



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
بازار خودرو در لبه رکود؛ خریدار نیست، قیمت هم نمی‌ریزد!
۳ صفحه



هجوم چینی‌ها به بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان به بالا
۱۰ صفحه



استارت
Start

نهاد علی‌بیگزاده

روزنامه‌نگار

خصوصی‌سازی خودروسازان؛ نجات صنعت یا تکرار یک سناریو؟
تجربه خصوصی‌سازی در اقتصاد ایران، بیشتر از آن‌که یادآور اصلاح ساختار و ارتقای بهره‌وری باشد، با واگذاری‌های غیرشفاف...
۲ صفحه

تیترهای امروز
Titles

عضو اتحادیه حمل‌ونقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه‌گذاری نادرست؛ چالش اصلی تعاونی‌های حمل‌ونقل اتوبوسرانی
۲ صفحه

حذف ایده‌های «فراری» از سوپر اسپرت‌ساز بریتانیایی
۶ صفحه

آزادسازی قیمت وارداتی‌ها یا عرضه آن‌ها از طریق قرعه‌کشی؟
۱۰ صفحه

تحول آرام اما ملموس در ایمنی و فناوری خودروهای سنگین ساخت داخل
۹ صفحه

مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی بورس کالا در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

امکان خرید خودرو بدون پرداخت کامل وجه

بورس کالای ایران با راه‌اندازی گواهی سپرده خودرو، در حال ایجاد مسیری نوین برای مشارکت سرمایه‌گذاران در بازار خودرو کشور است. با پذیرش رسمی انبار شرکت کرمان موتور...
۵ صفحه

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو مطرح کرد

مزارع خورشیدی؛ پایانی بر تاریکی تولید و تورم خاموشی‌های مکرر کاهش تولید قطعات، افزایش ضایعات و فشار مالی را به صنعت خودرو تحمیل...
۱۴ صفحه

مشاهده و ثبت سفرهای تاکسی‌ها به وسیله سیستم AVL

۵ هزار مسافر بر شخصی غیرمجاز در تهران جریمه شدند
۱۵ صفحه

قیمت ری را در بازار آزاد به بیش از یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید

انتظار و بلا تکلیفی برای واردات خودرو

با گذشت بیش از یک‌ماه و نیم از آغاز سال ۱۴۰۴، واردات خودرو همچنان در ابهام و سردرگمی قرار دارد...
۷ صفحه

عکس: روزنامه دنیای خودرو

«آفتاب خودرو» سامورایی‌های باکیفیت را به دست مشتریان رساند

سر آمدن انتظار خریداران «۳» و «CX-30»
۸ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

نهایت سدان‌های هیبریدی در «جیلی»



«کمپانی چینی جیلی به تازگی فروش اولیه سدان پلاگین-هیبریدی جدید خود به نام جیلی گلکسی استار شاین EMA را با قیمت پایه ۱۳۹۰ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۱۹ هزار دلار) در چین آغاز کرده است. این خودرو در ۵ تیپ عرضه می‌شود و عرضه رسمی آن در اواخر اردیبهشت‌ماه انجام خواهد شد. این خودرو در کنار تر کیب قدرت، طراحی لوکس و فناوری پیشرفته در قالب یک سدان هیبریدی به سیستم پیشرفته کمکی راننده جیلی به نام G-Pilot (چیان‌لی هاوهان) مجهز شده که با استفاده از لیدار سقفی، ۵ رادار میلی‌متری و ۱۰ دوربین، رانندگی نیمه‌خودران را در جاده و شهر

ممکن می‌سازد. نسخه IH9 این سیستم توانایی پارک خودکار در بیش از ۳۰۰ سناریو و پیمایش شهری و بین‌شهری را دارد. جیلی گلکسی استار شاین ۸ با ظاهری مدرن، امکاناتی در حد خودروهای لوکس، پیشرفته هیبریدی پیشرفته و قیمت اقتصادی، می‌تواند تهدیدی جدی برای خودروهای وارداتی مانند تویوتا کمری هیبرید، هیوندای سوناتا هیبرید یا حتی خودروهای مثل بی‌وای دی Qin Plus DM-i باشد. اگر این خودرو به ایران وارد شود (یا در آینده مونتاژ شود)، می‌تواند در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان، بازار سدان‌های خانوادگی با امکانات لوکس را متحول کند.

عضو اتحادیه حمل‌ونقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بخش نخست

بیمه‌گذاری نادرست؛ چالش اصلی تعاونی‌های حمل‌ونقل اتوبوسرانی



مه‌ری در خوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«در دنیای امروز، بیمه به‌عنوان یکی از ارکان اساسی هر صنعتی شناخته می‌شود و حمل‌ونقل عمومی نیز از این قاعده مستثنی نیست.

یکی از بخش‌های حساس و حیاتی این صنعت، ناوگان اتوبوسرانی است که به‌دلیل شرایط جوی، خطرات جاده‌ای و فرسودگی فنی، همواره با چالش‌های جدی مواجه است. بیمه نه تنها به‌عنوان یک پوشش مالی در مواقع اضطراری، بلکه به‌عنوان ابزاری برای حفظ سلامت اقتصادی و ارتقای کیفیت خدمات مطرح می‌شود. اما در حالی که بیمه‌های موجود برای این بخش از صنعت حمل‌ونقل در ایران، بسیاری از نیازهای واقعی ناوگان‌ها را برآورده نمی‌کنند، مشکلات عدیده‌ای از جمله هزینه‌های سنگین و ناکارآمدی پوشش‌ها بر دوش تعاونی‌های اتوبوسرانی قرار گرفته است. رحیم سلیمانی، عضو اتحادیه حمل‌ونقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این مشکلات و پیشنهادات برای اصلاح وضعیت بیمه در صنعت حمل‌ونقل عمومی پرداخته است.

سلیمانی ابتدا به‌نقش حیاتی بیمه در صنعت حمل‌ونقل عمومی اشاره کرد و توضیح داد: «این صنعت به‌ویژه در بخش اتوبوسرانی، با چالش‌های زیادی مواجه بوده که نیازمند توجه ویژه به‌مسائل بیمه‌ای است. در شرایطی که ناوگان اتوبوسرانی با ریسک‌های بالا و مسیرهای پرخطر روبه‌رو است، بیمه نه تنها به‌عنوان ابزاری برای

جبران خسارات عمل می‌کند، بلکه یک عامل حیاتی برای حفظ سلامت اقتصادی و مالی تعاونی‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل در این حوزه به‌شمار می‌رود.» وی ادامه داد: «در شهرهایی مانند کرمان که بخش قابل توجهی از ناوگان اتوبوسرانی فرسوده است، اهمیت داشتن یک بیمه جامع و کارآمد دوچندان می‌شود. بسیاری از اتوبوس‌های ما در شرایطی فعالیت می‌کنند که علاوه بر تهدیدات طبیعی و جوی، فرسودگی فنی نیز به‌مشکلات بیشتری می‌افزاید، بنابراین باید پوشش بیمه‌ای متناسب با این شرایط خاص فراهم شود.»

سلیمانی با تأکید بر هزینه‌های سنگین بیمه برای ناوگان‌های فرسوده اظهار داشت: «این معضل نه تنها برای تعاونی‌ها فشار مالی زیادی ایجاد می‌کند، بلکه در بسیاری از مواقع موجب کاهش کیفیت خدمات نیز می‌شود. اتوبوس‌هایی که در مسیرهای بین‌شهری فعالیت می‌کنند، روزانه با خطراتی نظیر تصادف، نقص فنی، شرایط جوی نامساعد و سایر خطرات روبه‌رو هستند. اگر بیمه‌نامه‌ای جامع و کاربردی برای پوشش همه این ریسک‌ها وجود نداشته باشد، حتی یک حادثه کوچک می‌تواند باعث شود که یک تعاونی به ورشکستگی کشیده شود.»

سلیمانی به‌مشکلات ناشی از بالا بودن هزینه‌های بیمه اشاره کرد و گفت: «یکی از بزرگ‌ترین مشکلات ما در حال حاضر، بالا بودن نرخ بیمه برای اتوبوس‌های فرسوده است. شرکت‌های بیمه معمولاً بدون توجه به‌شرایط خاص تعاونی‌ها، نرخ‌هایی تعیین می‌کنند که برای بسیاری از این تعاونی‌ها به‌ویژه در مناطق غیرمتمرکز و کوچک، پرداخت آن غیرممکن است.» وی گفت: «بسیاری از بیمه‌نامه‌ها به‌ویژه در مواقع بروز حادثه، پوشش محدودی دارند، به‌طور مثال، اگر خرابی فنی در مسیر طولانی پیش آید یا بخشی از بدنه اتوبوس آسیب ببیند، در بسیاری از موارد بیمه خسارتی پرداخت نمی‌کند و یا فرآیند دریافت خسارت بسیار پیچیده و زمان‌بر است. این مشکلات نه تنها موجب افزایش فشارهای مالی بر دوش تعاونی‌ها می‌شود، بلکه کاهش اعتماد به سیستم بیمه‌گذاری موجود را به‌همراه خواهد داشت.»

خصوصی‌سازی خودروسازان؛

نجات صنعت یا تکرار یک سناریو؟

تأمین‌کنندگان و انتقادات جدی درباره کیفیت محصولاتش روبه‌رو است. اگر در چنین وضعیتی، مالکیت سایپا به دست کسانی سپرده شود که صرفاً به منابع مالی یا روابط خاص متکی هستند، نه برنامه‌ای برای اصلاح دارند و نه پاسخ‌گو هستند، نه تنها گرهی گشوده نمی‌شود، بلکه احتمال فرو رفتن در بحران‌های عمیق‌تر نیز بالا خواهد رفت. خصوصی‌سازی واقعی مستلزم واگذاری به سرمایه‌گذاری است که هم توان مالی کافی دارند و هم از تجربه و رویکرد حرفه‌ای در مدیریت صنعتی برخوردارند.

چنین سرمایه‌گذاری باید برنامه عملی برای اصلاح ساختار، ارتقای بهره‌وری و بازگرداندن اعتماد به برند سایپا ارائه دهند. صرف داشتن پول یا پشتوانه سیاسی، نباید جواز ورود به ساختار مالکیتی بنگاهی با این سطح از اهمیت تلقی شود.

هر بار که در این کشور بنگاهی بدون رعایت اهلیت حرفه‌ای و مدیریتی واگذار شده، نه تنها آن بنگاه آسیب دیده، بلکه اعتماد عمومی به کلیت سیاست‌گذاری اقتصادی نیز ضربه خورده است.

امروز جامعه از خصوصی‌سازی نه کاهش دخالت دولت به هر قیمت، بلکه شفافیت، رقابت‌پذیری، کیفیت بهتر و پاسخ‌گویی می‌خواهد. واگذاری سایپا اگر به‌مسیری محفلی بفتد، نه تنها به‌هدف اصلاح ساختار نخواهد رسید، بلکه یک فرصت مهم را به تهدید بدل خواهد کرد. ضروری است کل فرآیند واگذاری در معرض دید عموم و تحت‌نظارت دقیق نهادهای قانونی باشد. حتی می‌توان سازوکارهای مشارکت عمومی، مثل انتشار گزارش‌های مرحله‌ای واگذاری یا ایجاد سامانه ارزیابی اهلیت خریداران را در نظر گرفت. تنها در این صورت است که می‌توان به اصلاح صنعت خودرو امیدوار بود و از تجربه‌های تلخ گذشته فاصله گرفت.

تجربه

خصوصی‌سازی در اقتصاد ایران، بیشتر از آن که یس‌ادآور اصلاح ساختار و ارتقای بهره‌وری باشد، با واگذاری‌های غیرشفاف و بحران‌های پیاپی گره خورده است. حالا و پس از انتقال بلوک مدیریتی

ایران خودرو، نوبت سایپا رسیده تا وارد این مسیر شود؛ مسیری که اگر درست طراحی و اجرا نشود، ممکن است نه تنها باری از دوش دولت بردارد، بلکه خود بار تازه‌ای بر دوش صنعت خودرو و اقتصاد کشور شود.

آن‌چه امروز در پرونده واگذاری سایپا در کانون توجه قرار دارد، صرفاً خود واگذاری نیست؛ بلکه چگونگی انجام آن است. خصوصی‌سازی اگر به‌معنای انتقال مالکیت به افراد یا گروه‌هایی با نفوذ غیرشفاف و پیشینه اقتصادی مبهم باشد، عملاً همان الگویی را دنبال خواهد کرد که در بسیاری از بنگاه‌های اقتصادی واگذار شده، به بحران نقدینگی، تعدیل نیرو، افت کیفیت یا حتی توقف تولید منجر شده است.

گزارش‌هایی که از تحرک برخی چهره‌های مساله‌دار برای ورود به فرآیند خرید سهام مدیریتی سایپا منتشر شده، نشان می‌دهد همچنان خطر تکرار اشتباهات گذشته در کمین است.

سایپا تنها یک بنگاه تولیدی نیست. هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم در زنجیره تأمین قطعات، شبکه خدمات پس از فروش و صنایع وابسته با سرنوشته این خودروساز گره خورده‌اند. این شرکت اکنون با زیان انباشته، بدهی سنگین به



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه نگار

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی



بالا ترین سطح مسابقات سرعت، وارد رقابت با بزرگان شود. کیمی آنتونلی، تازه وارد F1، برای جایگزینی لوئیس همپتون در تیم مرسدس انتخاب شد. با وجود کم تجربگی، این جوان ۱۸ ساله در هر سه جایزه بزرگ امسال که شرکت داشته، امتیاز کسب کرده که برای یک تازه کار، به ویژه در تیم سطح اول، دستاوردی قابل توجه محسوب می شود. در سمت دیگر مسابقات فرمول یک ۲۰۲۵، تیم ردبول ریسینگ به دلیل عملکرد ضعیف لیام لاسون، راننده تازه کار خود را تنها پس از دو مسابقه اخراج و او را با یوکی سونودا جایگزین کرد. حالا رقیب آلمانی ردبول، با تقدیم یک مرسدس AMG GT 63 S کویه به آنتونلی، از او قدر دانی کرده است.

کیمی آنتونلی راننده فرمول یک، به دلیل سن پایین، اجازه ندارد با مرسدسی که هد به گرفته رانندگی کند. مرسدس بنز به راننده جوان و تازه وارد خود، AMG GT 63 S کویه با تزئینات و تجهیزات سفارشی هدیه داده است. این مدل با نگاهی به مسابقات فرمول یک طراحی شده و به زودی برای فروش عمومی نیز عرضه می شود. آندره کیمی آنتونلی متولد ۲۰۰۶ ایتالیا است. او هم اکنون در سن ۱۸ سالگی، برای تیم فرمول یک مرسدس، رانندگی می کند. کیمی آنتونلی مشابه بسیاری دیگر از رانندگان جوان و آینده دار دنیا، خانواده ای ثروتمند دارد و توسط پدرش که راننده حرفه ای محسوب می شود تعلیم دیده تا حالا در



بنز اختصاصی
برای راننده
۱۸ ساله «مرسدس»



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار خودرو در لبه رکود؛ خریدار نیست، قیمت هم نمی ریزد!



این ابزارهاست که در صورت اجرای واقعی، می تواند نقش کنترل کننده بر قیمت ها داشته باشد. اما نکته این جاست که اجرای این سیاست ها باید با شفافیت، برنامه ریزی دقیق و هماهنگی با سایر نهادها انجام شود؛ در غیر این صورت نه تنها اثربخش نیستند، بلکه به بی ثباتی بازار نیز دامن می زنند. فروش خودرو در بورس کالا نیز در ابتدا با هدف شفاف سازی و حذف رانت انجام شد؛ اما به دلیل ضعف در اجرا و نبود بازار رقابتی واقعی، نتوانست کار کرد مطلوب خود را داشته باشد. بسیاری از خریداران واقعی از چرخه حذف شده و این بستر، بیش از آن که به تنظیم بازار کمک کند، به عرصه ای برای فعالیت سوداگران تبدیل شده است. دولت باید از نگاه دستوری فاصله بگیرد و با اصلاح زیرساخت ها، ایجاد رقابت، شفافیت قیمت گذاری و حمایت از مصرف کننده واقعی، به تعدیل بازار کمک کند. اگر سیاست گزار بخواند باروش های مقطعی وضعیت را کنترل کند، این رکود فقط به تعویق می افتد و تبدیل به یک بحران مزمن خواهد شد.

آیا ممکن است با ادامه این شرایط، شاهد کوچ سرمایه گذاران و حتی فروشندگان از بازار خودرو به سمت بازارهای دیگر باشیم؟

بله؛ این پدیده هم اکنون نیز در حال رخ دادن است. سرمایه گذارانی که در دوره هایی با خرید و فروش خودرو سودهای قابل توجهی به دست می آوردند، اکنون بازارهای با ثبات تر و نقدشونده تری را هدف گرفته اند. بازارهایی مثل طلا، ارز و حتی بازار سرمایه، با وجود ریسک های ذاتی خود، برای بسیاری از فعالان اقتصادی جذاب تر از بازار خودرو شده اند. همچنین تعداد قابل توجهی از فروشندگان سنی که سابقا در بازار خودرو فعال بودند، اکنون با فعالیت خود را محدود کرده اند یا به کلی از بازار خارج شده اند. دلیل این موضوع، افت محسوس گردش مالی، کاهش اطمینان نسبت به آینده بازار و بی ثباتی در سیاست گذاری ها است. وقتی بازار قابل پیش بینی نباشد، حتی دلالتان نیز با احتیاط بیشتری عمل می کنند. ادامه این روند می تواند موجب شود که بازار خودرو نه تنها از نسوی خریداران، بلکه از سوی عرضه کنندگان و سرمایه گذاران نیز مورد بی توجهی قرار گیرد. این مساله در درازمدت به کاهش رقابت، افت کیفیت خدمات و در نهایت افزایش نارضایتی عمومی خواهد انجامید؛ مگر این که با اصلاح ساختارهای کلان و سیاست گذاری هوشمندانه، مسیر تغییر باز شود.

خرید تغییر کرده اند. دیگر خودرو برای بسیاری یک نیاز ضروری، بلکه کالایی تجملی شده است که فقط در صورت ضرورت خریداری می شود. این موضوع در شرایطی اتفاق می افتد که خودرو سازان و فروشندگان نیز قادر به ارائه شرایط تسهیل شده نیستند. سومین مساله، تجربه های تلخ گذشته است. خریداران بارها با کاهش شدید ارزش خودروهایشان پس از خرید مواجه شده اند. بنابراین اعتماد عمومی نسبت به بازار کاهش یافته و ترجیح خریدار، نگه داشتن پول یا سرمایه گذاری در بازارهای دیگر است. همه این عوامل دست به دست هم داده اند تا تقاضا به شدت افت کند.

با توجه به وضعیت فعلی، آینده کوتاه مدت بازار خودرو را چگونه پیش بینی می کنید؛ آیا امکان دارد قیمت ها به طور واقعی کاهش پیدا کنند یا رکود ادامه دار خواهد بود؟

آینده کوتاه مدت بازار خودرو در ایران به شدت به عوامل غیراقتصادی و تصمیمات دولتی وابسته است. اگر دولت بخواهد با سیاست هایی مانند عرضه گسترده خودرو در بورس کالا یا واردات خودروهای اقتصادی بازار را تحریک کند، ممکن است در کوتاه مدت کاهش نسبی قیمت رخ دهد. اما این کاهش، تازمانی که زیرساخت های اصلی اقتصاد اصلاح نشوند، دوام نخواهد داشت. از سوی دیگر، حتی اگر قیمت ها به طور موقت کاهش یابند، به دلیل نبود اعتماد عمومی، بعید است که خریداران به سرعت وارد بازار شوند. رکود فعلی، بیش از آن که حاصل قیمت بالا باشد، نتیجه ناطلمینانی و انتظارات منفی است. خریداران ترجیح می دهند منتظر بمانند تا چشم انداز شفاف تری از آینده اقتصادی کشور ترسیم شود. بنابراین می توان گفت در کوتاه مدت، با تداوم وضعیت فعلی، رکود ادامه دار خواهد بود. ممکن است نوسانات اندکی در قیمت رخ دهد، اما بازار تازمانی که به تعادل روانی و اقتصادی نرسد، از حالت رکود خارج نمی شود. این یعنی بدون اصلاح ساختاری، انتظار تغییر جدی در شرایط بازار واقع بینانه نیست.

در این شرایط، نقش سیاست گزار چیست؟ آیا دولت می تواند با ابزارهایی مثل واردات یا فروش خودرو در بورس کالا، تغییری در رکود فعلی ایجاد کند؟

دولت ابزارهایی در اختیار دارد که در کوتاه مدت می تواند با آن ها شوک هایی به بازار وارد کند. واردات خودرو یکی از

ساختارهای کلان و بازگرداندن ثبات اقتصادی.

