



فعال با سابقه صنعت خودرو مطرح کرد:
تهدید آینده صنعت خودرو
با کاهش کیفیت

صفحه ۱۴



نیکدبایک «یاماها»
۳۰۰ میلیون تومان
می‌ارزد؟

صفحه ۸

یک کارشناس ارشد صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»

خصوصی‌سازی برای تحول؛ رویایی که هر روز به شکست نزدیک‌تر می‌شود؟

خودروسازی کشور اکنون با زیرساخت‌های فرسوده، میراث مدیریت ناکارآمد گذشته و روند شتابان «صنعت‌زدایی» دست‌وپنجه نرم می‌کند. هم‌اکنون رقابت شدیدی در صنعت خودرو...

صفحه ۳

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

اهمیت صدور «برگه
ارجاع» در تصادفات
منجر به جرح

صفحه ۲

چرا گروه خودروسازی «سایپا»
برای سرمایه‌گذاران مهم شده است؟
نارنجی پوشان جاده‌مخصوص؛
از خودروسازی تاهلدینگ
چندوجهی صنعتی

صفحه ۴

شعبه رسیدگی به پرونده خودروهای شوتی در
اصفهان تشکیل شد

پیگیری تشدید جرایم
و اصلاح قوانین مقابله
با شوتی‌ها

صفحه ۱۵



مدیرعامل ایران خودرو خبر داد:

محصولات «ایران خودرو» در بورس کالا عرضه می‌شود

صفحه ۵

تارا جدید



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



فرهنگ عامه، از فیلم‌ها تا کتاب‌ها، جایگاهی ویژه یافت. حالا، یوگو با یک پروژه جدید تحت رهبری پروفیسور «الکساندر بیلچ» متخصص بازاریابی از آلمان، در حال بازگشت است. این پروژه جدید توسط شرکت نوپای یوگو اتومبیل هدایت می‌شود و هدفش احیای این برند با یک هاچ‌بک اقتصادی در کلاس B است که با خودروهای ماندرنو کلیو، فولکس‌واگن پولو و تویوتا یاریس رقابت کند. برخلاف روند کنونی بازار که به سمت شاسی‌بلندها و خودروهای الکتریکی متمایل است، یوگو تصمیم گرفته یک هاچ‌بک دو در بنزینی با طراحی نوستالژیک و گیربکس دستی عرضه کند؛ چیزی که در دنیای امروز خودروهای اقتصادی کمیاب است

یوگو، خودروبدنام یوگسلاوی که روزگاری نماد خودروهای ارزان قیمت بود، در قالب یک کانسپت جدید رونمایی شده و قرار است با طراحی نوستالژیک، موتور بنزینی و گیربکس دستی تا سال ۲۰۲۷ به تولید برسد. یوگو، خودرویی که توسط شرکت زاستاوا در یوگسلاوی سابق تولید می‌شد، در دهه ۱۹۸۰ به دلیل قیمت پایین و کاربردی بودنش به یک نماد فرهنگی تبدیل شد. این خودرو که بر پایه قیادت ۱۲۷ ساخته شده بود، حتی به بازار آمریکاراه یافت. یوگو با وجودی که به دلیل کیفیت پایین و رانندگی نه چندان مطلوب به عنوان یکی از «بدترین خودروهای تاریخ» لقب گرفت، تا سال ۲۰۰۸ در خط تولید باقی ماند و در



بازگشت عصاره یوگسلاوی در صنعت خودرو!

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

اهمیت صدور «برگه ارجاع» در تصادفات منجر به جرح



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«در بسیاری از تصادفات رانندگی، مجروحان به‌جای دریافت خدمات رایگان درمانی از بیمه، باید هکاری‌های میلیونی در بیمارستان‌ها رویه‌رو می‌شوند. دلیل این بحران، چیزی جز نبود یک سند ساده به نام «برگه ارجاع» نیست؛ سندی که نبودش کل فرآیند درمان و جبران خسارت را مختل می‌کند. تصادف رانندگی به‌تنهایی برای یک فرد یا خانواده کافی است تا زندگی آن‌ها را زیر و رو کند. اما وقتی پس از حادثه، مشکلات درمانی، بیمه‌ای و مالی هم به آن اضافه می‌شود، بار مصیبت دوچندان خواهد شد. یکی از مهم‌ترین دلایل چنین مشکلاتی، عدم صدور «برگه ارجاع» از سوی اورژانس یا پلیس در لحظه بروز حادثه است؛ مدرکی که برای دریافت خدمات درمانی تحت پوشش بیمه شخص ثالث الزامی است. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این معضل و مسئولیت نهادهای ذی‌ربط می‌پردازد

نصرتی گفت: «در جریان حوادث رانندگی، یکی از مهم‌ترین مواردی که در مسیر درمان و پیگیری حقوقی مجروحان نقش حیاتی ایفا می‌کند، صدور برگه ارجاع از سوی نیروهای اورژانس، پلیس راهور یا مراجع قضایی است. این برگه که معمولاً در صحنه حادثه یا بلافاصله پس از انتقال مصدوم به مرکز درمانی صادر می‌شود، سندی برای اثبات وقوع تصادف و توجیه درمان‌های انجام‌شده به‌شمار می‌رود. در بسیاری از موارد، نبود این برگه باعث ایجاد مشکلات جدی برای بیمار، بیمارستان و حتی شرکت بیمه می‌شود.»

وی افزود: «متأسفانه در شرایط اضطراری، به‌ویژه هنگام انتقال سریع مصدوم به بیمارستان، ممکن است این برگه صادر نشود یا همراه بیمار به‌مرکز درمانی

پایان چالش پرداخت کرایه تاکسی؟

پرداخت آنلاین هنوز از طرف برخی شهروندان و رانندگان تاکسی مورد استقبال قرار نگیرد و همین موضوع سبب شده است باز هم شیوه قدیمی ولی کارآمد، سریع و مطمئن استفاده از کارت‌خوان توسط تاکسیران‌ها مورد توجه مسئولان شهری قرار گیرد. در همین زمینه روز گذشته رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: «بر اساس جلسه‌ای که در شورای شهر داشتیم، قرار شد دستگاه‌های پوز در اختیار رانندگان تاکسی قرار گیرد تا افرادی که قادر به پرداخت با تلفن همراه نیستند از دستگاه پوز استفاده کنند.» وی در ادامه تأکید کرد: «خذ کرایه نقدی از مسافران در تاکسی دیگر قابل قبول نیست و برای مردم نیز کار ساده‌ای نیست. بر این اساس استفاده از دستگاه پوز یا گوشی هوشمند برای پرداخت بر خط ضروری است.» جالب این‌جاست که در شهرهای نه‌چندان بزرگ کشور نیز مشکل پرداخت کرایه تاکسی وجود دارد و مسئولان شهری برای حل آن سراغ همان شیوه قدیمی تجهیز تاکسی‌ها به کارت‌خوان رفته‌اند؛ به‌عنوان نمونه، چند روز پیش رئیس سازمان حمل‌ونقل و مسافر شهرداری استان کرمانشاه با بیان این‌که ۳۰ درصد از تاکسی‌های درون شهری کرمانشاه به دستگاه کارت‌خوان مجهز هستند، تصریح کرد: «برنامه ما در سال ۱۴۰۴ برای تاکسی‌های درون شهری این است که با هماهنگی به‌عمل آمده با بانک‌ها، دستگاه کارت‌خوان را در این بخش به کار بگیریم و تا پایان سال این موضوع حل و فصل خواهد شد.» به‌نظر می‌رسد تجربه استفاده از کارت‌خوان‌های سیار تجربه‌ای موفق‌تر از پرداخت آنلاین کرایه تاکسی در پایتخت و سایر شهرهای کشور است. البته وجود درگاه‌ها و شیوه‌های امن پرداخت آنلاین کرایه تاکسی بسیار لازم و ضروری است؛ اما تجهیز تاکسی‌ها به کارت‌خوان تا زمان فراهم شدن بسترهای لازم و کافی در این زمینه و برطرف شدن مشکلات موجود از جمله فراگیر شدن فرهنگ پرداخت آنلاین کرایه میان مسافران و البته تمایل بیشتر رانندگان تاکسی به دریافت کرایه با این شیوه پرداخت، ضروری به‌نظر می‌رسد.

در تهران ۸۰ هزار دستگاه تاکسی وجود دارد و طبق آمار، روزانه حدود ۴ میلیون نفر از شهروندان سفرهای درون‌شهری خود را با تاکسی انجام می‌دهند؛ اما یکی از چالش‌های موجود در استفاده از این شیوه حمل‌ونقل شهری، مشکلات ناشی از پرداخت کرایه به دلیل نبود پول نقد و پول خرد است. اواخر سال ۱۴۰۲ بود که مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران گفت با توجه به این‌که بیشتر تراکنش‌های مالی از طریق کارت‌های بانکی انجام می‌شود و در تاکسی‌ها دستگاه پوز نداریم، به این سمت می‌رویم که پرداخت کرایه تاکسی از طریق کیو آر (QR) کد نصب‌شده روی شیشه تاکسی انجام شود. سرانجام پس از فراز و نشیب‌های بسیار در این سال‌ها و تلاش مسئولان مربوطه برای فراهم کردن بستری برای پرداخت آنلاین کرایه تاکسی‌ها در پایتخت توسط کیو آر کد و برنامه‌های آنلاین، چندی پیش مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به سامانه‌های فعال در حوزه پرداخت کرایه تاکسی اظهار کرد که در حال حاضر تنها دو سامانه معتبر برای پرداخت الکترونیکی کرایه تاکسی فعال هستند؛ «شهرزاد» و اپلیکیشن «تاب». وی تأکید کرد که سامانه «تومن» دیگر فعال نیست و از چرخه پرداخت کرایه تاکسی حذف شده است. البته در برنامه «شهرزاد» امکان محاسبه نرخ تاکسی‌ها به‌صورت شناور و آنلاین هم وجود دارد که همین موضوع می‌تواند پایانی باشد بر جدال رانندگان تاکسی و مسافران بر سر میزان کرایه، به‌خصوص در مورد تاکسی‌های گردش. اما برخی دلایل سبب شده است این روش



علی زرااندوز

عضو شورای سردبیری



XTRIM
BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





تغییرات نوین روی تویوتا «کرولا»



تویوتا کرولا کراس ۲۰۲۶ با طراحی به‌روز، نمایشگر بزرگ‌تر و کابینی مدرن‌تر معرفی شد. این شاسی‌بلند اقتصادی با تغییرات ظاهری و داخلی، آماده رقابت در بازار جهانی است. تویوتا کرولا کراس برای سال ۲۰۲۶ با به‌روزرسانی‌هایی جذاب معرفی شده‌است. جلونچره مدل هیبریدی حالا هم‌رنگ بدنه شده و ظاهری یکپارچه‌تر دارد. در مقابل، مدل بنزینی با جلونچره‌ای خشن‌تر و ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، ظاهری جسور و قدرتمند پیدا کرده‌است. یک نوار پهن در بالای جلونچره، نشان تویوتا را به‌نمایش می‌گذارد و به جذابیت بیرونی خودرو افزوده‌است. رنگ جدید آبی کاوالری

به‌گزیننه‌های رنگی اضافه شده و برای تیپ‌های LE، XLE و XSE قابل سفارش است. مدل‌های هیبریدی همچنین امکان انتخاب ترکیب دورنگ با سقف مشکی را دارند. دو طرح جدید رنگ ۱۸بجنی نیز برای برخی تیپ‌ها ارائه شده‌است. تویوتا تغییری در پیش‌راننده‌های کرولا کراس ۲۰۲۶ اعمال نکرده‌است. مدل هیبریدی با ترکیب یک پیش‌راننده ۲ لیتری ۴ سیلندر و موتور الکتریکی، ۱۹۶ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و همچنان قوی‌ترین گزینه این خودرو است. مدل بنزینی با موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر، ۱۶۹ اسب‌بخار قدرت دارد و به‌گیربکس CVT متصل است.

یک کارشناس ارشد صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»

خصوصی‌سازی برای تحول؛ رویایی که هر روز به شکست نزدیک‌تر می‌شود؟

خودروسازی کشور اکنون با زیرساخت‌های فرسوده، میراث مدیریت ناکارآمد گذشته و روند شتابان «صنعت‌زدایی» دست‌وپنجه نرم می‌کند

ارزش است که باید فراتر از مرزهای سنتی صنعت خودرو باشد. در همین حال، تغییر اولویت‌های جامعه سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی استراتژیک را پیچیده‌تر ساخته‌است.

به‌نظر شما اکنون صنعت خودرو کشور برای حضور در رقابت‌های منطقه‌ای و نجات از بحران، نیازمند توجه به چه نکاتی است؟

صنعت خودرو کشور امروز بیش از هر زمان دیگری به‌راهِبردهای یکپارچه‌ای نیاز دارد که هم‌زمان به‌موقعیت رقابتی، نقشه‌راه فناوری و انضباط سرمایه‌گذاری پاسخ دهد. بازیگران اصلی بازار سه شایستگی کلیدی اعم از: چابکی ژئوپولیتیک، توازن منافع بومی‌سازی با مقیاس جهانی و قدرت نوآوری دارند.

مسیر پیش رو مستلزم پذیرش این واقعیت است که حمایت‌های مقرراتی جایگزین برتری عملیاتی نمی‌شود. تحلیل بین‌الملل نیز نتیجه می‌گیرد که حتی تعرفه‌ها و یارانه‌های خودروهای برقی ممکن است موقتاً پویایی رقابتی را تغییر دهند، اما مزیت پایدار تنها از تمایز محصول و رهبری هزینه‌ناشی می‌شود. به عبارتی، صرفاً با پول نمی‌توان صنعتی پیشگام ساخت؛ هزاران عامل زمانی و ساختاری در بلوغ و رشد صنعت برقی چین نقش داشته که در ایران وجود ندارد

در بیستمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو تهران، نشست در مورد «خصوصی‌سازی صنعت خودرو» با حضور مدیران و فعالان بر تر صنعت خودرو برگزار شد؛ برگزاری این همایش چه تأثیری در فرآیند خصوصی‌سازی دارد؟

در حاشیه نمایشگاه قطعات خودرو تهران نشستی با محوریت حمایت از خصوصی‌سازی و بازار آزاد برگزار شد و در قالب آن موضوعات کهنه‌ای مانند تاجریسم و موفقیت اروپا در دهه ۸۰ میلادی در پیاده‌سازی بازار آزاد و انتقال تولید از غرب به شرق مورد بحث و بررسی قرار گرفت. امروزه چنین مباحثی تنها تاناکارآمد، بلکه مضر نیز به‌نظر می‌رسد؛ چراکه تاجریسم، به‌ویژه در صنعت خودرو در جهان ۲۰۲۵ دیگر موضوعیت ندارد. اکنون تمرکز بر جلوگیری از صنعت‌زدایی و سیاست‌هایی نظیر بازگرداندن تولید به‌روپا و غرب مورد توجه است تا با نفوذ شرق مقابله و شکاف رقابتی کاهش یابد. به‌طور کلی، بحث خصوصی‌سازی در کشور بسیار گزینشی و نابالغ دنبال می‌شود. بحث‌هایی هم که نتوانند چالش‌های خود را حل کنند، در معرض حذف از بازار قرار دارند. بر این اساس در فاصله ۲۰۲۰ تا ۲۳،۲۰۲۵ برند خودرویی بازار جهانی را ترک کردند و در ۱۰ سال گذشته حدود ۳۰۰ استارت‌آپ خودرویی چینی ورشکست شدند. سودآوری متوسط مدل‌های خودروسازان بین‌الملل از زمان شتاب‌گیری تهدات برقی‌سازی، ۴۰ درصد کاهش یافته‌است. بنابراین ساده‌لوحانه‌است اگر گمان کنیم با خصوصی‌سازی و گشودن درهای رقابت جهانی، وضعیت خودروسازی مایه یکباره بهبود خواهد یافت. متخصصین داخلی هم که سنگ بازار آزاد را به‌سینه می‌زنند، تعریفی از بازار آزاد به‌مفهوم خود ندارند. در این میان مونتاژکاران به‌بهبان رقابت، مدل‌های پراکنده از خودرو را با تیراژ پایین بدون حمایت و خدمات پس از فروش مناسب عرضه می‌کنند که سود موقت خود را تضمین کنند. در این شرایط پیچیده صنعت و بازار ایران، عبارت «هیچ سرمایه‌گذاری خوبی در کسب‌وکار بد وجود ندارد» معنایی دوباره یافته‌است. راحل در مصاحبه مالی در صنایع خودروسازی کشور نیست؛ بلکه در ساخت سازمان‌هایی است که بتوانند در میان تضادهای رشد کنند. آن‌هایی که جهانی رقابت می‌کنند و محلی نوآوری، سرمایه‌گذاری‌های بزرگ انجام می‌دهند؛ اما درآمد تدریجی دارند و در عین پیشسازی فناوریانه، از نظر تجاری نیز تا حدی موفق هستند. دهه آینده، مرز میان خودروسازان پیشرو و بازماندگان صنعت را تعیین خواهد کرد و بازار جهانی ازمایشگاه‌ای تحول خواهد بود. درباره خودروسازی کشور باید با دقت و واقع‌گرایی تصمیم گرفت؛ صرف‌خصوصی‌سازی بی‌چارچوب، مشکلی را حل نخواهد کرد. صنعتگران کشور توان حل این مشکلات را داشته و فقط به‌افزایی فکری و اجرایی ارگان‌ها نیاز دارند. در این مسیر به‌حس مسئولیت‌پذیری بیشتر قانونگذار و مجری نیاز داریم؛ نه این که نسخه نامناسب و سوخته برای صنعت خودرو کشور بر اساس گذشته اروپا تجویز شود!



پیش‌بینی رشد سال ۲۰۲۵ را به ۱.۷ درصد کاهش داده که ناشی از اختلالات زنجیره تامین و نوسانات نرخ بهره جهانی است. این محدودیت‌ها، بازتابی از تنش اصلی سه‌گانه، توازن سودآوری موتورهای احتراقی با نیاز سرمایه‌گذاری رقابتی برای برقی‌سازی و هوشمندسازی است

بر اساس آن چه شما بیان کردید، بازار خودرو در دنیا ظاهراً تقسیم‌بندی شده‌است؛ به‌نظر شما سیاست صنعت خودرو در کشور برای حضور در این بازار با نجات آن در کنار هجوم چین چگونه است؟

تقسیم‌بندی عمیق بازار بین‌الملل، پارادوکسی دیگر را آشکار می‌کند. چین با حمایت سیاست تنظیم‌گری و مشوق‌های مالی تهاجمی به‌مرحله نفوذ بالایی خودروهای برقی رسیده و بر این اساس به‌تحولات فناوریانه چشمگیری نیز دست یافته‌است. تحلیل‌های فنی سیستم‌های پیش‌راننده، ابعاد چالش سه‌گانه را که پیش‌تر به آن اشاره شد، پررنگ‌تر می‌کند و تحول دیجیتال صنعت نیز فراتر از فناوری خودروها، مدل‌های کسب‌وکار را متحول ساخته‌است. با این حال سیاست‌گذاران صنعتی در کشور هنوز به‌خودرو مانند «دهه ۸۰ خورشیدی» نگاه می‌کنند و گمان می‌برند می‌توان با «به‌روزرسانی پیکان»، صنعت را نجات داد. آنان از مشکلات بنیادین صنعت فرار کرده و نام این بازی را خصوصی‌سازی می‌گذارند.

وضعیت سرمایه‌گذاری دنیا برای صنعت خودرو و تغییر استراتژی‌ها بر اساس گذار از خودرو سوخت فسیلی به برقی چگونه است؟

امروز چشم‌انداز سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو دنیا، منعکس‌کننده افزایش ریسک است. طبق گزارش S&P Global، اختلالات زنجیره تامین ۳۲ درصد و ورشکستگی‌ها ۲۵۵ درصد در سال ۲۰۲۴ افزایش یافته‌اند. این نوسان، ابعاد مالی سه‌گانه را که پیش‌تر به آن اشاره شد تشدید و سرمایه‌گذاران را ناگزیر به انتخاب میان حمایت از زیرساخت‌های سنتی با سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های اثبات‌نشده می‌کند. تفاوت‌های منطقه‌ای نیز در اثربخشی سرمایه‌گذاری مشهود است. بخش خودروهای انرژی نو چین در ۲۰۲۴، ۴۸ میلیارد پوند سرمایه خصوصی جذب کرد؛ در حالی که سهم اروپا در این بخش تنها ۲۲ میلیارد پوند بوده‌است؛ شکافی که بازتاب قطعیت بازگشت سرمایه متفاوت را به‌وضوح نشان می‌دهد. این تفاوت، در چرخه‌های توسعه محصول نیز خود را نشان می‌دهد. خودروسازان چینی به‌طور متوسط ظرف ۱۴ ماه پلت‌فرم جدیدی طراحی می‌کنند؛ در حالی که این زمان برای غربی‌ها ۲۸ ماه است. این در حالی است که سرعت و تکنولوژی به‌مزیت جذب سرمایه بدل شده‌است. عبور موفق از سه‌گانه، نیازمند راهبردهای جامع زنجیره

در صنعت خودرو چین، مزیتی فوق‌العاده برای این کشور به‌شمار می‌رود؛ مزیتی که در تضاد با بازارهای غربی است؛ بازاری که خودروسازان با محیط‌های مقرراتی پراکنده و کندی پذیرش خودروهای برقی مواجه هستند. این تردید فناوریانه، آسیب‌پذیری رقابتی ایجاد می‌کند. درحالی که شرکت‌های چینی با بهره‌گیری از مزیت مقیاس، اثر اقدامات حمایتی را خنثی می‌کنند. نمونه بارز این روند، افزایش فروش سالانه محصولات چینی در اروپا به‌رغم تعرفه‌های ضد یارانه اتحادیه اروپاست.

