



چرا هیوندای «i40»
ارزش خرید دارد؟



حسین نظریان

ترک همکاری صنعت خودرو چین با اروپا و آمریکا این روزها تبدیل به بحث داغی در صنعت خودرو جهان شده است. چینی‌ها می‌گویند که در ...

با حضور مدیران عامل گروه «سایپا» و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی؛

قرارداد تولید ۳۰ هزار دستگاه کامیونت دوگانه‌سوز زامیاد به امضای رسید

بازار مدل‌های وارداتی

چینی‌داغ می‌شود

جریانی برای

احیای «تویوتا»

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

نگاهی به ۷ ستاره پرچمدار بازار جهانی ون در سال ۲۰۲۵

بیشترین سود در تاریخ صنعت بیمه رقم خورد

رکوردشکنی بیمه «پارسیان»

در نخستین مجمع عمومی سالانه صنعت بیمه در سال ۱۴۰۴، شرکت بیمه پارسیان با بیشترین سود در تاریخ صنعت بیمه در کنار جلب توجه سهامداران، جایگاه خود را به‌عنوان ...

کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه
«دنیای خودرو» خبر داد:

خودروهای هوشمند،

بی‌پوشش در تصادفات

ورود خودروهای خودروان و برقی به بازار نه تنها نوید
تحولی در صنعت حمل‌ونقل را می‌دهد، بلکه چالش‌های ...

نوآوری در زنجیره تامین

صعود میلیاردي بازار

قطعات خودرو همگام

با فناوری و برقی سازی

خریداران خودروهای مونتاژی غافلگیر شدند!

بلا تکلیفی قیمت خودروها،

عامل رکود در بازار

بازار خودرو هر سال با تغییراتی به لحاظ قیمت مواجه
است که معمولاً مشتریان و فعالان بازار را غافلگیر ...

شیر واردات بسته شد ، مونتاژی‌ها گران شدند

کار، کار چینی‌ها است!

صفحه ۳

■ بازه قیمتی تا ۷ میلیارد تومان برای پیشروی
قیمت خودروهای چینی خالی شد

■ چینی‌ها بر بخش سیاست‌گذاری خودرو مسلط
شده‌اند و خروجی این اتفاق به زیان مصرف
کنندگان ایرانی است



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





موفقیت اولیه لیف هستند؛ اما در دهه اخیر، این خودرو در مقایسه با رقیبای کمی از نفس افتاده است. عرضه نسل دوم در سال ۲۰۱۸ نیز نتوانست هیجان اولیه را بازگرداند و لیف در برابر رقیبایی با قیمت مشابه که برد و عملکرد بهتری داشتند، عقب ماند. با وجود این ها، نیشان لیف همیشه یک گزینه اقتصادی بوده و خودرویی قابل اعتماد و ایمن برای تردد شهری ارائه کرده است. رانندگی با لیف آسان، کاربردی و نرم است و برای مسافت های کوتاه ایده آل به نظر می رسد. مدل پایه لیف S مجهز به موتور الکتریکی با قدرت ۱۴۷ اسب بخار و باتری ۴۰ کیلووات-ساعت است که بردی حدود ۲۴۰ کیلومتر ارائه می دهد.

نیشان لیف که در سال ۲۰۱۰ به عنوان یکی از نخستین خودروهای الکتریکی تولید انبوه معرفی شد، حالا در آستانه تحول بزرگی قرار دارد. مدل فعلی در سال ۲۰۲۵ جای خود را به نسلی کاملاً جدید خواهد داد که تنها نام «لیف» را با خود به همراه دارد و در باقی موارد، خودرویی متفاوت خواهد بود؛ اما آیا لیف کنونی، با وجود رقبای قدرتمند و پیشرفت های سریع در صنعت خودروهای الکتریکی، هنوز ارزش خرید دارد؟ نیشان در سال ۲۰۲۴ بیش از ۱۱ هزار دستگاه لیف در آمریکا فروخت و تا سال ۲۰۲۳، بیش از ۶۵۰ هزار دستگاه از این خودرو در سراسر جهان به فروش رفت. این اعداد نشان دهنده

نسل قدیم نیشان «لیف» کماکان ارزشمند است



تکرار اشتباه،

گناهی نابخشودنی است

از انتقال فناوری طراحی و تولید حتی ساده ترین قطعه در داخل کشور. تردیدی نیست تمامی حدود ۲۲ کشوری که در دنیا به عنوان خودروساز مشغول فعالیت هستند با مونتاژ آغاز کرده اند و سپس خودروساز شدند. اما کشور ایران از آغاز تاکنون همچنان CKD کار بوده و آن گونه که شواهد حاکی است معلوم نیست این روند تا به کی و به کجا ادامه خواهد داشت. دوم این که چینی ها هم که حدود ۲۰ سال با خودروسازان ایرانی همکاری دارند راه اروپایی ها را در ایران ادامه می دهند.

مسئولان صنعتی ایران به جای این که با تدوین راهبردی جامع به این مساله خاتمه دهند متأسفانه شنیده می شود که قرار است بعضی از خودروهای چینی در ایران به صورت SKD تولید و روانه بازار شوند، در آن صورت ارزش افزوده ای حدود ۲ درصد نصیب ایران و ۹۸ درصد سهم چین خواهد شد. دلیل همه این عقب ماندگی ها را باید در محتوای قراردادهای همکاری فی مابین شرکت های ایرانی و چینی جستجو کرد که هیچ بند یا ماده یا تبصره ای طرف خارجی قرار داده را ملزم به انتقال فناوری و تکنولوژی نمی کند. اگر این شیوه ها همچنان ادامه یابد باید سرود و خواند:

ارز حاصل ز نفت ما گشته

عامل اشتغال بیگانه

با چنین خط مشی و شیوه کار

صنعت ما شود چو ویرانه

فرجام سخن این که: خطای غیر عمد را اشتباه می گویند و اشتباه چندان جای نگرانی ندارد، چرا که قابل تصحیح است؛ اما تکرار اشتباه نابخشودنی است. متأسفانه همکاری حدود ۳۰ ساله صنعت خودرو ایران با اروپا اشتباه بود؛ زیرا مثلاً پژو فرانسه هنوز اسناد فنی مدل هایی که سال هاست از خط تولید خارج شده اند را به ایران خودرو نداد، عدم انتقال تکنولوژی طراحی و تولید قطعات و مجموعه ها به جای خود. ولی ما در همکاری با شرکت های چینی اشتباه را تکرار کردیم و همچنان ادامه می دهیم؛ معلوم نیست مقصد صنعت خودرو ما به کجاست؟



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست گذاری

چینی ها را زده اند و از آن کشور خارج می شوند.

در این نوشته پیگیر بحث خروج یا اخراج نمی شویم؛ زیرا نتیجه در نهایت یکی و آن قطع همکاری تکنولوژیک صنعت خودرو چین با خودروسازان اروپا و آمریکا است؛ ما فقط به این نکته می پردازیم که در صنعت خودرو چین آن هم با مدیریت دولتی چه اتفاقی افتاده است که طی کمتر از سه دهه همکاری آن ها با شرکت های اروپایی و آمریکایی بهمرحله بی نیازی از همکاری های تکنولوژیک رسیده اند. می دانیم که پس از درگذشت «مائوتسه تنگ» جانشینانش با بهره گیری از اندیشه ها و ایده های «ایده نولوگ های» مانند «دنگ شیائو پینگ» اقدام به اصلاح مقررات و ایجاد تسهیلات برای جذب سرمایه گذاران خارجی کردند و پیرو آن سبیل سرمایه گذاران خارجی به چین سرازیر شد که صنعت خودرو یکی از آن ها بود. چینی ها با امضا و مبادله قرارداد با آن ها که در بر دارنده انتقال فناوری و تکنولوژی بود توانستند در کمتر از سه دهه بهمرحله بی نیازی از آن ها برسند. با این مقدمه طولانی و با توجه به این که صنعت خودرو ایران فعلاً در مرحله حساسی قرار دارد، ضروری است نکاتی را به مسئولان سیاست گزار صنعتی یادآور شویم؛ نخست این که حدود ۳۰ سال خودروسازان اروپایی همکار صنعت خودرو ایران بودند و یکجانبه عمل می کردند؛ به این معنا که با خودروهای CBU به شرکت های ایرانی می فروختند، یا از طریق فول CKD کاری که همان اشاعه مونتاژ است با خودروسازان ایران همکاری داشتند و باید گفت در یغ

بخش نخست

کارشناس صنعت بیمه در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

خودروهای هوشمند، بی پوشش در تصادفات

الکترونیکی یا حتی عدم رعایت استانداردهای بین المللی در فرایند تولید سهم دارد یا خیر؟ از سسوی دیگر، خودروهای برقی به دلیل استفاده از باتری های قدرتمند، با ریسک های خاصی همچون حوادث ناشی از انفجار یا آتش سوزی مواجه هستند.

این کارشناس حوزه بیمه افزود: «در صورتی که خودرو برقی به دلیل اتصال کوتاه در سیستم شارژ آتش بگیرد و خسارات جانی یا مالی به اموال وارد شود، تعیین مرز مسئولیت میان سازنده، تامین کننده سیستم شارژ یا کاربر نهایی بسیار پیچیده خواهد بود.»

به گفته وی، نظام حقوقی و بیمه ای فعلی در ایران هنوز به طور کافی برای پاسخگویی به چالش های ناشی از فناوری های نوین تنظیم نشده است.

فیض الهی خاطر نشان کرد: «بیمه نامه های مسئولیت مدنی سنتی، عمدتاً برای تصادفات رانندگی با راننده های انسانی طراحی شده اند؛ بنابراین، در حضور خودروهای خودروان و برقی، نیاز به اصلاح و به روز رسانی سیستم های تعیین حق بیمه، ارزیابی ریسک و ساختار پرداخت خسارت بسیار مشهود است.»

وی اشاره کرد که در کشورهای پیشرفته، به منظور مدیریت این چالش ها، مفاهیمی همچون «بیمه فناوری» و «بیمه جامع خودروهای هوشمند» در دستور کار قرار گرفته است. این مدل ها، علاوه بر پوشش خسارات جانی و مالی، شامل بندهایی برای نقص فنی، اختلال در سامانه های هدایت و حوادث ناشی از فناوری های برقی نیز می شود.

این کارشناس بیمه در پایان تأکید کرد: «خودروسازان در مرحله تست و عرضه محصولات نوین باید اطمینان حاصل کنند که پوشش های بیمه ای تخصیص یافته نه تنها از نظر مالی مقرون به صرفه هستند، بلکه به لحاظ فنی نیز پاسخگوی چالش های ناشی از فناوری های نوین هستند. در غیر این صورت، اعتماد مصرف کنندگان به خودروهای خودروان و برقی کاهش یافته و روند رشد بازار مختل می شود.»

رود خودروهای خودروان و برقی به بازار نه تنها نوید تحولی در صنعت حمل و نقل را می دهد، بلکه چالش های حقوقی و بیمه ای جدی را نیز به همراه دارد. فناوری های نوین مانند سامانه های هدایت هوشمند، حسگر های پیشرفته و باتری های قدرتمند، علاوه بر افزایش کارایی و کاهش آلودگی محیطی، ریسک های جدیدی را نیز در پی دارند. در این میان، تعیین دقیق مسئولیت در صورت بروز حادثه، از عناصر کلیدی است که باید در نظام بیمه ای کشور مد نظر قرار گیرد. با تسارع روند ورود خودروهای خودروان و برقی به بازار داخلی، مساله پوشش های بیمه ای و تعهدات ناشی از حوادث مرتبط با فناوری های نو، یک چالش بنیادی برای صنعت بیمه به شمار می رود. ناصر فیض الهی، کارشناس بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی عمیق ابعاد فنی، حقوقی و اقتصادی این موضوع پرداخته و از لزوم بازنگری جامع در نظام بیمه مسئولیت مدنی سخن گفته است.

فیض الهی تصریح کرد: «مساله اصلی در خودروهای خودروان و برقی، عدم تطابق سیستم های بیمه گری سنتی با پیچیدگی های فناوری روز است. در خودروهای خودروان، تعیین علت حادثه چه به دلیل نقص نرم افزاری، خطای حسگری یا عوامل خارجی باعث ایجاد ابهاماتی در تعیین مسئولیت بیمه ای می شود.»

وی بیان کرد در شرایطی که سامانه هدایت خود کار خودرو دچار نقص فنی شود، در پاسخ به حادثه نمی توان به سادگی از بیمه شخص ثالث استفاده کرد. بلکه باید بررسی شود که آیا در طراحی الگوریتم، نصب نادرست سیستم های

NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM

میلی‌متر، ارتفاع ۱،۶۳۵ میلی‌متر و فاصله محوری ۲،۷۰۰ میلی‌متر، ۱۰۰ میلی‌متر بلند تر و ۲۰۰ میلی‌متر کشیده‌تر از وینتاری هیبریدی فعلی است. eVitarای از نظر ظاهری وام‌دار کانسپت eVX است که در سال ۲۰۲۳ معرفی شد؛ اما به‌خود و الکتریکی آینده‌تو یا یعنی اوربان کروزر هم شباهت زیادی دارد. این شباهت تصادفی نیست؛ زیرا سوزوکی و تویوتا در توسعه این خودرو و همکاری داشته‌اند؛ هرچند سوزوکی نقش اصلی را در طراحی برعهده داشته است. این خودرو با رنگ‌های ۱۸ یا ۱۱۹ اینچی، چراغ‌های LED با امضای نوری سفید و بدنه‌ای با خطوط تیز و سقف شیب‌دار، ظاهری مدرن و شبیه‌شاسی بلند دارد.

سوزوکی با eVitarای وارد میدان رقابت خودروهای الکتریکی شده است. این شاسی‌بلند کامپکت با پلت‌فرم اختصاصی Heartect-e، گزینه‌های تک‌موتوره و دوموتوره و برد تا ۴۲۶ کیلومتر، نوبد عملکردی قابل‌توجه می‌دهد. سوزوکی بالاخره با eVitarای، به‌جمع تولیدکنندگان خودروهای الکتریکی پیوسته است. این شاسی‌بلند کامپکت که از اواسط سال جاری به‌دست خریداران خواهد رسید، نخستین خودرو تمام‌الکتریکی سوزوکی است. پروتوتایپی که هم‌اکنون آزمایش کرده‌ایم، به‌گفته سوزوکی ۹۰ درصد به‌نسخه تولیدی نزدیک است و با طول ۴،۲۷۵ میلی‌متر، عرض ۱،۸۰۰



جدی‌ترین گزینه «سوزوکی» برای دنیای برقی‌ها



شیر واردات بسته شد، مونتاژی‌ها گران شدند

کار، کار چینی‌هاست!

بازه قیمتی تا ۷ میلیارد تومان برای پیشروی قیمت خودروهای چینی خالی شد



عکس جنبه لایلی دارد

زندگی مصرف‌کنندگان ایرانی تاثیر گذاشته است. افزایش ناگهانی قیمت خودروهای مونتاژی و کاهش تنوع گزینه‌ها، قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان را به‌شدت محدود کرده است. مصرف‌کنندگان در شرایطی قرار گرفته‌اند که باید خودروهای گران‌تر و با کیفیت کمتر را بپذیرند یا از خرید خودرو منصرف شوند.

این موضوع در شرایطی رخ می‌دهد که قدرت خرید خانوارهای ایرانی به‌دلیل تورم و مشکلات اقتصادی به‌شدت کاهش یافته است. از این رو، می‌توان گفت که سیاست‌های اتخاذشده نه تنها باعث افزایش قیمت خودرو شده، بلکه باعث شده است مصرف‌کنندگان مجبور به پرداخت هزینه‌های اضافی و غیرمنطقی باشند.

نقش غایب نهادهای نظارتی و ضعف در مدیریت بازار خودرو

یکی از نکات مهم و نگران‌کننده در این ماجرا، غیبت کامل نهادهای نظارتی و مسئولین مرتبط با بازار خودرو است. وزارت صمت، سازمان حمایت از مصرف‌کننده، مجلس شورای اسلامی و رسانه‌ها در این تصمیم‌گیری‌ها نقش موثری نداشته و هیچ‌گونه واکنش و اطلاع‌رسانی مناسبی صورت نگرفته است. این سکوت و بی‌تفاوتی، شرایط را برای سوءاستفاده شرکت‌های خاص فراهم کرده و باعث شده است بازار به‌سمت انحصار پیش رود. عدم پاسخگویی و شفافیت، اعتماد عمومی را کاهش داده و این مساله به‌نفع منافع کلان اقتصادی کشور نیست.

ضرورت بازنگری در سیاست‌های ارزی و وارداتی برای حفظ عدالت بازار

برای حفظ منافع مصرف‌کنندگان، توسعه صنعت خودرو و ایجاد بازار رقابتی، بازنگری در سیاست‌های ارزی و وارداتی ضروری است. کاهش نرخ ارز مبادله‌ای به سطوح منطقی‌تر، ایجاد شفافیت در تصمیم‌گیری‌ها و حمایت از واردات خودروهای متنوع می‌تواند زمینه را برای رقابت سالم و کاهش قیمت‌ها فراهم کند. بدون چنین اصلاحاتی، بازار خودرو ایران به‌سمت انحصار و افزایش نابرابری خواهد رفت و هم تولیدکنندگان و هم مصرف‌کنندگان در بلندمدت متضرر خواهند شد.

خودروهای غیر چینی به‌شدت تحت فشار باشند و این کاهش رقابت، روند نوآوری و بهبود کیفیت محصولات را کند می‌کند.

پشت پرده سیاست‌های ارزی و محدودسازی واردات خودرو

افزایش بی‌سابقه نرخ ارز مبادله‌ای و محدودیت واردات خودرو، بدون شک نتیجه تصمیمات سیاسی و اقتصادی پشت پرده است. این تصمیم‌ها در ابتدا به‌نفع گروه‌ها و شرکت‌های خاص، به‌ویژه خودروسازان چینی بوده و به‌شکل هوشمندانه‌ای فضای بازار را به‌نفع آن‌ها تغییر داده است. از سوی دیگر، نبود شفافیت در اعلام این تغییرات، عدم مشورت با کارشناسان صنعت خودرو و غیبت نهادهای نظارتی، نشان‌دهنده ضعف ساختار مدیریتی در حوزه صنعت خودرو و سیاست‌های ارزی است. این اقدامات نه تنها باعث ایجاد نابرابری و فشار بر مصرف‌کنندگان شده، بلکه اعتماد عمومی را نسبت به تصمیم‌گیران کاهش داده است.

مصرف‌کنندگان ایرانی؛ قربانیان اصلی انحصار و افزایش قیمت‌ها

در نهایت، تمامی این تغییرات به‌صورت مستقیم بر جیب و

انصراف گسترده شرکت‌های واردکننده خودرو از نمایشگاه شیراز؛ نشانه‌ای از بحران بازار و نااطمینانی یکی از نشانه‌های ملموس تاثیرات سیاست‌های اخیر ارزی و محدودیت‌های واردات، انصراف گسترده شرکت‌های واردکننده خودرو از حضور در نمایشگاه خودرو شیراز است. این تصمیم که به‌صورت دسته‌جمعی توسط بسیاری از واردکنندگان اتخاذ شده، بیانگر وضعیت بحرانی بازار خودرو و عدم‌اطمینان فعالان اقتصادی نسبت به آینده این صنعت است. شرکت‌های واردکننده که پیش‌تر نقش مهمی در تامین تنوع محصولات بازار و ایجاد رقابت سالم داشتند، اکنون به‌دلیل افزایش شدید هزینه‌ها و پیچیدگی‌های متعدد ناشی از تغییرات نرخ ارز مبادله‌ای و محدودیت‌های واردات، ترجیح داده‌اند از حضور در این رویداد مهم خودداری کنند. این انصراف به کاهش تنوع عرضه در نمایشگاه و کاهش جذابیت آن برای مصرف‌کنندگان منجر شده است. این وضعیت نه تنها به کاهش فرصت‌های معرفی و فروش خودروهای وارداتی انجامیده، بلکه به‌طور کلی نشان‌دهنده فضای ناامن و بی‌ثبات صنعت خودرو ایران است که نیازمند اصلاحات اساسی و بازنگری در سیاست‌هاست. انصراف شرکت‌ها از نمایشگاه، هشدار جدی برای نهادهای تصمیم‌گیر است تا در جهت حمایت از واردات کنترل‌شده و ایجاد فضای رقابتی واقعی گام‌های موثری بردارند.

