



مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنا
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» بررسی کرد:
خودروهای برقی؛ آینده سبز
یا بحران تازه؟
۳ صفحه



رقابت تنگاتنگ کره‌ای جسور
با چینی فانتزی! ۸ صفحه



استارت
Start

امید محمدی

روزنامه نگار

زنگ هشدار با هجوم خودروسازان

چینی در دنیا به صدا در آمد

تحولات اخیر در بازار خودرو دنیا به ویژه در
ایالات متحده آمریکا، نشانه‌هایی واضح از تغییر
توازن قدرت در این صنعت دارد. نتایج یک...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

تحول مالی سایپا با کاهش معوقات
بانکی رقم خورد؛

چابک‌سازی و نجات سایپا از
ماده ۱۴۱ ۴ صفحه

تقاضای روزافزون برای خودروهای
وارداتی مختص جانبازان ۱۰ صفحه

ارزانی خودروهای وارداتی
در بازار آزاد ۷ صفحه

«تسلا» در اروپا هم مقابل چینی‌ها تسلیم شده است!

شرایط جدید «بی‌وای‌دی»
در بازار اروپا ۶ صفحه

هماهنگی نهایی با مراجع ذیصلاح در راه است؛

ابهام‌زدایی از واگذاری «ایران خودرو» و «سایپا»

دیروز صبح دو شرکت ایران خودرو و سایپا بسیار پر خبر بودند. در ابتدا خبری منتشر شد مبنی بر این که بر اساس ابلاغیه‌ای محرمانه از سوی شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران... ۵ صفحه

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

نرخ دیه با واقعیت
اقتصادی همخوانی ندارد

در حالی که نرخ دیه برای سال ۱۴۰۴ از سوی قوه قضاییه
با افزایش قابل توجهی اعلام شده و به بیش از یک... ۳ صفحه

فصلی نو برای حمل‌ونقل جاده‌ای ایران آغاز شد

ورود نسل جدید
اتوبوس‌های بین‌شهری

اتوبوس‌های مرسدس‌بنز، ولوو، اسکانیا، مان و ایریزار
۵ برند جدید وارداتی به کشور هستند... ۹ صفحه

خودروهای فاقد معاینه‌فنی روزانه

۱۰۰ هزار تومان جریمه می‌شوند

کنترل گواهی معاینه‌فنی
خودروها به صورت
مکانیزه و فیزیکی

۱۵ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





«آستون مار تین DBXS با ۱۷۷ اسب بخار قدرت، وزن کمتر و ظاهر تهاجمی تر، برای رقابت با لامبورگینی اوروِس و فراری پوروسسانگونه بیش از پیش آماده است. آستون مار تین DBXS جدیدترین نسخه از ششاسی بلند لوکس این برند بریتانیایی است که با بهبودهایی چشمگیر نسبت به مدل DBX707 معرفی شده است. پس از حذف مدل پایه DBX با ۵۵۰ اسب بخار در سال گذشته، حالا DBXS با قدرت بیشتر و ویژگی‌های پیشرفته‌تر به میدان آمده تا جایگاه آستون مار تین را در بازار ششاسی‌بلندهای پر فور منس تثبیت کند. موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو

DBXS با ۱۷۷ اسب بخار قدرت، وزن کمتر و ظاهر تهاجمی تر، برای رقابت با لامبورگینی اوروِس و فراری پوروسسانگونه بیش از پیش آماده است. آستون مار تین DBXS جدیدترین نسخه از ششاسی بلند لوکس این برند بریتانیایی است که با بهبودهایی چشمگیر نسبت به مدل DBX707 معرفی شده است. پس از حذف مدل پایه DBX با ۵۵۰ اسب بخار در سال گذشته، حالا DBXS با قدرت بیشتر و ویژگی‌های پیشرفته‌تر به میدان آمده تا جایگاه آستون مار تین را در بازار ششاسی‌بلندهای پر فور منس تثبیت کند. موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو



رژیم کاهش وزن برای آستون مار تین «DBX»

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

نرخ ديه با واقعيت اقتصادي همخواني ندارد



«در حالی که نرخ ديه برای سال ۱۴۰۴ از سوی قوه قضائيه با افزایش قابل توجهی اعلام شده و به بیش از یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان در ماه‌های

حرام رسیده، صنعت بیمه، به‌ویژه بخش بیمه شخص ثالث، با یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های فنی و مالی در دهه اخیر مواجه شده است. این افزایش نرخ، اگرچه با هدف حمایت از زیان‌دیدگان و خانواده‌های آسیب‌دیده در تصادفات رانندگی صورت گرفته، اما در غیاب اصلاحات ساختاری در نظام بیمه‌ای کشور، عملاً به بحرانی پیچیده و چندوجهی تبدیل شده است. ایزد حجاز زاده، کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید می‌کند: «بزرگ‌ترین مشکل ما در سال‌های اخیر، تناقض میان سیاست‌های اجتماعی و واقعیت‌های اقتصادی است. از یک سو تلاش می‌شود نرخ بیمه پایین نگه داشته شود تا فشار کمتری بر مردم وارد شود، اما از سوی دیگر، نرخ ديه که یک مولفه کلیدی در تعیین حق بیمه است، سال به سال افزایش می‌یابد. این تضاد به تدریج، مدل بیمه‌ای کشور را از درون فرسوده کرده است.»



مهري درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

او هشدار می‌دهد که ادامه این روند باعث کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه بیمه و همچنین افت کیفیت خدمات‌رسانی به بیمه‌گذاران خواهد شد. افزایش نرخ ديه تنها صنعت بیمه را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. طبق قانون، خودروسازان موظف‌اند هنگام تحویل هر خودرو، بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر را صادر کنند. با رشد نرخ ديه، حق بیمه نیز بالاتر می‌رود و این هزینه به‌طور مستقیم در قیمت نهایی خودروها منعکس می‌شود. به‌ویژه در مورد خودروهای تجاری، تاکسی‌ها، وانت‌بارها و خودروهای لوکس، این افزایش قابل توجه است.

وی افزود: «در شرایط رکود اقتصادی، کاهش قدرت خرید مردم و افت فروش خودرو، این فشارها می‌تواند تبعات جدی برای خودروسازان داخلی به‌همراه داشته باشد. از سوی دیگر، خریداران نیز با هزینه‌ای مواجه می‌شوند که در واقع ناشی از سیاست‌گذاری قضایی و عدم توازن در ساختار بیمه‌ای کشور است، نه عملکرد فنی یا کیفیت خود خودرو.

این کارشناس در این باره هشدار می‌دهد: «اگر روند کنونی ادامه پیدا کند، دولت ناچار خواهد

شد برای جبران خسارات، منابع بیشتری به صندوق تخصیص دهد یا از بیمه‌گذاران فعلی، پول بیشتری دریافت کند. در هر دو حالت، عدالت بیمه‌ای مخدوش می‌شود.»

حجاززاده در پایان گفت: «یکی از پیامدهای خطرناک این شرایط، کاهش نرخ نفوذ بیمه در کشور است. اکنون حدود ۲.۵ میلیون خودرو بدون بیمه شخص ثالث در خیابان‌ها در حال تردد هستند. اگر نرخ بیمه متناسب با قدرت خرید مردم افزایش نیابد، احتمال رشد این عدد بیشتر می‌شود. این موضوع، نه تنها جان رانندگان و سرنشینان را در معرض خطر قرار می‌دهد، بلکه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی رانیز با کسری منابع روبه‌رو خواهد کرد. افزایش نرخ ديه نباید تنها به‌عنوان یک ابزار قضایی یا انسانی دیده شود. این تغییر، یک متغیر کلیدی اقتصادی است که باید با رویکرد جامع و هماهنگ میان تمامی نهادهای ذی‌ربط تنظیم شود. اگر تصمیم‌گیری‌ها تنها در یک بخش انجام شود، نتیجه آن، اختلال در بخش‌های دیگر خواهد بود. در نهایت، زیان این ناهماهنگی به مردم، یعنی بیمه‌گذاران و مصرف‌کنندگان خواهد رسید.»

زنگ هشدار با هجوم خودروسازان

چینی در دنیا به صدا در آمد

«تحويلات اخير در بازار خودرو دنيا به‌ویژه در ایالات متحده آمریکا، نشانه‌هایی واضح از تغییر توازن قدرت در این صنعت دارد. نتایج یک نظرسنجی تخصصی از مدیران صنعت خودرو در آمریکا، حاکی از آن است که بیش از سه‌چهارم از آن‌ها باور دارند خودروسازان چینی به‌زودی به بازیگران جدی بازار آمریکا بدل خواهند شد. حتی بیش از ۷۰ درصد این مدیران، نسبت به اثرات مالی و اقتصادی این تحول ابراز نگرانی کرده‌اند. این داده‌ها در شرایطی منتشر می‌شود که سیاست‌های حمایتی قابل توجهی برای صنایع خودروسازی آمریکا مانند تعرفه‌های ترامپ هنوز پابرجاست. با این حال به‌نظر می‌رسد موج رقابتی که از شرق

آسیا برخاسته، توانسته سدهای سیاسی و تجاری را پشت سر بگذارد. خودروسازی چین اکنون نه تنها در کمیت، بلکه در کیفیت، فناوری و مزیت قیمتی نیز در حال رسیدن به استانداردهای جهانی است. در سوی دیگر ماجرا، صنعت خودرو کشور ما قرار دارد که هنوز در فضای بسته دهه‌های گذشته نفس می‌کشد. چالش واردات، عقب‌ماندگی تکنولوژیکی و غیبت رقابت واقعی باعث شده تصور غالب این باشد که آینده خودروسازی همچنان در اختیار بازیگران داخلی خواهد ماند. غافل از این که تحولات فناورانه و روندهای بازار جهانی، هیچ‌گاه منتظر توجه به درون‌گرایی و محافظه‌کاری نمی‌مانند. در سال‌هایی که شرکت‌های چینی میلیاردها دلار برای توسعه خودروهای برقی، پلتفرم‌های هوشمند و کاهش هزینه تولید سرمایه‌گذاری کردند، صنعت خودرو کشور در گیر مسائل ابتدایی مانند تیراژ تولید، کیفیت پایین مونتاژ و ناتوانی در تأمین مواد اولیه یا قطعات بود. اکنون در همین بازار داخلی نیز شاهد رشد نفوذ برندهای چینی هستیم؛ از خودروهای اقتصادی گرفته تا مدل‌های نیمه‌لوکس؛ این روند، در صورت ادامه وضعیت فعلی، می‌تواند به سلطه کامل چینی‌ها بدل شود. اما خطر اصلی، نه در سهم بازار، بلکه در حذف تدریجی صنعت خودرو کشور از زنجیره جهانی فناوری است. زمانی که حتی بزرگ‌ترین اقتصاد دنیا نمی‌تواند مانع از پیشرفت چین شود، آیا می‌توان تصور کرد که ایران بدون نوآوری، بدون تعامل بین‌المللی و بدون اصلاحات ساختاری صنعت خودرو، به تنهایی مسیر رقابت را طی کند؟ اکنون وقت آن است که سیاست‌گذاران صنعت خودرو در کشور، با نگاهی بازتر به تحولات جهانی بنگرند. چاره کار، نه در بستن بیشتر درهای واردات، بلکه در بازنگری جدی در ساختار صنعتی، تشویق سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و مشارکت فعال با بازیگران نوآور جهانی است. در غیر این صورت، آن چه به‌عنوان صنعت خودرو و محصول ملی می‌شناسیم، ممکن است در آینده‌ای نه‌چندان دور، تنها در خاطره‌ها باقی بماند.



استارت

Start

امید محمدی

روزنامه‌نگار

XTRIM
BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





بزرگ‌ترین شاسی بلند «لینک اندکو» ۴۰ هزار دلار قیمت خورد



لینک اندکو ۹۰۰ بر پایه پلت‌فرم ماژولار SPA Evo (نسخه بهبود یافته پلت‌فرم ولوو) ساخته شده و از زبان طراحی متمایز این برند بهره می‌برد. نمای جلو خودرو با چراغ‌های LED بار یک و یک صفحه‌نمایش ISD تعاملی با ۱۰ هزار لامپ LED تزئین شده که قابلیت نمایش انیمیشن و پیام‌های سفارشی را دارد. ورودی هوای فعال، دستگیره‌های در جمع‌شونده و ستون‌های مشکی رنگ، ظاهری آیرودینامیک و لوکس به خودرو بخشیده‌اند. در عقب، یک واحد چراغ یکپارچه با ۲۰۴۰۰ لامپ LED در ۸ ردیف، طراحی را تکمیل می‌کند.

لینک اندکو ۹۰۰ شاسی بلند پلاگین-هیبرید پرچم‌دار جیلی، با قدرت خیره‌کننده ۸۷۲ اسب‌بخار، برد الکتریکی ۲۸۰ کیلومتر و قیمت پایه ۲۹ هزار و ۷۸۰ دلار راهی بازار شده است. لینک اندکو که در سال ۲۰۱۶ به‌عنوان برند مشترک بین جیلی و ولوو تأسیس شد، در فوریه ۲۰۲۵ تحت کنترل زیکر (برند متعلق به جیلی) قرار گرفت. این برند مدل‌های متنوعی را به بازار عرضه کرده و حالا با لینک اندکو ۹۰۰، شاسی بلند پلاگین-هیبرید پرچم‌دار خود، وارد رقابت با مدل‌های لوکس مانند آیتو M9، لی آتو L9 و دنزا N9 شده است.

مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنا در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» بررسی کرد؛ خودروهای برقی؛ آینده سبز یا بحران تازه؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با وجود آن که ورود خودروهای برقی به ناوگان حمل‌ونقل کشور، در نگاه نخست، حرکتی نوگرایانه و هم‌راستا با تحولات جهانی در حوزه کاهش آلاینده‌ها و وابستگی به سوخت‌های فسیلی به‌نظر می‌رسد، اما این مسیر بدون توجه به زیرساخت‌های حیاتی و واقعیات فنی و اقتصادی کشور، می‌تواند از یک فرصت فناورانه به بحرانی جدید تبدیل شود. در شرایطی که شبکه برق کشور با ناترازی مزمن مواجه است و خاموشی‌های گسترده به‌بخشی از تجربه زیسته شهروندان در تابستان تبدیل شده، تمرکز صرف بر واردات خودروهای برقی، بدون آماده‌سازی بسترهای لازم، نه تنها مشکلات را حل نمی‌کند، بلکه آن‌ها را به حوزه‌ای تازه منتقل خواهد کرد. نبود مسئولیت‌پذیری نهادی، ضعف هماهنگی میان وزارتخانه‌ها، یارانه پنهان انرژی، فقدان ایستگاه‌های شارژ عمومی و ناتوانی در جلب مشارکت بخش خصوصی، بخشی از چالش‌های مهمی است که مسیر حرکت به‌سوی حمل‌ونقل پاک را با ابهام مواجه کرده است. عادل دهمشقی، مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنا (شارژنت) در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید می‌کند که واردات خودروهای برقی بدون توسعه زیرساخت‌های برق و شارژ، نه تنها راهگشای بحران انرژی نیست، بلکه ممکن است بحران را از حوزه سوخت‌های فسیلی به شبکه برق منتقل کند. او با اشاره به ناترازی مزمن برق، نبود مسئولیت‌پذیری نهادی در توسعه ایستگاه‌های شارژ و یارانه پنهان انرژی، معتقد است اگر سیاست‌گذاری‌ها واقع‌گرایانه نباشد، خودروهای برقی نیز سرنوشتی مشابه پروژه‌های شکست‌خورده گذشته خواهند داشت.

آیا واردات خودروهای برقی در شرایط بحران برق، نشانگر آینده‌نگری است یا یک حرکت شتاب‌زده؟
با وجود آن که حرکت به سوی خودروهای برقی، در ذات خود آینده‌نگرانه به نظر می‌رسد، اما زمانی می‌توان آن را

یک تصمیم استراتژیک دانست که هم‌راستا با ظرفیت‌های ملی و زیرساختی کشور باشد. در حال حاضر، ایران با ناترازی مزمن در تولید و مصرف برق مواجه است؛ به‌ویژه در فصل تابستان که خاموشی‌های گسترده پدید می‌آیند. واردات خودروهای برقی بدون رفع این ناترازی، بیشتر به یک اقدام تبلیغاتی یا ژست نوگرایانه شباهت دارد تا یک تحول زیرساختی پایدار. از نگاه تحلیل‌گران مستقل، تصمیم‌گیری‌های اخیر بیشتر از جنس تصمیمات بخشی و کوتاه‌مدت است. به نظر می‌رسد برخی واردکنندگان یا نهاد‌های خاص به‌دنبال بهره‌برداری سریع از خلأهای نظارتی در این حوزه هستند تا جای خالی بازار را پر کنند. در چنین شرایطی، واردات خودروهای برقی نه تنها منجر به کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی نخواهد شد، بلکه به افزایش فشار بر شبکه برق و انتقال بحران از یک حوزه به حوزه‌ای دیگر منجر می‌شود.



آیا تمرکز بر واردات، بدون توسعه زیرساخت، واگرایی میان صنعت و بسترهای آن نیست؟
قطعاً همین‌طور است. یکی از اصول ابتدایی توسعه پایدار در حوزه حمل‌ونقل، هم‌زمانی رشد سخت‌افزار (خودرو) با نرم‌افزار (زیرساخت‌ها) است. وقتی تمرکز صرفاً روی واردات خودروهای برقی قرار می‌گیرد و شبکه شارژ عمومی، تولید برق پاک، مدیریت مصرف و آموزش فنی عقب می‌ماند، واگرایی میان هدف و ابزار به‌وجود می‌آید. این واگرایی در نهایت خود را به‌شکل بی‌اعتمادی مصرف‌کننده و ناکارآمدی طرح‌ها نشان می‌دهد. همان‌طور که تجربه دوگانه‌سوز کردن خودروها بدون توسعه جایگاه‌های گاز به شکست منتهی شد، در حوزه خودروهای برقی نیز احتمال بروز همین سناریو وجود دارد. مسئولان باید پیش از ورود ناوگان جدید، فکری برای راه‌اندازی ایستگاه‌های شارژ عمومی، تسهیل

چه نهادی باید مسئولیت توسعه زیرساخت شارژ را بر عهده بگیرد؟ آیا مسئول مشخصی داریم؟

در وضعیت فعلی، هیچ نهاد مشخصی مسئولیت توسعه زیرساخت‌های شارژ را بر عهده نگرفته و این مساله تبدیل به یکی از اصلی‌ترین گره‌های سیاستی در توسعه حمل‌ونقل برقی شده است. وزارت نیرو از محدودیت منابع می‌گوید، وزارت صمت به‌مسائل واردات خودرو می‌پردازد و شهرداری‌ها هم بیشتر به زیرساخت شهری توجه دارند تا انرژی. به بیان دیگر، ما با «پراکندگی نهادی» مواجهیم. این وضعیت نه تنها مانع توسعه می‌شود، بلکه در نهایت هزینه‌های هنگفتی را نیز به‌دولت تحمیل می‌کند. زیرا وقتی مسئول مشخصی برای هماهنگی میان تأمین برق، نصب ایستگاه‌های شارژ، تدوین تعرفه‌های ویژه و آموزش نیروهای فنی وجود نداشته باشد، هر بخش به‌تنهایی حرکت می‌کند و از کل هدف بازمی‌ماند. چنین فقدان رهبری متمرکز، سرانجامی جز شکست پروژه‌های ملی ندارد. راه‌حل پیشنهادی، تشکیل یک «ستاد ویژه حمل‌ونقل برقی» است که زیر نظر معاونت علمی ریاست جمهوری یا وزارت نیرو فعالیت کند و از بودجه مشخص، مجوز قانونی و اختیار اجرایی برخوردار باشد. بدون ایجاد این ستاد یا نهاد فرابخشی هماهنگ‌کننده، ورود خودروهای برقی چیزی بیش از یک واردات لوکس نخواهد بود.

چه ریسک‌هایی در این ناهماهنگی میان رشد خودروهای برقی و ضعف زیرساخت وجود دارد؟

مهم‌ترین ریسک، عدم رضایت و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان است. کسی که خودرو برقی می‌خرد، انتظار دارد تجربه‌ای آسان، پاک و مدرن داشته باشد. اما وقتی نه ایستگاه شارژ عمومی کافی وجود دارد، نه برق پایدار و نه خدمات فنی در دسترس است، مصرف‌کننده به‌سرعت از این تجربه ناامید می‌شود. در فضای پرنرگ شبکه‌های اجتماعی، این نارضایتی به‌سرعت همه‌گیر شده و به شکست تجاری این فناوری در بازار منجر خواهد شد. علاوه‌بر مصرف‌کننده، نظام برق‌رسانی کشور هم در معرض ریسک قرار می‌گیرد. خودروهای برقی مصرف‌کننده پنهان انرژی هستند؛ یعنی در ساعات مشخصی، مثل

شب یا عصر، تقاضای برق را به‌طور ناگهانی بالا می‌برند. اگر شبکه برق برای چنین پیک‌هایی آماده نباشد، احتمال خاموشی یا افزایش هزینه‌های انتقال برق وجود دارد که فشار بیشتری بر دولت و مردم تحمیل می‌کند. همچنین ریسک سرمایه‌گذاری ناقص یا ناپایدار نیز مطرح است.