به‌به‌تری استراتژی چینی‌ها در تولید و فروش خودرو نسبت به خودروسازان اروپایی و آمریکایی اشاره کردید؛ وضعیت سرمایه‌گذاری این تولیدکنندگان در رقابت با چین چگونه است؟

در سوی دیگر، خودروسازان غربی زیر فشار دوگانه حفظ سهم بازار داخلی و حضور در بازار استراتژیک چین قرار دارند. چشم‌انداز سرمایه‌گذاری، چالش‌های ساختاری بنیادین را نمایان می‌کند. S&P Global Mobility

نوربالا



هم‌اکنون رقابت شدیدی در صنعت خودرو دنیا میان شرق و غرب برای متمایزسازی خودروها ایجاد شده که نه تنها یک مزیت، بلکه ضرورتی حیاتی برای بقا تلقی می‌شود. واقعیت این است که حتی ماهرترین سرمایه‌گذاران نیز نمی‌توانند تنها با مهندسی مالی یا تکنیک‌های مدیریتی سرمایه‌گذاری، کسب‌وکاری ذاتاً ضعیف را به سرمایه‌گذاری مطلوب بدل کنند

سرمایه بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری در صنعتی که از لحاظ ساختاری ناسالم است، همچنان نامطلوب خواهد بود

آن‌چه اکنون در بازار خودرو کشور مشاهده می‌شود، صف مشتريان برای خرید و کسب سود است؛ به‌نظر شما دلیل این موضوع چیست؟

این نوع سرمایه‌گذاری، بیش از آن که نشانه رونق تولید باشد، ایزاری برای حفظ ارزش پول مصرف‌کننده یا ترویج دلالی است که ارتباطی با سرمایه‌گذاری مولد در صنعتی رو به رشد ندارد. اگرچه در کوتاه‌مدت ممکن است خودروها به‌عنوان کالای سرمایه‌ای به‌فروش برسند و تاکتیک‌های موقتی برای جذب خریدار به‌کار گرفته شود، اما بدون تمایز واقعی، این دستاوردهای مالی ناپایدار خواهد بود. در بلندمدت، ناتوانی در خلق ارزش پیشنهادی منحصربه‌فرد، به‌از دست رفتن جایگاه بازار و در نهایت شکست کسب‌وکار منجر می‌شود. چنان‌که میلیسارد آمریکایی معروف گفته‌است: «هیچ سرمایه‌گذاری خوبی در یک کسب‌وکار بد وجود ندارد.» اکنون خودروسازی و قطعه‌سازی کشور کسب‌وکار خوبی به‌شمار نمی‌آید؛ چراکه آینده آن ناشی از دلایل داخلی و خارجی به‌شدت متزلزل است.

در عمق ماجرا، صنعت خودرو با معضلات ساختاری جدی روبه‌رو است؛ رکود فناوری، مدیریت ناکارآمد منابع و فقدان نوآوری ققط بخشی از چالش‌های این روزهای جاده‌مخصوص است. این چالش‌ها نه تنها بقای صنعت، بلکه نقش آن در اقتصاد کلان را نیز تهدید می‌کنند. در نهایت، فالخ از مهارت‌های مدیریتی یا ورود سرمایه، کسب‌وکاری با ساختاری معیوب نمی‌تواند بازدهی پایدار داشته باشد. در بازار جهانی پرقاب‌ت امروز، موفقیت پایدار به‌استحکام و انعطاف‌پذیری ذاتی بنگاه بستگی دارد.

در داخل کشور شاهد ورود روزافزون خودروهای چینی به‌بازار به‌شکل‌های مونتاژی و وارداتی هستیم؛ به‌نظر شما واکنش تولیدکنندگان داخلی به سیاست‌های خودروسازان چینی چیست؟

چین با تثبیت جایگاه خود به‌عنوان نیروی غالب تولید و فروش خودرو، در بازار جهانی خودرو نقش تعیین‌کننده دارد. در این بین بخش خودروهای انرژی نو چین رشد چشمگیری داشته و سلطه این کشور فراتر از مصرف داخلی به پرچمداری فناوری در تولید باتری و زیرساخت شارژ نیز گسترش یافته‌است. صنعتگران ایرانی با قدرت تولید چین را دست‌کم گرفته‌اند یا اصلاً درک نکرده‌اند. متأسفانه دلالان ایرانی نیز به‌خوبی برای پر کردن موقت جیب خود تلاش می‌کنند که این مسأله ناخواسته رشد خودروسازی چین را نیز به‌همراه خواهد داشت. گفتنی است یکپارچگی استراتژیک



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

درشرایطی که جهان در حال تجربه یک گذار پرشتاب از موتورهای احتراقی به‌خودروهای برقی، هوشمند و دیجیتال است، صنعت خودرو کشور همچنان درگیر مشکلات ساختاری، ناکارآمدی مدیریتی و تصمیم‌گیری‌های اقتصادی نادرست خارج صنعت است. هر چند سیاست‌گذاران کشور، «خصوصی‌سازی» را نسخه نجات صنعت خودرو می‌دانند، اما آیا این راه‌حل در فضای فعلی صنعت خودرو واقعاً موثر است؟ آیا صرف انتقال مالکیت می‌تواند سبب ایجاد رقابت شود یا با یک صنعت از کار افتاده مواجهیم که رقابت‌پذیر نیست؟ واگذاری مدیریت یکی از خودروسازان بزرگ به بخش خصوصی، در حالی صورت گرفته که سکالداران جدید قادر به تعیین نرخ محصول تولیدی خود بر اساس هزینه‌های تمام‌شده نیستند و زنجیره‌ای از نارضایتی‌ها میان تولیدکننده، مصرف‌کننده و سیاست‌گذار ایجاد شده‌است. ریشه این مشکل و حل آن نیز در قیمت‌گذاری دستوری نهفته‌است که ظاهراً اراده‌ای برای آزادسازی آن توسط سیاست‌گذار جهت بهبود شرایط فعلی صنعت خودرو وجود ندارد. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع، با «علی میرزایی سیسمان» کارشناس ارشد صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم که شرح آن ادامه می‌آید

با توجه به شرایط پیچیده ژئوپولیتیک، فناوری و سرمایه‌گذاری در دنیا برای صنایع خودروسازی، وضعیت فعلی صنعت خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در حال حاضر صنعت خودرو دنیا با سه‌گانه‌ای پیچیده و سرنوشت‌ساز روبه‌رو است که عبارت‌اند از تشدید رقابت‌های ژئوپولیتیک، شتاب تحولات فناوریانه و دگرگونی اولویت‌های سرمایه‌گذاری. در حالی که بازارهای شرق و غرب هر یک مسیر متفاوتی را می‌پیمایند، خودروسازان ناگزیر هستند جایگاه رقابتی خود را در خطوط تولید فعلی با گذار پرهزینه به‌خودروهای برقی و هوشمند آینده همسو سازند. این هم‌پوشانی زمانی و تفاوت سرعت جغرافیایی در تولید و به‌کارگیری فناوری، چالش‌های عدیده برای خودروسازان فاقد ارزش پیشنهادی متمایز ایجاد خواهد کرد. با نگاهی به‌داده‌های اخیر بازار می‌توان به‌شکاف‌های آشکار در عملکرد منطقه‌ای و نرخ پذیرش فناوری پی برد.

با این تغییرات جهانی، آیا خصوصی‌سازی صنعت خودرو در کشور می‌تواند راهگشا و حلال مشکلات تولیدی باشد؟

هم‌اکنون رقابت شدیدی در صنعت خودرو دنیا میان شرق و غرب برای متمایزسازی خودروها ایجاد شده که نه تنها یک مزیت، بلکه ضرورتی حیاتی برای بقا تلقی می‌شود. واقعیت این است که حتی ماهرترین سرمایه‌گذاران نیز نمی‌توانند تنها با مهندسی مالی یا تکنیک‌های مدیریتی سرمایه‌گذاری، کسب‌وکاری ذاتاً ضعیف را به سرمایه‌گذاری مطلوب بدل کنند. کیفیت بنیادین کسب‌وکار اعم از موقعیت رقابتی، کارآمدی عملیاتی و ظرفیت نوآوری نقش تعیین‌کننده در موفقیت خودروسازان دارد. بنابراین، هر چند تئوری خصوصی‌سازی صنعت خودرو در کشور جذاب به‌نظر می‌رسد، اما در عمل بعید است بتواند مقب‌ماندگی ذینفعان را جبران کند. به‌بیان ساده، هر قدر سرمایه برای تحول این صنعت تزریق شود، باز هم کافی نخواهد بود و با ساختار فعلی حاکم بر صنعت خودرو، توجیه اقتصادی ندارد؛ خواه سرمایه‌گذار دولتی یا خصوصی باشد. این حقیقت در تمام بخش‌های صنایع مامشهود است؛ اما در صنعت خودرو کشور بیش از هر جای دیگری به‌چشم می‌آید. خودروسازی کشور اکنون باز بر ساخت‌های فرسوده، میراث مدیریت ناکارآمد گذشته و روند شتابان «صنعت‌زدایی» دست‌وپنجه نرم می‌کند. اگرچه توصیه‌هایی مانند خصوصی‌سازی و افزایش رقابت بین‌المللی منطقی به‌نظر می‌رسد، اما این اقدامات به‌تنهایی کافی نیست و ضعف‌های ساختاری را جبران نخواهد کرد. حتی با جذب



حرف‌های تازه کادیلاک با «سلستیک»

«در ابتدای قرن بیستم، کادیلاک شعار «استاندار جهان» را برگزید و برای دهه‌ها این شعار در تبلیغاتش می‌درخشید. در آن دوران، جنرال موتورز در اوج قدرت بود و خودروهای کادیلاک معیارهای تحمل فناوری محسوب می‌شدند. از الدورادو پروهام ۱۹۵۷ که سه‌گران‌ترین خودرو جهان بود تا خودروهای ۱۶ سیلندر دست‌ساز دهه ۱۹۳۰ که از خط تولید دیترویت خارج می‌شدند، کادیلاک نماد برتری بود؛ اما از دهه ۱۹۷۰، این رهبری بلامنازع کمرنگ شد و شعار «استاندار جهان» تبلیغات عمومی کنار رفت. امروز کمتر کسی به یاد می‌آورد زمانی که کادیلاک واقعا استاندارد جهان بود؛ اما شاید این فراموشی چندان هم بد نباشد؛ زیرا حالا

کادیلاک با سلستیک بازگشتی شو که‌کننده داشته‌است. این خودرو بار دیگر کادیلاک را در رده قیمتی رولز رویس قرار داده و توجه همه را به‌خود جلب کرده است. برای درک ارزش سلستیک، باید گذشته کادیلاک را مرور کنیم. این برند برای دهه‌ها توسط رقبای اروپایی، ژاپنی و حتی کره‌ای که با ایده‌های نو در تعریف تحمل، خدمات مشتری و آینده‌نگری پیش‌تاز بودند، به‌حاشیه رانده شد. عدم تمایز کافی بین کادیلاک و برندهای ارزان‌تر مثل شورولت، بیوک و الدزمیل از دهه ۱۹۷۰ توسط جنرال موتورز، کادیلاک را در بیابان سرگردانی ره کرد. با این حال، لحظات درخشانی هم وجود داشت.

چرا گروه خودروسازی «سایپا» برای سرمایه‌گذاران مهم شده است؟ نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص؛ از خودروسازی تا هلدینگ چندوجهی صنعتی

سایپا به بخش حیاتی از ساختار حمل‌ونقل و اقتصاد خانواده ایرانی تبدیل شده است



جایگاه سایپا در بازار خودرو ایران

گروه خودروسازی سایپا در کنار گروه صنعتی ایران خودرو، همواره یکی از بازیگران اصلی بازار خودرو کشور بوده است. برآیندها حاکی از آن است که بیشتر از ۳۰ درصد بازار خودرو کشور متعلق به گروه خودروسازی سایپا است. نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص ضمن برخورداری از توان بالای تولید انبوه خودروهای اقتصادی و شبکه فروش و خدمات پس از فروش گسترده در سراسر کشور سال‌ها پاسخگوی نیاز مشتریان خودروهای اقتصادی در طیف‌های مختلف بوده‌اند که در عین حال قدرت خرید آن‌ها نیز یکنواخت و یکسان نبوده است. درواقع، سایپا به‌رغم زیان انباشت ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، در لایه‌ای عمیق‌تر به بخش حیاتی از ساختار حمل‌ونقل و اقتصاد خانواده ایرانی تبدیل شده است؛ جایگاهی که به‌راحتی قابل جایگزینی نیست. در چشم‌اندازی واقع‌بینانه، سایپا می‌تواند نقشی بسیار فراتر از تولید خودرو ایفا کند. این شرکت با بازسازی مدیریتی، ورود فناوری، سرمایه و اتصال به‌بازارهای منطقه‌ای، قابلیت دارد تا به‌سکوی پرتاب صنعتی جدید در کشور تبدیل شود.

نورینا

گروه خودروسازی سایپا امروز دیگر تنها یک خودروساز نیست؛ این شرکت با در اختیار داشتن سهام و مالکیت در ده‌ها شرکت تابعه، از قطعه‌سازان گرفته تا مجموعه‌های لجستیک، بازرگانی و خدماتی، عملاً به یک هلدینگ هلدینگ «صنعتی-اقتصادی» بزرگ تبدیل شده است

پیگیری يك موضوع

Follow up



جبارعلی ذاکری

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

برنامه‌ریزی برای ترانزیت ۸ میلیون تن بار ریلی در سال جاری

«اجلاس وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو اکو اخیراً در تهران برگزار شد و این اجلاس بالاترین نهاد تصمیم‌گیری در حوزه حمل‌ونقل میان کشورهای عضو اکو محسوب می‌شود و عمدتاً موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل منطقه‌ای در آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. کارشناسان ارشد طی روز نخست اجلاس با آسیب‌شناسی عملکرد گذشته، پیشنهادهایی را برای ارتقای همکاری‌های حمل‌ونقلی میان کشورهای عضو ارائه کردند. خوشبختانه در این دوره نیز با تغییر رویکرد برخی کشورها، تصمیمات خوبی برای تسهیل روابط حمل‌ونقلی اتخاذ شد که این امر می‌تواند به‌افزایش ترانزیت بار میان کشورهای منطقه منجر شود. تصمیم بر آن شد که روند دیجیتال‌سازی داده‌ها با قوت ادامه یابد و سامانه‌ای یکپارچه برای انتقال داده‌ها بین کشورهای عضو ایجاد شود.

زمانی که اطلاعات مربوط به بار، مبدأ، مقصد و نوع کالا پیش از رسیدن به مرز در اختیار گمرک قرار گیرد، سرعت عبور از مرز افزایش یافته و فرآیند ترانزیت تسهیل می‌شود. این موضوع طی سال‌های اخیر مطرح بوده، اما اکنون گام‌های عملیاتی‌تری در این زمینه برداشته شده است. به‌عنوان مثال، در مرزهای سرخس و رازی، داده‌های مربوط به بار حداقل سه روز پیش از رسیدن به مرز بین کشورها تبادل می‌شود؛ درحالی که در دوره‌های گذشته، اطلاعات در همان روز ورود کالا منتقل می‌شد. این پیشرفت‌ها نتیجه تلاش‌هایی است که طی چند سال اخیر در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی صورت گرفته و صرفاً محدود به تصمیمات همین اجلاس نیست. با این حال، همچنان برخی مشکلات در تبادل به‌موقع اطلاعات وجود دارد که نیازمند تصمیم‌گیری‌های دقیق و مشترک برای رفع آن‌هاست. در بیانیه پایانی اجلاس، بر ضرورت تکمیل کریدور شرق به‌غرب، به‌ویژه اتصال مسیر ریلی ایران و ترکیه از مرند تا چشمه‌تريا در داخل خاک ایران و از چشمه‌تريا تا کارس در خاک ترکیه، تأکید شد. این حلقه گمشده یکی از موانع افزایش ظرفیت ترانزیت در این مسیر است که در صورت تسریع در تصمیم‌گیری و اجرای آن، آثار مثبت بلندمدتی در حوزه حمل‌ونقل منطقه‌ای خواهد داشت.

موفقیت در حمل بارهایی مانند گوگرد در سال گذشته، نتیجه هماهنگی موثر میان سازمان بنادر، راه‌آهن جمهوری اسلامی و شرکت‌های حمل‌ونقل بود که موجب افزایش قابل توجه حجم ترانزیت کشور شد. همچنین در سال ۱۴۰۳، در مجموع حدود ۵ میلیون تن بار بین‌المللی شامل بار ترانزیتی، وارداتی و صادراتی جابه‌جا شد. پیش‌بینی ما برای امسال رسیدن به ۸ میلیون تن است که با تحقق آن، شاهد جهش ۶۰ درصدی خواهیم بود.

«عبدالله سلطانی ثانی در حاشیه بازدید از انبارهای مرکزی این شرکت، بر ضرورت سرعت تامین قطعات، برنامه‌ریزی دقیق برای وضعیت موجودی انبارها و آمادگی کامل نمایندگی‌ها برای پاسخ‌گویی به نیازهای مشتریان در این ایام تأکید کرد. وی ضمن گفت‌وگو با کارکنان، بر اهمیت تسهیل شرایط کاری و تضمین ارائه خدمات سریع و باکیفیت

نگاه

View



مهرداد عباد

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران

رویه‌های نفس‌گیر واردات مواد اولیه

«سیاست‌های مربوط به واردات کالا به‌سمت و سویی سوق یافته که باعث افزایش قاچاق، کاهش دسترسی به مواد اولیه و افزایش قیمت آن‌ها، فسادهای ارزی و افزایش زمان هزینه‌تأمین کالا شده است. رویه‌های تجارت خارجی در حال حاضر، حاصل کمبود منابع ارزی و تحریم‌های خارجی است. طی دو دهه اخیر به‌واسطه کاهش و محدودیت در منابع ارزی، دولت‌های مختلف تلاش کرده‌اند با تغییر سیاست‌های تجاری شرایط را مدیریت کنند. آن‌ها تمام رویه‌های موجود در آن زمان را تغییر دادند تا بتوانند بر مشکلات فائق آیند. مواردی مثل نحوه ثبت سفارش و تخصیص ارز بارها و بارها تغییر کرد؛ اما هیچ‌کدام باعث ایجاد ثبات و آرامش در بازار نشد. راهکار دولت‌ها برای مدیریت منابع ارزی مورد نیاز واردات بر مبنای سهمیه‌بندی کردن منابع ارزی و طولانی‌تر کردن روندهای ثبت سفارش و تخصیص ارز بوده است. به این منظور طی این سال‌ها آیین‌نامه‌های مختلفی تدوین شد که در آن‌ها برای واردکنندگان سقف، سابقه و سهمیه تعریف شده است. این دستورالعمل‌ها، سققی برای واردات افراد تعیین می‌کند که امکان واردات بیشتر از آن برای واردکننده میسر نبوده و علاوه بر این، برای هر کارت بازرگانی مبلغی به‌عنوان سهمیه برای هر فصل تعریف شده که اصولاً متوسطی از میزان واردات آن شرکت در سال‌های گذشته بوده و از طرف دیگر در صورتی که شرکتی سابقه واردات کالایی را نداشته باشد، به‌وی سهمیه‌ای تعلق نمی‌گیرد. این شرکت‌ها و شرکت‌هایی که برایشان سهمیه تعریف شده، مجاز هستند در سال تسقف ۵۰۰ هزار دلار کالا وارد کنند؛ به‌شرطی که اطلاعات فروش را در سامانه جامع تجارت بارگزاری کنند. از سوی دیگر، توسعه و افزایش تولید نیازمند مواد اولیه بیشتر خواهد بود که با رویه‌های موجود عملاً امکان واردات بیشتر مواد اولیه به نسبت سال‌های قبل وجود ندارد. ارائه سهمیه واردات نیز در این سال‌ها با فرمول‌های پیچیده‌ای همراه بوده و عملاً شرکت‌های کوچک و متوسط در بسیاری از فصل‌ها سهمیه‌ای برای واردات ندارند. از آن‌جا که ارائه سهمیه و تأیید ثبت سفارش توسط گروه‌های تخصصی مختلفی در ذیل یکی از معاونت‌های وزارت صمت صورت می‌گیرد، گاه دیده شده است که با موارد یکسان به‌صورت سلیقه‌ای برخورد می‌شود و افرادی نیز توانسته‌اند خارج از نوبت‌های موجود و بدون داشتن سهمیه، مجوز ثبت‌سفارش دریافت کنند. درخصوص تخصیص ارز از طرف بانک مرکزی نیز در این سال‌ها شاهد کندی روند و طولانی‌تر شدن صف‌های انتظار تخصیص ارز هستیم.