پیامدهای انحصار خودروسازان چینی برای بازار و مصرف‌کننده ایرانی

تسلط بی‌چون و چرای خودروهای چینی در بازار، پیامدهای منفی متعددی برای اقتصاد و مصرف‌کنندگان به همراه داشته است. در درجه اول، کاهش شدید رقابت در بازار خودرو باعث شده قیمت‌ها به‌صورت غیر منطقی افزایش یابد و کیفیت خدمات پس از فروش نیز تحت‌تاثیر قرار گیرد. از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان ایرانی دیگر حق انتخاب متنوعی ندارند و مجبورند از میان گزینه‌های محدودشده انتخاب کنند. این موضوع نه تنها رضایت مشتریان را کاهش می‌دهد، بلکه به‌رشد صنعتی و تکنولوژیکی کشور نیز آسیب می‌رساند. همچنین، تمرکز بازار بر خودروهای چینی باعث شده است که تولیدکنندگان داخلی یا واردکنندگان

که برطرف‌دارترین و پرمشتری‌ترین بخش بازار محسوب می‌شود، به‌شکل کامل در اختیار خودروهای چینی قرار گرفته است. خودروسازان چینی با بهره‌گیری از سیاست‌های حمایتی و نرخ ارز جدید، توانسته‌اند رقابتی وارداتی خود را به‌طور کامل کنار بزنند. حتی خودروهای وارداتی جانبازی که پیش از این به‌دلیل اختلاف قیمت قابل توجه امکان واردات داشتند، اکنون در این بازار حضور ندارند. این وضعیت، نشان‌دهنده تسلط کامل شرکت‌های چینی بر سیاست‌گذاری‌های کلان صنعت خودرو ایران است و مصرف‌کنندگان ایرانی ناچار به پذیرش قیمت‌های بالا و کاهش تنوع محصول هستند.

نوربالا

افزایش نرخ ارز مبادله‌ای از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ۷۸ هزار و ۹۰۰ تومان شوک بزرگی به بازار خودرو وارد کرد این جهش تقریباً سه برابری هزینه واردات خودرو را به شکل سرسام‌آوری افزایش داد و در نتیجه بسیاری از واردکنندگان از بازار کنار رفتند. این افزایش بی‌سابقه بدون هیچ هشدار قبلی و بدون ارائه توضیح شفاف انجام شد و به سرعت باعث بستن شیر واردات خودرو شد. خودروهایی که پیش‌تر با نرخ قبلی امکان واردات و عرضه داشتند، حالا با هزینه‌های هنگفت روبه‌رو شده و عملاً از بازار حذف شدند. این سیاست در شرایطی اتخاذ شد که بازار خودرو کشور به‌شدت نیازمند تنوع، رقابت و انتخاب برای مصرف‌کنندگان بود؛ اما این اتفاق سبب شد بازار به سمت انحصار و تک‌قطبی شدن پیش رود.



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

برای سال‌ها نرخ ارز مبادله‌ای ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان، نقش مهم و حیاتی در تنظیم بازار خودرو ایفا می‌کرد. این نرخ به واردکنندگان اجازه می‌داد خودرو و قطعات را با هزینه‌های منطقی و قابل پیش‌بینی وارد کنند و بدین ترتیب، بازار خودرو ایران از وضعیت انحصاری خارج شود و مصرف‌کنندگان ایرانی به خودروهای متنوع‌تری دسترسی داشته باشند. اگرچه این نرخ از همواره فاصله زیادی با نرخ واقعی بازار آزاد داشت، اما همچنان یک تعادل نسبی بین تقاضای مصرف‌کننده و عرضه وارداتی برقرار می‌کرد. سیاست‌های ارزی آن‌زمان باعث شده بود تا واردات خودروهای لوکس و حتی خودروهای مختص جانبازان به قیمت مناسب امکان‌پذیر باشد و به‌نوعی بازار داخل با فضای رقابتی و متنوع روبه‌رو شود.

افزایش ناگهانی نرخ ارز مبادله‌ای به ۷۸۹۰۰ تومان؛ دیوار بلند سد راه واردات خودرو

افزایش نرخ ارز مبادله‌ای از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ۷۸ هزار و ۹۰۰ تومان، شوک بزرگی به بازار خودرو وارد کرد. این جهش تقریباً سه برابری، هزینه واردات خودرو را به شکل سرسام‌آوری افزایش داد و در نتیجه بسیاری از واردکنندگان از بازار کنار رفتند. این افزایش بی‌سابقه بدون هیچ هشدار قبلی و بدون ارائه توضیح شفاف انجام شد و به سرعت باعث بستن شیر واردات خودرو شد. خودروهایی که پیش‌تر با نرخ قبلی امکان واردات و عرضه داشتند، حالا با هزینه‌های هنگفت روبه‌رو شده و عملاً از بازار حذف شدند. این سیاست در شرایطی اتخاذ شد که بازار خودرو کشور به‌شدت نیازمند تنوع، رقابت و انتخاب برای مصرف‌کنندگان بود؛ اما این اتفاق سبب شد بازار به سمت انحصار و تک‌قطبی شدن پیش رود.

حکمرانی بی‌چون و چرای خودروهای چینی در بازه ۲ تا ۷ میلیارد تومان

بازار خودرو ایران در بازه قیمتی ۲ تا ۷ میلیارد تومان



۲۰۱۹ نمونه‌ای دیگر به شکلی عجیب به یوگاتی شیرون شبیه شد. حالا نوبت به یک کوپه رسیده که به فورد موستانگ نسل پنجم تبدیل شود. این نسخه ریلیکا که چند سالی است در اروپا و به‌ویژه در اسپانیا دیده شده، پروژه‌ای است که با دقت و صرف زمان زیاد اجرا شده است. اطلاعات محدودی درباره فرآیند تبدیل این خودرو در دسترس است؛ اما واضح است که سازنده زمان و انرژی زیادی صرف کرده تا ظاهر آن را تا حد ممکن به موستانگ نزدیک کند. نتیجه کار، با در نظر گرفتن همه جوانب، بسیار قابل توجه است. باین حال، از آن‌جا که ابعاد کوپه با موستانگ کاملاً یکسان نیست، تفاوت‌ها با کمی دقت قابل تشخیص هستند.

این پروژه خلافتانه در اسپانیا با جزئیات خیره‌کننده و ظاهری فریبنده، نشان می‌دهد چگونه یک خودرو نه‌چندان هیجان‌انگیز می‌تواند به ماسل کاری جذاب تبدیل شود. گاهی اوقات، جذاب‌ترین پروژه‌های خودرویی از مدل‌هایی آغاز می‌شوند که کمتر کسی به آن‌ها توجه می‌کند. هیوندای کوپه، در مقایسه با خودروهای اسپرت امروزی هیوندای، کسل‌کننده و معمولی به‌نظر می‌رسد؛ اما این کوپه اسپرت کوچک در طول سال‌ها جایگاه عجیبی برای خود پیدا کرده و به‌عنوان مدل پایه برای خلق نسخه‌های ریلیکا مورد استفاده قرار گرفته است. پیش‌تر شاهد تبدیل یک کوپه به تیو تا سلیکارا الی کلاسیک بودیم و در سال



ظاهر «موستانگ» برای هیوندای کوپه

با حضور مدیران عامل گروه «سایپا» و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی؛

قرارداد تولید ۳۰ هزار دستگاه کامیونت دوگانه‌سوز زامیاد به امضای رسید

گروه خودروسازی «سایپا» طی ۱۰ سال گذشته ۴۹ درصد از تولیدات خود را به خودروهای دوگانه‌سوز اختصاص داده است



ویس کرمی تصریح کرد: «رفع مشکلات تامین نقدینگی شرکت‌های تبدیل‌کننده در سال گذشته، به افزایش سرعت تولید خودروهای دوگانه‌سوز در سال ۱۴۰۴ کمک کرده است.»

زامیاد در کاهش مصرف بنزین می‌تواند سه‌مهم قابل توجهی داشته باشد

در ادامه علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به اهمیت انعقاد این قرارداد گفت: «زامیاد به‌عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در زمینه تولید خودروهای تجاری دوگانه‌سوز، می‌تواند سهم به‌سزایی در کاهش مصرف بنزین در کشور ایفا کند؛ کم‌این‌که در سال‌های گذشته نیز در این مورد نقش‌آفرینی کرده است و این شرکت به‌عنوان یکی از مجموعه‌های گروه خودروسازی سایپا طی ۱۰ سال گذشته ۴۹ درصد از تولیدات خود را به خودروهای دوگانه‌سوز

نوربالا

شرکت زامیاد در سال جدید برنامه افزایش تولید خودروهای دوگانه‌سوز را در حوزه خودروهای تجاری سبک در نظر گرفته است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

به گزارش «سایپانیوز» در مراسمی با حضور مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و مدیرعامل شرکت زامیاد، آئین امضای قرارداد تولید ۳۰ هزار دستگاه کامیونت دوگانه‌سوز زامیاد برگزار شد.

در این مراسم، کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفت: «در سال‌های گذشته بیش از ۴ میلیون خودرو به دوگانه‌سوز تبدیل شده و ظرفیت عرضه روزانه گاز طبیعی فشرده (CNG) در کشور به حدود ۳۵ میلیون مترمکعب رسیده است.»

وی با اشاره به کاهش مصرف س۱۱۱-ان‌جی از ۲۴ میلیون مترمکعب در سال‌های گذشته به حدود ۱۶ میلیون مترمکعب در فروردین‌ماه ۱۴۰۴ تاکید کرد که برای افزایش مصرف CNG، لازم است خودروهای تک‌سوز به دوگانه‌سوز تبدیل شوند.

ویس کرمی افزود: «رشد روزانه مصرف بنزین به‌حدود ۱۲۹ میلیون لیتر رسیده که توسعه خودروهای دوگانه‌سوز و تبدیل وانت‌ها به این سیستم، می‌تواند این روند را کنترل کند.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران از انعقاد قرارداد تولید ۳۰ هزار وانت دوگانه‌سوز با مبلغ ۱۸۵ میلیون دلار خبر داد که از محل صرفه‌جویی در مصرف بنزین تامین مالی می‌شود.

وی از تبدیل ۳۴۰ هزار خودرو تک‌سوز به دوگانه‌سوز خبر داد و گفت: «برنامه تبدیل بیش از ۹۵۰ هزار خودرو در دستور کار است.»

پیکیری يك موضوع

oilow up



سعید مومتمنی

کارشناس بازار خودرو

بازار خودرو در رکود کامل است

«با گذشت بیش از دو ماه از آغاز سال جدید، بازار خودرو همچنان با رکودی عمیق دست‌وپنجه‌نرم می‌کند. نه خبری از خرید و فروش گسترده است و نه نوسانات قیمتی محسوسی را شاهد هستیم. از طرفی کاهش نرخ دلار نیز نتوانسته نقشی اساسی در بهبود اوضاع ایفا کند. سعید مومتمنی، کارشناس بازار خودرو به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

وضعیت فعلی بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار کاملاً در رکود به‌سر می‌برد. خرید و فروشی صورت نمی‌گیرد و قیمت‌ها طی یکی دو هفته اخیر ثابت مانده‌اند. از سوی دیگر، با محدودیت عرضه از طرف شرکت‌های خودروساز داخلی، مونتاژی و حتی وارداتی مواجه هستیم.

کاهش نرخ دلار در هفته‌های اخیر چه تاثیری بر قیمت خودرو داشته است؟

در واقع، تنها تاثیر آن، ایجاد باتکلیفی بین خریدار و فروشنده بوده است. قیمت‌ها تغییر محسوسی نداشته‌اند. حتی در مواردی شاهد کاهش ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی در قیمت برخی خودروها بودیم؛ اما این کاهش دوام نیاورده و طی یک هفته دوباره به قیمت قبلی بازگشته‌اند.

به نظر شما دلیل این عدم ثبات چیست؟

قیمت تمام‌شده خودرو بسیار بالاست. از یک طرف، با محدودیت عرضه مواجه‌ایم و از طرف دیگر، تعرفه‌های گمرکی بالایی داریم. در چنین شرایطی، طبیعتاً مصرف‌کننده نهایی بیشترین ضرر را متحمل می‌شود. جالب این‌جاست که قیمت کارخانه‌ای بسیاری از خودروهای مونتاژی در سال جدید افزایش داشته؛ درحالی که کیفیت آن‌ها تفاوتی نکرده یا حتی پایین‌تر آمده است. مصرف‌کننده مجبور است هزینه برند را بپردازد، ولی محصولی بی‌کیفیت تحویل بگیرد.

آیا می‌توان گفت که در حال حاضر با حساب قیمتی در بازار خودرو مواجه‌ایم؟

وقتی قیمت کالای تمام‌شده بالاست، این به‌معنای حباب نیست. مثلاً شرکتی که قبل از عید خودرویی وارداتی را با قیمت ۲ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان فاکتور می‌کرد، حالا همان خودرو را ۴ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان فاکتور می‌کند. این افزایش ناگهانی ۲ میلیارد تومانی از کجا آمده؟ قیمت جهانی این خودرو حدود یک میلیارد و ۹۰۰ تا ۲ میلیارد تومان است.

نگاه View

علی کریمی

کارشناس مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

استراتژی‌های توسعه صنعتی در کشور یکسان نبوده‌اند

«جمع‌بندی ۱۵ شاخص بررسی‌شده در ساره شرایط سرمایه‌گذاری، حاوی هشدارهای جدی برای سیاست‌گذار است. هشدار این است که اقتصاد ایران با شتاب زیاد به سمت فرسوده شدن در حال حرکت است. آمارها نشان می‌دهد نرخ استهلاک در ایران طی دو سال گذشته به بیش از ۵ درصد رسیده است. این یعنی نه تنها نتوانستیم ساختار را بهینه کنیم، بلکه ساختارهای جدید هم اضافه نکردیم. این امر دو پیامد منفی دارد. نخست این‌که با روند فعلی سرمایه‌گذاری، نه تنها توسعه‌ای اتفاق نخواهد افتاد، بلکه باید فکری برای حفظ وضع موجود کرد. در عمل از سال‌های ۹۷ به تنها چیزی به اقتصاد اضافه نکردیم که در برخی سال‌ها موجودی سرمایه خالص در ایران منفی بوده است. با توجه به فزاینده بودن نرخ استهلاک و ثابت بودن موجودی سرمایه خالص، ما باید فقط در تلاش برای حفظ وضع موجود باشیم. به‌علاوه حتی اگر توافقی هم شکل بگیرد شاید نتوانیم تجربه سال‌های برجام و رشد بالا هر چند موقتی را تکرار کنیم. از سال ۹۱ تا ۱۴۰۲ میانگین موجودی سرمایه کل اقتصاد ۱،۴ بوده است. اما

بخش‌های پیشران مثل نفت و گاز و مسکن با کاهش موجودی سرمایه مواجه بوده‌اند. یعنی اگر توافقی اتفاقی بیفتد، ظرفیتی برای رشد بخش نفت و گاز نخواهیم داشت. بنابراین با روند فعلی نه تنها توسعه‌ای اتفاق نمی‌افتد، بلکه رشد‌های موقتی و لحظه‌ای را هم شاهد نخواهیم بود. سیاست‌گذار هنوز نتوانسته به‌طور کامل به‌استراتژی توسعه در کشور دسترسی پیدا کند. از دهه ۹۰ تاکنون ۸۰ سند تاثیرگذار در بخش صنعت تدوین شده که نه تنها متناقض بوده‌اند، بلکه استراتژی‌های توسعه‌ای در جهاتی کاملاً دور از هم بوده‌اند. از سویی، در بحث تامین مالی چه از بازار پول و چه از بازار سرمایه، مهم‌ترین معضل خود دولت است که در هر دو بازار رقیب بخش خصوصی برای تامین مالی است. مشکل تامین مالی همواره یکی از پنج دغدغه اصلی حتی در دوره برجام بوده است و بنابر این لزوماً به‌دلیل مشکلات سیاسی و تحریم‌ها با کمبود تامین مالی مواجه نبوده‌ایم. از سال ۱۴۰۰ سهم کسب‌وکارها از تسهیلات بانکی کاهشی بوده است. مثلاً سهم بخش خدمات از ۴۵ درصد به ۲۵ درصد رسیده و فقط سهم بخش صنعت ثابت مانده که آن هم اسمی است و اگر تورم را در نظر بگیریم، آن هم کاهشی خواهد بود. سهم کسب‌وکارها از تسهیلات بانکی از ۸۴ درصد در سال ۱۴۰۰ به ۷۹ درصد در سال ۱۴۰۳ رسیده است. به‌علاوه این تسهیلات به‌دلیل مشکلات تورمی بیشتر صرف سرمایه در گردش شده و سهم توسعه‌ای نداشته است.

تخصیص داده است.» وی با تمجید از عزم و اراده دو طرف برای امضای قرارداد تولید ۳۰ هزار دستگاه کامیونت دوگانه‌سوز زامیاد در بازه زمانی کوتاه‌مدت تاکید کرد: «دولت یا مراجع حاکمیتی باید مشوق‌هایی برای بنگاه‌های اقتصادی مرتبط در نظر بگیرند و آن‌ها را به‌سمت تولید محصولاتی با کیفیت سوق دهند؛ موضوعی که ظرفیت آن در گروه سایپا وجود دارد.»

«افزایش ۶۴ درصدی تولید خودروهای دوگانه‌سوز داریوش گل محمدی، مدیرعامل شرکت زامیاد نیز در این آیین ضمن تقدیر از حمایت تیم مدیریتی گروه سایپا و شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران به‌منظور تسریع در فرآیند جاری‌سازی این قرارداد گفت: «این رویداد مهم برای شرکت زامیاد و به‌تبع آن گروه سایپا دارای دستاوردهای مناسب است. همچنین تمامی ذی‌نفعان از مصرف‌کننده تا مجموعه دولت را در بر خواهد گرفت.»

وی افزود: «شرکت زامیاد در سال جدید برنامه افزایش ۶۴ درصدی تولید خودروهای دوگانه‌سوز را در حوزه خودروهای تجاری سبک در نظر گرفته است.»

گل محمدی در پایان خاطر نشان کرد: «برای خروج از چالش‌های پیش رو نیازمند ورود موتورهای دوگانه‌سوز به چرخه تولید محصولات شرکت زامیاد هستیم.»

«آمدگی گروه سایپا برای ورود به طرح تولید خودروهای هیبرید

در این جلسه مهدی رادمنش، عضو هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیرعامل گروه در حوزه توسعه محصول نیز با اشاره به ظرفیت بالای گروه خودروسازی سایپا در توسعه خودروهای دوگانه‌سوز و همچنین تولید خودرو هیبرید گفت: «اگر شرکت ملی پخش بر اساس قانون، برنامه‌ای برای حمایت و توسعه خودروهای هیبرید داشته باشد، این آمادگی در سطح گروه سایپا وجود دارد که در این حوزه‌ها ورود کند و از این طریق صرفه‌جویی بالایی در مصرف سوخت ایجاد شود.

زاپاس

Spare Tire

اطلاعیه «گروه بهمن» درباره اظهارات شهرداری منطقه ۱۸ تهران

برای رسیدگی قانونی در مراجع قضایی مفتوح گردید. د) اراضی مورد بحث از محل منابع مالی متعلق به چندصد هزار نفر سهامدار این گروه برای ایجاد طرح‌های توسعه‌ای و اشتغال‌زایی و تولید خودرو با کیفیت جهت کاهش مصرف سوخت و اعتلای محیط‌زیست به‌جای تقسیم سود به صورت رسمی و قانونی و با انجام تمامی استعلامات لازم تملک شده است و استفاده از واژه زمین‌خواری، راجع به این گروه تولیدی که وظیفه‌اش

نمودند و هم‌اکنون که بر اساس ضوابط قانونی، حریم شهرداری این اراضی جابه‌جا شده است این مبلغ همچنان تعیین تکلیف نشده است. ج) علی‌رغم نامه‌های دادستانی محترم شهرستان قدس، نماینده محترم قوه قضائیه و مصوبه شورای تامین استان تهران، در مسیر سرمایه‌گذاری شرکت تولیدی با بیش از ۵۰۰۷ نفر پرسنل که زمینه اشتغال برای هزاران نیروی کار دیگر را فراهم می‌نماید اختلال ایجاد شد که موضوع

صلاحیت‌های ورود به موضوع بوده است؛ بدیهی است برای شرکت تولیدی تفاوتی ندارد که در محدوده تقسیمات کدام شهرداری قرار داشته باشد.

ب) بر اساس اسناد و مدارک موجود، شهرداری منطقه ۱۸ در سال ۱۴۰۱ طی تفاهم‌نامه‌ای در خصوص املاک ثبتی مورد اشاره، مبلغ ۹۹۲۰۰۰۰۰۰۰ ریال از گروه بهمن دریافت کرده و از آن تاریخ در راستای اجرای تعهد متقابل، پروانه ساختمانی برای این مجموعه صادر

«پرو اظهارات مورخ ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۴ شهردار محترم منطقه ۱۸ تهران که اعلام نمود: «شرکت بهمن با زمین خواری در چند ماه اخیر از ۱۵۰ هکتار زمین سوءاستفاده کرده و تغییر کاربری زمین‌های کشاورزی را انجام داده است و قس علیهذا.»

