود، به ناچار آن را از بازار لوازمی یکی تهیه کردم. بر این اساس فروشنده اعلام کرد تسمه دارای ۶ ماه گارانتی است و از کیفیت خوبی بهره می برد. اما پس از نصب تسمه روی پمپ پشترانه خودرو و استارت زدن به آن، تسمه ناگهان پاره شد و آسیب شدیدی به فو لی پمپ هیدرولیک وارد کرد. با مراجعه مجدد به فروشگاه، فروشنده اعلام کرد چنین ایرادی شامل گارانتی نمی شود!

حبیبیان-کرج

نظرسنجی

Poll

نظر سنجی شماره ۲۳۱۰

به نظر شما الزام خودرو سازان به قرار دادن کپسول های اطفای حریق در خودرو های تولید جدید تا چه اندازه در کاهش خطر آتش سوزی خودرو ها موثر است؟

۱- تاثیر چندانی ندارد

۲- بسیار موثر است

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۰۹



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام عامل در حواس پرتی رانندگان حین رانندگی بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۵۸ درصد به گزینه یک یعنی کار کردن با تلفن همراه، ۲۷ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از امکانات نمایشگرهای لمسی خودرو و ۱۵ درصد به گزینه سوم یعنی توجه به تابلوهای تبلیغاتی در سطح شهر رأی داده بودند.



با بلند قامت کوچک و جذاب «آئودی» آشنا شوید «SQ2» آلمانی ارزنده



اول مارس سال ۲۰۱۶ بود که کمپانی آئودی از اس بووی کراس اور لاکچری ساب کامپکت خود با نام **Q2** رونمایی کرد. این بلند قامت کوچک آلمانی بر پایه و پلت فرم **MQB** گروه فولکس واگن شکل گرفته است. این روز ها بازار خودرویی جهان تحت تملک بلندقامتان قرار دارد و آئودی هم برای کسب سهم بیشتر از این بازار، نسخه اسپرت و پر فور منسی **Q2** را با نام **SQ2** برای اسپرت دوستان طراحی و تولید کرده است.

طراحی کابین اسپرت آئودی

در زمان ورود به کابین با فضای دلنشین و کاربردی مواجه می شویم. قرار گیری یک نمایشگر ۱۰ اینچی برای کلاستر (پشت آمپر) و یک نمایشگر ۸ اینچی برای کنسول میانی، فضای مدرنی را در کابین این خودرو فراهم آورده است. این طراحی در کنار تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، فضای خلوتی را به وجود آورده است. در رجه های کروی شکل سیستم تهویه، غربلگ فرمان RS، دسته دنده اسپرت و پدال های شیفتر مشکی رنگ پشت غربلگ فرمان، رانندگی با این اس بووی کراس اور لاکچری ساب کامپکت را اسپرت جلوه می دهد. طراحی صندلی های اسپرت ارگونومیک و استفاده از چرم آلکانتراز، دیگر ویژگی های کابین **SQ2** است. از مهم ترین آپشن های رفاهی و ایمنی این اس بووی کراس اور لاکچری ساب کامپکت می توان به: سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی رانندگی، کروز کنترل تطبیقی، سیستم پایش نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم آنالیز ترافیک آنالین با سیستم ارتباط کاربر آئودی، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو، سیستم تهویه مطبوع دو گانه، فرمان برقی، سیستم صوتی پریموم Bang & Olufsen ۱۴ پلندگو، دوربین ۳۶۰ در جه، سیستم هشدار ایمن سرنشینان... و اشاره کرد.

طراحی زیبا و اسپرت بدنه

نسخه مورد بررسی ما در این مطلب **SQ2** سال است. این اس بووی کراس اور لاکچری ساب کامپکت از خطوط نرم جذاب و اسپرتی روی بدنه برخوردار است. پروفیل خودرو به واسطه خطوط نرم و اور هنگ های کوتاه و ضخامت بیشتر ستون C شخصیتی نافذ دارد. رنگ های پنج پره ۱۹ اینچی آلیاژی نیز به جذابیت هر چه بیشتر **SQ2** می افزاید. در نمای جلو، خط نرم روی کاپوت و چراغ های که به OLED مزین شده، به جلو پنجره بزرگ ۶ ضلعی به سبک آئودی و هواکش های درون سپر، ظاهری تهاجمی به این خودرو می بخشد. در نمای عقب چراغ های مربع شکل با گرافیک LED زیبا به نظر می رسد. همچنین دیفیوزر و آگزوز های دو بل در طرفین و اسپویلر الحاقی روی در صندوق، چاشنی اسپرت **SQ2** را دو چندان می کند.



مشخصات فنی

بهره وری و منحصر به فرد در این خودرو تعبیه شده است. با انتخاب هر یک از وضعیت های رانندگی، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC با هماهنگی سیستم تعلیق پایداری، وضعیت خودرو را مدیریت می کند. در این حالت میزان توزیع گشتاور میان چهار چرخ نیز مدیریت می شود؛ زیرا گشتاور هرز می تواند منجر به واژگونی خودرو شود. همچنین تایر های سایز ۲۳۵/۴۵ سفارشی کمپانی بریستون در افزایش کیفیت سواری این خودرو تاثیر گذار است. کمپانی آئودی این مدل را با رنگ ۱۸ اینچی آلیاژی نیز عرضه می کند. در صورت نصب رینگ ۱۹ اینچی، سایز تایر به ۲۳۵/۴۵ تغییر می کند.

این خودرو ساز آلمانی برای جلب رضایت بیشتر مشتریان خود گارانتی سه ساله نامحدود برای این خودرو در نظر گرفته است. **SQ2** را می توان جزو ایمن ترین کراس اور های بازار دانست؛ زیرا در سال ۲۰۱۷ توانست پنج ستاره ایمنی در خشان را از موسسه یورونکپ در یافت کند. قیمت این کراس اور اسپرت از ۶۴ هزار و ۴۰۰ دلار آغاز می شود.