از نگاه شما، چه عواملی باعث شده اند که خریداران از بازار خودرو عقب نشینی کنند و چه ترمزهایی جلو تقاضا را گرفته اند؟

مهم ترین دلیل عقب نشینی خریداران، ناطلمینانی نسبت به آینده است. در فضایی که هر هفته شایعه ای درباره واردات خودرو، تغییر سیاست های مالیاتی یا تصمیم جدید برای نحوه عرضه در بورس کالا منتشر می شود، طبیعی است که مردم تمایلی به خرید نشان ندهند. خریدار منتظر می ماند تا ببیند آیا شرایط بهتر خواهد شد یا نه. دومین عامل موثر، کاهش توان خرید مردم است. با تورم بالای عمومی و کاهش درآمد سرانه، اولویت های

نور بالا



بازار خودرو، بیش از آن که بر پایه واقعیت های عرضه و تقاضا حرکت کند، تحت تاثیر انتظارات تورمی و تصمیمات ناگهانی سیاست گزاران است بسیاری از فروشندگان ترجیح می دهند خودرو را نگه دارند تا آن که بخواهند آن را زیر قیمت مورد انتظار خود بفروشند. این رفتار در شرایطی رخ می دهد که عملا نقدپنگی در بازار کم است و قدرت خرید کاهش یافته است

بی ثباتی اقتصادی، اجازه نمی دهند که قیمت با افت تقاضا هماهنگ شود. خریدار نیست، چرا که باور دارد در آینده قیمت ها باز هم افزایش خواهند یافت.

این مساله نشان می دهد که بازار خودرو، بیش از آن که بر پایه واقعیت های عرضه و تقاضا حرکت کند، تحت تاثیر انتظارات تورمی و تصمیمات ناگهانی سیاست گزاران است. بسیاری از فروشندگان ترجیح می دهند خودرو را نگه دارند تا آن که بخواهند آن را زیر قیمت مورد انتظار خود بفروشند. این رفتار در شرایطی رخ می دهد که عملا نقدپنگی در بازار کم است و قدرت خرید کاهش یافته است. در نهایت باید پذیرفت که نبود یک نظام قیمت گذاری شفاف و رقابتی، سبب شکل گیری بازاری شده که در آن «قیمت» به جای آن که نشانه ای از تعادل باشد، به بازتابی از ترس و تردید تبدیل شده است. رکود بازار کنونی، اگر چه ناشی از افت تقاضاست، اما در غیاب سازوکارهای تعدیل کننده، به کاهش قیمت نمی انجامد.

آیا می توان گفت قیمت های فعلی خودرو در بازار، منعکس کننده واقعیت های اقتصادی است، یا این نرخ ها بیشتر محصول فضای روانی جامعه و نگرانی های تورمی هستند؟

قیمت خودرو در ایران اغلب با منطق بازارهای جهانی یا حتی معیارهای داخلی نیز همخوانی ندارد. در واقع، قیمت گذاری خودرو به ویژه در بازار آزاد، نه بر اساس هزینه تولید یا عرضه و تقاضای واقعی، بلکه با معیارهایی چون نوسانات نرخ ارز، سیاست های ناگهانی دولتی و حتی شایعات تنظیم می شود. همین ویژگی بازار را به شدت آسیب پذیر کرده است. بخشی از افزایش قیمت ها، ناشی از ذهنیت عمومی درباره آینده اقتصاد کشور است. وقتی مردم انتظار دارند که تورم ادامه دار باشد، کالاهایی مانند خودرو که خاصیت «ذخیره ارزش» پیدا کرده اند، بدون توجه به منطق خرید مصرفی، تقاضا می گیرند. همین ذهنیت سبب می شود قیمت ها همواره سیر صعودی داشته باشند؛ حتی اگر در کوتاه مدت خریداری وجود نداشته باشد. این فضای روانی آسیب زار در کنار نبود شفافیت اطلاعاتی، ابزار تحلیل را از دست مصرف کننده و حتی فروشنده گرفته است. به همین دلیل بازار خودرو به بازاری بی منطق و پریسک بدل شده که نمی توان به سادگی آن را پیش بینی یا مدیریت کرد؛ مگر با اصلاح



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در حال حاضر با بحران های بازار خودرو ایران این روزها در یکی از پیچیده ترین و بی ثبات ترین دوران های خود به سر می برد. از یک سو افزایش هزینه های تولید، قیمت گذاری های دستوری و نبود جریان پایدار عرضه، بازار را در وضعیت رکود سنگین قرار داده اند و از سوی دیگر، کاهش چشمگیر قدرت خرید مردم، عدم دسترسی به تسهیلات مناسب و ناطلمینانی نسبت به آینده اقتصادی کشور، سبب شده است خریداران بالقوه نیز از هر گونه تصمیم گیری خودداری کنند. در چنین شرایطی، نه تنها تقاضا برای خودرو کاهش یافته، بلکه حتی بخشی از فروشندگان و سرمایه گذاران نیز به بازارهای دیگر کوچ کرده اند. بایک صدراایی، کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگاهی دقیق به متغیرهای موثر بر وضعیت کنونی بازار، تاکید می کند که رکود فعلی، فراتر از نوسانات قیمت یا محدودیت های عرضه است و به فقدان سیاست گذاری منسجم و چشم انداز شفاف بازمی گردد. او معتقد است بدون اصلاح ساختاری در سطح کلان اقتصادی و ایجاد اطمینان در میان مصرف کنندگان، هیچ یک از راهکارهای فعلی از جمله فروش خودرو در بورس یا واردات، تاثیر پایدار و عمیقی بر وضعیت بازار نخواهد داشت. صدراایی همچنین هشدار می دهد که در صورت تداوم شرایط فعلی، بازار خودرو ایران ممکن است برای مدتی طولانی در وضعیتی نیمه فعال و بدون بازیگران موثر باقی بماند.

در شرایطی که بازار خودرو با رکود مواجه است و حجم معاملات به پایین ترین سطح در ماه های اخیر رسیده، چرا قیمت ها کاهش محسوسی نیافته اند؟ آیا با کاهش تقاضا، نباید شاهد افت قیمت باشیم؟

در اقتصاد کلاسیک، رابطه میان کاهش تقاضا و افت قیمت، رابطه ای روشن و مستقیم است. اما بازار خودرو ایران تابع قواعدی متفاوت عمل می کند. در این بازار، ساختارهای غیررقابتی، نگاه سرمایه ای به خودرو و فضای روانی ناشی از



شد. با محاسبه تورم، این مبلغ امروز حدود ۱۵۷ هزار و ۵۰۰ دلار ارزش دارد. حتی اگر این رقم را دو برابر کنید، به قیمت نجومی این خودرو در حراجی اخیر نزدیک نمی‌شود؛ پس از رسیدن قیمت به ۲۶۰ هزار دلار، دو پیشنهاددهنده به مدت دو روز بر سر آن رقابت کردند تا در نهایت به متقاضی ۲۷۰ هزار دلاری فروخته شد. کورد جدید برای فروش **NSX** قابل توجه است و به راحتی از نمونه نقره‌ای دیگی با کارکرد ۳۷۰۰ کیلومتر که زمستان گذشته ۲۱۵ هزار دلار فروش رفت، پیشی گرفته است. پیش از این، هیچ مدلی از هوندا در **Bringa Trailer** مرز ۳۰۰ هزار دلار را رد نکرده بود.

کلسیونرهای علاقه‌مند خودروهای اسپرت ژاپنی، برای محصولات ویژه از تویوتا و نیسان و هوندا، معادل فراری صفر کیلومتر هزینه می‌کنند. به تازگی نسخه ویژه از آکورا **NSX** مدل ۲۰۰۲ با تجهیزات سفارشی، ۳۷۰ هزار دلار فروخته شده است. یک نمونه **NSX** به رنگ **Silverstone Metallic** با سوپرشارژر نصب‌شده توسط نمایندگی و تنها ۱۵ هزار کیلومتر کارکرده، به عنوان گران‌قیمت‌ترین **NSX** تاریخ در ویسایت **Bringa Trailer** به فروش رسید. این آکورا **NSX** مدل **NA2** که به کیت سوپرشارژر برند **Comptech** مجهز است، در سال ۲۰۰۲ با قیمت ۸۹ هزار و ۷۴۵ دلار (شامل هزینه حمل و نقل) خریداری



گزارشگران قیمت برای خرید یک «هوندا»

نارنجی پوشان جاده‌مخصوص نیاز بازار خودرو را پاسخ دادند

«سایپا» پیشران خودروهای اقتصادی در کشور؛ از «سهند» تا «اطلس»

سایپا با تمرکز بر تولید خودروهای اقتصادی، به‌ویژه مدل‌های ارتقا یافته سهند و اطلس، نه تنها به نیاز بازار داخلی را پاسخ داده، بلکه آینده‌ای روشن برای توسعه بازارهای خارجی ترسیم کرده است.

پیگیری يك موضوع

view up

سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

شروط واگذاری گروه خودروسازی سایپا

«متقاضیان خرید سهام سایپا این روزها در جست‌وجوی فضای مجازی به طور پراکنده مواردی از چالش‌های صنعت خودرو را مطرح می‌کنند که این امر از بالا گرفتن رقابت بر سر خرید سهام نارنجی پوشان جاده‌مخصوص حکایت می‌کند؛ از همین رو سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در این خصوص به ارائه نظرات خود پرداخته است.

در فروش سهام سایپا باید چه نکاتی مورد توجه باشد؟

فروش سهام گروه خودروسازی سایپا به واسطه شرایط و الزامات واگذاری اهمیت زیادی دارد؛ صرف داشتن سرمایه کافی برای خرید یک نگاه اقتصادی بزرگ مثل سایپا، به هیچ وجه کافی نیست. متقاضیان خرید سهام گروه خودروسازی سایپا باید اهلیت، سابقه، برنامه روشن، توان فنی و مدیریتی داشته باشند. البته در این میان شرکت‌های خودروساز، یک کنسرسيوم قطعه‌سازان و دیگران پیگیر این واگذاری هستند. معتقدم چه این واگذاری به سرمایه‌دار صورت بگیرد، چه به فعالان باسابقه صنعت خودرو، باید شروطی وضع شود. همان‌طور که در دنیا رایج است، دولت نباید بلافاصله پس از واگذاری عقب‌نشینی کند. باید پایش، کنترل و نظارت مستمر داشته باشد؛ البته رعایت این موارد باید بدون دخالت در عملیات اجرایی باشد.

فروش سهام دومین خودروساز بزرگ باید بر اساس چه شروطی باشد؟

چند شرط بسیار مهم در واگذاری سهام گروه خودروسازی سایپا وجود دارد؛ نخست افزایش تولید و تیراژ است. دوم رعایت خودکفایی و داخلی‌سازی قطعات است که قانون هم بر آن تأکید دارد. به عنوان مثال زمانی که رنو برای مونتاژ به ایران آمد در دو خودروساز بزرگ باید تا ۴۰ درصد ساخت داخل انجام می‌شد. در عین حال نباید این واگذاری به بهانه خصوصی‌سازی، منجر به بیکار شدن نیروهای مازاد شود و باید با مدیریت صحیح، این نیروها را بازآرایی کنند. در آخر این که، بدون صادرات و توسعه محصول، صنعت خودرو ورش نخواهد کرد.

چه افراد با شرکت‌هایی باید متقاضی خرید باشند که اهلیت داشته باشند؟

به نظر من، شرکت‌های بزرگ قطعه‌سازی که کنسرسيوم‌هایی را در صنعت خودرو تشکیل داده‌اند در کنار خودروسازان بزرگ بخش خصوصی، مناسب‌ترین گزینه‌های خرید سهام سایپا هستند. برخی شرکت‌ها که در سال تیراژ محدودی داشته و در واحدهای ۱۰ هزار متری مونتاژ خودرو انجام می‌دهند، نمی‌توانند یک خودروسازی بزرگ را پیرچ‌خوانند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«در شرایطی که بازار خودرو کشور با چالش‌هایی مانند افزایش هزینه‌های تولید، کاهش قدرت خرید مردم و نوسانات اقتصادی روبه‌روست، گروه خودروسازی سایپا توانسته با تمرکز بر تولید خودروهای اقتصادی، جایگاهی کلیدی در تأمین نیاز مصرف‌کنندگان داخلی به‌ویژه اقشار متوسط و کم‌درآمد به‌دست آورد. خودروهای تولیدی نارنجی پوشان جاده‌مخصوص در کلاس قیمتی و مشخصات فنی نیاز بخشی عمده‌ای از جامعه را تأمین می‌کند؛ از همین رو باید متولیان و سیاستگذاران صنعتی توجه ویژه‌ای به محصولات تولیدی این گروه خودروسازی داشته باشند.

جایگاه سایپا در بازار خودرو کشور بر اساس آخرین آمار منتشرشده از عملکرد خودروسازان کشور، گروه خودروسازی سایپا با تولید بیش از ۴۶۶ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۳، بیشتر از ۳۰ درصد از سهم بازار داخلی را به‌خود اختصاص داده است. روند کلی تولید و عرضه خودروهای اقتصادی در نارنجی پوشان جاده‌مخصوص همچنان رو به رشد است و سایپا با تکیه بر مدل‌هایی مانند ساین، کوپیک، سهند و اطلس، بخش قابل توجهی از نیاز بازار را تأمین می‌کند. البته در این میان باید اشاره کرد که صنایع خودروسازی داخلی از ابتدای سال جاری با چالش‌های عدیده در تخصیص ارز و تأمین مواد اولیه مواجه بودند؛ اما نارنجی پوشان جاده‌مخصوص با استراتژی صحیح این چالش را به‌فروستی برای رشد تیراژ تبدیل کردند.

سهند؛ نماد تحول در خانواده X200 یکی از برجسته‌ترین محصولات جدید سایپا در حوزه خودروهای اقتصادی، خودرو سهند است؛ خودرویی که به عنوان نسل ارتقا یافته از پلت‌فرم X200، توانسته طراحی به‌روز، امکانات قابل قبول و مصرف سوخت بهینه را در کنار قیمت رقابتی ارائه دهد. سهند با موتور ۱.۵ لیتری، گیربکس ۵ سرعته، استاندارد آلایندگی یورو ۵، نمایشگر



۸۵ گانه، زمینه‌ساز ارتقای قطعه‌سازان طی تعامل با گروه خودروسازی سایپا شدند.

بازارهای هدف که سایپا می‌تواند در آن‌ها حضور داشته باشد

سایپا در سال‌های اخیر برنامه‌هایی برای صادرات خودروهای اقتصادی به کشورهای منطقه به‌ویژه عراق، آذربایجان و ونزوئلا داشته است. خودروهایی مانند اطلس و کوپیک، به دلیل طراحی جدید، قیمت مناسب و هزینه نگهداری پایین، گزینه‌هایی مناسب برای بازارهای نوظهور با ظاهر مدرن‌تر، مصرف سوخت پایین‌تر و امکانات رفاهی بیشتر، گامی مهم در پاسخ به سلیقه جوانان و خانواده‌های ایرانی در عرضه خودرو هاچ‌بک برداشته است. اطلس به‌موتور جدید M15GSI، گیربکس ارتقا یافته و سیستم‌های کمکی متنوعی از جمله نمایشگر ۷ اینچی، سامانه تپویه شیشه‌کار، دوربین عقب و سامانه کنترل فشار باد تایر مجهز شده است. این خودرو با قیمت رقابتی نسبت به خودروهای مشابه بازار، توانسته سهم رو به‌رشدی در بازار داشته باشد.

اطلس؛ مقرون به‌صرفه با طراحی داخلی ارتقاء یافته، تجربه‌ای بهتر از نسل‌های قبلی چون ساین و کوپیک را برای مشتریان فراهم می‌کند. این خودرو نه تنها از نظر ظاهری جذاب‌تر است، بلکه از نظر ایمنی، راحتی و سطح آپشن‌ها نیز پاسخگوی نیازهای امروز خانواده‌های ایرانی است.

اهمیت تولید و عرضه خودروهای اقتصادی چیست؟ در اقتصادی که بخش بزرگی از جمعیت درآمد متوسط و رو به پایینی دارد، خودروهای اقتصادی نه تنها یک انتخاب، بلکه یک ضرورت به‌شمار می‌روند. خودروهایی مانند سهند و اطلس، به دلایلی مانند قیمت مناسب نسبت به خودروهای وارداتی و مونتاژی، مصرف سوخت پایین و هزینه نگهداری مقرون به‌صرفه، امکان جایگزینی خودروهای فرسوده و دسترسی گسترده به خدمات پس از فروش می‌توانند نقش حیاتی در حفظ پویایی بازار و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان داشته باشند.

خودکفایی، اشتغال‌زایی و تولید داخل سایپا با سرمایه‌گذاری بر خطوط تولید بومی و استفاده از قطعات ساخت داخل، نه تنها توانسته وابستگی به واردات را کاهش دهد، بلکه به اشتغال مستقیم و غیرمستقیم هزاران نفر در زنجیره تأمین خود نیز کمک کرده است. تولید خودروهای اقتصادی همچون سهند و اطلس، به عنوان بخشی از راهبرد بومی‌سازی، در خدمت تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی نیز قرار دارد. این خودروها با فناوری‌های جدید و رعایت استانداردهای

خودکفایی، اشتغال‌زایی و تولید داخل



افزایش تولید روزانه ۷ میلیون لیتر بنزین با کیفیت بالا

و ۲۰ هزار دستگاه موتورسیکلت بنزینی را ظرف یکسال برقی‌سازی می‌کنیم. «عظیمی‌فر ادامه داد: «ظرفیت پالایش کشور با بهره‌برداری از این طرح‌ها ۱۸۰ هزار بشکه در روز افزایش می‌یابد. همچنین در سال ۱۴۰۴ حدود هزار کیلومتر خط لوله انتقال نفت خام و سه طرح کیفی‌سازی فرآورده‌های نفتی در پالایشگاه شیراز، پالایشگاه اصفهان و پالایشگاه تهران به بهره‌برداری می‌رسد. سال ۱۴۰۳ یکی

نگاه view



محمدرضا نجفی‌منش

رئیس کمیسیون رفح

موانع تولیداتاق تهران

پیش شرط‌های تحقق سرمایه‌گذاری برای تولید

«شمار امسال «سرمایه‌گذاری برای تولید» است؛ شعار مناسب و راهبردی که تحقق آن می‌تواند نقش مهمی در رشد اقتصادی کشور ایفا کند. با این حال، برای عملیاتی شدن این شعار، باید مقدماتی فراهم شود که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به اعتمادسازی در میان مردم و سرمایه‌گذاران اشاره کرد.

سرمایه‌گذار، چه داخلی و چه خارجی، نیازمند اطمینان از امنیت و بازدهی سرمایه خود است.

این اعتماد زمانی شکل می‌گیرد که مسیر سرمایه‌گذاری شفاف، قابل پیش‌بینی و حمایت‌گر باشد؛ به گونه‌ای که فرد احساس کند حرکتش در این مسیر به ثمر خواهد رسید. در کنار اعتمادسازی، آماده‌سازی زیرساخت‌ها نیز ضروری است. نمی‌توان انتظار داشت که بدون برق، آب یا گاز کافی، سرمایه‌گذار به فعالیت موثر بپردازد. اگر فرد سرمایه‌گذاری کند اما با کمبود برق مواجه شود، اساساً امکان پیشبرد طرح وجود نخواهد داشت. علاوه‌بر این، توجه به آمایش سرزمینی بسیار حائز اهمیت است. باید بدانیم در هر منطقه چه نوع سرمایه‌گذاری مقرون به‌صرفه و عملیاتی است. در شرایطی که کشور با محدودیت‌هایی مانند کمبود برق، آب و حتی گاز در فصل زمستان مواجه است، نمی‌توان بدون برنامه‌ریزی دقیق، توسعه صنعتی را دنبال کرد.

بنابراین زیرساخت‌ها باید متناسب با ظرفیت‌های منطقه‌ای و نیازهای تولیدی تنظیم شوند تا در روند سرمایه‌گذاری خللی وارد نشود.

بر اساس برنامه هفتم توسعه، برای دستیابی به رشد ۸ درصدی اقتصاد، سالانه به حدود ۱۷۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جدید نیاز داریم. برای رسیدن به این هدف، باید شرایط را به گونه‌ای فراهم کنیم که هم سرمایه‌گذار داخلی ترغیب به ورود شود و هم زمینه برای جذب سرمایه‌گذار خارجی مهیا شود. برای تحقق این اهداف، همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، افزایش اعتماد عمومی امری ضروری است. همچنین باید نقش تصدی‌گری دولت به حداقل برسد و تمرکز بر تقویت بخش خصوصی باشد. بازگشت واحدهای اقتصادی به بخش خصوصی و ایفای نقش نظارتی و تنظیم‌گری توسط دولت، از جمله اقداماتی است که می‌تواند ما را در این مسیر به‌موفقیت برساند.