«جذابیت فراتر از خودرو واقعیت این است که گروه خودروسازی سایپا برای بسیاری از متقاضیان خرید، نه به‌خاطر خط تولید خودروهای اقتصادی مانند اطلس، سه‌ند، کوئیک و شاهین، بلکه به‌عنوان ایزاری برای ورود به شبکه‌ای پیچیده و ارزشمند از دارایی‌های صنعتی و فرصت‌های نفوذ در زنجیره‌تأمین صنعت خودرو جذاب شده است. خریدار احتمالی سایپا، با در اختیار گرفتن کنترل این مجموعه، نه تنها به تولید دست می‌یابد، بلکه امکان تعامل و تأثیرگذاری در حوزه‌های مختلفی مانند تأمین قطعه، خدمات مالی، صادرات، واردات مواد اولیه، لجستیک صنعتی و حتی سیاست‌گذاری صنعتی را پیدا می‌کند. این مزیت‌ها مخصوصاً برای شرکت‌هایی که پیشاپیش در زنجیره‌تأمین خودروسازی یا صنایع پایین‌دستی فعالیت می‌کنند، ارزش افزوده بی‌نظیری ایجاد خواهد کرد.

«ورود بازیگران پرنفوذ، نشانه چیست؟ نگاهی به‌فهرست متقاضیان و گمانه‌زنی‌های رسانه‌ای، از ورود جدی نهادهای بانکی، هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری یا پستوانه‌های بزرگ و حتی چهره‌های پرحاشیه اقتصادی خبر می‌دهد. این واقعیت به‌روشنی نشان می‌دهد که سایپا امروز فراتر از یک شرکت خودروسازی، به‌عنوان یک دارایی استراتژیک در حال بررسی است؛ دارایی‌ای که می‌تواند به‌عنوان سکوی پرتاب اقتصادی در حوزه‌های مختلف مورد استفاده قرار گیرد.

«سایپا، یک آپتر پلتم فرم صنعتی-اقتصادی با وجود چالش‌هایی مانند زیان انباشته و چالش‌های تولید در سال‌های گذشته، گروه خودروسازی سایپا همچنان یکی از مهم‌ترین بازیگران صنعتی کشور محسوب می‌شود. فرصت نادری که حالا در مسیر خصوصی‌سازی قرار گرفته، بیش از آن که بر پایه عملکرد عملیاتی‌اش ارزیابی شود، به‌دلیل ظرفیت‌های پنهان درون آن اهمیت یافته است. سرمایه‌گذاران آینده‌نگر که به‌دنبال ایجاد نفوذ در صنعت خودرو، افزایش دارایی‌های صنعتی یا توسعه فعالیت‌های خود در زنجیره‌تأمین و صنایع وابسته هستند، نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص را نه به‌عنوان یک تولیدکننده قدیمی، بلکه به‌عنوان یک آپتر پلترم صنعتی-اقتصادی در حال بازتعریف می‌بینند؛ سکویی که می‌تواند آینده بخشی از صنعت کشور را رقم بزند.

بازدید، از نزدیک روند تأمین به‌موقع قطعات، ابزار و تجهیزات مورد نیاز نمایندگی‌ها را بررسی و در جمع همکاران خود خاطر نشان کرد: «این آمادگی نقش مهمی در تسریع خدمت‌رسانی و خلق تجربه‌ای رضایت‌بخش برای مشتریان در سفرهای تابستانی دارد. این توجه ویژه برای آمادگی شبکه خدمات پس از فروش، در راستای تغییر رویکرد



زاپاس

Spare Tire

مدیرعامل «ایساکو» با تأکید بر لزوم رضایت مشتریان اعلام کرد:

آماده‌سازی شبکه خدمات پس از فروش «ایران خودرو» برای سفرهای تابستانه

ایران خودرو، در مسیر بهبود رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش صورت گرفته است. شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو با دارا بودن حدود ۲ هزار نمایندگی و فروشگاه مجاز در سراسر کشور، دارای گسترده‌ترین شبکه خدمات پس از فروش خودرو و آماده خدمت‌رسانی به‌تمامی دارندگان محصولات ایران خودرو است.

به مشتریان تأکید کرد. با آغاز تعطیلات و افزایش سفرها، نیاز به‌سرویس و نگهداری خودروها بیش‌تر می‌شود تا عملکرد خودرو در شرایط جوی تابستان بهینه باشد. همه‌ساله در این فصل با افزایش مراجعات مشتریان به نمایندگی‌ها و حضور بیش‌تر مردم در جاده‌ها، بار شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو افزایش می‌یابد. سلطانی ثانی در جریان این



نخستین تصاویر از تغییرات «گرنند چروکی»



چروکی ۲۰۲۶ در تصاویر تیزری چیدمانی مشابه مدل فعلی دارد؛ اما بهبودهای قابل توجهی را تجربه کرده است. نمایشگر سیستم اطلاعات-سرگرمی حالا دو کنترلر فیزیکی در طرفین دارد که کاربری را آسان تر می‌کند. بخش کنترل تپو به یک ردیف دکمه ساده زیر نمایشگر خلاصه شده و محفظه جدیدی در زیر آن اضافه شده است. ردیف کنترل‌های بالای نمایشگر و نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو همچنان حفظ شده‌اند. این تغییرات، کابینی کاربردی تر و امروزی تر را نوید می‌دهند. ولید این نسخه جدید اواخر سال جاری در کارخانه میشیگان آغاز خواهد شد و مدت کوتاهی بعد شاهد تحویل گرنند چروکی جدید به نمایندگی‌ها خواهیم بود.

جیب با انتشار دو تصویر تیزری از گرنند چروکی مدل ۲۰۲۶، هواداران خود را برای رونمایی از این شاسی‌بلند لوکس آماده می‌کند. این تصاویر، تغییرات ظاهری و کابین به‌روز شده را به‌نمایش می‌گذارند. تصاویر تیزری جیب گرنند چروکی ۲۰۲۶ نشان‌دهنده طراحی ظاهری جزئی اما موثر هستند. جلو پنجره عریض و کوتاه با هفت شیار عمودی، امضای همیشگی جیب را حفظ کرده و به چراغ‌های افقی متصل شده است. این چراغ‌ها اما به دی‌لایت‌هایی با طراحی ابرو مانند مجهز شده‌اند که ظاهری مدرن تر به خودرو می‌بخشد. سپر نیز با بخش بزرگ هم‌رنگ بدنه و تزئینات کرومی جدید، جلوه‌ای پویا ایجاد کرده است. کابین گرنند

ویژه‌ها

تأمین ارز مورد نیاز تولیدکنندگان با کمترین دخالت دولت



«دستیار وزیر صمت از مکانیزه‌سازی کامل تولید تا پایان ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: «اکنون خود تولیدکننده برنامه تولید و میزان ارز را اعلام می‌کند و سامانه، تخصیص ارز را براساس عملکرد انجام می‌دهد». سیدعلی لطفی‌زاده، دستیار ویژه وزیر صمت، معدن و تجارت افزود: «ما به تولیدکنندگان متعهدیم. هر واحد تولیدی که برنامه تولید مشخص داشته باشد، ارز مورد نیازش تأمین خواهد شد.»

دیگه چه خبر؟

قیمت‌گذاری خودرو در وزارت صمت بر اساس نرخ تمام‌شده محاسبه می‌شود



«مدیر کل دفتر خودرو وزارت صمت هر گونه تغییر در قیمت عرضه خودروهای داخلی را منوط به تعیین بهای واقعی اجزا و قطعات و برآورد نهایی قیمت تمام‌شده اعلام کرد. مهرداد خسروی افزود: «قیمت‌گذاری خودرو بر اساس قیمت تمام‌شده محاسبه و اعلام می‌شود. این وزارتخانه ضمن بررسی دقیق همه موارد دخیل در قیمت تمام‌شده، نسبت به اعلام قیمت نهایی در زمان مقتضی اقدام و با هر گونه عدم عرضه برخورد قانونی انجام می‌دهد.»

مدیرعامل ایران خودرو خبر داد:

محصولات «ایران خودرو» در بورس کالا عرضه می‌شود



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«روز گذشته مدیرعامل بورس کالا با حضور در گروه صنعتی ایران خودرو، ضمن بازدید از خطوط تولید، در نشست با مدیرعامل و مدیران ارشد این خودروساز، نقطه‌نظرات آن‌ها در قبال عرضه خودرو در بورس کالا را شنید. در این بازدید مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به وضعیت مالی نامناسب ایران خودرو گفت: «با توجه به شرایط سخت و زیان‌دهی ایران خودرو به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری و چشم‌پوشی از واقعیت‌های اقتصادی و تعلل طولانی مدت سازمان حمایت برای تعیین تکلیف وضعیت قیمت‌گذاری، در هیأت‌مدیره ایران خودرو تصمیم گرفتیم از ظرفیت قانونی و شفاف بورس کالا برای عرضه محصولات استفاده کنیم.» عادل پیرمحمدی افزود: «صنعت خودرو با شرایط فعلی دیگر نمی‌تواند طاقت بیاورد. راهی جز ورود به بورس کالا نداریم؛ اما اعلام می‌کنیم برای عرضه در بورس کالا، برنامه دقیق می‌دهیم تا با حفظ آرامش بازار و اعتبار خودمان، عرضه برحجم را به‌موقع تحویل خریداران دهیم.» وی گفت: «با وجود چند ماه تلاش شبانه‌روزی تیم مدیریتی جدید، کاهش هزینه‌ها و چابک‌سازی سیستم و سازمان، ایران خودرو همچنان به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری زیان‌ده است و از آذرماه سال گذشته که افزایش قیمت اعمال شد تاکنون با افزایش هزینه‌های تولید، رشد دوبرابری هزینه‌های گمرکی، افزایش حدود ۴۰ درصدی

اینفوگرافیک

Infography

میزان رشد فروش خودروسازان در اردیبهشت‌ماه



سایا

13%



پارس خودرو

52%



بهمن دیزل

57%



ایران خودرو دیزل

67%



سایپا دیزل

4.423%

در اردیبهشت‌ماه «سایپا دیزل» با رشد ۴.۴۲۳ درصدی، بیشترین میزان رشد فروش را در بین خودروسازان از آن خود کرد.

چه تندی؟

خرداد، نقطه پایان قیمت‌گذاری دستوری خودرو؟

«در حالی طی سال‌های اخیر، صنعت خودرو با چالش‌های مزمن تولید و زیان انباشته دست‌وپنجه نرم می‌کند که از خرداد ۱۴۰۴ به‌عنوان ماهی سرنوشته‌ساز برای تعیین تکلیف یکی از اصلی‌ترین گره‌های این صنعت یعنی قیمت‌گذاری دستوری یاد می‌شود. معاون وزیر صمت در این خصوص ضمن انتقاد صریح از نظام قیمت‌گذاری دستوری خودرو، از عزم جدی این وزارتخانه برای حذف این سیاست تا پایان ماه جاری خبر داده است.

چرا؟

مطالبه دیرینه خودرویی‌ها در انتظار اجماع

«وعدۀ معاون وزیر صمت که خردادماه زمان «اصلاح قیمت‌ها» است می‌تواند به‌منزله پایان تدریجی قیمت‌گذاری دستوری تلقی شود و شرط لازم برای آن، اجماع نهادهایی مانند شورای رقابت، سازمان برنامه و بودجه، مجلس، بانک مرکزی و... است. اصلاحات ساختاری با هدف حذف قیمت‌گذاری دستوری تنها در صورتی اثربخش خواهد بود که با سیاست‌های مکمل مانند توسعه رقابت، کنترل تورم، نظارت بر بازار و افزایش شفافیت مالی در خودروسازان همراه باشد

برای چه؟

صنعت خودرو در آستانه تغییرات بزرگ

«بر این اساس اراده وزارت صمت و خواست بدنه صنعت می‌تواند نویدگر تغییر جدی در صنعت خودرو کشور باشد و لحظه‌ای تاریخی در صنعت خودرو ایران ثبت شود؛ چرا که صنعت خودرو سال‌هاست که در گیر سیاست قیمت‌گذاری دستوری است؛ سیاستی که به‌گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، نه تنها به‌نفع مصرف‌کنندگان نبوده، بلکه به‌زیان انباشته خودروسازان، افت کیفیت محصولات و نارضایتی عمومی دامن زده است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تولید خودروهای سواری در دو ماه ابتدایی امسال ۷.۷ درصد رشد داشته؛ اما این افزایش فقط ناشی از عملکرد مثبت ایران خودرو با مدیریت خصوصی است.

«حاضر جواب: البته اگر از نظر برخی، همین یک خودروساز خصوصی برای بالا کشیدن مختصر آمارها کافی نباشد!

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، زیان انباشته خودروسازان بزرگ کشور را ۲۵۰ همت عنوان کرد.

«حاضر جواب: خلاصه که برطرف کردن این زیان انباشته عظیم ۲۵۰ همتی، همتی عالی می‌طلبد.

مدیرعامل ایران خودرو: زیان هر روزه ایران خودرو با تعلل سازمان حمایت قابل چشم‌پوشی نیست.

«حاضر جواب: وقتی در این چندساله قابل چشم‌پوشی بوده، حتما در این چند روزه هم خواهد بود!

مدیران شرکت‌های خودروسازی جهانی هشدار دادند که محدودیت‌های چین در عرضه عناصر خاکی کیاب، تولید را متوقف خواهد کرد.

«حاضر جواب: فعلا مثل این که کار خودروسازان جهان، بیش از آن که پیش‌تर्फ‌های ترامپ‌گیر باشد، لنگ عناصر خاکی کیاب چینی‌ها است.

تعرّف‌های دولت ترامپ باعث شد نیشان تولید خودرو دنده‌ای دستی ارزان قیمت «ورسا» را متوقف کند.

«حاضر جواب: مثل این که خودرو اقتصادی، قرار است برای مصرف‌کنندگان آمریکایی هم رویا شود.

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس اعلام کرد که ارائه یک برنامه مدون برای عرضه خودروهای پرفروش در بورس کالا ضروری است تا بتوان فضای رقابتی سالمی در بازار خودرو ایجاد کرد.

«حاضر جواب: دقیقا... البته اگر ایسن طرح هم مثل طرح واردات خودروهای کار کرده، بتواند از قانون و نوشته فراتر برود.

چرا خودروسازان چینی تخفیف بالا می‌دهند؟ «حاضر جواب: چون در آن‌جا برخلاف برخی نقاط دیگر دنیا، خودروسازان به‌مشتری‌ها هستند، نه مشتری‌ها به‌دنبال خودروسازان.

خرداد: پایان قیمت‌گذاری دستوری؟ «حاضر جواب: یعنی اینشتین اشتباه می‌کرد که معتقد بود: در جهان دو چیز بی‌پایان است؛ یکی وسعت عالم هستی و دومی قیمت‌گذاری دستوری خودرو؟! «

مدیرعامل ایران خودرو: با تصمیم هیأت‌مدیره، محصولاتمان را در بورس کالا عرضه می‌کنیم.

«حاضر جواب: البته برای فروش گسترده خودرو در بورس کالا، تصمیم هیأت‌مدیره لازم هست؛ ولی بعید به‌نظر می‌رسد که کافی باشد!

واکنش تند وزارت صمت به توقف عرضه خودرو توسط ایران خودرو... «حاضر جواب: این جاست که شاعر می‌گوید: «هزار تندی و سختی بکن که سهل بود/ جفای مثل تو بردن که سابق کرمی!» «

شورای رقابت مجوزی برای فروش خودرو در بورس صادر نکرده است.

«حاضر جواب: باز خوب است آب خوردن خودروسازان در جلسات هیأت‌مدیره، هنوز نیازی به مجوز ندارد!



اسپور تیج ۲۰۲۶ از ۲۸ هزار و ۶۹۰ دلار شروع می‌شود که تنها یک‌هزار و ۳۰۰ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است. هزینه حمل‌ونقل (یک‌هزار و ۳۹۵ دلار) بدون تغییر باقی مانده و با احتساب آن، قیمت نهایی مدل پایه به ۳۰ هزار و ۸۵ دلار می‌رسد. این قیمت برای تیپ LX دیفرانسیل جلو است که به یک موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی با قدرت ۱۸۷ اسب‌بخار مجهز است. در داخل کابین، دو نمایشگر ۱۲.۲ اینچی برای صفحه آمپر و سیستم اطلاعات-سرگرمی، پشتیبانی بی‌سیم از اپل کارپلی و اندروید اتو، کروز کنترل تطبیقی و مجموعه‌ای از سیستم‌های کمک‌راننده مانند ترمز اضطراری خودکار به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند. این آپشن‌ها در تمام تیپ‌های اسپور تیج ۲۰۲۶ وجود دارند.

فیس لیفت کیا اسپورتیج که از طراحی به‌روز و فناوری‌های پیشرفته‌ای بهره می‌برد، حتی با وجود تعرفه‌های جدید، همچنان قیمتی مقرون‌به‌صرفه دارد که از ۲۰ هزار دلار شروع می‌شود. کیا اسپورتیج، پر فروش‌ترین محصول کیا با وجود تعرفه‌های جدید دولت ترامپ همچنان قیمتی مناسب دارد. البته خودروهای به‌روز شده معمولاً با افزایش قیمت همراه هستند و اسپورتیج ۲۰۲۶ نیز از این قاعده کلی مستثنی نیست. این کراس‌اوور کره‌ای که با چهارم‌ای جدید و به‌روزسانی‌های متعدد، از اواخر تابستان ۲۰۲۵ به بازار عرضه خواهد شد، افزایش قیمت بسیار معقولی را نسبت به نسخه قبلی تجربه کرده؛ به‌ویژه در شرایلی که تعرفه‌های واردات دولت جدید آمریکا تأثیر خود را گذاشته‌اند. قیمت پایه



به‌روزرسانی برای ادامه موفقیت‌های «اسپورتیج»

نخستین تصویر از جتا «VS8»



وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) چند تصویر از جتا VS8 را منتشر کرده است. با توجه به محبوبیت فولکس واگن جتا در چین، خودروساز آلمانی تصمیم گرفت نام این سدان اقتصادی را به یک برند مجزا تبدیل کند. محصولات این برند در تاسیسات فاو فولکس واگن تولید می‌شود. جتا اکنون دو سدان VA3 و VA7 و دو کراس‌اوور VS5 و VS7 را به فروش می‌رساند و مدل جدید VS8 هم به‌زودی به این جمع اضافه خواهد شد. همچون سایر محصولات جتا، VS8 هم براساس پلت‌فرم MQB گروه فولکس واگن شکل گرفته است. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محوری به ترتیب ۴٫۶۲۹، ۱٫۸۵۱، ۱٫۶۲۴ و ۲٫۷۳۱ میلی‌متر اعلام شده که از جتا VS7 در طول و عرض کمی بزرگ‌تر است. طراحی سپرها و چراغ‌های جلو و عقب جتا VS8 شباهت چندانی به VS7 ندارد؛ هرچند که جلوپنجره بدون قاب در این مدل هم تکرار شده است. گذشته از این‌ها، فرم کلی جتا VS8 تا حد زیادی قدیمی به‌نظر می‌رسد. فعلاً هیچ تصویر مستقلی از فضای کابین جتا VS8 در دسترس نیست؛ اما بنابر تصاویر موجود، می‌توان وجود دو نمایشگر مجزا را تشخیص داد. مشخصات فنی جتا VS8 با دو کراس‌اوور دیگر این برند تفاوتی ندارد.

برند لوکس «تویوتا» ۷۰ ساله شد



تویوتا کراون در نسل شانزدهم به یک سری جدید شامل چند مدل مختلف تبدیل شده است. تیپ سدان که از پاییز ۲۰۲۳ در ژاپن به فروش می‌رسد، حالا در دو نسخه ویژه تولد ۷۰ سالگی، به مشتریان معرفی شده است. نسل اول کراون در سال ۱۹۵۵ به بازار آمد. تویوتا کراون Z The 70th در همان نگاه اول به‌واسطه تزئین نیمه بالایی بدنه با خاکستری Precious Metal و بخش پایینی با سفید صدفی Precious، از مدل استاندارد متمایز می‌شود. البته خریدار می‌تواند به جای سفید، مشکی صدفی Precious را نیز انتخاب کند. غیر از این‌ها باید به رینگ‌های ۲۰ اینچ به رنگ خاکستری تیره مات اشاره کرد. کابین تویوتا کراون Z The 70th با ترمیم مشکی، جزئیات چوبی و نشان‌های ویژه تزئین شده است. نشان ویژه ۷۰ سالگی را حتی می‌توان در سردنده کریستالی هم مشاهده کرد. دومین نسخه ویژه ۷۰ سالگی تویوتا کراون، Z Limited Matte Metal نام دارد. بدنه این مدل به‌طور کامل با خاکستری تیره مات با روکش ضدخش، تزئین شده است. رینگ‌های ۲۰ اینچ چند-پره نیز با Z The 70th تفاوتی ندارد. ترمیم داخلی این مدل با مشکی Lustre و تزئیناتی چوبی تزئین شده است؛ هرچند که سر دنده کریستالی در این مدل وجود ندارد.

زبانی که قرار است طی یک دهه آینده زیر و روشود!

تحول در طراحی «بامو» تا ۲۰۳۰



ممکن است فیس لیفت‌های محدودی با عناصر نئو کلاس داشته باشند.

گزینه دوم برای حضور در چین

در نظر داشته باشید که بامو در نمایشگاه بین‌المللی خودرو شائنگهای ۲۰۲۵ از جدیدترین دستاورد خود، یعنی مدل مفهومی اسکایتاپ (Skytop) رونمایی کرد. این خودرو که از طراحی منحصر به فرد و تکنولوژی‌های پیشرفته بهره می‌برد، قرار است به‌صورت فوق‌العاده محدود و تنها در ۵۰ دستگاه راهی بازار جهانی شود. قیمت تخمینی اسکایتاپ حدود ۵۰۰ هزار یورو اعلام شده که معادل تقریبی ۳٫۸۶۵ میلیون یوان است.