نشتی روغن گیربکس

خودرو رونو مکان اتوماتیک دارم و حدود یک ماه است از گیربکس آن روغن نشت می کند.

علت نشت روغن از گیربکس چیست؟

نشتی روغن از گیربکس های اتوماتیک چند دلیل دارد و به طور کلی باید چهار عامل را در این زمینه بررسی کنید؛ ۱- ممکن است نشتی از پیچ روغن ریزی باشد. ۲- در صورت آسیب دیدن خنک کن روغن، نشتی صورت می گیرد. برای این اساس در برخی خودرو ها خنک کن روغن در محلی نصب شده که احتمال وارد شدن آسیب به آن زیاد است. ۳- در صورت آسیب دیدگی اتصالات خنک کن، نشتی روغن در گیربکس رخ می دهد. ۴- اگر کاسه نمد روی پوسته گیربکس معیوب شده باشد، دیگر توانایی آب بندی نداشته و سب بروز نشتی می شود.





کشف تخلفات بزرگ اقتصادی در انبارهای کرمانشاه

گرفت. «وی افزود: «این پرونده در شعبه اول بدوی و ویژه تخلفات قاچاق کالا و ارز رسیدگی شد و پس از بررسی‌های دقیق، تخلف محرز شناخته شد. شعبه علاوه بر ضبط لاستیک‌های کشف‌شده، متخلف را به پرداخت جزای نقدی معادل ارزش کالا محکوم کرد.»

«قهرمان شاهی، مدیر کل تعزیرات حکومتی استان کرمانشاه در گفت‌وگو با خبرنگار خبرگزاری بسیج در کرمانشاه اظهار کرد: «با تلاش پلیس آگاهی و همکاری تعزیرات حکومتی شهرستان کنگاور، پرونده قاچاق ۱۰ حلقه لاستیک خارجی خودرو به ارزش یک میلیارد و ۲۰۸ میلیون ریال مورد بررسی قرار

تاثیر چرخ‌های پیش‌برنده «ناسا» بر صنعت تایر تا چه اندازه خواهد بود؟

انتقال فناوری‌های مریخ‌نوردها به زمین در آینده

تیتانیوم استفاده شود که می‌تواند در برابر تغییر شکل مقاومت کند و پس از تحمل شرایط سخت به شکل اولیه خود بازگردد. همکاری آن‌ها نتایج امیدوارکننده‌ای به همراه داشت. در محوطه شبیه‌سازی مریخ ایرباس در بریتانیا، محققان ثابت و عملکرد این تایرها را در سطوح صخره‌ای و شنی ارزیابی کردند. پادولا اعلام کرده است نتایج فراتر از انتظارات بود. واضح است که انتظار نداریم خودروهای فعلی به این تایرها تجهیز شوند. اما فناوری اخیر تایرهای ناسا چه تاثیری بر انواع تایر در آینده خواهد داشت؟ این تایرها از آلیاژ فلزی استفاده می‌کنند که می‌تواند شکل اصلی خود را «به خاطر بسیار د.» این تایرها می‌توانند در اثر فشار، گرما یا ضربه تغییر شکل دهند؛ اما طوری ساخته شده‌اند که به شکل اصلی خود بازگردند. این قابلیت در سطح مریخ بسیار مهم است؛ اما این فناوری مطمئناً می‌تواند در این چاروی زمین نیز مفید باشد. به صنایع معدن یا ساخت و ساز فکر کنید؛ جایی که تایرها در حال حاضر در شرایط سخت قرار دارند. همان‌طور که ناسا به پالایش این فناوری ادامه می‌دهد، پتانسیل تاثیرگذاری آن بر کل صنعت تایر وجود دارد؛ به‌ویژه در تایرهای سنگین و خارج از جاده و در نهایت فناوری SMA حتی می‌تواند راه خود را به نسل جدیدی از تایرهای مسافری باز کند که بادوام‌تر و ماندگارتر هستند. تیری که توانایی بازگشت به شکل اصلی خود پس از تغییر شکل را داشته باشد، می‌تواند احتمال آسیب‌دیدگی تایر ناشی از سوراخ شدن، ضربه و ساییدگی را کاهش دهد. تایرهای ناسا می‌توانند با فشار ناشی از خطرات جاده‌ای، مانند چاله‌ها یا خرده‌سنگ‌ها سازگار شوند.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

ناسا در حال تحقیق روی پیشرفتی در فناوری تایر برای اکتشافات فضایی است؛ با پیامدهایی که می‌تواند در نهایت بر تایرهایی که مادر این چاروی زمین از آن‌ها استفاده می‌کنیم، تاثیر بگذارد. این فناوری حول محور تایرهای ناسایی هستند که از آلیاژ حافظه‌دار (SMA) ساخته شده و طراحی آن‌ها به شکل تایرهای فنری در نظر گرفته شده است. دکتر سانتو پادولا، مهندس پژوهشکده مواد در مرکز تحقیقاتی گلن ناسا، اهمیت تایرهای ناسا را این‌گونه توضیح داد: «ما در گلن، یکی از پیشگامان بین‌المللی در به کارگیری دانش و درک چگونگی تغییر ترکیبات آلیاژ، چگونگی تغییر فرآوری مواد و چگونگی مدل‌سازی این سیستم‌ها به گونه‌ای هستیم که بتوانیم رفتارها را کنترل و ثابت کنیم تا در واقع بتوان از آن‌ها در کاربردهای واقعی خارج از جو زمین استفاده کرد.» به گفته ناسا، پادولا همکاری خود را با کالین کریگر، مهندس مکانیک در ناسا، در زمینه این تایرهای مریخ‌نورد آغاز کرده است. کریگر قبلاً تایرهای فنری با استفاده از مواد معمولی را برای آزمایش در سطح ماه و مریخ ساخته بود، اما با چالش‌هایی در زمینه تغییر شکل در طول زمان مواجه شده بود. پادولا پیشنهاد داد از آلیاژ حافظه‌دار نیکل -