به اطلاع می‌رساند: الف) زمین‌های مورد ادعا، پس از لغو «بخشنامه مدیریت یکپارچه حریم پایتخت» توسط نهاد ذیصلاح، از محدوده شهرداری منطقه ۱۸ خارج و جزو حریم شهرستان قدس اعلام گردید و مکاتبات شرکت بهمن موتور خطاب به مقامات ذیربط صرفاً در راستای تصریح به همین موضوع

ایجاد ارزش افزوده برای میهن عزیزمان هست شایسته نیست. لذا بدین‌وسیله جهت تئویر افکار عمومی به اطلاع می‌رساند گروه بهمن به‌عنوان مجموعه‌ای بورسی با چندصد هزار سهامدار صرفاً به‌دلیل توسعه تولید و محصولات تولیدی وفق منویات مقام معظم رهبری و برای اعتلای این مرز و بوم می‌باشد و امید است با همکاری و همراهی کلیه نهادهای ذیصلاح به‌خصوص مجموعه معظم شهرداری که خادم مردم است، شرایط تحقق خواسته رهبر معظم انقلاب برای حمایت و رشد سرمایه‌گذاری تولید داخل را فراهم نمایند.



عجیب‌ترین گزینه برای پرنده کردن خودروهای چرخ‌دار



«سایکلو تک‌بلک‌برد، خودرو پرنده‌ای با ۶ بشکه چرخان به نام سایکلورو تور، استاندارد‌های جدیدی در وسایل عمودپرواز الکتریکی (eVTOL) تعریف کرده است. اگر بلک‌برد را در آسمان ببینید، شاید فکر کنید از یک فیلم علمی-تخیلی بیرون آمده است؛ اما این خودرو پرنده الکتریکی، ساخته شرکت اتریشی سایکلو تک، واقعی است و با پرواز موفقیت‌آمیز خود در ۲۷ مارس ۲۰۲۵ تاریخ‌ساز شده است. برخلاف هلیکوپترها یا پهپاد‌های سنتی که از پردهای چرخان استفاده می‌کنند، بلک‌برد با ۶ سایکلورو تور (بشکه‌های چرخان با پردهای قابل تنظیم)

پرواز می‌کند. این نمونه اولیه ۳۴۰ کیلوگرمی بدون صندلی، با حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت و برد ۱۰۰ کیلومتر، نخستین هواپیمایی است که با این فناوری عجیب به پرواز درآمده و آینده حمل‌ونقل هوایی را بازتعریف می‌کند. هر سایکلورو تور یک بشکه افقی است که دیوارهای آن از پردهای بال‌مانند تشکیل شده و این پرده‌ها در حین چرخش بشکه، زاویه خود را تغییر می‌دهند. این سیستم شش‌بیه‌مکانیزم هلیکوپتر هاست؛ اما به‌شکله‌ها با سرعت ثابت می‌چرخند و تغییر جهت یا شدت رانش تنها با تنظیم زاویه پرده‌ها انجام می‌شود.

ویژه‌ها

تولیدکنندگان ۱۴۰ روز در سال گذشته تعطیل بودند



معاون وزیر صنعت با بیان این‌که امروز میانگین ظرفیت تولید زیر ۴۰ درصد است، گفت: «تولیدکنندگان ۱۴۰ روز در سال گذشته با تعطیلی مواجه بودند.»

ابراهیم شیخ، معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت افزود: «در بخش تولید اولین چالش تامین انرژی است که این روزها سختی زیادی برای تولید به‌همراه داشته است. ساعت ۷ کار آغاز می‌شود اما ساعت ۸ برق قطع می‌شود و مشخص نیست که چه زمانی مجدداً وصل می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

قطعی برق تولیدکنندگان، فعالیت موجه اقتصادی را غیرممکن کرده است



هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با انتشار بیانیهای نگرانی خود را از بابت قطع گسترده برق واحدهای تولیدی اعلام کرد. در این بیانیه که به‌صورت نامه‌ای سرگشاده خطاب به رئیس‌جمهوری نوشته شده آمده است: «با توجه به افزایش غیرقابل قبول قطعی‌های برق بخش تولید، که در عمل مزید بر تمامی گرفتاری‌ها و معضله‌های پایان‌ناپذیر تولیدکنندگان شده است، به‌سوی شرایطی پیش‌می‌رویم که فعالیت اقتصادی توجیه‌پذیر را غیرممکن می‌سازد.»

تونیر!

تمامی مراحل ثبت سفارش، سامانه‌ای انجام می‌شود



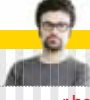
روح‌الله ایزدخواه، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «تمامی مراحل ثبت سفارش به‌صورت سامانه‌ای و شفاف انجام می‌شود.» وی ادامه داد: «مشکلاتی که پیش‌تر به‌وجود آمده بود، به‌دلیل انتقال از روش‌های قدیمی به سامانه جدید بوده و این مسائل اکنون برطرف شده‌اند. بنابراین، در حال حاضر برای ثبت سفارش از سوی وزارتخانه هیچ مشکلی وجود ندارد. مسائلی که باقی مانده‌اند، مربوط به بحث‌هایی هستند که خارج از وزارتخانه قرار می‌گیرند.»

بیشترین سود

در تاریخ صنعت بیمه رقم خورد

رکوردشکنی

بیمه «پارسیان»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در نخستین مجمع عمومی سالانه صنعت بیمه در سال ۱۴۰۴، شرکت بیمه پارسیان با بیشترین سود در تاریخ صنعت بیمه در کنار جلب توجه سهامداران، جایگاه خود را به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت بیمه کشور تثبیت کرد. این نشست با حضور ۷۴٫۸۷ درصدی سهامداران برگزار شد و تصویب تقسیم سود ۶۲۵ ریالی به ازای هر سهم بیمه پارسیان، یکی از تصمیم‌های کلیدی آن بود. از سویی، تقسیم سود نقدی ۶۲۵ ریالی به ازای هر سهم در مجمع عمومی سالانه بیمه پارسیان، نه‌تنها به‌عنوان یک سیاست تشویقی برای سهامداران تلقی می‌شود، بلکه بازتابی از یک دوره عملکرد مالی موفق و سودآور شرکت نیز به‌شمار می‌رود. عملکرد مالی بیمه پارسیان در سال ۱۴۰۳ نشان از نقطه عطفی در تاریخ فعالیت این شرکت دارد. دستیابی به ۶٫۵ همت سود خالص نشان‌دهنده مدیریت هوشمندانه منابع و تمرکز بر استفاده از فرصت‌های سرمایه‌گذاری است. این سودآوری، در کنار افزایش ۴۲ درصدی



تولید حق بیمه، نشان می‌دهد شرکت موفق شده بین رشد درآمد و کنترل ریسک توازن برقرار کند؛ آن‌هم در شرایطی که بازار بیمه کشور رشدی ۵۷ درصدی را تجربه کرده است. نکته مهم‌تر، نگاه آینده‌نگر مدیران پارسیان است که برنامه‌ریزی برای افزایش سرمایه از ۱۶ به ۱۰ هزار میلیارد تومان را در دستور کار دارند. این افزایش قرار است به‌صورت مرحله‌ای و با تمرکز بر استفاده از سود انباشته و تجدید ارزیابی دارایی‌ها تا پایان سال ۱۴۰۸ انجام شود. سرمایه‌گذاری منابع حاصل از فروش سهام اپال در پروژه‌های مولد، از جمله خرید اوراق و ورود فعال‌تر به بازار سرمایه نیز از دیگر اقدامات برنامه‌ریزی‌شده شرکت است که به ارتقای سودآوری پایدار کمک خواهد کرد. بیمه پارسیان با در اختیار داشتن ۵۷ شعبه و بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ نماینده در سراسر کشور، اکنون وارد بیست‌وسومین سال فعالیت خود شده و تلاش دارد با اصلاح ساختار پر تقوی بیمه‌ای، به سودآوری پایدار در شرایط پرریسک بازار دست یابد. کاهش تمرکز بر فروش صرف و تمرکز بر انتخاب



توده یک

First gear

علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

گازوئیل ۳ ترخی به تعویق افتاد؛ بسا توجه به برخی نگرانی‌ها در خصوص سه‌ترخی شدن گازوئیل، براساس تصمیم هیات‌دولت، تمام نیاز مصرفی کامیون‌داران با نرخ‌های فعلی به‌طور کامل تامین خواهد شد و فعلاً هیچ برنامه اجرایی به‌منظور اعمال سه‌ترخ برای گازوئیل در دستور کار قرار ندارد.

حاضر جواب: احتمالاً قبل از اجرای این طرح متوجه شدند که سه‌ترخی شدن گازوئیل هم‌مثل دو تاشدن آشپز، ممکن است آش را یا شور کند یا بی‌نمک!

تداوم روند تعرفه‌گذاری صنعت خودرو؛ تهدید یا فرصت؟ حاضر جواب: تا حالا که بیشتر شبیه تهدید بوده و هنوز فرصتی برای فرصت بودن پیدا نکرده است.

قطع سهمیه سوخت خودروهای فاقد بیمه تا تیرماه به تعویق افتاد؛ رئیس ستاد حمل‌ونقل و سوخت کشور از به تعویق افتادن قطع سهمیه سوخت خودروهای بدون بیمه شخص ثالث خبر داد.

حاضر جواب: پس از حالا می‌توان در تهیه و تدارک این تیر برای تیرماه بود. تیر خلاص به خودروهای فاقد بیمه در تیرماه!

بازار خودروهای دست‌دوم در ترکیه طی چند ماه گذشته، تقاضای زیادی را تجربه کرده است و انتظار می‌رود این تقاضا افزایش بیشتری داشته باشد.

حاضر جواب: الان مصرف‌کنندگان بازار خودروهای دست‌دوم در کشورمان چه هم‌زاد پنداری عجیبی دارند یا مشتریان بازار دست‌دوم‌های ترکیه!

دبیر کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس بر ضرورت تعیین قیمت واقعی و به‌روزرسانی قیمت خودرو از سوی شورای رقابت به‌منظور جلوگیری از تحمیل زیان به خودروسازان داخلی تاکید کرد.

حاضر جواب: البته اگر در این میان، فکری هم برای تحمیل زیان بر برخی خودروهای بی‌کیفیت ساخت داخل به مصرف‌کنندگان اندیشیده شود، راه دوری نمی‌رود!

یک فعال و کارشناس بازار خودرو گفت: «اگر ثبت سفارش واردات خودرو همچون سال ۱۴۰۲ به موقع و فاکتور و تحویل خودرو به مشتریان همچون سال ۱۴۰۳ روانه باشد، قطعاً تأثیر خود را بر بازار خودروهای داخلی وارداتی خواهد گذاشت.»

حاضر جواب: منظور تان همان تأثیر معروف «کاچی» به از هیچی! است؟

بازار خودرو در بن‌بست دو طرفه!

حاضر جواب: حالا خیلی هم وضعیت بازار خودرو را آشفته نشان ندهید؛ بالاخره این مشتریان، از یک طرفی وارد این بن‌بست شده‌اند دیگر!

آیا شایعات افزایش نجومی قیمت خودرو حقیقت دارد؟ حاضر جواب: راستش قیمت خودرو که تا امروز، هیچ شایعه افزایش نجومی را بی‌پاسخ نگذاشته است.

تسلا از BYD عقب ماند.

حاضر جواب: البته نه این‌که فکر کنید حرکت تسلا کند شده است، نخیر؛ این BYD است که سرعش به سرعت نور نزدیک می‌شود.

بازدهی منفی خودرو در اردیبهشت.

حاضر جواب: این هم یک خبر خوب دیگر برای دورنگه داشتن دلال‌ها و واسطه‌ها از بازار خودرو.

اینفوگرافش

Infography

افزایش سودآوری شرکت صنعتی نیرومحرکه در سال ۱۴۰۳

میزان سود
به ازای هر سهم174
ریال

میزان افزایش

93%

میزان سود خالص

100
میلیارد تومان

شرکت صنعتی نیرومحرکه در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۳ سود خالصی معادل ۱۰۰ میلیارد تومان محقق کرد.

چرا؟

افزایش دیون دولتی

رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، دلیل رشد قیمت خودرو راناشی از تغییر مبنای نرخ ارز محاسباتی گمرک از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۷۰ هزار تومان اعلام کرده که مطابق با قانون بودجه ۱۴۰۴ صورت گرفته است. به‌طوری‌که بررسی‌ها نشان می‌دهد با آغاز اجرای قانون بودجه قیمت نهایی خودروهای مونتاژی بارششد ۱۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تومانی مواجه‌شده است.

برای چه؟

پرداخت دیون دولتی بر عهده خریداران خودرو است

درواقع تغییر اساسی در نرخ ارز محاسباتی مونتاژکاران، تأثیر مستقیمی بر مبلغ دیون دولتی محصولات دارد. دیون دولتی شامل مالیات‌ها، عوارض شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث، مالیات نقل و انتقال و سایر هزینه‌های قانونی بوده که به‌عهده خریداران خودرو است و به‌خودروسازان تعلق نمی‌گیرد؛ با این وجود افزایش ناگهانی این مبالغ، باری سنگین بر دوش مشتریان گذاشته است.

چسبند؟

غافل‌گیری خریداران خودرو

صنعت خودرو به دلیل حجم بالای گردش مالی، یکی از منابع اصلی درآمد دولت است. این وابستگی موجب شده است هر ساله بندهای جدیدی برای افزایش هزینه‌ها در بودجه گنجانده شود و مصرف‌کنندگان را غافلگیر کند. در حال افزایش دیون دولتی به گرانی خودروها و فشار و بار مالی بر خریداران افزوده است.



سری یک «بامو» تمام برقی خواهد بود

نسل چهارم بامو سری ۱، در سال ۲۰۲۸ با پلت فرم نئو کلاس، پیشرفته‌های الکتریکی و بنزینی، طراحی جسورانه و فناوری پیشرفته عرضه خواهد شد. در حالی که مرسدس بنز تصمیم به توقف تولید A کلاس گرفته و آتودی به تولید A1 و Q2 پایان داده است، بامو با نسل چهارم سری یک نشان می‌دهد بازار خودروهای کامپکت همچنان برایش اهمیت دارد. این هاچ‌بک جدید که قرار است در سال ۲۰۲۸ رونمایی شود، محصول پایه خانواده جدید نئو کلاس بامو خواهد بود. بر اساس گفته‌های «برنسد گوریر»، مدیر محصول بامو، سری یک با طول حدود ۴,۳۵۰ میلی‌متر و فاصله محوری حدود ۲,۶۷۰ میلی‌متر، نقشی کلیدی در بازارهای جهانی، جذب مشتریان جوان و حفظ رقابت پذیری بامو ایفا

می‌کند. سری ۱ جدید بر اساس پلت فرم نئو کلاس ساخته می‌شود که برای خودروهای الکتریکی طراحی شده و از معماری ۸۰۰ ولتی بهره می‌برد. این پلت فرم که نخستین بار با iX3 الکتریکی در سپتامبر ۲۰۲۵ رونمایی خواهد شد، از باتری‌های استوانه‌ای با قطر ۴۶ میلی‌متر استفاده می‌کند. این باتری‌ها ۳۰ درصد برد بیشتر و شارژ سریع‌تر (تا ۲۷۰ کیلووات) و ۵۰ درصد هزینه تولید کمتری نسبت به باتری‌های فعلی دارند. سری ۱ الکتریکی (احتمالا با نام i1) با گزینه‌های تک‌موتوره (محرك عقب) و دوموتوره (چهار چرخ محرك)، قدرت تین ۲۷۰ تا ۵۴۰ اسببخار خواهد داشت که شتاب صفر تا صد را در حدود ۵ تا ۷ ثانیه و برد را تا ۶۴۴ کیلومتر ممکن می‌کند.

بستینون «بی ۷۰» با توان برقی



بستینون به‌عنوان برند زیر مجموعه گروه FAW، برند جدیدی به نام یوئه‌یی (Yueyi) را برای عرضه مدل‌های برقی‌سازی‌شده، تأسیس کرده است. پس از کراس‌آور جمع‌وجور یوئه‌یی ۰۳ که مارس امسال عرضه شد، دومین محصول یعنی یوئه‌یی ۰۷ برای ورود به بازار آماده می‌شود. این خودرو در واقع همتای هیبرید بستینون T90 است. در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵، سومین محصول یوئه‌یی یعنی ۰۸ هم رونمایی شد. به‌نظر می‌رسد که این خودرو لیفت‌بک به‌نحوی با بستینون B70 ارتباط دارد. انتظار داریم که این خودرو تا قبل از پایان سال ۲۰۲۵ در چین عرضه شود. بستینون قصد دارد در آینده نزدیک، سه محصول دیگر را تحت برند یوئه‌یی عرضه کند. درباره این خودروها هیچ اطلاعاتی در اختیار نداریم؛ اما احتمال دارد که محصولات این برند پس از عرضه در بازار داخلی چین، به برخی کشورهای دیگر نیز ارسال شود. یوئه‌یی ۰۸ با دیلایت کماتی، فرم عمودی چراغ‌های جلو داخل سپر، دماغه منحنی و چراغ سر تاسری عقب، از محصولات بستینون متمایز می‌شود. از ابعاد بدنه یوئه‌یی ۰۸ اطلاعی نداریم؛ اما بعید نیست که این اعداد با بستینون B70 یکسان باشد. طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها این خودرو به‌ترتیب ۴,۸، ۱,۸، ۱,۴ و ۲,۸ متر اعلام شده است.

ظاهر جدید برای شانهای «ال ۷ پلاس»



جنور که یکی از زیرمجموعه‌های گروه چری است، در سال ۲۰۲۳ یک برند جدید به‌نام شانهای را معرفی کرد. این برند نوپا فقط خودروهای هیبرید و برقی را تحت سری A برای کراس‌آور ها و سری T برای شاسی‌بلندهای آفرود عرضه خواهد کرد. جنور در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵ از نسخه جدید شانهای L7 با لقب پلاس رونمایی کرد. این کراس‌آور هیبرید بر اساس جنور X70 پلاس شکل گرفته که علاوه بر روسیه، در ایران هم با نام فیدلیتی پرستیژ به‌فروش می‌رسد. ابعاد بدنه جنور شانهای L7 پلاس در طول و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۴,۸ و ۲,۸ متر اعلام شده که از مدل قبلی، ۶۱ و ۲۵ میلی‌متر بزرگ‌تر است. چهره شانهای L7

پلاس به‌واسطه چراغ‌های عمودی جلو و عقب با نورانی بین آن‌ها و همچنین فرم نعل‌اسبی دیلایت، به‌سایر محصولات این برند شباهت دارد. ابعاد شیشه‌لچکی عقب نیز افزایش یافته است. فعلا هیچ تصویری از فضای کابین شانهای L7 پلاس در اختیار نداریم؛ اما خبرنگاران چینی از وجود دو نمایشگر دیجیتال مجزا در این بخش خبر می‌دهند. ظاهر از پنل مجزا برای تنظیمات تهویه خیری نیست و این عملیات باید از طریق نمایشگر لمسی انجام شود. بنابر خبرهای اولیه، سه ردیف صندلی در کابین شانهای L7 پلاس نصب می‌شود.

محصولات جدید خبر از پوست‌اندازی می‌دهند

جریانی برای احیای «تویوتا»



تویوتا RAV4 جدیدی با طراحی مجدد، با ظاهری جدید و جسورانه، فناوری جدید و پیشرفته‌های هیبریدی برقی جدید در زیر کاپوت برای حداکثر کارایی و عملکرد، عرضه خواهد شد. علاوه بر قلب برقی جدید این مدل در زیر کاپوت، مهم‌ترین تغییر RAV4 مدل ۲۰۲۶ در طراحی ظاهری آن است. در حالی که شکل کلی RAV4 مدل ۲۰۲۶ نسبت به مدل ۲۰۲۵ با ظاهر آشنای دم کوتاه و کاپوت بلند تغییری نکرده است، مدل جدید دارای برخی عناصر طراحی است که خودرو را با روند طراحی معاصر همگام نگه می‌دارد. چهره جدید RAV4 دارای چراغ‌های عقب LED تیز و C شکلی است که شبیه به چراغ‌های پیروس و کمری است. نمای جانبی تقریبا بدون تغییر باقی مانده و همچنان دارای گلگیرهای دوزن‌قنای شکل است. در حالی که قسمت عقب با چراغ‌های LED جدید به سبک لکسوس و یک اسپویلر برجسته روی در، جلوه‌ای جسورانه و جدید دارد. تویوتا اعلام کرده که RAV4 مدل ۲۰۲۶ در اواخر سال ۲۰۲۵ وارد نمایندگی‌های ایالات متحده خواهد شد و مدل جدید و به‌روز شده آن در ۱۸۰ کشور جهان در دسترس مشتریان قرار خواهد گرفت و قیمت آن نیز در زمان نزدیک به‌عرضه رسمی اعلام خواهد شد.