بامو اسکایتاپ (Skytop) توسط طراح ارشد این برند، آدریان فان هوی‌دونک طراحی شده است. این طراح سرشناس با ترکیب مفاهیم لوکس، اسپرت و الهام از قایق‌های تفریحی، خودرویی را خلق کرده که در عین حفظ اصالت بامو، چهره‌ای کاملاً نوآورانه و جذاب از خود به‌نمایش می‌گذارد. طراحی ظاهری این مدل به‌شکلی انجام شده که به‌طور هم‌زمان حس ظرافت و قدرت را به‌بیننده القا می‌کند.

اسکایتاپ (Skytop) از طراحی دو در کابریولت برخوردار است و بدنه کشیده و کم‌ارتفاع آن، نمایی بسیار شیک و آیرودینامیک ایجاد کرده است. در بخش جلو، جلوپنجره دوگانه کلیوی‌شکل با طراحی جدید بامو دیده می‌شود که نمای خودرو را خشن‌تر و مدرن‌تر کرده است. چراغ‌های LED باریک با امضای نوری اختصاصی، دو خط برجسته روی کاپوت و ترکیب خطوط تیز و نرم، ظاهری پویا و متمایز

می‌شود. سری ۵ همچنان بر پلت‌فرم CLAR باقی می‌ماند و از پیشرفته‌های فعلی استفاده می‌کند. پس از سری ۵، مدل‌های سری ۳، سری ۲، سری ۷ و کراس‌اوورهای X2، X5 و X7 نیز از طراحی نئو کلاس بهره‌مند می‌شوند. سری ۳ جدید، پس از ix3، از پلت‌فرم الکتریکی محور نئو کلاس استفاده خواهد کرد که در آینده به‌تمام مدل‌های بامو گسترش می‌یابد. مدل‌هایی مانند سری یک (احتمالاً در سال ۲۰۲۸)، سری ۷ و همین‌طور X1 و X2 که اخیراً معرفی شده‌اند تا سال ۲۰۲۹ فیس لیفت‌های سنگینی با زبان طراحی جدید، کابین بازطراحی‌شده و فناوری‌های پیشرفته تجربه خواهند کرد.

ون هوی‌دونک تأکید کرد که هر مدل ویژگی‌های متمایز خود را حفظ خواهد کرد؛ اما شباهت خانوادگی نئو کلاس در همه آن‌ها دیده می‌شود. او افزود: «بنیاد اجازه دهیم مدل‌های جدید، خودروهای فعلی را قدیمی جلوه دهند. همه چیز در مدت کوتاهی بسیار جدید به‌نظر خواهد رسید.»

سرعت بیشتر برای هماهنگی با تغییرات

ون هوی‌دونک توضیح داد که سرعت پیشرفت فناوری و طراحی خودرو و همچنین تقاضای جامعه برای تغییرات سریع، این تصمیم را ضروری کرده است. نئو کلاس نه تنها یک زبان طراحی، بلکه شامل پیشرفت‌هایی در پیشرفته‌ها، فناوری دیجیتال و سیستم‌های کمک‌راننده است. آینده مدل‌هایی مانند سری ۴ و سری ۸ هنوز مشخص نیست.

با توجه به نزدیک بودن پایان چرخه عمر این خودروها بعید است که به‌روزرسانی‌های گسترده‌ای را تجربه کنند؛ اما

سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

«بامو تا سال ۲۰۳۰، با زبان طراحی نئو کلاس، چهره تمام مدل‌های خود را از ix3 الکتریکی گرفته تا سری ۵ بازطراحی خواهد کرد.

قدمت سه ساله زبان طراحی آتی

بامو با معرفی زبان طراحی نئو کلاس که در سال ۲۰۲۳ با کانسبت‌های نئو کلاس و نئو کلاس X رونمایی شد، گام بزرگی در بازطراحی سبد محصولات خود برمی‌دارد. این زبان طراحی که ابتدا برای خودروهای الکتریکی برنامه‌ریزی شده بود، اکنون به مدل‌های بنزینی نیز گسترش خواهد یافت. نخستین مدل با این طراحی، شاسی‌بلند الکتریکی ix3 است که در نمایشگاه خودرو مونیخ در سپتامبر ۲۰۲۵ رونمایی می‌شود. این خودرو احتمالاً جلوپنجره بزرگ سنتی بامو را با طراحی نرم‌تر و عناصر ظریف‌تر جایگزین می‌کند. آدریان ون هوی‌دونک، مدیر طراحی گروه بامو در گفت‌وگو با «توکار» اعلام کرد: «زبان طراحی که از امسال با نخستین خودروهای نئو کلاس در نمایشگاه مونیخ معرفی می‌کنیم، در کل سبد محصولات پیاده‌سازی می‌شود و هیچ خودرویی جانی‌ماند.» برند کوپر، مدیر محصول بامو نیز تأکید کرد که این بازطراحی در کمتر از سه سال و نیم در تمام مدل‌ها اجرا خواهد شد.

سدان‌هایی که از نو ساخته می‌شوند

یکی دیگر از نخستین مدل‌های بامو که از زبان طراحی نئو کلاس بهره‌مند خواهد شد، سری ۵ است که با وجود معرفی نسل هشتم در سال ۲۰۲۳، در سال ۲۰۲۶ فیس لیفت قابل توجهی خواهد داشت.

این فیس لیفت شامل دماغه‌ای برجسته و هم‌راستا با مدل‌های نئو کلاس و احتمالاً بازطراحی کابین با سیستم پانورامیک iDrive جدید است. این سیستم شامل داشبورد بازطراحی‌شده، نمایشگر هدآپ گسترده، فرمان جدید و نمایشگر لمسی ۱۷.۹ اینچی بدون دکمه‌های فیزیکی است که ابتدا در ix3 و سپس در تمام مدل‌های بامو استفاده



تلاش «اوپل» برای حضور در رالی مدل‌های برقی

رنگ زرد است که عبارت OMG! GSE روی آن دیده می‌شود. جزئیات پایین سپرهای جلو و عقب، کالیپرهای ترمز و رینگ‌های عقب نیز با زرد تزئین شده است. در کابین اوپل موکا GSE رالی می‌توان میله‌های محافظتی و صندلی‌های باکتری ردیف جلو با کمربند نقطه‌ای را مشاهده کرد. همچنین بنابر اعلام سازنده، این خودرو مواردی شامل ترمز ABS سیستم پایداری ESP و سامانه Master Alarm را قابلیت هشدار خرابی برق و خاموش کردن سامانه در هنگام حادثه را نیز به‌همراه دارد. به‌منظور حفاظت از مجموعه باتری ۵۴ کیلووات-ساعتی این خودرو، متخصصان اوپل یک صفحه محافظ را اضافه کرده‌اند. بنابر اعلام رسانه‌ها، مشخصات فنی اوپل موکا GSE رالی با فیات ابارت 600e که اواخر ۲۰۲۴ معرفی شد، تفاوتی ندارد.

برند اپل - Opel - و شعبه آن در بریتانیا یعنی واکسها، از سال ۲۰۲۲ به بعد، محصولات هیبرید خود شامل استراچایک، استرا اسپرت تورر و کراس‌اوور گرندلند را با پسوند GSE در کنار نام آن‌ها عرضه می‌کند. اکنون هم‌زمان با معرفی نسخه ویژه‌ای از کراس‌اوور کوچک موکا، این پسوند هم به GSE تغییر کرده است. به‌مناسبت نمایش توانایی‌های بالقوه این خودرو، حالا نمونه اولیه از اوپل موکا GSE رالی برای حضور در مسابقات آماده شده است. اوپل موکا GSE رالی در رالی ELE هلند حضور خواهد داشت که در روزهای ۲۳ و ۲۴ بر گزار می‌شود. بنابر اعلام اوپل، مشخصات این خودرو با قوانین مسابقات eRally5 که از ۲۰۲۶ بر گزار می‌شود نیز مطابقت دارد. نخستین تفاوت ظاهری اوپل موکا GSE رالی با مدل استاندارد، تزئین نیمه از بدنه با

خبر News

مرتفع‌ترین محصول از «شیائومی»

«در پانزدهمین سالگرد تأسیس شیائومی، نخستین کراس‌اوور برقی ساخت این برند با نام YU7 هم معرفی شده است. هم‌زمان شیائومی از آمار فروش ۲۵۸ هزار دستگاهی محصول قبلی این برند یعنی سدان برقی SU7 خبر می‌دهد. ابعاد بدنه شیائومی YU7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۹، ۱٫۶، ۱٫۹ و ۳ متر اعلام شده است. بدنه این خودرو با وزن ۲٫۱۴۰ تا ۲٫۴۶۰ کیلوگرم بر رینگ‌های ۱۹ تا ۲۰ اینچ استوار می‌شود. یکی از ویژگی‌های ظاهری شیائومی YU7، دستگیره‌های برقی جمع‌شو با نورپردازی و پشتیبانی ارتباط بی‌سیم با تلفن همراه است. مشتریان می‌توانند با یک از ۹ رنگ مختلف شامل سبز زمردی، نارنجی و تیتانیوم متالیک را انتخاب کنند.



شیائومی با اشاره به استفاده از فولاد بسیار مقاوم ۲۲۰۰ مگا پاسکال، آلومینیوم و آلیاژ استیل-آلومینیوم در ساخت سازه اصلی YU7 و همچنین روکش مقاوم در برابر گلوله برای مجموعه باتری، بر استحکام این خودرو تأکید کرده است. شیائومی همچنین ادعا می‌کند که بیش از ۵۰ تست ایمنی فعال را بر YU7 انجام داده است. از مهم‌ترین ویژگی‌های فضای کابین شیائومی YU7 می‌توان به روکش چرم ناپا، صندلی‌های جلو با ماساژور ۱۰ نقطه‌ای و امکان خم شدن پشتی تا زاویه ۱۲۳ درجه و نمایشگر ۱۶٫۶۸ اینچ لمسی ردیف عقب برای کنترل تهویه، موسیقی و مسیرپا، اشاره کرد. ویژگی جذاب دیگر، نمایشگر بالای داشبورد به عرض ۱٫۱ متر است، که از سه نمایشگر LED کوچکتر تشکیل می‌شود. این نمایشگر که سازنده از آن با عنوان HyperVision یاد می‌کند، اطلاعات موارد مختلف شامل قدرت لحظه‌ای موتور، سرعت خودرو، مسیرپا و نکات ایمنی ADAS را نمایش می‌دهد. این نمایشگر توسط تراشه اسنپ دراگون ۸ نسل ۳ مدیریت می‌شود. شیائومی YU7 به مجموعه‌ای از سامانه‌های دستیار رانندگی مجهز شده است، که به باری حسگرهای لیدار، رادار ۴ میلیمتری و دوربین‌های ضد-تابش فعالیت می‌کنند. شیائومی YU7 با سه قوای حرکتی عرضه می‌شود.

۱۳ آینده پشتیبانی می‌کند. این خودرو که تا اواخر ۲۰۲۶ یا اوایل ۲۰۲۷ عرضه خواهد شد، بخش عمده منابع مهندسی شرکت را به‌خود اختصاص داده است. M3 جدید با موتور بنزینی مجهز به‌موتوری متفاوت از S58 شش سیلندر خطی ۳ لیتری توئین توربووی مدل کنونی خواهد بود. M1 جدید قرار بود یک خودرو پلاگین-هیبریدی با پیشرانۀ ۴ سیلندر و ۶۰۰ اسببخار قدرت باشد. بامو در طول همه‌گیری کرونساروی این پروژه کاری می‌کرد؛ اما در نهایت مدیران تصمیم گرفتند به جای آن، مدل XM را تولید کنند.

بامو تا آستانه تولید نسخه جدیدی از M1 افسانه‌ای پیش رفت، اما در آخرین لحظه این پروژه را متوقف کرد و به‌نظر نمی‌رسد به این زودی‌ها سوپر کار جدیدی بسازد. فرانک ون میل، رئیس بخش M بامو، در مصاحبه با «بامو بلاگ» گفت این شرکت نمی‌خواهد تمرکزش را از مدل‌های پر فورنس فعلی از دست بدهد و هر چند همیشه رویای ساخت سوپر کاری شبیه M1 را دارد، اما بامو باید زمان مناسبی پیدا کند که ظرفیت کار روی چنین خودرویی را داشته باشد. بامو در حال آماده‌سازی معماری نئو کلاس است که از نسخه‌های الکتریکی و بنزینی



«بامو» برای تولید سوپر اسپرت جدید برنامه‌ای ندارد



آمریکایی

هیولای برقی ۱۶۰۰ اسببخاری!



رقابت بین‌المللی تپهنوردی پیکس پیک از ۲۲ ژوئن آغاز می‌شود و فورد با دو سلاح مخفی وارد میدان شده است، رومن دوماس قرار است پشت فرمان یک موستانگ Mach-E دیوانه‌وار بنشیند. این مدل که

سوپر موستانگ Mach-E نام گرفته، شباهت کمی به کراس‌اوور الکتریکی موستانگ دارد. بر خلاف Mach-E تولیدی، این یک کوپه کوتاه و خشن است. تغییرات آپرودینامیکی این خودرو بلافاصله جلب توجه می‌کنند. اسپلیتر عظیم جلو، دیفیوزر غول‌پیکر، کاناردها و بال عقب بزرگ از ویژگی‌های بارز آن هستند. این تغییرات باعث تولید ۲۷۷۸ کیلوگرم داون‌فُرس می‌شوند که از سوپرون ۴.۲ سال ۲۰۲۳ و F-150 لا پنینگ سوپر تراک سال گذشته بیشتر است. علاوه‌بر آپرودینامیک، سوپر موستانگ Mach-E جلوپنجره کوچک و بدنه سفارشی دارد. نمای عقب نیز با خطوط عضلانی و منحنی‌های روان، ظاهری جذاب دارد. این مدل به‌نظر کوتاه‌تر از نسخه جاده‌ای الکتریکی می‌آید؛ هر چند فورد هنوز مشخصات دقیق این مدل را اعلام نکرده است.

آلمانی

حراج بامو «323i» مدل ۱۹۷۹



یک بامو 323i نسل E21 مدل ۱۹۷۹ با کارکرد ۳۵ هزار کیلومتر در سوئد به حراج گذاشته شده و انتظار می‌رود با قیمتی بین ۵۰ تا ۶۰ هزار دلار فروخته شود. پیش از آن که نشان M به نماد خودروهای

پر قدرت بامو تبدیل شود، مدل‌های ساده‌تری بودند که فرمول موفقیت را بی‌سروصدا اجرا کردند. مدت‌ها قبل از تولد M3 در سال ۱۹۸۵، بامو 323i نسل E21 فرمول یک سدان اسپرت دیفرانسیل عقب با تعادل عالی را به‌نمایش گذاشت. حالا یک نمونه فوق‌العاده سالم این خودرو از مدل ۱۹۷۹ در سوئد برای حراج آماده شده است. این خودرو زیر کاپوت خود یک موتور ۲.۳ لیتری ۶ سیلندر خطی دارد که با ۱۴۱ اسببخار، قوی‌ترین گزینه در نسل E21 بود. یک گیربکس پنج سرعته دستی قدرت را به‌چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. قدرت این کوپه دودر شاید در مقایسه با ۵۵۰ اسببخار قدرت بامو M3 CS امروزی ناچیز به‌نظر برسد، اما در اواخر دهه ۷۰، با وزن حدود ۱۱۸۰ کیلوگرم، این خودرو نیازی به قدرت زیادی نداشت.

محصول

«بنتلی» جونیور؛ احیای افسانه ۱۰۰ ساله!



بلوور، یکی از ساخته‌های نمادین تاریخ بنتلی، پس از حدود ۱۰۰ سال به‌صورت یک نسخه کوچک‌تر به‌نام بلوور جونیور بازگشته است؛ اما این بار، خبری از موتور ۴.۵ لیتری سوپرشارژ نیست و جای آن را یک پیشرانۀ

الکتریکی گرفته است. این خودرو توسط بنتلی ساخته نمی‌شود؛ بلکه هدلی استودیوز آن را تولید می‌کند. بلوور جونیور نسخه‌ای ۸۵ درصدی از بنتلی بلوور ۱۹۲۹ است و برخلاف مدل‌های قبلی هدلی استودیوز، کاملاً جاده‌ای و قانونی است. این خودرو با پیشرانۀ الکتریکی ۴۸ ولتی و توان ۲۰ اسببخار، حداکثر سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت در بریتانیا و اتحادیه اروپا و ۴۰ کیلومتر بر ساعت در آمریکا به دلیل قوانین و برد تقریبی ۱۰۵ کیلومتر دارد. طراحی بلوور جونیور با دقت به‌اصل خود وفادار مانده است. شاسی فولادی رنگ‌شده، فنرهای شمش، کمک‌فنرهای اصطکاکی مشابه مدل اصلی و کاپوت آلومینیومی دست‌ساز از ویژگی‌های آن است. برخی قطعات از فیبر کربن ساخته شده‌اند؛ اما بدنه مشابه مدل ۱۹۲۹ با پارچه پوشیده شده است.

ژاپنی

رشد فروش جهانی «تویوتا»

تویوتا با فروش ۸۷۶ هزار و ۸۶۴ دستگاه خودرو در آوریل ۲۰۲۵، رکوردی جدید ثبت کرد و با رشد ۱۰ درصدی، همچنان بزرگ‌ترین خودروساز جهان باقی ماند. در حالی که سیاست‌های تعرفه‌ای دولت آمریکا صنعت خودروسازی را دچار آشوب کرده، تویوتا سال ۲۰۲۵ را با قدرتی بی‌نظیر آغاز کرده است. این خودروساز ژاپنی در آوریل امسال ۸۷۶ هزار و ۸۶۴ دستگاه خودرو شامل محصولات لکسوس فروخته که رکوردی جدید برای این ماه محسوب می‌شود و نسبت به سال گذشته ۱۰ درصد رشد داشته است. تویوتا به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز



جهان، در اکثر مناطق کلیدی رشد فروش چشمگیری را تجربه کرده است. در آمریکا شمالی، فروش با ۸.۲ درصد افزایش به ۲۷۰ هزار و ۳۶۵ دستگاه رسید. در ایالات متحده ۲۳۳ هزار و ۴۵ دستگاه فروخته شد که ۱۰ درصد رشد را نشان می‌دهد. باین حال، فروش در کانادا با ۱.۷ درصد کاهش به ۲۴ هزار و ۶۴۴ دستگاه و در مکزیک با ۷.۵ درصد کاهش به ۹ هزار و ۲۵۲ دستگاه رسید. تویوتا دلیل موفقیت خود در آمریکای شمالی را تقاضای پایدار و افزایش سفارش‌ها پیش از اعمال تعرفه‌ها عنوان کرده است. در آمریکای لاتین، فروش تویوتا با ۸.۱ درصد افزایش به ۴۱ هزار و ۵۵۲ دستگاه رسید. در اروپا به نیز فروش با ۸.۴ درصد رشد به ۹۸ هزار و ۶۱۱ دستگاه افزایش یافت؛ هر چند در بازارهایی مانند بریتانیا و فرانسه به‌ترتیب ۱۲.۹ و ۱۲.۱ درصد کاهش مشاهده شد. آسیا عملکردی فوق‌العاده برای تویوتا به‌ثبت رساند. فروش در این منطقه با ۱۲.۹ درصد افزایش به ۲۵۴ هزار و ۷۷۳ دستگاه رسید و در چین با ۲۰.۸ درصد رشد به ۱۴۲ هزار و ۷۵۴ دستگاه افزایش یافت.

خرداد؛ ماه سر نوشت ساز برای خودروسازان

بازار خودرو بعد از عبور از قیمت گذاری دستوری سامان می‌گیرد؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir



بهمین ماه ۱۴۰۳ نقطه عطفی در تاریخ صنعت خودروی کشور است؛ ماهی که وعده یک دهه سیاست‌گزاران خودرو مبنی بر خصوصی‌سازی بالاخره به‌واقعیت پیوست. حالا اما بسیاری از نگاه‌به‌خردامه دوخته شده تا شاید این بار، نقطه عطفی دیگر در حوزه سیاست‌گذاری قیمتی شکل بگیرد؛ نقطه‌ای که می‌تواند مسیر آتی بازار خودرو را آینده‌نگاه‌های بزرگ خودروساز را در گرو گون کند.

شنبه گذشته در همایش بزرگ قطعه‌سازان کشور، معاون وزیر صمت صراحتاً از مخالفت سید محمد اتابک با قیمت‌گذاری دستوری سخن گفت و تأکید کرد که اصلاح نظام قیمت‌گذاری در دستور کار جدی دولت قرار گرفته و زمان اجرای آن را خردادماه اعلام کرد. این سخنان در حالی بیان شد که وزیر صمت نیز پیش‌تر بر لزوم بازنگری در شیوه قیمت‌گذاری خودرو تأکید کرده بود. اما پرسش این‌جاست که اصلاح مورد نظر به‌معنای ادامه مسیر قبلی یعنی «قیمت‌گذاری دستوری با لحاظ هزینه‌نهاده‌ها» است یا مقدمه‌ای برای «آزادسازی قیمت خودرو» و واگذاری کامل بازار به مکانیزم عرضه و تقاضا فراهم شده است؟

آخرین تغییرات قیمتی خودرو در آذرماه سال گذشته رقم خورد؛ این در شرایطی است که همراه با اتفاقات غیرقابل پیش‌بینی در ۵ ماه گذشته که قیمت نهادهای تولید را بسیار افزایش داد، خودرو سازان تقاضای خود مبنی بر افزایش قیمت محصولات تولیدی‌شان را به‌سازمان حمایت ارسال کردند. اما به‌رغم فشار خودروسازان و اولتیماتوم‌هایی مبنی بر توقف فروش، دولت رضایت به‌اصلاح قیمت خودرو نداده است. حالا در همایش قطعه‌سازان کشور، فعالان حوزه قطعه و همچنین مدیرعامل ایران خودرو و نسبت به ورشکستگی و توقف تولید خودرو و هشدار دادند. معاون وزیر صمت نیز که در این همایش حضور داشت، وعده اصلاح قیمت خودرو در خردادماه را داد. با این حال براساس ارزیابی کارشناسان و فعالان حوزه خودرو در حال حاضر دو سناریو به‌عنوان گزینه‌های محتمل در سیاست جدید قیمتی خودرو مطرح است.