کویر 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	تیبیا 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-ساندرو استپ‌وی-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-ساندرو استپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۲۲
	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 X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویترا- BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	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 T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-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 IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک





طراحی زیبای اگزوزهای «لامبورگینی»

«لامبورگینی اونتادور از سالال ۲۰۱۱ تا پایان سال ۲۰۲۲ میلادی روی خط تولید قرار داشت. این سوپراسپرت ساز ایتالیایی در ۲۹ مارس سال ۲۰۲۳ میلادی از جانشین اونتادور یعنی رونلتو رونمایی کرد. سبک طراحی مبتنی بر خطوط شارپ و تند و تیز همچنان در این مدل دیده می شود که با آلمان زبان جدید طراحی لامبورگینی مبتنی بر گرافیک LED های به رقم ۷ شکل چهره بسیار جسورانه و زیبا به این سوپراسپرت بخشیده است. اما طراحی اگزوزهای این خودروهای -پرفورمنسی جزو زیباترین نکات طراحی در رونلتو بوده

است. به این معنا که دو اگزوز دوزنقه‌ای شکل که دارای چهار خروجی گرد هستند، در آن جای گرفته تا چاشنی هیجان را در رونلتو دوچندان کند. حجم پردازی در بخش عقب این سوپراسپرت تازه نفس ایتالیایی به همراه اسپلیترهای منحصر به فرد، نمای بسیار زیبایی به رونلتو بخشیده است. نکته جالب این که اونتادور همواره در فهرست خوش صداترین سوپراسپرت های جهان قرار داشت و این بار نیز رونلتو به کمک اگزوز های تیتانیومی، در زمره خوش صداترین خودروهای جهان قرار گرفته است.

گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با مدیر تامین و انبارهای امداد «ایران خودرو»؛

سامانه جامع «بسپر»؛ گامی برای اعتبار سنجی و شفافیت در خدمات امدادی

سطح خدمات امداد ایران خودرو در محل با اضافه شدن ۷۰۰ قطعه به امداد پلاس ارتقایافت



«در شرایطی که اطمینان و کیفیت خدمات امدادی نقش حیاتی در حفظ سلامت خودرو و امنیت سرنشینان دارد، بهره گیری از امداد خودرو رسمی بیش از هر زمان ضرورت می یابد. امدادهای غیر رسمی، با استفاده از قطعات نامعتبر و اعمال هزینه های غیر شفاف، نه تنها موجب ضرر های مالی، بلکه گاه زمینه ساز آسیب های فنی و حتی تهدید ایمنی خودرو می شوند. انتخاب شبکه های دارای مجوز و استاندارد، راه مطمئن حفظ آرامش و جلوگیری از بروز خسارت های جبران ناپذیر است.

تحولی فزاینده از انتظار در خدمات پس از فروش ایران خودرو

علیرضا حاج تعمیری، مدیر تامین و انبارهای امداد ایران خودرو با اشاره به تجربه امداد نوری و مجموعه اقدامات انجام شده از ابتدای امسال بیان داشت: «به نظر من تغییرات و تحولات اثربخشی در خدمات پس از فروش ایجاد شده است. یکی از مهم ترین دستاوردها، ورود به حوزه خودروهای برقی بود. کاری که تا امروز سابقه نداشت و چندین ایستگاه شارژ را در همین ایام نوروز راه اندازی کردیم. این اقدام با همکاری ایساکو و همکاران امداد صورت پذیرفت و خودروهای برقی حالا مجهز به ایستگاه های مخصوص شده اند.»

وی با اشاره به این که در حوزه خودروهای نیازمند امداد و دچار نقص نیز نمایندگی های مجاز گام های اثربخشی برداشته اند، اضافه کرد: «معتمد تغییرات مدنظر گروه صنعتی ایران خودرو در زمینه خدمات پس از فروش، بسیار سریع تر از انتظار عملیاتی شد؛ چه در مورد خودروهای برقی، چه خودروهای جدید و حتی خودروهایی که به علت تعمیرات در نمایندگی متوقف می شوند. تحول مناسبی اتفاق افتاد اما طبیعتا لازم است این تحولات به صورت مستمر و پایدار ادامه پیدا کند.»

حاج تعمیری در خصوص کیفیت قطعات شبکه امداد ادامه داد: «با توجه به تجربیاتی که در صنعت و عمدتاً حوزه تامین قطعات دارم، اگر شبکه امداد، مشکل از شرکت های وابسته به خودرو و سازندگان، تغییر در کیفیت قطعات رخ نداده و این کیفیت همچنان بر پایه استانداردهای تعریف شده استوار است، عمده مردم معمولاً در جاده ها و اتوبان ها با امداد خودروهای متفرقه مواجه می شوند که قطعات آن ها هیچ تعهد یا تطبیقی با استانداردهای ما ندارد. در مجموعه ما تمام قطعات از ایساکو تامین می شود و با استاندارد خاص وارد شبکه می شود.»

وی افزود: «برای مثال، یک رله باید تست ایتراک را سپری کند و تاییدیه ایساکو داشته باشد تا در ناوگان امداد ما مورد استفاده قرار بگیرد. اما در امداد خودروهای متفرقه، بدون هیچ معیار فنی یا استاندارد، قطعه نصب می شود و طبیعی است که تجربه استفاده از آن نزد مردم خوشایند نباشد و از کیفیت پایین قطعات گلایه کنند. اطمینان می دهم زمانی که امداد وابسته به خودرو و سازان مانند ما، راه خدمت می پردازد، کیفیت قطعات قطعاً بالاتر خواهد بود و استاندارد و سطح یکنواختی از خدمات ارائه می شود که در طول زمان پایدار است و فراز و فرود ندارد.»