تغییرات نه‌چندان عمیق برای پر فروش‌ترین کراس‌آور نسخه جدید کراس‌آور فوق‌العاده محبوب تویوتا دارای نیروی هیبریدی انحصاری و طراحی جدید است. صرف‌نظر از پیکاپ‌تراک‌هایی مانند فورد سری F و شورت سیلورادو، این کراس‌آور فروتن تویوتا (RAV4) پر فروش‌ترین خودرو در ایالات متحده در سال گذشته بود؛ زیرا ۴۷۵ هزار و ۱۹۳ دستگاه از آن راه خود را به پارکینگ‌ها در سراسر آمریکا باز کردند. در عوض، آخرین باری که RAV4 از نظر ظاهری به‌روز رسانی‌های اساسی دریافت کرد، به سال ۲۰۲۱ برمی‌گردد؛ در حالی که پلت فرمی که روی آن سوار است، به سال ۲۰۱۸ بازمی‌گردد. با این حال، برای سال ۲۰۲۶،

تنها یک خط تولید اختصاص پیدا می‌کند که شامل GR86 می‌شود. توجه داشته باشید که تا اواخر سال ۲۰۲۳، خودروهای هیبریدی معمولی و پلاگین-هیبریدی، خودروهای پیل سوختی و مدل‌های برقی به‌سختی ۳۰ درصد از فروش تویوتا در ایالات متحده را تشکیل می‌دادند. این رقم در سال گذشته به ۴۵ درصد افزایش یافت و کریست به‌اتوپلاگ گفت: «امسال انتظار داریم این سهم به بیش از ۵۰ درصد برسد.» یک دلیل بزرگ هم برای این جریان وجود دارد؛ سه برابر شدن گزینه‌های خودروهای برقی که فقط از طریق برند تویوتا تأمین خواهند شد. به این ترتیب تویوتا bZ4X اصلی یک به‌روز رسانی اساسی برای سال ۲۰۲۶ دریافت خواهد کرد. کریست گفت: «برای شروع، ممکن است متوجه شوید چیزی کم است.» از این پس، نشان این کراس‌آور تمام‌الکتریکی با نام ساده‌تر bZ همراه خواهد بود و تغییرات طراحی جزئی خواهند بود. این فناوری است که اهمیت دارد؛ از جمله صفحه‌نمایش دیجیتال بزرگ‌تر ۱۴ اینچی و شارژرهای بی‌سیم دوقلوی جدید تلفن‌های هوشمند. در زیر پوسته، دو گزینه بسته باتری وجود خواهد داشت؛ یک گزینه ۵۷,۷ کیلووات-ساعتی با حداکثر برد ۲۸۸ مایل و یک گزینه ۷۴,۷ کیلووات-ساعتی که بر اساس



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بر اساس گزارش‌ها، تویوتا و لکسوس در ماه‌های پیش رو محصولات هیبریدی و برقی جدیدی را راهی بازارهای جهانی خواهند کرد. بر این اساس تویوتا قصد دارد ۳ جین مدل جدید، بازسازی‌شده و ویژه را طی سال جاری عرضه کند. اما این برنامه‌ها می‌تواند تحت‌تأثیر تعرفه‌های جدید واردات خودرو ترامپ قرار گیرد. در مجموع تویوتا و لکسوس ۲۴ محصول جدید را در دست تولید دارند که با برخی مدل‌های از پیش رونمایی‌شده مانند GR سوپرا نسل پنچ Final Edition و GR86 Yuzu Edition آغاز می‌شود.

جلسه‌ای تأثیرگذار در تگزاس

در جریان یک جلسه توجیهی رسانه‌ای که بیش از ۱۵۰ نویسنده خودرو را به‌دعوت مرکزی تویوتا در پلانو تگزاس کشاند، مقامات شرکت فهرستی مفصل از برخی محصولات در دست ساخت را ارائه کردند که از جمله آن‌ها می‌توان به تویوتا کمری نایت‌شیدادیشن ۲۰۲۶ با عناصر طراحی بیرونی متالیک مشکی نیمه‌شب، رینگ‌های ۱۹ اینچی منحصربه‌فرد و نشان‌های مشکی براق اشاره کرد. تویوتا کرولا هاچ‌بک FX اسپشال ادیشن ۲۰۲۶ با الهام از یک هاچ‌بک اسپریت کرولا که در سال ۱۹۸۷ عرضه شد و دارای یک اسپویلر منحصربه‌فرد و رینگ‌های بزرگ‌تر است و در نهایت تویوتا کرولا کراس ۲۰۲۶ با به‌روز رسانی میان‌دوره‌ای برای مدل‌های بنزینی و هیبریدی که رنگ‌های جدید، گزینه‌های جدید رینگ، جلوپنجره‌های به‌روز شده و نمایشگرهای دیجیتال بزرگ‌تر از ویژگی‌های آن به‌شمار می‌رود، از دیگر گزینه‌هایی هستند که از آن‌ها در جلسه مذکور نام برده شد.

برقی‌سازی بیشتر در تویوتا

به گفته دیوید کریست، مدیر برند تویوتا، کرولا کراس بخشی از مجموعه رو به‌رشد محصولات برقی شده است. با این بین رفتن قریب‌الوقوع سوپرا، به این خودرو در ایالات متحده



دی‌اس «N۰.8»: خودرویی لوکس‌تر برای «امانوئل مکرون»

برقی و باتری آن، ساخت فرانسه است. از آن‌جا که نسخه زرهی دی‌اس ۷ در سال گذشته عرضه شد، اصلا بعید نیست که تعدادی دی‌اس نامبر ایت زرهی برای فروش به اشخاص عادی هم عرضه شود. این دی‌اس نامبر ایت ویژه با رنگ آبی Sapphire، نشان‌هایی به‌رنگ پرچم فرانسه، چراغ‌های هشدار روی جلوپنجره، محل نصب پرچم در دو طرف سپر جلو و دستگیره کمکی، از نمونه‌های عادی متمایز می‌شود. ظاهرا بدنه این خودرو توسط شرکت فرانسوی Centignon دستخوش برخی تغییرات شده است که البته از جزئیات آن خبر نداریم. فضای داخلی دی‌اس نامبر ایت هم با آبی تیره، قطعات دست‌ساز از جنس چوب و روکش‌های پارچه‌ای ساخت هرمس با نشان RF برای اشاره به République Française یا جمهوری فرانسه، تزئین شده است.

پس از دو نسخه ویژه از دی‌اس ۷ و همچنین تیپ پلاگین-هیبرید از این کراس‌آور فرانسوی که در اختیار امانوئل مکرون قرار داشتند، حالا نوبت به محصول جدید برند دی‌اس یعنی N۰.8 (با تلفظ نامبر ایت در انگلیسی و نوم ویت در فرانسه) رسیده است تا به‌عنوان نخستین خودرو برقی رئیس جمهور فرانسه انجام وظیفه کند. فست‌بک میان‌سایز و البته برقی برند دی‌اس در اواخر سال ۲۰۲۴ معرفی شد. محصول پرچمدار این برند پر میوم با طول و فاصله محوری به‌ترتیب ۴,۸۳۴ و ۲,۹۰۵ میلی‌متر، بر اساس پلت فرم STLA Medium شکل گرفته است. دی‌اس ۹ با طول ۴,۹۳۴ متر خودرو بزرگ‌تری است؛ اما به دلیل تولید در چین نمی‌توانست برای رئیس‌جمهور فرانسه مناسب باشد. البته دی‌اس نامبر ایت در ایتالیا تولید می‌شود؛ اما موتورهای

خبر News

تلاش‌های مشترک «جک» و «هوآوی»

هوآوی به‌عنوان یکی از غول‌های فناوری چین، از یک دهه پیش به صنعت خودروسازی هم وارد شده است. این شرکت علاوه بر همکاری مشترک با اوتار، برنده‌های دیگری یعنی آیتو (مشترک با سرس)، استالانو (مشترک با یایک) و لوکسید (مشترک با چری) را نیز تأسیس کرده است. در تمامی این همکاری‌های مشترک، تأمین پلت فرم و ساخت خودروها برعهده همکار خودروساز و تأمین سامانه‌های برقی و نرم‌افزار برعهده هوآوی است؛ اما خودروها از طریق شبکه فروش اختصاصی هوآوی (HIMA) به‌فروش می‌رسند. چهارمین شرکت هوآوی در صنعت خودروسازی، مکس‌ترو (Maextro) نام دارد که از اتحاد هوآوی و جک (JAC) متولد شده است. نخستین محصول این



برند S800 نام دارد. به‌لطف پلت فرم دیجیتال هوآوی به نام Tuling Longx، مکس‌ترو S800 از قابلیت خودران با امکان یادگیری ماشینی برای بهبود عملکرد برخوردار شده است. این پلت فرم از نصب دو، سه یا چهار موتور برقی با قدرت بین ۴۸۰ تا ۱۳۰۰ اسببخار پشتیبانی می‌کند. این شاسی را می‌توان برای ساخت خودروهای سدان، شاسی‌بلند و مینیون با وزن ۳ تا ۳,۸ تن مورد استفاده قرار داد. مکس‌ترو S800 برقی (BEV) به سه موتور با ۲۱۴ اسببخار (یکی روی محور جلو و دو موتور در محور عقب)، مجهز می‌شود. مجموع خروجی این مدل به ۸۵۲ اسببخار می‌رسد. اما سامانه هیبرید EREV مکس‌ترو S800، پیشرفته ۱,۵ لیتر توربوشارژ با ۱۵۴ اسببخار قدرت (در نقش ژنراتور) و دو موتور برقی به‌همراه دارد. در تیپ دو موتور، ۵۲۳ اسببخار قدرت تولید می‌شود. تیپ سه موتور مکس‌ترو S800، ۸۵۱ اسببخار قدرت در اختیار دارد. سیستم تعلیق فعال نیز می‌تواند به شرایط جاده واکنش نشان بدهد. به‌لطف فرمان‌پذیری هر چهار چرخ مکس‌ترو S800، شعاع گردش این خودرو ۵,۴ متری در شرایط عادی به ۵,۰۵ متر و در حالت‌های خاص به ۳,۸ متر می‌رسد. مکس‌ترو S800 در نسخه هیبرید EREV بر اساس ساختار ۸۰۰ ولتی بنا شده است.



باز طراحی سوپر اسپرت «آلفارومئو»



«۱۸ سال از رونمایی آلفارومئو 8C کامپتیز یونه می گذرد؛ خودرویی که به عقیده بسیاری از کارشناسان، یکی از زیباترین خودروهای تاریخ است. حالا شرکت طراحی ایتالیایی زاگاتو قصد دارد یک نسخه تک‌ساخت بر اساس این خودرو را با نام 8C دوپیاکدا زاگاتو در رویداد Concorso d'Eleganza در ایتالیا رونمایی کند. نام 8C دوپیاکدا زاگاتو اخیراً در فهرست شرکت کنندگان این رویداد که توسط گروه بامو برگزار می‌شود، ظاهر شده، اما زاگاتو هنوز وجود این خودرو را رسماً تأیید نکرده و هیچ تصویر یا تیزر رسمی از آن منتشر نشده است. برخی گمان می‌کردند عکسی که در

اینستاگرام زاگاتو منتشر شده، تصویری لو رفته‌از این خودرو است، اما مشخصی است این تصویر توسط هوش مصنوعی ساخته شده است؛ بنابراین، ارتباط آن با زاگاتو هنوز مورد تردید است و باید تا رونمایی رسمی منتظر بمانیم. جالب‌ترین 8C دوپیاکدا زاگاتو در دسته «خودروهای کانسپت و پروتو تایپ» رویداد مذکور ثبت شده است. این نشان می‌دهد که دوپیاکدا یک طراحی تک‌ساخت و سفارشی است. هنوز مشخص نیست که آیا این پروژه توسط صاحب یکی از نمونه‌های معمولی 8C سفارش داده شده یا زاگاتو خود این پروژه را برای فروش پس از رونمایی پیش برده است؟

ژاپنی

Japanese

معرفی نسل جدید لکسوس «ES»



«Lexus ES که از سال ۱۹۸۹ در سبد محصولات لکسوس حضور دارد، حالا با نسل هشتم خود به دنبال جلب توجه بازار اروپا است. این سدان لوکس که ابتدا در نمایشگاه خودرو شانگهای رونمایی شد، یک ماه بعد در اروپا معرفی شده تا با غول‌های آلمانی مانند بامو سری ۵، مرسدس E کلاس و آئودی A6 رقابت کند. اگرچه ES در اروپا چندان موفق نبوده، اما لکسوس با طراحی جدید و فناوری‌های پیشرفته، قصد تغییر این روند را دارد. نسل جدید ES با طراحی کاملاً جدید، ظاهری مدرن و جذاب ارائه می‌دهد. نسل جدید ES بر پایه پلت‌فرم بهبود یافته TNGA-K ساخته شده که در خودروهایی مانند تویوتا کمری و کراون کراس‌اور نیز استفاده می‌شود. برای اروپا، خریداران می‌توانند از میان پیشرفته‌های هیبریدی و الکتریکی انتخاب کنند. مدل پایه ES300h با پیشران ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر، ۱۹۹ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و در نسخه‌های دیفرانسیل جلو و چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. مدل قوی‌تر ES350h نیز با همان پیشران ۲.۵ لیتری، ۲۴۴ اسب‌بخار قدرت دارد.

همتای «رنو ۵» برقی



«میکرا پس از دو سال غیبت در اروپا، این بار نه با موتور بنزینی، بلکه به صورت کاملاً الکتریکی و بر پایه رنو ۵ معرفی شده است. این هاچ‌بک کامپکت از پلت‌فرم مشترک AmpR Small استفاده می‌کند و حتی در کارخانه رنو در فرانسه، کنار رنو ۵ تولید خواهد شد. نیسان تلاش کرده تا میکرا را از رنو ۵ متمایز کند، بخش‌های جلو و عقب خودرو با طراحی شده‌اند و با چراغ‌های دایره‌ای، هویت ظاهری متفاوتی به آن بخشیده‌اند. کابین میکرا شباهت زیادی به رنو ۵ دارد و تقریباً مستقیماً از آن گرفته شده است. نیسان میکرا جدید در دو نسخه باتری عرضه می‌شود. نسخه پایه با باتری ۴۰ کیلووات-ساعتی، موتوری الکتریکی با ۱۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۵ نیوتون‌متر گشتاور در محور جلو دارد و بردی ۳۱۰ کیلومتری (استاندارد WLTP) ارائه می‌دهد. وزن این نسخه ۱۴۰۰ کیلوگرم است. نسخه قوی‌تر با باتری ۵۲ کیلووات ساعتی، ۱۴۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند، با برد ۴۰۸ کیلومتری و وزن ۱۵۲۴ کیلوگرم.

خریداران خودروهای مونتاژی غافلگیر شدند! بلا تکلیفی قیمت خودروها، عامل رکود در بازار



از این پس خودروسازان موظف هستند یک درصد از قیمت نهایی خودرو را به‌عنوان هزینه تامین آمبولانس پرداخت کنند. این بند جدید هزینه‌ای اضافی را به بهای تمام‌شده خودروها اضافه کرده و به‌طور مستقیم روی قیمت فروش آن‌ها تاثیر گذاشته است

احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو هر سال با تغییراتی به لحاظ قیمت مواجه است که معمولاً مشتریان و فعالان بازار را غافلگیر می‌کند. امسال نیز خودروسازان بخش خصوصی محصولاتشان را با قیمت‌های جدید راهی بازار کرده‌اند. در این جا با سولاتی از این دست مواجهیم که چرا قیمت خودروهای مونتاژی هر سال افزایش می‌یابد؟ رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان دلیل این امر را رشد نرخ ارز محاسباتی گمرک از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۷۰ هزار تومان اعلام کرده که این امر به گفته وی بر مبنای قانون بودجه ۱۴۰۴ صورت گرفته است. به‌طوری که بررسی‌ها نشان می‌دهد با آغاز اجرای قانون بودجه ۱۴۰۴ و افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک، قیمت نهایی خودروهای مونتاژی با رشد ۱۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تومانی مواجه شده است.

اتفاقی که این روزها و در نتیجه تغییر مبنای محاسبه ارز گمرکی از نیما سی به ارز مبادله‌ای و تخصیص ارز به مونتاژکاران با بهای مرکز مبادله‌ای، سبب افزایش نرخ محصولات مونتاژکاران به‌طور رسمی شده و خریداران را غافلگیر کرده است. در واقع تغییر اساسی در نرخ ارز محاسباتی مونتاژکاران، تاثیر مستقیمی بر مبلغ دیون دولتی محصولات آن‌ها گذاشته است. دیون دولتی که شامل مالیات‌ها، عوارض شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث، مالیات نقل و انتقال و سایر هزینه‌های قانونی بوده و بر عهده خریداران خودرو است و به خودروسازان تعلق نمی‌گیرد، با این وجود افزایش ناگهانی این مبالغ، باری سنگین بر دوش مشتریان گذاشته و آن‌ها را با مشکلات جدی مواجه کرده است.

یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش قیمت خودروهای مونتاژی، تغییر در عوارض گمرکی و حقوق ورودی خودروهای مونتاژی و وارداتی است؛ به‌طوری که مبنای محاسبه ارزی این عوارض به دلیل نوسانات نرخ ارز و سیاست‌های جدید ارزی دولت، دستخوش تغییر و افزایش حدود ۲.۵ برابری شده و هزینه‌های بیشتری را به خودروسازان تحمیل کرده است. کارشناسان در بحث افزایش قیمت خودروهای مونتاژی به عواملی اشاره می‌کنند که از آن جمله دیون دولتی است که هزینه‌ها و قوانین اعمال‌شده از سوی دولت را شامل می‌شود و عامل دیگر نیز قوانینی است که هر ساله از سوی دولت وضع می‌شوند. بنابراین افزایش عوارض و تعرفه‌های گمرکی تنها هزینه‌های اعمال‌شده از سوی دولت نیست و افزایش هزینه‌های مربوط به بیمه شخص ثالث و فرآیند شماره‌گذاری خودروها در سال ۱۴۰۴ نیز از دیگر هزینه‌ها و دیون دولتی است که هر ساله به‌طور مستقیم به مصرف‌کننده نهایی منتقل می‌شود.

آمریکایی

American

معرفی شورولت «سیلورادو EV»

«پیکپ‌های الکتریکی افزود به دلیل محدودیت برد و توانایی، همیشه چالش برانگیز بوده‌اند؛ اما شورولت با معرفی سیلورادو EV تریل باس، این نگرانی‌ها را برطرف کرده است. این پیکپ الکتریکی که بر پایه پلت‌فرم ولتیوم جنرال موتورز ساخته شده، با ترکیبی از برد بالا، قدرت چشمگیر و تجهیزات افزود تخصصی، به دنبال رقابت با محصولاتی مانند ریویان R1T و فورد F-150 لايتننگ است. تریل باس با ویژگی‌های ظاهری منحصر به فرد مانند نشان‌های اختصاصی و قلاب‌های بکسل



فرمز در سپر جلو، ظاهری متمایز در خانواده سیلورادو EV دارد و برای ماجراجویان و علاقه‌مندان به افزود طراحی شده است. مهم‌ترین ویژگی سیلورادو EV تریل باس، برد قابل توجه آن است. این پیکپ با باتری اکستند (استاندارد در این تیپ) بردی معادل ۶۶۰ کیلومتر ارائه می‌دهد و با یکجکس مکس به برد شگفت‌انگیز ۷۷۰ کیلومتر می‌رسد. این برد، امکان پیمایش مسیرهای طولانی افزود را با یک شارژ فراهم می‌کند؛ هرچند در شرایط واقعی افزود، برد ممکن است کاهش یابد. باتری اکستند با شارژر سریع DC تا ۳۰۰ کیلووات و یکجکس مکس تا ۳۵۰ کیلووات شارژ می‌شود که شارژ سریع را برای مسافرهای طولانی فراهم می‌کند. سیلورادو EV تریل باس از دو موتور الکتریکی بهره می‌برد که با یکجکس مکس حداکثر ۷۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این قدرت، توانایی بکسل ۵۶۷۰ کیلوگرم و حمل ۹۵۰ کیلوگرم بار را فراهم می‌کند که برای یک پیکپ افزود الکتریکی بسیار قابل توجه است. سیستم چهار چرخ محرک با حالت اختصاصی، مدیریت گشتاور در سرعت‌های پایین را بهبود می‌بخشد.

آلمانی

German

شاسی بلند ۱۰۰۰ اسب بخاری «مرسدس بنز»

«مرسدس AMG با معرفی شاسی بلند الکتریکی جدید خود در سال ۲۰۲۷، گامی بزرگ در عرصه خودروهای الکتریکی برمی‌دارد. این خودرو که احتمالاً AMG GT شاسی‌بلند نامیده می‌شود، بر پایه پلت‌فرم اختصاصی AMG EA ساخته شده و پس از رونمایی از GT چهاردر الکتریکی در ژوئن ۲۰۲۵ به بازار عرضه خواهد شد. این شاسی‌بلند با طراحی پویا و فناوری پیشرفته، رقابتی جدی برای مدل‌های پر فرورمسی لوتوس اتررا و پورشه کایسن الکتریکی خواهد



بود. AMG GT شاسی‌بلند که در آلمان تحت آزمایش دیده شده، از طراحی جسورانه‌ای برخوردار است. خط سقف صاف با شیب تند شیشه عقب، ظاهری اسپرت و آیرودینامیک ایجاد کرده است. دستگیره‌های مخفی درها و درگاه شارژ در پتل عقب سمت شاگرد نیز از ویژگی‌های مدرن این خودرو هستند. هرچند تصاویر داخلی این خودرو هنوز منتشر نشده، اما انتظار می‌رود کابین AMG GT شاسی‌بلند از مرسدس EQS SUV الهام بگیرد و مجهز به نمایشگر هایپر اسکرین با سه صفحه نمایش شامل صفحه‌آمبر دیجیتال، سیستم اطلاعات سرگرمی مرکزی و نمایشگر اختصاصی سرنشین باشد. همچنین فناوری‌هایی مانند به‌روزرسانی‌های بی‌سیم و دوربین ۳۶۰ درجه تجربه‌ای در سطح کلاس S ارائه خواهند داد.