در سناریوی نخست، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با توجه به تغییرات هزینه تولید و افزایش بهای نهاده‌ها (شامل دستمزدها، انرژی، مواد اولیه، نرخ ارز و...) نسبت به بازبینی قیمت‌ها اقدام خواهد کرد؛ اما همچنان در چارچوب کنترل شده و با اعمال سقف قیمتی. اقدامی که در دودهمه گذشته انجام شده و تنها مرجع قیمت‌گذار، با تغییراتی همراه بود؛ یعنی زمانی شورای قیمت‌گذار بوده و زمانی

تغییرات قیمتی در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۴ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۷ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۰۳ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۹۱۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۲۳ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون و ۵۵۰ میلیون تومان، هایما S8 (۱۴۰۴) با ۳۰

میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۱۲۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرس استیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون و ۱۵۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد تومان، هوندا سی‌تی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، تویوتا bZ4X (۲۰۲۴) با ۳۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

آمریکایی

بررسی شورولت کوروت ZR1» جدید

کوروت ZR1 جدید با ۱۰۶۴ اسببخار، قدرتی بی‌سابقه ارائه می‌دهد. این خودرو با سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت و شتاب خیره‌کننده، آماده به‌چالش کشیدن هر پیست مسابقه‌ای است. ZR1 با قدرت عجیب ۱۰۶۴ اسببخار در ۷ هزار دور بر دقیقه، این‌طور نشان می‌دهد که هدف جنرال موتورز رسیدن به ۱۰۰۰ اسببخار قدرت بوده و از آن فراتر رفته است. قدرت عظیم ZR1 از همان خط شروع قابل استفاده است. زمان ۲.۲ ثانیه‌ای برای رسیدن به ۹۶ کیلومتر بر ساعت، بهترین عددی است که تا به حال از یک خودرو دیفرانسیل عقب دیده‌ایم و با پورشه ۹۱۱



توربو 5 چارچر مخبرک برابر می‌کند. سیستم لایچ کنترل کوروت بسیار هوشمند و قابل تنظیم است و باعث می‌شود خودرو بتواند ۴۰ متر را ظرف تنها ۹.۵ ثانیه طی کند. توجه داشته باشید که این اعداد روی آسفالت معمولی به‌دست آمد و در پیست درگ با سطح چسبناک، قطعا عملکرد بهتری دارد. البته این یک خودرو درگ نیست. ZR1 برای نابود کردن رکوردهای پیست‌های جاده‌ای بهینه شده؛ به‌ویژه با پکیج پرفورمنس ZTK به‌قیمت یک هزار و ۵۰۰ دلار، رینگ‌های فیبرکربنی ۱۳ هزار و ۹۹۵ دلار و پکیج آپرودینامیک فیبرکربنی ۸ هزار و ۴۹۵ دلار. این پکیج آپرودینامیک با بال عقب عظیمی که بیش از ۵۴۴ کیلوگرم داون‌فُرس تولید می‌کند، قابل شناسایی است. در جلو، صندوق بار کوچک کوروت برای خنک‌سازی و آپرودینامیک قربانی شده و جریان هوا از زیر خودرو به‌سمت بالا حرکت کرده و از طریق کاپوت خارج می‌شود. جنرال موتورز هنگام توسعه موتور LT6 تنفس طبیعی Z06 می‌دانست که نسخه توربوشارژ وجود خواهد داشت.



موتور ۶ سیلندر تخت به حجم ۳۹۹۶ سی‌سی، توان و گشتاور بالایی را فراهم می‌آورد. بادر نظر گرفتن سیستم مانیفولد متغیر ورودی هوا و تکنولوژی های تک پورشه در طراحی و ساخت این پیشرانه، این موتور حداکثر ۵۱۰ اسببخار قدرت و ۴۷۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم می‌آورد. گیربکس ۷ سرعته دوکلاجه منحصر به فرد پورشه PDK با یک گیربکس ۶ سرعته دستی برای انتقال قدرت به چرخ‌های عقب این خودرو در نظر گرفته شده است.

پورشه ۹۱۱ همواره از جایگاه بسیار ویژه‌ای در میان خودرو دوستان برخوردار است. نسل هشتم این سوپراسپرت از سال ۲۰۱۸ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. به لطف زبان جدید طراحی پورشه، این خودرو استایل جذاب و نافذی دارد. پورشه برای پاسخ به نیاز اسپرت دوستان نسخه جی تی ۳ تورینگ از این خودرو را در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی رونمایی کرد. ۹۱۱ نسل هشتم موسوم به ۹۹۲ در نسخه جی تی ۳ تورینگ به لطف قرار گیری یک



پورشه ۹۱۱ جی تی ۳؛
تورینگ خاص و اسپرت

«MT-15»؛ خشن ترین ۱۵۰ سی‌سی ایران

نیکدبایک «یاماها» ۳۰۰ میلیون تومان می‌ارزد؟

یاماها در صنعت
موتور سیکلت جایگاه بسیار
ویژه‌ای دارد. در دنیای
پرهیجان و اسپرت دوچرخه‌ها،
یاماها به لطف طراحی و تولید
محصولات بسیار خاص



توانسته خوشنام و پر آوازه باشد. در کلاس ۱۵۰ سی‌سی‌ها (که محبوب ترین کلاس موتور سیکلت‌های شهری است)، یاماها توانسته با ارائه MT-15، نیکدبایک جسور و با عملکرد بالایی را به بازار عرضه کند. در ادامه به یاماها MT-15 نگاه فنی خواهیم انداخت تا بدانیم آیا در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان ارزش خرید دارد؟

طراحی جسورانه و تهاجمی به سبک یاماها

یاماها MT-15 در کلاس نیکدبایک‌ها قرار می‌گیرد که هدف از تولید آن رقابت با کی تی ام دوک ۲۵۰ و هوندا CB150R است. بر این اساس بازار هدف این محصول جذاب از یاماها، مالزی، تایلند، اندونزی، ویتنام، فیلیپین و هند است. یاماها MT-15 به صورت رسمی در دسامبر سال ۲۰۱۸ میلادی در تایلند معرفی شد و در ادامه، در ژانویه ۲۰۱۹ در اندونزی به تولید رسید. تولید این نیکدبایک در نوامبر سال ۲۰۲۰ میلادی در سایت تولید یاماها در مالزی آغاز شد. جالب است بدانید که از آوریل سال ۲۰۱۹ میلادی نیز در هند تولید این نیکدبایک در سایت تولید یاماها آغاز شد. MT-15 بر پایه واساس پلت فرم اسپرت بایک YZF-R15 شکل گرفته که از بدنه عضلانی و تنومندی برخوردار است. این نیکدبایک از نظر طراحی به لطف به کار گیری اجزای مایه‌چهای از استایل عضلانی و تنومندی بهره می‌برد که جذابیت آن را دوچندان می‌کند. با نگاهی به پروفیل این سامورایی جذاب شاهد باک حجیم، چراغ سه تکه در جلو، فلاپ‌های تیز در عقب و اگر وزاویه دار و رینگ‌های ۱۷ اینچی ۵ پره هستیم که حس هیجان بیشتری به این نیکدبایک می‌بخشد. در نمای جلو نیز شاهد طراحی منحصر به فردی از یاماها هستیم؛ دو چراغ LED باریک با فلاپ نسبتاً حجیم و طراحی یک چراغ هالوژنی در بخش میانی آن، چهره آینده‌نگر، تهاجمی و جسورانه‌ای به MT-15 بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ افقی مزین به LED تعبیه شده که با فلاپ‌های حجیم و فاصله نسبتاً زیاد پلاک نسبت به گلگیر عقب، طراحی زیبا و اسپرتی را از این نیکدبایک به نمایش می‌گذارد. ناگفته نماند دو فلاپ با ورودی هوا در طرفین بدنه MT-15 نصب شده که آبرودینامیک بدنه را تا حد بسیار زیادی بهبود می‌بخشد.

راحتی و ارگونومی به سبک سامورایی

نیکدبایک‌ها از جمله موتور سیکلت‌هایی به شمار می‌روند که در زمینه راحتی و ارگونومی همواره زبازده خاص و عام هستند. بر این اساس بادر نظر گرفتن فاصله محوری ۱۳۳۵ میلی‌متری، صندلی در فاصله ۸۱۰ میلی‌متری تعبیه شده که بهترین حالت ممکن را به راکب ارائه می‌دهد. همچنین زاویه قرار گیری فرمان نسبت به بدن راکب ۲۵ درجه و فاصله قرار گیری فرمان نسبت به راکب ۸۹ میلی‌متر است. این ساختار سبب شده است بالاترین سطح راحتی و ارگونومی به راکب ارائه شود. همچنین برای ارتقای ارگونومی و راحتی راکب، یک نمایشگر ۵ اینچی TFT برای به نمایش گذاشتن اطلاعات حرکتی، سرعتی، دور موتور، چراغ چک، دمای موتور، میزان سوخت موجود در باک و چراغ ABS و... برای این نیکدبایک در نظر گرفته شده است.

صدای تولید شده از موتوری پر توان

قلب تپنده یاماها MT-15، یک موتور تک سیلندر خطی به حجم ۱۵۵ سی‌سی، مزین به ۴ سوپاپ و مکانیزم تک میل-سوپاپ و SOHC تشکیل می‌دهد. این موتور ۱۵۵ سی‌سی که در بطن این نیکدبایک جا خوش کرده با توجه به پارامترهای فنی از جمله: قطر پیستون ۵۸ میلی‌متر در کورس پیستون ۵۸،۷ میلی‌متر، کاهش اتاق احتراق و رساندن نسبت تراکم به ۱۱،۶ به یک، طراحی چهار سوپاپ در سر سیلندر، سیستم پاشش سوخت انژکتوری (تعبیه یک انژکتور بزرگ روی درجه گاز) و بهره گرفتن از سیستم مدیریت هوشمند جرقه زنی می‌تواند رانندگی و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بادر نظر گرفتن این ویژگی‌های مهم، یاماها MT-15 می‌تواند ۱۸،۴ اسببخار قدرت را در ۱۰ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴،۱ نیوتون متر گشتاور را در ۱۷۵۰۰ آرپی ام بهار مغان آورد. حداکثر سرعت موتور در پیشرانه MT-15، ۱۱ هزار و ۶۰۰ آرپی ام است. همچنین از آنجا که یاماها در طراحی موتورهای تولیدی خود از تکنولوژی منحصر به فردش بهره می‌گیرد، سیستم خنک کننده در این پیشرانه مبتنی بر آب-هوا خنک است. بر این اساس رادیاتور آب بزرگی برای این نیکدبایک طراحی شده که با برخورداری از صفحات آلومینیومی مشبک، تبادل دمایی خوبی ایجاد می‌کند. همچنین با طراحی یک رادیاتور روغن برای نگه داشتن دمای کاری روغن موتور در سطح ایده‌آل کاری، این پیشرانه از تنش حرارتی پایین‌تری برخوردار است. به لطف این طراحی و سازگاری پیشرانه تک-سیلندر با سوخت بنزین دارای اکتان ۹۰ هیچ نگرانی در زمینه استفاده از این نیکدبایک در ایران وجود ندارد. از طرفی در این مدل از یک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت بهره گرفته شده تا قدرت و گشتاور تولید شده به کمک زنجیر اورینگ فولادی به چرخ عقب منتقل شود. گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت این نیکدبایک از مکانیزم هیدرومکانیکی برخوردار است که منجر به انتقال قدرت با کیفیت تر و تسریع شتاب نیز می‌شود. همچنین سیستم کلاچ به صورت چند صفحه‌ای طراحی شده تا تعویض دنده به بهترین شکل ممکن صورت گیرد. به لطف ساختار کلاچ چند صفحه‌ای و مکانیزم هیدرومکانیکی آن، کلاچ‌ها عملکرد خود را به خوبی حفظ کرده و تعویض دنده بسیار نرمی ارائه می‌شود.

کاهش وزن با طراحی نوین

به گفته کمپانی یاماها به لطف استفاده از متر یال آلومینیوم و فولاد سبک وزن در سازه شاسی، وزن این نیکدبایک تا حد زیادی کاهش یافته است. در این راستا با توجه به بنزین موجود در باک ۱۰ لیتری و احتساب وزن سیستم ترمز ABS مجموع وزن یاماها MT-15 به ۱۴۱ کیلوگرم رسیده است. این وزن برای چنین نیکدبایکی فوق العاده است

سواری محصولات یاماها همواره زبازده بوده است؛

بر این اساس در محور جلو دو دامپر (کمک فتر)

هیدرولیکی قابل تنظیم نصب شده است. همچنین

در محور عقب، دامپر هیدرو پنوماتیکی قابل

تنظیم در ۵ حالت و فنر لول با ساختار مونوشوک،

سواری بسیار نرمی را به راکب و سرنشین هدیه

می‌کند. همچنین ساینز تایر ۱۴۰/۷۰ با رینگ ۱۷

اینچی آلومینیومی در جلو و تایر ۱۰۰/۸۰ با رینگ

۱۷ اینچی آلومینیومی در عقب، سواری را بسیار

با کیفیت کرده است. این نیکدبایک به لطف توزیع

وزن مناسب و مرکز ثقل نسبتاً بالا، هندلینگ عالی و

با عملکرد بهتری نسبت به کی تی ام دوک ۲۵۰ دارد.

از نظر سیستم ترمز نیز در محور جلو یک دیسک

خنک شونده سوراخ دار به قطر ۲۸۲ میلی‌متر و

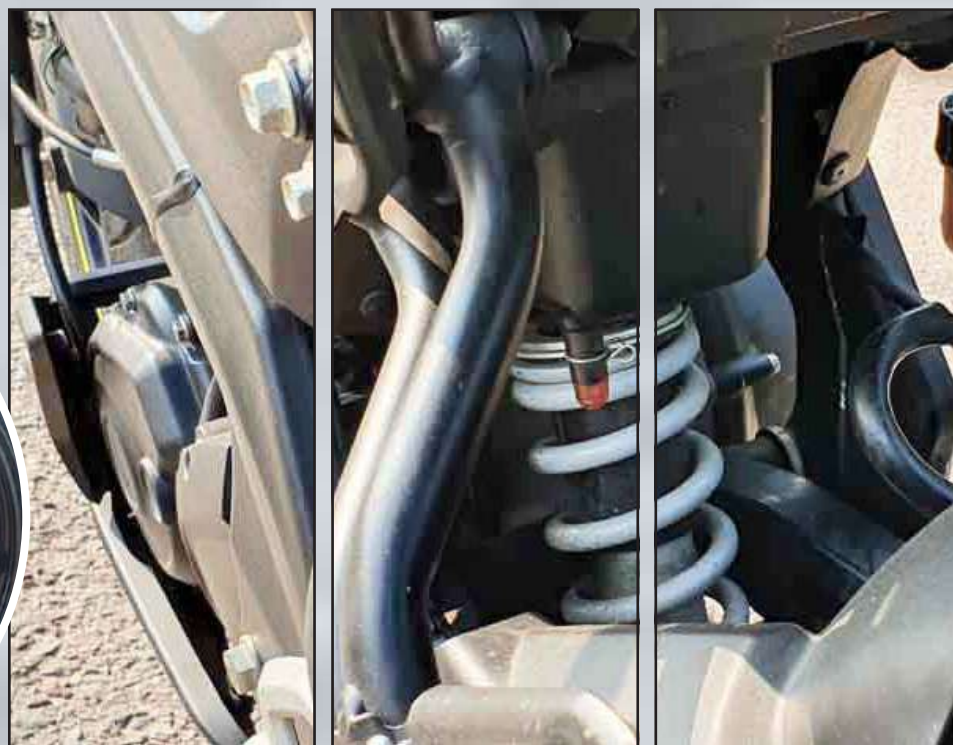
کالیپر سه پیستونه با سیستم ABS دو کاناله و در

محور عقب یک دیسک خنک شونده سوراخ دار

به قطر ۲۲۰ میلی‌متری و کالیپر تک پیستونه تعبیه

شده تا عملکرد بی نظیری را در بخش ترمز از خود

به نمایش بگذارد.



در حال حاضر نسخه صفر کیلومتر یاماها MT-15 مدل ۱۴۰۳ در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد. این نیکدبایک به نسبت هم کلاس‌های چینی خود از خدمات پس از فروش بهتر و شرایط تامین قطعات مناسب‌تری بهره‌مند است



موتور پرتوان ون «تویوتا»



«قوی‌ترین موتور تویوتا هاس جدید یک موتور ۶ سیلندر وی‌شکل به حجم ۳،۵ لیتری است. همچنین پیش‌رانه دیگری مجهز به ۴ سیلندر با حجم ۲،۸ لیتری تورو دی‌زلی نیز روی این خودرو نصب می‌شود که توانایی تولید قدرتی برابر با ۱۷۴ اسب‌بخار را دارد. موتور ۲،۸ لیتری دی‌زلی همان پیش‌رانه‌ای است که روی هایلکس و پرادو نیز نصب شده است.

هر دو موتور پرتوان با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک و دستی می‌توانند هماهنگ شوند. مهندسان کمپانی تویوتا در راستای پایداری بهتر برای این خودروون سیستم‌های الکترونیکی جدیدی را نصب کرده‌اند که با کمک سیستم تعلیق توانسته‌اند میزان

پایداری را نسبت به‌قبل در سطح بالاتری نگه دارند. طبق بررسی‌های انجام‌شده موتور ۶ سیلندر ۳،۵ لیتری هاس جدید به سیستم پاشش سوخت مستقیم مجهز خواهد شد و برای کاهش استهلاک و خرابی از آلیاژهای جدیدتری در ساخت پیش‌رانه استفاده می‌شود. همچنین برای راندها بالتر موتور از سیستم هوشمند جدید تا می‌تواند متغیر سوپاپ به‌سبک تویوتا موسوم به VVT-iE نیز استفاده خواهد شد که میزان قدرت و گشتاور را تا حد چشمگیری افزایش خواهد داد. با توجه به تکنولوژی‌های موتور ۶ سیلندر وی‌شکل ۳،۵ لیتری هاس حداکثر می‌تواند حدود ۲۹۵ اسب‌بخار قدرت تولید کند که برای چنین استایلی مناسب و بی‌نظیر است.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

ترکیه، دروازه ورود کامیون‌های سنگین به ایران

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های بازار ترکیه برای فعالان صنعت حمل‌ونقل در ایران، بازار کامیون‌های دست‌دوم است



یارو پایی، خطوط تولید کامیون و کشته را در کشور راهاندازی کنند. ورود گسترده کامیون‌های وارداتی، به‌ویژه کارکرده‌های ارزان‌قیمت، ممکن است حاشیه‌سود این شرکت‌ها را کاهش دهد و مسیر توسعه صنعت داخلی را با چالش مواجه کند.

فرصت طلایی برای نوسازی ناوگان ایران با کامیون‌های ترک

یکی از چالش‌های اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای ایران، فرسودگی ناوگان است. میانگین سن کامیون‌های ایرانی بالای ۲۰ سال است و بیش از ۵۰ درصد ناوگان نیازمند جایگزینی فوری هستند. واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی از مبدأ ترکیه، فرصتی کم‌هزینه‌تر و سریع‌تر برای نوسازی محسوب می‌شود.

افزایش روزافزون مصرف گازوئیل، ایمنی پایین جاده‌ها به‌سبب تردد کامیون‌های غیرایمن، راندها پایین حمل‌ونقل کالا و به‌تبع آن بالا بودن نرخ کرایه‌ها نسبت به متوسط جهانی، همگی از مشکلات عمده امروز اقتصاد حمل‌ونقل کشور هستند.

سرعت عمل در ارتقای ناوگان برای جلوگیری از بسته شدن پنجره فرصت‌ها، نکته مهمی است که تنها واردات می‌تواند پاسخگوی آن باشد.

دست‌دوم است. در ترکیه، به‌دلیل مقررات سخت‌گیرانه در حوزه معاینه فنی و مالیات بر خودروهای فرسوده، بسیاری از دارندگان کامیون ترجیح می‌دهند هر ۵ تا ۷ سال خودروهای خود را تعویض کنند. این امر سبب شده است بازار بزرگی از کامیون‌های کارکرده اما سالم و نسبتاً کم‌کارکرد شکل بگیرد که به‌لحاظ فنی همچنان قابل استفاده هستند.

واردات این دسته از کامیون‌ها با عمر زیر ۵ سال، به‌ویژه در شرایطی که ناوگان حمل‌ونقل ایران فرسوده و از نظر مصرف سوخت و آلاینده‌گی در وضعیت نامطلوبی قرار دارد، می‌تواند گامی موثر در نوسازی باشد. برای مثال، کامیون‌های دست‌دوم مرسدس‌بنز آکتروس یا فورد F-MAX ساخت ترکیه با عمر کم، در مقایسه با محصولات چینی صفر کیلومتر تنها مصرف سوخت پایین‌تری دارند، بلکه دوام فنی بالاتری نیز ارائه می‌دهند.