ارتقای کیفیت: از تعویض قطعات تا حل ایرادات پیچیده در محل

حاج تعمیری درباره امکان ارائه خدمات بیشتر در محل و کاهش ضرورت مراجعه به نمایندگی ها توضیح داد: «یکی از اهداف پروژه های بلندمدت ما این است که خدمات امدادی در محل انجام شود و نیازی به حمل خودرو به نمایندگی نباشد؛ مگر در مواردی با اشکال پیچیده. بر این اساس، ناوگان امداد ما از سبب قطعات متنوع و گسترده ای بهره مند شده است. به عنوان مثال اکنون سبب امدادگران حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ قطعه دارد؛ اما در خودروهای هوم سرویس و امداد پلاس تا ۷۰۰ قطعه متنوع همراه خودرو اعزام می شود؛ یعنی گستره قطعات و نوع خدمت تقریباً ۲ برابر گذشته شده است.»

مدیر تامین و انبارهای امداد ایران خودرو تاکید کرد: «بر اساس برنامه ریزی انجام شده، خودروهای اعزامی



مشکل از جایی شروع می شود که خودرو فردی در جاده خراب می شود. اضطراب و فشار زمانی آن قدر زیاد است که دیگر دقت و تحقیق جای خود را به سرعت عمل می دهد و بسیاری افراد نخستین شمارای که پیدا کنند یا نخستین امدادگری که ظاهر می شود، را انتخاب می کنند.»

حاج تعمیری افزود: «بنابراین فرد رفتار در جاده دیگر به این فکر نمی کند که این امدادگر وابسته به خودرو ساز است یا خیر؛ قطعات مصرفی اش استاندارد داست یا نه؛ اصلاً چه سابقه صلاحیتی دارد یا می تواند مشکل را به صورت اصولی حل کند یا خیر. بسیاری از مردم اصلاً سوال نمی کنند که آیا این امدادگر مجوز دارد، کارت شناسایی دارد، اصلاً به واسطه چه مرجعی آمده است، یا این که به عنوان مثال سامانه رسمی امداد شماره ۰۹۶۴۴۰ را روی خودرو دارد یا خیر.»

وی با اشاره به تجربیات عینی از تماس های کاربران ادامه داد: «هواردی مشاهده شده که افراد در بزرگراه ها دچار مشکل می شوند و به واسطه عدم بررسی ابتدایی، امدادگر متفرقه خودرو را به آن ها می رساند. حتی پیش می آید که برخی فقط به خاطر حضور یک خودرو که نمادی از امداد دارد، یا چراغ گردان روشن کرده، به او اعتماد می کنند؛ غافل از این که بسیاری از این افراد هیچ ارتباطی با شرکت های خودرو ساز یا خدمات امدادی رسمی ندارند. توصیه ما این است که قبل از هر اقدامی، مردم حتماً از سیستم های اطلاع رسانی رسمی مثل دریافت کد تایید یا تطبیق پلاک خودرو و امدادگر و بررسی پیامک تاییدی که از مرکز امداد ارسال می شود، بهره بگیرند تا مطمئن شوند امدادگر مورد نظر از شبکه رسمی است. در غیر این صورت، احتمال بروز مشکلات جدی از جمله دریافت هزینه های گزاف، تعویض قطعات فیک، آسیب به خودرو و حتی خطرات ایمنی وجود دارد.»

ضرورت نظارت و قانون گذاری برای ساماندهی شبکه امداد

حاج تعمیری بر اهمیت استاندارد بودن خدمات تاکید و بیان کرد: «اگر قرار است خودرویی در جاده خراب شود، شخصی که باید برای تعمیر مراجعه کند قطعاً باید دانش فنی لازم، قطعات استاندارد و تایید شده و مجوزهای لازم را داشته باشد. حضور افراد غیر متخصص یا فاقد مجوز



تنها باعث تشدید مشکل، افزایش هزینه ها، نصب قطعات غیر استاندارد و تحمیل خسارت چندباره به مردم خواهد شد. به تجربه دیده ایم که امدادگران متفرقه معمولاً خودرو را به تعمیرگاه های غیر مجاز می برند و هزینه هایی بغضاً چند برابر دریافت می کنند؛ اما مشکل اصلی همچنان حل نمی شود.»

وی در خصوص بحث نظارت و قانون گذاری پیرامون فعالیت امدادگران متفرقه و ساماندهی شبکه امداد توضیح داد: «تا جایی که در جلسات تخصصی این حوزه مورد بررسی قرار گرفته، گام های اولیه برای هماهنگی با دستگاه های نظارتی مانند دادستانی انجام شده است. شرکت های رسمی همچون امداد خودرو و ایران اقدامات اولیه ای برای ایجاد یک سازوکار فراگیر و سامانه ای یکپارچه «بسپر» انجام داده اند تا تمام امدادگران در این سامانه احراز هویت، ثبت و گواهی نامه دار شوند و تنها از این بستر خدمات قانونی ارائه دهند. هدف این است که همه فعالان این حوزه با هویت مشخص، قابل اعتبار سنجی و پیگیری باشند تا مردم با اطمینان بیشتری از خدمات امدادی بهره ببرند و فعالیت های خارج از قاعده در سطح کشور به حداقل برسد.»

حاج تعمیری در زمینه نرخ گذاری خدمات امدادی نیز بر شفافیت و سازوکار مشخص در شرکت های رسمی تاکید کرد: «امداد خودرو و ایران و تمام نمایندگی های وابسته، هیچگاه مرجع شخصی برای قیمت گذاری قطعات یا اجرت نیستند. کلیه قطعات مصرفی از طریق ایساکو تامین می شود و ایساکو نیز با هماهنگی سازمان حمایت از مصرف کننده، قیمت هر قطعه را تعیین و در سایت رسمی خود اعلام می کند. امدادگران ماه به صورت آنلاین این قیمت ها را در زمان صدور فاکتور مشاهده و عیناً در صورتحساب مشتری درج می کنند.»

وی اضافه کرد: «در مورد اجرت نیز، همه چیز استاندارد و مطابق با بخشنامه های رسمی ایساوست که به شکل سالانه به روزرسانی و ابلاغ می شود. امدادگران با توجه به مدت زمانی که صرف خدمت می کنند، سهم تعیین شده اجرت را مستقیماً از سیستم برداشت کرده و در فاکتور رسمی وارد می کنند.

