



پایان وابستگی به واردات قطعات کلیدی
خودکفایی «یاتاقان بوش ایران»
در بازار قطعات خودرو

صفحه ۱۴



دوج «رم» جدید؛ قدرتمندتر
و کارآمدتر

صفحه ۱۲



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

پیشنهادی
به وزیر صمت

یکی از مشکلاتی که در متن و حاشیه صنعت و بازار خودرو گهگاه خود را نشان می‌دهد و باعث اختلال در روندا مور می‌شود، مشکل سوخت یعنی گازوئیل...
صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

وقتی «تویوتا» همچنان پیشگام است!

ربع قرن با سیستم
هیدریدی ژاپنی

صفحه ۶

«گروه خودروسازی سایپا»؛ فراتر از
مسئولیت‌های خدمات پس از فروش

صفحه ۴

وقتی هر قطره از بنزین ارزشمند است
ترندهای کاهش مصرف سوخت
در شرایط بحرانی

صفحه ۱۱

یک کارشناس حوزه خودرو مطرح کرد؛

تقویت زیرساخت‌ها؛ کلید
پایداری تولید در صنعت خودرو

صفحه ۳

شرایط صنعت و بازار خودرو پس از آتش‌بس

قیمت خودرو هنوز در بازار مشخص نیست

با فروکش کردن تنش‌های نظامی و توقف درگیری‌ها میان ایران و رژیم اشغالگر قدس، حالا پرسش اصلی این است که آیا وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند به‌سرعت شرایط...

صفحه ۷

عرضه سه مدل محبوب تویوتا

توسط «نگین تندیس الماس»

سامورایی‌های جذاب
چگونه بازار ایران را
متحول می‌کنند؟

صفحه ۸

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با

روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

تردد بیش از ۲ میلیون
خودرو بدون بیمه
در کشور

صفحه ۲

رشد ۲۶ درصدی در اردیبهشت‌ماه نسبت به
مدت مشابه سال گذشته؛

فروش گروه خودرویی
و ساخت قطعات از مرز
۶۵۷ همت عبور کرد

صفحه ۵

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

هدف گذاری «بونیز» برای ارتقای حمل و نقل باری کشور

صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

LX

تجربه یک زندگی مدرن





شده است. تغییرات ظاهری در نسخه الکتریکی شامل جلوپنجره بسته برای بهبود آیرودینامیک، سپرهای بازطراحی‌شده، رینگ‌های ۱۹ اینچی منحصر به فرد و نشان‌های اختصاصی است که آن را از مدل بنزینی متمایز می‌کند. نسخه بنزینی هریر از پلتفرم اقتصادی Omega Arc مشتق از پلتفرم D8 لنډروور استفاده می‌کند؛ اما هریر الکتریکی به پلتفرم پیشرفته Acti.ev Plus مجهز شده است. این پلتفرم برای پیش‌سازانه الکتریکی و یک باتری طراحی شده و با سیستم تعلیق عقب چند اتصالی و کمک‌فنرهای فرکانسی، رانندگی نرم و پایداری را در مسیرهای متنوع تضمین می‌کند. پیش‌فروش هریر الکتریکی به زودی در هند آغاز می‌شود.

تاتا هریر الکتریکی با برد ۶۲۷ کیلومتری، فناوری پیشرفته آفرود و حالت دررفت، با قیمت ۲۵ هزار دلار راهی بازار هند خواهد شد. در حالی که لنډروور دیسکاواری اسپرت هنوز به دنیای خودروهای الکتریکی قدم نگذاشته، شرکت مادر آن، تاتا، با معرفی هریر الکتریکی در هند پیش‌رو شده است. این شاسی‌بلند الکتریکی، نسخه برقی مدل هریر است که با گزینه چهار چرخ محرک عرضه می‌شود و بردی تا ۶۲۷ کیلومتر را با یک بار شارژ فراهم می‌کند. هریر الکتریکی از نظر ظاهری شباهت زیادی به نسخه بنزینی خود دارد که بر پایه نسخه اقتصادی پلتفرم D8 لنډروور ساخته شده است. این مدل از سال ۲۰۱۹ در بازار حضور دارد و در سال ۲۰۲۳ فیس لیفت