مرسدس AMG GT شاسی‌بلند از موتورهای شش‌محوری شرکت یاسا (زیرمجموعه مرسدس بنز از سال ۲۰۲۱) بهره می‌برد. هر موتور با وزن ۲۴ کیلوگرم، ۴۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

نوسان قیمت خودروهای داخلی

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی و افت قیمت یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۰ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۱۳ میلیون تومان افزایش ۹۲۳ میلیون تومان، وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۵۹۷ میلیون تومان و رانا پلاس پانورا (۸۵ گانه) (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۷۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی تارا اتومات V2 (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانورا اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۷۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیون و ۹۲۰ میلیون تومان، فردا SX5 (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان رسید. از طرفی در خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد تومان، میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، نیسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و فولکس تی‌آر اک (۱۵۰۰ سی‌سی) توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید.

البته بررسی دقیق‌تر عوامل موثر بر افزایش قیمت خودروهای مونتاژی و تغییر بزرگی که باعث جهش قیمت خودروهای مونتاژی شده نشان می‌دهد تعرفه گمرکی واردات قطعات منفصله خودروهای سواری به کشور نیز افزایش یافته است. این تغییر که بر اساس مصوبه دی‌ماه ۱۴۰۲ هیات وزیران صورت گرفته سبب شده است تعرفه واردات قطعات منفصله خودروهای مونتاژی با داخلی‌سازی بین ۲۰ تا ۵۰ درصد (از ۱۵ درصد به ۵۱ درصد) افزایش یابد. به‌عبارتی تولیدکنندگان اکنون ۳۵ درصد هزینه بیشتری بابت ترخیص قطعات از گمرک می‌پردازند.

همچنین بر اساس این بند قانونی، خودروسازان موظف هستند یک درصد از قیمت نهایی خودرو را به‌عنوان هزینه تامین آمبولانس پرداخت کنند. این بند جدید، هزینه‌ای اضافی را به قیمت تمام‌شده خودروها اضافه کرده و به‌طور مستقیم بر قیمت فروش تاثیر گذاشته است. برای مثال، این بند قانونی قیمت خودروهایی با ارزش حدودی ۱.۵ میلیارد تومان را تا ۱۵ میلیون تومان افزایش می‌دهد. اما یکی از نکات جالب و تأمل برانگیز این روزهای بازار خودرو، واکنش مصرف‌کنندگان به افزایش قیمت‌هاست. درواقع با وجود این که تمامی بندهای قانونی و عوارض جدید از سال گذشته اطلاع‌رسانی شده بودند، مشتریان تا زمانی که پیامک افزایش قیمت یا اعلام رسمی خودروسازان را دریافت نکردند، این موضوع را جدی نگرفتند.

البته موضوعی که این روزها موجب ارائه گزارش‌ها و شکایات متعددی از سوی مشتریان شده است، تنها پرداخت دیون دولتی نیست؛ بلکه مساله مربوط به خریداران با قیمت قطعی و افرادی است که سال گذشته وجه کامل قرارداد را پرداخت کرده‌اند و حالا با مطالبه مبالغ اضافی تحت‌عنوان دیون دولتی این مساله باعث اعتراضات گسترده‌ای از سوی آن‌ها شده است.

طراحی جدید اسکوترهای «هوندا»



« زبان طراحی هوندا برای موتورسیکلت‌های این کمپانی در یک سال اخیر شکل جدیدی به خود گرفته است. از طرفی کلیک، به عنوان اسکوتر پر فروش و محبوب این کمپانی، سال ۲۰۱۷ میلادی با تغییراتی در استایل مواجه شد که این مهم به دلیل ایجاد زبان جدید طراحی هوندا در این موتورسیکلت بود. کلیک و نسخه ادونچر اسکوتر این کمپانی یعنی **ADV150** و **ADV160** با زبان جدید طراحی هوندا شکل اسپرت‌تر و زیباتری به خود گرفته است. بانگهی به کلیک‌های جدید مدل ۲۰۲۴ و **ADV150** و **ADV160** مدل ۲۰۲۴ شاهد یک پوزه نسبتاً حجیم در جلو

و چراغ‌های LED هستیم که امتداد آن به کاسه چراغ منتهی می‌شود و یک شکل یکپارچه و جذابی ایجاد کرده است. زبان جدید طراحی موتورسیکلت‌های هوندا به سادگی بیشتر، زیبایی معروف هوندا و راحتی بالاد در زمان استفاده اشاره دارد. بر این اساس در کلیک و دو مدل **ADV150** و **ADV160** شاهد یک طراحی مینیمال و بسیار اسپرت هستیم. اضافه شدن فلاپ‌های حجیم به پوزه و اسپیلترها به بخش فلاپ جلو و فلاپ‌های تیز بخش عقب، استایل جذاب و زیبایی برای اسکوتر محبوب هوندا یعنی کلیک به ارمغان آورده است.



سدان باکیفیت کره‌ای در سایه!

چرا هیوندای «i40» ارزش خرید دارد؟



قلبی پر توان اما کم‌استهلاک

زیر کاپوت کشیده هیوندای i40 یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری اتمسفریک قرار گرفته است. این موتور اگر چه حجم پایین‌تری نسبت به سوناتا ۲۴ دارد، اما توان و گشتاور بالاتری تولید می‌کند. بر این اساس موتور ۴ سیلندر ۱۹۹۹ سی‌سی NU هیوندای، قلب تپنده این سدان باکیفیت کره‌ای را تشکیل می‌دهد. موتور NU با دو سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI و چند نقطه‌ای MPI روی استهلاک موتور آن کاهش پیدا می‌کند. بر این اساس حداکثر توان موتور با استفاده از سوخت سیستم سوخت‌رسانی پاشش مستقیم GDI هستند. با در نظر گرفتن طراحی ۱۶ سوپاپ روی دو میل سوپاپ، مکانیزم DOHC، سیستم تایمینگ متغیر پیوسته هوشمند سوپاپ CVT، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرهای GDI و نسبت تراکم ۱۱٫۵ به یک، قطر پیستون ۸۱ میلی‌متر و کورس پیستون ۹۷ میلی‌متر، این پیشرانه می‌تواند رانندگی بالایی فراهم آورد. ناگفته نماند این پیشرانه به دلیل بر خور داری از سیکل اتکینسون از دمای پایین‌تر و احتراق کامل‌تری برخوردار بوده و استهلاک موتور آن کاهش پیدا می‌کند. برای این اساس حداکثر توان موتور با استفاده از سوخت بنزین با اکتان ۹۱ به ۱۷۶ اسب بخار در ۱۶۵۰۰ (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور تولیدی به ۲۱۳ نیوتون متر در ۴۷۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. البته با استفاده از بنزین دارای اکتان ۸۸ (سازگار با شرایط سوختی کشور) حداکثر قدرت به ۱۶۷ اسب بخار در ۱۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۱۹۵ نیوتون متر در ۴۲۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. باتوجه به نگهداری صحیح و استفاده از روغن موتور ۵W20 یا 5W30 با کیفیت SN و کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، پیشرانه این خودرو حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و باکیفیت خواهد بود. یکی از نکات مثبت درباره پیشرانه هیوندای i40 اسدان، سازگاری با شرایط سوختی و جوی کشور است. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیك نیز وظیفه انتقال قدرت و گشتاور تولیدی به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. به لطف ساختار جدید در مدار هیدرولیکی و جعبه‌ساعت این گیربکس و خنک‌کننده آن، تعویض دنده‌ها بسیار نرم و به موقع انجام شده و دارای عملکرد لحظه‌ای است. این گیربکس پاسخگوی نیازهای راننده است. گیربکس ذکر شده باتوجه به نگهداری صحیح و تعویض روغن گیربکس و صافی در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر، می‌تواند تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک باشد.

کیفیت عالی سواری، عملکرد بی نظیر هندلینگ

محصولات هیوندای در زمینه سواری، همواره نرم و باکیفیت بوده‌اند. همین مهم در i40 سدان و استیشن به خوبی رعایت شده است. در محور جلوان خودرو، شاهد نصب سیستم مک‌فرسون استرات با طبق‌های دوپل هستیم، همچنین در محور عقب از سیستم بسیار کارآمد و باکیفیت مولتی‌لینک (چند اتصالی) بهره گرفته شده تا کیفیت سواری برای سرنشینان ارتقا پیدا کند. همچنین سازه تایرهای ۲۲۵/۴۵ یا ۲۲۵/۱۸ اینچی آلومینیومی در ارتقای کیفیت سواری این خودرو اثرگذار است. به لطف توزیع وزن مناسب و مرکز ثقل نسبتاً بالا، خودرو کمی به بیش فرمان بودن نزدیک است که به لطف ساختار فرمان برقی این مورد بر طرف شده است. ناگفته نماند که موسسه ایمنی یوروانکپ در سال ۲۰۱۱ هیوندای i40 را مورد ارزیابی قرار داد و به لطف ساختار بسیار مهم و کارآمد در سازه شاسی و بدنه و همچنین استفاده از ایربگ‌های بهینه‌سازی شده، این خودرو به دریافت ۵ ستاره ایمنی ناال آمد تا به عنوان یک سدان ایمن در بازار جهانی و بازار خودرویی کشورمان معرفی شود.

هیوندای i40 بخیریم؟

اگر قصد خرید سددانی باطراحی متفاوت و کیفیت بالا، کم‌استهلاک و ایمن دارید، هیوندای i40 مدل ۲۰۱۵ در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان با وضعیت شاسی و بدنه سالم و بدون رنگ و با کارکرد ۱۱۰ هزار کیلومتر، گزینه بسیار مناسبی برای خرید است. این خودرو دارای کیفیت قطعات بالایی است و از تعمیر کارهای تخصصی نیز برخوردار است. همچنین قطعات این خودرو نیز به راحتی تامین و فراهم می‌شود.

این روزها سدان‌ها به عنوان

مناسب‌ترین گزینه برای خرید یک خودرو خانوادگی شناخته می‌شوند. بر این اساس در این مطلب یکی از باکیفیت‌ترین و ایمن‌ترین سدان‌های حاضر

در بازار کشورمان را معرفی می‌کنیم. این خودرو هیوندای i40 است که یک سدان بسیار باکیفیت و ایمن ولی در سایه نشسته است! عدم واردات در تعداد بالا یکی از دلایل مهمی است که این خودرو به خوبی نتوانست در بازار ایران همانند هم‌خانواده‌اش، یعنی سوناتا موفق ظاهر شود. این خودرو از نظر طراحی، مشخصات فنی، کیفیت و ایمنی یکی از بهترین گزینه‌های حاضر در بازار کشورمان است. بر این اساس در ادامه این سدان جسور کره‌ای را که در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار دارد، بررسی خواهیم کرد.

طراحی زیبا و اسپرت بدنه

سال ۲۰۱۱ میلادی بود که کمپانی هیوندای به منظور ارائه یک سدان نسبتاً اسپرت‌تر از سوناتا، از i40 به صورت رسمی رونمایی کرد. این خودرو در کلاس سایز بزرگ خانوادگی سگمنت D قرار دارد که از نظر طراحی به لطف حضور پیتربش‌رایر (طراح اسبق گروه فولکس واگن) و توماس برکل، استایل جذاب و زیبایی دارد. این خودرو در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ به عنوان خودرو سال اروپا و همچنین به عنوان یکی از سدان‌های سال در آن زمان توسط مجله موتور ترند ایالات متحده انتخاب شد.



تخت‌روی بدنه، پوزه نسبتاً کشیده، ستون C زاویه‌دار و صندوق عقب کوتاه و رینگ‌های ۱۸ اینچی (البته در نسخه‌هایی که به بازار ایران آمده) کاراکتر نافذ و اسپرتی به این سدان بخشیده است. در نمای جلو شاهد طراحی بسیار جذابی (مشابه نسل دوم برادر کوچک‌ترش یعنی i30) هستیم. چراغ‌های جلو کشیده بوده و با LED‌هایی به شکل حرف S و جلوپنجره‌ای ۶ ضلعی، حالتی دو تکه ایجاد کرده است. همچنین خطوط روی کاپوت بسیار اسپرت و جسورانه به نظر می‌رسد. این نوع طراحی سبب شده است پس از گذشت یک دهه همچنان طراحی i40 جذاب و جوان‌پسند باشد. در نمای عقب به لطف چراغ‌های کشیده با گرافیک LED و حجم پردازی که توسط هانچ‌روی در صندوق عقب ایجاد شده شاهد نمای زیبا و چشم‌نوازی در این سدان کره‌ای هستیم. طراحی دواگزوز کرووی شکل بزرگ در طرفین سپر حس هیجان و اسپرت بیش‌تری به بیننده القامی‌کند. آن چه در باره طراحی خارجی هیوندای i40 مهم است، کیفیت رنگ بدنه آن بوده که پس از گذشت ۱۰۰ هزار کیلومتر همچنان شفافیت و کیفیت خود را حفظ کرده است. این در حالی است که کیفیت رنگ برخی خودروهای چینی هم کلاس با این سدان، پس از گذشت ۱۰۰ هزار کیلومتر، به شدت تحلیل می‌رود.

فضای داخلی نسبتاً لوکس با امکانات رفاهی سطح بالا

در زمان قرارگیری در پشت فرمان هیوندای i40 شاهد سبک طراحی میان الانتر و سوناتا هستیم. به عبارت دیگر طراحی داخلی این سدان یک سر و گردن بالاتر از الانتر بوده و با طراحی داخلی سوناتا نیز متفاوت است. طراحی کلیت داشبورد نیز ساده است. طراحی یک نما پیشگر ۱۷ اینچی لمسی برای سیستم مولتی‌مدیا و یک نما پیشگر ۴٫۲ اینچی TFT باکیفیت برای پشت آمپر (سوپرو ویزن)، با مجموعه تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع و دکمه روتاری میانی آن، فضای داخلی را مدرن جلوه می‌دهد. طراحی در پیچه‌های دوزنقه‌ای شکل عمودی سیستم تهویه مطبوع در طرفین داشبورد و همچنین طراحی در پیچه‌های عمودی در طرفین نما پیشگر، سبب شده است جذابیت فضای داخلی این خودرو افزایش یابد. طراحی غریب‌ک فرمان سه شاخه (مشابه هیوندای سوناتا) به همراه دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت آن و طراحی دسته‌دنده اسپرت به همراه دکمه گرد در بخش میانی، هیجان بیشتری را در زمان رانندگی با i40 ایجاد می‌کند. ستون ۸ زاویه‌دار به همراه طراحی آینه‌های اسپرت جانبی نیز سبب شده است راننده حین رانندگی اشراف بیشتری به محیط اطراف خود داشته باشد. طراحی صندلی‌های ارگونومی و دستگیره‌های نسل جدید ارگونومی نیز سبب شده است راحتی بالایی برای سرنشینان این خودرو ایجاد و فراهم شود. در عین حال طراحی سقف پانورامیک دو تکه به فضای داخلی این خودرو و جلوه خاصی بخشیده است. آن چه سبب برتری i40 در بازار سدان‌های نسبتاً لوکس دست‌دوم می‌شود، کیفیت بالای ساخت قطعات و دقت مونتاژ در این خودرو است.

پس از گذشت ۱۰۰ هزار کیلومتر کارکرد، به لطف بهره گرفتن از پلاستیک باکیفیت و نرم، هیچ گونه صدای اضافی در کابین خودرو تولید نمی‌شود. همچنین با در نظر گرفتن فاصله محسوری ۲۷۷۰ میلی‌متری، طول ۴۷۴۰ میلی‌متری، عرض ۱۸۱۵ میلی‌متری و ارتفاع ۱۴۷۰ میلی‌متری، فضای راحت و جاداری در اختیار سرنشینان این خودرو قرار دارد.

ناگفته نماند که این ابعاد سبب شده است حجم صندوق عقب به ۵۰۳ لیتر برسد که این حجم برای یک خودرو خانوادگی بسیار مناسب است. هیوندای i40 سدان از نظر امکانات رفاهی و ایمنی در سطح قابل قبولی قرار دارد و از مهم‌ترین آپشن‌های این خودرو می‌توان به ایربگ (دارای ایربگ زانوپی راننده که این در بخش ایمنی یک مزیت به حساب می‌آید)، سیستم چهار چرخ دیسکی به همراه سیستم‌های کنترلی ضد قفل ABS، توزیع نیروی الکترونیکی ترمز میان چرخ‌ها EBD، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC، سیستم کمکی ترمز BAS، سیستم کمکی حرکت در سر بالایی HAC، آینه الکترو کرومیک و دارای نما پیشگر دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک به همراه کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم تهویه برای صندلی‌ها، چراغ جلو تطبیقی و دارای قابلیت چرخش بر اساس گردش فرمان، گرم‌کن فرمان، گرم‌کن صندلی‌های جلو و عقب، کروز کنترل تطبیقی، پدال‌های شیفتر در پشت فرمان، تنظیم صندلی راننده در ۱۰ جهت، ورود بدون کلید (کی‌لس)، دکمه استارت، ورودی AUX و US، سنسور پارک جلو و عقب خودرو و سقف پانورامیک اشاره کرد.

آشنای اسکانیا به‌عنوان یکی از برندهای مطرح در دنیای خودرو کار و تجاری شناخته می‌شود. این کمپانی در طراحی و ساخت اتوبوس‌های شهری و بین شهری نیز بسیار شناخته شده است. تورینگ از جمله اتوبوس‌های مطمئن این کمپانی صاحب‌نام سوئدی است که سال ۲۰۲۴ میلادی به عنوان اتوبوس سال شناخته شد. اسکانیا تورینگ از نظر طراحی بسیار مشابه درسا (نمونه ایرانی) بوده؛ با این تفاوت که چراغ‌های جلو از تکنولوژی LED بهره می‌گیرند. در نمای عقب این اتوبوس نیز همچنان سبک

اسکانیا به‌عنوان یکی از برندهای مطرح در دنیای خودرو کار و تجاری شناخته می‌شود. این کمپانی در طراحی و ساخت اتوبوس‌های شهری و بین شهری نیز بسیار شناخته شده است. تورینگ از جمله اتوبوس‌های مطمئن این کمپانی صاحب‌نام سوئدی است که سال ۲۰۲۴ میلادی به عنوان اتوبوس سال شناخته شد. اسکانیا تورینگ از نظر طراحی بسیار مشابه درسا (نمونه ایرانی) بوده؛ با این تفاوت که چراغ‌های جلو از تکنولوژی LED بهره می‌گیرند. در نمای عقب این اتوبوس نیز همچنان سبک



اتوبوس باکیفیت «اسکانیا»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

نگاهی به ۷ ستاره پرچم‌دار بازار جهانی ون در سال ۲۰۲۵

۲۰۲۵ سال رشد ون‌های برقی و هوشمند در بازارهای جهانی است

فولکس واگن ID. Buzz؛ احیای یک نماد با فناوری سبز



هیچ فهرستی از برترین ون‌های سال ۲۰۲۵ بدون اشاره به ID. Buzz از فولکس واگن کامل نخواهد بود. این خودرو که احیای تمام‌برقی مدل افسانه‌ای تیپ ۲ است، ترکیبی بی‌نظیر از نوستالژی و آینده‌نگری را ارائه می‌دهد. طراحی بیرونی آن با المان‌هایی از دهه ۶۰ میلادی، در کنار فناوری مدرن مانند نمایشگر دیجیتال، سامانه ناوبری هوشمند و پلت‌فرم اختصاصی MEB برای خودروهای برقی، باعث شده است هم دوستان آن کلاسیک و هم هواداران تکنولوژی را مجذوب خود کند. در سال ۲۰۲۵، فولکس واگن نسخه‌هایی با باتری‌های پیشرفته‌تر و امکانات حمل‌ونقل شهری و تجاری از ID. Buzz را معرفی کرد که نشان‌دهنده تمرکز برند بر پایداری محیط‌زیستی و راحتی استفاده بود. استفاده از مواد بازیافتی در کابین، قابلیت شارژ دو طرفه (V2L) و هوش مصنوعی برای مدیریت انرژی، این ون را به نمونه‌ای از حمل‌ونقل سبز فردا تبدیل کرده است. ID. Buzz با استقبال چشمگیر در بازار اروپا، آمریکا و حتی ژاپن، یکی از نمادهای موفق بازتعریف محصول کلاسیک در دوران خودروهای برقی است.