بنابراین مردم می توانند مطمئن باشند که همه هزینه ها چه قیمت قطعه و چه اجرت، کاملاً استاندارد، شفاف، قابل پیگیری و نظارت است و سیستم به گونه ای طراحی شده که هیچ گونه اعمال سلیقه یا اضافه طلبی در هزینه ها وجود نداشته باشد.»

حاج تعمیری ادامه داد: «اطمینان و آرامش مردم زمانی تامین می شود که بدانند با شبکه ای شفاف و مجاز ارتباط دارند. این فرآیند سبب می شود هم هزینه متعارف باشد، هم کیفیت قطعه تضمین شود و هم امکان پیگیری بعدی وجود داشته باشد. تجربه چندین ساله ما نشان داده است استفاده از خدمات امداد رسمی وابسته به خودرو ساز، مهم ترین راه جلوگیری از بروز ضرر های مالی و فنی بیشتر برای مشتریان است.»

آموزش مستمر؛ رمز دانش افزایی امدادگران در عصر فناوری

مدیر تامین و انبارهای امداد ایران خودرو در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» درباره آموزش و سطح تخصص امدادگران توضیح داد: «تمام امدادگران ما پیش از شروع همکاری باید یک آزمون ورودی تخصصی را پشت سر بگذارند تا میزان مهارت فنی آن ها سنجیده شود. پس از قبولی و ورود به شبکه نیز در طول سال به طور مداوم دوره های آموزشی متعددی را طی کرده و پشت سر می گذارند؛ شاید سالانه حدود ۴۰ تا ۵۰ کلاس که برخی حضوری و برخی به صورت آنلاین برگزار می شود.» وی افزود: «یک واحد آموزش اختصاصی با همکاری واحد آموزش ایساکو به صورت مستمر برنامه های آموزشی را برای امدادگران اجرا می کند؛ به ویژه هر زمان که مدل جدیدی از خودرو مانند خودروهای بستیون، ریرا یا هونگ چی وارد بازار شود، کلاس آموزشی مرتبط با خرابی های هادر فصل گرما گفت: «در میان خودروهایی که در ایران معمولاً مورد استفاده قرار می گیرند، نخستین آسیب ها معمولاً مربوط به قطعاتی مثل تسمه و دینام است؛ خصوصاً خودروهای باموتور گرم که در تابستان فشار بیشتری را تحمل می کنند. همیشه توصیه ما این است که پیش از فصل تابستان، سرویس دوره ای انجام شود. حتی امکان بهره گیری از سرویس در محل فراهم است تا خودرو برای گرما آماده شود. البته همچنان معتقدم کیفیت محصولات ایران خودرو و از بسیاری از خودروهای بازار ایران بالاتر است.»



افتتاح ۲ جایگاه سوخت کوچک مقیاس تا پایان بهار



همشهری آنلاین: نشست بررسی موضوعات مرتبط با ساخت و توسعه جایگاه‌های سوخت کوچک مقیاس با حضور مدیر عامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران و جمعی از مدیران بخش خصوصی فعال در حوزه فرآورده‌های نفتی برگزار شد. مجتبی‌القوامی‌پناه، مدیر عامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران با اشاره به آمار مصرف سوخت در شهر تهران اظهار کرد: «متوسط فروش نازل‌های بنزین در سطح شهر ۵ هزار لیتر در روز است که این عدد نشان‌دهنده صرف زمان قابل توجهی از سوی شهروندان تهرانی

برای دسترسی به جایگاه‌های سوخت و تامین بنزین مورد نیاز است.» وی افزود: «شهرداری تهران با هدف کاهش این شاخص و در نتیجه صرفه‌جویی در انرژی، کاهش ترافیک و افزایش رفاه شهروندان، توسعه جایگاه‌های سوخت تک‌سکو را در دستور کار خود قرار داده است.» مدیر عامل شرکت ساماندهی ادامه گفت: «سال گذشته با افتتاح ۳ جایگاه جدید، تعداد جایگاه‌های سوخت تک‌سکو در اختیار شهرداری تهران به ۶ جایگاه رسید. طبق برنامه‌ریزی‌ها، تا پایان فصل بهار ۲ جایگاه دیگر نیز به بهره‌برداری خواهد رسید.»

خبر

News

بهره‌برداری از ۱۵ کیلومتر باند شرقی منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال تا شهریور



ایلنا: فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی با اشاره به بازدید خود از آزادراه تهران-شمال و روند پیشرفت ساخت مناطق باقیمانده از این آپروژه آزادراهی اظهار کرد: «خوشبختانه روند پیشرفت آزادراه تهران-شمال به‌عنوان یکی از پروژه‌های ملی از سرعت قابل قبولی برخوردار است.» وی افزود: «یکی از نکات افتخارآمیز و مثال‌زدنی در پروژه آزادراه تهران-شمال، دانش مهندسی و فناوری‌های ساخت پل، تونل و ابنیه فنی است که از صفر تا ۱۰۰ توسط مهندسان جوان ایرانی رقم خورده است. وزیر راه و شهرسازی از قابلیت افتتاح و بهره‌برداری ۱۵ کیلومتر از باند شرقی منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال تا شهریورماه امسال خبر داد و گفت: «افتتاح این میزان از آزادراه، منجر به رفع بخشی از

گلوگاه‌های این مسیر آزادراهی و تسهیل تردد می‌شود.» صادق با بیان این‌که در ایام نوروز بیش از ۳۷ هزار تردد در آزادراه تهران-شمال ثبت شد، گفت: «با زیر بار رفتن هر قطعه از آزادراه تهران-شمال به‌تسهیل ترافیک کمک می‌شود.» وی با اشاره به ساخت و توسعه منطقه ۳ آزادراه تهران-شمال بیان کرد: «پس از هماهنگی‌هایی که قرار است با سازمان حفاظت محیط‌زیست انجام شود، به‌زودی عملیات اجرایی منطقه ۳ آزادراه تهران-شمال نیز آغاز خواهد شد.» وزیر راه و شهرسازی با اشاره به موقعیت ویژه و توپوگرافی آزادراه تهران-شمال در مسیر ساخت و توسعه تأکید کرد: «باید واریانت‌های موجود در مسیر با هدف وارد شدن کمترین میزان آسیب به محیط‌زیست بررسی شود.» صادق با اشاره به