خودروهای هندی هم آماده دریافت می‌شوند

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

تردد بیش از ۲ میلیون خودرو بدون بیمه در کشور

هوشمند در سیستم راهنمایی‌وراندگی و عدم اتصال جامع میان سامانه‌های پلیس و شرکت‌های بیمه، موجب شده است خودروهای فاقد بیمه بتوانند بدون مانع در سطح شهر تردد کنند. در مواردی نیز، پیچیدگی‌های اداری یا ناآشنایی با فرآیندهای تمدید اینترنتی، عامل بازدارنده برای برخی شهروندان است.» وی با تأکید بر پیامدهای ناگوار این خلأ بیمه‌ای گفت: «در صورت بروز تصادف، اگر راننده فاقد بیمه باشد، زیان دیده ممکن است به خسارت قانونی خود نرسد و راننده نیز باید به‌های سنگین یا حتی مجازات زندان روبه‌رو شود. متأسفانه، بار این خسارات نهایتاً به صندوق تأمین خسارات بدنی منتقل می‌شود که منابع آن محدود بوده و در اصل، باید صرف موارد اضطراری و غیرقابل پیش‌بینی شود.» وی خاطر نشان کرد: «امکان پذیر کردن پرداخت قسطی بیمه‌نامه، اعطای مشوق‌هایی برای تمدید به‌موقع و اطلاع‌رسانی هدفمند از طریق رسانه‌های توانمند نقش مهمی در کاهش تعداد خودروهای فاقد بیمه داشته باشد. همچنین، لازم است سامانه‌های پلیس به‌طور کامل به بانک اطلاعات بیمه متصل شوند تا نظارت و اعمال قانون با دقت بیشتری انجام گیرد.» او در پایان گفت: «بیمه شخص ثالث صرفاً یک الزام قانونی نیست، بلکه نشان‌دهنده مسئولیت اجتماعی هر راننده است. تا زمانی که فرهنگ بیمه در جامعه تقویت نشود و حمایت عملی از بیمه‌گذاران در دستور کار نهادهای مسئول قرار نگیرد، این خلأ ادامه خواهد داشت و هزینه‌های سنگینی را به اقتصاد کلان کشور تحمیل خواهد کرد.»



پرداخته است. حجاززاده با اشاره به واقعیت تأسف‌بار نبود بیمه شخص ثالث برای میلیون‌ها خودرو در کشور گفت: «بر اساس اعلام بیمه مرکزی، بیش از دو میلیون خودرو در کشور بدون بیمه معتبر شخص ثالث در حال تردد هستند. این رقم، به‌وضوح از وجود یک خلأ ساختاری و فرهنگی در نظام بیمه‌ای کشور خبر می‌دهد.» وی با اشاره به دلایل گسترش این پدیده افزود: «افزایش هزینه‌های زندگی و فشار اقتصادی، سبب شده بیمه شخص ثالث برای برخی رانندگان به اولویت درجه دو یا سه تبدیل شود. بسیاری از افراد به دلیل بالا بودن نرخ حق بیمه، یا بیمه‌نامه خود را تمدید نمی‌کنند یا خرید آن را به تعویق می‌اندازند.» به گفته او: «نبود آگاهی کافی درباره پیامدهای قانونی و اجتماعی نداشتن بیمه نیز از جمله عوامل موثر در افزایش این پدیده است.»