ترکیه: رقیب صنعت کامیون ایران؟

هر چند واردات کامیون از ترکیه برای نوسازی ناوگان ایران مفید به‌نظر می‌رسد، اما این روند می‌تواند تبعاتی منفی نیز برای تولید داخل به‌همراه داشته باشد. در سال‌های اخیر، شرکت‌های ایرانی مانند ایران خودرو، دیزل، بهمن دیزل، ماموت دیزل و آریین دیزل تلاش کرده‌اند تا با همکاری برندهای چینی

در سال‌های اخیر، نام ترکیه به‌عنوان یکی از مبادی اصلی واردات کامیون و کشته به ایران بارها در گزارش‌های گمرکی و رسانه‌ای تکرار شده است. با وجود فاصله جغرافیایی کم ایران با کشورهای صنعتی‌تری همچون



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

چین یا حتی کشورهای اروپای شرقی، کامیون‌های وارداتی عمدتاً از ترکیه به بازار ایران راه می‌یابند. این روند که پس از آزادسازی نسبی واردات خودروهای سنگین شدت گرفته، پرسش‌هایی اساسی را پیش روی کارشناسان حوزه حمل‌ونقل و سیاست‌گذاران قرار می‌دهد: از جمله این که چرا ترکیه در صدر کشورهای صادرکننده کامیون به ایران قرار دارد و بازار خودروهای سنگین ترکیه چه ویژگی‌هایی دارد که آن را به انتخاب اول واردکنندگان ایرانی تبدیل کرده است؟ آیا این مسیر وارداتی منافع درازمدتی برای ایران دارد یا صرفاً انتخابی کوتاه‌مدت در شرایط تحریمی و محدودیت‌های لجستیکی است؟

برای پاسخ به این پرسش‌ها، لازم است ابتدا نگاهی دقیق به ساختار صنعت خودروهای سنگین ترکیه، برندهای فعال، سیاست‌های صنعتی، کیفیت تولیدات و توان صادراتی این کشور داشته باشیم.

صنعت کامیون‌سازی ترکیه؛ صنعتی پیشرفته در مرز اروپا و آسیا

ترکیه با داشتن سابقه‌ای بالغ بر ۶۰ سال در صنعت خودروهای تجاری، یکی از قدرت‌های منطقه‌ای در زمینه تولید کامیون و کشته به‌شمار می‌رود. در این کشور، شرکت‌های بزرگ بین‌المللی از جمله مرسدس‌بنز، فورد، اسکانیا، مان، رنو و ولوو کارخانه‌هایی با ظرفیت تولید بالا دارند. همچنین برندهای بومی مانند BMC و Otakar نیز در کنار مونتاژکنندگان برندهای خارجی، حضوری پررنگ در بازار داخلی و صادراتی ترکیه دارند.

این کشور، به‌لطف موقعیت ژئوپلیتیکی خود، توانسته پلی ارتباطی میان بازار اروپا و آسیا باشد. در نتیجه، هم‌زمان ساخت صنعتی مناسبی برای تولید خودروهای سنگین دارد و هم با الزامات کیفی و زیست‌محیطی اتحادیه اروپا هماهنگ شده است. از این منظر، کامیون‌های تولید ترکیه به‌لحاظ فنی و کیفی در رده استانداردهای بین‌المللی قرار دارند.

حجم تولید و صادرات کامیون در ترکیه

بر اساس آمار رسمی اتحادیه خودروسازان ترکیه (OSD)، این کشور در سال ۲۰۲۳ بیش از ۳۷۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه تجاری تولید کرده که بخش قابل توجهی از آن به کامیون‌های نیمه‌سنگین و سنگین اختصاص دارد. حدود ۶۰ درصد از این تولیدات به کشورهای خارجی صادر شده‌اند که اروپا، روسیه، آسیای میانه و کشورهای عربی عمده مقاصد صادراتی بوده‌اند. نکته قابل توجه این که ترکیه نه تنها به‌عنوان تولیدکننده نهایی، بلکه به‌عنوان قطب مونتاژ برای برندهای بزرگ اروپایی نیز عمل می‌کند. به‌عنوان مثال، کارخانه فورد اتوسان (Ford Otosan) در ترکیه، یکی از مراکز مهم تولید کامیون‌های سری F و Tractor Unit این شرکت برای بازارهای منطقه‌ای است. همچنین مرسدس‌بنز ترک، کامیون‌های آکتروس و آکسور را در شهر آق‌سرای برای بازار ترکیه و صادرات تولید می‌کند.

حمل‌ونقل جاده‌ای، پیش‌ران اصلی تقاضای کامیون در ترکیه

ساختار اقتصادی ترکیه متکی بر صادرات کالا است و عمده صادرات این کشور از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود. بر اساس آمارهای وزارت حمل‌ونقل ترکیه، بیش از ۸۰ درصد حمل‌ونقل باری داخلی و بین‌المللی ترکیه از طریق کامیون انجام می‌شود. این وضعیت موجب شده است تقاضای مداوم برای نوسازی ناوگان و تولید مستمر خودروهای سنگین در این کشور وجود داشته باشد. در نتیجه، کارخانه‌های کامیون‌سازی ترکیه به‌طور مداوم در حال تولید، ارتقا و عرضه محصولات به‌روز هستند؛ ویژگی‌هایی که بازار ایران به‌شدت به آن نیاز دارد.

افزایش تمایل واردکنندگان ایرانی به کامیون‌های ترکیه‌ای

با توجه به محدودیت‌های واردات مستقیم از اروپا و قیمت بالای کامیون‌های نواز آلمان یا سوئد، واردکنندگان ایرانی در سال‌های اخیر به‌شدت به سمت خرید کشته‌ها و کامیون‌های تولید ترکیه یا موجود در بازار دست‌دوم این کشور روی آورده‌اند. طبق آمارهای غیررسمی، بیش از ۵۰ درصد کامیون‌های وارداتی به ایران در سال ۱۴۰۲ از مبدأ ترکیه بوده‌اند. این روند نه تنها شامل کشته‌های نو، بلکه کامیون‌های کارکرده با کارکرد متوسط (زیر ۴۰ هزار کیلومتر) نیز می‌شود. در این میان، برندهایی مانند مرسدس‌بنز، فورد، مان و داف که در ترکیه حضور دارند مورد استقبال بازرگانان ایرانی هستند.

مزایای واردات کامیون از ترکیه برای ایران

یکی از اصلی‌ترین دلایل واردات کامیون از ترکیه برای ایران، به‌موقعیت جغرافیایی نزدیک این کشور بازمی‌گردد. انتقال زمینی کامیون از ترکیه به ایران، نسبت به مسیرهای دریایی از چین یا روسیه، هم سریع‌تر و هم ارزان‌تر تمام می‌شود. به‌ویژه با توسعه مسیرهای زمینی و بهره‌برداری از گمرکات مرزی بازرگان و سرو، زمان تحویل کامیون‌ها به بازار ایران به‌حداقل رسیده است. دلیل دوم، تنوع بالای برندهای موجود در بازار ترکیه است. با توجه به حضور برندهای معتبر اروپایی در این کشور، واردکنندگان ایرانی می‌توانند به کامیون‌های نو و کارکرده با برندهایی چون مرسدس‌بنز، اسکانیا، مان، ولوو و فورد دسترسی داشته باشند؛ آن هم با قیمت‌هایی پایین‌تر از نمونه‌های مشابه در بازار اروپا. در واقع ترکیه به‌نوعی بازار واسطه‌ای میان ایران و اروپا شده است. سومین دلیل، تسهیل در انتقال ارز و مرادفات مالی با ترکیه است. برخلاف بسیاری از کشورهای غربی که با محدودیت‌های شدید بانکی برای نقل و انتقال پول به ایران روبه‌رو هستند، ترکیه همچنان از کانال‌های ارتباطی قابل دسترسی‌تری برخوردار است. این مساله باعث می‌شود واردات کامیون از این کشور با ریسک کمتری برای واردکنندگان ایرانی همراه باشد.

بازار خودروهای کارکرده ترکیه؛ فرصتی برای نوسازی ناوگان ایران

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های بازار ترکیه برای فعالان صنعت حمل‌ونقل در ایران، بازار کامیون‌های



زاگاتو) بود. این خودرو دارای شاسی آلومینیومی پیشرفته و تعلیق جلو از نوع دابل ویشبون با پوش‌رادی بود. مشابه خودروهای مسابقه‌ای. موتور آن همان موتور RB26 نیسان GT-R بود که در وسط خودرو نصب شده و با دو توربوشارژر جدید تا ۵۵۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کرد. گرچه قرار بود چهار چرخ متحرک باشد، محدودیت‌های فنی باعث شد که فقط چرخ‌های عقب را به حرکت درآورد.

ابر خودرو کمیاب ژاپنی تامی کایرا زد زد ۲، که فقط یک نمونه از آن ساخته شد، پس از سال‌ها پنهان بودن، دوباره دیده شده است. این خودرو که دنباله‌ای بر مدل سبک و ساده ZZ بود، در اوایل دهه ۲۰۰۰ به عنوان گامی به سوی تولید انبوه و رقابت در مسابقات بین‌المللی طراحی شد. ZZII بر خلاف مدل قبلی، دارای امکانات مدرن تری چون کولر، سیستم صوتی CD و طراحی آبرودینامیک با سقف دوقلو (استایل



ابر خودرو فراموش شده ژاپنی پس از دو دهه دوباره دیده شد

تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

هجوم برقی‌های بی‌نام و نشان چینی به بازار کشور!

به چشم می‌خورد، بهرغم آن که از هویت مشخصی بهره‌مند نیستند، اما توسط برخی شرکت‌های نسبتاً مشهور به بازار کشورمان راه پیدا کرده‌اند.

بودن، اما توسط واردکنندگان گمنام وارد کشور شده‌اند و برخی دیگر نیز همانند محصولی که این روزها نام آن روی بیلبردهای تبلیغاتی در سطح شهر فراوان

طی ماه‌های اخیر شاهد هجوم همه‌جانبه خودروهای برقی چینی به بازار کشور هستیم. برخی از آن‌ها همانند محصولات بی‌وادی با وجود خوش نام و نشان

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 ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵۰	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیون و ۳۹۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۵۵۰	۳۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۱۷۳	۴ میلیون و ۸۵۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰۰	۲ میلیون و ۷۵۰	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 ۳۵۰	۱۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۱۲۰	۳۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۲۳۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۲	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۵	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۶۵	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۴	۲	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۴	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۸	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۹	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۱	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۲	۲	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۵	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۷	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۵	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۴	۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۶۸	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۶۰	۱۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۰	۳	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۰	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۸	۲	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۲۵	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۵	۵	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۰	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۲۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۷	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۰۲	۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۱۵	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۸	۲	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۰۳	۸	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۲۴	۲	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۴۳	۱۱	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۵۸	۱۰	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۷	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۵	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۳۰	۳	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۷۲	۱۱	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۱۳	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۵	۳	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۷	۳	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۵	▲

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 ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
تویوتا 4X615 bz4 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▼
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	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
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 ۴۰۰	۰	
هوندا eHEV-HR (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۶ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
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 ۷۰۰	۰	
بی‌وادی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وادی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	۰	



توقیف محموله ۴۱ میلیاردی روغن موتور قاچاق در هرمزگان

شده و دستور توقف دادند.» وی افزود: «ماموران جهت بررسی کامیون مورد نظر را متوقف و در بازرسی دقیق از آن مقدار ۲۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و فاقد پته گمرکی و بلمب ترانزیتی کشف و ضبط کردند.» این مقام انتظامی استان ارزش مالی این محموله قاچاق کشف‌شده را بنا به اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۴۱ میلیارد ریال عنوان کرده و بیان داشت: «در این رابطه دو متهم دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به دستگاه قضائی معرفی و محموله قاچاق کشف‌شده به‌سازمان تعزیرات حکومتی استان انتقال داده شد.»

فرمانده انتظامی استان هرمزگان از شناسایی و کشف یک محموله روغن موتور قاچاق در یکی از بنادر تجاری استان خبر داد. به گزارش صبح ساحل، سردار علی‌اکبر جاویدان در تشریح این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی مستقر در یکی از بنادر تجاری استان هرمزگان در راستای مقابله با قاچاق کالا و ارز و به‌منظور جلوگیری از هدر رفت سرمایه‌های ملی روز گذشته با بررسی‌های سیستمی توسط سامانه‌های در اختیار سالن پایش پلیس گمرک و حین کنترل و پایش محموله‌های خروجی از بندر به یک دستگاه کامیون کشف‌شده تریلی مشکوک

تلاش‌های عجیبی که برای تسخیر بازار انگلستان صورت می‌گیرد

کمپین ضد دامپینگ توسط بلندپنگ‌های بریتانیایی

دهد که واردات روانکار از لیتوانی و امارات زیر قیمت منصفانه انجام شده و به صنعت داخلی ضربه زده، ممکن است پیشنهاد وضع عوارض را مطرح کند؛ هرچند فاقد ضمانت اجرای تنبیهی است. لایریج در گفت‌وگو با Lube Report اعلام کرده است: «ما به‌طور کامل با بخش تحقیقات TRA همکاری کرده‌ایم و یقین داریم نتیجه مطلوبی به‌دست خواهد آمد و به تعهد خود در بازار بریتانیا پایبندیم.» مارک لرد تخمین می‌زند شرکت او در سال گذشته دست کم ۱۰ میلیون پوند از دست داده و چندین شرکت دیگر نیز آسیب دیده‌اند. به گفته او: «ما با عده‌هایی مواجهیم که باور آن‌ها سخت و دشوار است.»

روانکار را از بریتانیا تالیتوانی، امارات، قبرس و آلمان هدایت می‌کند. این ادعاها موجب شد نه تنها کشمکش‌های علنی بلکه شکایت رسمی هم علیه لایریج مطرح شود؛ شاکیان مدعی هستند لایریج با فروش روغن موتور و روغن هیدرولیک زیر قیمت تمام‌شده، قصد تصاحب سهم بازار را دارد. لایریج تمامی این اتهامات را رد و در نامه‌ای رسمی از زبان وکیل خود، محاسبات لرد را «فکرآبادی» توصیف کرده و اعلام کرده که هیچ‌گونه توطئه بین‌المللی در کار نیست. طرح این مسائل موجب شد که مرجع راهکارهای تجاری بریتانیا (TRA) در ژوئن ۲۰۲۴ تحقیقات خود را درباره این اتهامات آغاز کند. اگر این مرجع تشخیص

سخنرانی را ویرایش و اسلایدها را حذف کرده بودند. علت، طرح انتقاد صریح لرد از نحوه فعالیت یک توزیع‌کننده عمده روانکار به نام لایریج بود که محصولات وارداتی خود را با قیمتی بسیار پایین عرضه می‌کند و به گفته او «بازار را زیر و رو کرده است.» بسیاری از فعالان این حوزه می‌دانستند که روی صحبت لرد با شرکتی مستقر در شهر کترینگ، واقع در میدلندز شرقی است؛ شرکتی که طی چند سال گذشته با رشد چشمگیر و قیمت‌گذاری تهاجمی‌اش، توجه رقبا و نهادهای ناظر را به خود جلب کرده است. لرد و شرکت او، از تک‌اویل، مدعی‌اند شبکه‌ای گسترده از شرکت‌ها با محوریت لایریج تشکیل شده که مسیر واردات

بازار روانکارها در بریتانیا این روزها شرایط نامعمولی را پشت‌سر می‌گذارد. با وجود حضور غول‌های نفتی و پالایشی و البته نقش مهم برندی چون کاسترول که عمده فعالیتش را فراتر از مرزهای این کشور دنبال می‌کند، فضا به شدت رقابتی و حساس است. در همین کشاکش، یکی از عجیب‌ترین حوادث در همایشی مرتبط با صنعت روانکارها رخ داد: مارک لرد، مدیرعامل شرکت باسابقه از تک‌اویل (Aztec Oils) هنگام ارائه گزارش خود، ناگهان با صفحه‌ای سیاه و خالی به جای اسلایدهای پاورپوینت روبه‌رو شد. اما ماجرا نه از خرابی فنی، بلکه دخالت تیم حقوقی برگزارکنندگان نشأت می‌گرفت؛ آن‌ها



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

تشرکت لکسوس		محصول	درجه گرانیروی	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 رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونا	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 رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
تیگوان		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
گلف		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		(5W30SN) سوپر رونا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



و پوزه خودرو مشابه کراس بوده و بسیار جذاب و تهاجمی است. در نمای عقب نیز چراغ‌های به هم پیوسته با حجم‌پردازی روی در صندوق عقب، نمای زیبایی به این کراس‌اوور بخشیده است. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور الکتریکی در محور جلو و یک باتری‌های لیتیوم-یونی ۷۴.۷ کیلووات-ساعتی است. این خودرو با یک بار شارژ می‌تواند مسافتی برابر با ۴۶۶ کیلومتر را پیماید و توانایی تولید ۲۳۸ اسب‌بخار قدرت را دارد.

تویوتا C-HR کوچک‌ترین عضو خانواده بلندقامتان این کمپانی است. نسل دوم این خودرو سال ۲۰۲۲ میلادی به‌صورت رسمی از سوی تویوتا معرفی شد. زبان جدید طراحی تویوتا، استایل بسیار جذاب و اسپرتی برای این خودرو فراهم آورده که نسبت به نسل اول، جدیدتر و جسورانه‌تر است. اما تویوتا به‌منظور گسترش سبد محصولات تمام‌برقی خود، C-HR را تنها برای بازار ایالات‌متحده به‌صورت تمام‌برقی به تولید رسانده است. این خودرو از نظر طراحی کمی متفاوت‌تر از نسخه‌های بازار جهانی است

تویوتا «C-HR»

تمام‌برقی برای بازار آمریکا



تلگرام

Telegram

ایمنی خودرو و راه

ماه جولای سال جاری میلادی بود که سازمان بیمه ایمنی بزرگراه ایالات‌متحده مقاله‌ای را منتشر کرد که براساس آن، آمار تصادفات در این نقطه‌از جهان طی سه ماه سال جاری میلادی تا حد چشمگیری کاهش یافته است. یکی از مدبران ارشد موسسه بیمه ایمنی بزرگراه IIHS، این دستاورد را با سیستم‌های پیشرفته مدرن ایمنی خودروها، وجود زیرساخت‌های صحیح برای ساخت جاده‌های ایمن و همکاری گسترده با آژانس‌های تبلیغاتی برای تبلیغ رانندگی ایمن مرتبط می‌داند. حال سوال این است که برای رانندگی ایمن و کاهش آمار تصادفات در کشور، چه راهکارهایی وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

مهم‌ترین مساله‌ای که در این زمینه توسط سازمان مذکور به آن اشاره و بر آن تاکید شده است، پیشرفت چشمگیر ایمنی خودروها در ایالات‌متحده است. به بیان ساده‌تر این پیشرفت‌های تکنولوژی خودرویی سبب شده است آمار تصادفات فراتر از تصورات مدیران ارشد این سازمان کاهش یابد. بنابراین مادر گام نخست نیازمند تولید خودروهایی ایمن منطبق با استانداردهای جهانی هستیم؛ نه خودروهایی با ظاهر نسبتاً به‌روز، اما با بدنه بسیار ضعیف و کیفیت غیر قابل قبول!

دولت‌آبادی

برای رسیدن به این هدف، لازم است دو عامل مهم مدنظر متولیان صنعت خودرو سازی باشد. در گام نخست باید تولید خودروهایی که پلت‌فرم آن‌ها منسوخ شده و دیگر جایگاهی در صنعت خودرو سازی جهان ندارد، کنار گذاشته شود و در صدد تولید محصولات به‌روز باشیم. گام دوم، بازسازی جاده‌های کشور است؛ زیرا پس از خودرو، عامل راه بسیار مهم است.