پیگیری‌های انجام‌شده برای تامین منابع مورد نیاز تکمیل آزادراه تهران-شمال گفت: «در سطح بالاتر شخص معاون اول رئیس‌جمهوری این مسأله را پیگیری می‌کند و جلسات مشترکی هم با بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی برای دستیابی به راهکار تامین منابع مالی تشکیل داده‌ایم.» وی تصریح کرد: «منابع مالی مورد نیاز ساخت و توسعه آزادراه تهران-شمال از محل بودجه عمرانی و اعتبارات امکان‌پذیر نیست. اگرچه با توجه به توان فنی و بضاعت پیمانکاران پروژه با مشکلات فنی و پشتیبانی مواجه نیستیم.» وزیر راه‌وشهرسازی در پایان خاطر نشان کرد: «این بازدیدها با هدف پیگیری طرح‌ها و بررسی پروژه‌های نیمه‌تمام و تسریع در پروژه‌های زیربنایی در دولت چهاردهم انجام شده است.»

می‌گویند. با این‌که سهم آن‌ها از جرایم رانندگی بر اساس قانون بسیار بالا و مشخص است، اما در عمل، منابع لازم برای ایمن‌سازی جاده‌ها به‌طور کامل تخصیص نمی‌یابد. اصلاح قوس‌های خطرناک، نصب علائم هشداردهنده، احداث گاردریل و پل‌های اضطراری، مواردی است که همچنان در بسیاری از جاده‌های کشور به‌دلیل نبود بودجه به‌تعویق افتاده است. حوادث رانندگی در کشور یکی از پرتلفات‌ترین سوانح غیرطبیعی است و سالانه هزاران نفر به دلیل تصادفات جان خود را از دست می‌دهند. در چنین شرایطی، لازم است درآمد حاصل از جرایم رانندگی به‌طور کامل به نهادهای مرتبط با ایمنی راه‌ها تخصیص یابد.

میزان جریمه تخلفات رانندگی همچنان پایین است

سردار احمد رضا رادان، فرمانده انتظامی کشور، اسفندماه ۱۴۰۳ در نشست فرماندهان انتظامی با رئیس‌جمهور، میزان جریمه تخلفات رانندگی در ایران را از همه کشورهای جهان پایین‌تر عنوان کرد. این نخستین‌بار نیست که پلیس از نرخ پایین جرایم تخلف رانندگی انتقاد و تغییر آن را مطالبه می‌کند. پیش از تیر پارسال که شاهد اصلاح نرخ تخلفات رانندگی بودیم نیز پلیس بارها خواستار تغییر در میزان جرایم شد. این مطالبه سبب شده هیات دولت سال گذشته با افزایش حدود ۵ برابری برخی از جرایم حادثه‌ساز رانندگی موافقت و آن را اعمال کند. با وجود این‌که پلیس راهور فراجادر ماه نخست اجرای نرخ جدید جرایم رانندگی، از کاهش ۱۹ درصدی تخلفات خبر داد، اما به سرعت شرایط به وضعیت قبل بازگشت و گزارش پلیس نشان داد افزایش نرخ جریمه چندان سبب کاهش تصادفات نشد. در ادامه، فرمانده کل انتظامی در پاسخ به سسوالی مبنی بر این‌که آیا لازم است بار دیگر نرخ جرایم رانندگی اصلاح شده و افزایش یابد، گفت: «کاهش تصادف و حفاظت از جان مردم اولویت پلیس است و به هیچ وجه در مراقبت از امنیت و جان مردم کوتاه نخواهیم آمد.» سردار احمد رضا رادان تأکید کرد: «باید هزینه تخلف به‌خصوص تخلفات حادثه‌ساز را برای متخلف بالا ببریم تا حتی اراده و انگیزه تخلف از کسانی که با جان مردم می‌خواهند بازی کنند، گرفته شود.» مقام ارشد انتظامی کشور با بیان این‌که یکی از راهکارهای افزایش هزینه تخلف، اصلاح و افزایش میزان جرایم است، گفت: «در طرحی که خدمت تصمیم‌گیران خواهیم برد، تمامی جوانب از جمله بازدارندگی جرایم را در نظر می‌گیریم.» بنابر اظهارات فرمانده کل انتظامی، دور از انتظار نیست در آینده نه چندان دور بار دیگر شاهد تغییر و افزایش مبالغ جریمه تخلفات رانندگی باشیم.



اختصاص یابد.

تجهیز بیشتر پلیس به ابزارهای کنترل هوشمند

رئیس پلیس راهور فراجادر بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به آمار تخلفات گفت: «تجاوز از سرعت مجاز تا ۱۰ کیلومتر با ۹ میلیون و ۱۸۵ هزار و ۵۳۸ مورد، بیشترین تخلف رانندگی در نوروز امسال بود. در کنار آن، تخلفات کمر بند ایمنی، استفاده از موبایل، سبقت غیرمجاز و نداشتن معاینه‌فنی نیز بسیار بالا بود. این آمار زنگ خطر جدی برای لزوم فرهنگ‌سازی و همچنین تجهیز بیشتر پلیس به ابزارهای کنترل هوشمند است. وی با بیان این‌که بخش زیادی از دوربین‌های ثبت تخلف در کشور غیرفعال یا فرسوده‌اند، گفت: «اگر سهم قانونی ماز جرایم پرداخت شود، می‌توانیم با کمک بخش خصوصی این دوربین‌ها را تعمیر یا نوسازی کنیم.» از سوی دیگر، وزارت راه و سازمان راهداری نیز سال‌هاست که از نبود بودجه کافی برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز سخن