حجاززاده توضیح داد: «از سوی دیگر، ضعف نظارت



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

در حالی که بیمه شخص ثالث سال‌هاست یکی از الزامات قانونی تردد وسایل نقلیه در کشور به‌شمار می‌رود، آمارهای رسمی از سوی نهادهای مسئول در این‌باره از واقعیتی نگران‌کننده پرده برمی‌دارد. میلیون‌ها خودرو در ایران بدون این پوشش پایه و حیاتی در حال تردد در خیابان‌ها و جاده‌ها هستند! این وضعیت تنها یک تخلف اداری نیست؛ بلکه تهدیدی جدی برای امنیت جانی، مالی و حقوقی شهروندان به‌شمار می‌رود. بر این اساس در صورت وقوع تصادف، نبود بیمه شخص ثالث می‌تواند پیامدهایی جبران‌ناپذیر نه فقط برای راننده مقصر، بلکه برای زیان‌دیده و حتی نظام قضایی و بیمه‌ای کشور به‌همراه داشته باشد. جبران خسارت، پرداخت دیه، پرونده‌های قضایی و فشار مضاعف بر صندوق تأمین خسارات بدنی از جمله تبعات مستقیم این خلأ بیمه‌ای است. با این حال بنابر بررسی‌های به‌عمل آمده، این معضل در حال گسترش است و به‌نظر می‌رسد هنوز آن گونه که باید به‌عنوان یک بحران اجتماعی و ساختاری جدی گرفته نشده است. ایزد حجاززاده، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی و تحلیل ریشه‌ها، پیامدها و راهکارهای این پدیده نگران‌کننده

پیشنهادی به وزیر صمت

چه در حواشی چیزی برای گفتن نداریم و با کشورهای دارای این تکنولوژی فاصله زیادی داریم. البته برخی کارشناسان معتقدند برای حل این مشکل می‌توان ابتدا به واردات خودروهای هیبرید و یا تمام‌الکتریک به شرط تمهیدات لازم پرداخت و دولت هم تعرفه حقوق و عوارض گمرکی برای خودروهای هیبرید ۱۵ درصد و برای تمام‌الکتریک ۴ درصد و نیز برای خودروهای با موتور درون سوز بسته به حجم موتور آن‌ها بین ۲۰ تا ۱۹۰ درصد تعیین و ابلاغ کرده است. حقیقت امر این است که به مساله واردات برای همیشه نمی‌توان دلخوش و به آن متکی بود که در آن صورت ضررهایش بیش از منافع آن خواهد بود.

از آن‌جا که حل ریشه‌ای و راهبردی مشکلات حاشیه‌ای مانند سوخت رویکرد ایران به طراحی و تولید خودروهای هیبرید و تمام‌الکتریک است، روزنامه «دنیای خودرو» به وزیر محترم صمت پیشنهاد می‌کند تا کنسر سیومی متشکل از خودروسازان دولتی، بخش خصوصی و نیز قطعه‌سازان بزرگ ایجاد شود تا این کنسر سیوم بتواند با دست باز تر و توانمندی‌های بیشتر مثلاً با یکی از خودروسازان توسعه‌یافته چین شریک شده و با کمک‌های تکنولوژیک شریک چینی آسان تر بتواند به موفقیت‌هایی در زمینه طراحی و تولید «پلت‌فرم مشترک» تولید خودروهای هیبرید و تمام‌الکتریک دست یابد.

فرجام سخن این‌که: موفقیت در این راه به‌ویژه در انتقال تکنولوژی مولود سخت‌کوشی و استفاده از تجارب مفید دیگر کشورهای توسعه‌یافته در صنعت خودرو است و ما هم باید با امعان نظر بیشتر و تلاش فراوان به این هدف متعالی دست یابیم تا جبران کاستی‌ها و عقب‌ماندگی‌های صنعت خودرو کشور در این زمینه را بنماییم.

یکی از مشکلاتی که در متن و حاشیه صنعت و بازار خودرو گهگاه خود را نشان می‌دهد و باعث اختلال در روند امور می‌شود، مشکل سوخت یعنی گازوئیل و

بنزین است که طی حدود چهار دهه به‌صورت راهبردی به آن پرداخته نشده است.