این برنامه قابل اجراست؛ به شرط آن که مقدمات آن با جدیت و تدبیر فراهم شود.

زاپاس

Spare Tire

از سال‌های پرتلاطم برای صنعت پالایش بود و این صنعت با ۱۰ پالایشگاه اصلی و ظرفیت ۲.۴ میلیون بشکه‌ای نفت خام و شبکه مخابراتی گسترده‌ای که بیش از ۱۴ هزار کیلومتر خط لوله را شامل می‌شود، با مشکلات متعددی دست‌وپنجه نرم کرد که یکی از چالش‌های جدی، ناترازی انرژی بود. «وی در پایان خاطر نشان کرد: «در سال‌های گذشته، ایران صادرکننده بنزین بود؛ اما متأسفانه هم‌اکنون به دلیل رشد مصرف، افزایش چشمگیر مصرف بنزین، تغییرات در الگوی مصرف، رشد جمعیت، تغییر در سیاست‌های حمل و نقل و کاهش ذخایر به واردکننده بنزین تبدیل شده است.»

محمد صادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی گفت: «در بازه استقرار دولت چهاردهم موفق شدیم بیش از ۸ میلیون لیتر به تولید نفت گاز و ۷ میلیون لیتر در روز به تولید کیفی بنزین اضافه کنیم. در سال ۱۴۰۳ با فراز و فرودها و چالش‌های زیادی مواجه بودیم و رکوردهای متعددی هم شکسته شد؛ ناترازی در تمام بخش‌ها از جمله گاز و حتی برق به صنعت پالایش فشار وارد می‌کند؛ ناترازی آب نیز به‌خاطر کاهش ذخایر سدها منجر به بالا رفتن مصارف نیروگاه‌ها شده است.» وی افزود: «شتاب ۷ درصدی افزایش مصرف سبب شد کشور



«دیفندر» باز هم کوچک‌تر خواهد شد



ندیده‌ایم. با این حال، عکاسان جاسوس به تازگی برای نخستین بار پروتوتایپ آزمایشی این خودرو را که با نام دیفندر اسپرت شناخته می‌شود، مشاهده کرده‌اند. این نشان می‌دهد توسعه دیفندر اسپرت در حال انجام است و ممکن است تا سال ۲۰۲۷ شاهد عرضه آن به بازار باشیم. تصاویر جاسوسی نشان می‌دهند دیفندر اسپرت در ظاهر شباهت زیادی به برادر بزرگ‌تر خود خواهد داشت؛ ولی ابعاد کوچک‌تر و فاصله کمتری نسبت به زمین دارد و کمتر روی آفرود تمرکز خواهد داشت.

«لندروور در حال آماده‌سازی شاسی‌بلند آفرودی کوچک‌تری است که احتمالاً در سال ۲۰۲۷ به بازار خواهد آمد و جایگزین دیسکاور اسپرت خواهد شد. لندروور برای عرضه نسخه‌ای کوچک‌تر از دیفندر آماده می‌شود که مدلی حیاتی در خانواده محصولات الکتربیکی شرکت بریتانیایی خواهد بود. چند سال است که شایعات تولید یک خودرو ۴×۴ آفرودی جمع‌وجور توسط لندروور به گوش می‌رسد؛ اما تاکنون چنین خودرویی را هرگز به‌طور رسمی در برنامه‌های جگوار-لندروور

ویژه‌ها

← قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی خلاف قانون است



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، گفت: «تعرفه‌گذاری خودروهای وارداتی نباید به گونه‌ای باشد که تمام خودروهای وارداتی لوکس محسوب شوند و خرید و استفاده از آن‌ها تنها برای افراد متمول امکان‌پذیر باشد. این مساله می‌تواند تبعیض فاحش در کشور ایجاد کند.» سید سلمان ذاکر ادامه داد: «این نوع تعرفه‌بندی نه تنها به صلاح مردم نیست، بلکه خلاف قانون است و تنها باعث تشدید مشکلات مردم در حوزه خودرو خواهد شد.»

دیگه چه خبر؟

← رشد صنعت بدون ابزارهای نوین مالی ممکن نیست



رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گفت: «برای تحقق رشد پایدار در بخش صنعت، دیگر نباید تنها به تسهیلات بانکی اکتفا کرد؛ بلکه باید از ظرفیت‌های بازار سرمایه و ابزارهای نوین مالی استفاده کرد.» سید شمس‌الدین حسینی افزود: «متنوع‌سازی منابع مالی برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای از مهم‌ترین الزامات توسعه صنعتی کشور محسوب می‌شود.»

توئیتر!

← معاون وزیر صمت: میزان تسهیلات بخش صنعت رضایت‌بخش نیست



معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «وضعیت پرداخت تسهیلات به بخش صنعت در کشور رضایت‌بخش نیست و در این زمینه باید اصلاحات جدی انجام شود.» رضا انصاری افزود: «نارسانی در پرداخت تسهیلات بانکی از ضعف‌های جدی حوزه صنعت است که تلاش داریم با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط آن را برطرف کنیم.»

مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی بورس کالا در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

امکان خرید خودرو بدون پرداخت کامل وجه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بورس کالای ایران با راه‌اندازی گواهی سپرده خودرو، در حال ایجاد مسیری نوین برای مشارکت سرمایه‌گذاران در بازار خودرو کشور است. با پذیرش رسمی انبار شرکت کرمان‌موتور، نخستین گواهی سپرده خودرویی مربوط به پیکاپ «کی‌ام‌سی T۹» به‌زودی در دسترس قرار خواهد گرفت.

رحمان آراسته، مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی شرکت بورس کالای ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با بیان مطلب فوق گفت: «هدف اصلی از طراحی این ابزار، تقویت پیوند میان بازار سرمایه و بخش تولید است. گواهی سپرده خودرو به‌عنوان راهکاری نو، امکان تأمین مالی شفاف برای صنعت خودرو را فراهم کرده و مسیر تازه‌ای برای جذب سرمایه‌های خرد و کلان گشوده است.» مدیر بازار مشتقه و ابزارهای نوین مالی شرکت بورس کالای ایران اضافه کرد: «بر اساس این طرح، سرمایه‌گذاران می‌توانند بدون نیاز به خرید یک‌جای خودرو، با خرید گواهی‌های کوچک، به‌صورت تدریجی در بازار خودرو حضور یابند. هر گواهی معادل یک ده‌هزارم ارزش خودرو T9 بوده و با جمع‌آوری ۱۰ هزار گواهی، امکان تحویل فیزیکی خودرو فراهم می‌شود. اطلاعات دقیق مربوط به خودرو، از جمله رنگ، درامیدنامه مربوطه ثبت شده و گواهی‌ها بدون تاریخ انقضا صادر می‌شوند.» وی افزود: «این ابزار فرصتی فراهم می‌کند تا افراد بدون نیاز به نقدینگی بالا وارد بازار خودرو شوند.



علاوه بر سرمایه‌گذاران بزرگ، خریداران خرد نیز می‌توانند در قالب مالکیت تدریجی، به خودرو دلخواه خود دست یابند.» آراسته همچنین از برنامه‌های آتی برای توسعه این ابزار خبر داد و گفت: «قرار است مدل‌های خودرویی بیشتری تحت پوشش گواهی سپرده قرار گیرند. با این روند، مسیر ورود سرمایه به صنعت خودرو شفاف‌تر، پویاتر و فراگیرتر خواهد شد.» این درحالی است که گواهی سپرده خودرو به خودروسازان امکان می‌دهد که بدون نیاز به فروش نقدی و مستقیم محصول، از محل فروش گواهی‌ها در بازار بورس، منابع مالی مورد نیاز خود را تأمین کنند. این شیوه، راهکاری کارآمد برای تأمین نقدینگی در شرایط تورمی و نوسانات بازار خودرو محسوب می‌شود. همچنین با انتقال فرایند عرضه به‌بستری رسمی و نظارت‌شده مانند بورس کالا، قیمت‌گذاری محصولات شفاف‌تر شده و

از بروز رانت، تبانی و واسطه‌گری‌های غیرقانونی جلوگیری می‌شود. این موضوع می‌تواند به‌اصلاح سازوکار فروش خودروسازان و افزایش اعتماد عمومی منجر شود. از سویی، گواهی سپرده خودرو زمینه مشارکت مستقیم خودروساز با بازار سرمایه را فراهم می‌کند. این تعامل، تنوع منابع مالی شرکت‌ها را افزایش داده و آن‌ها را از وابستگی صرف به سیستم بانکی با فروش سنتی خارج می‌سازد. پذیرش انبار خودروساز در بورس کالا، امکان رصد موجودی‌ها، مدیریت بهتر زنجیره تولید و تحویل برنامه‌ریزی شده خودروها را فراهم می‌کند. در نتیجه، نظم بیشتری در فرآیندهای داخلی شرکت ایجاد می‌شود. از آن‌جا که گواهی‌های سپرده قابلیت معامله در بازار ثانویه را دارند، منابع مالی پیرامون خودروها در گردش مداوم قرار می‌گیرند و خودروساز می‌تواند از این پویایی مالی بهره‌مند شود.

تازه یک

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

شرکت تویوتا برای نخستین بار اعلام کرد حدود ۱۵۰ میلیون دستگاه از محصولات این خودروساز در جاده‌های جهان تردد می‌کنند.

حاضر جواب: تازه هر روز هم خبر تصادفات آن چنانی و تلفات این تصادفات، تن و بدن ملت را نمی‌لرزاند.

قیمت خودرو و اسپورت تیج ۲۰۲۴ اعلام شد: ارزان‌تر از آن چه تصور می‌شد!

حاضر جواب: صبر کنید این خودرو برسد به کشور ما، قیمت آن می‌شود خیلی گران‌تر از آن چه بشود تصورش را کرد!

بازار خودرو در سراسر آسیای ر کود...

حاضر جواب: البته اگر در پس این سراسیمگی‌ها، یک سربالایی نفگیر در پیش نباشد.

گواهی سپرده خودرو؛ ویراژ دوباره خودرو در بورس کالا!

حاضر جواب: ولی خودمانیم اگر این گواهی سپرده در بورس کالا هم عملی نشود، دیگر آسمش ویراژ در بورس کالا نیست، نهایت یک نیش گاز مختصر است!

ترمز قیمت خودرو کشیده شد.

حاضر جواب: بنام به این خط ترمز که چند ماهی است آهسته و پیوسته ادامه دارد.

دورنمای مبهم بازار خودرو و ادامه‌دار است؟

حاضر جواب: در مورد بازار خودرو، «تزدیک‌نمایش» هم مبهم است، چه برسد به «دورنمایش»!

کولینان بلک‌بیج: شاهکار جدید رولزرویس در خیابان‌های ایران.

حاضر جواب: حداقل مسئولان شهری تهران برای عبور این خودروهای سوپرلاکچری، کمی به‌فکر آسفالت خیابان‌ها باشند، حالا خودروهای شهروندان تهرانی هیچ!

رفت‌وبرگشت قیمتی در بازار موناژی‌ها...

حاضر جواب: البته برخی وقت‌ها برگشت قیمتی‌های‌شان، بیشتر شبیه یک «کامبک» است!

درحالی که کمرصنعت خودرو ایران زیر فشار سنگین تورم، حذف ارز ترجیحی و افزایش هزینه تولید خم شده، شورای رقابت و دولت با تاخیرهای مکرر در اعلام قیمت‌ها، صنعت را در پل‌تکلیفی نگه داشته‌اند. حاضر جواب: این خجالتی بودن در اعلام قیمت جدید خودروها هم سال‌هاست کار دست خودروسازان می‌دهد.

شاخص تولید وسایل نقلیه و قطعات وابسته در فروردین‌ماه نشان می‌دهد که صنعت خودرو شروع خوبی در سال ۱۴۰۴ نداشته و استارت این سال را نیز بارکود زده است.

حاضر جواب: باز همین که خودش استارت خورده و برای روشن شدن، نیازی به هل دادن و زدن در دنده ۲ نداشته، جای شکر دارد!

یک کارشناس اقتصادی گفت: وضعیت خودرو در کشور ما علاج‌ناپذیر است.

حاضر جواب: قدیمی‌ها می‌گفتند تنها چیزی که علاج ندارد، مرگ است؛ ولی الان گویا باید آن را با وضعیت خودرو جابه‌جا کرد!

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت ریخته‌گری تراکتورسازی ایران



شرکت ریخته‌گری «تراکتورسازی ایران» در یک‌ماهه منتهی به فروردین ۱۴۰۴ از فروش محصولات و خدمات خود ۳۷۵ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

چپ تلند؟

← آخرین وضعیت بازار خودرو

بازار خودرو سال ۱۴۰۴ با ادامه رکود تورمی کلید خورد؛ اما از نیمه دوم فروردین تا هفته اول اردیبهشت تحت تأثیر نرخ دلار و تحولات سیاسی نوساناتی را تجربه کرد. با این حال با آغاز ریزش نرخ ارز، انتظار می‌رفت قیمت‌ها در بازار خودرو نیز در این مسیر قرار بگیرد؛ اما افت حدود ۲۰ درصد قیمت ارز نسبت به اواخر سال گذشته و اوایل سال جاری آن چنان تأثیری بر قیمت‌ها نداشته است.

چرا؟

← مقاومت بازار خودرو در برابر کاهش قیمت دلار

بازار خودرو برخلاف آنچه بسیاری از خریداران و مصرف‌کنندگان انتظار داشتند، با افت نرخ ارز در یک ماه گذشته چندان همراه نشده است. درحالی که بسیاری باور داشتند با ریزش دلار از بالای ۱۰ هزار تومان به زیر ۸۵ هزار تومان و تبعیت بازار خودرو از نرخ ارز، این موضوع به سرعت روی قیمت‌ها تأثیر بگذارد اما برخلاف تصور، قیمت‌ها آن چنان تحت تأثیر قرار نگرفته است.

برای چه؟

← آیا بازار رو به آرامش می‌رود؟

برخی کارشناسان کاهش تنش‌های سیاسی و ثبات نسبی نرخ ارز را از عوامل کلیدی بازگشت آرامش در بازار خودرو می‌دانند و معتقدند بررسی روند قیمتی در هفته‌های اخیر نشان می‌دهد با کاهش نوسانات شدید ارزی، بازار خودرو از وضعیت پرنوسان روزهای گذشته فاصله گرفته و کمی آرام شده است.



مجموعه خود دارد. ورج TSPro با میانگین سرعت ۱۲ مایل بر ساعت (۱۹ کیلومتر بر ساعت) در خیابان‌های مرکزی لندن حرکت کرد و توانست رکورد گینس را ثبت کند. این موتورسیکلت جذاب تمام‌الکتریکی، رکورد جهانی گینس برای طولانی‌ترین مسافت طی شده توسط یک موتورسیکلت برقی را کسب کرد. در طول ۱۶ ساعت، ورج TSPro مسافت ۱۹۳ مایل (۳۱۰٫۶ کیلومتر) را در لندن پیمود و در پایان سفر، هنوز ۷ درصد از شارژ باتری آن باقی مانده بود. البته حرکت با سرعت پایین به نفع وسایل نقلیه الکتریکی مانند این موتورسیکلت است. اگر ورج رکورد را در سرعت‌های بزرگ‌تری امتحان می‌کرد، TSPro هرگز نمی‌توانست به چنین مسافتی دست پیدا کند.

موتورسیکلت تمام‌الکتریکی TSPro ساخت ورج، توانسته است مسافت ۳۱۰ کیلومتر را با یک بار شارژ در خیابان‌های لندن طی کند. ورج (Verge Motorcycles) یک شرکت فنلاندی است که سال ۲۰۱۸ ابتدا با نام RMK تاسیس شد تا در زمینه تولید موتورسیکلت‌های تمام‌الکتریکی فعالیت کند. در سال ۲۰۲۰، این شرکت نام خود را به ورج موتورسایکلز تغییر داد. تومو له‌تیمآکی (Tuomo Lehtimäki)، مدیرعامل شرکت ورج، از زمان تاسیس هدایت آن را برعهده داشته است. او اعلام کرده است که هدفش به‌چالش کشیدن اصول سسنتی طراحی و تولید بهترین موتورسیکلت‌های الکتریکی جهان با گشتاور بالاتر نسبت به مدل‌های بنزینی است. ورج چند مدل موتورسیکلت در



موتورسیکلت‌های برقی هم رکورد زدند

تغییر استراتژی اوت‌بک در سوبارو «تریل سیکر»



سوبارو با دست پر به نمایشگاه خودرو نیویورک ۲۰۲۵ آمده است. در کنار معرفی نسل هفتم اوت‌بک و همچنین نسخه به‌روزرسانی‌شده از سولت‌را، یک محصول دیگر به نام تریل سیکر - Trailseeker - نیز در این نمایشگاه معرفی شده است. سوبارو تریل سیکر همچون سولت‌را، یک کراس‌اوور برقی براساس پلت‌فرم e-TNGA تویوتا است. البته ابعاد بدنه بیشتر از کراس‌اوور به استیشن‌واگن قدبلند شباهت دارد؛ بنابراین سوبارو تریل سیکر را می‌توان همتای برقی اوت‌بک به‌شمار آورد؛ هر چند که نسل جدید اوت‌بک اکنون به کراس‌اوورها نزدیک شده است. مشخصات کامل و قیمت سوبارو تریل سیکر در اوایل سال ۲۰۲۶ اعلام خواهد شد. گذشته از ایالات‌متحده، درباره سایر بازارهای هدف این خودرو فعلا اطلاعاتی در اختیار نداریم. سوبارو تریل سیکر فقط با دو موتور و سامانه چهارچرخ‌محرك عرضه می‌شود. این خودرو با ۳۸۰ اسب‌بخار قدرت و شتاب صفر تا صد ۴٫۴ ثانیه‌ای، نسبت به سولت‌را XT، ۳۷ اسب‌بخار نیرومندتر و ۰٫۶ ثانیه سریع‌تر است. مجموعه باتری ۷۴٫۷ کیلووات-ساعت، برد حرکتی ۴۲۰ کیلومتر (برمبنای EPA) را در اختیار سوبارو تریل سیکر قرار می‌دهد. این باتری از حداکثر جریان ۱۵۰ کیلووات پشتیبانی می‌کند.

نسخه هاچ‌بک از کیا «K4» منتظر بازار آمریکا است



مدتی پس از اعلام ورود کیا K4 هاچ‌بک به ایالات‌متحده، اکنون این خودرو کره‌ای در نمایشگاه خودرو نیویورک ۲۰۲۵ رونمایی شده است. بنابر اعلام کیا، فروش K4 هاچ‌بک ۲۰۲۶ از اواخر امسال در آمریکا آغاز خواهد شد؛ خبری که علاقه‌مندان خودروهای هاچ‌بک را خوشحال می‌کند. کیا K4 هاچ‌بک ۲۰۲۶ می‌توان پاسخ کیا به رقابای هاچ‌بک یعنی هوندا سیویک، مزدا ۳، تویوتا کرولا و احتمالاً اکورا اینتگرا دانست. هر چند در سال‌های اخیر، توجه بسیاری از مشتریان خودروهای هاچ‌بک به مدل‌های کراس‌اوور و شاسی‌بلند جلب شده، اما به‌نظر می‌رسد کیا همچنان به‌موفقیت نسبی K4 هاچ‌بک امیدوار است. به‌واسطه طراحی معلق سقف و قرارگیری دستگیره درهای عقب در ستون C، کیا K4 هاچ‌بک ۲۰۲۶ را می‌توان یک نمونه متفاوت دانست که نسبت به سایر هم‌کلاس‌ان خود، بیشترین فضای بالای سر و جلو را برای سرنشینان عقب فراهم می‌کند. گنجایش ۶۲۸ لیتری محفظه بار نیز هر چند برای یک هاچ‌بک با ۲۸ سانتی‌متر طول کمتر از نسخه سدان خوب به‌نظر می‌رسد، اما در برابر صندوق ۷۰۲ لیتری هوندا سیویک هاچ‌بک، کوچک‌تر است. همچون مدل سدان، در فضای داخلی کیا K4 هاچ‌بک ۲۰۲۶ نیز با دو نمایشگر ۱۲٫۳ اینچ مواجه هستیم.