حتی تا یک سال یا بیشتر پرداخت نکند؛ بنابراین، واریز مبالغ به‌خانه در همان لحظه صدور جریمه انجام نمی‌شود و پیش‌بینی بودجه از محل جرایم باید با دقت بیشتری صورت گیرد. بر اساس ماده ۲۳ قانون مذکور ۶۰ درصد از کل وجوه حاصله به وزارت راه (در جاده‌ها) و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها (در شهرها و روستاها) برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز، استانداردسازی تجهیزات ایمنی راه‌ها، احداث پل‌های عابر پیاده، توقفگاه‌ها و... اختصاص می‌یابد. همچنین ۱۵ درصد به پلیس راهور برای خرید تجهیزات و خودروها، اجرای طرح‌های ترافیکی، آموزش و فرهنگ‌سازی و مدیریت عبور و مرور و ۲۰ درصد به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی (بیمه شخص ثالث) و ۵ درصد دیگر به پلیس برای تبلیغات فرهنگی در زمینه رانندگی ایمن اختصاص پیدا می‌کند. بر این اساس، از مبلغ تقریبی ۲ هزار و ۷۶۲ میلیارد تومانی که صرفاً در نوروز ۱۴۰۴ جریمه صادر شده، حدود ۴۱۴ میلیارد تومان باید به پلیس راهور و حدود یک هزار و ۶۵۷ میلیارد تومان به وزارت راه و شهرداری‌ها

علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

با پایان طرح نوروزی ۱۴۰۴ پلیس راهور، افزایش ۲۰ درصدی جریمه‌ها که از ۲۵ اسفند آغاز شده بود، از ۲۰ فروردین به حالت عادی بازگشت. جمع کل مبالغ جریمه‌های صادر شده در نوروز ۱۴۰۴ بالغ بر ۲ هزار و ۷۶۲ میلیارد تومان برآورد شده است؛ مبلغی که طبق قانون بعد از واریز به خزانه دولت، باید در مسیر بهبود ایمنی راه‌ها، تامین تجهیزات پلیس و ارتقای فرهنگ رانندگی هزینه شود.

ثبت بیش از ۱۷ میلیون تخلف در طرح نوروزی

سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراچاپندی پیش اظهار کرد: «با پایان طرح نوروزی ۱۴۰۴، افزایش نرخ جریمه‌ها به‌حالت عادی بازگشت.» در طول اجرای طرح نوروزی، در مجموع ۱۷ میلیون و ۷۹۲ هزار و ۲۸۵ مورد تخلف رانندگی در جاده‌های کشور ثبت شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، افزایشی معادل ۵ میلیون و ۸۳۸ هزار و ۱۶۲ مورد را نشان می‌دهد. براساس محاسبات، مجموع جریمه‌های صادرشده در ایام نوروز ۱۴۰۴ برای تخلفات پرتکرار رانندگی، رقمی در حدود ۲ هزار و ۷۶۲ میلیارد تومان بوده است. طبق ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تمام مبالغ جریمه‌های رانندگی در سراسر کشور، به‌حساب درآمد عمومی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود. در ادامه، این وجوه باید براساس قانون، به سه نهاد اصلی شامل پلیس راهور، وزارت راه، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تخصیص یابد تا در راستای کاهش تصادفات و افزایش ایمنی به کار گرفته شود. اما نکته‌ای که در اجرای این قانون کمتر مورد توجه قرار گرفته، فاصله زمانی بین صدور جریمه و وصول آن است. یک راننده ممکن است جریمه نوروزی خود را

خبر

News

آغاز مرحله دوم ثبت‌نام تسهیلات تعمیرات تاکسی‌های تهران



ایسنا: شادی مالکی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از آغاز مرحله دوم ثبت‌نام از تاکسیرانان واجد شرایط برای دریافت تسهیلات تعمیرات و بهسازی خودرو خبر داد و اظهار کرد: «به‌منظور حمایت از رانندگان تاکسی، ارتقای سطح خدمات‌رسانی و بهینه‌سازی وضعیت فنی ناوگان تاکسیرانی در مرحله نخست این طرح تعداد ۲ هزار و ۲۵۴ تاکسیران اقدام به ثبت‌نام کرده‌اند که از این میان ۵۵۸ نفر پیش‌تر جهت بهره‌مندی از این تسهیلات به بانک مربوطه معرفی شدند تا بتوانند تسهیلات تعمیر خودرو را دریافت کنند.» وی افزود: «پس از بررسی و تأیید اعتبار توسط بانک مربوطه، رانندگان واجد شرایط به تعمیرگاه‌های مجاز طرف قرارداد معرفی و خودرو آنان مورد بررسی و برآورد هزینه قرار می‌گیرد. در ادامه، مبلغ تسهیلات براساس هزینه تعمیرات انجام‌شده، مستقیماً به‌حساب تعمیرگاه واریز می‌شود.» مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران



گفت: «این تسهیلات به‌صورت قرض الحسنه، بدون بهره و با بازپرداخت ۳۶ ماهه است. تاکسیرانانی که شرایط نوسازی خودرو تاکسی را ندارند و سن خودرو آنان کمتر از ۱۲ سال است، با بهره‌مندی از این تسهیلات می‌توانند نسبت به بهسازی خودرو تاکسی خود اقدام کنند.» وی اعلام کرد: «دومین مرحله ثبت‌نام تاکسیرانان به‌منظور بهره‌مندی از تسهیلات مربوطه از ابتدای اردیبهشت‌ماه سال جاری آغاز و اعطای تسهیلات از ابتدای خردادماه آغاز می‌شود.»