آخرین تصمیم مقطعی که بر حسب الزامات شرایط فعلی اتخاذ و اجرایی هم شده است توزیع حداکثر ۲۰ لیتر بنزین در هر دفعه مراجعه صاحبان خودروهای سواری به مراکز پمپ‌بنزین است. مادر این سرمقاله به مزایا یا تبعات احتمالی این تصمیم نمی‌پردازیم؛ چون مقطعی و بر اساس شرایط و مقتضیات روز گرفته و اجرایی شده است.

درمان راهبردی این مشکل تنها عبور از تولید خودروهای با موتور احتراق داخلی و رسیدن به طراحی و تولید خودروهای هیبرید و تمام‌الکتریک است. در مورد طراحی و تولید خودروهای هیبرید خوشبختانه زیرساخت‌ها و توانمندی‌های فنی و صنعتی ضروری در داخل کشور وجود دارد و فقط اراده لازم برای صرف فعل خواستن چه در بخش سیاست‌گذاری صنعتی و چه در واحدهای تولید خودرو لازم است تا تمامی نیازهای کشور در این زمینه از طریق امکانات موجود داخلی مرتفع شود.

اما در زمینه طراحی و تولید خودروهای تمام‌الکتریک که سال‌ها رویکرد جهانی نیز به آن است، ما چه در متن‌ها و



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه پلاگین هیبرید از «آریزو ۸» در چین



خودرو را بر جسته می‌کنند، طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری این خودرو به ترتیب ۴۰۷۹، ۱۸۴۲، ۱۴۸۷ و ۲۷۹۰ میلی‌متر است. داخل فالوین A8 از سبک خانوادگی چری با چیدمان مدرن دو نمایشگر بهره می‌برد که فضایی بیشتر افتاده ایجاد می‌کند. سیستم اطلاعات-سرگرمی از اتصال بی‌سیم اپل کاربلی و هواوی های کار پشتیبانی می‌کند و تجربه‌ای یکپارچه با گوشی‌های هوشمند فراهم می‌آورد. فرمان D شکل نیز حس و حال اسپرت کابین را تقویت می‌کند. این مدل مجهز به سیستم کمک‌راننده پیشرفته سطح ۲ است که ۱۹ قابلیت رانندگی هوشمند را برای افزایش ایمنی و راحتی ارائه می‌دهد.

چری فالوین A8 که نسخه پلاگین-هیبرید آریزو ۸ محسوب می‌شود، با قیمت پایه ۱۱ هزار دلار و مصرف سوخت ترکیبی ۴.۵ لیتر برای بازار چین شده است. چری رسماً مدل ۲۰۲۵ فالوین A8 را با معرفی پنج نسخه جدید و قیمت‌های بین ۱۱ هزار و ۱۵ تا ۱۵ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه کرده است. نقطه بر جسته این مدل، اضافه شدن نسخه‌ای با برد الکتریکی خالص ۷۰ کیلومتر است که تنوع خط تولید فالوین A8 را متنوع‌تر می‌کند. فالوین A8 در ظاهر شباهت زیادی به آریزو ۸ دارد و در جلو همان جلوینچره بزرگ را می‌بینیم. در عقب هم چراغ‌های سراسری با جزئیات دودی، هماهنگ با خطوط نرم بدنه، شخصیت اسپرت