مکسوس MIFA9؛ چالشگر آسیایی در عرصه جهانی



شرکت چینی سایک موتور با عرضه مکسوس MIFA9 در سال ۲۰۲۵ نگاه‌ها را به شرق معطوف کرد. این ون لوکس تمام‌برقی نه تنها در بازار داخلی چین، بلکه در کشورهای اروپایی و حوزه خلیج فارس نیز عملکرد درخشانی داشته است. طراحی خارجی آن با الهام از خودروهای مفهومی آینده‌نگرانه و فضای داخلی مجهز به صندلی‌های کاپیتانی، نمایشگرهای جداگانه، سقف پانوراما و سیستم تهویه مطبوع مستقل برای هر ردیف سرنشین، تجربه‌ای متفاوت از ون‌سواری ارائه می‌دهد. برد بیش از ۵۰۰ کیلومتر با یک بار شارژ و شارژ سریع در کمتر از ۴۰ دقیقه از جمله ویژگی‌های فنی جذاب آن است. مکسوس یا MIFA9 ثابت کرد که برندهای چینی دیگر تنها به تولید ارزان‌قیمت بسنده نمی‌کنند و هدف آن‌ها فتح بازارهای سطح بالا نیز هست.

آینده روشن برای ون‌ها



سال ۲۰۲۵ نه تنها سال رشد ون‌های برقی و هوشمند است، بلکه سالی بود که بسیاری از خودروسازان سنتی و نو ظهور به اهمیت تنوع کاربری و تجمل در این کلاس پی بردند. اکنون ون‌ها دیگر صرفاً انتخابی برای مشاغل خاص نیستند، بلکه تبدیل به انتخاب خانواده‌ها، کارآفرینان و شرکت‌های خلاق شده‌اند. پلت‌فرم‌های برقی، سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته، طراحی‌های داخلی مازولار و حتی فناوری‌های خودران، در حال تبدیل ون به یکی از مهم‌ترین بازیگران بازار خودرو در آینده‌ای نزدیک هستند. از آن‌جا که شهرها هوشمندتر و حمل‌ونقل فردی و جمعی به سمت الکتریکی شدن پیش می‌رود، انتظار می‌رود ون‌ها نقشی بسیار پررنگ‌تر از گذشته در اکوسیستم حمل‌ونقل جهانی ایفا کنند. آن‌چه امروز به عنوان یک محصول موفق در نمایشگاه‌های خودرو و خیابان‌های اروپا دیده می‌شود، فردا می‌تواند ستون فقرات حمل‌ونقل پایدار شهری باشد.

در آن سوی طیف، فورد با نسخه ارتقا یافته E-Transit Custom نشان داد که همچنان می‌تواند یکی از قدرتمندترین برندها در بازار خودروهای تجاری باقی بماند. این ون با طراحی ارگونومیک، شاسی محکم و مجموعه‌ای از سیستم‌های کمکی راننده، برای ناوگان‌های بزرگ و کسب‌وکارهای خرده‌فروشی ایده‌آل است. نسخه‌های برقی آن با برد قابل قبول و قابلیت شارژ سریع در کم‌تر از ۳۰ دقیقه، به سرعت جایگزین مدل‌های دیزلی در بازار اروپا شده‌اند. قابلیت اتصال هوشمند به سیستم مدیریت ناگان، آن را به گزینه‌ای محبوب در شرکت‌های لجستیکی تبدیل کرده است.

تویوتا گرانبویا، بازگشت یک افسانه



در بازار آسیا، نام تویوتا گرانبویا با خاطره‌ای خوش در ذهن مصرف‌کنندگان همراه است. نسخه ۲۰۲۵ این خودرو با پلت‌فرم کاملاً جدید و امکانات رفاهی سطح بالا معرفی شد و به سرعت توانست محبوبیت سابق خود را احیا کند. طراحی بیرونی مدرن و چشمگیر، پیش‌رانده هیبریدی با مصرف سوخت بهینه و فضای داخلی بی‌رقیب، آن را به گزینه‌ای ایده‌آل برای استفاده خانوادگی یا شرکتی تبدیل کرده است. تویوتا در این مدل توجه ویژه‌ای به سکوت کابین و راحتی سیستم تعلیق داشته و رانندگی با آن بیش از آن که شبیه به یک ون باشد، یادآور یک سدان لوکس است.

رنو Trafic E-Tech؛ گزینه اقتصادی و پر فروش در اروپا

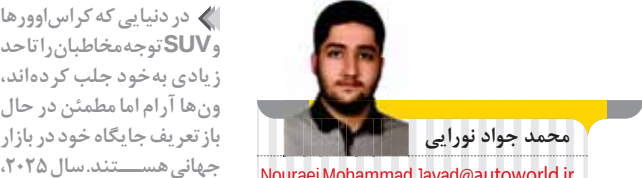


رنو که همواره در بازار خودروهای سبک تجاری در اروپا نقش مهمی ایفا کرده، با مدل Trafic E-Tech در سال ۲۰۲۵ یک پلت‌فرم کاملاً برقی و مدرن را معرفی کرد که ضمن حفظ سادگی و قیمت مناسب، بسیاری از ویژگی‌های خودروهای گران‌تر را نیز به همراه دارد. طراحی مازولار صندلی‌ها، امکان تغییر کاربری سریع از حالت باری به مسافری و پشتیبانی نرم‌افزاری از برنامه‌های حمل‌ونقل شهری، باعث شده این ون جایگاه ویژه‌ای در ناوگان‌های شهری، سرویس مدارس و شرکت‌های فناوری پیدا کند. رنو توانسته با حفظ قیمت رقابتی، به نیازهای طیف گسترده‌ای از مشتریان پاسخ دهد.

هیوندای استاریا؛ آینده‌ای که به حال تبدیل شد



زمانی که هیوندای با طراحی رادیکال مدل استاریا را معرفی کرد، بسیاری این خودرو را یک ماجراجویی طراحی می‌دانستند. اما نسخه‌های ۲۰۲۵ این ون آینده‌نگر، به ویژه نسخه‌های تمام‌برقی و هیبریدی آن، ثابت کردند که این ماجراجویی کاملاً حساب‌شده بوده است. با ظاهری فضایی که الهام گرفته از فضاپیماهاست، استاریا به راحتی در خیابان‌ها جلب توجه می‌کند؛ اما آن‌چه بیشتر اهمیت دارد، فناوری پیشرفته‌ای است که در دل این طراحی قرار دارد. از سیستم‌های کمکی رانندگی سطح بالا گرفته تا صندلی‌های ارگونومیک با قابلیت تنظیم در چند جهت و سیستم تهویه چندمنطقه‌ای، استاریا با تمرکز بر راحتی و ایمنی، مرزهای ون‌های خانوادگی و لوکس را جابه‌جا کرده است. پلت‌فرم اختصاصی آن برای الکتریکی‌سازی، امکان ارائه نسخه‌هایی با شعاع حرکتی بالا و شارژ سریع را فراهم کرده و آن را در میان گزینه‌های سبز حمل‌ونقل قرار داده است. هیوندای با استاریا نه تنها جلوه‌ای نو به ون داده، بلکه تعریف تازه‌ای از زیبایی و فناوری در این کلاس ارائه کرده است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

با نوآوری‌های فناوریانه، طراحی خلاقانه و تمرکز بر کاربری‌های چندگانه توانستند دوباره توجه خانواده‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل و حتی علاقه‌مندان به سفر را به خود جلب کنند. در این گزارش، نگاهی داریم به هفت مدل برتر ون که نه تنها در آمار فروش درخشیدند، بلکه استانداردهای جدیدی برای این کلاس از خودروها تعریف کردند.

تکامل مدرن برای نیازهای متنوع

امروزه دیگر ون یک خودرو صرفاً کاربری برای حمل بار یا افراد نیست؛ بلکه ترکیبی از آسایش، ایمنی، تکنولوژی و حتی لوکس‌گرایی است. در سال ۲۰۲۵، شرکت‌های خودروسازی در شرق و غرب جهان به این نتیجه رسیدند که بازار ون تنها محدود به شرکت‌های خدماتی یا مدارس نیست. طیف گسترده‌ای از مشتریان، از خانواده‌های پرجمعیت گرفته تا شرکت‌های استارت‌آپی، از ون‌ها برای جابه‌جایی، سفر و حتی کار استفاده می‌کنند. همین تغییر رویکرد، زمینه‌ساز عرضه ون‌هایی شد که بسیار فراتر از تعاریف سنتی این کلاس عمل می‌کنند.

پیشتازی برقی هادر میدان رقابت

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های ون‌های برتر برتر سال ۲۰۲۵، گرایش قاطع آن‌ها به سمت الکتریکی شدن است. شرکت‌های بزرگی چون مرسدس بنز، فورد، تویوتا و حتی خودروسازان نو ظهور چینی، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای روی پلت‌فرم‌های برقی کرده‌اند. حاصل این تلاش‌ها ون‌هایی است که بدون کم‌ترین آلایندگی، با شارژ سریع، برد بالا و قابلیت استفاده در ناوگان‌های شهری و بین‌شهری، توانسته‌اند توجه دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ را به خود جلب کنند. این خودروها نه تنها با محیط‌زیست مهربان هستند، بلکه به هزینه‌نگهداری پایین و دوام بیشتر، انتخاب هوشمندانه‌ای نیز به‌شمار می‌روند.

یک کلاس با دوروج: تجمل و کاربرد

ون‌های امروزی دیگر صرفاً برای باربری و انتقال کارکنان کارخانه طراحی نمی‌شوند. بسیاری از آن‌ها به لطف طراحی مازولار، قابلیت تبدیل شدن به دفتر کار، سیار، خانه‌های کوچک متحرک یا حتی سالن‌های لوکس حمل‌ونقل VIP را دارند. نمونه‌هایی از این دست، صندلی‌هایی با قابلیت چرخش، گرم‌کن و سردکن، میز کار، تاشو، مانیتورهای اختصاصی برای سرنشین و نورپردازی هوشمند دارند که تجربه‌ای فراتر از یک خودرو را در اختیار سرنشین می‌گذارند.

مرسدس EQV، تجمل الکتریکی در قالب ون



مرسدس بنز EQV یکی از برجسته‌ترین بازیگران بازار ون در سال میلادی جاری بود. این ون برقی با طراحی داخلی شسبک، امکانات رفاهی پیشرفته و شعاع حرکتی حدود ۴۰۰ کیلومتر با یک بار شارژ، موفق شد هم در بازار اروپا و هم در بازارهای نو ظهور جایگاه قابل توجهی به دست آورد. فضای داخلی آن شبیه به یک اتاق نشیمن مدرن است که با نمایشگرهای دیجیتال، نورپردازی متغیر و مواد باکیفیت بالا تجربه‌ای ممتاز فراهم می‌کند. EQV توانست ثابت کند که ون می‌تواند هم‌زمان لوکس، پایدار و کاربردی باشد.

فورد E-Transit Custom؛ چرخ‌دنده صنعتی مدرن





وارداتی چینی استقبال چندانی به عمل نیامده و پیش‌بینی می‌شود در سایه ممنوعیت ثبت سفارش خودروهای جدید وارداتی، بازار مدل‌های چینی تا حدی داغ شود.

هرچند تنوع خودروهای وارداتی نسبتاً خوب است، اما بیشترین سهم را در این میان، محصولاتی از برندهای چینی به‌خود اختصاص داده‌اند. با این حال مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، غیر از یکی دو محصول، از باقی خودروهای



بازار مدل‌های وارداتی چینی رونق می‌گیرد؟

در پی ممنوعیت شفاهی واردات خودرو

بازار مدل‌های وارداتی چینی داغ می‌شود

محصولاتشان را به‌طور رسمی افزایش داده‌اند. بر این اساس با کاهش عرضه خودروهای وارداتی در بازار، ردیف قیمت بیش از ۳ میلیارد تومان نیز در اختیار خودروهای وارداتی چینی قرار گرفته است.

و در نهایت نامعلوم بودن تاریخ بعدی برگزاری مراسم قرعه‌کشی خودروهای وارداتی در سامانه مربوطه، عملاً واردات خودرو به کشور متوقف شده است، شاهدیم که چینی‌سازان از این فرصت نهایت استفاده را برده و قیمت

در حالی که طی دو ماه گذشته به‌دلیل ممنوعیت ثبت سفارش خودرو، ابطال بخش بزرگی از ثبت سفارش‌های انجام‌شده در اسفندماه سال قبل، عدم تخصیص ارز به خودروهای وارداتی (غیر از مدل‌های مختص جانبازان)

تحلیل

analysis

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۲۰	۲۰	▼
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۳۵	۰	
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیون و ۳۲۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۵۲۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۱۷۳	۴ میلیون و ۸۳۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۷۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۱۵	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۵۱۵	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵	۱۵	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۹۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۶	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۴	۱	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۷	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۱	۴	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۳	۲	▲
کوییک GXL-R رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۶	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۸۹	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۸	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۵	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۰	۳	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۰	۴	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۳	۱۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۵۰	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۳	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۰	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۸	۳	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۱۰	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۰	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۲	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۲۵	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۴	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۷۲	۶	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۸۸	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۷۵	۳	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۹۰	۱۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۸۲	۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۲	۲	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۲۴	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۵	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۹	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۰	۶	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۶	۰	
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۳۵	۲۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۳۹	۳	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۱۲	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد	۰	
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۸۲	۰	

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۶ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▼
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
نیسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۶ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▼
فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	۰	



جریمه ۲۴ میلیارد ریالی به دلیل قاچاق روغن موتور و فیلتر هوا



«مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز از جریمه ۲۴ میلیارد ریالی مدیرعامل متخلف یک شرکت خبر داد. به گزارش «ایستنا» به نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی البرز، سلیمان رزاقی گفت: «پرونده قاچاق ۱۱ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور به ارزش ۲۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال و ۷ هزار و ۸۲۴ عدد فیلتر هوا به ارزش ۲ میلیون ریال در شعبه هفتم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهر سستار کرج رسیدگی شد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده و ثبت نبودن روغن موتورها و فیلترهای هوا در سامانه جامع انبارها، اتهام انتسابی را محرز و مدیرعامل شرکت را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» رزاقی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی، در بازرسی از انبار یک شرکت این تخلف را کشف و گزارش آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

فناوری روی سنسورهای روانکاری هم تاثیر گذاشته است

نشانگرهای روغن دقیق تر عمل می کنند

شرکت روانکارهای فوکس، گریس پایدار و نسل جدید RENOLIT CX SWG 0-1 را معرفی کرد که برای استفاده در چرخ دنده های خودرو، به ویژه سیستم های فرمان برقی (EPS) طراحی شده است. این محصول جدید فاقد PFAS (مواد پر و پلی فلئورو آلکیل) و لیتیوم است و ضمن ارائه خواص تریبولوژیکی با عملکرد بالا، به نگرانی های فزاینده نظارتی نیز پاسخ می دهد. این شرکت اظهار داشت که این گریس نشان دهنده تعهد آن ها به مسئولیت زیست محیطی و نوآوری در پاسخ به روندهای نظارتی جهانی است. محدودیت های روبه رشد در مورد PFAS (مواد پرفلئورو آلکیل و پلی فلئورو آلکیل) و هیدروکسید لیتیوم به ویژه از سوی نهادهایی مانند آژانس مواد شیمیایی اروپا (ECHA)، مقررات REACH و آژانس حفاظت از محیط زیست ایالات متحده (EPA)، از محرک های اصلی توسعه این محصول بودند. گریس RENOLIT CX SWG 0-1 به منظور کاهش صدا و اصطکاک فرموله شده و سازگاری بسیار خوبی با پلیمرهای ریختنی با عملکرد بالا دارد که در اجزای حیاتی سیستم فرمان از آن ها استفاده می شود. به گفته فوکس، این گریس بر اساس آزمون های سایش با تریبومتر و تست های استقامتی که شرایط عمر مفید سیستم EPS را شبیه سازی می کنند، در پایداری گشتاور، مقاومت در برابر سایش و پیری حرارتی، عملکرد بهتری نسبت به فرمولاسیون های معمولی دارد. گریس RENOLIT CX SWG 0-1 با بهره گیری از تغلیظ کننده کمپلکس کلسیم، در محدوده دمایی گسترده -۴۰ درجه سانتیگراد تا ۱۲۰ درجه سانتیگراد عملکرد مطلوبی دارد. این گریس در تست های مقایسه ای، به نتایج سایش چهار ساچمه (Ball Wear 4) معادل ۰.۴۵ میلی متر و بار جوش چهار ساچمه (Ball EP Weld Load 4) معادل ۳۱۵ کیلوگرم نیرو (kgf) دست یافت که از گریس های سنتی پایه لیتیوم عملکرد بهتری ارائه می دهد. گریس جدید همچنین صدای ناشی از اصطکاک پلاستیک روی فلز را به طور ویژه در محیط های بادامی پایین کاهش می دهد؛ موضوعی که یک شاخص کلیدی عملکرد برای پلتفرم های وسایل نقلیه الکتریکی و هیبریدی است. این وسایل نقلیه معمولاً طراحی های فشرده تری دارند و تقاضای بیشتری برای بهینه سازی NVH (نویز، لرزش و خشونت) دارند که عملکرد روان کننده را حیاتی می سازد. روانکار RENOLIT CX SWG 0-1 جدیدترین محصول در خانواده تولیدات فوکس به حساب می آید که توانایی این شرکت را در همسویی نوآوری های پیشرفته تریبولوژیکی با نیازهای در حال تحول خودرو، به ویژه در کاربردهای مرتبط با خودروهای برقی نشان می دهد. پیش از این سری رنولیت سی ایکس در نسخه اچ تی و ای بی وارد بازار کشورمان شده بود که اولی به عنوان گریس با صابون سولفونات کلسیم کمپلکس بادی سولفید مولیبدن (MOS2) گرافیت، جهت روانکاری نقاط اصطکاک پرفشار و درجه حرارت های بالا توصیه می شد که مقاومت خوبی در برابر خوردگی و سایش دارد. NLGI 0,2 در محدوده دمایی -۲۰° تا +۲۰۰° در NLGI گرید ۲ و همچنین در اسبیری Renolit uni Load موجود بود. در مورد نسخه های ای بی نیز با گریسی مواجه بودیم که با ترکیب روغن پایه معدنی، تغلیظ کننده صابون کمپلکس کلسیم و مواد افزودنی ویژه تولید می شود. از گریس فوکس رنولیت RENOLIT CX-EP 0 در صنایع شیمیایی، معدن، فولاد، تاپر، لاستیک و حفاری استفاده می کنند. RENOLIT CX-EP 0 در صنایع سیمان، ساخت و ساز، آهنگری، ریخته گری، شیشه و کشاورزی کاربرد دارد. این گریس از قابلیت پمپاژ بسیار خوبی در سیستم های روانکاری مرکزی برخوردار است. عملکرد گریس فوکس رنولیت RENOLIT CX-EP 0 در بازه دمایی -۳۰ تا ۱۴۰ درجه سانتی گراد قرار دارد. این محصول مقاومت بسیار عالی در برابر آب، محلول آمونک و اسیدهای ضعیف دارد. به طور کلی گریس RENOLIT برای روانکاری دائمی و بلندمدت به دلیل عملکرد بالا، قابلیت اعتماد و سازگاری با فرآیند فوق العاده است. این گریس ها با مواد درزبندی، عملکرد خوبی دارند.



تسترکت تویوتا	محصول	درجه گرانیروی	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)

تسترکت لکسوس	محصول	درجه گرانیروی	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)

تسترکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانیروی	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)



سیستم پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر طیف گسترده‌ای از توان ۴۵۶ تا ۶۱۷ اسب‌بخاری و حداکثر گشتاور ۶۵۰ تا ۸۰۰ نیوتون‌متری را پوشش دهد. براساس آن چه مجله خودرو گزارش داده، کمپانی بامو قرار است از این پیشرانۀ ۸ سیلندر وی‌شکل ۴٫۴ لیتری در مدل جدید سری ۵ و همچنین سه مدل X5، X6 و X7 استفاده کند. همچنین قرار است این پیشرانۀ قدرتمند به تکنولوژی پلاگین-هیبریدی نیز مزین شود.

وقتی بحث سرعت و هیجان به‌میان می‌آید، محصولات اسپرت کمپانی بامو در ذهن تداعی می‌شود. آن‌چه محصولات قدرتمند این خودروساز باورایی را متمایز می‌کند، پیشرانۀ‌های قدرتمندی است که این خودروساز از آن استفاده می‌کند. یکی از قوی‌ترین پیشرانۀ‌هایی که در حال حاضر کمپانی بامو از آن در خودروهای اسپرتش بهره می‌گیرد، پیشرانۀ ۸ سیلندر وی‌شکل ۴٫۴ لیتری خانواده S63 و N63 است. این موتور با حجم ۴٫۴ لیتری و مزین به تکنولوژی توپین‌توربوشارژ و

استقبال چشمگیر از پیشرانۀ پرتوان باورایی‌ها



تلگرام

Telegram

چگونه استهلاک خودرو را کاهش دهیم؟

افزایش قیمت خودرو در بازار در کنار رشد قیمت قطعات، هزینه تعمیرات را نیز بالا برده است. در چنین شرایطی به‌روز نبودن دانش و عدم آگاهی برخی تکنسین‌های فعال در برخی تعمیرگاه‌ها نیز به بالا رفتن هزینه تعمیرات خودرو دامن می‌زند. حال سوال این است که برای تعمیرات اصولی و کاهش هزینه نگهداری خودرو باید به چه مراکزی مراجعه کرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

بسیاری از مالکان بر این باورند که مراکز تعمیراتی که دستمزد کمتری برای تعمیر خودرو یا تعویض قطعات دریافت می‌کنند، از کیفیت کار بالاتری برخوردارند. اما برخلاف آن چه تصور می‌شود، معمولاً دستمزد تعمیرات در مراکز تخصصی مناسب و منطقی است و پس از آن نیز خودرو در بلندمدت کمتر دچار خرابی و آسیب می‌شود. این مساله در مورد نمایندگی‌ها نیز تا حد زیادی صادق است و بهتر است مالکان خودروها به آن توجه بیشتری داشته باشند.