مدیرعامل جدید «مک‌لارن» تفکرات جدیدی را دنبال می‌کند

حذف ایده‌های «فراری» از سوپراسپرت‌ساز بریتانیایی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مدیرعامل مک‌لارن پس از سه سال دوباره عوض شد تا احتمالاً شاهد سیاست‌های جدیدی در این خودروساز باشیم. به گزارش «Motor1» از این پس نیک کالینز به‌جای مایکل لایترز وظیفه مدیرعاملی شرکت خودروسازی مک‌لارن را برعهده خواهد داشت. لایترز قبلاً یکی از مدیران پورشه و فراری بود و از سال ۲۰۲۲ در مک‌لارن کار می‌کرد. کالینز از Forseven که یک استارت‌آپ خودرویی تحت‌کنترل هلدینگ CYVN (مستقر در ایوژپی) است به مک‌لارن می‌آید. CYVN سال گذشته مک‌لارن اتوموتیو و بخشی از سهام مک‌لارن ریسینگ را خرید. کالینز قبلاً در جگوار-لندروور و فورد اروپا به‌ترتیب به‌مدت ۹ و ۲۰ سال خدمت کرده بود.

پایانی بر ایده‌های فراری

مایکل لایترز، مدیرعامل سابق فراری از سال ۲۰۲۲ به‌عنوان مدیرعامل مک‌لارن اتوموتیو مشغول به‌کار شده و در مدت‌زمان کوتاهی تغییرات مهمی در این شرکت ایجاد کرده است. او با انتقاد از محصولات قبلی شرکت، بر اهمیت کیفیت و نوآوری تأکید می‌کند و این شرکت از آن زمان تاکنون، خودروهای اسپرت جدیدی مثل خودرو هیبریدی Artura، سوپرکار 750S و هایپرکار W1 را به‌عنوان جایگزین P1 معرفی کرده است. با این شرایط حتی در دوران مدیرعاملی لایترز، مک‌لارن نتوانست در تولید برخی از خودروهای جدید خود به استانداردهای کیفیتی معمول خود دست یابد و همین مساله علاوه بر ایجاد نارضایتی در میان مشتریان ثروتمند این شرکت بریتانیایی، باعث شد تولید خودرو Artura در سال ۲۰۲۳ به‌طور کامل متوقف شود. به‌طور کلی، انتظار می‌رود مک‌لارن در آینده نزدیک، با تمرکز بر خودروهای برقی و استفاده از فناوری‌های پیشرفته، محصولات جذاب‌تری برای مشتریان خود ارائه دهد. شایعاتی مبنی بر تولید خودرو اسپرت با موتور جلو و حتی شاسی‌بلندهای برقی این شرکت نیز وجود دارند که البته هنوز به‌صورت رسمی تأیید نشده‌اند.

چالش‌هایی که به پایان رسید

لایترز در بیانیه‌ای گفت: «افتخار داشتیم که به‌مدت سه سال مک‌لارن اتوموتیو را هدایت کردیم.» وی از تلاش‌ها و همکاری با تیمی متعهد و با استعداد تشکر کرد و افزود به آن چه با هم به‌دست آورده‌اند افتخار می‌کند و مطمئن است که کسب‌وکارشان در مسیر موفقیت قرار دارد. لایترز در دوره‌ای چالش‌برانگیز به مک‌لارن پیوست. مهندس آلمانی تبار پس از بحران‌های ناشی از همه‌گیری کرونا، مسئولیت بازگرداندن شرکت به‌سوددهی را برعهده داشت. مدل‌های W1 و Solus GT و W1 تحت‌نظارت او عرضه می‌شدند. کالینز در بیانیه‌ای از لایترز بابت رهبری و مشارکت‌های چشمگیرش در دوران حساس مک‌لارن اتوموتیو تشکر و برای او در آینده شخصی و حرفه‌ای‌اش آرزوی موفقیت کرد. پس از مالکیت CYVN، تغییر مدیرعامل پیش‌بینی می‌شد. احتمالاً مک‌لارن می‌خواهد در آینده یک خودرو شاسی‌بند و یک سدان جدید روانه بازار کند. این شرکت مطرح بریتانیایی در نظر دارد تا ورود گسترده‌ای به حوزه ماشین‌های لوکس با عملکرد بالا داشته باشد.

محصولاتی که قرار است متحول شوند

تا امروز، اسپیدتیل گران‌ترین محصول تاریخ مک‌لارن

یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار پوند (معادل ۱/۶۹۰ میلیون دلار) محدود خواهد بود. سوپراسپرت‌ساز مشهور بریتانیا با سرعتی باورنکردنی رشد می‌کند و تنوع محصولات خود را افزایش می‌دهد. تنها ۱۰ سال از شروع خودروسازی با تولید انبوه توسط مک‌لارن می‌گذرد؛ اما ۶ مدل در سبد آن وجود دارند که برای برندی با محصولات گران‌قیمت، تحسین‌برانگیز است.

این شرکت، همچنان قطعات فنی برای تیم‌های مسابقه‌ای و شرکت‌های خودروسازی مختلف تولید می‌کند. البته، مک‌لارن در رقابت‌های فرمول یک و ایندی ۵۰۰ هم حضور دارد تا راهی را که توسط بنیان‌گذار آن، بروس مک‌لارن در سال ۱۹۶۳ آغاز شده بود، ادامه دهد.

البته اخیراً هم مشخص شده که آن‌ها به مسابقات استقامت برمی‌گردند. این برند بریتانیایی پس از ماه‌ها گمانه‌زنی به بالاترین سطح مسابقات استقامت باز می‌گردد و در سال ۲۰۲۷ در رقابت‌های ۲۴ ساعته فرانسه شرکت خواهد کرد. مک‌لارن برای نخستین‌بار در ۳۰ سال گذشته چنین تصمیمی گرفته است و به‌دلیل فهرمانی در مسابقات ۲۴ ساعته لمان به‌عنوان بخشی از حضور خود در مسابقات جهانی استقامت (WEC) در سال ۲۰۲۷ خواهد بود. در بیانیه‌ای کوتاه، سازنده خودروهای اسپرت بریتانیایی تأیید کرد که قصد دارد پس از ۳۰ سال، پیروزی در لمان را با الهام از مک‌لارن F1 GTR تکرار کند. زاک براون، مدیرعامل مک‌لارن ریسینگ گفت: «ما بازگشته‌ایم.»

همچنین در بیانیه رسمی شرکت آمده است: «۱۹۹۵، پیروزی افسانه‌ای در لمان. افتخار سه‌گانه. آماده‌ایم تا بار دیگر در عرصه مسابقات استقامت جهانی نام خود را مطرح کنیم. هابیر کار. مسابقات جهانی استقامت ۲۰۲۷.» جزئیات بیشتری از برنامه کلاس هایپرکار ارائه نشد؛ اما مشخص شده که این برنامه از قبل در حال اجراست. با این حال، شنیده‌ها نشان می‌دهند مک‌لارن با یک نمونه LMDh به کلاس هایپرکار وارد خواهد شد.

گفته می‌شود مک‌لارن با سازنده ایتالیایی دالارا همکاری خواهد کرد که پیش‌تر در توسعه کادیلاک V-Series R و باهم V8 Hybrid M نیز مشارکت داشته است.

انتظار می‌رود موتور این خودرو بر اساس معماری twin-turbo V6 با زاویه ۱۲۰ درجه باشد که از سال ۲۰۲۲ در مدل‌های جاده‌ای و مسابقه‌ای آرتورا استفاده شده است.



است. این آبر خودرو هیبریدی، سال ۲۰۱۹ برای مشتریان خاص مک‌لارن رونمایی شد. در همان روز نخست، تمامی ظرفیت تولید ۱۰۶ دستگاه مک‌لارن اسپیدتیل با آستانه قیمت ۱/۲ میلیون دلار فروش رفت. مجموع قدرت تولیدی پیش‌رانه‌های برقی و بنزینی این آبر خودرو، ۱۰۵۰ اسب‌بخار بر آورد می‌شود. نهایت قدرت مک‌لارن اسپیدتیل نیز بیش از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود.

این محصول به‌جهت نصب فرمان در وسط و قابلیت حمل ۳ سرنشین، رسماً جانشین مک‌لارن F1 محسوب می‌شود. مک‌لارن الوا جدیدترین مدل تولید محدود شرکت محسوب می‌شود. این مدل به پاسداشت همکاری با شرکت الوا در تولید اولین خودرو و مسابقه‌های مک‌لارن در سال ۱۹۶۴، نام‌گذاری شده است.

الوا از پیش‌رانه ۴ لیتری ۸ سیلندر و توین توربوشارژر مشابه مک‌لارن سنا استفاده می‌کند که ۸۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. به‌لطف جعبه‌دنده هفت‌سرعت خود کار، این محصول در زمانی کمتر از ۷/۶ ثانیه به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و تنها ۳/۴ ثانیه بعد از شروع حرکت، سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت خواهد داشت.

تولید مک‌لارن الوا به ۳۹۹ دستگاه به‌قیمتی در حدود

«پالیسید» هیبریدی راهی بازار ایالات متحده می‌شود

جدید هیوندای پالیسید ۲۰۲۶، سامانه‌ای هیبرید است که از پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲٫۵ لیتر توربوشارژر و موتور برقی داخل گیربکس ۶ سرعته تشکیل می‌شود. این مجموعه، ۳۲۹ اسب‌بخار قدرت و ۴۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. بنابر تخمین هیوندای، مصرف سوخت بزرگ‌راهی و ظرفیت یک‌دکشی پالیسید هیبرید ۲۰۲۶ به‌ترتیب ۷٫۸ لیتر در صد کیلومتر و ۱٫۸ اعلام شده است.

هیوندای پالیسید ۲۰۲۶ نخستین محصول از برند کره‌ای است که در تریم XRT پرو با به‌روزرسانی‌های فنی برای افزایش قابلیت آفرود، همراه می‌شود. هیوندای با نصب چراغ‌های دیلایت افقی بزرگ به موازات اجزای جلو پنجره پالیسید ۲۰۲۶، ریسک پذیری خود در طراحی را نمایش می‌دهد.

در ماه دسامبر گذشته بود که نخستین تصاویر نسل دوم هیوندای پالیسید منتشر شد. این شاسی‌بلند با سه ردیف صندلی در طول و فاصله بین محورها با ۶٫۸ و ۶٫۳۵ سانتی‌متر افزایش روبه‌رو شده است. فروش این خودرو از اواخر ۲۰۲۵ با طراحی جدید و امکان انتخاب دو پیش‌رانه جدید، در آمریکا آغاز خواهد شد. هیوندای پالیسید ۲۰۲۶ به‌صورت استاندارد به پیش‌رانه ۳٫۵ لیتر V6 مجهز شده است که ۲۸۷ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۲ نیوتون‌متر گشتاور را به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک انتقال می‌دهد. خروجی این پیش‌رانه نسبت به مدل فعلی، به‌ترتیب ۴ و ۳ واحد کاهش نشان می‌دهد. این تیپ از هیوندای پالیسید ۲۰۲۶ را می‌توان به‌صورت محرک جلو یا چهارچرخ‌محرك انتخاب کرد. ظرفیت یک‌دکشی این خودرو هم ۲۲۶٫۸ کیلوگرم اعلام شده است. قوای محرکه



بزرگ‌ترین

صفحه‌نمایش سیترونن روی «C5 ایر کراس»

سیترونن C5 ایر کراس مدل ۲۰۲۶ معرفی شده است. نسل دوم سیترونن C5 ایر کراس براساس پلتفرم STLA Medium مشترک با پژو ۳۰۰۸ و ایل گرندلند و البته نسل بعدی جیپ کامپس شکل گرفته است. نسل اول این خودرو در سال ۲۰۱۷ معرفی شد و در سال ۲۰۲۲ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. فروش سیترونن C5 ایر کراس در اروپا با نیمه دوم سال ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. برخلاف زیرمجموعه اسپرت رنو یعنی آلپاین که از اواخر دهه جاری به ایالات‌متحده می‌آید، سایر برندهای فرانسوی برای ورود به این بازار برنامه‌ای ندارند. در روزگاری که شرکت‌های خودروسازی بر سر ابعاد



نمایشگر هم با یکدیگر رقابت می‌کنند، استلانتیس هم اعلام کرده که نسل جدید سیترونن C5 ایر کراس را به بزرگ‌ترین نمایشگر لمسی در میان محصولات ۱۴ برند زیرمجموعه خود مجهز کرده است. این صفحه ۱۲ اینچی مساحت زیادی از داشبورد را به‌خود اختصاص می‌دهد. از این نمایشگر عمودی که بگذریم، باید به صفحه نشان‌دهنده دیجیتال ۱۰ اینچ و همچنین نمایشگر مجازی روی شیشه (هداپ) اشاره کرد که ارتفاع آن، قابل تنظیم است. خبر خوش این‌که علاوه بر دکمه انتخاب حالت رانندگی و همچنین اهرم کوچک تعویض دنده، تعدادی دکمه فیزیکی هم روی داشبورد قرار دارد. دسترسی صوتی این خودرو که پشتیبانی هوش مصنوعی چت جی‌بی‌تی را نیز به‌همراه دارد، با بیان عبارت «هلو سیترونن» فعال می‌شود. از دیگر ویژگی‌های فضای داخلی سیترونن C5 ایر کراس می‌توان به امکان انتخاب ۲ رنگ برای تریم داخلی، نورپردازی قابل تنظیم و جالیوانی و پورت USB-C برای ردیف عقب اشاره کرد. فضای ۶۵۱ لیتری محفظه بار هم با تا کردن صندلی‌های عقب به ۱۶۶۸ لیتر افزایش می‌یابد. سیترونن C5 ایر کراس به‌جز مواردی همچون دستگیره درها و آینه‌های جانبی، تا حد زیادی به‌نمونه حاضر در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۴ شباهت دارد.



مرسدس G کلاس ارتقا یافته «منصوری»



داخلی با چرم سفید و قرمز پوشیده شده‌اند که بیشتر به یک سالن لوکس شباهت دارد تا کابین یک شاسی‌بلند. هیچ پروژه منصوری بدون ارتقای عملکرد کامل نمی‌شود. این تیونر با نصب توربوهای بزرگ‌تر و سیستم‌گازرژ جدید، موتور ۴ لیتری V8 توئین توربوئی مرسدس را به سطح جدیدی ارتقا داده‌است. این پیش‌رانه حالا ۸۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که خودرو را طرف ۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رساند؛ در حالی که حداکثر سرعت آن روی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده‌است.

منصوری که همیشه به دنبال جلب توجه‌است، این بار سراغ مرسدس G کلاس رفته و در موناکو نسخه‌ای عجیب از این شاسی‌بلند را با نام اسپرانزا رونمایی کرده‌است. یک G کلاس کانور تیبل با درهای متقارن که شاید دیوانه‌وارترین نسخه این شاسی‌بلند تا امروز باشد. اسپرانزا خودرویی تک‌ساخت‌است. منصوری مشخص نکرده که این سقف به صورت دستی جمع می‌شود یا برقی‌است. داخل کابین اسپرانزا، منصوری سسنگ تمام گذاشته‌است. قطعات فیبر کربنی روی فرمان، داشبورد، پدال‌ها، کنسول مرکزی و بانل درها به کار رفته و صندلی‌ها و سطوح

کره‌ای

Korean

شاسی‌بلند «کیا» با قیمتی شگفت‌انگیز!



فیس لیفت کیا اسپورتیج که از طراحی به‌روز و فناوری‌های پیشرفته‌ای بهره می‌برد، حتی با وجود تعرفه‌های جدید، همچنان قیمتی مقرون به‌صرفه دارد که از ۳۰ هزار دلار شروع می‌شود. قیمت پایه اسپورتیج ۲۰۲۶ از ۲۸ هزار و ۶۹۰ دلار شروع می‌شود که تنها یک‌هزار و ۳۰۰ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است. هزینه حمل‌ونقل (یک‌هزار و ۳۹۵ دلار) بدون تغییر باقی مانده و با احتساب آن، قیمت نهایی مدل پایه به ۳۰ هزار و ۸۵ دلار می‌رسد. این قیمت برای تیپ LX دیفرانسیل جلو است که به یک موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی با قدرت ۱۸۷ اسب‌بخار مجهز است.

در داخل کابین، دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای صفحه‌امپر و سیستم اطلاعات-سرگرمی، پشتیبانی بی‌سیم از اپل کارپلی و اندروید اتو، کروز کنترل تطبیقی و مجموعه‌ای از سیستم‌های کمک‌راننده مانند ترمز اضطراری خودکار به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند. این آپشن‌ها در تمام تیپ‌های اسپورتیج ۲۰۲۶ وجود دارند.

آمریکایی

American

انتشار تصاویری از «جیپ» گرند چروکی جدید



جیپ با انتشار دو تصویر تیزری از گرند چروکی مدل ۲۰۲۶، هواداران خود را برای رونمایی این شاسی‌بلند لوکس آماده می‌کند. تصاویر تیزری جیپ گرند چروکی ۲۰۲۶ نشان‌دهنده طراحی ظاهری

جزئی اما موثر هستند. جلوپنجره عریض و کوتاه با هفت شیار عمودی، امضای همیشگی جیپ را حفظ کرده و به چراغ‌های افقی متصل شده‌است. این چراغ‌ها اما به دی‌لایت‌هایی با طراحی ابرو مانند مجهز شده‌اند که ظاهری مدرن‌تر به خودرو می‌بخشد. سپر نیز با بخش بزرگ هم‌رنگ بدنه و تزئینات کرومی جدید، جلوه‌ای پویا ایجاد کرده‌است. جیپ هنوز اطلاعات رسمی درباره پیش‌رانه‌های گرند چروکی ۲۰۲۶ منتشر نکرده‌است. مدل کنونی از موتور ۳.۶ لیتری V6 با ۲۹۳ اسب‌بخار قدرت استفاده می‌کند؛ اما شایعات حاکی از احتمال جایگزینی این موتور با پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی توربوشارژ هوریکین گروه استلانتیس است که عملکرد بهتری ارائه می‌دهد. همچنین نسخه لاگین-هیبریدی 4xe هم همچنان ارائه خواهد شد که مصرف سوخت کمتری دارد.

قیمت‌ری را در بازار آزاد به بیش از یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید

انتظار و بلا تکلیفی برای واردات خودرو



احسان ناصر بایلی

e.nasiri@autoworld.ir

با گذشت بیش از یک‌ماه و نیم از آغاز سال ۱۴۰۴، واردات خودرو و همچنان در ابهام و سردرگمی قرار دارد؛ به‌طوری‌که نه تنها آیین‌نامه اجرایی این ماده از قانون بودجه هنوز از سوی هیات‌دولت ابلاغ نشده، بلکه ثبت‌سفارش‌های نیز متوقف مانده‌است. این وضعیت موجب شده که فعالان بازار، واردات کنندگان و حتی دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، در حالت انتظار و بلا تکلیفی بمانند.

در همین زمینه رئیس کل گمرک ایران اواخر هفته گذشته در گفت‌وگو با یکی از رسانه‌ها اعلام کرده بود که وزارت صمت به گمرک اعلام کرده خودروهایی که مشمول ۲ میلیارد یورو تخصیصی قانون بودجه ۱۴۰۴ نشدند، گمرک موظف است بر اساس مقررات سال گذشته درباره آن‌ها اعمال قانون کند؛ هنوز آیین‌نامه اجرایی این ماده از قانون بودجه امسال مصوب نشده و ثبت سفارش‌ها بازگشایی نشده‌است. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که بازار خودرو و همچنان با التهاب قیمتی، کمبود عرضه و عدم رقابت مواجه‌است و واردات یکی از راهکارهای موثر برای کنترل این وضعیت ارزیابی می‌شود. در همین حال برخی منابع غیررسمی از کاهش احتمالی تعرفه واردات خودرو در سال جاری خبر می‌دهند که البته هنوز هیچ نهاد رسمی نرخ جدید تعرفه را اعلام نکرده‌است. ارز تخصیصی به واردات خودرو نیز از دیگر مواردی است که به‌طور شفاف تعیین تکلیف نشده و همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. این بی‌برنامگی و تأخیر در اعلام ضوابط، نه تنها پیام منفی به سرمایه‌گذاران و فعالان بازار ارسال می‌کند، بلکه به‌باور برخی کارشناسان، نشانه‌ای از بی‌انگیزگی برای پیگیری سیاست توسعه واردات خودرو است؛ موضوعی که با وعده‌های پیشین درباره افزایش رقابت و ارتقای کیفیت در صنعت خودرو در تضاد کامل قرار دارد.

تعلل در تدوین و ابلاغ آیین‌نامه واردات، مشخص نکردن تعرفه‌ها و عدم فعال‌سازی سامانه ثبت سفارش، موجب شده است یکی از مهم‌ترین ابزارهای تنظیم بازار خودرو عملاً بدون کارکرد بماند؛ این در حالی‌است که مردم و بازار همچنان چشم‌انتظار گشایش هستند.