یک کارشناس حوزه خودرو مطرح کرد؛

تقویت زیرساخت‌ها؛ کلید پایداری تولید در صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«در میانه تحولات پرشتاب منطقه‌ای، نوسان‌های شدید اقتصادی و اختلالات وارداتی، این پرسش جدی‌تر از همیشه مطرح می‌شود که آیا صنعت خودرو کشور از توان تاب‌آوری واقعی در برابر بحران‌های بزرگ برخوردار است؟ این صنعت طی دو دهه گذشته بارها آزموده شده؛ از فشار تحریم‌های چندلایه گرفته تا موج‌های پی‌درپی نرخ ارز، همه دست به‌دست هم داده‌اند تا زیرساخت‌ها، زنجیره تامین و حتی مدل تصمیم‌گیری در این صنعت را به‌چالش بکشند. اکنون در شرایطی که آینده اقتصاد ایران با نااطمینانی‌های فزاینده روبه‌رو است و سرمایه‌تهدیدهای ژئوپلیتیکی سنگین‌تر نشده، باید دید آیا خودروسازان داخلی به‌درستی برای سناریوهای مختلف آماده‌اند یا همچنان واکنشی، مقطعی و پساوند افق بلندمدت عمل می‌کنند؟ صنعتی که روزگاری نماد صنعتی‌سازی مدرن کشور بود، امروز بیش از هر زمان دیگری به‌بازتعریف مسیر خود نیاز دارد. وابستگی بالا به قطعات وارداتی، نبود سازوکارهای ذخیره‌سازی و پیش‌بینی بحران، تکیه بر تولید سنتی و بوروکراسی سنگین دولتی، از جمله عواملی هستند که تاب‌آوری واقعی را از این صنعت سلب کرده‌اند. در این شرایط، بررسی تجربه‌های گذشته و یافتن راه‌هایی برای پایداری بیشتر در آینده، به ضرورتی راهبردی بدل شده است. هر چند تحولات چندماهه اخیر در منطقه و نوسانات اقتصادی، بار دیگر ضعف‌های ساختاری صنعت خودرو ایران را آشکار کرده است. این صنعت با زنجیره‌های پیچیده از وابستگی‌های وارداتی، تنگنای‌های ارزی و ظرفیت‌های محدود فناوریانه مواجه است و در شرایط اضطراری، بیشتر از آن که مقاوم باشد، شکننده و واکنشی عمل می‌کند. این در حالی است که تاب‌آوری در دنیای امروز تنها به معنای

«زنده ماندن» بلکه به مفهوم «بازسازی و حرکت به جلو» تعبیر می‌شود.

در ادامه علی‌رضا قربانی‌نژاد، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگاهی ریشه‌ای به‌موضوع، زوایای پنهان آسیب‌پذیری تولید خودرو در ایران را تحلیل می‌کند. از تجربه‌های تحریم‌های تخصصی صنعت خودرو گرفته تا سناریوهای فعلی ناشی از تهدیدهای منطقه‌ای، او با زبانی دقیق نشان می‌دهد که بدون اصلاحات ساختاری در حوزه زنجیره تامین، سرمایه‌گذاری هدفمند در فناوری، طراحی مکانیسم‌های مدیریت بحران و تجمیع منابع میان خودروسازان و قطعه‌سازان، امکان حفظ ثبات تولید در شرایط سخت عملاً وجود ندارد.

صنعت خودرو ایران چقدر در برابر بحران‌های غیرمنتظره تاب‌آوری دارد؟

تاب‌آوری صنعت خودرو در ایران، در ظاهر شاید بالا به نظر برسد، چراکه طی دو دهه گذشته این صنعت بارها در معرض بحران‌هایی چون تحریم، نوسان ارزی، محدودیت واردات، رکود اقتصادی و حتی بحران‌های جهانی مثل همه‌گیری کرونا قرار گرفته و در اغلب موارد توانسته به‌نوعی بقای خود را حفظ کند. با این حال، اگر مفهوم تاب‌آوری را فراتر از بقا و به‌معنای توانایی تطبیق، نوآوری و بازیابی عملکرد در نظر بگیریم، باید اذعان کرد که ساختار این صنعت هنوز در برابر شوک‌های شدید آسیب‌پذیر است. بسیاری از واکنش‌های خودروسازان در مواجهه با بحران‌ها، جنبه واکنشی و مقطعی داشته و فاقد نگاه سیستماتیک بوده است. نبود زیرساخت‌های لازم برای پیش‌بینی ریسک‌های کلان، فقدان برنامه‌ریزی راهبردی و

تکیه سنگین بر منابع وارداتی، از جمله عواملی هستند که میزان تاب‌آوری واقعی را محدود کرده‌اند. تاب‌آوری در سطح جهانی با ماهیمی چون تنوع در زنجیره تامین، استقلال فناوری، بهره‌وری در مدیریت منابع و انعطاف در خطوط تولید سنجد می‌شود و در این حوزه‌ها، صنعت خودرو ایران هنوز با چالش‌های جدی مواجه است.