اگر بخش خصوصی یا واردکنندگان به دلیل نبود زیرساخت نتوانند خودروهای خود را به‌فروش برسانند، متضرر می‌شوند. در نتیجه، سرمایه‌گذاری‌ها متوقف می‌شود و پروژه به‌ر کود می‌افتد. اگر دولت قبل از ورود خودروها، چشم‌انداز مشخصی از توسعه زیرساخت ارائه نکند، با بحرانی بزرگ‌تر از آن‌چه در پروژه گازسوز شاهد بودیم روبرو خواهیم شد.

آیا تعرفه پایین برق یارانه‌ای، مشکل تازه‌ای برای شبکه و بودجه کشور ایجاد نمی‌کند؟

بله؛ اتفاقاً این یکی از چالش‌های کمتر دیده‌شده اما بسیار مهم در بحث خودروهای برقی است. در ایران، قیمت برق برای مصرف‌کننده به‌شدت یارانه‌ای است و این باعث شده مصرف برق چندان بهینه نباشد. حالا تصور کنید که هزاران خودرو برقی وارد ناوگان شهری شود و همگی با برق یارانه‌ای شارژ شوند. در چنین شرایطی، نه تنها بار شبکه برق افزایش می‌یابد، بلکه هزینه‌ای پنهان به دولت تحمیل می‌شود.

این معضل نه تنها از منظر اقتصادی بلکه از منظر عدالت اجتماعی نیز قابل نقد است. طبقات بالای جامعه که توان خرید خودروهای برقی را دارند، از یارانه پنهان انرژی بیشتری بهره‌مند می‌شوند؛ در حالی که طبقات متوسط و پایین، هم فشار گرانی را تحمل می‌کنند و هم از یارانه کمتر بهره‌مند می‌شوند.

این وضعیت می‌تواند نارضایتی اجتماعی و بی‌عدالتی در توزیع منابع عمومی را تقویت کند. راه‌حل، طراحی تعرفه‌های پلکانی خاص برای شارژ خودروهای برقی است؛ به‌گونه‌ای که مصرف‌کننده واقعی، هزینه واقعی‌تری برای انرژی پرداخت کند. این سیاست نه تنها به اصلاح الگوی مصرف کمک می‌کند، بلکه منابع لازم برای توسعه زیرساخت‌های شارژ را هم تأمین می‌کند. اگر این مساله حل نشود، خودروهای برقی ممکن است به کابوس جدید شبکه انرژی کشور تبدیل شوند.



«ترا T63، یک سوپر اسپرت سبک وزن از تایلند، با شاسی کربنی و موتور ۲ لیتری توربوشارژر سیویک تایپ R است که تنها ۹۰۰ کیلوگرم وزن دارد. وقتی صحبت از خودروهای اسپرت سبک وزن و متمرکز بر پیست می شود، معمولاً ذهن ها به سمت بریتانیا و برندهایی مانند لو توس یا کاتر هام می رود؛ اما تایلند هم حالا با ترا T63 وارد عرصه خودروهای اسپرت شده است. شرکت ترا S موتور که در سال ۲۰۲۰ تأسیس شد، با معرفی این خودرو در نمایشگاه بین المللی خودرو بانکوک ۲۰۲۵، توجه جهانی را به خود جلب کرد. T63 که ابتدا به صورت کانسپت در اواخر سال ۲۰۲۴ رونمایی شده بود، از فلسفه طراحی خودروهای مسابقه‌ای

بریتانیایی الهام گرفته و ترکیبی از پرفورمنس فوق العاده و طراحی خیره کننده را ارائه می دهد. قلب تپنده T63 یک موتور ۲ لیتری توربوشارژر ۴ سیلندر است که از هوندا سیویک تایپ R گرفته شده و در نسخه پروو تایپ، ۲۵۰ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این نیرو از طریق یک گیربکس ۶ سرعته سکوننشال به چرخ های عقب منتقل می شود. ترا S موتور برنامهریزی کرده که در نسخه تولیدی، قدرت موتور را به ۵۰۰ اسب بخار افزایش دهد. با این مشخصات، T63 می تواند در حدود ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند.



هنر نمایی تایلندی ها در ساخت سوپر اسپرت

تحول مالی سایپا با کاهش معوقات بانکی رقم خورد؛

چابک سازی و نجات سایپا از ماده ۱۴۱

بانوآوری و توسعه سبد محصولات نارنجی پوشان جاده مخصوص، ظرفیت های خالی شرکت های تابعه احیا شد



قطعاً و کاهش هزینه های مالی و سربار، از اقدامات کلیدی این دوره بود. تغییر ترکیب تولید به سمت خودروهای سودآورتر و هدفمند کردن پروژه های توسعه ای، زمینه ساز کاهش زیان انباشته و حرکت سایپا به سمت سودآوری برای سهامداران شده است.

تقویت همکاری های بین المللی و احیای قراردادها تیم مدیریتی جدید با مذاکرات موفق، همکاری با شرکای خارجی مانند چانگان را تداوم بخشید. تأمین مالی برای تولید ۹ هزار دستگاه از محصولات چانگان، احیای قراردادهای در معرض ابطال و اجرای تعهدات پیشین به مشتریان، نه تنها از زیان های حقوقی جلوگیری کرد، بلکه زمینه ساز سودآوری از تولید خودروهای CKD شد. این موفقیت، جایگاه سایپا را در همکاری های بین المللی تقویت کرد.

بانوآوری در سبد محصولات شرکت های تابعه با برنامه ریزی استراتژیک، ظرفیت های خالی شرکت های



«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» بررسی عملکرد ۶ ماهه تیم مدیریتی جدید سایپا به رهبری علی شیخ زاده نشان دهنده عبور موفق از چالش های فوری و طراحی برنامه ای جامع برای آینده تنها خودروساز دولتی کشور است. این تیم با بازگرداندن سایپا به مسیر ارزش آفرینی، کاهش معوقات و زیان های مالی و تقویت تولید، نویدبخش آینده ای روشن برای این برند ملی است. برای درک بهتر دستاوردها، شاخص های کلیدی عملکرد این دوره بررسی می شود.

کاهش چشمگیر تعهدات مالی و بانکی تیم مدیریتی جدید در حالی سکان سایپا را در دست گرفت که این گروه با ۱۴ همت سرفصل مشکوک الوصول بانکی و در مجموع ۲۶ همت تعهدات مالی تا پایان سال مواجه بود. با برنامه ریزی دقیق، ایجاد انضباط مالی و تخصیص هوشمند منابع، این میزان تا پایان سال گذشته به ۵ همت کاهش یافت. این دستاورد بزرگ، نشان دهنده مدیریت کارآمد و تعهد به بهبود سلامت مالی سایپا است

انضباط مالی و حمایت از زنجیره تأمین تشکیل کمیته نقدینگی و اجرای انضباط مالی، امکان تخصیص به موقع منابع به زنجیره تأمین را فراهم کرد. این اقدام نه تنها مطالبات قطعه سازان را کاهش داد، بلکه انگیزه و همراهی آن ها را برای افزایش تولید تقویت کرد. نتیجه این سیاست، کوتاه شدن زمان عرضه محصولات جدید به بازار و رشد تولید بود که به عنوان یکی از دستاوردهای برجسته این دوره شناخته می شود.

مدیریت هزینه ها و حرکت به سوی سودآوری استفاده از ظرفیت های خالی سایپا و شرکت های تابعه برای تولید محصولات با ارزش افزوده بالاتر، کاهش هزینه های خرید خارجی، بهینه سازی خرید مواد و

تابعه سایپا احیا شد و هر یک از این شرکت ها، شامل پارس خودرو، زامیاد، سایپا سیترون و بن رو صاحب یک محصول جدید شدند. این رویکرد، ضمن تنوع بخشی به سبد محصولات، زمینه رشد تولید و توسعه محصول را فراهم کرد و سایپا را برای رقابت قدرتمند در ماه های آتی آماده ساخت.

چابک سازی سازمانی و اصلاح ساختار تیم مدیریتی جدید با شجاعت، تعداد اعضای هیات مدیره شرکت های سهامی خاص را از ۵ نفر به ۳ نفر کاهش داد و از تعداد اعضای موظف هیات مدیره شرکت های تابعه به طور قابل توجهی کم کرد. واگذاری شرکت های غیرمولد، انحلال شرکت های بدون بازده و ختم تصفیه شرکت های منحل شده، از اقدامات جسورانه ای بود که با وجود مقاومت های داخلی و خارجی، فرهنگ چابک سازی را در سایپا نهادینه و از هزینه های غیرضروری جلوگیری کرد.

افزایش سرمایه و رهایی از ماده ۱۴۱ با زیان انباشته تلفیقی ۱۳۴ همتی پیش بینی شده برای سال ۱۴۰۳، سایپا با افزایش سرمایه ۷۲۹ درصدی از محل تجدید ارزیابی دارایی ها، از شمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت خارج شد. این اقدام حیاتی، جان تازه ای به این سرمایه ملی بخشید و امکان بهره مندی از ظرفیت های تأمین مالی برای رشد تولید و کاهش هزینه ها در سال جاری را فراهم کرد. بر این اساس باید عنوان کرد که برنامه های آتی گروه سایپا شامل افزایش تولید محصولات با سودآوری بیشتر، تولید و مونتاژ خودروهای برقی و هوشمند، تنوع بخشی به سبد محصولات ایمن با قیمت مناسب، مدیریت بهای تمام شده، کاهش هزینه های مالی و خرید قطعات از تأمین کنندگان داخلی و خارجی، ادامه اجرای فرهنگ چابک سازی، اجرای پروژه های توسعه محصول و توسعه زیرساخت های تولید، افزایش نرخ عبور مستقیم محصولات، رشد تولید در سال آینده، عرضه محصولات جدید، افزایش صادرات خودرو و قطعات و بازآرایی مناسب در این حوزه، افزایش رضایت مشتریان با ارتقای کیفیت محصولات، اصلاح ساختار مالی و تأمین و تخصیص منابع به ذی نفعان است.

نگاه

View



مهدی خضری

معاون سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

سه نرخی شدن سوخت کامیون ها

درباره آخرین تصمیمات و اعتراضات افزایش حق بیمه رانندگان کامیون و تدابیر اندیشیده شده، با توجه به این که سال های گذشته این موضوع توسط دولت پیگیری می شد و امتیازهایی نیز به رانندگان تعلق می گرفت، امسال با توجه به افزایش ۴۵ درصدی حق بیمه، از ابتدای سال، با اعتراضاتی از طرف صنف رانندگان مواجه بودیم و بعد از آن متأسفانه بر اساس ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم، شاهد افزایش مجدد در حق بیمه رانندگان بودیم که مورد اعتراض رانندگان قرار گرفت.

بر این اساس جلساتی با مسئولان سازمان تأمین اجتماعی کشور برگزار شد و این موضوع توسط وزیر راه و شهرسازی و وزارت کشور پیگیری شد که امیدواریم در آینده نزدیک با طرح این موضوع در هیات دولت بتوانیم تخفیفی برای رانندگان با توجه به افزایشی که در برنامه هفتم صورت گرفته، در نظر بگیریم.

همچنین با توجه به این که تعدادی از رانندگان مشمول تخفیف بیمه رانندگان نشده بودند، قرار شد این تعداد در دستور کار سازمان تأمین اجتماعی قرار گیرند و با برنامه ای که قرار است به هیات دولت برود و در سازمان برنامه و بودجه مطرح شود، مشمول تخفیف سازمان تأمین اجتماعی قرار گیرند.

نکته ای که مطرح شده مبنی بر سه نرخی شدن بحث سوخت خودروهای رانندگان است که در جلسهای که به تازگی در حوزه وزارت کشور، وزارت راه و همچنین وزارت نفت برگزار شد، قرار بر این شد هر تصمیمی در این رابطه، حتماً با برگزاری جلسات تخصصی با نمایندگان آن ها که انجمن های صنفی و کانون های سراسری رانندگان است، اتخاذ شود و در صورتی که به نتیجه مثبت برسیم، بحث سه نرخی شدن سوخت خودرو در این بخش عملیاتی شود و امیدواریم با برنامه ریزی خوبی که وزارت نفت در این زمینه انجام می دهد، شاهد این باشیم که سهمیه مناسبی در اختیار رانندگان قرار بگیرد که شاهد کسری سوخت در حوزه حمل و نقل نباشیم.

با جلساتی که با مجموعه نیروی انتظامی کشور برگزار شد و همچنین با تأییداتی که فرمانده نیروی انتظامی کشور بر بحث امنیت جاده ها داشتند، قول قطعی در این زمینه دادند که ما شاهد وضعیت ایمن و امنیت کامل در سطح جاده های کشور باشیم و امیدواریم که اتفاق خاصی نیفتد؛ اما اگر اتفاقی برای رانندگان رخ دهد، سازمان حمل و نقل جاده ای کشور در صورتی که نیروی انتظامی آن واقعه را تأیید کند، هزینه ای را که به راننده تحمیل شده است، پرداخت می کند.

پیگیری يك موضوع

Follow up



زهره سعیدی مبارک

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس

بورس کالا خودرو را با قیمتی منطقی به دست مصرف کننده می رساند

«با توجه به وضعیتی که امروز صنعت خودرو با آن روبه رو است، دوباره عرضه خودرو در بورس کالا مطرح شده و مجلس و به خصوص کمیسیون صنایع نیز از این موضوع حمایت می کند و موافق پیگیری آن است. حال در این رابطه زهره سعیدی مبارک، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس به بیان نقطه نظر ات این کمیسیون پیران عرضه خودرو در بورس کالا پرداخته است.

مزایای عرضه خودرو در بورس کالا چیست؟

عرضه خودرو در بورس کالا محاسن بسیاری چون حذف دلال ها را به دنبال دارد و باعث می شود خودرو در فضایی کاملاً شفاف و با قیمت منطقی به دست مصرف کننده برسد. از سویی خودروها باید با تیراژ بالا در بورس کالا عرضه شوند. به بیان دیگر، اگر تیراژ عرضه و عمق بازار خودرو در بورس کالا زیاد باشد، تقاضا کنترل و قیمت متعادل می شود.

تجربه گذشته عرضه خودرو در بورس کالا را چگونه ارزیابی می کنید؟

در سال ۱۴۰۰ شاهد عرضه خودرو در بورس کالا بودیم؛ اما پس از مدتی برخی دستگاه ها مانع این کار شدند. مسأله مهم در این خصوص انحصاری بودن بازار خودرو و قیمت گذاری آن در شورای رقابت است. سایه سنگین قیمت گذاری دستوری بر بازار و صنعت خودرو حاکم است. به نظر می رسد عرضه خودرو در بورس کالا ضمن حذف دلال ها از این بازار، مشکل قیمت گذاری دستوری را رفع و باعث می شود خودرو با قیمت منطقی به دست مصرف کنندگان برسد.

موضع مجلس در این باره چیست؟

اکثریت مجلس به شدت با قیمت گذاری دستوری برای خودرو مخالف هستند. حق واسطه گری در همه جای دنیا یک رقم مشخص است و این گونه نیست که واسطه ها و دلالان هر قیمتی را روی خودرو بگذارند و به مصرف کننده بفروشند. مجلس طرح های خوبی برای این عرضه خودرو در بورس کالا، به ویژه برای عرضه خودروهای وارداتی که با تیراژ بالا وارد کشور می شوند، تدوین و تصویب کرده؛ زیرا معتقدیم برای اصلاح وضع کنونی باید روند عرضه و تقاضا در بازار خودرو تنظیم شود و عرضه به اندازه کافی وجود داشته باشد تا شاهد التهابات موجود در بازار خودرو نباشیم. اساس برنامه های اعضای کمیسیون صنایع مجلس بر این است که آن دسته از شرکت های خودروساز که تیراژشان شرایط پاسخ گویی به تقاضا و نیاز بازار را از نظر تولید و کیفیت بالا دارد، باید بتوانند قیمت محصولاتشان را خودشان تعیین کنند.

زاپاس

Spare Tire

هشدار نسبت به تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو



دو مولفه هم زمان افزایش نرخ ارز و افزایش نرخ تعرفه مواجه ایم که می تواند منجر به رشد حداقل ۱۰ تا ۱۲۰ درصدی قیمت خودروهای وارداتی شود. «ملکان ادامه داد: «باید از مسائل مطرحه پیرامون یکسان انگاری خودروهای برقی، هیبریدی و بنزینی در مصوبه ۱۰۰ درصدی انتقاد کرد. در این مصوبه به اشتباه از سر غفلت، قانون هوای پاک نادیده گرفته شده و همه خودروها در یک طبقه بندی قرار گرفته اند. این تصمیم برخلاف منافع طبقه

گروه ها تمایل دارند انحصار در برخی بخش های بازار خودرو را حفظ کنند. این رفتار نه به نفع مصرف کننده نهایی است، نه به نفع رقابت پذیری صنعت خودرو.» ملکان گفت: «بسیاری از شرکت های وارد کننده خودرو، در عین حال تولید کننده نیز هستند و اصلاح منطقی تعرفه ها می تواند فضای رقابتی سالم میان واردات و تولید را فراهم کند. اگر به درستی خصوصی سازی انجام شود و خودروسازان با هم رقابت کنند، شاهد افزایش کیفیت و کاهش قیمت خواهیم بود. اما شرط آن، مقابله با انحصار و پیاده سازی یک منطق تعرفه ای عقلایی است.»

متوسط، برخلاف حمایت از خودروهای پاک و برخلاف منطق اقتصادی است.» وی افزود: «خودروهای برقی، هیبریدی یا کم مصرف که معمولاً کوچک تر و ارزان تر هستند، باید مشمول تعرفه های متفاوت از خودروهای پر مصرف باشند و اگر دولت به دنبال تنظیم بازار و تحقق عدالت باشد، باید نظام تعرفه ای پلکانی را اعمال کند؛ در این صورت هم درآمدهایش حفظ می شود، هم فشار قیمتی از روی طبقات متوسط برداشته خواهد شد. برخی



نسخه خاص از فراری «۲۹۶»



فراری 296GTB یکی از سریع‌ترین سوپراسپرت‌های دنیاست و حالا با نسخه اسپشاله، قوی‌تر و سریع‌تر خواهد بود. هیچ‌کس پس از رانندگی با فراری ۲۹۶ GTB هیبریدی با ۸۱۹ اسب‌بخار نمی‌گوید: «این ماشین به وزن کمتر و قدرت بیشتر نیاز دارد». هیچ‌کس به‌جز، مهندسان فراری. فراری ۲۹۶ اسپشاله جدید ۶۰ کیلوگرم سبک‌تر شده و قدرت آن به ۸۶۸ اسب‌بخار افزایش یافته است. این اعداد برای یک فراری مدرن که از قبل بسیار قدرتمند بود، زیاد نیستند؛ اما نسخه ویژه (اسپشاله) به معنی کیفیت رانندگی بهتر و

ارزش کلکسیونی بالاتر است. نیروی عمود بر سطح خودرو (داون فورس) در سرعت ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت ۲۰ درصد افزایش یافته، ارتقاع کمتر شده و مانورهای سریع‌تر در پیچ‌ها فراهم است. ترمز و فرمان هم با دقت بیشتری عمل می‌کند و تیتانیوم بیشتری نسبت به یک ایرباس A380 دارد. همچنین به‌صورت کانورتیبل (روپاز) هم عرضه می‌شود. البته کانورتیبل که ۵۰ کیلوگرم سنگین‌تر از مدل کوپه خواهد بود. فراری ۲۹۶ اسپشاله کوپه برای طرفداران واقعی آن خواهد بود.

ویژه‌ها

مزایده خودروهای ایرانی در حراجی سازمان اموال تملیکی



مدیرکل بازاریابی و فروش اموال منقول سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی گفت: «در مزایده ۲۹۰ مورد اموال منقول در مجموع بیش از ۱۰ هزار میلیارد ریال کالا عرضه شده است.» اردشیر رستمی افزود: «در این مزایده انواع کالاهای قبیل ماشین‌آلات راهسازی، خودرو سواری ایرانی و خارجی، لوازم‌پدکی وسایل نقلیه و... عرضه شده است.» رستمی خاطرنشان کرد: «آخرین مهلت بازدید و ارائه پیشنهاد ساعت ۲۴ روز سه‌شنبه ۶ خردادماه خواهد بود.»