در عین حال بازار خودروهای مونتاژی از ماه اسفند سال گذشته تا اردیبهشت سال جاری، تصویری متغیر از رفتار قیمتی این محصولات ارائه می‌کند؛ به‌طوری‌که در پایان سال ۱۴۰۳ شاهد رشد قیمت به‌واسطه تأثیر هیجانات پایان سال هستیم؛ این در شرایطی است که از نیمه فروردین تاکنون، قیمت مونتاژی‌ها تحت تأثیر مذاکرات و کاهش نرخ ارز روند نزولی به‌خود گرفته‌است.

این مسیر رفت و برگشتی نشان می‌دهد بازار هنوز از ثبات بنیادی برخوردار نیست و بیشتر تابع انتظارات روانی است تا واقعیات تولیدی.

بررسی روند فعلی نشان می‌دهد بازار خودروهای مونتاژی در حال حاضر در فاز اصلاح قیمتی است و مادامی که نرخ ارز در محدوده فعلی باقی بماند یا کاهش بیشتری را تجربه کند، انتظار می‌رود قیمت‌ها در این بخش از بازار کاهش یا دست‌کم با ثبات باشد. اما چنان‌چه در ماه‌های آینده نرخ ارز مجدداً صعودی شود، بازار خودروهای مونتاژی نیز واکنش سریعی نشان خواهد داد. در نهایت این که، برای هر گونه تحلیل‌اتی از این بازار باید هم‌زمان متغیرهای سیاسی، ارزی و روانی را در نظر گرفت؛ چرا که خودروهای مونتاژی، نه یک کالای صرفاً مصرفی، بلکه آینه‌ای از نوسانات اقتصاد کلان ایران هستند.

نکته دیگر نیز به نحوه تخصیص ارز برای واردات قطعات CKD و SKD برمی‌گردد. اگر مسیر ارزدهی به این دسته از تولیدکنندگان طبق روال سال‌های گذشته باشد خودروسازان تعللی در تولید نخواهند داشت اما در صورت کاهش تخصیص ارز به این بخش از خودروسازی کشور، تولید نیز کاهش خواهد یافت و رشد قیمتی مجدداً دور از انتظار نیست.

خودروهای مونتاژی از انتهای اسفندماه تا ۱۷ فروردین با رشد قیمت قابل توجه و از ۱۷ فروردین تا روز گذشته با افت بها همراه بودند. برای بررسی جزئیات این نوسانات قیمتی ابتدا اکستریم VX را بررسی می‌کنیم.

این محصول به‌عنوان گران‌ترین خودرو لیست مورد بررسی مادر ۲۸ اسفند سال گذشته ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد؛ اما با شروع سال جدید و در ۱۷ فروردین ماه بهای این خودرو به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید تا ۲۰ میلیون تومان رشد قیمت داشته باشد؛ اما از آن زمان تا روز گذشته بهای این محصول ۵۰ میلیون تومان کاهش پیدا کرده و به ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسیده تا افت قیمت یک درصدی نسبت به ۱۷ فروردین و رشد قیمت ۱۵۰ میلیون تومانی و ۲.۲ درصدی نسبت به ۲۸ اسفند داشته باشد.

نوسان قیمت‌ها به خودروهای داخلی رسید
خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۸ میلیون تومانی و رشد قیمت ۳ تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شایهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۱۸ میلیون تومان کاهش ۹۱۰ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۶۷ میلیون تومان و کوئیک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۴۹۹ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی پادرا تک کابین (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۸۸۴ میلیون تومان، نیسان دو گانه آپشنال (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۷۶۵ میلیون تومان و ری‌را (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۰۴ میلیون تومان ارزش گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۱۳۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان، اکستریم-TX (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۸۳۰ میلیون تومان و هایما S5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۶۲۵ میلیون تومان رسید. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیون و ۱۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و هونداسیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

تیونینگ

Tuning

تبدیل پورشه ۹۱۱ «کاررا» به «GT3 RS»

برای دارندگان پورشه ۹۱۱ کاررا ۲۰۲۵ که به دنبال ظاهری شبیه به GT3 RS بدون تمرکز افراطی بر عملکرد پیست یا هزینه‌های گزاف هستند، تک‌آرت‌راحتی جذاب ارائه می‌دهد. این تیونر آلمانی که به‌خاطر ارتقای خودروهای پورشه شهرت دارد، حالا تمرکز خود را بر مدل جدید ۹۹۲.۲ قرار داده‌است. با تغییرات تک‌آرت، ظاهر بیرونی و داخلی کاررا به‌مدل‌های GT نزدیک شده‌است. این تیونینگ در سه سطح شخصی‌سازی عرضه می‌شود و مشتریان می‌توانند بر اساس سلیقه خود یک، دو یا هر سه سطح را انتخاب کنند. این سطوح شامل کیت ایرودینامیک برای



مدل‌های کاررا از جمله مدل هیبریدی GT3S، استفاده از فیبر کربن در کابین و کیت ارتقای موتور همراه با بهبود سیستم تعلیق است. کیت ایرودینامیک تک‌آرت، اگرچه به اندازه مدل‌های GT3 یا GT3 RS تهاجمی نیست، اما نسخه‌ای ملایم‌تر و جذاب از آن‌ها را ارائه می‌دهد. این کیت از فیبر کربن با مواد کامپوزیتی ساخته شده و شامل اسپلیتر جلو برای بهبود آیرودینامیک، اسپویلر سقف، کاپوت آیرودینامیک، گلگیرهای آیرودینامیک، آینه‌های جانبی، دیفیوزر عقب (با طراحی متفاوت برای مدل GT3S)، راکب‌های جانبی با الی‌های آیرودینامیک است. همچنین اسپویلر عقب در سه مدل مختلف عرضه می‌شود. تمام قطعات فیبر کربنی با روکش مات یا براق قابل سفارش هستند. این کیت، کاررا را به خودرویی با ظاهری اسپریت و تهاجمی تبدیل می‌کند. پورشه ۹۱۱ کاررا با این کیت، طولی برابر با ۴۵۳۰ میلی‌متر، عرضی ۱۹۰۰ میلی‌متر و ارتفاعی ۱۳۰۰ میلی‌متر دارد. تک‌آرت تنها به‌ظاهر خودرو را بسنده نمی‌کند و عملکرد آن را نیز بهبود می‌دهد.

آلمانی

German

سوپر سدان برقی مرسدس «AMG»

مرسدس AMG با انتشار تصاویر تیزری سدان الکتریکی جدید خود، توجهات را به سمت سوپر سدان ۱۰۰۰ اسب‌بخاری جلب کرده‌است. تصاویر تیزری سدان الکتریکی جدید مرسدس AMG خودرویی کشیده و تک‌تقارن نشان می‌دهند که شباهت زیادی به کانسیپت ویزن AMG متعلق به سه سال قبل دارد. دی‌لایت‌های LED با طراحی ستاره سه‌پر، امضای طراحی جدید مرسدس، در این خودرو بزرگ‌تر و برجسته‌تر شده‌اند. این آلمان در مدل جدید CLA نیز دیده شده و در دیگر مدل‌های آینده مرسدس گسترش خواهد یافت. جلوپنجره سنتی در این خودرو حذف



شده و به جای آن، شیارهایی در پایین سپر برای خنک‌سازی تعبیه شده‌است. نمای جانبی با خطوط روان و رینگ‌های متراکرم که به بهبود آیرودینامیک کمک می‌کنند، ظاهری جذاب و اسپریت دارد. در عقب، چراغ‌های دایره‌ای LED با گرافیک ستاره‌ای دیده می‌شوند و بال عقب فعال به افزایش پایداری در سرعت‌های بالا کمک می‌کند. سدان الکتریکی جدید مرسدس بر پایه پلت‌فرم اختصاصی AMG.EA ساخته شده و از باتری‌های پیشرفته شرکت آمریکایی سسیلا و موتورهای الکتریکی شارمحوری شرکت بریتانیایی یاسا بهره می‌برد. این موتورهای سبک‌وزن هر کدام می‌توانند تا ۴۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کنند. سوپر سدان AMG به ۲ نمونه از این موتورها مجهز خواهد بود که مجموعاً حدود ۱۰۰۰ اسب‌بخار قدرت و بیش از ۱۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کنند. سدان الکتریکی AMG با چنین نیرویی به‌احتی می‌تواند با خودروهای مثل پورشه تایکان توربو GT و لوسید ایر سافایر رقابت کند. این ساخته جدید «فلتر باخ» ماه آینده رسماً رونمایی خواهد شد.



تیز برخورد دارد است که استایل اسپرتی دارد. چراغ‌های عمودی در جلوه همراه LED ماتریسی و چراغ‌های عمودی در عقب (با همان فرم LED ماتریسی) جذابیت این خودرو را دوچندان می‌کند. این خودرو که با نام EV9 معرفی می‌شود، از یک نسخه تک‌موتور الکتریکی برخورد دارد است. در این نسخه موتور الکتریکی روی محور عقب تعبیه شده که می‌تواند ۱۴۹٫۵ کیلووات (۲۰۰ اسب‌بخار) قدرت و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور به ارمغان آورد. این خودرو در ۹٫۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر پیمایش آن ۵۳۶ کیلومتر است.

سال ۲۰۲۳ میلادی سالی پر از محصولات برقی برای مشتریان بازار خودرو بود. در این سال بیشتر خودرو سازان مطرح جهان با ارائه فناوری‌های منحصر به فرد در صدد عرضه محصولات جدید تمام‌برقی برآمدند. چندی پیش بود که کیاموتورز نیز به عنوان یک خودرو ساز موفق در این عرصه، از اس‌یو‌ی سایز متوسط تمام‌برقی خودرو نمایی کرد. این خودرو که پیش‌تر در اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی به صورت کانسپت به نمایش درآمده بود، توانست در نسخه تولیدی با طراحی جذاب و موقر مورد استقبال بسیاری قرار گیرد. این خودرو از نظر طراحی از سطوح تخت و خطوط



نگاهی به بلند قامت پرتوان «کیاموتورز»

«آفتاب خودرو» سامورایی‌های باکیفیت را به دست مشتریان رساند

سرآمدن انتظار خریداران مزدا «۳» و «CX-30»

✓ خدمات پس از فروش به سبک «آفتاب خودرو»



این روزها خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی اهمیت ویژه‌ای نزد مخاطبان دارد؛ چرا که خریداران این دسته از خودروها، همواره این دغدغه را دارند که خدمات پس از فروش و تامین قطعات خودروهای انتخابی آن‌ها چاه کیفیتی تامین‌وارانه خواهد شد. شرکت «آفتاب خودرو» در این زمینه به مشتریانانش اطمینان خاطر می‌دهد. با تجهیز تعمیرگاه مرکزی این شرکت خریداران خودروهای مزدا در این زمینه نگرانی و دغدغه‌ای نخواهند داشت. محسن عارفی، مدیر بازاریابی شرکت «آفتاب خودرو» در پاسخ به این سوال که تدابیر این شرکت برای ارائه خدمات پس از فروش مناسب به مشتریان چیست؟ گفت: «همان‌طور که شما و سایر اصحاب رسانه حضور داشته و مشاهده کردید، تعمیرگاه مرکزی ما مجهز به ابزارهای مخصوص و دستگاه‌های خاص برای سرویس‌دهی است. همچنین جایگاه خاص و مجهزی برای خودروهای برقی داریم که این جایگاه مناسب دو خودرو برقی خواهد بود. این جایگاه را اندازه‌ی شده و آماده بهره‌برداری است. در بحث خدمات پس از فروش نیز تمام قطعات مورد نیاز، تامین شده و هیچ مشکلی وجود ندارد. همچنین در بخش خدمات پس از فروش «آفتاب خودرو» آماده سرویس‌دهی به مشتریان است. در فاز نخست نیز عاملیت‌های مجاز خود را در استان‌های پر تردد و اصلی را اندازه‌ی کردیم. بر این اساس در ۱۵ شهر نمایندگی خدمات پس از فروش را اندازه‌ی کردیم؛ از جمله در استان‌های مازندران، خراسان، فارس، خوزستان، کرمانشاه و آذربایجان شرقی. همچنین در آینده نزدیک در شهرهای دیگر هم حضور پیدا می‌کنیم تا خدمات شایسته‌ای به مشتریان مان ارائه دهیم. سعی ما این است که خودرو باکیفیت و به‌روزی در اختیار مشتریان مان قرار دهیم. در نهایت تمام تلاش مان این است که مشتریان مان در بخش تامین قطعات و خدمات پس از فروش هیچ دغدغه‌ای نداشته باشند.»

✓ تنوع در رنگ خودروهای وارداتی «آفتاب خودرو»

در ادامه، مدیر بازاریابی شرکت «آفتاب خودرو» در پاسخ به این سوال که محصولات این شرکت از نظر رنگ، تا چه اندازه به مشتریان حق انتخاب می‌دهد؟ بیان کرد: «در بحث رنگ‌بندی که دغدغه همیشگی مشتریان است سعی کردیم از قالب رنگ‌های سفید و مشکی خارج شویم. ما تلاش کردیم تمام رنگ‌های کمپانی سازنده را برای مشتریان مان موجود کنیم. جالب است بدانید که در فراخوان‌هایی که اعلام می‌کنیم، بر اساس اولویت، هر شخصی که زودتر ثبت‌نام انجام دهد و تکمیل وجه کند، می‌تواند در انتخاب رنگ نیز اولویت داشته باشد. البته تا جایی که بتوانیم خودروها را بر اساس سلیقه مشتریان تحویل خواهیم داد. در حال حاضر هم چنین برنامه‌ای را دنبال کرده و سعی کردیم در تمام خودروهای تحویلی این موضوع را لحاظ کنیم.»

✓ نگاهی به مزدا ۳

شرکت «آفتاب خودرو» در یک اقدام بسیار هوشمندانه، محصولات جدید کمپانی خوشنام مزدا را به کشور وارد کرده است. مزدا ۳ وارد شده توسط این شرکت به کشورمان، نسل چهارم این خودرو است. نسل چهارم این خودرو محبوب، سال ۲۰۱۸ میلادی معرفی شد که بر پایه و اساس زبان جدید طراحی این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی عرضه شده است. به لطف استفاده از احجام سیال و تقاطع‌ها و همچنین رعایت بهترین تناسب بدنه، شاهد یک خودرو بسیار اسپرت و جوان‌پسند هستیم. کابین این خودرو نیز کاملاً مینیمال و خاص بوده و کیفیت ساخت بالای آن زبانزد است. مزدا ۳ وارد شده توسط شرکت «آفتاب خودرو» از مشخصات فنی بسیار مناسب و سازگار با شرایط سوختی کشورمان برخوردار است. زیر کاپوت نسبتاً کشیده این سدان اسپرت، یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری SkyActiv-G چاقوش کرده است که به لطف تکنولوژی ساخت، این موتور اتمسفریک و کاملاً سازگار با شرایط سوختی کشورمان، می‌تواند حداکثر ۱۵۵ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۲ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام به ارمغان آورد. همچنین گیرکس ۶ سرعته Skyactiv-Drive وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو بر عهده دارد. از امکانات گسترده رفاهی و ایمنی مزدا ۳ می‌توان به ۹ ایربگ (دارای یک ایربگ زانویی برای راننده)، کروز کنترل هوشمند، اتو هلد، ترمز پارک برقی، سیستم ورود و استارت بدون سوئیچ (کی‌لس)، سیستم هشدار نقاط کور و هشدار ترافیک روبه‌رو، سیستم پایش رفتار و تشخیص خستگی راننده، دستیار هوشمند سرعت، سیستم کنترل کشش و کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم پایش فشار باد تایرها، سیستم هشدار رانندگی بین خطوط، سیستم پایداری در سرازیری و جلوگیری از عقب رفتن خودرو در سربالایی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با قابلیت تنظیم دما و هیجای دما، شیفتر پشت فرمان و رینگ‌های ۱۸ اینچی اشاره کرد.

ملاقات نزدیک با مزدا CX-30

تشکیل می‌دهد. این پیش‌رانه حداکثر قدرت ۱۵۵ اسب‌بخار را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۲ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام فراهم می‌آورد. گیرکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک نیز قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. در این خودرو امکانات رفاهی جدید و به‌روزی مشابه مزدا ۳ نصب شده تا سطح رفاه سر نشینان را ارتقا بخشد.



عکس: روزنامه دنیای خودرو / سپهر سیاحی



◀ شرکت «آفتاب خودرو»

یکی از واردکننده‌های معتبر حال حاضر در بازار خودرو کشورمان است. این شرکت که محصولات خوشنام کمپانی



مزدا را به کشور آورده، با فلسفه ارائه محصول باکیفیت، به‌روز و با ارائه خدماتی متمایز، در این عرصه فعالیت دارد. بر این اساس روز گذشته شرکت آفتاب خودرو و خودروهای مزدا CX-30 را به مشتریانانش تحویل داد. البته در این مراسم تحویل، خودروهای جدیدی نیز حضور داشتند که به‌زودی به سبد محصولات «آفتاب خودرو» اضافه می‌شوند.

✓ تحویل خودروهای مزدا به مشتریان



شرکت «آفتاب خودرو» که با فلسفه ارائه محصولات باکیفیت، به‌روز و با ارائه خدماتی متمایز در این عرصه فعالیت دارد، در این دوره از واردات خودرو و محصولات مزدا را با ارائه خدماتی متمایز به مشتریان، به کشور آورده است. از آن‌جا که مزدا ۳ و CX-30 به عنوان محصولات جدید کمپانی مزدا در بازار کشورمان حضور پیدا کردند، شرکت «آفتاب خودرو» طی مراسم باشکوهی این خودروها را به مشتریان تحویل داد. بر این اساس محسن عارفی، مدیر بازاریابی شرکت «آفتاب خودرو» در حاشیه این مراسم به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «عرضه اولیه محصولات ماسال گذشته صورت گرفت که تعداد قابل توجهی خودرو به مشتریان تحویل داده شد. هدف این مراسم تحویل خودروهای مزدا ۳ و CX-30 به مشتریان محترم بود که از اصحاب رسانه نیز دعوت کردیم تا در این مسیر ما را همراهی کنند. این مراسم در خور مشتریان محترم برگزار شد تا محصولات باکیفیت مزدا را به دست‌شان برسانیم. همچنین در این مراسم محصولات جدیدی حاضر بود تا مشتریان با آن‌ها نیز آشنا شوند.»

✓ محصولات جدید «آفتاب خودرو»



در مراسم تحویل مزدا ۳ و CX-30 خودروهای باکیفیت دیگری از کمپانی مزدا و ولوو حضور داشتند. این خودروها چهار محصول از کمپانی ولوو یعنی XC60، XC40، S90 و EX30 بودند. همچنین دو خودرو جدید دیگر از کمپانی مزدا یعنی CX-50 و EZ6 نیز در این مراسم به نمایش گذاشته شد. طبق بررسی‌های انجام شده، مزدا EZ6 در دو نسخه تمام‌برقی (EV) و نسخه برد بلند (EREV) قرار است در کشورمان عرضه شود.



آیا تویوتا «استوت» در راه بازار است؟



تمام برقی یا پلاگین-هیبریدی خواهد بود، در حقیقت قرار است روی پلت فرم نسل جدید محصولات تویوتا که نسل جدید کراون روی آن توسعه یافته، شکل گیرد. یک رسانه مستقل ژاپنی که در حوزه حمل و نقل نیز فعالیت دارد، درباره معرفی پیکاپ جدید کامپکت اما بسیار جذاب و متفاوت تویوتا خبر داد که قرار است در نمایشگاه بین المللی خودرویی لس آنجلس از آن رونمایی شود. همچنین این رسانه به نسل جدید پیکاپ معروف جمع و جور تویوتا که از سال ۱۹۶۰ میلادی تا اواخر ۱۹۷۸ عرضه شد، اشاره کرد. در حقیقت قرار است این خودرو و نسل جدید تویوتا استوت باشد.

این روزها بازار پیکاپ‌ها بسیار داغ شده و کمپانی‌های مطرح هر یک به دنبال داشتن یک پیکاپ در سبد محصولات خود هستند. از سال ۲۰۲۰ میلادی به بعد نیز کمپانی هیوندای سانتاکروز را به سبد محصولات خود افزود تا در این بازار به رقابت بپردازد. اما پیش از همه، فورد با داشتن ماوریک یک پیکاپ عضلانی کامپکت را در سبد محصولات خود دارد که بسیار پرفرمدار است. اما در مقابل اخیرا خبری منتشر شده که تویوتا به زودی محصول جذابی را برای رقابت جدی با فورد ماوریک و البته هیوندای سانتاکروز به بازار عرضه خواهد کرد. این محصول احتمالی که یک پیکاپ

جاده‌هایی امن تر با کامیون‌های هوشمند تر

تحول آرام اما ملموس در ایمنی و فناوری خودروهای سنگین ساخت داخل

جهت رسیدن به کامیون‌هایی واقعا هوشمند، ایمن و دوست‌دار محیط زیست، باید گام‌های بعدی با جسارت بیشتری برداشته شوند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

طی دو دهه گذشته، صنعت خودروهای کاروتجاری ایران به‌ویژه در بخش کشنده‌ها و کامیون‌های باری از میانه جاده‌ای پرچالش و ناهموار گذر کرده است. جاده‌هایی که پر از پیچ‌های تحریم، کمبود فناوری، نوسان استانداردها و محدودیت‌های وارداتی بوده‌اند. با این حال، در سال‌های اخیر نشانه‌هایی از یک تغییر کیفی تدریجی، اما امیدوارکننده به چشم می‌خورد: تغییری که بیش از همه در حوزه ایمنی و فناوری در حال ریشه دواندن است.