سعیدیان

اغلب مراکز تعمیراتی که خودروهای قدیمی و نسبتاً قدیمی را تعمیر می‌کنند، با مدل‌های مجهز به گیربکس اتوماتیک آشنایی دقیقی ندارند. معمولاً در این دسته از مراکز، تکنسین‌هایی مشغول به کار هستند که به دلیل عدم آگاهی، حین فرآیند تعمیر، ناخواسته خسارت‌هایی را به خودروهای اتوماتیک وارد کرده و به تبع آن هزینه نگهداری خودرو را برای مالک آن افزایش می‌دهند. بنابراین بهتر است برای تعمیر خودروهای وارداتی، به مراکز تخصصی یا نمایندگی‌ها مراجعه شود.

فتاحی



عیب‌یابی نادرست!

خودرو داخلی مدل ۹۷ دارم و یک ماه قبل و در زمان استارت، خودرویم لرزش داشت و در سرعت‌های بالا نیز کم می‌آورد. برای رفع مشکل به یک مجموعه خودرویی مراجعه کردم که از شهرت نسبتاً زیادی در بحث تعمیرات خودرو بهره می‌برد. تکنسین مربوطه نیز پس از بررسی خودرویم گفت ECU خودرو باید تعویض شود. حدود ۱۰ میلیون تومان برای این کار هزینه کردم؛ اما همچنان مشکل ذکر شده وجود داشت و تکنسین اعلام کرد که باید در پیچه‌ گاز هم تعویض شود. پس از آن با مراجعه به نمایندگی مربوطه خودرو، کارشناس فنی توضیح داد که این مشکل تنها به دلیل خرابی سه سنسور اصلی موتور بوده و نیازی به تعویض ECU نبوده است.

۰۹۱۵*۸۸۷۲

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۳۰

گزینه ۱	۱۸ درصد
گزینه ۲	۵۱ درصد
گزینه ۳	۳۱ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما قیمت خودرو در صورت توافق احتمالی در مذاکرات پیش‌رو چگونه خواهد بود؟ در پاسخ به این پرسش ۱۸ درصد به گزینه یک یعنی تغییر چندانی نخواهد داشت و ۵۱ درصد به گزینه دوم یعنی در کوتاه مدت، کاهش قیمت محسوسی ایجاد می‌شود و ۳۱ درصد به گزینه سوم یعنی تنها خودروهایی که حباب قیمتی زیادی دارند، کاهش قیمت چشمگیری خواهند داشت رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۳۳۱

به نظر شما اجرایی شدن طرح سه نرخی شدن گازوئیل تا چه اندازه در کاهش قاچاق سوخت در کشور موثر است؟

۱- تاثیر کمی دارد
۲- تاثیر ندارد
۳- تا حد زیادی موثر است

پیامک

SMS

ایجاد تغییرات غیر اصولی در خودرو!

خودرو هیوندای توسان مدل ۲۰۱۷ دارم و هنگام تخت‌گاز کردن احساس می‌کنم خودرو شتاب و کشش خوبی ندارد. با کمی جست‌وجو متوجه شدم موتور سانتافه قدرتمندتر است؛ بادر نظر گرفتن این موضوع که هر دو خودرو ساخت کمپانی هیوندای هستند، آیا می‌توانم پیشرانۀ سانتافه را روی خودرویم نصب کنم؟

صدری-کرج

«هیوندای توسان تانسل سوم (موسوم به TL) وارد کشورمان شده و این نسل از توسان نسبت به دو نسل قبلی بیشتر مورد استقبال قرار گرفته است. این خودرو از نظر امکانات رفاهی نسبت به نسل قبل از خود، در سطح بالاتری قرار دارد و از نظر آپشن‌های رفاهی، یک خودرو به‌روز و جدید به حساب می‌آید. کمپانی هیوندای، نسل سوم توسان را تا سال ۲۰۱۸ با یک پیشرانۀ ۲ لیتری به بازار جهانی عرضه کرده است. پس از آن که این کمپانی نظرات نه‌چندان مناسبی از سوی مالکان توسان TL دریافت کرد، اواخر سال ۲۰۱۷ پیشرانۀ محبوب ۴ سیلندر ۲٫۴ لیتری (موسوم به تا ۲) را روی این کراس‌اوور کامپکت قرار داد. البته تمامی نسخه‌های واردشده به کشورمان از پیشرانۀ ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲ لیتری ۱۶ سوپاپ موسوم به NU بهره می‌برند. این پیشرانۀ با توجه به نصب ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر، پاشش سوخت GDI و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها، می‌تواند حداکثر ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۰۰ دور بر دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۴ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار دور بر دقیقه فراهم آورد. این توان و گشتاور نسبت به وزن خودرو نسبتاً مناسب است؛ اما نه به اندازه پیشرانۀ ۲٫۴ لیتری تا ۲؛ زیرا پیشرانۀ ۲٫۴ لیتری تا ۲ قدرت و گشتاور بالاتری تولید می‌کند. پیشرانۀ توسان TL بالاتر از کیا سراتو یکسان است؛ اما همان‌طور که همواره در روزنامه «دنیای خودرو» به آن اشاره شده است، تعویض پیشرانۀ یک محصول کمپانی با سایر محصولات آن کمپانی عملی غیر اصولی است. پیشرانۀ ۲٫۴ لیتری تا ۲ که روی هیوندای سانتافه و کیا اسپورتیج و نسل قبلی توسان نصب شده، می‌تواند حداکثر ۱۷۶ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار دور بر دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۲۸ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار دور بر دقیقه فراهم آورد. از این‌رو می‌توان گفت سیستم تعلیق و سایر ادوات توسان TL که دارای پیشرانۀ ۲ لیتری است بادر نظر گرفتن توان و گشتاور تولیدشده توسط این پیشرانۀ طراحی شده است. اگر قصد تعویض پیشرانۀ NU با تا ۲ را داشته باشید، باید شاسی جلو خودرو را از ادوات سیستم تعلیق خودروی تان در محور جلو را تغییر دهید. از سوی دیگر باید در سیستم ترمز خودروی تان نیز تغییراتی ایجاد شود که این مساله کاملاً غیر اصولی است. سیستم تعلیق و ترمز خودرو، نقش بسیار مهمی در ایمنی خودرو ایفا می‌کنند و ایجاد تغییر در این بخش به‌معنای کاهش ایمنی خودرو است. بنابراین اگر قصد دارید که توان و گشتاور خودروی تان را افزایش دهید، باید قطعات یا سیستم‌های افترمارکت روی آن نصب کنید. به‌عنوان مثال با نصب کیت‌اگزوز با هدرز روی خودروی تان می‌توانید ۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۵ نیوتون‌متر گشتاور را افزایش دهید. اما برای افزایش رانندمان پیشرانۀ خودروی تان بهتر است به نمایندگی مربوطه یا تعمیرگاه مراجعه کرده و از کارشناس فنی یا شخص مکانیک برای ارتقای توان و گشتاور خودروی تان کمک بگیرید.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک‌روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۹۷۶۱-۸۸۳۰-۰۲۱ تماس بگیرید



سدان جمع‌وجور «فولکس واگن» چه ویژگی‌هایی دارد؟

جتا «GLI»؛ ژرمن جسور در میان رقبای جهانی!

در مقابل راننده و یک نمایانگر ۱۸ اینچی لمسی (به‌صورت استاندارد) و ۱۰٫۲ اینچی (به‌صورت آپشنال) برای سیستم اطلاعات-سرگرمی تعبیه شده که فضای مدرنی را در کابین این خودرو ایجاد می‌کند. طراحی غریب‌لک فرمان دی-کات GLI، دسته‌دنده اسپرت برای نسخه دنده‌دستی و دسته‌دنده اسپرت برای نسخه اتوماتیک با دو پدال شیفتر در پشت غریب‌لک فرمان، رانندگی کاملاً اسپرتی را در اختیار راننده می‌گذارد. استفاده از نورپردازی نواری در برخی بخش‌ها مانند رودری‌ها، زیرپای سرنشینان جلو و سقف سانروف، فضای داخلی را کاملاً دلنشین جلوه می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی جتا GLI می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، سامانه کمکی رانندگی IQ.DRIVE، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی مسافری (مبتنی بر سیستم نیمه‌خودران رانندگی)، سامانه آنالیز ترافیکی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم تهویه مطبوع دوگانه اتوماتیک و مجرای برای سرنشینان عقب، ورودی‌های AUX و USB، کمکی پارک خودرو، سیستم ارتباط کاربری فولکس واگن و سیستم رانندازی خودرو از راه دور، شارژ وایرلس گوشی تلفن همراه و... اشاره کرد. زیر کاپوت جتا GLI یک موتور ۴ سیلندر ۱۹۸۴ سی‌سی مزین به سیستم TSI (سیستم پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژ) جا خوش کرده است. این پیشرانۀ موسوم به EA888 است که حداکثر می‌تواند ۲۳۱ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی، ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک (برای بازار آمریکای جنوبی) و ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل کند. این مدل قوی‌ترین مدل جتا است که با نام GLI شناخته می‌شود. کمپانی فولکس واگن مدل جتا GLI را با قیمت ۳۱ هزار و ۲۹۵ دلار به‌بازار عرضه کرده است.

جتا سدان کامپکت سگمنت D فولکس واگن است که تا به امروز ۷ نسل از آن روی خط تولید این خودروساز بزرگ آلمانی قرار گرفته است. نسل هفتم جتا، موسوم به A7 از سال ۲۰۱۸ روی خط تولید قرار گرفته و در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳، به‌روزرسانی‌هایی در برخی از جزئیات بدنه این خودرو صورت گرفته است. جتا در نسخه‌های متعددی به‌بازار عرضه شده است؛ اما در این مطلب نسخه اسپرت آن، یعنی GLI بررسی می‌شود. از نظر طراحی جتا GLI تفاوت چندانی با سایر نسخه‌های این خودرو ندارد؛ اما فولکس واگن برای آن دسته از مشتریانی که به دنبال نسخه خاص‌تر از جتا هستند، مدل GLI را در سبد محصولاتش قرار داده است. با نگاهی به پروفیل جتا، خط برجسته افقی شخصیتی را می‌بینیم که از گلگیر جلو تا انتهای گلگیر عقب ادامه دارد. همچنین مجموعه‌ای از سطوح تخت، رینگ‌های ۱۸ اینچی و زاویه بیشتر ستون C، کاراکتر نافذ و اسپرتی برای این سدان کامپکت سگمنت D به‌وجود آورده است. در نمای جلو، چراغ‌های دوزنقه‌ای شکل با LED شکل درون آن با جلوپنجره ۶ ضلعی باریک و خطوط تیز روی کاپوت، طراحی جذاب و اسپرتی دارد. اما در نمای عقب، چراغ‌های L شکل کشیده (مشابه محصولات آئودی) با حجم پردازی ویژه در این بخش، نمای زیبا و متفاوتی از یک سدان کامپکت خانوادگی را به‌نمایش می‌گذارد. از طرفی خط قرمز افقی روی جلوپنجره، نوار قرمز رنگ درون ورودی‌های هوای عمودی درون سپر، خط قرمز رنگ افقی کوچک روی گلگیر جلو، یک اسپویلر کوچک روی در صندوق عقب و دو اگزوز کروی شکل در طرفین سپر عقب، به‌منظور ایجاد هیجان بیشتر روی GLI نصب شده است. در زمان قرارگیری در پشت فرمان جتا GLI شاهد طراحی مینیمال و مدرنی هستیم. داشبورد خلوت و به‌دور از هرگونه شلوغی اضافی طراحی شده است. همچنین یک نمایشگر ۱۰ اینچی





کشف لاستیک‌های قاچاق در آبادیه

«لاستیک‌های قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در فروشگاه‌های واقع در شهرستان آبادیه کشف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز فارس، فرمانده انتظامی آبادیه گفت: «در راستای طرح مبارزه با کالای قاچاق، مأموران انتظامی با اقدامات فنی از وجود لاستیک‌های خارجی قاچاق در انبار یک فروشگاه مطلع و بررسی موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»

سررهنگ محمدرضا رضایی افزود: «در این راستا مأموران انتظامی به همراه

نماینده اداره تعزیرات حکومتی به آدرس مورد نظر اعزام شدند و در بازرسی از این فروشگاه ۱۶ حلقه لاستیک خارجی کامیون که فاقد هرگونه مدارک قانونی بود، کشف شد. وی بیان کرد: «براساس نظریه کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف‌شده ۴ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی آبادیه گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل شده است و مالک این فروشگاه برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

استراتژی تولید در اسپرت‌سازترین تایر ساز دنیا تغییر می‌کند

طراحی و تست «پیرلی پی‌زیرو» توسط هوش مصنوعی

جدید پی‌زیرو عملکرد ترمزگیری و میزان ساییدگی تایر را افزایش می‌دهد که هدف از این امر، کمک به عملکرد مطلوب آن است. پی‌زیرو در برچسب اروپایی برای چسبندگی مرطوب، رتبه A را دریافت کرده است. تایر جدید طراحی شده با هوش مصنوعی برای لامبورگینی Urus SE، آئودی A5، بامو M5 و نسخه تورینگ آن، مرسدس GLE، مرسدس GLS، لوسید Gravity، پل استار ۴، نیو ET9 و شیائومی SU7 تایید و عرضه خواهد شد. در حال حاضر پی‌زیرو بیش از ۵۰ مدل مختلف در اندازه‌های ۱۸ تا ۲۲ اینچ دارد. شایان ذکر است که خانواده محصولات پی‌زیرو گسترده است و پی‌زیرو پرچمدار به‌عنوان نماد عملکرد برای این مجموعه محسوب می‌شود. پیرلی بر این باور است که در کل، خانواده پی‌زیرو قادر است پوشش کاملی را برای خودروهای لوکس و اعیانی در تمام سگمنت‌ها ارائه دهد. این ادعا شامل خودروهای الکتریکی نیز می‌شود؛ جایی که برند Elect پیرلی به این معنی است که تایر به‌طور ویژه برای وزن و سختی‌های خودروهای الکتریکی طراحی شده است. این شرکت می‌گوید بیشتر اعضای این خانواده به‌عنوان تایر Elect در دسترس است که به ادعای آن‌ها به‌دلیل کاهش مقاومت غلتشی، ۱۰ درصد بر دیشتری را اضافه می‌کند و دارای ویژگی‌هایی است که به‌طور خاص روی آن‌ها کار شده تا مناسب رانندگی با گشتاور بالا و در عین کاهش صدای خارج‌شده از تایر باشند. این مدل لاستیک‌های پیرلی کمی گران‌تر از بیشتر رقبای خود در سگمنت‌ها و فیت‌منت‌های مختلف هستند؛ اما خوشحال‌کننده است که می‌بینیم این برند به دستاوردهای خود پسنده نمی‌کند. این شرکت سرمایه‌گذاری سنگینی در تحقیق و توسعه انجام می‌دهد تا پاسخگوی نیازها در آینده باشد؛ جایی که پیشرفت‌های سریع فناوری، خواسته‌های متفاوتی را از تایرها طلب می‌کند. استفاده از هوش مصنوعی و تست نمونه‌های اولیه مجازی ممکن است شبیه ترندهای تبلیغاتی به‌نظر برسد؛ اما این‌ها حرکاتی زیرکانه و هوشمندانه از سوی پیرلی هستند.



«از معرفی تایر پی‌زیرو حدود

۴۰ سال می‌گذرد و امروز در طراحی و تولید این مدل از تایر، ابزارهای دیجیتال سهم حداکثری دارند. مدت‌هاست که نام پیرلی پی‌زیرو مترادف با خودروهای

سطح بالا و رانندگان با سلیقه است. برای نسخه تازه از این تایر، پیرلی از طراحی و روش‌های آزمایش سنتی اجتناب کرد و در عوض تصمیم گرفت به هوش مصنوعی و الگوریتم‌های سفارشی خود تکیه کند تا بهترین محصول خود را طراحی و تولید کند. این شرکت تلاش‌های خود را پیشگامانه می‌نامد و ممکن است حق با آن باشد. پیرلی علاوه بر الگوریتم‌ها و هوش مصنوعی ادعا دارد که پی‌زیرو جدید را به‌صورت مجازی نیز آزمایش کرده است. آزمایش نمونه اولیه مجازی این مدل به پیرلی کمک کرد تا زمان تولید آن را کاهش دهد و منابع را بهینه کند. برای پیرلی، این گامی دیگر به‌سوی پیشرفت است که البته بسیاری از تولیدکنندگان تایر به آن توجهی ندارند. در حالی که سال‌ها طراحی و آزمایش ممکن است در نهایت منجر به یک به‌روزرسانی تعاملی برای یک مدل تایر خاص شود، پیرلی اکنون دهه‌ها داده در اختیار دارد که الگوریتم‌ها و مجموعه داده‌های داخلی خود را تحت تأثیر قرار می‌دهد تا به تولید تایرهای بهتر و با کیفیت‌تر کمک کند. پیرلی با تمرکز بر ساختار تایر و طراحی آج، تایری با چسبندگی بالا، به‌ویژه هنگام دور زدن خلق کرده است. یکی دیگر از جدیدترین محصولات این شرکت، تایری با عنوان Scorpion XTM است که از کیفیت و عمر مفید بالایی بهره می‌برد. حال پی‌زیرو نیز یک سطح تماس بهبود یافته با سری Scorpion دارد. پیرلی ادعا می‌کند سطح تماس



کوبیر 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	ام‌وی‌ام 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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا 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	۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶-ام‌وی‌ام 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	ام‌وی‌ام 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		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سوبا 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 کولیس-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 تویوتا-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 A 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





حداکثر سرعت اسپرت‌بایک باواریایی‌ها

«اسپریت‌بایک باواریایی‌ها که با نام **S1000RR** شناخته می‌شود، رقیب سرسخت و جدی برای اسپریت‌بایک‌هایی مانند دوکاتی پانینگال و آپریلیا **RSV4** و یاماها **YZF-R1** است. طراحی و تولید خودروهای بام‌و و شتاب چشمگیر آن‌ها همواره مورد توجه بسیاری از نشریات بوده است. این فلسفه در طراحی موتورسیکلت تمام‌اسپریت‌باواریایی‌ها نیز حفظ شده است. **S1000RR** در آخرین تست مجله موتورسیکلت آمریکا توانسته رکورد بالایی را از آن خود کند. مطابق با آن چه کمپانی بام‌و موتور را اعلام کرده است، این اسپریت‌بایک می‌تواند در ۶٫۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. این در حالی است

که توسط تست‌های انجام‌شده این زمان به ۵٫۱ ثانیه کاهش یافته است. همچنین حداکثر سرعت رسمی این اسپریت‌بایک ۲۰۲ کیلومتر بر ساعت اعلام شده و این در حالی است که تا افزایش ۱۲ هزار آپریام (دور در دقیقه) این اسپریت‌بایک باواریایی تا مرز ۲۰۶ کیلومتر بر ساعت سرعت گرفته است. با این وجود با نصب یکجیم‌ام می‌توان قدرت و گشتاور را افزایش داد.

این اسپریت‌بایک در نسخه‌های -پرفورمنسی خود یعنی **M1000RR** حداکثر سرعتی معادل ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت دارد. مجله موتورسیکلت استرالیا طی تستی موفق شده **M1000RR** را به مرز سرعت ۲۰۹٫۸ کیلومتر بر ساعت برساند.

نوآوری در زنجیره تامین

صعودمیلیاردی بازار قطعات خودرو و همگام‌با فناوری و برقی‌سازی

حرکت جهانی به سمت خودروهای برقی شرایط بازار قطعات را متحول ساخته و عرصه رقابت را پیچیده‌تر می‌کند



«صنعت خودرو دنیا در حال تجربه یکی از عمیق‌ترین تحولات ساختاری و فناوریانه خود است؛ تحولی که نه فقط سازندگان اصلی، بلکه زنجیره تامین قطعات و بازار خدمات پس از فروش را نیز به شدت تحت تأثیر قرار داده است. در این میان، قطعه‌سازی و لوازم‌بدکی خودرو با رشدی پایدار و چشمگیر همراه شده و مطابق آخرین گزارش‌های معتبر بین‌المللی، ارزش این بازار که در سال ۲۰۲۴ حدود ۲ تریلیون دلار برآورد شده، تا سال ۲۰۳۰ به رقم خیره‌کننده ۲٫۴ تریلیون دلار خواهد رسید. این افزایش ارزش بازار قطعات و لوازم‌بدکی خودرو تصویری کامل از روندهای آینده، فرصت‌ها، چالش‌ها و مسیرهای نوآوری در این صنعت را نمایان می‌کند.