نامداری

Message

صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

کیت اگزوز تقلبی

خودرو داخلی مدل ۱۴۰۲ دارم و مدتی قبل در فضای مجازی، با تبلیغات یک مجموعه خودرویی مواجه شدم که ادعا داشت کیت اگزوز وارداتی با کیفیتی را با قیمت مناسب در اختیار متقاضیان می‌گذارد و روی خودرو آن‌ها نصب می‌کند. با مراجعه به این مجموعه و نصب قطعه مذکور روی خودروییم، برای مدتی صدای خروچی از اگزوز آن افزایش یافت. اما بعد از گذشت تنها یک هفته از نصب این قطعه، چراغ‌چک خودروییم روشن شد و دیگر خاموش نشد! پس از مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی گفت به دلایل کیفیت پایین این قطعه، چنین مشکلی به‌وجود آمده و برای رفع آن، باید قطعه مذکور مجدداً روی خودرو باز شود

۰۹۰۵***۶۲۴۳

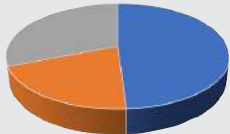
نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۳۸

گزینه ۱	۴۹ درصد
گزینه ۲	۳۰ درصد
گزینه ۳	۲۱ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما دلیل تمایل بیشتر ساکنان پایتخت به استفاده از خودرو شخصی برای تردد چیست؟ در پاسخ به این پرسش ۴۹ درصد به گزینه یک یعنی عدم گسترش مناسب وسایل حمل‌ونقل عمومی، ۳۰ درصد به گزینه دوم یعنی آرزای سوخت و ۳۱ درصد به گزینه سوم یعنی راحتی و انعطاف‌پذیری شرایط استفاده از خودرو شخصی رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۳۹
به نظر شما در جایگاه‌های سوخت، به کدام نکته ایمنی کمتر توجه می‌شود؟

- ۱- استفاده از تلفن همراه
- ۲- پر کردن بیش از حد باک و سرریز بنزین
- ۳- استفاده از دخانیات

پیامک

SMS

خرید سدان خانوادگی

با یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان به دنبال خرید یک مدل خودرو سدان خانوادگی هستیم که از نظر طراحی اسپرت و آپشن‌های رفاهی در سطح بالایی باشد. با جست و جوی فراوان متوجه شدم سیترونن CS مدل ۲۰۱۱ در این بازه قیمتی می‌تواند گزینه مناسبی باشد. این خودرو از نظر فنی چگونه است و آیا با قطعات آن در بازار وجود دارد؟

رفان - رشت

یکی از خودروهای سدان خانوادگی سایز بزرگ که در بازار چندان موفق نبود، سیترونن سی ۵ است. این مدل خودرو دارای یک پیش‌ران ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ به حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی است که با توجه به تکنولوژی آن زمان سیترونن، از ۱۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور بهره می‌برد. البته این میزان قدرت و گشتاور برای چنین خودرو سدانی با این ابعاد و اندازه، مطلوب و مناسب به نظر می‌رسد.

سیستم انتقال قدرت این خودرو نیز عملکرد بالایی دارد و از یک گیربکس ۶ سرعته بهره می‌برد که در زمان خود قابلیت برای بهبود عملکرد این خودرو و شناخته می‌شد. همچنین به لطف طراحی سیستم‌های هیدرولیکی، شیرهای کنترلی و کامپیوتر گیربکس، در تعویض دنده‌ها (به خصوص در حالت اسپرت و دستی) مشکلات کمتری دیده می‌شود. همچنین با توجه به تعویض ۶ دنده برای این خودرو، در اوایل حرکت (به خصوص هنگام ترافیک) گیربکس روند کاری آرامی دارد.

در عین حال با توجه به کیفیت قطعات استفاده شده در این مدل، این خودرو از استهلاک پایین و خرابی نسبتاً کمی برخوردار است. در نهایت سیترونن سی ۵ با توجه به فیس لیفتی که روی آن صورت گرفته، از ظاهری اسپرت و زیبا برخوردار است.

این خودرو از نظر طراحی داخلی نسبتاً اسپرت است و از ویژگی‌هایی مانند طراحی مناسب داشبورد، چیدمان قطعات به سبک لاکچری، پنل کیلومتر سنخ دیجیتال و هوشمند، کامپیوتر سفری، تریم داخلی و اهرم تعویض دنده سود می‌برد که فضای داخلی این خودرو را تا حد زیادی جذاب کرده و در عین حال دسترسی به ادوات کابین نیز ساده و راحت به نظر می‌رسد.

با توجه به این که کمپانی سیترونن به عنوان پدر سیستم تعلیق شناخته می‌شود، برای سواری و هندلینگ این خودرو می‌توان از واژه «فوق‌العاده» استفاده کرد. سواری سیترونن سی ۵ نسبت به همکلاسان و هم‌رده‌های خود در سطح بالاتری قرار دارد.

ارتفاع نه چندان کم، به کارگیری سیستم تعلیق اقتصادی و البته کاربردی سبب شده است سواری این خودرو نرم و راحت باشد.

بر این اساس هندلینگ این خودرو با توجه به هیدرولیک بودن فرمان بسیار مناسب است. همچنین با وجود سیستم‌های الکترونیکی جدید و به‌روز به کار رفته در این خودرو، این مدل از پایداری و عملکرد مناسبی برخوردار است. قطعات یدکی سیترونن سی ۵ همانند پژو ۴۰۷ در بازار موجود است.

البته از معایب این خودرو باید به هزینه نگهداری و تعمیر بالای آن اشاره کرد. همچنین در نظر داشته باشید که در این بازه قیمتی می‌توانید خودروهای سدان خانوادگی کم‌درصدتری مانند تویوتا کرولا GLI یا هیوندای الانتررا بخردید که هزینه نگهداری به مراتب پایین‌تری دارند. واضح است که در شرایط اقتصادی موجود خودروهایی که قطعات آن‌ها به دلایل مختلف کمیاب بوده و به سختی می‌توان سراغ آن‌ها را در بازار لوازم‌یدکی گرفت، گزینه خوبی برای استفاده خانوادگی به‌شمار نمی‌روند و به این ترتیب در زمان خرید خودرو باید به‌مواردی از این دست توجه ویژه و کافی داشت.



فرمول «پژو» برای تبدیل سدان به کراس‌اوور چیست؟

«۴۰۸»؛ طراحی خاص و زیبا به سبک فرانسوی

خودرو ایراد گرفت. به بیان ساده‌تر می‌توان گفت تناسب کلی بدنه بی‌نظیر است و زبان جدید طراحی پژو، استایل زیبا و جذابی برای این خودرو بهار مغان آورده است. با طول کلی ۴۶۸۷ میلی‌متر، محصول جدید کمپانی پژو کمی بلندتر از SW۳۰۸ است. همچنین عرض ۱۸۵۹ میلی‌متری، ارتفاع ۱۴۷۸ میلی‌متر و فاصله بین دو محور ۲۷۸۷ میلی‌متری این خودرو، جالب توجه به نظر می‌رسد. این نسبیت‌ها تقریباً مشابه مدل استیشن‌واگن ۳۰۸ است، همچنین نباید فراموش کرد که چرخ‌های ۲۰ اینچی در قالب آیتمی آپشنال، بر جذابیت این مدل می‌افزاید. فضای بار صندوق در حالت استاندارد معادل ۵۳۶ لیتر و در شرایطی که صندلی‌های ردیف عقب خوابانده شده باشند، به ۱۶۱۱ لیتر می‌رسد.

بر خلاف طراحی ظاهری، در مورد استایل کابین و داشبورد چیز زیادی برای گفتن وجود ندارد؛ زیرا تا حد زیادی برگرفته از ۳۰۸ است. البته این موضوع نکته منفی بادی نیست؛ زیرا به نظر می‌رسد طراحی کابین ۴۰۸ از یک خودرو و مفهومی و با یک مدل لوکس الهام گرفته شده است. دو صفحه نمایش ۱۰ اینچی، یکی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و دیگری برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر)، غریب‌گفتمان جمع‌وجور و خاص GT پژو و سیستم صوتی پیشرفته Focal با ۱۰ بلندگو سبب‌ووفر از جمله آیت‌هایی است که در طول سه سال و به‌طور خاص برای مدل ۴۰۸ توسعه داده شده‌اند. کمپانی پژو در نظر دارد در ابتدا ۴۰۸ جدید را با انتخاب بین دو پیش‌ران پلاگین-هیبریدی و بنزینی به فروش برساند. قوی‌ترین نسخه ۴۰۸ پلاگین-هیبریدی است که یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژر با موتور الکتریکی دارد. این خودرو حداکثر ۲۲۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک نیز نیروی تولیدی را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. باتری مورد نظر برای تمامی نسخه‌های پلاگین-هیبریدی ۴۰۸ جدید، یک پک لیتیوم-یونی به ظرفیت ۱۲.۴ کیلووات-ساعت است.

۴۰۸ نام آشنای سدان کامپکت سگمنت C پژو است که سال ۲۰۱۰ روی خط تولید این کمپانی قرار گرفت. این خودرو در دو نسل روانه بازار شد که نسل دوم آن سال ۲۰۱۴ معرفی شد.

البته این سدان در بازار جهانی جایگاه چندانی نداشته و تنها در سه بازار چین، مالزی و هند فروش خوبی دارد؛ پس از گذشت بیش از یک دهه، این خودرو ساز فرانسوی تصمیم گرفت این سدان را به یک مدل کراس‌اوور بدل کند تا آمار فروش جهانی بهتری را تجربه کند. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی پژو به‌صورت رسمی از مدل ۴۰۸ فست‌بک، (هم‌زاد ناهمساز سیترونن CS-X) رونمایی کرد. این خودرو به‌تازگی با یک فیس لیفت عمیق در زاده‌های یعنی کشور چین، به‌روزرسانی شد. براساس آن چه در تصاویر مشاهده می‌شود، به هیچ عنوان با یک خودرو ۴۰۸ مواجه نیستیم و بر خلاف برادر چینی آن، این بار با یک فست‌بک کراس به شدت جذاب و خوش استایل روبه‌رو هستیم که البته ظاهری غیر متعارف شبیه به سیترونن CS-X دارد. این خودرو روی آخرین نسخه پلت‌فرم EMP2 استلانتیس که به نسخه هاچ‌بک و واگن ۳۰۸ مشترک است، طراحی شده است. البته کمپانی پژو تاکید می‌کند که این خودرو پیچیده‌تری است و در سطحی بالاتر از سگمنت C قرار می‌گیرد.

در مورد طراحی بدنه و استایل کلی ۴۰۸ فست‌بک کراس می‌توان این نوع طراحی را تحسین کرد و جسارت پژو را در ایده‌پردازی و فکر کردن خارج از چارچوب‌های رایج، شگفت‌انگیز دانست. پژو ۴۰۸ جدید بدنه‌ای نامتعارف دارد که از مجموعه‌ای از خطوط شارپ و انحناهای بسیار زیاد تشکیل شده است. پیکره این خودرو فست‌بک کراس، ترکیبی از استیشن‌واگن، کراس و فست‌بک با خط سقفی شیب‌دار است. البته نباید فراموش کرد که همین استایل نامتعارف، پز و تناسباتی جذاب و جاذبه‌آفرین ایجاد کرده است. همچنین در نمای جلو یا جانبی و حتی نمای عقب، به‌سختی می‌توان از طراحی این



انبار لاستیک‌های قاچاق
لورفت

«فرمانده انتظامی شهرستان یزد گفت: «ماموران کلانتری ۱۷ رزمندگان یزد، ۱۵۰ حلقه لاستیک قاچاق را کشف کردند.»
به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز یزد، سرهنگ اکبر شفیعی اظهار داشت: «ماموران کلانتری ۱۷ رزمندگان با کار اطلاعاتی از محل نگهداری لاستیک قاچاق در شهر یزد مطلع شدند.»

وی ادامه داد: «ماموران پس از اخذ مجوز قضایی به بازرسی از انبار مورد نظر پرداختند و تعداد ۱۵۰ حلقه لاستیک و تیوب خارجی و قاچاق را با ارزش بیش از ۱۰ میلیارد ریال کشف و ضبط کردند.»
فرمانده انتظامی شهرستان یزد خاطر نشان کرد: «در این راستا یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قانونی معرفی شد.»

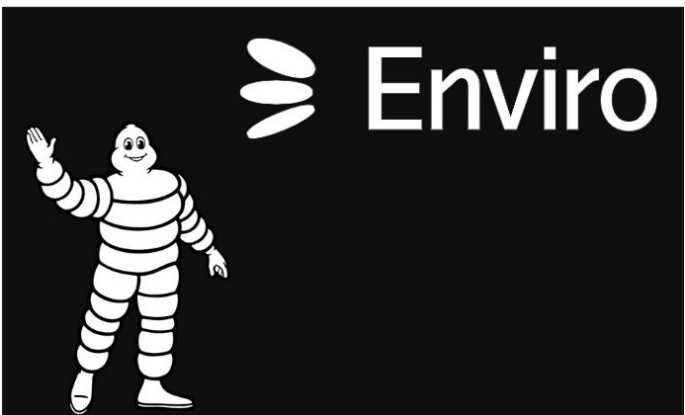
در نتیجه همکاری با شرکت «Enviro» ارائه شد

راهکار سبز «میشلن» برای سرنوشت تایرهای مسابقه‌ای

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

«شرکت باز یافت تایر انویرو «Scandi-navian Enviro Systems (Enviro)» و تولیدکننده تایر فرانسوی میشلن، پس از آزمایش‌های موفق، با یکدیگر وارد همکاری شدند. این مساله به آن معنی است که Enviro مواد خام ارزشمندی مانند کربن سیاه و روغن را از تایرهای مسابقه‌ای مستعمل میشلن باز یافت خواهد کرد. کربن سیاه باز یافتی می‌تواند مجدداً توسط میشلن برای تولید تایرهای مسابقه‌ای جدید و سایر تایرها مورد استفاده قرار گیرد. فردریک امیلسون، مدیرعامل انویرو می‌گوید: «تایرهای مسابقه‌ای نشان‌دهنده اوج فناوری تایر هستند و برای انویرو مشارکت

در ارائه یک راه‌حل چرخشی برای تایرهای مسابقه‌ای بزرگ‌ترین تولیدکننده تایر در جهان، نشان‌های از کیفیت برای توانایی فناوری ما است.» این همکاری توسط بخش مسابقه میشلن در یک رویداد مطبوعاتی در پیست پل ریکارد در خارج از لوکاسلت در جنوب فرانسه ارائه و اعلام شد. از اوایل سال ۲۰۲۵، انویرو آزمایش‌های موفقی را با باز یافت تایرهای مسابقه‌ای میشلن در تاسیسات انویرو در Åsensbruk انجام داده است. برنامه این است که به تدریج باز یافت تایرهای مسابقه‌ای میشلن در طول سال ۲۰۲۶ عملی شود. تایرهای مورد نظر قرار است در مسابقات سطح اثر خودروهای لمانز استفاده شوند. این تایرها از ترکیبات ویژه‌ای تشکیل شده‌اند که برای ارائه حداکثر عملکرد در نظر گرفته شده‌اند. برای کسب بهترین نتیجه انویرو و میشلن در سال ۲۰۲۰ وارد یک مشارکت



به تایرهای مسابقه‌ای میشلن تحویل داده است و اکنون مرحله پیرولیز کردن تایرها را اضافه می‌کند و آن‌ها را به موادی از جمله کربن

استراتژیک شدند و از آن زمان میشلن بزرگ‌ترین مالک سهام انویرو بوده است. پیش از این، انویرو کربن سیاه باز یافتی را

سیاه باز یافتی جدید تبدیل می‌کند که دوباره می‌توان از آن برای تایرهای جدید استفاده کرد. شرکت میشلن با بیش از ۱۳۰ سال تجربه، یکی از نام‌های بزرگ و قدیمی در صنعت تایر سازی جهان به‌شمار می‌رود. شرکت میشلن (Michelin) که از سال ۱۸۸۹ با مدیریت ادوارد و آندره میشلن در فرانسه آغاز به کار کرد، به‌مرور توانست با نوآوری‌های فنی و تولید تایرهای با کیفیت، جایگاه خود را در بازار جهانی مستحکم کند. شاید بتوان گفت میشلن تنها یک شرکت تولیدکننده تایر نیست؛ بلکه یک داستان پر از تلاش، شکست‌ها و موفقیت‌هایی است که آن را به یکی از بازیگران کلیدی صنعت حمل‌ونقل تبدیل کرده است. آغاز کار میشلن با تولید تایرهای ابتدایی دوچرخه بود، اما با درکی عمیق از نیازهای بازار و تحقیق مستمر، مسیر خود را به سمت تولید تایرهایی متناسب با

خودروهای امروزی باز کرد. زمانی که این شرکت فعالیت خود را شروع کرد، تنها ۳ هزار دستگاه خودرو در فرانسه وجود داشت. یکی از نخستین دستاوردهای مهم این شرکت، تولید تایر با قابلیت پنچرگیری بود که امکان تعمیر سریع و آسان تایر را فراهم می‌کرد. به دنبال آن، تایرهای رادیال نیز توسط Michelin به بازار معرفی شدند. این تایرها، با استفاده از ساختاری خاص، دوام و کارایی بیشتری نسبت به تایرهای معمولی داشتند و به خوبی فشار و بار زیاد را تحمل می‌کردند؛ به‌طوری که به سرعت در بین تولیدکنندگان خودروهای مختلف محبوبیت پیدا کردند و به واسطه آن‌ها استاندارد جدیدی در صنعت تایر ایجاد شد. چنین نوآوری‌هایی به رشد میشلن سرعت بخشید و سبب شد این تایر ساز به‌مرور سهم زیادی از بازار جهانی را از آن خود کند.

کوبیر 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-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	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	دائگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-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(امیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران را پاک بگردیم





پوروسانگونه را از رقیب هم وطن خود یعنی لامبورگینی اوروس متمایز می سازد و سبب برتری آن می شود، قوای محرکه فوق قدرتمند نخستین بلندقامت اسب سحرکش ایتالیایی است. بر خلاف این که خودرو سازان مطرح در مسیر کاهش حجم موتور محصولاتشان حرکت می کنند، اما در محصولات فراری خبری از کاهش حجم موتور و کم کردن سیلندر ها نیست. این یک خبر خوش برای اسپرت دوستان است؛ بنابراین یک موتور ۱۲ سیلندر وی شکل به حجم ۶.۵ لیتر تنفس طبیعی قلب تپنده پوروسانگونه را تشکیل می دهد.

یکی از سورپرایزهای سال ۲۰۲۳ میلادی، معرفی نخستین بلندقامت فراری یعنی پوروسانگونه بود. اگر چه مدیران ارشد این کمپانی مخالف تولید یک کراس اوور اس بووی بودند، اما در نهایت برای فروش بیشتر و عرضه یک محصول جدید به بازار تحت عنوان برند فراری، اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی پوروسانگونه را معرفی کردند. طراحی و استایل این سوپرکراس اوور همانند محصولات دیگر فراری یعنی SF90 استرادلده است. اما به دلیل استفاده از احجام منحنی و خطوط سیال روی بدنه، پوروسانگونه به یکی از زیباترین خودروهای سال ۲۰۲۳ بدل شد. آن چه



موتور پر توان نخستین بلندقامت «فراری»

فعال با سابقه صنعت خودرو مطرح کرد؛

تهدید آینده صنعت خودرو با کاهش کیفیت

موفقیت صنعت خودرو بدون اصلاح ساختارهای مدیریتی، افزایش دانش تخصصی و ایجاد اراده جدی نمی تواند محقق شود



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت خودرو و یکی از بزرگ ترین و در عین حال پیچیده ترین بخش های صنعتی کشور است که همواره در مسیر توسعه و پیشرفت با چالش های متعددی دست و پنجه نرم کرده است. در سال های اخیر، با وجود تحولات بزرگ در صنعت خودرو دنیا، خودرو سازی کشور همچنان با مسائل و مشکلات ساختاری و مدیریتی روبه روست که مانع از رشد و ارتقای این صنعت حیاتی شده اند. مشکلاتی که ناشی از عدم درک صحیح از ماهیت و اهمیت این صنعت، ضعف در تصمیم گیری ها، نا آگاهی و کم توجهی مسئولان و همچنین فشارهای خارجی است.

وجود عدم درک از صنعت خودرو در کشور سید محمد بحرینیان، صنعتگر با سابقه و پژوهشگر توسعه با اشاره به این که کشور ما پتانسیل ها و منابع فراوانی دارد و می توانستیم در صنعت خودرو وضعیت بسیار بهتری داشته باشیم، گفت: «متأسفانه بسیاری از سیاست گزاران و مدیران دانش و تخصص لازم را برای درک اهمیت صنعت خودرو ندارند و حتی حاضر نیستند مطالعه کافی داشته باشند تا تصمیمات بهتری بگیرند.»

بحرینیان با اشاره به سال ها تجربه خود در صنعت خودرو که از سال ۱۳۵۲ آغاز شده، به نقش پررنگ بنیان خودرو سازی در کشور اشاره کرد و اظهار داشت: «این صنعت، میراث ارزشمندی است که باید به درستی از آن نگهداری شود. متأسفانه بعضی مسئولان، صرفاً به دلیل جایگاه های سیاسی یا اداری، بدون داشتن دانش تخصصی وارد این حوزه می شوند و این باعث شده تصمیمات اشتباه زیادی گرفته شود.»

این صنعتگر با سابقه با تأکید بر این که مشکل فقط در قانون گذاری نیست، بلکه برخی مدیران و وزرا در مواجهه با واقعیت های صنعت و علم روز خودرو تسلط کافی ندارند، توضیح داد: «صنعت خودرو و صنایع دفاعی ایران ارتباط بسیار نزدیکی با هم دارند و بخش قابل توجهی از تکنولوژی دفاعی کشور مدیون پیشرفت های صنعتی، به ویژه در قطعه سازی و تولید خودرو است. این که می گویند خودرو نمی توانیم بسازیم، نشانه عدم درک عمیق از تفاوت ها و پیچیدگی های این حوزه است. صنعت خودرو نیازمند مدیریت، دانش و پیگیری مستمر است که متأسفانه در کشور ما این موارد به اندازه کافی رعایت نمی شود.»

تأکید بر اهمیت دانش و پژوهش در صنعت خودرو پژوهشگر توسعه با اشاره به قیمت خودرو و پیچیدگی های مرتبط با استاندارد به گزارش مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی بیان کرد: «قیمت خودرو تحت تأثیر حداقل ۲۳ نهاد مختلف است که این وضعیت باعث شده مردم و حتی مسئولان تصمیم گیر، واقعیات صنعت خودرو را درک نکنند و در نتیجه، اقدامات نشان بیشتر به ضرر این صنعت تمام شود.»