دیگه چه خبر؟

دو تصمیم مهم وزارت صمت برای تسریع در تخصیص ارز واحدهای تولیدی



گلناز نصرالهی، مشاور وزیر صنعت، معدن و تجارت و عضو کمیته ارزی با اشاره به تعریف چارچوب مشخصی برای استفاده از تفویض اختیار توسط این وزارتخانه به‌منظور تسریع در تأیید ثبت سفارش واحدهای تولیدی و ارسال آن‌ها به بانک مرکزی برای تخصیص ارز افزود: «در راستای شفافیت همچنان همه فرآیندهای این امر باید در سامانه جامع تجارت و به‌صورت ماشینی و با کنترل‌های لازم صورت پذیرد.»

توئیتر!

اعتراض مدیر نظارت سازمان بورس نسبت به وضعیت واگذاری خودروسازان



قادر معصومی، مدیر نظارت بر بورس‌های سازمان بورس در واکنش به اظهارات متناقض مسئولان دولت و مجلس در خصوص صنعت خودرو در شبکه ایکس نوشت: «در چند سال اخیر اظهار نظرهای گوناگون مسئولین عالی‌رتبه دولت و مجلس در خصوص صنعت خودرو، واگذاری سهام خودروسازان، قیمت فروش محصولات و نحوه عرضه به اندازهای بوده که نمی‌توان نتیجه مشخصی از آن گرفت.»

هماهنگی نهایی با مراجع ذیصلاح در راه است؛

ابهام‌زدایی از واگذاری «ایران خودرو» و «سایپا»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

دیروز صبح دو شرکت ایران خودرو و سایپا بسیار پر خبر بودند. در ابتدا خبری منتشر شد مبنی بر این که بر اساس ابلاغیه‌ای محرمانه از سوی شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، هرگونه واگذاری یا جابه‌جایی در ترکیب سهام دو خودروساز بزرگ کشور، ایران خودرو و سایپا تا اطلاع ثانوی متوقف شده است.

بعد از آن نیز مدیران عامل این دو مجموعه، در نامه‌هایی به سازمان بورس، اعلام کرده‌اند که بر اساس دستور مقام‌های عالی کشور، تصمیم‌گیری درباره تغییرات مالکیتی این شرکت‌ها به تعویق افتاده تا فرآیند بررسی نهایی طرح سهامداری صنعت خودرو به سرانجام برسد.

در همین راستا علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به لزوم شفاف‌سازی برای سهامداران، تأکید کرده که این شرکت همچنان پیگیر تعیین تکلیف سهام چرخه‌ای در ساختار مالکیتی خود است.

او همچنین خاطرنشان کرده در صورت صدور دستور رسمی از سوی مراجع ذیصلاح، اطلاعات لازم بلافاصله از طریق سامانه کدال منتشر خواهد شد. از سوی دیگر عادل پیرمحمدی، مدیرعامل ایران خودرو نیز در نامه‌ای مشابه اعلام کرده که بر اساس دستور دریافتی از



دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی، هرگونه واگذاری سهام این شرکت منوط به نهایی شدن طرح جامع ساماندهی صنعت خودرو خواهد بود. بدین ترتیب، تا زمان ابلاغ تصمیمات نهایی از سوی مراجع ذی‌ربط، فرآیند انتقال یا واگذاری سهام این دو شرکت متوقف شده و هرگونه اقدام در این زمینه به تعویق خواهد افتاد. در ادامه اما سازمان خصوصی‌سازی در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: «پیرو ابهامات مطرح‌شده در خصوص واگذاری سهام دو شرکت ایران خودرو و سایپا به اطلاع عموم فعالان بازار سرمایه می‌رساند سازمان خصوصی‌سازی در اجرای وظایف و مأموریت‌های قانونی خود با حمایت دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، همچنان خود را مکلف به واگذاری سهام دولت در دو شرکت ایران خودرو و سایپا می‌داند.»

در این اطلاعیه آمده است: «بر همین اساس با توجه به تکالیف مقرر در قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، مصوبات هیات واگذاری و همچنین قانون برنامه هفتم پیشرفت، به‌زودی برنامه واگذاری و خروج کامل دولت از دو شرکت مذکور پس از هماهنگی با مراجع ذیصلاح قانونی به‌ویژه شورای عالی هماهنگی



اقتصادی سران قوا اعلام خواهد شد. بدیهی است اجرای بند (ب) ماده (۵) قانون برنامه هفتم پیشرفت نیز در موعد مقرر و توسط مراجع ذی‌ربط صورت خواهد گرفت.»

بعد از آن نیز روابط عمومی دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا در خصوص واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا اطلاعیه‌ای را به این شرح صادر کرد: «به اطلاع عموم می‌رساند، پیرو اخبار منتشرشده در خصوص توقف واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی، بیانه مورخ ۴ خرداد ۱۴۰۴ سازمان خصوصی‌سازی در این خصوص، مورد تأیید دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا می‌باشد.»

این بیانه خاطرنشان کرد: «در مدت اخیر در جلسات مشترک، ابهامات موجود در اجرای قانون برنامه هفتم توسعه و واگذاری سهام مرتفع شده و شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا در جهت تحکیم قراردادهای تقویت امنیت اقتصادی سهامداران، از تصمیمات دولت و سازمان خصوصی‌سازی حمایت می‌کند.»

در نهایت به‌نظر می‌رسد واگذاری سهام مدیریتی خودروسازان در دستور کار است؛ اما این مساله ممکن است زمان‌بر شود.

اینفوگرافیک

Infography

کاهش سودآوری شرکت «تولید محور خودرو» در سال ۱۴۰۳

سود به ازای هر سهم

۲۰۲۲
ریال

۹۰ مکه
شرکت تولید محور خودرو



میزان کاهش

۲۴٪

میزان سود خالص

۱۲۸
میلیارد تومان

شرکت «تولید محور خودرو» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۳ سود خالصی معادل ۱۲۸ میلیارد تومان محقق کرد.

چرا؟

انتقال مسئولیت بدون اختیار

قرار بود با خصوصی‌سازی، مسیر تحول در صنعت خودرو در پیش گرفته شود؛ اما اکنون این صنعت درگیر با تضاد بین مالکیت خصوصی و کنترل دولتی شده است. درحالی که بدون اصلاح نظام قیمت‌گذاری، تفویض اختیارات واقعی به مدیریت بخش خصوصی و تعیین سیاست‌های شفاف و پایتای، خصوصی‌سازی چیزی جز انتقال مسئولیت بدون اختیار نخواهد بود.

برای چه؟

بزرگ‌ترین مانع ورود سرمایه‌گذاران جدید به صنعت خودرو

بسیاری از تحلیلگران اقتصادی بزرگ‌ترین مانع ورود سرمایه‌گذاران جدید به صنعت خودرو را نبود اعتماد به ثبات و سیاست‌های اقتصادی می‌دانند و معتقدند وقتی دولت حاضر نیست تعیین قیمت را به بازار بسپارد، بخش خصوصی نیز انگیزه‌ای برای افزایش تولید یا ارتقای کیفیت نخواهد داشت.

چند تلخ؟

خصوصی‌سازی خودروسازان چه زمانی اثرگذار است؟

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند خصوصی‌سازی واقعی در صنعت خودرو زمانی معنا دارد که شرکت‌های خودروساز در چارچوب نظام بازار و بر اساس منطق سود و زیان اداره شود. وقتی قیمت خودرو توسط نهادهای خارج از شرکت‌ها تعیین می‌شود، مالکیت بخش خصوصی چگونه می‌تواند برنامه‌ای برای توسعه یا سرمایه‌گذاری داشته باشد؟

زنده پیک

First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

آشفته‌بازار خودرو: از نبود نظارت موثر تا قیمت‌گذاری انحصاری.

حاضر جواب: ولی این‌ها که برشمردید شاید در ظاهر اشفته‌گی به نظر برسند، ولی در باطن نیازمند نظم بسیاری برای پایداری است!

بخش خصوصی تولید با «قیمت دولتی» را پذیرفته است؟

حاضر جواب: خب در این صورت همان بخش دولتی در حال تولید با قیمت دولتی بود دیگر؟ چرا این همه دردرس برای واگذاری به بخش خصوصی کشیده شد؟!

واکنش بازار خودرو به دور پنجم مذاکرات چیست؟ حاضر جواب: به امید آن که این تیتتر تا دور پنجاهم مذاکرات مرتب هر هفته تکرار نشود!

ادامه افت و خیز شدید قیمت‌ها در بازار خودرو... حاضر جواب: پاسخ این تحلیل را خانم پروین اعتصامی سال‌ها قبل داده و سروده است: «... گفت: جرم راه رفتن نیست، ره هموار نیست!»

۸۰ درصد وسایل نقلیه در ایران بیش از ۱۰ سال عمر دارند.

حاضر جواب: بیش‌تر آن ۲۰ درصد بقیه هم بیش از ۱۰ سال عمر دارند، ولی بزمن به تخته خوب مانده‌اند.

سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی گفت: «اگر در قراردادهای فروش خودرو قید شده است که قیمت قطعی است، خودروساز اجازه ندارد به پنهان‌های مختلف از مشتری، وجه اضافه دریافت کند و هر نوع افزایش قیمت بعدی گران‌فروشی محسوب می‌شود.»

حاضر جواب: که خب البته اثباتش در مراجع ذیصلاح، یک‌جفت کش آهنی می‌خواهد و یک اعصاب فولادی!

عرضه ویژه ۳۰۰ وانت «آریسان ۲» در بورس کالا. حاضر جواب: خلاصه که گویا فعلاً بار عرضه خودرو در بورس افتاده روی قسمت بار خودروهای باری سبک و سنگین!

یک کارشناس بازار سرمایه با بیان این که سهام گروه خودرو تحت تأثیر جو روانی مذاکرات قرار دارد، اظهار داشت: «در صورت توافق میان ایران و آمریکا شاهد به‌روزرسانی خطوط تولید قطعات و خودرو و همچنین ارتقای کیفیت خودروهای داخلی و اثر مستقیم آن بر نماد گروه خودرو خواهیم بود.»

حاضر جواب: البته مساله اصلی این جاست که احتمال این شاهد بودن یا نبودن، فعلاً ۵۰-۵۰ است!

صنعت خودرو یزد نیازمند حمایت است.

حاضر جواب: صنعت خودرو و بقیه شهرهای کشور چی؟

۱۲ سال بن‌بست در خودروسازی؛ طی ۱۲ سال گذشته، بازار خودرو به‌جای پیروی از مکانیزم‌های بازار رقابتی و سازوکارهای عرضه و تقاضا، همواره تابع سیاست‌گذاری دستوری بوده است.

حاضر جواب: اگر قرار بود فیلمی در مورد صنعت خودرو کشور ساخته شود، بهترین عنوان برایش همین ۱۲ سال در بن‌بست است.



آمریکای جنوبی فروش داشت. بدنه اومودا ۳ از کشتی‌های فضایی الهام گرفته و مملو از خطوط زاویه‌دار و تیز است. به‌نظر می‌رسد لامبورگینی اوروِس نیز یکی از منابع الهام برای طراحی پر خاشگر آنه C3 بوده باشد. در جلو، این کراس‌اوور جدید از چراغ‌های روزنه‌باریک که در بالای چراغ‌های اصلی قرار گرفته‌اند، بهره می‌برد. چراغ‌های اصلی به یک پنل مشکی بزرگ در مرکز متصل هستند که در پایین آن یک ورودی هوا با تیغه‌های عمودی تعبیه شده است. در عقب، چراغ‌های L-شکل توسط یک نوار نوری روی در صندوق به هم متصل شده‌اند که هر دو از طرحی شبیه صاعقه بهره می‌برند. از دیگر ویژگی‌های جانبی خودرو می‌توان به حاشیه‌های زاویه‌دار چرخ‌ها، دست‌گیرهای مخفی و رنگ سیاه ستون C اشاره کرد.

چری از کراس‌اوور جدید خود، اومودا ۳ رونمایی کرد که قرار است با نام چری C3 جایگزین X33 شود. این مدل ابعادی کوچک‌تر از اومودا ۵ (فونیکس FX) و اومودا ۷ (لوکاتو) دارد. چری C3 با هدف جذب جوانان طراحی شده و بسیار متفاوت از دیگر تولیدات شرکت سازنده است. روی زی، مدیر برند اومودا اعلام کرد که تیم طراحی این خودرو میانگین سنی ۲۸ سال دارند. چری تیگو ۳ که ما در ایران به نام X33 می‌شناسیم، یکی از پرفروش‌ترین کراس‌اوورها در تاریخ خودروسازی چین است که بین ۲۰۰۵ تا ۲۰۲۳ به مدت ۱۸ سال بدون تغییر نسل تولید شد. این محصول، البته بارها تغییر چهره داد؛ اما همراه موتور ۲ لیتر تنفس طبیعی و گیربکس CVT در کشورهای مختلف آسیا و



جایگزینی برای «ایکس ۳۳» بازار ایران

نسخه مخصوص شب از چری «اکسید TXL»



اکسید TXL به‌عنوان نخستین محصول از برند لوکس زیرمجموعه چری، از سال ۲۰۱۹ تاکنون در بازار حضور دارد. در آخرین به‌روزرسانی این خودرو که در سال ۲۰۲۳ اتفاق افتاد، طراحی کابین آن به اکسید RX شباهت یافت. اکنون یک نسخه ویژه از این خودرو با لقب نایت ادیشن معرفی شده است. در این مدل ویژه با روکش مشکی برای ریل سقفی و تمامی جزئیات کروم، کالیپرهای قرمز رنگ و باله بزرگ در بالای شیشه عقب، روبه‌رو هستیم. حتی لوگوهای اکسید TXL نایت ادیشن هم با مشکی تزیین شده است تا چهره‌های خشن و مرموز از این خودرو را شاهد باشیم. تریم فضای داخلی اکسید TXL نایت ادیشن با ترکیبی از

چرم ناپا به رنگ قرمز و جیر مشکی، روکش شده است. از مهم‌ترین تجهیزات رفاهی این خودرو می‌توان به سقف پانوراما، دو نمایشگر دیجیتال یکپارچه، گرمکن فرمان، گرمکن و سردکن صندلی‌های جلو، تهویه مطبوع دو منطقه‌ای، شارژر بی‌سیم، دوربین ۳۶۰، کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار و دستیار حفظ حرکت بین خطوط اشاره کرد. اکسید TXL نایت ادیشن به پیشران ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژر مجهز شده است که ۲۶۱ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به محور جلو یا هر دو محور انتقال می‌دهد.

ایکس پنگ «پی ۷» وارد نسل دوم شد



ایکس پنگ P7 در سال ۲۰۱۹ معرفی شد. به‌روزرسانی سال ۲۰۲۳، حرف آرا به کنار نام این سدان برقی اضافه کرد. اما وقتی آمار فروش سالانه ۶۰ هزار دستگاه در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ به ۱۶ هزار و ۸۰۰ دستگاه در سال ۲۰۲۴ و فقط یک هزار دستگاه در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۵ کاهش یافت، رنگ خطر برای ایکس پنگ P7 به‌صدا درآمد. اکنون نسل دوم ایکس پنگ P7 با طراحی چشمگیر بدنه، به میدان آمده است. این خودرو فست‌بک با چراغ‌های مخفی شده در پنل یکپارچه، جزئیات LED در نمای جلو و عقب، رینگ‌های بزرگ، دستگیره‌های مخفی‌شونده و سقف شیشه‌ای، طرحی مدرن و به‌قول سازنده، شبیه به خودروهای

کانسپت را به‌نمایش گذاشته است. در نسل قبل درهای جلو رو به بالا باز می‌شد؛ اما معلوم نیست که این ویژگی در نسل دوم ایکس پنگ P7 هم موجود باشد. ابعاد بدنه نسل اول ایکس پنگ P7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸، ۱،۸، ۱،۴ و ۲،۹ متر اعلام شده است. فعلا هیچ تصویری از فضای کابین ایکس پنگ P7 در اختیار نداریم. بنابر اعلام رسانه‌های چینی، ایکس پنگ P7 براساس ساختار ۸۰۰ ولتی شکل گرفته است. به جز این مورد، هیچ کدام از مشخصات فنی و حتی ابعاد بدنه ایکس پنگ P7 هم توسط سازنده اعلام نشده است.

«تسلا» در اروپا هم مقابل چینی‌ها تسلیم شده است!

شرایط جدید «بی‌وای‌دی» در بازار اروپا



فروش این برند چینی در ماه آوریل ۱۶۹ درصد افزایش یافت؛ در حالی که فروش تسلا ۴۹ درصد کاهش یافت. ۱۴ سال پس از آن که ایلان ماسک، شرکت بی‌وای‌دی و شانس آن‌ها را برای غلبه بر تسلا مورد تمسخر قرار داد، این برند چینی به راحتی از رقیب آمریکایی خود در جنگ فروش خودروهای برقی در اروپا پیشی گرفته است. در نگاه اول، اعداد نزدیک به‌نظر می‌رسند؛ طبق آمار موسسه Jato بی‌وای‌دی در ماه آوریل ۷ هزار و ۲۳۱ دستگاه خودرو در اروپا فروخته است؛ در حالی که تسلا ۷ هزار و ۱۶۵ دستگاه فروخته است. ممکن است فکر کنید که تفاوت چندانی وجود ندارد. اما وقتی به جبهی که این ارقام فروش در آن حرکت می‌کنند توجه کنید، اوضاع برای تسلا ناامیدکننده به‌نظر می‌رسد.

رشد بیشتر از ۱۰۰ درصد برای برند چینی فروش بی‌وای‌دی در مقایسه با آوریل ۲۰۲۴، با رشد انفجاری ۱۶۹ درصدی به ۷ هزار و ۲۳۱ دستگاه رسید که نشان می‌دهد هنوز پتانسیل زیادی برای رشد در این بخش وجود دارد. این شرکت این هفته خودرو دلفین Surf را با قیمت زیر ۲۳ هزار یورو (معادل ۲۶ هزار دلار) در اروپا عرضه کرد؛ خودرویی که مطمئناً در میزان فروش بی‌وای‌دی تأثیر بسزایی خواهد داشت؛ زیرا تقریباً این محصول بی‌وای‌دی از تمام رقبای غربی خود ارزان‌تر است. این درحالی است که مسیر حرکت تسلا بسیار نگران‌کننده است. فروش این کمپانی در اروپا در ماه گذشته ۴۹ درصد سقوط کرد و این درحالی بود که تسلا مدل ۲ فیس لیفت‌شده را در اوایل سال معرفی کرده بود. در نهایت آن‌چه بر اساس آمار خام این ماه، یک رقابت تنگاتنگ بین بی‌وای‌دی و تسلا به‌نظر می‌رسد، می‌تواند تا پایان سال به یک رقابت کاملاً یک‌طرفه از سوی بی‌وای‌دی تبدیل شود. ماسک می‌گوید تنها مرگ او را از سمت مدیرعاملی بر کنار می‌کند؛ اما باید پرسید که آیا سقوط ارزش تسلا سرمایه‌گذاران را مجاب خواهد کرد

که همچنان از ماسک حمایت کنند یا خیر؟

بازار اروپا سبزتر خواهد شد

بدشأنی فروش تسلا درحالی رخ داده که بی‌وای‌دی در حال پیشرفت است. علاوه بر آن کل سگمنت خودروهای برقی رو به رشد است. کل فروش خودروها، صرف‌نظر از نوع سوخت، تنها ۰،۱ درصد افزایش یافت و به یک‌میلیون و ۷۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید؛ اما فروش خودروهای برقی باتری‌دار ۲۸ درصد افزایش یافت و به ۱۸۴ هزار



بر این اساس فروش آن‌ها با ۱۲۱ درصد افزایش به ۵۳ هزار و ۳۰۰ دستگاه رسید و سهم برندهای چینی از بازار خرید و فروش را به بیش از دو برابر (۴۹ درصد) رساند. در نهایت اگر چه برندهای چینی برنده این رقابت بودند، برندهای غربی فعال در چین همچون ولوو، پولستار و ام‌جی با کاهش ۱۵ درصدی فروش مواجه شدند. با این حال فعالیت خودروسازان برقی تاکنون برای مدعیان پرفروش‌ترین خودروهای مشکلی ایجاد نکرده است (که البته در میان آن‌ها مدل برقی به چشم نمی‌خورد).

۳۰۰ دستگاه رسید و سهم خود را از بازار خودرو از ۱۳ به ۱۷ درصد افزایش داد. در عین حال خودروهای پلاگین-هیبریدی عملکرد بهتری داشتند. فروش این مدل خودروها در بازه زمانی یادشده با ۳۱ درصد افزایش به ۹۷ هزار و ۷۰۰ دستگاه رسید و سهم آن‌ها از ۷ به ۹ درصد افزایش یافت. طبیعتاً موفقیت بی‌وای‌دی در این مسیر به دستاوردهای بزرگ برندهای چینی در جدول کلی کمک قابل توجهی می‌کند.

چانگان «کیوان» یک قدم به معرفی نزدیک‌تر شد

A06E یک لیفت‌بک برقی ۴،۸ متری با فاصله محوری ۲،۹ متر براساس پلت‌فرم SDA با ساختار الکتریکی ۸۰۰ ولتی است. دانسته‌های فنی ما از این خودرو در همین جابه پایان می‌رسد. زبان طراحی بدنه کیوان A06/A06E از محصول دیگر این برند یعنی Q07 پیروی می‌کند. این فرم جدید تحت نظارت طراحی به نام Klaus Zyciora شکل گرفته است که سابقه همکاری با فولکس‌واگن را در کارنامه دارد. از مهم‌ترین ویژگی‌های این طرح می‌توان به نوار سرتاسری چراغ‌های جلو و عقب اشاره کرد که البته در چانگان کیوان A06/A06E با فرم خمیده سقف و دیلایت مجزا همراه می‌شود. همچون مدل کراس‌اوور، چانگان کیوان A06/A06E نیز به لیدار مجهز شده است. فعلاً هیچ تصویری از فضای کابین کیوان A06/A06E در اختیار نداریم.

زیرمجموعه سازنده خودروهای هیبرید و برقی چانگان یعنی کیوان که در خارج از چین با نام نیوو شناخته می‌شود، قصد دارد از یک سدان جدید رونمایی کند. این خودرو که قبلاً با نام موقت C390 شناخته می‌شد، دومین محصول کیوان پس از کراس‌اوور Q07 است که برند چینی از آن‌ها با عنوان «عصر جدید» یاد می‌کند. بنابر تصاویر جدیدی که رسانه‌های چین منتشر کرده‌اند، دو نام A06E و A06E بر پلاک این خودرو دیده می‌شود. بد نیست بدانید که نام A06 در سال ۲۰۲۳ برای تیپ هیبرید چانگان یونی-وی استفاده شد که بعداً به پسوند iDD جایگزین شد. چانگان کیوان A06/A06E در آینده نزدیک رونمایی خواهد شد. انتظار داریم فروش این خودرو در چین هم تا قبل از پایان سال ۲۰۲۵ آغاز شود. بنابر اعلام منابع چینی، کیوان A06/



خبر News

بیراهه‌نوردی لوکس با جتور «ژانگ هنگ»

شرکت چری در سال ۲۰۱۸ یک برند جدید به نام جتور را تأسیس کرد. هدف اولیه جتور، عرضه مدل‌های اقتصادی بود، اما عرضه مدل‌های شاسی‌بلند، فروش این برند در بازار چین را به ۲ برابر افزایش داد. اکنون برند جتور ژانگ هنگ «Jetour Zongheng» با هدف عرضه شاسی‌بلند و پیکاپ‌های لوکس در چین، تأسیس شده است. نخستین محصول جتور ژانگ هنگ یعنی G700 به مخاطبان معرفی شده است. این مدل سال گذشته به‌عنوان کانسپت جتور T5 به‌نمایش درآمد. جتور ژانگ هنگ G700 یک خودرو شاسی مستقل ۵،۱ متری است که به‌واسطه خطوط مستقیم بدنه و زاپاس روی در صندوق، به نسل جدید تویوتا پرادو شباهت دارد. به‌لطف



تعلیق بادی، فاصله کف جتور ژانگ هنگ G700 تا سطح زمین در بازه ۱۵۰ تا ۳۵۰ میلی‌متر تغییر می‌کند. کابین جتور ژانگ هنگ G700 با سه ردیف صندلی به صورت ۲+۲+۲ چیدمان شده است. از دیگر ویژگی‌های این بخش می‌توان به فرمان بیضی، صفحه نشان‌دهنده سرتاسری، نمایشگر لمسی معلق، شارژر بی‌سیم و اهرم دنده روی ستون فرمان اشاره کرد. نمونه نمایشی جتور ژانگ هنگ G700 به اسپیکرهای ساخت Lexicon و سامانه دستیار رانندگی Qiankun ساخت هواوی مجهز است. جتور ژانگ هنگ F700 یک خودرو پیکاپ با زیرساخت مشترک با G700 است که ویژگی‌های جالبی شامل درهای خلاف جهت و دوربین‌های جانبی را به‌همراه دارد. طراحی بدنه این خودرو بیشتر به مدل‌های کانسپت شباهت دارد. این مورد درباره محصول پرچمدار جتور ژانگ هنگ یعنی G900 نیز صدق می‌کند. این شاسی‌بلند بیراهه‌نورد که ۱۵۷۲ اسببخار قدرت در اختیار دارد، بنابر اعلام سازنده می‌تواند تا ۴۰ دقیقه و با سرعت ۸۵ کیلومتر بر ساعت در آب حرکت کند. این ویژگی به‌لطف طراحی موتورهای برقی و استاندارد IPX8 به‌دست آمده است. محصولات جتور ژانگ هنگ به دو قوای حرکتی مجهز می‌شوند.



تویوتا کروس «GR» اسپرت



تویوتا کروس یک کراس اوور کاربردی است؛ اما نسخه جدید GR اسپرت در ژاپن با ظاهری جسورانه و ارتقای فنی، روح اسپرت را به این خودرو تزریق کرده است. با این حال متأسفانه کروس GR اسپرت فقط مخصوص بازار ژاپن است و در خارج از این کشور عرضه نخواهد شد. کروس GR اسپرت از نظر ظاهری شباهت زیادی به مدل اروپایی دارد؛ با این تفاوت که برای بازار ژاپن به فرمان راست و لوگوی محلی تویوتا مجهز شده است. ویژگی بارز این نسخه، کیت بدنه تهاجمی آن است که از GR کروس الهام گرفته شده است. جلوپنجره لانه زنبوری

و نوار LED مدل استاندارد جای خود را به ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و اسپلیتر پایینی داده‌اند. کروس GR اسپرت از یک پیشران هبیری ۲ لیتری با خروجی بالا استفاده می‌کند که قدرت آن اعلام نشده؛ اما با گیربکس ۱۰ سرعته سکوننشال شیفتماتیک و سیستم چهار چرخ محرک E-Four همراه خواهد بود. مدل‌های استاندارد کروس در ژاپن از موتور هیبریدی ۱.۸ لیتری استفاده می‌کنند که قدرت کمتری دارند. کروس GR اسپرت با قیمت پایه ۳ هزار و ۸۹۵ میلیون (حدود ۲۷ هزار و ۲۰۰ دلار) در ژاپن عرضه می‌شود.

آلمانی German

معرفی بامو «اسپیدتاپ»



بامو هر ساله در نمایشگاه کونکورسو دلگانزا در دریاچه کومو ایتالیا، خودروهای خیره‌کننده‌ای رونمایی می‌کند. سال گذشته، مدل اسکای‌تاپ، یک کانورتیبل دونفره، توجهات را به خود جلب کرد و به تولید محدود رسید. ۲ سال پیش، کانسپت تورینگ کوپه، یک استیشن دو در زیبا معرفی کرد که متأسفانه به تولید نرسید؛ اما امسال، بامو با رونمایی از کانسپت اسپیدتاپ بار دیگر همه را شگفت‌زده کرده است. این خودرو استیشن که بر پایه کانسپت اسکای‌تاپ ساخته شده، طراحی دماغه کوسه‌ای شکل با جلوپنجره نورانی و چراغ‌های هماهنگ را حفظ کرده، اما فضای بار بیشتری ارائه می‌دهد. خوشبختانه این خودرو هم تولید می‌شود، اما فقط در ۷۰ دستگاه ساخته خواهد شد. بامو جزئیات دقیق پیشران را اعلام نکرده، اما تایید کرده که اسپیدتاپ از قدرتمندترین موتور V8 کنونی این شرکت بهره‌میرد. به احتمال زیاد، این موتور همان پیشران ۴.۴ لیتری توفین‌توربو V8 است که در اسکای‌تاپ استفاده شده و ۶۲۵ اسببخار قدرت تولید می‌کند. گشتاور این موتور نیز احتمالاً حدود ۷۵۰ نیوتون‌متر است.

ایتالیایی Italian

هایپرکار آفرود با پیشران V12



جیامارو پس از معرفی هایپرکار کاتلا با موتور V12، حالا با مدل آلپو غافلگیرمان کرده است. این کوپه بلندقامت با همان موتور V12 چهار توربو در میانه خودرو، محصولی بی‌مانند در دنیای خودروهای سوپراسپرت است. آلپو بر پایه شاسی مونو کوک فایبر کربنی ساخته شده و طراحی آن توسط استودیوی توری نی کاملاً انجام شده است. نام آلپو از آشفشان مریخی «آلپو تولوس» گرفته شده که نشان‌دهنده قدرت و روحیه فرازمینی این خودرو است. ارتفاع آلپو، با احتساب دو ورودی هوای سقفی که موتور V12 را تغذیه می‌کنند، از شاسی بلند آلفارومئو استلویو بیشتر است. این طراحی، آلپو را به یک «هایپرکار بلندقامت» تبدیل کرده که نه کاملاً شاسی‌بلند است و نه یک خودرو اسپرت سنتی. موتور V12 چهار توربو آلپو نتیجه همکاری با شرکت ایتالینیکا (که جیامارو در آن سهام دارد) است. اگرچه مشخصات دقیق این خودرو اعلام نشده، اما در مدل کاتلا، این موتور بیش از ۷۱۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند. این پیشران با یک گیربکس ۷ سرعته ترنس‌اکسل همراه است که امکان انتخاب حالت دستی را فراهم می‌کند.

بریتانیایی British

لوکس‌ترین نسخه‌های لندروور «دیسکاوری»



لندروور به مناسبت ۳۵ سالگی دیسکاوری، دو نسخه ویژه تمیست و جمینای را معرفی کرد. این شاسی‌بلندها با طراحی متمایز و آپشن‌های لوکس، ترکیبی از راحتی و توانایی آفرود را ارائه می‌دهند. این مدل‌ها نشان می‌دهند که دیسکاوری همچنان می‌تواند با نوآوری‌های جدید، جایگاه خود را در بازار حفظ کند. تمیست با رنگ‌های خاکستری شارنت، خاکستری کارپاتین با آبی و آرسین و سقف مسی براق، ظاهری خیره‌کننده دارد. تزئینات مسی و نشان‌های ویژه، جذابیت بصری آن را دوچندان کرده‌اند. تمیست از پیشران‌های متنوعی بهره می‌برد. نسخه جمینای با رویکردی متفاوت، در ۶ رنگ از جمله قرمز سدونا و سقف مشکی براق عرضه می‌شود. این نسخه نیز از همان پیشران‌های ۳ لیتری توربوشارژ با ۳ لیتری توربوشارژ استفاده می‌کند. لندروور همچنان سه پکیج سفارشی بانام‌های روزهای ساحلی، روزهای برقی و سفر جاده‌ای را هم برای دیسکاوری معرفی کرده است که ویژگی‌هایی مثل ریل سقفی برای حمل تخته موج‌سواری، کفپوش‌های لاستیکی، ریل‌های عرضی برای حمل اسکی و باربند جمینای را به همراه دارد.

محصول Product

نمایش عمومی آستون‌مارتین «والهالا»

پس از سال‌ها تأخیر، سرانجام آستون‌مارتین والهالا آماده ورود به جاده‌ها شده و حالا پیش از گرندپری موناکو ۲۰۲۵ با رانندگی فرناندو آلونسو، قهرمان دو دوره فرمولیک و راننده تیم آستون‌مارتین، برای نخستین بار به نمایش عمومی درآمده است. این سوپرکار که ظاهری شبیه خودروهای مسابقه‌ای دارد، نتیجه همکاری با آستون‌مارتین پرفورمنس تکنولوژی (AMPT)، بخش مشاوره‌ای تیم فرمولیک آستون‌مارتین آر‌امکو، در زمینه دینامیک، آپرودینامیک و مواد اولیه است. والهالا با رنگ آمیزی سبز گرفته از خودرو مسابقه‌ای آستون‌مارتین AMR25 و تریم



لیمویی، در پیست موناکو درخشید و با عبور از میدان کارنو و تونل، سرعت و چابکی خود را به نمایش گذاشت. والهالا از قوای محرکه پلاگین هیبریدی بهره‌میرد که شامل یک پیشران ۴ لیتری V8 توفین‌توربو، میل‌لنگ تخت ساخت AMG و سه موتور الکتریکی است. موتور V8 به تنهایی ۸۲۸ اسببخار قدرت تولید می‌کند و موتورهای الکتریکی نیز ۲۵۲ اسببخار به این رقم اضافه می‌کنند و در مجموع والهالا ۱۰۸۰ اسببخار قدرت و ۱۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه می‌دهد. این قدرت عظیم باعث می‌شود والهالا ظرف ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. گیربکس این خودرو یک مدل اتوماتیک دوکلاچه ۸ سرعته جدید است که برای نخستین بار در آستون‌مارتین استفاده شده و یک موتور الکتریکی و دیفرانسیل عقب الکتریکی را یکپارچه می‌کند. فرناندو آلونسو که طی ۱۸ ماه گذشته در توسعه والهالا مشارکت داشته، این خودرو را در موناکو راند و اظهار داشت: «والهالا یک اثر خودرو واقعی برای جاده و پیست است».

آیا خصوصی سازی، مشکلات صنعت خودرو را حل می‌کند؟ ارزانی خودروهای وارداتی در بازار آزاد



احسان ناصربابلی
enaseri@autoworld.ir

کارشناس معتقدند با خصوصی سازی دو خودرو سازی بزرگ کشور، امید می‌رود مسیر اصلاح ساختارها، بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری در صنعت خودرو هموار شود. اما آن‌چه تاکنون در ظاهر و گام‌های اولیه خصوصی سازی رخ داده، تنها انتقال سهام مدیریتی بدون واگذاری اختیارات واقعی است.

با گذشت حدود سه ماه از خصوصی سازی ایران خودرو و آغاز فرایند واگذاری سهام مدیریتی سایپا، وضعیت قیمت‌گذاری خودرو همچنان پلاتکلیف است و با وجود این‌که از بهمن سال گذشته واگذاری مدیریت خودرو سازی به بخش خصوصی عملیاتی شده، اما وضعیت کنونی نشان می‌دهد این واگذاری تا حدودی ناقص انجام شده است.

در واقع با وجود این‌که دولت مدیریت صنعت خودرو را به بخش خصوصی واگذار کرده اما با ادامه سیاست‌های تکلیفی به‌نظر می‌رسد دولت تنها به‌ظاهر از مالکیت مستقیم این شرکت‌ها کناره‌گرفته و همچنان سیاست قیمت‌گذاری دستوری و حتی فریز قیمتی با همان شدت گذشته ادامه دارد و کماکان ابزارهای نظارتی و کنترل قیمتی در اختیار سیاست‌گذار خودرو است.

اگر قرار باشد تغییر مدیریت از دولتی به خصوصی، خود را تنها در قالب عزل و نصب‌های مدیریتی بروز دهد و چالش‌های بزرگی مانند قیمت‌گذاری حل نشود، موفقیت این واگذاری با تردیدی جدی روبه‌رو است. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان، خصوصی سازی واقعی زمانی معنا دارد که شرکت در چارچوب نظام بازار و بر اساس منطق سود و زیان اداره شود.

قرار بود با خصوصی سازی، مسیر تحول در صنعت خودرو در پیش گرفته شود، اما اکنون این صنعت در گیرتضاد بین مالکیت خصوصی و کنترل دولتی شده است؛ درحالی‌که بدون اصلاح نظام قیمت‌گذاری، تقویض اختیارات واقعی به مدیریت بخش خصوصی و تعیین سیاست‌های شفاف و باثبات، خصوصی سازی چیزی جز انتقال مسئولیت بدون اختیار نخواهد بود؛ جریانی که از نگاه کارشناسان نسخه‌ای ناکارآمد برای درمان بیماری مزمن صنعت خودرو خواهد بود. برای ورود سرمایه‌گذاران جدید به صنعت خودرو، به‌ویژه پس از واگذاری بلوک مدیریتی ایران خودرو و حالا استارت واگذاری سایپا، قطعاً نیازمند شفافیت و ثبات در حوزه خودرو هستیم؛ درحالی‌که در شرایط فعلی، خریداران خصوصی نه از امکان قیمت‌گذاری آزاد برخوردارند و نه چشم‌انداز روشنی از سیاست‌های آینده دولت پیش روی خود می‌بینند.

گزارش‌های منتشر شده از صورت‌های مالی خودرو سازان از زمستان ۱۴۰۳ و هم‌زمان با آغاز واگذاری مدیریت



بزرگ‌ترین خودروساز کشور نشان می‌دهد حاشیه سود بسیاری از محصولات این شرکت‌ها کاهش پیدا کرده و گاهاً منفی شده است. این اتفاق در شرایطی رخ داده که از آذرماه سال گذشته با حذف ارز نیما و تغییر در نظام ارز کشور، هزینه واردات قطعات و مواد اولیه در صنعت خودرو به شدت افزایش یافته است. از سوی دیگر، دستمزد نیروی انسانی، قیمت انرژی و سایر نهاده‌های تولید نیز همراه با آغاز سال جدید با افزایش قابل توجهی مواجه شده است؛ اما همچنان قیمت خودرو در کارخانه و بر اساس فرمول شورای رقابت ثابت مانده و خبری از تجدیدنظر در قیمت‌ها نیست.

بسیاری از تحلیلگران اقتصادی بزرگ‌ترین مانع ورود سرمایه‌گذاران جدید به صنعت خودرو را نبود اعتماد به ثبات و سیاست‌های اقتصادی می‌دانند و معتقدند وقتی دولت حاضر نیست تعیین قیمت را به بازار بسپارد، بخش خصوصی نیز انگیزه‌ای برای افزایش تولید یا ارتقای کیفیت نخواهد داشت. البته این مسائل پیش از آغاز فرایند واگذاری، بارها توسط سیاست‌گذاران و کارشناسان مورد تأکید قرار گرفته است که پیش‌نیاز خصوصی سازی واقعی، تعیین تکلیف مسائلی همچون سهام تودلی و سازوکار قیمت‌گذاری است.

آزادسازی قیمت‌ها این امکان را برای شرکت‌های خودروساز فراهم می‌کند که با افزایش درآمد، سرمایه‌گذاری بیشتری روی توسعه فناوری و کیفیت محصولات داشته باشد. این اقدام بی‌تردید منجر به افزایش رضایت مصرف‌کنندگان خواهد شد؛ چرا که در یک بازار آزاد، رقابت به مراتب بیشتری می‌شود و خودروسازان به ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌ها برای جلب رضایت مشتریان بیشتر توجه می‌کنند.

خودروهای داخلی روی نوار افزایش قیمت خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۳

میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پارس سال (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۱۳ میلیون تومان افزایش ۸۹۵ میلیون تومانی، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش ۹۰۵ میلیون تومانی، پادراک کابین (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۳۰ میلیون تومانی، پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش ۸۶۰ میلیون تومانی، نیسان دو کانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش ۷۹۰ میلیون تومانی و تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش یک میلیون تومانی، ۱۴۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت بهای ۲۰ میلیون تومانی و رشد قیمت ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فردا SX5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش، یک میلیون تومانی، ۵۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شد. از طرفی لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X222 پرو (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، هوندا HR-V (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، تویوتا bz4X ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان و فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

بریتانیایی British

پیشران V8 مرسدس برای «لوتوس امیرا»

امیرا که به‌عنوان یکی از آخرین خودروهای بنزینی لوتوس شناخته می‌شود، ممکن است پیش از پایان تولید در سال ۲۰۲۷ دستخوش تحولی بزرگ شود. «فنگ کینگفنگ»، مدیرعامل لوتوس اخیراً اعلام کرده که این شرکت در حال بررسی امکان استفاده از موتور V8 برای امیرا است. هر چند جزئیات دقیقی ارائه نشده، اما این خبر می‌تواند امیرا را به سطح جدیدی از پرفورمنس برساند. اکنون لوتوس امیرا با دو پیشران شامل ۳.۵ لیتری V6 سوپرشاژ ساخت تویوتا و ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ مرسدس عرضه می‌شود که هر دو ۴۰۰ اسببخار



قدرت دارند. طبق گزارش «اوتوکار» موتور V8 احتمالی که به احتمال زیاد از مرسدس گرفته خواهد شد، قدرتی به‌متر بالاتر از V6 کنونی ارائه می‌دهد. با توجه به این‌که مرسدس AMG بیش از موتور ۴ سیلندر را برای امیرا تأمین کرده، تأمین یک موتور ۴ لیتری V8 توفین‌توربو مانند نمونه‌های استفاده‌شده در مدل‌های AMG گزینه‌ای منطقی به‌نظر می‌رسد که می‌تواند بیش از ۵۰۰ اسببخار قدرت تولید کند. مت ویندل، مدیرعامل لوتوس اروپا، به اوتوکار گفت که این شرکت هنوز پتانسیل کامل امیرا را کشف نکرده و در حال بررسی تمام گزینه‌هاست. این اظهارات نشان می‌دهد لوتوس به دنبال ارتقای چشمگیر این مدل برای رقابت در بازار سوپرکارها است. لوتوس امیرا که در جولای ۲۰۲۱ رونمایی شد، با طراحی سبکوزن و آپرودینامیک پیشرفته، به سنت‌های لوتوس در ارائه خودروهای چابک وفادار است. امیرا در سال ۲۰۲۴ وارد بازار آمریکا شد؛ اما در اوایل آوریل همان سال به دلیل تعرفه‌های گمرکی، ارسال محموله‌ها به این کشور متوقف شد. این مشکل باعث شد لوتوس ۲۷۰ نفر از کارکنان خود را اخراج کند.



اسپریت کامپکت لکسوس را تشکیل می‌دهد. این پیشرانته موسوم به **2UR-GSE** است که می‌تواند به لطف سیستم هوشمند زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، مدیریت هوشمند چرخ‌ه‌زنی و متغیرسازی هوای ورودی به سیلندر، حداکثر ۴۷۲ اسب‌بخار قدرت را در ۷۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۳۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام فراهم کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. **IS500 F Sport Performance** تنها ۴.۳ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

IS سدان کامپکت لوکس لکسوس محسوب می‌شود که تا به امروز سه نسل از این خودرو روی خط تولید این خودروساز معروف ژاپنی قرار گرفته است. اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی بود که این خودرو توسط طراحان و مهندسان کمپانی لکسوس دستخوش تغییراتی قرار گرفت و نسخه فیس‌لیفت آن به جهان معرفی شد. در نسخه **IS500 F Sport Performance** یک پیشرانته قوی تعبیه شده است تا توان و گشتاور بسیار بالایی را فراهم آورد. بر این اساس یک پیشرانته ۸ سیلندر با آرایش وی‌شکل به حجم ۴۹۶۹ سی‌سی تنفس طبیعی قوای محرکه این سدان



موتور ۸ سیلندر «لکسوس»

با ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، «کیا» بخیریم یا «ام‌جی»؟

رقابت تنگاتنگ کره‌ای جسور با چینی فانتزی!

بررسی طراحی داخلی

در زمان قرارگیری پشت فرمان کیاسراتو ۲۰۱۶ نسل دوم (پیش از فیس‌لیفت) شاهد طراحی ساده و مینیمالی هستیم. طراحی کلاستر آنالوگ-دیجیتالی مزین به یک نمایشگر ۴.۲ اینچی TFT رنگی با کیفیت و یک نمایشگر ۷ اینچی لمسی در بخش میانی داشبورد برای مولتی‌مدیا (نسخه فول آپشن دارای این نمایشگر است) فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهد. همچنین یک نمایشگر دیجیتالی با دود کمره‌واری نیز برای پتل سیستم تهویه مطبوع تعبیه شده است. طراحی درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع در طرفین و بخش میانی داشبورد، هارمونی خوبی با کلیت طراحی داشبورد ایجاد کرده است. طراحی صندلی‌های اسپرت، غریب‌کفرمان سه‌شاخه خوش‌دست، پدال‌های شیفتر در پشت آن و دسته‌دنده اسپرت، رانندگی با سراتو را هیجان‌انگیز می‌کند. کیاسراتو ۲۰۱۶ دارای امکانات رفاهی و ایمنی به‌روزی مانند: هشت ایربرگ، سیستم چهار چرخ ترمز دیسکی، سیستم ABS، EBD، کنترل کشش، کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، گرمکن غریب‌کفرمان، آینه الکتروکرومیک، کروز کنترل، سانروف برقی، تنظیم فرمان در سه حالت اسپرت، نرمال، کامفورت (راحتی)، تنظیم دو صندلی جلو به صورت برقی و با حافظه، سنسورهای پارک جلو و عقب، سنسور باران، سنسور نور (روشن شدن خودکار چراغ‌های جلو)، چراغ خوش‌آمدگویی، فرمان برقی حساس به سرعت، گرمکن صندلی‌ها و سردکن صندلی‌های جلو، دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب و کروز کنترل، کول‌باکس، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمه‌ای است. در مقابل ام‌جی GT از طراحی به‌روز و مدرنی‌تر برخوردار است که به لطف طراحی یک کلاستر ۱۲.۳ اینچی، یک نمایشگر ۱۰.۱ اینچی لمسی برای مولتی‌مدیا و دکمه‌های پیانویی در بخش زیرین نمایشگر مولتی‌مدیا، از فضای داخلی بسیار مدرنی بهره می‌برد. طراحی درجه‌های دوزنقه‌ای شکل برای سیستم تهویه مطبوع با کلیت داشبورد این خودرو هارمونی خوبی دارد. از سوی دیگر غریب‌کفرمان دی-کات با پدال‌های شیفتر در پشت آن، صندلی‌های اسپرت جلو و طراحی دسته‌دنده‌ای مشابه محصولات باهم، رانندگی با ام‌جی GT را بسیار هیجان‌انگیز جلوه می‌دهد. این سدان فست‌بک ام‌جی به فهرست طولانی از امکانات به‌روز مانند ۱۶ ایربرگ، نقطه‌ای، سیستم چهار چرخ ترمز دیسکی، سیستم ABS، EBD، کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، سیستم کنترل دما و باد تایر، دوربین ۳۶۰ درجه، رادار هشدار تغییر خط، رادار هشدار برخورد از جلو، چراغ جلو هوشمند، کروز کنترل، سانروف برقی، سیستم ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، کامپیوتر سفری و صندلی راننده برقی با قابلیت تنظیم در ۶ جهت و تنظیم گودی کمر و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب مجهز است. اگرچه ام‌جی GT از نظر امکانات رفاهی یک سطح بالاتر از کیا سراتو ۲۰۱۶ است، اما از نظر کیفیت و ایمنی چند سطح پایین‌تر از سراتو ۲۰۱۶ است. سراتو نسل دوم سال ۲۰۱۳ در موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS به‌مقام TOP SAFETY PICK دست یافت. از نظر کیفیت ساخت و مونتاژ و قطعات به کار گرفته شده در کابین، سراتو چند سرب و گردن بالاتر از ام‌جی GT است.

پیشرانته و سیستم انتقال قدرت



اگرچه کیا سراتو نسل دوم ۲۰۱۶ با ام‌جی GT در یک کلاس قرار می‌گیرند، اما کیا سراتو از نظر فنی نسبت به ام‌جی GT برتری دارد. بر این اساس پیشرانته‌ای که زیر چهره جسورانه سراتو جا خوش کرده، یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۹۹۹ سی‌سی با ساختار اتمسفریک است. این موتور با کد **Nu** معرفی می‌شود که با توجه به طراحی ۱۶ عدد سوپاپ روی دو میل سوپاپ، مکانیزم **DOHC**، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌های پیوسته **CVT**، سبک‌کاری آلکینسون، کاهش فضای اتاق احتراق و رساندن نسبت تراکم به ۱۲.۵ به یک و سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای **MPI** حداکثر می‌تواند ۱۴۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. جالب است بدانید که سراتوهای نسل دوم همگی مجهز به پیشرانته **Nu MPI** هستند که از استهلاک بسیار پایین‌تر و سازگاری بیشتری با شرایط سوختی ایران برخوردارند. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیق قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. این گیربکس با تعویض دنده نرم و بدون کوبش، رانندگی با کیفیتی را فراهم می‌آورد. در مقابل ام‌جی GT به یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱.۵ لیتری ۱۶ سوپاپ مزین به تکنولوژی توبوشارژ مجهز است. این موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۱۷۳ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه **DCT** وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ‌های جلورابر عهده دارد. در مجموع کیا سراتو به لطف پیشرانته اتمسفریک از همه‌نگهداری بسیار پایین‌تر و خرابی کم‌تری برخوردار است. از طرفی ام‌جی GT به لطف موتور توربوشارژ و گیربکس دو کلاچه دارای شتاب بهتر و قدرت بالاتری است که به دلیل کیفیت سوخت‌کشی، احتمالاً هزینه نگهداری بالاتری دارد. با در نظر گرفتن شرایط فعلی همه‌نگهداری و تامین قطعات، می‌توان گفت کیا سراتو به ام‌جی GT برتری دارد.

مقایسه سواری و هندلینگ

کیا سراتو نسل دوم مدل ۲۰۱۶ در محور جلو دارای سیستم مک‌فرسون استرات با طبق‌های دوبل بوده و در محور عقب نیز دارای سیستم مولتی لینک است که کیفیت سواری بسیار بالاتری نسبت به ام‌جی GT دارد. هرچند که ساین تاپرهای ۲۱۵/۴۵ با رینگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی در افزایش کیفیت سواری بسیار اثرگذار بوده است. البته این خودرو در زمینه هندلینگ به دلیل عدم توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب، کمی کم‌فرمانی داشته که در این بخش مشابه ام‌جی GT است. در مقابل ام‌جی GT از سیستم تعلیق مک‌فرسون در محور جلو و سیستم تورشن‌بیم (محور پیچشی) بهره می‌برد که کمی سواری خشک‌تری دارد. ساین تاپرهای این سدان فست‌بک نیز ۲۱۵/۵۰ با رینگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی است. این خودرو از نظر هندلینگ نیز عملکردی مشابه کیا سراتو ۲۰۱۶ نسل دوم دارد. در این بخش به دلیل کیفیت سواری نرم‌تر سراتو، همچنان سدان کره‌ای جسور برتری دارد.

اگر قصد خرید یک خودرو سدان با طراحی اسپرت و هزینه نگهداری پایین، خرابی و استهلاک کم‌تر، ایمنی بالا، تامین قطعات بهتر و بهره‌مندی از تعمیرکار تخصصی دارید، کیا سراتو مدل ۲۰۱۶ با کارکرد ۹۰ هزار کیلومتر و با وضعیت بدنه و شاسی سالم، در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان اولویت نخست برای خرید خواهد بود. اما اگر قصد خرید یک خودرو صفر کیلومتر اسپرت با آپشن‌های جدید، شتاب بهتر و قدرت و گشتاور بالاتر را دارید، ام‌جی GT گزینه مناسب‌تری است. البته باید در نظر داشته باشید که ام‌جی GT در تامین قطعات و خدمات پس از فروش ضعف دارد.

حدود دو سال است که بازار سدان‌های کشور به

لطف گزینه‌های تازه‌نفس وارداتی، شکل جدیدی به خود گرفته است. محدودیت‌هایی مانند حداکثر قیمت ۲۰ هزار یورویی برای خودروهای وارداتی سبب شده است گزینه‌های اسپرت کم‌تری را در این کلاس شاهد باشیم. در این میان گزینه‌های اسپرت چینی نیز حضور دارند که توانایی رقابت



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

شناسنامه دو خودرو



سراتو، سدان کامپکت خانوادگی سگمنت C کیا است که تا به امروز چهار نسل از آن به بازار جهانی عرضه شده است. جدیدترین مدل سراتو وارد شده به کشورمان نسل چهارم بوده که در ادامه، نسل سوم این خودرو (موسوم به YD) که از سال ۲۰۱۲ تا سال ۲۰۱۸ به تولید رسیده است، مورد بررسی قرار می‌گیرد. رقیب این سدان کره‌ای، یک سدان انگلیسی تبار ساخت چین است که در بازار خودرویی کشورمان طرفدار است. این خودرو ام‌جی GT است. این سدان کمپانی سایک از سال ۲۰۱۲ میلادی در مدل ۵ و از سال ۲۰۱۴ در مدل GT به بازار جهانی عرضه شده است. نسل دوم این خودرو در برخی از بازارها با نام ام‌جی ۵ عرضه شده، اما در بازار خودرو کشورمان با نام GT شناخته می‌شود.

نگاهی به طراحی خارجی

ابتدا باید گفت کیا سراتو و ام‌جی GT هر دو در یک کلاس یعنی سدان کامپکت خانوادگی سگمنت C قرار دارند. البته سراتو به لطف فاصله محوری بیشتر، کمی ابعاد بدنه بزرگ‌تری دارد. با آمدن پیتر شرایر به تیم طراحی کیا، از سال ۲۰۰۸ میلادی به بعد سیر طراحی بدنه محصولات این کمپانی کره‌ای متحول شد. بر این اساس با نگاهی به پروفیل سراتو ۲۰۱۶ (نسل دوم پیش از فیس‌لیفت) شاهد استفاده از خطوط نرم و سطوح منحنی در این خودرو هستیم که پیکره تخم‌مرغی شکلی برای آن به وجود آورده است. بر این اساس پوزه و ستون A کشیده، ستون C زاویه‌دار و پشت کوتاه با رینگ‌های ۱۷ اینچی کاراکتر جذاب و نافذی به سراتو بخشیده است. در نمای جلو چراغ‌های کشیده که کمی مشابه حرف L است، با جلو پنجره افقی نسبتاً باریک پوزه‌بری کیا و خطوط تیز روی کاپوت، چهره اسپرت و کاملاً جسورانه‌ای را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب این سدان کامپکت، چراغ‌های کشیده با گرافیک LED مشابه حرف A و حجم‌پردازی خاص صندوق عقب سبب شده است شاهد نمای بسیار زیبا و چشم‌نوازی از این سدان کره‌ای باشیم. همچنین طراحی آگروز گرد در یک طرف سپر، چاشنی اسپرت را در این نمای بیشتر می‌کند. در مقابل ام‌جی GT از نظر طراحی به‌روز تر بوده و در حقیقت یک سدان فست‌بک به‌شمار می‌آید. پوزه کشیده، سقف منحنی و پشت کوتاه به خوبی این حس را در بیننده تداعی می‌کند. استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه، طراحی ستون C کشیده و استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی، حس اسپرت و هیجان را به این خودرو افزوده است. در نمای جلو، چراغ‌های باریک، پوزه متورم، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره عرض ۶ ضلعی، چهره‌ای بسیار تهاجمی به ام‌جی GT داده است. در نمای عقب، چراغ‌هایی به شکل حرف D، LED های سه‌گانه عمودی، حجم‌پردازی صریح و وجود واگروز غیرفعال، نمای زیبا و اسپرتی را به نمایش می‌گذارند. در مجموع از نظر طراحی کیا سراتو ۲۰۱۶ پس از گذشت ۹ سال همچنان جوان‌پسند بوده و ام‌جی GT نیز خودرویی به‌روز و جدید است. اما فراموش نکنیم که کیفیت رنگ کیا سراتو یک سرب و گردن بالاتر است.

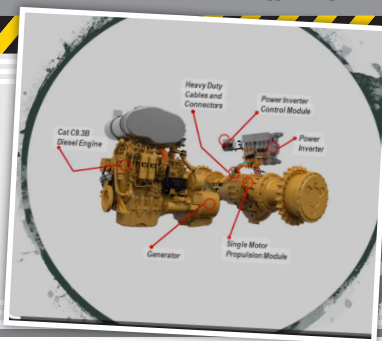


الکتریکی کاتر پیلار ۹۰ درصد سبک‌تر از استاتورهای آهنی متداول است. بر اساس ادعای کاتر پیلار میزان قدرت این موتور الکتریکی بین ۵۰ تا ۲۵۰ کیلووات متغیر بوده و گرمای کمتری از موتورهای الکتریکی متداول تولید می‌کند. این موتور الکتریکی نسل جدید ۱۰ درصد کارآمدتر، ۵۰ درصد کوچک‌تر و سبک‌تر و ۶۶ درصد از مس کمتری بهره می‌گیرد. سالانه ۸۰۰ میلیون موتور الکتریکی در جهان فروخته می‌شود که هر سال ۱۰ درصد افزایش داشته است. این موتور الکتریکی نسل جدید قرار است در خودروهای تجاری کلاس یک تا ۸ مورد استفاده قرار گیرد.

کاتر پیلار از جمله معروف‌ترین تولیدکننده‌های خودروهای معدنی و تجهیزات آن، موتورهای دیزلی، توربین گاز صنعتی و لوکوموتیوهای دیزلی-الکتریکی در سطح جهان است. این کمپانی ۱۵۰ میلیون دلار در زمینه توسعه موتورهای الکتریکی بر توان سرمایه‌گذاری کرده و از قبل قراردادهای ۹۰۰ میلیون دلاری با مشتریان خود منعقد کرده است. ویژگی اصلی این موتور الکتریکی جدید این‌طور است که سیم‌مسی و هسته آهن چند لایه موجود در موتورهای معمولی در آن با استاتور و برد مدار چاپی مبتنی بر میکروپروسسور جایگزین شده است. وزن استاتور طراحی شده در موتور



کاتر پیلار موتور برقی تولید می‌کند



فصلی نو برای حمل و نقل جاده‌ای ایران آغاز شد

ورود نسل جدید اتوبوس‌های بین‌شهری

اتوبوس‌های مرسدس بنز، ولوو، اسکانیا، مان و ایریزار ۵ برند جدید وارداتی به کشور هستند



در سال‌هایی که حمل و نقل جاده‌ای ایران با مشکلات فرسودگی ناوگان، کمبود امکانات رفاهی، ایمنی پایین و نارضایتی مسافران دست‌وپنجه نرم می‌کند، حالا بارقه‌ای از امید در افق این صنعت به چشم می‌خورد. ورود



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

نسل جدید اتوبوس‌های بین‌شهری، با فناوری‌های روز، امکانات رفاهی سطح بالا و استانداردهای ایمنی اروپایی، نویدبخش فصل تازه‌ای برای جابه‌جایی بین‌شهری در کشور است؛ فصلی که شاید بتواند مفهوم واقعی «سفر راحت، ایمن و مدرن» را برای مسافران جاده‌ای محقق کند. اتوبوس‌هایی که به تازگی وارد کشور شده‌اند، همگی جزو معتبرترین نام‌ها در صنعت حمل و نقل اروپا و جهان هستند: مرسدس بنز، ولوو، اسکانیا، مان و ایریزار، از نظر کیفیت ساخت، پیکربندی، عملکرد، ایمنی و طراحی، تفاوت چشمگیری با ناوگان فعلی کشور دارند.

فناوری‌های تازه در ناوگانی کهنه

برای درک عمق تفاوت میان اتوبوس‌های وارداتی جدید با نمونه‌های قبلی، کافی است نگاهی به مشخصات فنی آن‌ها بیندازیم. بسیاری از این اتوبوس‌ها با استانداردهای آلایندگی یورو ۶ عرضه شده‌اند؛ استاندارد دی که به‌طور مستقیم میزان آلایندگی‌های زیست‌محیطی، دود، ذرات معلق و گازهای گلخانه‌ای را به شدت کاهش می‌دهد. این در حالی است که بیشتر اتوبوس‌های موجود در ناوگان فعلی، با استاندارد یورو ۲ دارند، یا در بهترین حالت یورو ۴ هستند.

نمونه‌هایی مانند Scania Touring با پیش‌ران ۱۳ لیتری DC13 و توان ۴۱۰ اسب بخار، علاوه بر قدرت بالا، مصرف سوخت بهینه‌تری دارند. گیربکس اتوماتیک Opticruise این مدل، تعویض دنده‌ها را نرم‌تر و هوشمندانه‌تر انجام می‌دهد و باعث کاهش خستگی راننده در مسیرهای طولانی می‌شود.

از سوی دیگر، Mercedes-Benz Tourismo که پیش‌تر در کشورهای اروپایی به‌عنوان استاندارد دی برای حمل و نقل بین‌شهری لوکس شناخته می‌شد، حالا در ایران هم قابل رویت است. طراحی آپرودینامیک بدنه، کابین بدون صدا، سیستم تهویه مطبوع چندمنطقه‌ای و صندلی‌هایی با قابلیت تنظیم برقی، این مدل را به یک هتل سیار تبدیل کرده است.