«محرك‌های رشد بازار قطعات خودرو تحلیلگران معتقدند بازار قطعات خودرو چهار محرك اصلی برای افزایش ارزش دارد؛ نخست‌این که، افزایش سن متوسط خودروها عامل اصلی تقویت ساختار مالی بازار قطعات دنیاست؛ چرا که به دلیل بهبود کیفیت ساخت و افزایش عمر مفید وسایل نقلیه، نیاز به تعمیر و تعویض قطعات افزایش یافته است. همچنین تمایل به شخصی‌سازی خودرو در دنیا رشد داشته است؛ به بیانی بهتر مصرف‌کنندگان بیش از پیش خواهان لوازم جانبی خاص، قطعات تزئینی و کاربردی برای خودروهای خود هستند. سوم این که، پیشرفت فناوری مسیر تولید و توزیع قطعات را تغییر داده است؛ فناوری‌هایی مانند چاپ سه‌بعدی، اینترنت اشیا (IoT) و واقعیت افزوده، فرآیندهای طراحی، تولید و توزیع قطعات را متحول ساخته‌اند. در آخر این که، فروش آنلاین لوازم‌بدکی خودرو در دنیا مسیر رشد را طی می‌کند و پلت‌فرم‌های دیجیتال با ایجاد دسترسی آسان‌تر به بازار قطعات، تجربه خرید مصرف‌کنندگان را بهبود داده‌اند.

«برترین بخش‌ها و روندهای بازار جهانی قطعات خودرو

بررسی‌ها نشان داده که دو بخش از خودرو بیشترین رشد ارزش را تجربه خواهند کرد که شامل قوای محرکه و انتقال نیرو، قطعات بدنه و داخل کابین خودرو است. پیش‌بینی موسسه‌های معتبر جهانی حاکی از آن است که قطعات مرتبط با قوای محرکه و انتقال نیرو تا سال ۲۰۳۰ به ارزش ۷۳ هزار و ۶۰۲ میلیارد دلار برسد. این عدد بیانگر رشد سالانه ۳٫۳ درصد برای بازار این قطعات است. برآوردها نشان داده که قطعات بدنه و کابین خودروها نیز تا مدت‌زمان مذکور با رشد ۲٫۴ درصدی نقشی کلیدی در ارتقای تجربه راننده و سرنشین ایفا می‌کنند. علاوه بر افزایش ارزش معاملات لوازم‌بدکی و قطعات خودرو در دنیا، دو بازار آمریکا و چین بیشترین تغییرات فروش را نسبت به سایر مناطق مختلف جهان تجربه خواهند کرد. در بازار قطعات و لوازم‌بدکی خودرو آمریکا برخلاف تصورات، ارزش این بازار از ۵۵ هزار و ۱۰۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴ به ۴۷ هزار و ۲۰۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۳۰ کاهش خواهد یافت.

از سویی بازار قطعات کشور چین با نرخ رشد سالانه ۴٫۸ درصدی هدایت و رهبری بازار آسیا را در اختیار داشته و نقش کلیدی در توسعه جهانی ایفا می‌کند.

«نقش فناوری در تحول صنعت قطعات خودرو از نقش فناوری در تحول صنایع خودرو و قطعه نباید غافل بود؛ تا سال ۲۰۳۰ مدل‌سازی و طراحی قطعات در صنایع خودرو سازی تغییرات عظیمه‌ای را تجربه خواهد کرد. چاپ سه بعدی را می‌توان سکان‌دار تغییرات تولید معرفی کرد. با این فناوری امکان تولید دقیق‌تر، سبک‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر قطعات فراهم شده است.

با توجه به این که کنترل کیفیت در خطوط تولید قطعه‌سازان و خودروسازان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، IoT و سیستم‌های تشخیص هوشمند می‌تواند



لوربالا

بیش از ۴۹۰ شرکت بین‌المللی در قطعه‌سازی فعال هستند که از جمله شناخته‌شده‌ترین آن‌ها می‌توان به شرکت‌های «بوش»، «دنسو»، «کونتیننتال»، «ولئو» و «زداف» اشاره کرد. رقابت شدید میان شرکت‌های آسیایی، اروپایی و آمریکایی از پویایی و نوآوری بی‌وقفه این صنعت حکایت دارد



شنبه ۳ خرداد ۱۴۰۴. سال دوازدهم

در سراسر دنیا با دسترسی به محتوای آموزشی علاقه‌مند به نصب یا تعویض قطعات هستند.

«نگاهی به ساختار بازار قطعات در دنیا بر اساس نوع و کاربرد قطعه

قطعات حیاتی مانند موتور، باتری، سیستم‌های خنک‌کننده، روشنایی و زیربندنه در صدر اولویت‌های سرمایه‌گذاری در سراسر جهان قرار دارند. بیش از ۴۹۰ شرکت بین‌المللی در این صنعت فعال هستند که از جمله شناخته‌شده‌ترین آن‌ها می‌توان به شرکت‌های «بوش»، «دنسو»، «کونتیننتال»، «ولئو» و «زداف» اشاره کرد.

رقابت شدید میان شرکت‌های آسیایی، اروپایی و آمریکایی، از پویایی و نوآوری بی‌وقفه این صنعت حکایت دارد. تمرکز این سازندگان بر قطعات خودروهای برقی، مواد سبک‌وزن و سامانه‌های ایمنی پیشرفته، شکل آینده بازار را ترسیم می‌کند.

«سایه تأثیرات کووید-۱۹ بر تولید قطعات خودرو با شیوع ویروس کرونا، تعطیلی کارخانه‌ها، اختلال در زنجیره تامین و کاهش تقاضای جهانی، تولید قطعات خودرو دچار رکود شد. با این حال از سال ۲۰۲۲ به بعد، صنعت با بازسازی زنجیره‌های تامین، احیای تولید و تسریع در دیجیتالی‌سازی مسیر بازگشت به روند رشد را پیموده است.

«نقاط جغرافیایی کلیدی در رشد بازار قطعات بازار لوازم‌بدکی خودرو را می‌توان به سه بخش آمریکای شمالی، اروپا و آسیا تقسیم کرد. هریک از این بازارها بر اساس زیرساخت‌های تولیدی خود در تلاش برای توسعه محصولات مد نظر هستند.

در بازار قطعات آمریکای شمالی، زیرساخت‌های تولیدی قوی وجود دارد که در حال گذار به سمت برقی‌سازی و نوآوری است.

در بازار لوازم‌بدکی اروپا، قطعه‌سازان را می‌توان قطب فناوری و پایداری با حضور خودروسازان بزرگ زیرسایه سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی معرفی کرد. بازار قطعات آسیانیز پیش‌تاز در تولیداتبوه، مقرون‌به‌صرفه و توسعه قطعات مخصوص خودروهای الکتریکی، بامحوریت چین، ژاپن و کره جنوبی است.

«مهم‌ترین تحول قطعه‌سازی در دنیا نمونه‌های از رویکردهای حمایتی بسیار مهم در صنعت قطعات خودرو مربوط به اقدام دولت تایلند در دسامبر ۲۰۲۴ است که با ارائه مشوق‌های مالیاتی برای تولید داخلی خودروهای هیبریدی و افزایش نسبت تولید به واردات خودروهای برقی، گام‌های مهمی در حمایت از صنعت برداشته است.

نسبت تولید به واردات برای خودروهای برقی از یک به ۱٫۵ در سال ۲۰۲۵ افزایش خواهد یافت. همچنین، مالیات مصرف برای تولید داخلی خودروهای هیبریدی کاهش یافته است.

این موضوع بیانگر الزام تغییر سیاست‌ها در قطعه‌سازی طی ۵ سال آینده است. زنجیره تامین را می‌توان مهم‌ترین بخش ارزش افزوده صنعت خودرو معرفی کرد که برای پیشرفت نیازمند حمایت‌های هدفمند و صحیح سیاست‌گذاران است.

«سیاست‌گذاری و تحولات نوظهور صنعت قطعات و لوازم جانبی خودرو با اتسکا به نوآوری فناوریانه، تغییر رفتار مصرف‌کننده، رشد بازارهای نوظهور و فشارهای زیست‌محیطی، در حال ورود به دوره‌ای تازه و پرچالش است.

این بازار نه تنها پیشران توسعه صنعت خودرو، بلکه بستری برای ایجاد فرصت‌های اقتصادی، فناوریانه و زیست‌محیطی در سطح جهانی خواهد بود. شرکت‌ها، سرمایه‌گذاران، سیاست‌گذاران و مصرف‌کنندگان، همگی در موقعیتی حساس برای اتخاذ تصمیم‌های استراتژیک قرار دارند. زمان آن رسیده که سیاست‌گذاران داخلی نیز با حمایت از قطعه‌سازان کشور، بستری جهت حضور آن‌ها در بازارهای نوظهور را فراهم کرده و زمینه‌ساز توسعه این صنعت مهم شوند.

اعمال قانون انجام شده و پیامک‌هایی به صورت آزمایشی برای رانندگان متخلف از سال شده است تا از تخلف خود مطلع، توجیه و ارشاد شوند؛ اما با گذشت ۱۰ روز از اجرای این طرح، پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرده است کلیه وسایل نقلیه‌ای که مر تکب یکی از تخلفات ساکن (توقف در پیاده‌رو، توقف دوبله، توقف در محل ایستادن ممنوع همراه با تابلوی مکمل حمل با جرثقیل) شوند، توقیف فیزیکی و سیستمی این خودروها برابر دستور قضایی انجام خواهد شد.» وی تاکید کرد از ۱۷ خرداد، پیامک‌های آنی پس از اعمال قانون برای تمامی وسایل نقلیه متخلف، اعم از خودرو و موتور سیکلت ارسال خواهد شد.

«ایستادن: رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «از تاریخ سوم خردادماه سال جاری تمامی وسایل نقلیه که مر تکب یکی از تخلفات ساکن شوند، به‌دستور مقام قضایی مستقیماً به پارکینگ منتقل خواهند شد.» سردار سید ابوالفضل موسوی پور در ادامه افزود: «در طرح تشدید بر خورد با تخلفات ساکن که از ۲۱ اردیبهشت‌ماه سال جاری آغاز شده است، در ۱۰ روز نخست اجرای این طرح بیش از ۳۰۰ هزار تخلف ثبت شده است. این تخلفات شامل سد معبر، توقف در پیاده‌رو، توقف دوبله، توقف در حریم تقاطع و میادین و توقف زیر تابلوی حمل با جرثقیل بوده‌اند.» موسوی پور افزود: «در مرحله اول طرح تشدید با تخلفات ساکن،



تشدید بر خورد با تخلفات ساکن در پایتخت از ۳ خرداد



رئیس پلیس راهور فراجا: نظام شماره گذاری کشور متحول می شود

رونمایی از گواهینامه مزین به نشان اهدای عضو

دولت دوازدهم این موضوع مصوب شده بود. اما طی ۵،۴ سال اخیر، اجرای آن با وجود تمام پیگیری‌ها به تعویق افتاد. با پیگیری‌هایی که داشتیم اسمال از طریق سردار موسوی پور، رئیس راهور تهران به سردار حسینی، رئیس راهور کشور معرفی شدیم و در جلسه با این مسئول، طرح موضوع کردیم. این مساله آن قدر برای سردار حسینی مهم و دارای حساسیت بود که به همکارانش دستور داد طی دو هفته امکان ثبت نشان اهدای عضو (قلب قرمز) روی گواهینامه‌ها عملیاتی شود.» به گفته قبادی در کمتر از دو هفته، ثبت این نشان محقق شد و نخستین کسی که گواهینامه با نشان رضایت به اهدای عضو برای او صادر شد، خود سردار حسینی بود. قبادی با تاکید بر این که فرایند دریافت گواهینامه با نشان قلب قرمز هم بسیار راحت است، توضیح داد: «گروه اول کسانی هستند که می‌خواهند گواهینامه جدید بگیرند و در آموزشگاه‌های راهنمایی و رانندگی تمایل خود به داشتن گواهینامه دارای نشان قلب قرمز را اعلام می‌کنند. گروه دوم هم کسانی هستند که برای تمدید گواهینامه به مراکز پلیس + ۱۰ مراجعه می‌کنند. از این افراد سوال می‌شود و در صورت تمایل، قلب قرمز روی گواهینامه تمدید شده آن‌ها ثبت می‌شود. گروه سوم هم کسانی هستند که گواهینامه‌شان هنوز اعتبار دارد اما می‌خواهند این قلب قرمز را روی کارت خود داشته باشند. این افراد هم در صورت تمایل می‌توانند با مراجعه به مراکز پلیس + ۱۰ درخواست گواهینامه مهور به قلب قرمز را داشته باشند.» او با تاکید بر این که با این مدرک، دیگر نیازی به دریافت کارت اهدای عضو انجمن نیست، عنوان کرد: «امیدواریم طی ۳ تا ۴ سال، بخش قابل توجهی از مردم ایران گواهینامه دارای نشان قلب قرمز را داشته باشند که در حکم کارت اهدای عضو است. البته بر نامه بعدی این است که نشان اهدای عضو روی سایر کارت‌های مهم و در دسترس مردم محقق شود؛ چراکه بر اساس مصوبه کمیسیون اجتماعی هیات‌دولت، قرار شد این نشان روی گواهینامه، کارت ملی، کارت پایان خدمت و کارت سلامت ایرانیان هم ثبت شود.»



بیمار در انتظار پیوند عضو هستند و هر روز و هر ساعت، چشم‌انتظار خبری امیدبخش به‌سر می‌برند که از این تعداد هر روز بین هفت تا ۱۰ نفر به‌دلیل نرسیدن عضو پیوندی مناسب، جان خود را از دست می‌دهند.» قائم‌پناه با اشاره به این که شاخص‌های اهدای عضو کشور رشد ۷۰ درصدی داشته است، افزود: «این رشد نشان‌دهنده ارتقای آگاهی مردم در زمینه اهدای عضو است.»

پیشنهاد ثبت نشان تمایل به اهدای عضو روی گواهینامه ۱۱ سال قبل مطرح شد
اواخر اسفند سال گذشته، نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن اهدای عضو ایرانیان گفت: «۱۱ سال قبل، انجمن اهدای عضو پیشنهاد ثبت نشان تمایل به اهدای عضو روی گواهینامه را مطرح کرده و در اواخر

حال تهیه و طراحی نظام جدید شماره گذاری هستیم و حتماً این مدل جدید از شماره گذاری، مزین است به‌نشان قلب به‌عنوان نماد اهدای عضو و در کنار گواهینامه، معرف اسطوره‌های اخلاقی است که بعد از خود حیات را به دیگران بخشیدند.»

در ادامه، محمدجعفر قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهور در همایش ملی اهدای عضو که در سالن همایش‌های برج میلاد برگزار شد، با بیان این که امسال دهمین سال تأسیس انجمن اهدای عضو ایرانیان است، گفت: «این انجمن نماد یک دهه تلاش برای نجات جان انسان‌ها و نهادینه کردن ایثار است.» وی بیان کرد: «ما به بیست و یکمین جشن نفس آمده‌ایم تا از انسان‌هایی تجلیل کنیم که در اوج مصیبت و درد تصمیمی گرفتند که تجلی ایثار و نوع‌دوستی است.» معاون اجرایی رئیس‌جمهور افزود: «در حال حاضر در کشور ۲۵ هزار

۲۵ هزار بیمار در انتظار پیوند عضو هستند

گواهینامه مزین به نشان اهدای عضو در مراسم جشن نفس با حضور معاون اجرایی رئیس‌جمهور، رئیس پلیس راهور فراجا و جمعی از مسئولان رونمایی شد. سردار سیدتیمور حسینی در مراسم بیست و یکمین جشن ملی اهدای عضو اظهار داشت: «امروز یکی از نیازهای جدی مبتلایه‌ما، اخلاق است و اگر اخلاق در جامعه ما نهادینه شود، چیزی به اسم مشکل ترافیک یا کمبود نداریم؛ زیرا در سایه اخلاق هر اتفاق نشدنی، شدنی است.» وی خطاب به خانواده‌های اهداکننده عضو حاضر در مراسم جشن نفس افزود: «شما خانواده‌های اهداکننده عضو را به‌عنوان اسطوره اخلاق می‌شناسم.» سردار حسینی در مورد درج نشان اهدای عضو روی پلاک خودروها عنوان کرد: «نظام شماره گذاری کشور قرار است یک تحول جدی را شاهد باشد و ما در



اتنه‌خسپه‌وانی
حسن خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!



تحويل فوری

شرایط اقساط

گلوت KALUT

850 میلیون پیش پرداخت

اطلاعات بیشتر: ۰۵۱۰۸۸۴۲۷۱-۰۲۱



Autoworld.ir

شنبه ۳ خرداد ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۳۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد

Billboard



شروعی نو برای برند لوکس «جنسیس»

«برند خودروسازی جنسیس که زیرمجموعه شرکت خودروسازی هیوندای است، در کمپین جدید خود به نام «ایوم سفید» که توسط یک آژانس تبلیغاتی در آمریکا طراحی شده، بر نداشتن پیشینه تاریخی به عنوان یک مزیت تأکید دارد. این برند با ذهنیتی آزاد و بدون محدودیت‌های سنتی، طراحی و مهندسی خودروهای خود را از صفر آغاز می‌کند. هدف کمپین، نمایش قدرت خلاقیت در نبود میراث گذشته و بازتعریف مفهوم خودرو لوکس مدرن است.

افزایش دیون دولتی و رشد هزینه‌های خرید خودرو

افزایش تدریجی دیون دولتی در فرآیند خرید خودرو سبب شده است هزینه‌های جانبی خرید، بخشی از مجموع پرداختی خریدار را به خود اختصاص دهد. بر این اساس هزینه‌هایی همچون مالیات، عوارض شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث، مالیات نقل و انتقال و سایر هزینه‌های قانونی به قیمت نهایی خودرو اضافه می‌شود. این مبالغ در تصمیم‌گیری خریداران، خصوصاً در شرایط اقتصادی فعلی، نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. یکی از مهم‌ترین نکاتی که در این میان مطرح می‌شود، آگاهی خریداران نسبت به جزئیات این هزینه‌ها

پیش از ثبت‌نام یا خرید است. بسیاری از مشتریان، هنگام مشاهده قیمت پایه خودرو تصور روشنی از هزینه‌های نهایی ندارند و تنها در مراحل پایانی متوجه بار مالی واقعی می‌شوند. این موضوع می‌تواند منجر به نارضایتی و حتی انصراف از خرید شود. از سوی دیگر، با توجه به این که این هزینه‌ها به نهادهای مختلف دولتی مربوط می‌شود و مستقیماً به خودرو ساز تعلق نمی‌گیرد، لازم است تفکیکی روشن میان قیمت خودرو و هزینه‌های جانبی در اطلاع‌رسانی‌ها و فاکتورهای فروش وجود داشته باشد. شفاف‌سازی در این زمینه ضمن افزایش اعتماد مشتری، به مدیریت بهتر هزینه‌ها نیز کمک می‌کند. هم‌زمان با افزایش هزینه‌های جانبی خودرو، می‌توان با ارائه تسهیلات یا تقسیط این هزینه‌ها، شرایط خرید را برای مشتریان آسان‌تر کرد. در شرایطی که بازار خودرو با رکود روبه‌رو است، ایجاد سازوکارهایی برای کنترل یا تعدیل این هزینه‌های جانبی می‌تواند به تعادل بیشتر در بازار و حفظ توان خرید متقاضیان کمک کند. حال باید دید آیا در این زمینه اقدام خاصی صورت می‌گیرد تا شرایط خرید خودرو برای مشتریان تسهیل شود؟

حرف آخر

The Last Word



رامتین بیات

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

بررسی شود. همچنین کنترل سطح و کیفیت روغن ترمز اهمیت ویژه‌ای در نگهداری از این سیستم دارد. روغن ترمز باید شفاف و بدون آلودگی باشد؛ تغییر رنگ یا افت سطح آن نشانه وجود نشتی یا نیاز به تعویض است. معمولاً توصیه می‌شود هر دو سال یک‌بار روغن ترمز تعویض شود. همچنین باید به صداهای غیر معمول هنگام ترمز گرفتن توجه داشته باشید. بر این اساس به گوش رسیدن صدای سوت یا احساس ضربه می‌تواند از خرابی لنت یا دیسک باشد.

سیستم ترمز یکی از حیاتی‌ترین بخش‌های خودرو است که نقش قابل توجهی در حفظ ایمنی دارد. بر این اساس نگهداری صحیح از ترمزها می‌تواند از بروز حوادث جلوگیری کرده و هزینه تعمیرات را کاهش دهد. نخستین نکته در این راستا بررسی منظم وضعیت لنت ترمز است. لنت‌ها با گذر زمان فرسوده می‌شوند و اگر به‌موقع تعویض نشوند، ممکن است به دیسک ترمز نیز آسیب وارد کنند. بنابراین بهتر است هر ۱۰ تا ۱۵ هزار کیلومتر وضعیت آن‌ها

چگونه از سیستم ترمز خودرو به درستی مراقبت کنیم؟



XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی