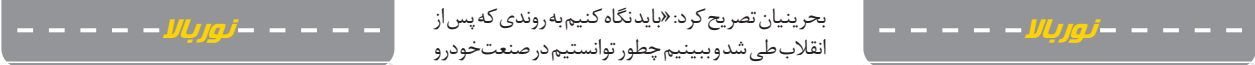
بحرینیان درباره وجود عوامل داخلی و خارجی که مانع پیشرفت صنعت خودرو شده اند هشدار داد و گفت: «همه ما باید آگاه باشیم که تهدیدها فقط از بیرون نیست؛ ضعف ها و ندانم کاری های داخلی نیز به همان اندازه برای صنعت خودرو خطرناک هستند.»

وی افزود: «موفقیت صنعت خودرو بدون اصلاح ساختارهای مدیریتی، افزایش دانش تخصصی و ایجاد اراده جدی، نمی تواند محقق شود. این تنها راه حفظ و ارتقای صنعتی است که هم ثروت ملی و هم امنیت شغلی کشور را تضمین می کند.»

این صنعتگر با سابقه با اشاره به دلایل عقب ماندگی صنعت خودرو در کشور گفت: «باید بدانیم که چراندان ها برای صنعت خودرو در ایران تیز شده است. ما از زمانی که خودرو وارد کشور (از زمان قاجار) شد، شاهد کسری تراز تجاری بودیم که سال ها ادامه داشت و جز شرم و خجلت چیزی برای ما نداشت. نخستین خودرویی که وارد کشور شد، تقریباً ۱۴ تا ۱۵ سال پس از تولید نخستین خودرو در جهان بود؛ چون همواره دولت ها و سیاست گزاران مادر بی مصرف به جای توسعه و تولید بوده اند.»



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



صنعت خودرو و صنایع دفاعی ایران ارتباط بسیار نزدیکی با هم دارند و بخش قابل توجهی از تکنولوژی دفاعی کشور مدیون پیشرفت های صنعتی، به ویژه در قطعه سازی و تولید خودرو است. این که می گویند خودرو نمی توانیم بسازیم، نشانه عدم درک عمیق از تفاوت ها و پیچیدگی های این حوزه است

بحرینیان تصریح کرد: «باید نگاه کنیم به روندی که پس از انقلاب طی شد و ببینیم چطور توانستیم در صنعت خودرو یک قدم به جلو برداریم؟ درآمدهای ارزی کشور تا سال ۱۳۹۶، در چهار سال به حدود ۶۵ میلیارد دلار رسید؛ اما صنعتگران قدیمی به یاد دارند که بین سال های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۳ کشور به دلیل تحریم ها و مشکلات اعتباری با چه مشکلاتی دست و پنجه نرم می کرد.»

این پژوهشگر توسعه به تأثیرات واردات خودرو اشاره کرد و اظهار داشت: «در آن سال ها بیش از ۶۵ درصد منابع ارزی کشور صرف واردات خودرو شد. یعنی چیزی حدود ۷ میلیارد و ۹۸۵ میلیون دلار؛ رقمی که برای یک کشور با منابع محدود، بسیار سنگین بود. این وضعیت نشان می دهد که چگونه دشمنان بازار ایران را هدف گرفته اند و در داخل به این موضوع توجه کافی نشده بود.»

این قطعه ساز با سابقه با انتقاد شدید از تولید کنندگان داخلی گفت: «شاهدیم که برخی تولید کنندگان خودرو داخلی، خود وارد کننده خودرو هستند که این خجالت آور است. چرا باید این اتفاق بیفتد؟ برای این که سوء تدبیرها را پوشش دهند و دولت ها بخواهند با واردات خودرو، محبوبیت کسب کنند.»

شاهدیم که برخی تولید کنندگان خودرو داخلی، خود وارد کننده خودرو هستند که این خجالت آور است. چرا باید این اتفاق بیفتد؟ برای این که سوء تدبیرها را پوشش دهند و دولت ها بخواهند با واردات خودرو، محبوبیت کسب کنند

بحرینیان به مسائل مالی و زبان های خودرو سازان اشاره و بیان کرد: «در سال ۱۳۹۹، حسابرسی های انجام شده نشان داد که فقط در یک سال، ۵۳ هزار میلیارد تومان به جیب دلال ها رفته است. این نتیجه تصمیمات نادرست مجلس و دولت بود که باعث شد زبان انباشته شرکت ها از ۴۲ هزار میلیارد در سال ۱۳۹۹ به حدود ۲۸۰ هزار میلیارد تومان برسد.»

وی افزود: «صنعت قطعه سازی ما به اندازه های پیشرفت کرده که توانسته است ماشین آلات و تکنولوژی های خود را به صنایع نفت، صنایع نظامی و دفاعی منتقل کند و این یک افتخار برای کشور است. اما هنوز موانع زیادی وجود دارد که باید رفع شوند.»

این صنعتگر با سابقه با بیان این که به قانون گذاری و مدیریت صنعت خودرو باید توجه شود، توضیح داد: «متأسفانه در سال های گذشته، به جای اصلاح قوانین و حمایت از تولید، سیاست های نادرستی اتخاذ شد که باعث رشد بدهی ها و مشکلات مالی شد. قانون گذار باید هوشیار باشد و نگذارد صنعت خودرو به ورطه نابودی کشیده شود. ما باید از تجارب مدیران موفق بهره ببریم که با تلاش و برنامهریزی توانستند بخش هایی از صنعت خودرو را زنده نگه دارند. همچنین لازم است بازار خودرو به سمت قایت سالم و کیفیت بالاتر حرکت کند. ما باید به جای واردات بی رویه، روی تحقیق و توسعه داخلی تمرکز کنیم و از ظرفیت های موجود بهره ببریم تا صنعت خودرو بتواند به جایگاه اصلی خود در اقتصاد کشور دست یابد.»

سرمایه برای واردات بنزین به جای توسعه صنعت خودرو

بحرینیان با اشاره به آمارهای رسمی بانک مرکزی و ترازنامه انرژی وزارت نیرو، بیان کرد: «طی سال های گذشته ارزش کل مصرف بنزین و گازوئیل در کشور به رقمی حدود ۵۶۸ میلیارد دلار رسیده است؛ رقمی که بخش عمده آن مربوط به تولید داخل و واردات خودرو می شود. در این حجم کلان هزینه، هیچ گونه سرمایه گذاری مستقیم و موثری به صنعت خودرو اختصاص نیافته و این موضوع یکی از مهم ترین نقاط ضعف و چالش های بنیادین صنعت خودرو سازی ایران است.»

این پژوهشگر توسعه خطاب به مدیران و متولیان در خصوص توسعه صنعت خودرو اظهار داشت: «هر کس مدعی حمایت از صنعت خودرو است باید مستندات شفاف ارائه دهد؛ زیرا آن چه تاکنون مشاهده شده، نه حمایت واقعی بلکه صرفاً شعار و بیان کلیشهای بوده است. حمایت مالی یک بانک در اواسط دهه ۸۰ خورشیدی که مبلغ ۸۸۴ میلیون دلار وام کم بهره برای تولید موتور ملی در ایران خودرو اختصاص داد، امیدوارکننده بود اما متأسفانه بخش بزرگی از این منابع صرف تسویه بدهی ها شده و از پروژه های اصلی عقب افتاده اند؛ مسأله ای که نمادی از عدم مدیریت صحیح منابع و ضعف برنامهریزی در این صنعت است.» این قطعه ساز با سابقه با اشاره به ظرفیت های بالقوه نیروی انسانی متخصص در صنعت قطعه سازی گفت: «مهندسان و کارگران ایرانی توانمندی های فراوانی دارند که متأسفانه به دلایل متعدد، از جمله کم توجهی مدیران و ساختارهای ناکارآمد، این ظرفیت ها به درستی به کار گرفته نمی شود.» این فعال با سابقه صنعت خودرو ضمن تأکید بر اهمیت انسجام و هم افزایی میان نخبگان و فعالان این صنعت گفت: «در شرایط فعلی، تنها با گرد هم آوردن افراد توانمند و هوشمند می توان به راهکارهای اساسی رسید؛ چرا که تفکر و مدیریت سنتی و ناکارآمد، خود یکی از ریشه های مشکلات است.» بحرینیان با نقل سخنی از آلبرت انیشتین خاطر نشان کرد: «مشکلات پیچیده صنعت خودرو را نمی توان با همان سطح تفکری که آن ها را به وجود آورده، حل کرد. اگر تصمیم گیرندگان و متولیان، با صداقت و مسئولیت پذیری، اشتباهات گذشته را بپذیرند و شفاف عمل کنند، می توان گام های موثری برای اصلاح برداشت، به رغم همه مشکلات، هنوز دل های پر شور و دلسوزی هستند که نمی گذارند این صنعت از پایبفتد و برای آینده کشور ناتش می کنند.» این صنعتگر با سابقه با اشاره به ضرورت حفظ کیفیت و ارتقای استانداردها در آخر گفت: «از مسئولان خواستارم که به جای تمرکز صرف بر کاهش هزینه ها و قیمت تمام شده، به حفظ کیفیت محصولات به عنوان اولویت اصلی توجه کنند. در واقع هر گونه کاهش کیفیت، خیانت به ملت و آینده صنعت خودرو است.»



لزوم توجه موتورسیکلت‌سواران به نکات ایمنی



«ایستنا: رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران گفت: «در بیشتر بزرگراه‌های تهران، تردد موتورسیکلت‌سواران ممنوع است؛ با این حال، ۵۷ درصد از تصادفات منجر به فوت موتورسواران در همین بزرگراه‌ها اتفاق می‌افتد.» سرهنگ جوانبخت، با اشاره به فراوانی بالای تصادفات در برخی از بزرگراه‌های پایتخت افزود: «در بررسی‌های صورت گرفته طی دو ماه گذشته، بزرگراه شهید همت با ۱۰ درصد، بیشترین سهم را در تصادفات موتورسیکلت داشته است. پس از آن، بزرگراه‌های شهید چمران و امام علی (ع) هر کدام با ۸ درصد در تبه‌های بعدی قرار دارند.» رئیس

اداره تصادفات پلیس راهور تهران خاطر نشان کرد: «در تمام این صحنه‌های تصادف، موتورسواران با سرعت بالا در حال تردد بودند و هیچ‌یک از آن‌ها از کلاه ایمنی استفاده نکرده بودند. بر این اساس علت فوت اکثر راکبان ضرر به مستقیم به سر بوده است.» وی در پایان گفت: «این موضوع نشان می‌دهد بزرگراه‌ها برای موتورسواران به دلیل سرعت بالای وسایل نقلیه و میدان دید محدود رانندگان، مسیرهای امنی نیستند. متأسفانه برخی راکبان موتورسیکلت نیز به نکات ایمنی توجه کافی ندارند و همین مساله سبب بالا رفتن آمار تلفات رانندگی در سطح شهر و کشور می‌شود.»

شعبه رسیدگی به پرونده خودروهای شوتی در اصفهان تشکیل شد

پیگیری تشدید جرایم و اصلاح قوانین مقابله با شوتی‌ها



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«شوتی» پدیده‌ای اجتماعی و اقتصادی است که در آن خلافکاران کالاهای قاچاق را با خودرو و

معمولاً با سرعت‌های غیر مجاز در نقاط مختلف کشور چایه‌جا می‌کنند. در ادامه آخرین رویدادهای مهم در زمینه مهار این خودروهای خطرناک را با هم بررسی کرده و مرور می‌کنیم

توقیف ۵۸۸۵ خودرو و شوتی در دو ماهه سال جاری

جانشین پلیس امنیت اقتصادی فراجا با اشاره به این که مقابله با پدیده خودروهای قاچاق‌بر، موسوم به شوتی به منزله دفاع از امنیت اقتصادی مردم است، گفت: «۵۸۸۵ دستگاه انواع خودرو و شوتی در دو ماهه سال جاری توقیف شده است.» سردار سهراب بهرامی با تأکید بر این که خودروهای شوتی امنیت و سلامت اقتصادی و ترافیکی کشور را به خطر می‌اندازند و علاوه بر این که با اقدام مجرمانه خود در انتقال بار قاچاق، مشکلات متعددی را در حوزه اقتصادی ایجاد می‌کنند، با عدم عایت قوانین و مقررات رانندگی جان خود و بسیاری از شهروندان را نیز به خطر می‌اندازند، بیان کرد: «به واسطه تخطی از قوانین و مقررات رانندگان خودروهای شوتی، متأسفانه در سال‌های اخیر تلفات جانی و مالی بسیاری در این حوزه داشته‌ایم که همه این عوامل ما را بر این می‌دارد که با خودروهای شوتی بر خورد و مقابله جدی داشته باشیم.» جانشین پلیس امنیت اقتصادی فراجا همچنین گفت: «جرایم و تخلفات خودروهای شوتی به هیچ وجه قابل توجه نیست؛ چرا که پدیده شوتی امروزه به معضلی در حوزه اقتصادی و بیش از آن در حوزه ترافیکی تبدیل شده است.» سردار بهرامی با اشاره به این که متأسفانه سال گذشته در اثر رفتارهای پرخطر شوتی‌سواران در جاده‌ها ۵۰۰ نفر از مردم جان خود را از دست داده‌اند، عنوان کرد: «کشته شدن ۵۰۰ نفر یعنی عزادار شدن خانواده و بستگان این افراد که به واسطه بی‌ملاحظگی و تخطی از قوانین و مقررات شوتی‌سواران چنین فاجعه‌ای رقم می‌خورد.» وی افزود: «از ابتدای سال ۱۴۰۴ تعداد ۵ هزار و ۸۸۵ دستگاه انواع خودرو و شوتی توقیف شد که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل (عملکرد دو ماهه) رشدی



۳ درصدی داشته است. همچنین در زمینه دستگیری رانندگان خودروهای شوتی در مقایسه با مدت مشابه رشد ۲۰ درصدی داشته‌ایم.» جانشین پلیس امنیت اقتصادی فراجا با تأکید بر این که مبارزه اثر گذارتر با پدیده خودروهای شوتی نیازمند تدوین و ابلاغ قانون است، گفت: «قوانین مرتبط با جرایم مختلف از جمله خودروهای شوتی باید از بازدارندگی لازم برخوردار باشد.» وی با اشاره به این که تا پای جان برای حمایت و تأمین امنیت اقتصادی مردم ایستاده‌ایم، افزود: «از ابتدای تأسیس پلیس امنیت اقتصادی در سال ۱۳۹۸، یعنی چیزی حدود ۶ سال، بیش از ۲۲ تن از همکاران ما در پلیس امنیت اقتصادی فراجا جان خود را از دست داده‌اند و به فیض عظمای شهادت رسیده‌اند که این موضوع موبد اهتمام و حمیت پلیس در راستای مقابله و مبارزه با مجرمان و مفسدان اقتصادی است.» سردار بهرامی با تأکید بر این که مقابله با پدیده خودروهای شوتی به منزله دفاع از امنیت اقتصادی مردم است، خاطر نشان کرد: «طرح‌های سراسری مقابله با خودروهای شوتی به‌طور

۷۱۹ خودرو و شوتی در اصفهان توقیف شد

دادستان عمومی و انقلاب اصفهان نیز از تشکیل شعبه ویژه رسیدگی به پرونده‌های قاچاق و خودروهای شوتی در دستگاه قضایی استان خبر داد. محمد موسویان در توضیح این خبر گفت: «این شعبه به صورت تخصصی، خارج از نوبت و با قاطعیت با مجرمان یا متخلفان این حوزه برخورد خواهد کرد.» وی اظهار داشت: «با توجه به ایجاد نارضایتی عمومی و مشکلات عدیده ناشی از تردد خودروهای دارای پلاک مخدوش و شوتی در آزادراه‌های استان، سال گذشته ۷۱۹ دستگاه از این خودروها با دستور قضایی و همکاری نیروی انتظامی توقیف شدند.» دادستان اصفهان افزود: «امسال هم از طریق مراجع انتظامی و با استفاده از ظرفیت فراجا و پلیس راه، برخورد قانونی و قاطع با رانندگان خودروهای پلاک مخدوش و شوتی تشدید شده است.» وی با بیان اهمیت برقراری امنیت در جامعه تأکید کرد: «استان اصفهان در حوزه امنیت از شرایط مطلوبی برخوردار است که این دستاورد در نتیجه تعامل و هم‌افزایی دستگاه‌های قضایی و فراجا محقق شده است.» این مقام قضایی افزود: «تعداد زیادی از این خودروها صرفاً از استان ما عبور می‌کنند؛ اما با توجه به این که مقابله با این پدیده شوم وظیفه ملی است، باید سایر استان‌ها هم در این باره برخوردایشان را تشدید کنند.» موسویان تصریح کرد: «برای مقابله جدی با این خودروهای تیزرو، نیروی انتظامی و سایر دستگاه‌های ذیربط باید به فناوری‌های جدید و هوش مصنوعی تجهیز شوند و در این پیوند، همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان ضروری به نظر می‌رسد.»





نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار 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 ۱۱



«پیکاپی که طبیعت آن رامی پذیرد»

«کمپین تبلیغاتی «آفرود سرسختانه» از برند DFSK در پرو، با تمرکز بر پیکاپ D1، فراتر از مشخصات فنی رفته و روح ماجراجویانه خودرو را برجسته می‌کند. این پیکاپ نه تنها توانایی عبور از هر زمینی را دارد، بلکه به گونه‌ای طبیعی با محیط هماهنگ است. پیام اصلی این است که پیکاپ D1 مزاحم طبیعت نیست، بلکه جزئی از آن است؛ این مدل یک همراه واقعی در دل ماجراجویی است.

خواب خودروهای لوکس در تعمیرگاه‌ها!

یکی از مشکلات اساسی که مالکان خودروهای لوکس در ایران با آن مواجه‌اند، کمبود قطعات یدکی اصل و با کیفیت است که عملاً منجر به توقف طولانی مدت خودروها در تعمیرگاه‌ها شده است. محدودیت‌های وارداتی، تحریم‌ها و انحصار تامین کنندگان باعث شده که دسترسی به قطعات اورجینال بسیار دشوار باشد و بسیاری از مالکان ناچار به استفاده از قطعات غیر اصل و بی کیفیت شوند که این موضوع به‌طور مستقیم بر عملکرد و دوام خودرو تاثیر منفی دارد. در نتیجه، خودروهای لوکس که نیازمند نگهداری دقیق و قطعات تخصصی هستند، به‌طور مکرر در تعمیرگاه‌ها به خواب اجباری می‌روند و هزینه‌های نگهداری آن‌ها به شکل چشمگیری افزایش می‌یابد. اما در کنار این چالش، یکی از دلایل اصلی خرابی‌های بیشتر از حد انتظار و اعلام شده توسط شرکت‌های مادر خودرو ساز، کیفیت نامطلوب بنزین عرضه شده در جایگاه‌های سطح کشور است. خودروهای لوکس به دلیل حساسیت بالای موتور و سیستم‌های پیشرفته سوخت رسانی، نیازمند سوختی با استاندارد دای بالا هستند تا عملکرد بهینه و طول عمر قطعات تضمین شود. استفاده مداوم از بنزین‌های بی کیفیت و غیر استاندارد نه تنها باعث کاهش کارایی خودرو می‌شود، بلکه مشکلات فنی متعددی را به همراه دارد که هزینه تعمیرات را افزایش می‌دهد و ممکن است آسیب‌های جبران ناپذیری به موتور و دیگر اجزای خودرو وارد کند. متأسفانه این موضوع در بسیاری از موارد نادیده گرفته شده و تنها به کمبود قطعات یدکی توجه شده است؛ در حالی که کیفیت پایین سوخت یکی از عوامل مهم و موثر در افزایش خرابی‌ها و کاهش عمر قطعات خودروهای لوکس به‌شمار می‌رود. برای برون رفت از این وضعیت، لازم است سیاست‌گذاران و متولیان صنعت خودرو به‌صورت جدی وارد عمل شوند و ضمن تسهیل واردات قطعات یدکی اصل و استاندارد، نظارت بر کیفیت سوخت در جایگاه‌های عرضه را به‌طور جدی افزایش دهند. همچنین حمایت از شبکه خدمات پس از فروش خودروهای لوکس و ارتقای زیرساخت‌های مربوطه باید در اولویت قرار گیرد تا مالکان این خودروها بتوانند با خیال آسوده‌تری از محصولات خود استفاده کنند.

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

نکته‌ای حیاتی برای نگهداری صحیح از ایربگ خودرو



ايربگ یکی از مهم‌ترین سیستم‌های ایمنی در خودرو است که در لحظه تصادف می‌تواند جان سرنشینان را نجات دهد. با این حال، بسیاری از رانندگان از نحوه نگهداری صحیح آن بی‌اطلاع هستند. یکی از نکات کلیدی در نگهداری ایربگ، بررسی منظم چراغ هشدار آن روی صفحه کیلومتر است.

انجام هرگونه تغییرات غیراصولی در فرمان، داشبورد یا سیم کشی خودرو خودداری کنید؛ زیرا این کارها ممکن است باعث اختلال در عملکرد ایربگ شود. در صورت تصادف اگر ایربگ عمل نکرده باشد باید سیستم ایربگ توسط متخصص بررسی شود.

اگر چراغ ایربگ روشن باقی بماند، به معنی وجود مشکل در سیستم است و باید سریعاً توسط یک تعمیرکار مجرب بررسی شود. همچنین توصیه می‌شود باتری خودرو را همیشه در وضعیت مناسبی نگه دارید؛ چراکه سیستم ایربگ برای عملکرد صحیح به ولتاژ پایدار نیاز دارد. همین‌طور از



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.