ولوو IB13R نسل جدید پیش‌ران‌های بهینه‌سازی شده بهره می‌برد که علاوه بر قدرت بالا، مصرف سوخت را تا ۹ درصد نسبت به نسل قبل کاهش داده است. یکی از ویژگی‌های شاخص این مدل، استفاده از دوربین‌های جانبی به جای آینه‌های سنتی است که میدان دید وسیع‌تر، کاهش نقاط کور و بهبود آپرودینامیک بدنه را به همراه دارد. همچنین، کروز کنترل تطبیقی مبتنی بر نقشه توپوگرافی، این امکان را فراهم می‌کند تا سرعت خودرو بر اساس شیب و پیچ‌های مسیر به صورت هوشمند تنظیم شود و به کاهش خستگی راننده و مصرف سوخت کمک کند. در بازار جهانی این خودرو از موفق‌ترین اتوبوس‌های بین‌شهری محسوب می‌شود و حالا ایران هم به جمع کشورهای پیوسته که این محصول را در ناوگان خود دارند.

مدل دیگری که وارد کشور شده، MAN Lion's Coach است؛ خودرویی که از نظر کیفیت ساخت، استهلاک پایین و مصرف سوخت بهینه، شهرت جهانی دارد. این اتوبوس دارای پیش‌ران D26 با توان ۴۳۰ اسب بخار و گیربکس ۱۲ سرعته اتوماتیک ZF است. ساختار بدنه سبک‌وزن، صندلی‌های راحت، فناوری تهویه مطبوع هوشمند و نورپردازی داخلی مدرن از دیگر ویژگی‌های آن است.

برند دیگری که اتوبوس‌های آن در ناوگان جدید وارداتی دیده می‌شود، ایریزار است. اگرچه این نشان در کشور مانا شناخته شده، اما در بازار جهانی معروف و خوشنام است. ایریزار یک برند اسپانیایی است و مدل i6s آن در ناوگان‌های لوکس استفاده می‌شود. مدل وارد شده به ایران با پیش‌ران DAF MX-11 یا MX-13 عرضه می‌شود که بسته به تیپ، بین ۴۱۰ تا ۵۰۰ اسب بخار قدرت دارد. این موتور با گیربکس اتوماتیک ZF یا Traxon هماهنگ شده و استاندارد آلایندگی یورو ۶ را دارد. ویژگی بارز ایریزار i6s طراحی آپرودینامیک پیشرفته آن است که به کاهش صدای کابین و مصرف سوخت کمک می‌کند. در داخل اتوبوس، طراحی کابین لوکس با صندلی‌های چرمی، نورپردازی LED هوشمند، سقف پانورامیک اختیاری، نمایشگرهای اختصاصی برای هر ردیف، شارژر، تهویه مستقل و یخچال از جمله امکانات قابل ذکر هستند. همچنین در این مدل سیستم‌های کمکی رانندگی نظیر ترمز خودکار، هشدار خواب‌آلودگی راننده و کروز کنترل هوشمند نصب شده‌اند.

رفاه مسافر؛ بازگشت اعتماد عمومی به سفرهای جاده‌ای

یکی از مهم‌ترین وجوه تمایز این اتوبوس‌ها با ناوگان فعلی، سطح بالای امکانات رفاهی آن‌هاست. در بسیاری از این مدل‌ها، صندلی‌ها به صورت تخت‌شو با تنظیمات برقی ارائه می‌شوند و دارای پشته‌های نرم، زیرپایی، شارژر USB، مانیتور اختصاصی، چراغ مطالعه، یخچال مرکزی، سرویس بهداشتی تمیز و تهویه مستقل هستند.

وای‌فای داخلی، سیستم صوتی و تصویری هوشمند، GPS قابل نمایش برای مسافران، اعلام توقف‌ها به صورت خودکار و سیستم تهویه چندمنطقه‌ای با تنظیم دمای جداگانه برای هر بخش کابین، موجب شده است تجربه سفر در این اتوبوس‌ها شباهتی جدی به پروازهای کلاس تجاری در خطوط هوایی داشته باشد.

این امکانات باعث ارتقای سطح رضایت مسافران می‌شود و از نگاه کلان، می‌تواند نقش مؤثری در تغییر نگاه جامعه به سفرهای جاده‌ای ایفا کند. تجربه چنددهه گذشته نشان داده است هرگاه کیفیت ناوگان افزایش یابد، اعتماد عمومی نسبت به سفر با اتوبوس بیشتر می‌شود و در نتیجه، بخشی از بار ترافیکی خطوط ریلی و جاده‌ای با سواری شخصی کاهش می‌یابد.

امنیت؛ مهم‌ترین دستاورد فناوری در حمل و نقل

در کنار رفاه، امنیت نیز سهم بزرگی در موفقیت اتوبوس‌های وارداتی دارد. سامانه‌های پیشرفته‌ای همچون ESP (کنترل پایداری الکترونیکی)، EBS (ترمز الکترونیکی)، ACC (کروز کنترل تطبیقی)، LDWS (هشدار خروج از خط)، FCW (هشدار برخورد از جلو)، AEBS (ترمز اضطراری خودکار)، TPMS (سامانه کنترل فشار باد تایرها) و دستیار کمکی حرکت در بین خطوط در این خودروها موجود هستند.

چالش‌ها و لزوم برنامه‌ریزی بلندمدت

با همه این توصیف‌ها، ورود این اتوبوس‌ها پایان راه نیست؛ بلکه آغاز مسیری دشوار تر است. قیمت بالا، تامین قطعات یدکی، نیاز به آموزش تخصصی تعمیرکاران و حتی لزوم ارتقای سطح آموزش رانندگان، چالش‌هایی هستند که باید برای آن‌ها برنامه داشت. اگر سیستم خدمات پس از فروش، تامین قطعه و شبکه تعمیرگاهی هماهنگ و گسترده‌ای در کنار این ناوگان نباشد، حتی مدرن‌ترین اتوبوس‌ها هم به زودی زمین گیر خواهند شد.

همچنین باید در نظر داشت که واردات به‌تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی نیاز ۱۷ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده بین‌شهری کشور باشد. بنابراین، در کنار واردات محدود، باید به انتقال فناوری، مونتاژ و حتی تولید داخلی اتوبوس‌های سطح بالا نیز اندیشید.

همکاری با برندهای معتبر جهانی، نظارت جدی بر کیفیت و ایجاد بستر قانونی برای تسهیل نوسازی، از جمله الزامات تداوم این مسیر است.

نگاه‌شرکتهای تعاونی فعال در بحث واردات نسل جدید اتوبوس‌های بین‌شهری و انتخاب برندهای مطرح اروپایی، حاکی از توجه ویژه به بهره‌وری و احترام به مسافر پس از سال‌ها مشکلات است.

اگر مسیر به‌درستی ادامه یابد، می‌توان امیدوار بود که حمل و نقل جاده‌ای ایران، پس از دهه‌ها فرسودگی و عقب‌ماندگی، با گام‌هایی حساب‌شده و مدرن، به‌سوی افق‌های روشن‌تری حرکت کند.

اما این مسیر به تدبیر نیاز دارد؛ به حمایت و برنامه‌ریزی و در نهایت به سرمایه‌گذاری و آموزش.

این تجهیزات نه تنها ایمنی مسافران را تضمین می‌کنند، بلکه با کاهش احتمال تصادف، از هزینه‌های جبران‌ناپذیر انسانی و مالی نیز جلوگیری می‌کنند. چنین ویژگی‌هایی در ناوگان قدیمی دیده نمی‌شوند و همین موضوع، ارزش ورود این نسل جدید را دوچندان می‌کند.

تأثیرات اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی

از منظر کلان، ورود این اتوبوس‌ها تأثیرات چندگانه‌ای دارد. در بعد اقتصادی، کاهش مصرف سوخت، کاهش استهلاک، کاهش زمان توقف برای تعمیرات و بهینه‌سازی زمان سفر، به سودآوری شرکت‌های حمل و نقل منجر خواهد شد. هرچه اتوبوسی کم‌مصرف‌تر، قابل اطمینان‌تر و کم‌خرج‌تر باشد، در بلندمدت برای بهره‌بردار صرفه‌جویی عظیمی ایجاد می‌کند.

در بعد زیست‌محیطی، استفاده از پیش‌ران‌های یورو ۶ به معنی کاهش شدید گازهای آلاینده است؛ موضوعی که به‌ویژه برای کلان‌شهرهایی مانند تهران، تبریز، مشهد، اصفهان و شیراز اهمیت دارد. کاهش آلودگی هوا، یکی از بحران‌های جدی امروز ایران است و نوسازی ناوگان، بخشی از راه‌حل آن خواهد بود.

در بعد اجتماعی نیز نباید تأثیرات روانی و فرهنگی این ارتقا غافل شد. حضور اتوبوس‌هایی مدرن، آرام، ایمن و شایسته در جاده‌های کشور، تصویر ذهنی مردم از حمل و نقل عمومی را بهبود می‌بخشد. همین مساله می‌تواند سهم حمل و نقل عمومی از سفرهای جاده‌ای را افزایش داده، مصرف سوخت شخصی را کاهش دهد و حتی به کاهش تصادفات کمک کند.



رونق خرید و فروش در بازار اسکوترها

با رسیدن فصل گرما همانند سال‌های قبل، شاهد بازگشت رونق نسبی خرید و فروش به بازار انواع موتورسیکلت، به‌خصوص مدل‌های اسکوتر هستیم. در عین حال به‌نظر می‌رسد

با تغییر نگاه مخاطب به مدل‌های مختلف اسکوتر، این نوع وسیله‌نقلیه کاملاً حالت کاربردی پیدا کرده و بنابراین بازار آن بیش از گذشته رونق گرفته و داغ شده است.

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تقاضای روزافزون برای خودروهای وارداتی مختص جانبازان

است و این مساله سبب سردرگمی خریداران یا بهتر بگوییم مصرف‌کنندگان نهایی این مدل خودروها شده است.

روزافزون بازار از این مدل خودروها شده است. هرچند قیمت‌گذاری در این بخش با توجه به نامعلوم بودن مبنای محاسبه بهای این مدل خودروها، تا حد زیادی میهم

تنوع بیشتر خودروهای وارداتی مختص جانبازان در مقایسه با مدل‌های وارداتی عادی و همچنین آغاز تحویل مدل‌های وارداتی مختص جانبازان سبب استقبال

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
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس 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 ۷۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▼
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰۰	۲ میلیون و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیز 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 ۱۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۱۸۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	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 ۴۰۰	۱۰۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۶۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا bz4X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا لوبین 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	۵ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۱۰۰	۰	
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 ۶۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۶ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	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	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۹	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۴	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۷	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۴	۳	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۲	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۷	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۷	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۲	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۳	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۵	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۲	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۰	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۶	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۶	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۴۷	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۴۲	۱۳	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۸	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۰	۷	▲
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۳۰	۱۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۰	۸	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۵	۱۳	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۵	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۴۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۸	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۲	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۸۰	۳	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۵	۱۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۰	۳	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۸۸	۱	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۴	۲	▲
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۳۰	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۳	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۰	۴	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۲	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۷	۱	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۳۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۴۸	۶	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۲	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۵	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۰	۳	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۸۸	۰	



کشف ۵ میلیارد تومان روغن موتور قاچاق در شور آباد

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ‌از کشف بیش از ۲۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش بالغ بر ۵ میلیارد تومان در یک انبار در منطقه شور آباد خبر داد. سرهنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ در گفت‌وگو با خبرنگار اجتماعی خبرگزاری تسنیم اظهار کرد: «در پی اقدامات اطلاعاتی و فنی صورت گرفته توسط مأموران پلیس، مشخص شد مقدار قابل توجهی روغن موتور قاچاق خارجی در انباری واقع در منطقه شور آباد دپوشده است.» وی افزود: «بررسی‌ها نشان داد که قاچاقچیان این محموله‌ها را ابتدا با خودروهای شوئی از شهرهای جنوبی کشور به اطراف تهران منتقل کرده و سپس با وانت به این انبار انتقال داده‌اند تا در بازار

توزیع کنند.» به گفته سرهنگ افشاری، در بازرسی از محل، بیش از ۲۵ هزار لیتر روغن موتور خارجی با برند **ZIK** کشف شد که فاقد اسناد گمرکی معتبر بودند. بررسی‌ها نشان داد مدارک ارائه شده مربوط به سال‌های گذشته بوده و با کالاهای موجود در انبار هم‌خوانی نداشته است. این مقام انتظامی ادامه داد: «در مجموع ۲۵ هزار و ۷۹۲ لیتر روغن موتور قاچاق کشف و ضبط شد و در این رابطه یک متهم دستگیر و برای سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با اشاره به آسیب‌های اقتصادی ناشی از ورود کالای قاچاق تأکید کرد: «سرما به‌گذاری در زمینه قاچاق کالا و ارز، به ناپودی تولید داخلی منجر می‌شود.»

روانکارهای غیر مایع در حال تحول هستند

عملکرد متفاوت تولید کنندگان گریس در روسیه



«به گفته یک منبع آگاه در صنعت، با وجود تحریم‌ها و افزایش هزینه‌های مواد اولیه، بازار داخلی گریس روسیه همچنان سودآور است. بر این اساس سهم فزاینده‌ای از گریس‌های مبتنی بر لیتیم و کلسیم اکنون به کاربردهای دفاعی اختصاص می‌یابد؛ جایی که انطباق با استانداردهای مشخص شده در دوران شوروی همچنان حیاتی است. یک منبع داخلی در کشور روسیه به «Lube Report» گفت: «شرکت‌هایی مانند Intesmo و سایر تولید کنندگان گریس اکنون به شدت بر روانکارهای درجه نظامی متمرکز هستند که با استانداردهای GOST مطابقت دارند. این در حال حاضر یک معدن طلا برای آن‌ها است.»

شرکت Intesmo به عنوان بزرگ‌ترین تولید کننده گریس روسیه، اقدام به یک سرمایه‌گذاری مشترک بین LLK International و راه‌آهن روسیه کرده است. GOST (سیستم استانداردهای فنی این کشور) به‌طور مکرر مشخصات اصلی توسعه یافته برای تجهیزات دوران شوروی، از جمله سخت‌افزار نظامی را که اکنون برای جنگ با اوکراین آماده شده است، مورد بازبینی قرار می‌دهد. این منبع شرح داد که چگونه تولید کنندگان به‌دستیابی به قطعات گریس‌های نظامی و صنعتی از طریق شبکه‌ای از مسیرهای دور زدن تحریم‌ها ادامه می‌دهند. این منبع گفت: «افزودنی‌های ارزشمند از طریق قزاقستان و قرقیزستان به روسیه می‌رسند. روان کننده‌ها و قطعات ویژه همچنان

از طریق معافیت‌های تحریمی به پروژه گاز ساخالین می‌رسند و وقتی صحبت از ملاحظات اقتصادی می‌شود، شرکت‌های مستقر در کره جنوبی و بسیاری از شرکت‌های غربی نیز درگیر هستند. همه این‌ها کالاهای تحریم شده هستند اما همچنان از این مسیر عبور می‌کنند.» بسیاری از قطعات دیگر نیز از طریق چین و امارات متحده عربی وارد روسیه می‌شوند و از طریق ترک، گرجستان و کشورهای جنوب شرقی آسیا ترانزیت می‌شوند. گریس‌های غلیظ شده با لیتیم در ۲۵ سال گذشته موقعیت غالبی در بازار روسیه داشته‌اند و حدود ۶۰ درصد از کل مصرف گریس را به‌خود اختصاص داده‌اند.

طبق برآوردهای صنعت، تا اوایل سال ۲۰۲۴، تولید گریس روسیه تقریباً ۴۰ هزار تن در سال بود - تقریباً ۳ درصد از تولید جهانی. مطالعه اخیر موسسه B2X به عنوان شرکتی در حوزه مشاوره مستقر در مسکو، نشان داد که فروش گریس‌های ساده لیتیم و کلسیم بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳، ۵۶ درصد رشد داشته است. در همان زمان، تقاضا برای گریس‌های پیچیده لیتیم و کلسیم به دلیل افزایش قیمت مواد اولیه کاهش یافت.

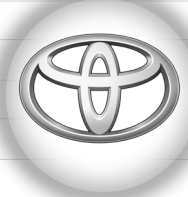
موسسه B2X گزارش می‌دهد: «این افزایش قیمت، بسیاری از تولید کنندگان و کاربران نهایی روسیه را بر آن داشته است تا به فرمولاسیون‌های لیتیم-کلسیم ساده‌تر و مقرون به‌صرفه‌تر روی

آورند.» صنایع نظامی، باربری، کشاورزی و ریلی به دلیل مقرون به‌صرفه بودن این محصولات و سازگاری با تجهیزات قدیمی، مصرف کنندگان اصلی باقی می‌مانند.

بر این اساس محصولات گریس لیتیم استاندارد روسی مانند لیتول (گریس برای مکانیسم‌ها و مجموعه‌های مختلف که تحت بارهای زیاد و دماهای بالا کار می‌کنند)، بوکسول (گریس بلبرینگ جعبه‌محور) و CV (گریس مفصل سرعت ثابت) هنوز به‌طور گسترده مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ اگرچه B2X گزارش داده است که سهم بازار آن‌ها در سال‌های اخیر تحت فشارهای دوگانه تورم هزینه و الزامات فنی در حال تحول، کاهش یافته است.

در همین حال، افزایش تقاضای جهانی برای لیتیم (به‌ویژه از سوی تولید کنندگان باتری خودروهای الکتریکی و سرمایه‌یک) شرایط را برای تولید کنندگان گریس تا حدی دشوار و سخت کرده است.

تولید گریس اکنون پس از باتری و سرمایه‌یک، مقام سوم را به‌لحاظ مصرف لیتیم در سطح جهان به‌خود اختصاص داده است. برای مقابله با این چالش، تولید کنندگان روسی در حال گسترش ظرفیت داخلی و تکیه بیشتر بر شبکه‌های تجاری غیر رسمی یا کشور های ثالث برای تأمین افزودنی‌ها و مواد اولیه کلیدی برای تولید گریس هستند.

تشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

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

تشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



هایپر کار جدید کونیگزگ مانند جسد کور. از یک پیشرانه ۸ سیلندر وی شکل ۵ لیتری توین توربوشارژ بهره می برد. این پیشرانه با استفاده از سوخت E85 می تواند حداکثر ۱۳۸۵ اسب بخار قدرت و ۱۳۸۵ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی بهینه سازی شده با ضرایب کوتاه می تواند شتاب اولیه صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت کمتر از ۲ ثانیه داشته باشد. این هایپر کار سوئدی قرار است تا سال آینده میلادی به بازار عرضه شود و تنها ۵۰ دستگاه از آن ساخته می شود.

اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که هایپر کار ساز سوئدی کونیگزگ از محصول جدیدی با نام CC850 رونمایی کرد. این اتر سوپر اسپرت بر پایه و اساس پلت فرم جدید کونیگزگ شکل گرفته که طبق گفته کر بستین ون کونیگزگ، سریع ترین خودرو و گیربکس دستی جهان خواهد بود. سبک طراحی CC850 مشابه CCCR است و با چراغ های جدید و LED های منحصر به فرد، استایل مدرنی دارد. در طراحی این خودرو از حجم های ارگانیک استفاده شده که سایز بزرگ تایر و رینگ کاملاً جذاب و هیجان انگیز به نظر می رسد. این

نگاهی به کونیگزگ «CC85»



تلگرام Telegram

بررسی واردات خودروهای کار کرده

این روزها بحث واردات خودروهای کار کرده بسیار داغ است. واردات خودرو کار کرده اگر بر مبنای اصول درستی باشد، می تواند در اقتصاد کشور اثر مثبت و در بازار خودرو نیز تاثیر خوبی داشته باشد. البته در حال حاضر آن چه مهم است این که در زمان ورود خودروهای کار کرده، وزارت صمت به عنوان اصلی ترین متولی در این بخش، نظارت فنی لازم را روی این مدل خودروها داشته باشد تا افراد سودجو نتوانند از این موقعیت سوء استفاده کنند. حال در این جا این سوال مطرح می شود که بهترین راه برای واردات خودروهای کار کرده به کشور چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

در زمینه واردات خودروهای کار کرده، به وزارت صمت به عنوان اصلی ترین و مهم ترین متولی در این زمینه پیشنهاد می شود که قوانین سخت گیرانه ای برای واردات خودرو کار کرده به کشور وضع کند. در این زمینه ممکن است برخی افراد سودجو خودروهایی با کارکرد بالا را با تغییراتی در میزان کارکرد به عنوان خودرو در حد نو و کم کارکرد وارد کشور کنند. وزارت صمت می تواند بازرسانی برای تاییدیه فنی این خودروها تعیین کند تا از ورود خودروهای ناایمن و تصادفی به کشور جلوگیری شود.

عابدینی

در حال حاضر برای واردات خودروهای دست دوم چالش های بسیاری وجود دارد. وزارت صمت می تواند این نامه خودروهای وارداتی را مورد بازربینی قرار دهد و یک آیین نامه جداگانه با شرایط منعطف اما سخت گیرانه را تدوین کند تا شاهد چالش های جدید در این بخش نباشیم. همچنین با تخصیص ارز برای وارد کنندگان و تسهیل شرایط ترخیص این خودروها از گمرکات، قیمت خودروهای وارداتی تعدیل خواهد شد.

مطهریان

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

معيوب شدن باتری خودرو

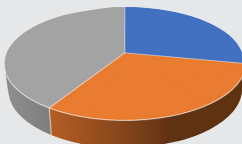
خودرو کراس اوور چینی مدل ۱۴۰۰ با کارکرد ۱۵ هزار کیلومتر دارم. چند هفته ای خودرویم در پارکینگ متوقف بوده و روشن نشده بود. پس از آن وقتی به آن استارت زدم، خودرویم روشن نشد. با امداد خودرو نمایندگی تماس گرفتم و کارشناس مربوطه تشخیص داد که باتری خودرویم خوابیده است. باتوجه به این که باتری خودرو جزو موارد گارانتی محسوب می شود، اما نمایندگی هیچ گونه خدماتی در این زمینه ارائه نکرد!

۰۹۰۵***۶۳۴۲

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۳۲

گزینه ۱	۲۸ درصد
گزینه ۲	۳۱ درصد
گزینه ۳	۴۱ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما اجرای شدن طرح سه رخی شدن گازوفیل تا چه اندازه در کاهش قاچاق سوخت در کشور موثر است؟

در پاسخ به این پرسش ۲۸ درصد به گزینه یک یعنی تاثیر کمی دارد، و ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی تاثیر ندارد و ۴۱ درصد به گزینه سوم یعنی تا حد زیادی موثر است رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۳۳
به نظر شما حجم واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ در مقایسه با سال قبل چگونه است؟

- ۱- بیشتر است
- ۲- کمتر است
- ۳- تقریباً به اندازه سال گذشته است

پیامک SMS

بررسی کیا سراتو GT

قصه خرید کیا سراتو GT دارم و این طور که شنیدم این خودرو قوی ترین مدل از سراتو است. این خودرو از نظر فنی چگونه است و آیا شرایط ایران سازگاری دارد؟

۱۱۳۱***۰۹۱۹

«سراتو، سدان کامپکت کیامتورز است که از سال ۲۰۰۳ میلادی تاکنون روی خط تولید این خودرو ساز قرار دارد. سراتو که در بازارهایی مانند آمریکای شمالی با نام های فورته و سید شناخته می شود، جزو یکی از موفق ترین محصولات کیامتورز است.

نسل چهارم سراتو که سال ۲۰۱۸ به جهان معرفی شد، یکی دیگر از شاهکارهای طراحی پیتو شرایر (طراح معروف این کمپانی کره ای) است. نسخه مورد بررسی ما در این مطلب سراتو GT است. خط افقی نسبتاً تیز شانه روی بدنه، اورنگ های کوتاه و رینگ های ۱۸ اینچی، استایل این خودرو را جذاب جلوه می دهد. چهره خودرو با چراغ های کشیده و زاویه دار و جلو پنجره پوزه ببری مشکی پیاپی با خطوط قرمز رنگ درون جلو پنجره و خطوط تیز روی کاپوت تهاجمی به نظر می رسد.

در نمای عقب نیز شاهد یک سدان زیبا هستیم. چراغ های پیوسته با LEDهایی به شکل حرف B جلب توجه می کنند. سراتو GT مورد بررسی، دارای قطعات اسپرت روی بدنه است. این قطعات شامل اسپویلر مشکی رنگ کوچک روی در صندوق عقب و خروجی کروی شکل در طرفین سپر و دیفیوزر است.

نصب این قطعات، ویژگی های اسپرت این سدان کامپکت جوان پسند را دوچندان می کند. کابین سراتو GT جذاب و دلنشین است و زبان جدید طراحی کیامتورز، فضای خلوت و عاری از دکمه های فیزیکی را برای این سدان کامپکت فراهم آورده است. در پیچه های دوزنق های شکل کنسول میانی، چیدمان قطعات، دکوراتیو کروم و روکش چرم مصنوعی صندلی ها نیز از دیگر ویژگی های کابین سراتو GT است. استفاده از یک نمایشگر ۸.۵ اینچی برای کنسول میانی و یک کلاستر دیجیتال پشت آمپر نیز به مدرن بودن فضای داخلی می افزاید. در عین حال غربیلک فرمان GT، دو پدال آلومینیومی شیفت پشت آن و دسته دنده اسپرت، حس هیجان را در زمان رانندگی با این سدان کامپکت به راننده منتقل می کند. همچنین فاصله محوری، طول و عرض به ترتیب ۲۷۰۰، ۴۶۴۰ و ۱۸۰۰ میلی متری، فضای مناسبی برای سرنشینان بهارمغان آورده است. فضای بار نیز در سراتو GT به ۵۰۲ لیتر می رسد. قلب تپنده سراتو GT را یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژ تشکیل می دهد. اما در پاسخ به سوال شما باید گفت پیشرانه های توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم یا اصطلاحاً T-GDI تا حد زیادی به کیفیت سوخت کشورمان حساس هستند.

همچنین لازم است این نکته را هم در نظر داشته باشید که در زمان استفاده از این خودرو باید به تمام نکاتی که کمپانی کیامتورز در کتابچه راهنمای آن توصیه کرده، توجه داشته باشید و از روغن موتور با کیفیت به همراه کیت آکشان خاص (مورد تایید کمپانی کیامتورز) استفاده کنید. از سوی دیگر کمپانی کیامتورز مصرف سوخت سراتو GT را در هر صد کیلومتر به صورت تقریبی ۶.۸ لیتر اعلام کرده است. این در حالی است که در تست درایوها این عدد به ۸.۴ لیتر افزایش یافته است. با در نظر گرفتن سازه آلومینیومی بدنه و استفاده از قطعات پلاستیکی، مجموع وزن این خودرو به ۱۳۷۰ کیلوگرم می رسد و خریداران سراتو GT با خیالی آسوده پشت فرمان این سدان کامپکت اسپرت قرار می گیرند؛ زیرا این خودرو سال ۲۰۱۹ در تست های تصادف یورو انکپ ۵ ستاره ایمنی درخشان را از آن خود کرد. در نهایت این خودرو در بازارهای جهانی ۳۴ هزار و ۱۹۰ دلار ارزش دارد.

«Evo اسپایدر»؛ آخرین هوراکانی که تولید شد سوپر اسپرت لامبورگینی چگونه محبوب شد؟



«سال ۲۰۱۴ میلادی بود که کمپانی سوپر اسپرت ساز ایتالیایی یعنی لامبورگینی، جانشین محصول محبوب و پر فروش منسی خود یعنی گالاردو را به جهان معرفی کرد. این جانشین به حق، هوراکان است. هوراکان بر پایه و پلت فرم مدولاتور اسپرت فولکس واگن شکل گرفته و با زبان جدید طراحی لامبورگینی، استایل اسپرت و جذابی را به نمایش می گذارد. هوراکان اواخر سال ۲۰۱۸ فیس لیفت شد تا با چهره ای تهاجمی تر به بازار عرضه شود. این سوپر اسپرت جسور ایتالیایی در نسخه های متعدد به بازار عرضه شده که در این مطلب نسخه Evo اسپایدر RWD این سوپر اسپرت مورد بررسی قرار می گیرد. همچنین بد نیست بدانید که هوراکان دیگر تولید نمی شود و آخرین مدل های این سوپر اسپرت در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی از خط تولید لامبورگینی خارج شد.

کابین اسپرت

پس از نشست پشت فرمان هوراکان Evo اسپایدر RWD یک طراحی کاملاً خاص مواجه می شویم.

در کابین این خودرو شاهد استفاده از طراحی مدرنی هستیم. یک کلاستر بزرگ ۱۲ اینچی کاملاً دیجیتالی در مقابل راننده و یک صفحه نمایشگر ۸.۴ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات سرگرمی با زاویه خاصی در کنسول میانی قرار گرفته و فضای کاملاً مدرنی را ایجاد می کنند.

طراحی صندلی های اسپرت، غربیلک فرمان اسپرت لامبورگینی، دو پدال شیفت بزرگ در پشت فرمان و دکمه استارت بزرگ قرمز رنگ (مشابه جت های جنگنده) رانندگی با این سوپر اسپرت را کاملاً هیجان انگیز می کند. از مهم ترین امکانات هوراکان Evo اسپایدر RWD می توان به سیستم تهویه مطبوع دو گانه، تنظیم صندلی ها به صورت برقی و با حافظه، تنظیم اسپویلر فعال عقب، تغییر صدای آگزوز، تنظیم سیستم تعلیق، سیستم ترمز کنترل کشش، سیستم ترمز پایداری الکترونیکی، سیستم ترمز ضد قفل، سیستم ترمز دینامیکی و فرمان هیدروالکتریکی اشاره کرد.

همچنین امکان سفارش رینگ های فورج و سیستم ترمز سرامیکی نیز وجود دارد. جالب است بدانید که سقف خودرو پارچهای بوده و برای عملکرد مکانیزم باز و بسته شدن آن ۱۷ ثانیه زمان نیاز است و تا سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت این امکان فراهم است.

هوراکان، تهاجمی تر از قبل!

هوراکان Evo اسپایدر RWD از نظر ظاهری کاملاً تهاجمی و اسپرت است. خطوط تند و تیز روی بدنه با رینگ های ۲۰ اینچی برای جلو و ۲۱ اینچی برای عقب کاراکتر اسپرت و نافذی را برای این سوپر اسپرت ایتالیایی فراهم می آورد. چراغ های باریک مثلثی شکل، LEDW شکل در کاسه چراغ، خطوط تیز روی دماغه، زاویه خاص و متعادل به پایین پوزه و ورودی های هوا درون سپر، چهره تهاجمی به وجود آورده اند. چراغ های L شکل باریک با LED های Y شکل و حجم پردازش خاص در بخش عقب نیز نمای شیکی از یک سوپر اسپرت را ارائه می دهد. همچنین اضافه شدن آگزوز های کروی شکل در بخش زیرین چراغ های عقب و وجود یک دیفیوزر بزرگ و حالت پره ای در موتور، چاشنی اسپرت را در این خودرو دوچندان می کند.



موتوری که پر قدرت می تپد

موتور پر قدرت هوراکان Evo اسپایدر RWD با پیشرانه آئودی R8 یکسان است. این موتور در حقیقت یک پیشرانه ۱۰ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۵.۲ لیتری تنفس طبیعی است. هوراکان و آونتادور جزو محصولاتی هستند که تا به امروز از سیستم پر خوران توربوشارژر آن ها استفاده نشده است. برای این اساس موتور ۱۰ سیلندر ۵.۲ لیتری وی شکل هوراکان Evo اسپایدر می تواند حداکثر ۶۰۲ اسب بخار قدرت را در ۸ هزار ۸۰۰ پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۶۵۰۰ پی ام بهارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته ISR دوکلاچه لامبورگینی به چرخ های عقب منتقل می شود. این خودرو ظرف ۳.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می یابد و نهایت سرعت آن به ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت می رسد. قیمت پایه لامبورگینی هوراکان Evo اسپایدر RWD ۲۲۹ هزار و ۴۲۸ دلار است.



افزود: «شعبه پس از بررسی و عدم ارائه اسناد معتبر از سوی متهم، علاوه بر ضبط اسناد کشف شده متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال جزای نقدی محاکمات کالای کشف شده محکوم کرد.» منصوریه خود را «مأموران نیروی انتظامی در حین کنترل و بازرسی و توقیف ۲ دستگاه خودرو و کشف اسلحه در طن قاجاق، گزارش را جهت رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

تایرهای مسابقه‌ای برای خودروهای برقی

 سہیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

پیش از یک دهه به میامی بازگشت و تایرهای ION Race GEN3 Evo فرمول E هاوکو بار دیگر در مرکز توجه قرار گرفتند؛ هم در داخل و هم در خارج از پیست. این تایرها به خودروها کمک کردند تا هنگام شتاب گیری از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در تنها ۱.۸۶ ثانیه، کاملاً به زمین بچسبند. این تایرها به یاد چسبندگی، استقامت و بازدهی فوق العاده‌ای را در هر دور ارائه می‌دادند. هر تیم فقط می‌توانست از دو دست تایر برای کل مسابقه استفاده کند. هاوکو از آموتی‌های خود در پیست مسابقات میامی برای ایجاد همین ویژگی‌ها در نسل بعدی تایرها ION برای خودروهای برقی در همه جا استفاده می‌کند. مانفرد زاندریخلر، مدیر بخش موتوراسپرت هاوکو توضیح داد که چگونه داده‌های فرمول E استراتژی تحقیق و توسعه مداوم هاوکو را هدایت می‌کند. این آخر هفته برای همه هیجان انگیز بود؛ از پیچ‌های تند و یاری گرفته تا مسائلی مناسب ساحل. این رویداد تایرهای فرمول E هاوکو که نقش رو به‌گسترش آن‌ها در بازار تایر خودروهای برقی را به نمایش گذاشت. شرکت هاوکو از ۲۰۲۲-۲۰۲۳ تاکنون تایم کندنده رسمی و انحصاری و شریک فناوری برای خودروهای مسابقات الکتریکی GEN3 هاوکو به‌تازگی در مسابقات قهرمانی جهان فرمول EABB FIA معرفی شده‌اند، انتخاب شد. اکنون تمام خودروهای شرکت کنند در مسابقات



کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰-کراس-دنا پلاس توربو
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امبیکو)
KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	تیوولی
KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کورانداو
KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۳۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۳۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







این سدان لوکس هستیم. چراغ‌های کشیده و جلوپنجره عریض با خطوط تیز روی کاپوت، چهره‌ای تهاجمی ایجاد کرده‌اند تا با فرمت خمیدگی سقف و زاویه پیش‌تر ستون C شاهد یک کاراکتر اسپرت فست‌پیک کوپه نیز باشیم. در نمای عقب آوالون شاهد طراحی چراغ‌های به هم پیوسته هستیم که با ظرافت بسیار زیادی طراحی شده است تا به زیبایی این نمایزااید. قوی‌ترین نسخه آوالون همان TRD است که دارای پیش‌رانه ۶ سیلندر وی‌شکل ۳.۵ لیتری اتمسفریک معروف ZGR-FKS است که توانایی تولید ۳۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را دارد.

آوالون سدان فول‌سایز لوکس کمپانی تویوتا است که از اوایل دهه ۹۰ میلادی تاکنون روی خط تولید این خودرو سساز محبوب ژاپنی قرار گرفته است. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی تویوتا اعلام کرد دیگر آوالون تولید نخواهد شد و جدیدترین نسل آن یعنی نسل پنجم XX50 آخرین نسل این سدان لوکس خواهد بود. اما استقبال بسیار خوب از آوالون در بازار ایالات متحده، کانادا، استرالیا و بازار حاشیه خلیج فارس سبب شد کمپانی تویوتا در حال حاضر تصمیمی به حذف این سدان از سبد محصولات خود نگیرد. بر این اساس در نسخه ۲۰۲۴ آوالون شاهد همان طراحی اسپرت و هیجان‌انگیز



«آوالون»؛ سدان پر طرفدار لوکس تویوتا

کمبود نقدینگی چرخ تولید را کند کرد

قطعه‌سازان در انتظار کاهش تورم و امنیت اقتصادی

رشد قیمت مواد اولیه و سود بالای تسهیلات بانکی، سودآوری تولیدکنندگان قطعات خودرو را به حداقل رسانده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

انبوهی از مشکلات مالی، صنعت قطعه‌سازی کشور را در موقعیتی دشوار قرار داده است. تولیدکنندگان این حوزه با چالشی عظیم در تامین نقدینگی و مواد اولیه مواجه‌اند؛ شرایطی که اختلاف فاحش میان هزینه‌ها و قیمت فروش محصولات، حاشیه امنیت آن‌ها را به حداقل رسانده است. روندی فرسایشی که با هر روز تعمیق بحران، عرصه را بر صنعتگران تنگ‌تر می‌کند و برخی حلقه‌های کلیدی زنجیره تولید را در آستانه گسست قرار داده است. در این میان، نوسانات تورمی و ضعف نظام بانکی بیش از پیش پا به‌های تولید را متزلزل ساخته و امید به سرمایه‌گذاری و توسعه را کم‌رنگ‌تر از همیشه کرده است.

قطعه‌سازان در بحران نقدینگی

ابراهیم احمدی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به شرایط امروز قطعه‌سازان و نحوه تعاملشان با خودروسازان بزرگ در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «شاید اگر ایران خودرو پرداختی‌های اخیر را انجام نمی‌داد، وضع ما خیلی بغرنج‌تر می‌شد. ایران خودرو با همه تنگناها، به‌خصوص شب عید، در حد توان کمک کرد. البته همچنان شرایط هیچ‌کس ایده‌آل نیست؛ اما باید موقعیت یکدیگر را هم درک کنیم.»

وی با اشاره به این که ایران خودرو همکاری بیشتری داشته تا سابقا که وضعیتش نامناسب‌تر است، افزود: «البته هنوز خیلی از پرداختی‌ها مانده. شاید قرار باشد به روش‌های مختلفی مثل باز کردن اِل‌سی‌پاروش‌های دیگر، مبالغی پرداخت شود. واقعیت این است که خودروسازی‌ها نیز مشکل دارند. همان‌طور که پیش‌تر، در صنایع دیگر همچون فولاد شاهد چنین مشکلاتی نبودیم اما اکنون می‌بینیم که بحران‌ها به همه بخش‌ها سرایت کرده است.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو اصفهان همچنین درباره بحران نقدینگی و تامین ارزی فعالان این صنعت تصریح کرد: «این روزها بحران نقدینگی دیگر برای صنعت به موضوعی عادی بدل شده است. وقتی تورم شدید است و قیمت‌ها دائم بالا می‌رود، قطعه‌ساز نمی‌تواند بین خرید مواد اولیه و فروش محصول تناسب برقرار کند. یک فاصله دائمی وجود دارد و این شکاف، به اقتصاد قطعه‌سازی ضربه می‌زند.»

این مقام صنفی ادامه داد: «بانک مثل گذشته نمی‌تواند ارز تامین کند و از طرف دیگر، نقدینگی هم وجود ندارد. مشکلات هر روز بیشتر می‌شود. در دنیا مر سوم نیست که همه چیز نقدی خرید و فروش شود و صنعت بدون حمایت بانکی سر کند. بانک‌ها اغلب اعتبار می‌دهند و سرمایه ثابت یا سرمایه در گردش را تامین می‌کنند؛ اما این‌جا ما باید همه چیز را نقد تهیه کنیم و این در عمل وضعیت صنعت را بحرانی می‌کند.»

احمدی افزود: «افزایش قیمت روزانه مواد اولیه و اجناس ناشی از تورم بالا باعث می‌شود کارخانه‌هایی که همین امروز نمی‌توانند پول نقد فراهم کنند، فردا با شکاف بیشتری مواجه می‌شوند و نقدینگی‌شان تحلیل می‌رود. این مشکل هر سال عمیق‌تر می‌شود.»

نظام بانکی دردی از صنعت گران دوا نمی‌کند

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به نقش بانک‌ها در تضعیف امکان سرمایه‌گذاری تولیدکنندگان اظهار کرد: «وقتی در حال حاضر بورس ماهانه ۲۰۷۵ تا ۳ درصد سود برای کالاهای مختص بورس اعلام می‌کند، میزان این سود در سال به ۳۶ درصد می‌رسد. همین موضوع درباره بانک‌ها هم صدق می‌کند و سود تسهیلات به ۳۶ یا حتی ۴۱ درصد رسیده است. از



نوربالا

اگر تورم مدیریت شود و زیر ۱۵ درصد یا حتی کمتر بیاید صنعت نفس تازه می‌کند و امکان برنامه‌ریزی و توسعه برای آن فراهم می‌شود. در حال حاضر سرمایه‌دار نه تنها تمایلی به سرمایه‌گذاری جدید ندارد بلکه حتی در حفظ و نگهداری خطوط موجود نیز دچار مشکل شده است

طرفی اگر کسی نتواند به‌موقع بدهی‌اش را بدهد، تا ۶ درصد جریمه نیز به این مبالغ اضافه می‌شود. بنابراین، این شرایط برای هیچ تولیدکننده‌ای اقتصادی نیست.» وی با اشاره به این که مشکلات ناشی از کمبود نقدینگی گریبان‌گیر تمام صنایع و مجموعه‌های بزرگ صنعتی شده است، افزود: «کارخانه‌های بزرگی مثل ایران خودرو یا فولاد مبارکه با همه عظمت‌شان، باز هم با کمبود نقدینگی دست به گریبان هستند. این دیگر یک مشکل فراگیر است؛ نه فقط برای واحدهای کوچک.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه درباره اثر تورم و بی‌ثباتی خاطر نشان کرد: «یکی از اصلی‌ترین معضلات ما همین تورم مزمن است. اگر تورم مدیریت شود و زیر ۱۵ درصد یا حتی کمتر بیاید، صنعت نفس تازه می‌کند و امکان برنامه‌ریزی و توسعه پیدا می‌کند. در حال حاضر اما سرمایه‌دار نه تنها تمایلی به سرمایه‌گذاری جدید ندارد، بلکه حتی در نگهداری خطوط فعال موجود نیز دچار مشکل شده است.» وی با اشاره به افزایش سرسام‌آور هزینه‌های تولید بیان کرد: «به عنوان یک قطعه‌ساز از سال ۱۳۸۰ تا امروز،

نوربالا

در دنیا مر سوم نیست که همه چیز نقدی خرید و فروش شود و صنعت بدون حمایت بانکی سر کند. بانک‌ها اغلب اعتبار می‌دهند و سرمایه در گردش را تامین می‌کنند؛ اما این‌جا ما باید همه چیز را نقد تهیه کنیم و این در عمل وضعیت صنعت را بحرانی می‌کند

قیمت مواد اولیه‌ای مثل آلومینیوم، مس، پلی‌آمید، ورق فولادی و مزد کارگر برای ما بین ۱۵۰ تا ۱۸۰ برابر افزایش یافته است. اما قیمت فروش قطعه‌ای که تولید می‌کنم فقط حدود ۷۱ تا ۷۲ برابر شده است. همین اختلاف، کل سودآوری ما را به حداقل رسانده و باعث شده امکان سرمایه‌گذاری جدید از میان برود.»