وقتی استانداردها بالایی روند

در گذشته‌ای نه چندان دور، کامیون‌های داخلی عمدتاً با سطحی ابتدایی از تجهیزات ایمنی روانه بازار می‌شدند؛ گویی قرار نبود این خودروها در تصادف‌های داشته باشند، یا سر نشینان‌شان نیاز به حفاظت و ویژه‌ای داشته باشند. اما فشار فزاینده سازمان‌های استاندارد، بالا رفتن سطح دانش مشتریان و ورود برندهای جدید مونتاژی سبب شد نگاه خودروسازان داخلی نیز به این دسته از خودروها به تدریج تغییر کند.

اکنون دیگر نصب ترمز ضد قفل (ABS)، سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD) و حتی سیستم پایداری الکترونیکی (ESP) در کشنده‌های داخلی، به بخشی از استانداردهای اجباری تبدیل شده‌اند. همچنین، مواردی چون سامانه کنترل فشار باد تایر (TPMS)، هشدار خروج از خط و ترمز اضطراری خودکار نیز در مدل‌های مونتاژی و ساخت داخل به چشم می‌خورند؛ مواردی که تا همین چند سال پیش، تنها در برندهای اروپایی یا وارداتی دیده می‌شدند.

مونتاژ، فرصتی برای بومی‌سازی استاندارد جهانی

ورود خودروسازان خصوصی مونتاژکار به عرصه فعالیت، نقطه عطفی در اتقای فناوری کامیون‌های عرضه شده در کشور بود. شرکت‌هایی مانند بهمین دیزل، آرین دیزل، ماموت و سروش موتور توانستند با استفاده از پلت فرم‌های روز چین و حتی اروپا، محصولاتی عرضه کنند که فاصله زیادی با کامیون‌های قدیمی داخلی داشتند. کامیون‌های فایو، فوتون، دانگ‌فنگ، شاکمان و ایویکو، نمونه‌هایی از همین روند مثبت هستند. این خودروها نه تنها از استاندارد آلایندگی یورو ۵ بهره می‌برند، بلکه به انواع فناوری‌های ایمنی فعال و غیرفعال مجهز شده‌اند. البته چالش اصلی همچنان در نبود بومی‌سازی برخی سامانه‌ها یا عدم ارائه کامل آپشن‌ها در تیپ‌های پایه است.

رانندگی هوشمند، هنوز تا بلوغ فاصله دارد

با وجود رشد چشمگیر در حوزه تجهیزات ایمنی، پایه، فناوری‌های سطح بالاتر همچنان در کامیون‌های داخلی غایب هستند یا به صورت محدود در مدل‌های گران‌تر مثل پیک X9 حضور دارند. سامانه‌هایی مانند کروز کنترل تطبیقی (ACC)، دسنس‌یار رانندگی در ترافیک، سیستم تشخیص خواب‌آلودگی راننده یا تابلوخوان هوشمند و رادار هشدار نقاط کور هنوز در کامیون‌های تولید داخل یا مونتاژ ایران عملاً جایی ندارند.

در عصر کامیون‌های متصل که در آن برندهایی مانند ولوو، اسکانیا یا مرسدس بنز در حال توسعه سیستم‌های رانندگی نیمه خودران هستند، کامیون‌های داخلی هنوز با محدودیت زیرساخت و سیاست‌گذاری درگیرند. این در حالی است که شرکت‌هایی مانند فلو یا دانگ‌فنگ چین نیز این فناوری‌ها را به مدل‌های صادراتی خود افزوده‌اند و می‌توان با همکاری جدی‌تر، بخشی از آن‌ها را به بازار ایران نیز منتقل کرد.

ایمنی سر نشین: فراتر از فولاد و شیشه

یکی از نقاط ضعف کامیون‌های قدیمی داخلی، عدم توجه کافی به ایمنی کابین و طراحی ارگونومیک آن بوده است. طراحی‌های قدیمی با دید محدود، جایگاه نامناسب صندلی، فقدان ایربگ و تجهیزات رفاهی نا کافی، همه باعث می‌شدند راننده در طول سفرهای طولانی دچار خستگی مزمن یا حتی آسیب‌های فیزیکی شود.

اما در کشنده‌های نسل جدید این رویکرد در حال تغییر است. صندلی‌های با تنظیم چندجهته، کابین عایق کاری شده، تهویه مطبوع خودکار، فضای خواب راحت‌تر و نصب یخچال و ماکروفر در برخی مدل‌ها، نمایانگر نگاه تازه به سلامت و راحتی راننده است. جای خالی سیستم‌هایی مانند پایش هوشیاری راننده، سیستم یادآوری استراحت یا حتی دوربین‌های دید پیرامونی برای جلوگیری از نقاط کور، همچنان احساس می‌شود. اگر چه برخی از این سامانه‌ها در مدل‌های لوکس یا آپشنال ارائه می‌شوند، اما دسترسی عمومی به آن‌ها در مدل‌های ارزان بازار فراهم نیست.

کامیون‌هایی که با محیط زیست سازگار تر می‌شوند

استاندارد آلایندگی یورو ۴ تا مدت‌ها سقف توان خودروسازان داخلی بود؛ اما در سال‌های اخیر محصولات یورو ۵ به شکل گسترده‌تری در بازار دیده می‌شوند. بسیاری از کشنده‌های چینی مونتاژی نظیر شاکمان، دانگ‌فنگ و فاو اکنون با موتورهای یورو ۵ یا یورو ۵+ عرضه می‌شوند و در برخی موارد حتی زیرساخت لازم برای ارتقا به یورو ۶ نیز فراهم شده است. افزایش مصرف سوخت خودروهای فرسوده، افزایش هزینه حمل و نقل و تشدید آلودگی هوا، زنگ خطرهایی بودند که باعث شد نهادهای ناظر نیز با جدیت بیشتری به موضوع آلایندگی خودروهای سنگین ورود کنند.

در همین راستا، استفاده از سامانه SCR (کاهنده کاتالیزوری انتخابی)، قدمی مثبت در کاهش آلایندگی نیتروژن اکسید و ذرات معلق محسوب می‌شود. نکته مهم این جاست که در خودروهای دیزلی، برخلاف بنزینی‌ها، بخش عمده‌ای از آلودگی مربوط به ذرات معلق (PM) و گازهای NOX است. فناوری SCR با تزریق محلول اوره (ادبلو) در مسیر اگزوز، این آلاینده‌ها را به نیتروژن و بخار آب تبدیل می‌کند. با این حال، عملکرد صحیح این سیستم نیاز به اوره با کیفیت، نگهداری منظم و آموزش به رانندگان دارد؛ مسائلی که هنوز در سطح صنعت حمل و نقل ایران حل نشده باقی

روی موتورهای دیزلی باشد. این در حالی است که در بسیاری از کشورهای پیشرو، کامیون‌های دوگانه‌سوز دیزل-CNG، کامیون‌های LNG و حتی نسخه‌های الکتریکی برای مسیرهای کوتاه در حال جایگزینی با مدل‌های دیزلی هستند.

همچنین نباید فراموش کرد که هر چند کشنده‌های وارداتی یا مونتاژی از استاندارد یورو ۵ یا حتی یورو ۶ برخوردارند، اما سوخت توزیع شده در سطح کشور هنوز از یکنواختی کافی برخوردار نیست. نبود گازوئیل یا استاندارد بالا در همه استان‌ها، عملکرد سیستم‌های کاهش آلایندگی مانند DPF و SCR را مختل کرده و باعث آسیب دیدگی آن‌ها شده است. بنابراین، توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های سوخت، تعمیرگاه‌های تخصصی و آموزش کادر فنی، برای بهره‌گیری کامل از این فناوری‌ها حیاتی است.

در مجموع، می‌توان گفت نگاه به مساله محیط زیست در صنعت خودرو سنگین ایران، از یک دغدغه حاشیه‌ای به یک الزام ساختاری تبدیل شده است. اگر چه همچنان راه درازی تا کامیون‌های پاک و پایدار باقی مانده، اما حضور سامانه‌های نوین کاهش آلایندگی، موتورهای بهینه‌تر و الزام به رعایت استانداردهای روز، نشانه‌هایی امیدوارکننده از حرکتی رو به جلو هستند؛ حرکتی که در صورت تداوم، می‌تواند کامیون‌های جاده‌های ایران را نه تنها ایمن‌تر، بلکه دوستدارتر برای هوا و زمین کند.

غیبت پر رنگ ار تباطات هوشمند و ناوبری

در دنیای حمل و نقل نوین، کامیون‌ها تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی بار نیستند، بلکه تبدیل به گره‌هایی هوشمند در شبکه زنجیره تامین شده‌اند. اما در ایران، نبود سیستم‌های مدیریت ناوگان پیشرفته، اینترنت اشیا (IoT) در کامیون‌ها و ارتباط بی‌درنگ با مراکز کنترل بار، هنوز حلقه‌های مفقوده این زنجیره هستند.

اگر چه برخی از شرکت‌های بزرگ باربری یا شرکت‌های دارای برند خصوصی، اقدام به نصب سامانه‌های موقعیت‌یاب و پایش آنلاین کرده‌اند، اما این موضوع به یک استاندارد صنعتی فراگیر تبدیل نشده است. کامیون‌های تولید داخل نیز معمولاً فاقد این تجهیزات هستند یا آن‌ها را به صورت آپشن سفارشی عرضه می‌کنند.

در آینده‌ای نزدیک، اگر قرار باشد کامیون‌های داخلی با نمونه‌های جهانی رقابت کنند، پیاده‌سازی زیرساخت مخابراتی پایدار و افزوده شدن سامانه‌های مدیریت هوشمند ناوگان، ضرورتی انکارناپذیر خواهد بود.

قطعه‌سازی، ضامن ایمنی مانند گار

یکی از مسائل کمتر مطرح شده در زمینه ایمنی و کیفیت کامیون‌ها، کیفیت قطعات مصرفی است. هر چند بدنه، موتور و گیربکس در کامیون‌های جدید از سطح مناسبی برخوردار شده‌اند، اما کیفیت قطعات پدکی، لوازم مصرفی و خدمات پس از فروش همچنان چالش برانگیز است.

این جاست که نقش قطعه‌سازی در پایداری فناوری‌های نوین برجسته می‌شود. توسعه سامانه‌های سنجش کیفیت و تامین قطعات با نشان استاندارد، شرط لازم برای تداوم ارتقای فناوری در صنعت خودرو تجاری ایران است.

صنعت در حال پوست اندازی

در نهایت باید گفت وضعیت امروز صنعت خودرو تجاری ایران با همه کاستی‌هایش، با وضعیت دیروز آن قابل مقایسه نیست. بر این اساس کشنده‌هایی که روزگاری از ساده‌ترین سیستم‌های ترمز و تعلیق بهره می‌بردند، اکنون با سیستم‌های هوشمند ایمنی و استانداردهای آلایندگی به روز وارد جاده‌های کشور می‌شوند.

در عین حال استفاده از موتورهای پرقدرت‌تر، طراحی بهتر کابین و افزوده شدن برخی سامانه‌های کمک‌راننده، از پوست اندازی تدریجی در این بخش خبر می‌دهد.

اما مسیر همچنان ادامه دارد. برای رسیدن به کامیون‌هایی واقعا هوشمند، ایمن و دوست‌دار محیط زیست، باید گام‌های بعدی با جسارت بیشتری برداشته شوند. همکاری فنی-مهندسی با برندهای آینده‌دار در سطح جهانی، ارتقای بومی‌سازی محصولات، سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های نرم‌افزاری و الکترونیکی و همچنین ارتقای زیرساخت‌های حمل و نقل، عواملی هستند که این مسیر را هموارتر می‌سازند.

تغییر در حال رخ دادن است؛ هر چند آرام، اما با هر کامیون جدیدی که از خط تولید خارج می‌شود، امیدها به جاده‌ای ایمن‌تر، پاک‌تر و هوشمندتر بیشتر می‌شود.



مانده‌اند. از طرف دیگر، فقدان سوخت‌های جایگزین همچون گاز طبیعی فشرده (CNG)، گاز، مایع (LPG) یا حتی زیست سوخت‌ها در بخش خودروهای سنگین، موجب شده است تمرکز همچنان



سهم حداکثری از بازه قیمتی یک تا ۳ میلیارد تومان در بازار خودرو کشور، حالا با مدل‌های جدید در حال لشکرکشی به محدوده قیمتی ۳ میلیارد تومان به بالا هستند.

مطابق با بررسی‌های به عمل آمده، در چند ماه گذشته تعداد خودروهای چینی در محدوده قیمتی بین ۳ تا ۴ میلیارد تومان و افزون بر آن، در بازار خودرو کشور رشد محسوسی داشته است. در واقع چینی‌ها بعد از کسب



هجوم چینی‌ها به بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان به بالا

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آزادسازی قیمت وارداتی‌ها یا عرضه آن‌ها از طریق قرعه‌کشی؟

آن‌ها در سامانه قرعه‌کشی بی‌معنی خواهد بود و نیازی به عرضه این مدل خودروها از طریق ثبت‌نام در سامانه نیست. با این حال برخی مسئولان در بدنه وزارت صمت همچنان بر ادامه قرعه‌کشی خودروهای وارداتی اصرار دارند.

سازمان حمایت همچنان بر تداوم قیمت‌گذاری این مدل خودروها اصرار دارد. این در حالی است که در صورت آزادسازی قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی، عرضه

در روزهای اخیر دو ارگان دولتی یعنی شورای رقابت و سازمان حمایت بر سر واردات خودرو با یکدیگر اختلافاتی پیدا کرده‌اند. بر این اساس از یک طرف شورای رقابت اقدام به آزادسازی قیمت خودروهای وارداتی کرده و از سوی دیگر

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۷۰		
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰		
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰		
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰		
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۳۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۹۰		
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۵۰		
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۳۰	۱۰۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۴۰		
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰		
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰		
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۵۱۵		
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۶۲۵	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۱۰	۴۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۵۰		
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰		
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰		

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۴	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۳	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۲	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۶	۲	▼
کوییک GL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۹	۱	▼
کوییک GL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۲	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۷	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۹	۵	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۷	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۶	۶	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۱	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۲۷	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۱۰	۱۸	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۳	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۲۲	۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۸۵	۶	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۲	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۶۵	۱۰	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۸۴	۲۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۵	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۵	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۰	۵	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۹	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۲	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۰۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۴۶	۳	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۸۸	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۰	۲	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۶۵	۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۶۷	۹	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۰۴	۵	▼
سورن پلاس با مانیفتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۸	۴	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۰	۲	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۹	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۳	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۰	
تارا ۱ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۰۵	۰	
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۱۸	۶	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۰۴	۹	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۲	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۸	۲	▼
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۵	۵	▼

نام خودرو	قیمت شرکت (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 ۶۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا کراکراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
تویوتا الوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا کراکولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	

کار را S و سیستم تعلیق گرفته شده از مدل GTS برای این خودرو تعبیه شده که عملکردی در سطح مدل های بالاتر را ارائه می دهد. اما شاهکار واقعی در گیربکس آن است؛ با حذف دنده هفتم از گیربکس دستی قدیمی و جایگزینی با کل مکانیزم دقیق تعویض دنده مدل GT3. پورشه تجربه ای نرم، سریع و دقیق از تعویض دنده را فراهم کرده که مورد تحسین رانندگان حرفه ای قرار گرفته است. پورشه ۹۱۱ کار را T نه تنها یک خودرو، بلکه نمادی از مهندسی ناب آلمانی و توجه به رانندگی است.

پورشه بار دیگر با معرفی مدل ۹۱۱ کار را T برای سال ۲۰۲۶ ثابت کرد که در هنر ساخت خودروهای اسپرت بی رقیب است. این مدل با گیربکس شش سرعته دستی، مکانیزم تعویض دنده مشابه با مدل GT3 و وزن کاهش یافته، تجربه ای هیجان انگیز از رانندگی ارائه می دهد. اگرچه قیمت این خودرو به سطح مدل های قدرتمندتر رسیده، اما فلسفه کار را T متفاوت است؛ به بیانی دیگر قدرت این خودرو ارتقا یافته است. با وجود پیشران ۳ لیتری شش سیلندر تخت دو توربوشارژ قدرت ۳۸۸ اسب بخاری تولید می کند. ترمزهای مدل



پورشه ۹۱۱ کار را T مدل
۲۰۲۶؛ ترکیبی از اصالت،
هیجان و مهندسی بی نقص



با ظرفیت تولید یک میلیون لیتر در سال

پالایشگاه آبادان سوخت مورد نیاز هواپیماهای کوچک را تامین می کند



«متخصصان پالایشگاه آبادان موفق شدند سوخت با کیفیت هواپیماهای سبک را با فناوری جدید تولید کنند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، آبادان، مدیرعامل پالایشگاه نفت آبادان با اشاره به درخواست رئیس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: «با توجه به نقش پالایشگاه در رفع ناترازی های سوخت کشور و وجود متخصصان زبده، تولید سوخت هواپیماهای سبک در دستور کار شرکت پالایش نفت آبادان قرار گرفت.»

فردین راشدی افزود: «پس از مطالعه و تحقیقات در این زمینه، این سوخت در مقیاس آزمایشگاهی تهیه و برای آزمایش های زمینی و پروازی در اختیار سازمان هواپیمایی قرار داده شد و تاییدیه نهایی را دریافت و برنامه تولید انبوه این سوخت در دستور کار قرار گرفت.» مدیرعامل پالایشگاه نفت آبادان ادامه داد: «مطالعات برای افزایش کیفیت این سوخت ادامه یافت و متخصصان شرکت پالایش نفت آبادان توانستند فرمول جدید تولید این سوخت با کیفیت بالاتر را به دست آورند. محصول تولیدی کیفیتی بالاتر در مقایسه با سوخت های قبلی دارد و از آنجا که سوخت جت فاقد گوگرد است، به همین دلیل کاهش آلودگی های زیست محیطی را نیز به دنبال دارد.» راشدی با اشاره به تحریم قطعات هواپیما و اهمیت راهبردی این سوخت در حمل و نقل هوایی، خاطر نشان کرد: «استفاده از سوخت با کیفیت تر از وارد آمدن آسیب به سیستم سوخت رسانی و موتور هواپیما جلوگیری می کند.» وی افزود: «با توجه به نیاز سالانه یک میلیون لیتر به این سوخت در کشور و در راستای استفاده حداکثری از ظرفیت های پالایشگاه و استفاده چندمنظوره از تأسیسات موجود، مخازن ذخیره سازی حلال های ۴۱۰ به عنوان مخزن تولید و ذخیره سازی سوخت جدید مد نظر قرار گرفته است و تا پایان اردیبهشت نخستین مخزن از این سوخت با فرمول جدید و کیفیت آماده تحویل به سازمان هواپیمایی کشوری خواهد شد.» پیش از این هم مدیرعامل شرکت پالایش نفت آبادان از افزایش حدود ۳ میلیون لیتری بنزین این پالایشگاه در دولت چهاردهم خبر داده بود.

راشدی افزود: «از ابتدای سال ۱۴۰۳ تا پایان دولت سیزدهم، تولید بنزین پالایشگاه آبادان ۱۴۰۹ میلیون لیتر در روز بود که با آغاز دولت چهاردهم به ۱۷۰۸ میلیون لیتر در روز رسید که بیانگر رشد ۲۰ درصدی تولید بنزین این پالایشگاه در چند ماه اخیر است. همچنین این افزایش تولید بنزین ناشی از افزایش ظرفیت پالایش نفت خام، استفاده از مواد اکتان افزای دریافتی و راه اندازی واحد بنزین سازی آلکیلاسیون بوده است.» او با اشاره به اقدام های مهم انجام شده در

واحدهای گاز مایع بخش اول فاز ۲ به منظور تولید پروپان و بوتان، راه اندازی اسکله ۷ پالایشگاه آبادان برای صادرات گاز مایع و افزایش ظرفیت پالایشگاه به بیش از ۵۰۰ هزار بشکه در روز به منظور رفع ناترازی سوخت در کشور از جمله اقدام های مهم انجام شده در سال گذشته بوده است.»

سال ۱۴۰۳ تصریح کرد: «راه اندازی واحد هیدروژن با تولید روزانه ۶ تن هیدروژن، راه اندازی واحد هایدروکراک با تولید روزانه ۳ میلیون لیتر نفت گاز با کیفیت یورو ۴، راه اندازی واحد تولید گوگرد، راه اندازی تلمبه خانه های بنزین و نفت گاز به منظور افزایش حداکثری انتقال فرآورده به انبار نظامیه اهواز و سپس انتقال به مرکز کشور، راه اندازی اولیه

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

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

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



مهار آتش ناشی از سوختن لاستیک در اهواز



«سختگوی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری اهواز از مهار آتش گسترده ناشی از سوختن لاستیک انباشت‌شده در نزدیکی سیلوی واقع در منطقه ساحل غربی این شهر خبر داد. به‌گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، مریم شهریاری گفت: «این حریق که در ساعات ابتدایی صبح روز جمعه ۱۹ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ رخ داد، با اعزام به‌موقع نیروهای عملیاتی و در پی تلاش مستمر آتش‌نشانان، به‌طور کامل مهار شد.» رئیس روابط عمومی و سختگوی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری اهواز اعلام کرد: «ساعت ۵:۱۵ دقیقه صبح روز جمعه ۱۹ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴، وقوع حریق لاستیک‌های انباشت‌شده در نزدیکی سیلو واقع در منطقه ساحل غربی به‌سامانه ۱۱۲۵ اطلاع داده شد.» وی افزود:

«بلافاصله ۴ خودرو اطفا‌ی حریق به‌همراه ۱۱۲ آتش‌نشان از نزدیک‌ترین ایستگاه‌های عملیاتی به‌محل حادثه اعزام شدند. شدت آتش‌سوزی و نوع مواد مشتعل، سبب ایجاد دودگر فتنگی گسترده در منطقه شده بود.» شه‌ریاری با اشاره به پایان عملیات گفت: «با تلاش نیروهای عملیاتی، حریق در ساعت ۷:۴۷ صبح به‌طور کامل مهار شد و عملیات ایمن‌سازی و لکه‌گیری انجام گرفت. خوشبختانه این حادثه خسارت جانی نداشت.» سختگوی سازمان آتش‌نشانی اهواز در پایان خاطر نشان کرد: «متأسفانه آتش‌زدن لاستیک در این منطقه به‌صورت مکرر در حال انجام است که افزون بر آلودگی شدید هوا، تهدیدی جدی برای سلامت شهروندان و محیط‌زیست به‌شمار می‌رود.»

اطلاعاتی درباره «TPMS» که تمام مکانیک‌ها باید بدانند

سنسوری حساس برای بررسی وضعیت کلی خودرو

TPMS قابلیت‌های یک ابزار اسکن تشخیصی را با ویژگی‌های تشخیصی امواج رادیویی کم‌مصرف ترکیب کرده است. ابزارهای اختصاصی TPMS امروزی می‌توانند کارهایی مانند تایید عملکرد سنسور و سیستم را بدون نیاز به تست رانندگی انجام دهند. تولیدکنندگان رویه‌های خاصی را طراحی می‌کنند که می‌توانند یک یادگیری مجدد را فعال و اطمینان حاصل کنند که چراغ TPMS هنگام خروج خودرو از تعمیرگاه خاموش خواهد بود.

نکته کلیدی در این‌جا آن است که با درک کامل قابلیت‌ها، بتوانید به ابزار TPMS خودرو اعتماد کنید. جدیدترین ابزارها می‌توانند سرویس دهی سنسور را ساده‌تر کنند و برخی حتی با آموزش داخلی برای راهنمایی تکنسین‌های شما در طول سرویس ارائه می‌شوند. تکنسین‌ها هنگام تعویض سنسورهای TPMS، به‌لطف ابزارهای مدرن، چندین روش در دسترس دارند. اگر سنسور اصلی هنوز سیگنال می‌دهد، تکنسین می‌تواند ID آن را بازیابی کرده و این کد را برای سنسوری جدید تعریف کند. برای سنسورهایی که سیگنال نمی‌دهند، تکنسین می‌تواند از طریق پورت OBDII از حافظه ماژول TPMS به ID دسترسی پیدا کند. از طرف دیگر، تکنسین می‌تواند شماره ID چاپ‌شده روی سنسور اصلی را بخواند یا یک ID تصادفی جدید تولید کند و آن را هم در سنسور جایگزین و هم در ماژول TPMS برنامه‌ریزی کند. تکنسین‌ها قبل از هر اقدامی، باید هنگام ارزیابی مشکل بیان شده توسط مشتری، از روش «قبل از دست زدن، تست کنید» پیروی کنند. هنگامی که بررسی‌های اولیه با زدن تایر و عملکرد حسگرها مشکل را حل نکرد، تکنسین‌ها باید به اطلاعات سرویس و بولتن‌های خدمات فنی مراجعه کنند. در نهایت ابزارهای مدرن TPMS می‌توانند با دسترسی به کدهای ماژول از طریق اتصال OBDII و اندازه‌گیری قدرت سیگنال‌های رادیویی از حسگرها و منابع خارجی برای خدمت هرچه بیشتر و بهتر به مالک خودرو کمک بگیرند.

می‌کنند تا تشخیص سریع‌تر ترکیدگی تایر و پنچری را ممکن سازند. حسگر در اکثر خودروها سیگنالی را در یک ارتباط یک‌طرفه ارسال کرده و خودرو آن را دریافت می‌کند. اکثر خودروها از یک آنتن واحد برای هر چهار حسگر استفاده می‌کنند (اگر چه برخی از پیکرندگی‌ها از چندین آنتن استفاده می‌کنند). این سیستم‌ها عموماً در محدوده فرکانسی ۳۱۵ هرتز تا ۴۳۰ هرتز کار می‌کنند و اغلب برای کانس‌ها را با سیستم‌های ورود بدون کلید به‌اشتراک می‌گذارند. برخی از تنظیمات حتی دارای فرستنده‌های چهار چرخ هستند. این‌ها در حدود ۱۲۵ هرتز کار می‌کنند.



مزیت اصلی این نوع سیستم این است که فشارهای ضمنی را می‌توان درحالی که خودرو ثابت است نشان داد. به‌طور قطع، بزرگ‌ترین پیشرفت در سیستم پایش فشار تایر (TPMS) در سال‌های اخیر، توسعه ابزارهای تخصصی TPMS بوده است. سال‌ها پیش، وظیفه اصلی ابزار TPMS ارسال سیگنال به سنسورها و خواندن داده‌های ارسالی در طول فرآیند یادگیری مجدد بود. اما امروزه، ابزارهای مدرن

ابزارهای مدرن عیب‌یابی و تشخیص شرایط TPMS دائماً در حال تکامل هستند؛ بنابراین ضروری است که ضمن در نظر داشتن اصول عملکرد این سنسور و سرویس‌های آن، برای درک اطلاعات ارسالی توسط آن به‌روز

باشید. در طی ۱۰ سال گذشته، سیستم‌های پایش فشار باد تایر (TPMS) تحولات زیادی داشته‌اند. در شرایط فعلی از این سنسورها حتی به‌عنوان ابزارهایی برای سرویس دهی نیز استفاده می‌شود. درست زمانی که فکر می‌کردید همه‌چیز را در مورد سرویس TPMS می‌دانید، یک فناوری یا ابزار جدید ظاهر می‌شود و شما را مجبور می‌کند تا با آن نیز ارتباط برقرار کنید و در مورد ابزار جدید بیاموزید. در هر صورت باید با این تغییرات همراه شوید؛ حتی ۱۰ سال پیش، اکثر رانندگان و برخی تکنسین‌ها مزایای ایمنی قابل توجه سرویس TPMS را درک نمی‌کردند.

با این وجود در شرایط فعلی، نه‌تنها تکنسین‌ها اکنون سرویس TPMS را جدی می‌گیرند، بلکه مشتریان بیشتری مزایای ایمنی این سنسورها را درک می‌کنند. این سیستم‌ها فقط پیچیده‌تر خواهند شد؛ بنابراین تکنسین‌ها باید در مورد سرویس TPMS از اطلاعات کافی و لازم برخوردار باشند. سیستم‌های TPMS معمولاً به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ مستقیم و غیرمستقیم. سیستم‌های مستقیم از حسگرهای داخل تایر برای اندازه‌گیری فشار و دما استفاده می‌کنند. سیستم‌های غیرمستقیم به حسگرهای سرعت چرخ متکی هستند تا تغییرات فشار را تشخیص دهند. با این حال، دسته سوم نیز وجود دارد؛ رویکرد ترکیبی. به‌عنوان مثال، به‌امو و مرسدس‌بنز حسگرهای مستقیم را با داده‌های حسگر سرعت چرخ ترکیب



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	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۰,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۰,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۰,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۰,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۰,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کم‌ری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۰,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۰,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۰,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۰,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۰,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۰,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۰,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم



«مرسدس بنز» دنیای خودرو را متحول کرد!

«پس از معرفی نسل جدید مرسدس بنز S کلاس یعنی W223، سیستم بسیار جالبی در این سدان فول سایز لاکچری تعبیه شده بود که می توان با آن درهای خودرو را باز یا بسته کرد. البته ثبت اختراع و تولید انبوه این سیستم به کمپانی مرسدس بنز بازمی گردد. اما از اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی به بعد بسیاری از خودرو سازان لوکس مانند بامو، رولز رویس و جنسیس نیز در سدان های فول سایز لاکچری خود از این سیستم استفاده کرده اند. بر اساس آن چه مجله حمل و نقل استرالیا گزارش می دهد، سیستم باز و بسته شدن در ها که در سدان های

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو مطرح کرد

مزارع خورشیدی؛ پایانی بر تاریکی تولید و تورم

خاموشی های مکرر کاهش تولید قطعات، افزایش ضایعات و فشار مالی را به صنعت خودرو تحمیل کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«با آغاز فصل گرما، قطعی های برق که در سال های گذشته خسارت سنگینی به صنایع وارد کرده بود، بار دیگر از سر گرفته شده و چالش های جدی برای تولید کنندگان قطعات خودرو ایجاد کرده است. آسیب به مواد اولیه در کوره ها، افزایش ضایعات تولید، کاهش توان دستگاه ها و افزایش دستمزدهای ناشی از اضافه کاری، تنها بخشی از پیامدهای این بحران است. تکرار این قطعی ها نه تنها تولید را مختل کرده، بلکه هزینه های سر بار را افزایش داده و بر توان بازار و تقاضای مصرف کننده نیز تاثیر منفی گذاشته است. همان طور که در بخش نخست این مطلب با عنوان «قطعی برق؛ تهدیدی برای رشد تولید خودرو» آمده، وقت آن رسیده که برای جلوگیری از خسارت بیشتر به بخش مولد کشور، چاره ای برای رفع چالش های ناشی از کمبود برق و ناترازی در تولید برق اندیشیده شود؛ چرا که قطعی برق خیلی فراتر از کاهش تیراژ تولید و نرسیدن به برنامه تولید، به اقتصاد کشور آسیب می رساند.

آسیب های قطعی برق بر فرآیند تولید قطعات خودرو مازار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو به تشریح مشکلات تامین انرژی و پیامدهای ناشی از قطعی برق بر تولید قطعات خودرو پرداخت و در گفت و گو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «قطعات پلاستیکی، قطعات لاستیکی و مجموعه های ریخته گری آلومینیوم یا چدن، از جمله بخش هایی هستند که بیشترین تاثیر را از قطعی برق می پذیرند. این محصولات در فرآیند تولید نیاز به شرایط دمایی مداوم و پایدار دارند و قطعی برق باعث ایجاد تغییرات ناگهانی دما شده و مواد اولیه از آنالیز مهندسی خارج می شود. در این شرایط، چند تن از مواد داخل کوره ها دیگر قابل استفاده نیستند و باید تبدیل به ضایعات شوند.» وی بابیان جزئیاتی از اثرات این گونه قطعی ها بر دستگاه های تولید اضافه کرد: «در بخش تولید قطعات پلاستیکی و لاستیکی، دستگاه ها مانند بنوری های تزریق و پخت به شکل مستقیم آسیب می بینند. هر بار که برق قطع می شود، مواد موجود در دستگاه فاسد شده و علاوه بر افزایش حجم ضایعات، خسارت جدی به تجهیزات وارد می شود. این اتفاقات در بخش ریخته گری چدن و آلومینیوم نیز رخ می دهد. تغییرات دمایی غیرمنتظره سبب می شود مواد اولیه دیگر قابل مصرف نباشند و تمام موادی که در کوره قرار دارند، بدون استفاده باقی بمانند.»

«اضافه شدن هزینه های سر بار به تولید دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با اشاره به این که یکی از پیامدهای کلیدی قطعی برق افزایش هزینه های تولید است، گفت: «قطعی برق، هزینه های متعددی را به تولید کنندگان تحمیل می کند. یکی از این هزینه ها، مربوط به جبران زمان تولیدی است که از دست رفته است. به عنوان مثال در شهر کهای صنعتی، زمانی که برق در طول هفته قطع می شود، تولید کنندگان ناچار می شوند تعطیلات آخر هفته را برای جبران تولید از دست رفته به کار بگیرند. در این شرایط، کارگران باید در روزهای جمعه به کار گرفته شوند و به آن ها اضافه کاری تعلق گیرد. طبق قانون، شرکت ها ملزم به پرداخت ۴۰ درصد دستمزد بیشتر در روزهای تعطیل هستند.»

بیگلو همچنین به هزینه های ناشی از ضایعات مواد تولیدی اشاره کرد و افزود: «مساله ضایعات تولید، کمتر مورد توجه قرار می گیرد. وقتی ضایعات افزایش پیدا می کند، هزینه سر بار تولید بالا می رود. از طرف دیگر، ساعات کاری طولانی تر و اضافه کاری های مربوط به جبران تولید، هزینه دستمزد ها را به شدت افزایش می دهد و در نهایت این هزینه ها، بر قیمت تمام شده محصول تاثیر می گذارند؛ در حالی که بازار کنش افزایش قیمت را ندارد.» وی ادامه داد: «همین مشکلات نشان می دهد با این روند نمی توان به افزایش تیراژ تولید در صنعت خودرو در سال جاری امیدوار بود. کاهش تولید در نتیجه نبود برق، فشار زیادی را به قطعه سازان و خودرو سازان وارد کرده و



هزینه های رو به افزایش، باعث فشار مضاعف بر این صنعت شده است.

نوربالا

«آثار زنجیره ای بر اقتصاد و تقاضای مصرف کننده بیگلو به تاثیر افزایش هزینه های تولید بر مصرف کننده نهای و تقاضای بازار اشاره کرد و اظهار داشت: «به دلیل کاهش تیراژ تولید و افزایش هزینه های سر بار و دستمزد، به طور متوسط ۲۰ تا ۲۵ درصد به قیمت تمام شده قطعات افزوده شده است. این افزایش هزینه ها در نهایت بر قیمت خودرو تاثیر می گذارد. اما مساله این است که خودرو سازان قادر نیستند تمام این هزینه ها را به مصرف کننده منتقل کنند.» وی با بیان نمونه ای از مشکلات مصرف کنندگان افزود: «در حال حاضر، میزان تقاضای خودرو در بازار به شدت کاهش یافته و افزایش هزینه ها باعث کاهش محسوس قدرت خرید مشتریان شده است. این به معنای آن است که حتی اگر مردم بخواهند در همدلی با صنعت خودرو، هزینه های افزایش یافته را بپذیرند، واقعیت این است که توان مالی کافی برای این کار ندارند.» دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با اشاره به این که این کاهش تقاضا، وارد مرحله ای از «تقاضای منفی» خواهد شد، ادامه داد: «تقاضای منفی به این معناست که حتی اگر قیمت ها به طور مصنوعی پایین نگه داشته شود، باز هم مردم توان خرید ندارند. وقتی درآمد مصرف کنندگان کاهش یابد، کل زنجیره اقتصادی کشور دچار افت می شود. کارگران کارخانه هایی که مزایا و حقوق کمتری دریافت می کنند، خود مشتریانی نهایی محصولاتی مثل خودرو هستند و این

محدود نمی شود. در صنایع دیگری مثل لوازم خانگی، صنایع سلولزی، شیمیایی و غذایی نیز شاهد چنین رخداد هایی خواهیم بود. هر جایی که درآمد مصرف کننده کاهش پیدا کند یا قدرت خرید محدود شود، تقاضای نهایی کاهش می یابد و تمام چرخه زنجیره تامین به خطر می افتد.»

ضرورت تولید انرژی خورشیدی در شهر کهای صنعتی دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با اشاره به نقش کلیدی تامین انرژی پایدار در جلوگیری از اختلال در تولید و امکان استفاده از انرژی های تجدید پذیر در شهر کهای صنعتی به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «همان طور که پیش تر گفتم، یکی از راه حل های واقعی که می توان در کوتاه مدت به آن فکر کرد، احداث مزارع خورشیدی در اطراف شهر کهای صنعتی است. در حال حاضر بسیاری از زمین های بلااستفاده اطراف شهر کهای می توانند به این منظور اختصاص یابند.»

وی ادامه داد: «خورشید، منبعی نامحدود و پایدار است که ایران خوشبختانه به طور گسترده به آن دسترسی دارد. در کشور ما تقریباً ۳۰۰ روز آفتابی در سال وجود دارد و این یک ظرفیت منحصر به فرد است. ما باید از این ظرفیت استفاده کنیم تا وابستگی به سوخت های فسیلی را کاهش دهیم.» بیگلو با اشاره به این که اجرای چنین پروژه هایی هزینه انتقال برق و زیر ساخت را نیز کاهش می دهد، افزود: «اگر مزارع خورشیدی در نزدیکی هر شهر کهای صنعتی ایجاد شوند، نیازی به انتقال گسترده برق از زیر گراه های شبکه توزیع نیست. کل فرآیند تامین انرژی در همان جا اتفاق می افتد. این امر نه تنها هزینه های انتقال را کاهش می دهد، بلکه وابستگی به برق دولتی و توقف تولید ناشی از قطعی برق نیز از بین می رود.»

مشکلات موجود در تامین انرژی توسط وزارت نیرو بیگلو در ادامه مشکلات موجود در تامین انرژی را بررسی کرد و گفت: «وزارت نیرو به دلیل قیمت گذاری دستسوری حامل های انرژی، دچار محدودیت جدی در تامین منابع مالی و سرمایه گذاری در نیروگاه های جدید شده است. توجه داشته باشید که برای جبران کمبود برقی که همه صنایع و شهر کهای صنعتی با آن مواجه هستند، نیاز به تولید حداقل ۲۰ هزار مگاوات برق جدید وجود دارد. اجرای پروژه های جدید از سوی وزارت نیرو، زمان زیادی نیاز دارد و حتی اگر احداث نیروگاه های جدید در برنامه باشد هم نمی توانند در کوتاه مدت وارد مدار شوند.»

وی افزود: «بر اساس برآوردها، ساخت یک نیروگاه جدید حداقل پنج سال زمان می برد. حتی اگر از امروز کار ساخت نیروگاه های جدید آغاز شود، تا زمانی که به مرحله بهره برداری برسند، تولید کنندگان باید با همین چالش های فعلی دست و پنجه نرم کنند. بنابراین، به جای این که همه تمرکز خود را روی نیروگاه های سنتی بگذاریم، بهتر است به سرعت منابع انرژی پایدار مانند انرژی خورشیدی برویم.»

دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو با اشاره به محدودیت های منابع آبی در کشور برای تولید برق ادامه داد: «ایران با خشکسالی و کمبود شدید منابع آبی مواجه است. بنابراین استفاده از سدها و منابع آبی دیگر برای تولید برق پایدار امکان پذیر نیست. حتی اگر بتوان از سوخت های فسیلی برای تولید برق استفاده کرد، این اقدام به افزایش آلودگی هوا و پیامدهای زیست محیطی منجر می شود.» وی با اشاره به این که دنیا به سمت استفاده از انرژی تجدید پذیر و پاک حرکت کرده است، تصریح کرد: «کشور های پیشرفته به سرعت به سمت استفاده از پنل های خورشیدی و منابع انرژی تجدید پذیر حرکت کرده اند. نسل جدید این پنل ها با هزینه های کمتر و عمر طولانی تر در دسترس قرار گرفته اند. این پنل ها در مقایسه با نیروگاه های سنتی، هزینه نصب و نگهداری کمتری دارند و بهترین گزینه برای تامین برق پایدار در شهر کهای صنعتی هستند.»

بیگلو به اهمیت مدیریت پنل های خورشیدی اشاره کرد و گفت: «همزعه های خورشیدی نیازمند برنامه نگهداری و تعمیرات منظم هستند؛ اما هزینه این برنامه ها به مراتب کمتر از هزینه فعلی تولید و توزیع برق است. ایس پنل ها به نیروی انسانی برای تعمیرات دوره ای و پاک سازی نیاز دارند؛ اما باز هم هزینه تمام شده آن ها بسیار مقرون به صرفه تر از سوخت های فسیلی خواهد بود.»

خاموشی برق نه فقط قطعه سازان، بلکه کل زنجیره تامین خودرو را دچار اختلال و افزایش قیمت کرده است؛ زمان تغییر به سمت انرژی خورشیدی فرا رسیده است



اثر بخشی مناسب در گرو افزایش مدت توقیف خودرو رانندگان متخلف



افزایش این مدت به‌طور قطع منجر به اثر بخشی و بازدارندگی بیشتر خواهد شد. جانشین رئیس پلیس راه فراجا با اشاره به مرگ روزانه ۵۰ نفر در سوانح رانندگی افزود: «توقیف خودرو به‌دلیل زمان کوتاه آن فاقد اثر و بازدارندگی مناسب است و باید با اصلاح فرآیند اعمال جریمه، بازدارندگی آن را بیشتر کنیم.» سرهنگ محبی تاکید کرد: «قوانین در مجازات و برخورد با برخی تخلفات رانندگی باید سختگیرانه باشد تا فرد از تکرار مجدد و ارتکاب تخلف هراس داشته و اجتناب کند.»

سرهنگ سیاوش محبی، جانشین رئیس پلیس راه فراجا گفت: «برخی جرائم از جمله توقیف وسایل نقلیه به‌دلیل تخلف حادثه‌ساز، اثر بازدارندگی ویژه‌ای دارد.» وی اظهار کرد: «هر چند که باید اذعان کنیم اعمال برخی جرائم اثر بازدارنده خود را از دست داده و نیازمند به‌روزرسانی هستند.» سرهنگ محبی، توقیف خودرو به‌دلیل ارتکاب تخلف حادثه‌ساز را برخوردی مناسب در جهت افزایش ایمنی و کاهش تصادفات عنوان کرد و گفت: «البته ۷۲ ساعت توقیف کافی نیست

مشاهده و ثبت سفرهای تاکسی‌ها به وسیله سیستم AVL

۵ هزار مسافر بر شخصی غیر مجاز در تهران جریمه شدند



حمل مسافر با وسایل نقلیه شخصی یا غیر مجاز جزو مواردی است که می‌تواند موجب اخلال در نظم ترافیکی، به‌خطر انداختن ایمنی و امنیت مسافران و همچنین تقصیر حقوق رانندگان تاکسی‌های مجاز شود. در همین راستا نیز قانونگذار اقدام را جزو تخلفات رانندگی محسوب کرده و برای آن جریمه وضع کرده است. بر این اساس حمل مسافر با وسایل نقلیه شخصی یا غیر مجاز در کلانشهرها، مراکز استان‌ها، جاده‌های بین شهری و مناطق آزاد تجاری – صنعتی، ۹۰ هزار تومان جریمه دارد. مبلغ جریمه این تخلف در سایر شهرها ۶۰ هزار تومان و در روستاها ۳۰ هزار تومان است. همچنین سال گذشته، تفاهم‌نامه‌ای میان سازمان تاکسیرانی تهران و پلیس راهور در مورد جلوگیری از فعالیت مسافربرهای غیرمجاز امضا شده و در این زمینه، تلاش‌هایی برای ساماندهی مسافربرهای غیرمجاز در سطح تهران انجام شده است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

کاهش معطلی شهروندان در ایستگاه‌ها و پایانه‌های تاکسی

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران از توسعه فاز دوم سامانه تاکسی برخط با ورود تاکسی‌های گردش، ویژه و برقی خبر داد و گفت: «در راستای ارتقای کیفیت خدمات و ساماندهی ناوگان، بیش از ۵ هزار دستگاه مسافربر شخصی غیرمجاز با همکاری پلیس راهور شناسایی و با آن‌ها برخورد شده است.» شادی مالکی با اشاره به اقدامات اخیر این سازمان در حوزه خدمات حمل‌ونقل شهری گفت: «فاز نخست طرح تاکسی برخط اسفندماه سال گذشته راه‌اندازی شد و تاکسی‌های خطی که دارای مبدا و مقصد مشخص بودند، در این سامانه فعال شده‌اند. این رانندگان با نصب اپلیکیشن «تاکسی برخط» می‌توانند به‌صورت هوشمند فعالیت کنند.» او افزود: «از مهم‌ترین مزایای این سامانه، امکان رصد و پایش دقیق عملکرد تاکسی‌ها به‌ویژه در ساعات پرتراфик و روزهای بارانی و برقی است. به‌واسطه سیستم AVL تمامی سفرهای تاکسی ثابت و برای سازمان تاکسیرانی قابل مشاهده است. این امر به کاهش معطلی شهروندان در ایستگاه‌ها و پایانه‌های تاکسی کمک خواهد کرد.» مالکی با اشاره به فاز دوم این طرح ادامه داد: «در مرحله بعد، تاکسی‌های گردش، درستی و تاکسی‌های ویژه نیز به سامانه اضافه می‌شوند. در این بخش، همانند پلت‌فرم‌های اینترنتی موجود، شهروندان می‌توانند از هر نقطه‌ای تقاضای سفر ثبت کنند؛ نرخ گریز نیز به‌صورت شناور و بر مبنای مسیر تعیین می‌شود. همچنین خدمات خاصی نظیر تاکسی بانوان و تاکسی‌های اشتراکی در این سامانه پیش‌بینی شده است.» او در ادامه تاکید کرد: «تاکسی‌های برقی نیز در آینده نزدیک به این ناوگان خواهند پیوست و هدف ما این است که با به‌کارگیری خودروهای با کیفیت، خدماتی درخور شأن شهروندان تهرانی ارائه کنیم.» مدیرعامل سازمان تاکسیرانی پایتخت در ادامه به‌موضوع برخورد با مسافربرهای شخصی غیرمجاز پرداخت و اضافه کرد: «یکی از مطالبات جدی شهروندان، مقابله با خودروهای است که بدون هیچ‌گونه مجوز یا علامت شناسایی در ایستگاه‌ها فعالیت می‌کنند. برخی از این خودروها مانع فعالیت تاکسی‌های مجاز شده و با دریافت رای‌های غیرمعارف، امنیت و رضایت مسافران را

تحت‌تأثیر قرار می‌دادند.» مالکی یادآور شد: «سال گذشته تفاهم‌نامه‌ای با پلیس راهور منعقد شد و پس از برگزاری جلسات مشترک، تیم‌های مشترکی از گشت‌های نظارتی سازمان تاکسیرانی و نیروهای پلیس راهور در ایستگاه‌ها و پایانه‌ها مستقر شدند. طی این عملیات، بیش از ۵ هزار دستگاه مسافربر شخصی غیرمجاز شناسایی و برای آن‌ها جریمه صادر یا تذکر لسانی برای عدم تکرار تخلف داده شد.» او در پایان تاکید کرد: «هدف اصلی ما ارتقای سطح خدمات حمل‌ونقل شهری و ایجاد نظم و امنیت در ناوگان تاکسیرانی است. این مسیر را با جدیت ادامه خواهیم داد تا رضایت شهروندان حاصل شود.»

برخورد با ۱۰ هزار خودرو مسافربر شخصی در کرمانشاه

اواخر سال گذشته، رئیس پلیس راهور شهر کرمانشاه بیان این که ساماندهی مسافربرهای شخصی در کرمانشاه در دستور کار قرار گرفته است، گفت: «از ابتدای سال ۱۴۰۳ با ۱۰ هزار مسافربر شخصی در کرمانشاه برخورد شده است.» سرهنگ حجت‌الله عزیزی در این باره اظهار کرد: «صورت مجوز برای بیش از ۷ هزار مسافربر شخصی در شهر کرمانشاه سبب ساماندهی و قانونمند شدن فعالیت آن‌ها شده و به‌افزایش امنیت مسافران کمک می‌کند.» وی افزود: «ساماندهی مسافربرهای شخصی موجب احساس امنیت بیشتر شهروندان خواهد بود.» رئیس پلیس راهور شهر کرمانشاه گفت: «از ابتدای ۱۴۰۳ تا اسفندماه این سال، با ۱۰ هزار مسافربر شخصی در شهر کرمانشاه برخورد شده و این روند ادامه دارد.» عزیزی عنوان کرد: «مسافربرهای شخصی یکی از مهم‌ترین معضلات در حال حاضر رانندگان تاکسی هستند و به‌گونه‌های مختلف سبب ایجاد خلل در سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری و ناامنی برای شهروندان می‌شوند.» وی در ادامه افزود: «تعداد مسافربرها زیاد است و این به‌عنوان یک معضل، موجب به‌خطر افتادن معیشت تاکسیرانان می‌شود.» رئیس راهنمایی و رانندگی شهر کرمانشاه گفت: «خود مردم در مرحله اول نباید از این مسافربرها استفاده کنند؛ چرا که تا زمانی که عرضه وجود دارد، تقاضا هم هست.»

عزیزی بیان کرد: «با توجه به این که یکی از اصلی‌ترین معضلات شهر کرمانشاه موضوع ترافیک شهری است، همکاری و تعامل هر چه بیشتر دستگاه‌های اجرایی از جمله انتظامی و شهرداری به‌منظور ساماندهی مسافربرهای شخصی امری مهم به‌نظر می‌رسد.» او آخر فروردین‌ماه امسال، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری قزوین در سازمان تاکسیرانی شهرداری قزوین نیز از اعمال قانون خودروهای مسافربر شخصی با همکاری نیروی انتظامی و پلیس راهور این استان خبر داد. محمدرضا وثوق‌نیا، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری قزوین در این باره گفت: «به‌منظور ساماندهی و تخلیه ایستگاه‌های تاکسی از توقف خودروهای مسافربر شخصی، دومین نشست بررسی راهکارهای افزایش همکاری نیروی انتظامی و پلیس راهور با بازرسان سازمان تاکسیرانی، با حضور رئیس یگان انتظامی شهرداری، رئیس پلیس راهور شهرستان، رئیس کلانتری ۱۱ شهید مدرس، نمایندگان پاسگاه‌های راهور و نماینده حراست شهرداری قزوین در سازمان تاکسیرانی برگزار شد. در این نشست، تصمیمات لازم جهت اعمال قانون مسافربرهای شخصی و پاکسازی ایستگاه‌های تاکسی از توقف خودروهای شخصی اتخاذ شد.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «همچنین مقرر شد برای جلوگیری از رفع مزاحمت‌های خودروهای مسافربر شخصی، عوامل نیروی انتظامی و پلیس راهور همکاری‌های لازم را با بازرسان سازمان تاکسیرانی داشته باشند.»

اولین کمپین آموزشی اکستریم با عنوان

آگاهی از امکانات خودروهای لوکس XTRIM

آموزشی است که هر هفته یک ویژگی جدید را معرفی می‌کند. این ویدئوها به جنبه‌های کلیدی که تجربه رانندگی را ارتقای دهند و تلفیقی از لوکسی و نوآوری را به‌نمایش می‌گذارند، پرداخته‌اند.



با رشد بازار خودرو در ایران، برند XTRIM پیشگام ارائه خودروهای لوکس و همچنین آموزش مشتریان درباره فناوری‌ها و ویژگی‌های پیشرفته‌ای است که در این خودروها گنجانده شده است. کمپین آنلاین #XTRIMHOWTO که از ۴ اردیبهشت در صفحه رسمی این برند لوکس خودرویی به آدرس <https://www.instagram.com/xtrimcar.official> آغاز شده، یک ابتکار چالش آموزشی پنج‌هفته‌ای است که هدف آن آشنایی بیشتر مشتریان با امکانات لوکس و نوآورانه مدل‌های خودروهای XTRIM است. در این کمپین، هر هفته دنبال‌کنندگان برند XTRIM در اینستاگرام با یکی از ویژگی‌های جذاب این خودروها آشنا خواهند شد و نکات ارزشمندی را در فناوری‌های پیشرفته موجود در خودروهای XTRIM به دست خواهند آورد. این کمپین شامل ۵ ویدئو

۵ ویژگی (امکانات) خودروهای لوکس XTRIM معرفی شده در این کمپین:

- (ADAS) سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده: آشنایی با چگونگی کمک این سیستم در افزایش ایمنی راننده، از جمله ویژگی‌هایی مانند کمک به حفظ حرکت در لاین، کنترل کروز تطبیقی و هشدار تصادف.
- دستورات صوتی (Voice Command) بررسی نحوه عملکرد فناوری تشخیص صدا در خودروهای XTRIM که امکان کنترل بدون دخالت دست برای کارکردهای مختلف خودرو را فراهم می‌کند و ایمنی و راحتی را افزایش می‌دهد.
- تنظیمات صدا: (Sound Adjustment) کشف این که سیستم صوتی پیشرفته XTRIM چگونه به رانندگان اجازه می‌دهد تا تنظیمات صدا را برای تجربه شنیداری بهتر شخصی‌سازی کنند.
- پارک خودکار (Auto Park): آشنایی با نحوه عملکرد سیستم پارک خودکار XTRIM

مشارکت و جوایز در هر هفته:

می‌زند. هر پنج‌شنبه، دو برنده خوش‌شانس از میان کامنت‌ها به‌صورت قرعه‌کشی انتخاب می‌شوند و جوایز لوکس و ارزنده‌ای را دریافت خواهند کرد.

تعامل با مخاطبان: آغاز دوره‌ای جدید از آموزش و فناوری در صنعت خودرو ایران

#XTRIMHOWTO نخستین گام جدی برند XTRIM در مسیر آموزش و توانمندسازی مشتریان در کنار معرفی امکانات نوین خودروهایش است. این کمپین تنها بر محصول تمرکز ندارد؛ بلکه ارتباطی فعال، انسانی و متعهدانه با مخاطبان و مشتریان خود برقرار می‌سازد. XTRIM با این ابتکار نه‌تنها نقش پررنگ‌تری در بازار خودرو ایران ایفا می‌کند، بلکه در جهت ایجاد تجربه‌ای هوشمندانه، لوکس و همراه با ارزش افزوده برای مشتریان گام برمی‌دارد. این تجربه، بیش از یک سفر آموزشی است و نمایشی از سبک زندگی آینده‌نگر XTRIM است.

هوای سالم کابین، همراه همیشگی سرنشینان در سفرهای شما با XTRIM VX



طراحی علمی، پاسخ به دغدغه‌های سلامتی در سفرهای طولانی: کاهش خستگی ناشی از نشستن طولانی مدت با XTRIM VX



نشستن طولانی مدت پشت فرمان می‌تواند به راحتی منجر به خستگی عضلانی و دردهای ناحیه کمر و ستون فقرات شود. بر همین اساس، این خودرو با در نظر گرفتن آسایش راننده، به سیستم تنظیم برقی صندلی مجهز شده است. این امکان به سرنشینان اجازه می‌دهد زاویه و موقعیت صندلی را به دلخواه و با دقت تنظیم کنند و به بهترین وضعیت نشستن دست یابند. کاهش محسوس فشارهای فیزیکی و حفظ راحتی در طول مسیرهای طولانی برای راننده و سرنشینان، از ویژگی‌های مثبت امکانات یادشده در این خودرو است.

صندلی‌های اکستریم VX، ترکیبی از راحتی چندگانه برای هر سفر



یک لمس، می‌توانید حالت “خواب” را فعال کنید؛ فقط کافی است زمان را تنظیم کنید تا به‌طور خودکار سایه‌بان سقف باز شود، صندلی به حالت راحت برای استراحت تنظیم گردد و سیستم تهویه و صدا به بهترین حالت خود تنظیم شوند. این طراحی هوشمندانه، فضایی آرام و مناسب برای استراحت راننده فراهم می‌آورد.



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۲

«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

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

بیلборد

Billboard

تبلیغ خلاقانه برای جیپ؛ «زاده طبیعت، رام نشدنی در جاده»

«کارزار تبلیغاتی دانشجویی «زاده طبیعت، رام نشدنی در جاده» توسط مدرسه ارتباطات عمومی در آمریکا و برای برند جیپ طراحی شده است. ایده اصلی این کمپین بر ترس رانندگان از کنترل در مسیرهای سخت تمرکز دارد؛ در حالی که جیپ مانند شکار چپان قدرتمند در زیستگاه طبیعی خود، به راحتی از پس مسیرهای ناهموار برمی آید. این کمپین در مه ۲۰۲۴ منتشر شده است.



چرا باید نیوجرسی را جانشین گاردریل کرد؟

در شرایطی که به نظر می رسد برخی خودروها از ایمنی لازم برخوردار نیستند و عامل انسانی نیز نقش مهمی در بروز تصادفات دارد، توجه به ایمنی راه ها پیش از پیش اهمیت پیدا می کند؛ چراکه با اصلاح و بهبود عملکرد موانعی از جمله گاردریل ها می توان سالانه از فوت و مصدومیت افراد زیادی در اثر تصادفات جلوگیری کرد. هدف اصلی خودروهایی است که به دلایل مختلفی از مسیر اصلی خارج می شوند و احتمال دارد با خودروهای عبوری لاین مخالف برخورد کنند. در واقع، گاردریل ها نقش بازدارندگی دارند؛ اما به گفته کارشناسان، نیوجرسی جایگزین مناسبی برای گاردریل بوده و مانع سوانح و تصادف ها و مرگ های دلخراش ناشی از برخورد خودروها با گاردریل می شود. از طرفی اگر در تصادفات رانندگی کارشناسان راهور به این نتیجه برسند که نقصی در گاردریل ها وجود دارد، براساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، نسبت به تعیین سهم تقصیر مسببان حادثه اقدام می شود. البته اکنون طرح جمع آوری گاردریل ها و نصب نیوجرسی به جای آن ها، با اولویت معابر بزرگراهی در شهر تهران در حال اجراست. در همین رابطه روز گذشته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۲ تهران بیان کرد که عملیات جمع آوری گاردریل و جایگزینی آن با نیوجرسی به عنوان یکی از راه های کاهش خسارات ناشی از حوادث و افزایش امنیت معابر بزرگراهی در مسیر بزرگراه شهید چمران اجرا شده است. در نهایت این که رئیس اداره ایمنی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده های استان مازندران نیز در اواخر سال گذشته تاکید داشت که با توجه به تردد سالانه میلیون ها مسافر و گردشگر در جاده های مازندران و بالا بودن میزان تصادفات، یکی از راه های کاهش خسارات ناشی از تصادفات و افزایش امنیت جاده ها، جایگزینی نیوجرسی به جای گاردریل است.

حرف آخر



The Last Word

علی زاندوز

روزنامه نگار



نکته آموزشی

کاهش دهد. همچنین بررسی منظم وایرشمع ها و اطمینان از عدم وجود پارگی یا ترک در آن ها ضروری است؛ زیرا نشستی جریان می تواند به کوئل آسیب برساند. همچنین باید از نفوذ آب یا رطوبت به اطراف کوئل جلوگیری کرد. شست و شوی موتور بدون رعایت اصول صحیح می تواند باعث خرابی کوئل شود. اگر موتور دچار لرزش، کاهش شتاب یا روشن نشدن شد، بررسی کوئل دوپل یکی از اولویت ها است.

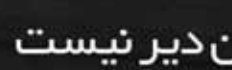
کوئل دوپل یکی از اجزای کلیدی سیستم جرقه زنی موتور به شمار می رود که وظیفه دارد ولتاژ باتری را به ولتاژ بسیار بالا تبدیل کرده و آن را برای ایجاد جرقه به شمع ها منتقل کند. عملکرد صحیح این قطعه در بهینه سازی احتراق، مصرف سوخت و کاهش آلایندگی نقش مهمی دارد. برای نگهداری بهتر از کوئل دوپل، ابتدا باید از سلامت شمع ها مطمئن بود. شمع های فرسوده یا تنظیم نبودن فاصله الکترود آن ها می تواند باعث وارد آمدن فشار زیاد بر کوئل شود و عمر آن را

چگونه از کوئل دوپل موتور نگهداری کنیم؟





کرمان موتور



برای در اوج بودن دیر نیست



موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی سی مجهز به VVT

حد اکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM

حد اکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM

گیربکس اتوماتیک از نوع CVT

مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)

سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی

سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب

سنسور نور (Auto Light)

کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان

کرور کنترل

مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث

آینه های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما

چراغ های جلو و عقب Full LED

چراغ روشنایی در روز (Day Light)

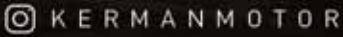
کیسه هوای راننده و سرنشین جلو

ABS+ESC+EBD

پشت آمپر دیجیتال

سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)

سنسور دنده عقب



KERMANMOTOR



KME EAGLE

کی ام سی ایگل