به کارگیری ناوگان اتوبوس ایران برای جابه‌جایی زوار اربعین در آن سوی مرز

عراق، موضوع استقرار نیروهای عراقی در عمود ۶۶۲ در مسیر نجف و هماهنگی لازم با آن‌ها نیز بررسی شد که نقش مهمی در روان‌سازی تردد خواهد داشت.» وی با اشاره به اقدامات پشتیبانی مورد نیاز گفت: «در این جلسه همچنین مقرر شد برای تسهیل ترانزیت بر خود اقلام ضروری مورد نیاز قرارگاه‌ها به‌خاک عراق، هماهنگی‌های لازم با ستاد بازسازی عتبات عالیات و گمرکات کشور صورت پذیرد تا فرایند ارسال این اقلام تسریع شود.»



ایلنا: مرتضی ضامنی، مسئول قرارگاه حمل‌ونقل مرزی اربعین کشور در نشست با مسئولان مرزی شلمچه و چذابه از سمت ایران و همچنین مسئولان مرزهای زر‌باطیه و منذریه از خاک عراق با اشاره به بررسی مشکلات و موانع حمل‌ونقل زوار در ایام اربعین سال ۱۴۰۳ افزود: «در این جلسه، چالش‌های اصلی که در سال گذشته با آن‌ها مواجه بودیم، به‌دقت مورد آسیب‌شناسی قرار گرفت تا با برنامه‌ریزی مناسب، از تکرار آن‌ها در اربعین آینده جلوگیری شود.» وی ادامه داد: «یکی از مباحث محوری این نشست، برنامه‌ریزی برای حمل‌ونقل زوار حسینی در داخل خاک عراق بود. در این راستا، موضوع استفاده بهینه از ناوگان اتوبوس جمهوری اسلامی ایران برای جابه‌جایی زوار در آن سوی مرز و همچنین تعیین تعداد ناوگان مورد نیاز برای استقرار در خاک عراق به‌طور جدی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.» ضامنی ادامه داد: «برای افزایش نظم و سرعت در جابه‌جایی زوار در خاک



Autoworld.ir

چهارشنبه ۳ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۱۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - 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

بیلبورد
Billboardپیش بینی کارشناسان
از آینده خودروهای برقی

با توجه به این که مطابق با بررسی های به عمل آمده، تردد خودروهای سبک و سنگین مجهز به پیشرانهای احتراق داخلی در نقاط مختلف جهان از جمله عوامل اصلی بالا رفتن دمای کره زمین و افزایش گازهای گلخانه ای به شمار می رود، از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد شاهد استفاده روزافزون از انرژی های نوین و تجدیدپذیر در صنعت خودرو هستیم. بر این اساس خودروسازان مطرح جهان در سبب محصول خود به مدل های هیبرید، پلاگین -

هیبرید و تمام برقی روی آورده اند و تمرکز آن ها بر طراحی و تولید این مدل خودروها سیر روزافزون دارد. رونمایی اخیر کمپانی مرسدس بنز از ویژن وی کانسپت و کمپانی فولکس واگن از سه کانسپت جدید این خودروساز نیز از تلاش بی وقفه این خودروسازان در این راستا خبر می دهد. در واقع معرفی این کانسپت ها، از الکتریکی شدن هرچه بیشتر صنعت خودرو در آینده خبر می دهد. اما آن چه در این میان قابل توجه است، طراحی فانتزی و نه چندان جالب مدل های برقی است. در همین راستا جلوپنجره خودروها مدام عریض می شود و در نمای عقب نیز چراغ ها حالت سرتاسری به خود گرفته اند. اگر چه این المان های طراحی مدرن و نوآورانه محسوب می شود، اما پاسخگوی نیاز آن دسته از مخاطبان بازار خودرو نیست که به دنبال طرح های خاص و مهیج هستند. بنابراین می توان نتیجه گرفت که به رغم نقاط قوت برقی ها، اما طراحی اکثر این مدل خودروها چنگی به دل نمی زند و همین مساله به خودی خود سبب عدم استقبال از مدل های هیبرید و برقی در بازارهای جهانی می شود.

حرف آخر

Fast Word

امید محمدی

روزنامه نگار



ام جی؛ خودرویی در قلب مردم، حتی بدون مالکیت

با وجود گرانی خودرو در مصر، ام جی با کمپینی خلاقانه از سوی یک شرکت تبلیغاتی، نشان داد که محبوبیتش فراتر از مالکیت است. مردم مشخصات و ویژگی های محصولات ام جی را چنان می دانند که گویی فروشنده آن هستند. این خودروها تبدیل به بخشی از فرهنگ عمومی شده اند؛ شناخته شده و دوست داشتنی؛ حتی اگر در تملک کسی نباشند.

نکته آموزشی

باتوجه به ورود به فصل گرم سال، ضروری است مالکان خودروهای دارای گیربکس اتوماتیک به این نکته توجه داشته باشند که رانندگی هیجانی با این مدل خودروها، عمر مفید قطعات آن ها را به ویژه قطعات مرتبط با گیربکس خودرو تا حد زیادی کاهش می دهد. به بیان ساده تر در فصل گرم سال بهتر است در ترافیک های شهری

استفاده صحیح از
گیربکس اتوماتیک

حالت دستی استفاده شود. البته این نکته فراموش نشود که بهره گرفتن از حالت دستی گیربکس در سربالایی، کم تر از ۲ دقیقه باشد؛ زیرا در غیر این صورت، دمای کاری گیربکس تا حد زیادی افزایش می یابد. بنابراین بهتر است در هر شرایط توقف بالاتر از ۲ دقیقه، دسته دنده خودرو اتوماتیک روی حالت P یا پارک قرار گیرد.

که نیاز به توقف بسیار است، وضعیت گیربکس اتوماتیک روی حالت P یا پارک قرار گیرد. زیرا در این حالت هر زگردي در چرخ دنده های گیربکس وجود ندارد و منجر به افزایش دمای کاری آن و در نهایت مستهلک شدن این سیستم نخواهد شد. همچنین بهتر است در زمان حرکت در سربالایی در ترافیک سنگین نیز از



فونیکس



جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOVNIX.COM

fownix.nev