احمدی تصریح کرد: «امروز حتی سرمایه ثابت هم به راحتی در اختیار صنعتگر قرار نمی‌گیرد. صندوق توسعه ملی تحت فشار است و منابعش محدود. آن‌چه به بازار تزریق می‌شود، نسبت به نیاز واقعی بسیار کمتر است. این باعث می‌شود ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی به‌روز نشود و صنعت رفته‌رفته فرسوده‌تر شود.»

وی تأکید کرد: «صنعت خودرو و قطعه‌سازی مثل زنجیرهای است که اگر نقدینگی در یک نقطه قطع شود، همه حلقه‌های آن آسیب می‌بینند. اگر چند سال فقط ثبات داشته باشد و جلو تورم گرفته شود، شاید خیلی از سرمایه‌گذاران برگردند و چرخه تولید تغییر مسیر بدهد.»

روند تنزلی صنایع و انتظار برای حمایت از دولت رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو اصفهان درباره تبعات تحریم و کاهش بهره‌وری در پاسخ به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «هر چند هیچ‌وقت چراغ تولید خاموش نمی‌شود، اما مشکل این است که بهره‌وری پایین می‌آید. ما تکنولوژی روز را نمی‌توانیم وارد کنیم و ماشین‌آلات مان فرسوده‌تر می‌شود؛ با این حال تولید بدون ارتقای کیفیت ادامه پیدا می‌کند.»

وی ادامه داد: «مشکل فقط قطعه‌سازی نیست؛ کل صنایع کشور به این درد مبتلا شده‌اند. سوددهی کارخانه‌ها هر روز کمتر می‌شود. از طرفی همان‌طور که بانک مرکزی اعلام کرده، چک‌های برگشتی نیز نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافته است. همه این‌ها علامتی است که جامعه و فعال اقتصادی هر دو ضعیف‌تر شده‌اند.»

بر اساس گزارش بانک مرکزی در اوایل سال جاری میانگین ۱۱ ماهه رقم چک‌های برگشتی در سال ۱۴۰۳، ۱۰۴ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت به میانگین سال قبل از آن رشد ۷۳.۳ درصدی داشته است.

این مقام صنفی اضافه کرد: «البته روند تولید به کلی متوقف نمی‌شود؛ اما کیفیت افت می‌کند و امید به سرمایه‌گذاری جدید از بین می‌رود. نتیجه‌اش بی‌اعتمادی در کل فضای اقتصادی و بازاری است.»

احمدی در پاسخ به این سوال که چه راه‌حلی برای خروج از شرایط فعلی پیشنهاد می‌دهد، بیان داشت: «خود مسئولان و سیاست‌گزاران بهتر می‌دانند که چطور باید عمل کنند. چرا این‌قدر برای توافقات خارجی تلاش می‌شود؟ چون می‌دانند سرمایه فرار می‌کند. سرمایه مثل آهو است؛ اگر امنیت نباشد، فرار می‌کند و هر جا آرامش بیابد، همان جا مستقر می‌شود.»

وی تصریح کرد: «سرمایه‌گذاری که اطمینان نداشته باشد، دارایی‌اش را به بیرون از کشور می‌برد؛ همان‌طور که طی این سال‌ها می‌بینیم سرمایه ایرانی‌سر از کانادا، دوبی و دیگر کشورها در آورده است. بنابراین اگر امنیت و ثبات اقتصادی نباشد، انگیزه‌ای برای فعالیت در داخل باقی نمی‌ماند.»

این مقام صنفی با اشاره به این که فرصت‌های فعالیت اقتصادی در ایران بسیار زیاد است، افزود: «درست است که در ایران سختی زیاد است، ولی ظرفیت و فرصت کار در کشور بالاست. نیروی کار خوب، بازار بزرگ و منابع در دسترس داریم. اگر دولت بتواند تورم را کنترل و امنیت اقتصادی ایجاد کند، هیچ مانعی برای جهش صنعتی باقی نمی‌ماند.»

احمدی گفت: «همه ما فقط برای کار کردن و ساختن این کشور این جا هستیم. هیچ صنعت‌گری نیست که دلش نخواهد ایران پیشرفت کند. امیدوارم دولت موانع را بردارد و فضا را برای کار و سرمایه‌گذاری مناسب کند. به امید این که همه با هم بتوانیم آینده بهتری برای کشور رقم بزنیم.»



نقش چشمگیر کلاه ایمنی در حفظ جان موتور سیکلت سواران

◀ ایران: جانشین پلیس راهور فراجا با اشاره به وضعیت نگران کننده تصادفات موتور سیکلت در کشور تاکید کرد: «استفاده از کلاه ایمنی در صورت بروز تصادف با موتور سیکلت، بروز مرگ و میر را تا ۷۳ درصد کاهش می دهد.» سردار حسن مومنی ادامه داد: «بیش از ۶ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر گواهینامه موتور سیکلت دارند که معادل ۸ درصد از جمعیت کشور است؛ اما بسیاری از راکبان موتور سیکلت فاقد گواهینامه هستند.» وی اظهار کرد: «حدود ۱۳ میلیون دستگاه موتور سیکلت در کشور وجود دارد که بیش از ۹۰ درصد آن ها در سن فرسودگی هستند.» سردار مومنی به تصادفات

موتور سیکلت ها و آسیب های جدی ناشی از آن ها اشاره کرده و از موتور سواران خواسته است برای حفظ سلامتی خود و دیگران، حتما از کلاه ایمنی استفاده کنند. این مقام ارشد انتظامی با تاکید بر این که استفاده از کلاه ایمنی می تواند میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات موتور سیکلت را تا ۷۳ درصد کاهش دهد، افزود: «در آمار تصادفات موتور سیکلت، ۳۵ درصد از فوتی های حوادث رانندگی در شهر ها، مربوط به موتور سواران است و عمده این افراد در سنین جوانی قرار دارند.» وی از مردم خواست از قوانین راهنمایی و رانندگی تبعیت کنند و به سهم خود مانع تلفات جاده ای شوند.

خودروهای فاقد معاینه فنی روزانه ۱۰۰ هزار تومان جریمه می شوند

کنترل گواهی معاینه فنی خودروها به صورت مکانیزه و فیزیکی



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

◀ چندی پیش در

راستای تشدید بر خورد با خودروهای دودزا، پلیس راهور تهران بزرگ از اعمال قانون برای بیش از ۲۶ هزار

خودرو دودزا و ابطال حدود ۷ هزار و ۵۰۰ برگه معاینه فنی در پایتخت خبر داد. سردار سید ابوالفضل موسوی پور همچنین تاکید کرد که در اجرای طرح بر خورد با وسایل نقلیه دودزا و فاقد معاینه فنی، پلیس در نقاط مختلف پایتخت مستقر شده و از تردد این دست از وسایل نقلیه جلوگیری می کند.

◀ اثربخشی معاینه فنی در کاهش تصادفات و آلودگی هوا

روز گذشته سید محمد مهدی میرزایی قمی، مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در توضیح لزوم انجام معاینه فنی و استفاده از همه ظرفیت های قانونی جهت الزام خودروها به دریافت گواهی معاینه فنی گفت: «انجام معاینه فنی قدمتی در حدود نیم قرن در کشور ایران دارد و از سال ۱۳۷۹ با راه اندازی نخستین مرکز معاینه فنی به صورت مکانیزه در کشور در پارکسوار بیهقی توسط شهرداری تهران با استفاده از تجهیزات انجام می شود.» وی با بیان این که خدمات معاینه فنی از دو رکن و مرتبه دارای کارایی و اهمیت است، افزود: «رکن نخست آن مربوط به کنترل حاکمیتی بوده که در بسیاری از کشورها توسط دولت های ملی یا محلی به منظور اطمینان از انطباق با مقررات حاکم بر ایمنی و انتشار گازهای آلاینده برای خودروها اعمال می شود. خودرو با یک استاندارد مشخص تولید می شود و در چرخه تردد نیز باید با رعایت شرایط تعریف شده از منظر ایمنی و آلایندهی مطابق با شرایط استاندارد اولیه تولید اجازه تردد داشته باشد. انجام دوره های معاینه فنی خودروها در قانون نیز به همین منظور پیش بینی شده است.» میرزایی قمی با تاکید بر این که مراکز معاینه فنی بخش های آزمایشگاهی قابل اعتمادی بوده که شهروندان می توانند از وضعیت سلامت فنی خودرو خود مطلع شوند، اظهار کرد: «مضاف بر الزامات قانونی یک رکن هم مربوط به شهروندان و مسئولیت اجتماعی ایشان در قبال حفظ سلامت خود و سایر شهروندان است. انجام معاینه فنی و نگهداشت

ضوابط و قوانین به صراحت تکالیف دستگاه ها در بحث نظارت مشخص است. بر اساس آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو مصوب سال ۱۳۹۳ هیات وزیران مسئولیت هدایت و نظارت و کنترل فعالیت مراکز معاینه فنی بر عهده ستادهای معاینه فنی خودرو است که این ستادها در حال حاضر از سه رکن شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی و سازمان حفاظت محیط زیست تشکیل شده اند. ضمن این که کارگروه استانی معاینه فنی وزارت کشور نیز بر عملکرد ستادهای معاینه فنی نظارت عالیه و مضاعف دارند.» میرزایی قمی با اشاره به این که ستاد معاینه فنی خودروهای تهران تنها در خصوص مراکز مستقر در شهر تهران دارای مسئولیت و پاسخگویی است، گفت: «بخشی از مراکز معاینه فنی شهر تهران متعلق به شهرداری تهران بوده و توسط خود ستاد معاینه فنی راهبری و هدایت می شود. در سایر مراکز معاینه فنی که تحت مالکیت و راهبری بخشی خصوصی است نیز نظارت ستاد معاینه فنی در این مراکز در قالب استقرار ناظر مقیم که از طرف ستاد است، صورت می گیرد. در عین حال کلیه مراکز علاوه بر نظارت فیزیکی توسط دوربین های نظارتی نیز رصد و پایش می شوند. همچنین در سال گذشته کلیه خطوط معاینه فنی مراکز شهرداری تهران نوسازی شده و بحث نظارت و کنترل بر صحت رویه انجام آزمون های معاینه فنی به صورت نرم افزاری ارتقا یافته است. خوشبختانه این اقدامات سبب شده است صحت عملکرد مراکز معاینه فنی شهر تهران به واسطه حساسیت های ویژه مدیریت شهری در کشور شاخص و متفاوت باشد و کلیه دستگاه های نظارتی بر این موضوع صحت بگذارند.» وی در خصوص کنترل و نحوه پایش معاینه فنی وسایل نقلیه تصریح کرد: «گواهی معاینه فنی خودروهای مشمول از دو طریق مکانیزه توسط دوربین های سطح شهر و فیزیکی توسط پلیس کنترل می شود و خودروهای فاقد معاینه فنی در صورت تردد روزانه تنها به واسطه نداشتن گواهی معاینه فنی مبلغ ۱۰۰ هزار تومان جریمه می شوند.» گفتنی است علاوه بر موارد مذکور طبق قانون یکی از مدارک مورد نیاز در هنگام معامله، ارائه گواهی معاینه فنی معتبر است که از این درگاه نیز معاینه فنی کنترل می شود.

◀ تمدید مهلت طرح معاینه فنی خودروها در شیراز تا ۳۰ تیر

چند روز قبل، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز نیز اعلام کرد: «با توجه به استقبال گسترده شهروندان جهت دریافت معاینه فنی و در راستای مدیریت ترازوی انرژی و کاهش آلودگی هوا در محدوده های کم آلاینده، مهلت اخذ معاینه فنی خودروها در شیراز تا تاریخ ۳۰ تیر تمدید شده است.» هادی شه دوست شیرازی با قدر دانی از مسئولیت پذیری شهروندان فهیم شیراز نسبت به حفظ هوای پاک شهر افزود: «از ۲۱ تیر، خودروهایی که فاقد معاینه فنی معتبر باشند، مشمول اعمال قانون صرفا در محدوده مشخص شده خواهند شد؛ بنابراین، از مالکان خودرو در خواست می شود دریافت معاینه فنی را به روزهای پایانی موکول نکرده و در اسرع وقت اقدام کنند.» وی با تاکید بر اهمیت معاینه فنی در کاهش آلایندهی و ارتقای کیفیت هوای شهری تصریح کرد: «محدوده اجرای این طرح، صرفا هسته مرکزی شهر شیراز» است.»

◀ نوسازی خطوط معاینه فنی مراکز شهرداری تهران در سال گذشته

مدیرعامل ستاد معاینه فنی با اشاره به این که معاینه فنی دارای ضوابط و چهارچوب های قانونی در بحث فرآیند اجرا و نحوه نظارت است، بیان کرد: «معاینه فنی یکی از ضابطه مندترین خدمات در کشور است که تمام ارکان آن از اجرا تا نحوه نظارت و برخورد با تخلفات مراکز دارای قانون و ضابطه خاصی است.» وی در خصوص نحوه نظارت بر صدور معاینه فنی در کشور توضیح داد: «در



WWW.AMICOIR.COM



Autoworld.ir

دوشنبه ۵ خرداد ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۳۳

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

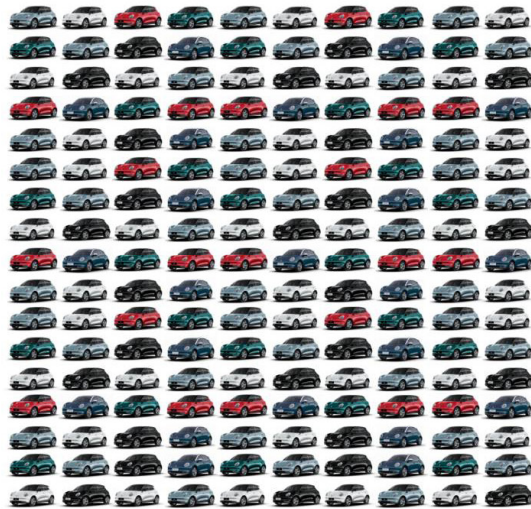
تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلیورد
Billboard

خودرو «GWM»؛ با شعار بی صدا و پاک در جاده‌های برزیل

«کمپین تبلیغاتی جدید شرکت GWM با همکاری یک اژانس تبلیغاتی، خودرو برقی ORA را به عنوان پاک‌ترین و بی‌صداترین خودرو در برزیل معرفی کرد. این خودرو بدون تولید CO2 و با صدایی کمتر از یک خودرو سنتی، کیفیت زندگی را ارتقا می‌دهد. ORA نماد قدرتی نوین است که بدون آلودگی و سر و صدا، مسیر آینده را هموار می‌کند.

Combustion car
68.1 decibels



GWM Ora
0 decibels

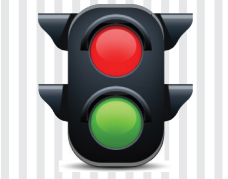
GWM
GWLIDER
ORA. The quietest car in Brazil.

به شایعات فضای مجازی توجه نکنید!

این روزها برخی کسب و کارهای مرتبط با تیونینگ خودرو در فضای مجازی تبلیغات بسیاری برای عادی جلوه دادن دستکاری‌های غیرمجاز در خودرو منتشر می‌کنند که شاید برخی مالکان خودروها را قانع کند که پلیس با ایجاد این گونه تغییرات در ظاهر خودروها بر خورد قانونی نمی‌کند. اما رئیس پلیس ترافیک شهری پلیس راهور فراجا در همین راستا اعلام کرد که تبلیغات عادی شدن دستکاری خودرو و استاندارد وسایل نقلیه، صرفاً برای گمراه کردن مردم است و پلیس با هر گونه تغییر در وضعیت فنی و ظاهری خودرو بر خورد خواهد کرد. به گفته مقامات پلیس، در پی انتشار تصاویر و فیلم‌های تبلیغاتی در فضای مجازی مبنی بر آزاد بودن نصب محصولات پنوماتیک، تجهیزات پلیسی غیرمجاز، سامانه‌های صوتی غیرمتعارف، تغییر در سیستم اگزوز، ایجاد آلودگی صوتی و شایعاتی درباره عدم برخورد پلیس با این تخلفات، پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا تأکید می‌کند که این ادعاها کذب محض است. به گفته پلیس، هر گونه تخطی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، خط قرمز پلیس راهور بوده و هیچ گونه تساهل و تسامحی در این زمینه وجود ندارد. متأسفانه این روزها برخی مالکان خودروها اقدام به نصب چراغ‌های غیراستاندارد، دستکاری در سیستم تعلیق و ارتفاع خودرو یا حتی ایجاد تغییر در صدای اگزوز می‌کنند که این اقدامات علاوه بر غیرقانونی بودن می‌تواند آزار و اذیت سایر رانندگان و حتی عابران پیاده را به همراه داشته باشد. البته در صورت برخورد مأموران پلیس با تخلفاتی از این دست، مالک خودرو در کنار پرداخت جریمه ملزم می‌شود که وضعیت خودرو را به حالت عادی و استاندارد بازگرداند.



حرف آخر
The Best Word
علی زراندوز
روزنامه‌نگار



در فصل تابستان، دمای بالا می‌تواند تاثیر قابل توجهی بر عملکرد پمپ‌بنزین خودرو بگذارد. یکی از نکات کلیدی برای حفظ سلامت این قطعه حیاتی، خودداری از رانندگی با باک تقریباً خالی است. در هوای گرم، زمانی که سطح بنزین پایین می‌آید، پمپ سوخت که داخل باک قرار دارد، ممکن است به خوبی خنک نشود. این پمپ برای کارکرد صحیح به بنزین متکی است تا دما را کاهش دهد. گرمای زیاد به ویژه در شرایط شهری یا ترافیک‌های طولانی، می‌تواند

نکته آموزشی

باعث داغ شدن پمپ و در نتیجه کاهش عمر یا حتی خرابی کامل آن شود. برای پیشگیری از چنین مشکلاتی، بهتر است همیشه باک را حداقل تا یک چهارم پر نگه دارید؛ به ویژه در روزهای بسیار گرم. همچنین توصیه می‌شود از پمپ بنزین‌هایی با سوخت با کیفیت استفاده کنید؛ زیرا ناخالصی‌ها نیز می‌توانند به مرور باعث آسیب به پمپ شوند. با رعایت این نکات ساده، از هزینه‌های سنگین تعمیراتی در آینده جلوگیری خواهید کرد.

«در فصل تابستان، دمای بالا می‌تواند تاثیر قابل توجهی بر عملکرد پمپ‌بنزین خودرو بگذارد. یکی از نکات کلیدی برای حفظ سلامت این قطعه حیاتی، خودداری از رانندگی با باک تقریباً خالی است. در هوای گرم، زمانی که سطح بنزین پایین می‌آید، پمپ سوخت که داخل باک قرار دارد، ممکن است به خوبی خنک نشود. این پمپ برای کارکرد صحیح به بنزین متکی است تا دما را کاهش دهد. گرمای زیاد به ویژه در شرایط شهری یا ترافیک‌های طولانی، می‌تواند

نکته‌ای مهم برای
نگهداری از پمپ بنزین
خودرو در تابستان





فونیکس





جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.nev

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