اختلال در تامین قطعات وارداتی چه تاثیری بر تولید خودرو و کیفیت آن دارد؟

در صنعت خودرو، تامین قطعات الکترونیکی و فناوریانه نظیر یونیت کنترل‌ها، سنسورها، سیستم‌های ایمنی و اجزای دقیق موتور، معمولاً از خارج کشور انجام می‌شود و زیرساخت تولید داخلی برای بسیاری از این قطعات یا اصلاً وجود ندارد یا در مراحل اولیه توسعه است. در شرایطی که اختلال در واردات این قطعات به‌دلایلی نظیر تحریم یا محدودیت ارزی رخ دهد، خودروسازان با کمبود فوری این قطعات مواجه می‌شوند که این موضوع مستقیماً بر برنامه تولید اثر می‌گذارد. در چنین شرایطی یا تولید برخی محصولات به‌طور کامل متوقف خواهد شد یا به‌ناچار از نمونه‌های جایگزین با کیفیت پایین‌تر استفاده می‌شود. این تغییرات، به‌خصوص در شرایطی که بدون زمان کافی برای آزمون و یکپارچه‌سازی در سیستم خودرو انجام گیرد، می‌تواند باعث افت قابل توجه کیفیت، عملکرد و حتی ایمنی خودرو شود. از سوی دیگر، وقتی یک خودروساز مجبور به حذف برخی امکانات به‌دلیل فقدان قطعه‌ها شود، نه‌تنها رضایت مشتریان داخلی کاهش می‌یابد، بلکه دروازه‌های صادرات نیز بسته خواهد شد. بنابراین، اختلال در واردات قطعات خاص، بیش از آن که یک مشکل عملیاتی باشد، یک تهدید راهبردی برای کل صنعت به‌حساب می‌آید.

تجربه‌های قبلی در زمان تحریم‌های تخصصی صنعت خودرو چه درس‌هایی برای این صنعت داشت؟

در مواجهه با بحران‌هایی چون تحریم یا پاندمی کرونا، صنعت خودرو کشور تجربه‌های ارزشمندی کسب کرده؛ اما این تجربه‌ها بیشتر در قالب «تطابق اضطراری» باقی ماند و کمتر به‌اصلاحات ساختاری منجر شد. در آن دوران، برخی خطوط تولید با استفاده از قطعات داخلی یا چینی، به‌شکل محدود ادامه یافت و در مواردی حتی رشد داخلی‌سازی نیز رخ داد. اما این تلاش‌ها اغلب بدون پشتوانه تحقیق و توسعه و نظارت کیفی مناسب بود و منجر به تثبیت راهکارهای جایگزین نشده است. یکی از مهم‌ترین مشکلات، نبود یک سازوکار مرکزی برای مدیریت بحران در سطح صنعت بود؛ هر خودروساز به‌شکل مستقل و گاه ناسازگار با دیگران تصمیم‌گیری کرد. همچنین آشفتگی در تخصیص ارز، تفاوت در دسترسی به قطعات میان شرکت‌های مختلف و نبود یکپارچگی در زنجیره تامین، باعث شد خروج از بحران بسیار کند و پرهزینه باشد. آن‌چه باید از گذشته آموخت این است که صنعت خودرو باید ساختار خود را برای مواجهه با شرایط متغیر، از طریق افزایش بهره‌وری، همکاری بین صنعتی، تقویت مهندسی معکوس و شکل‌دهی به اکوسیستم تامین متنوع و داخلی بازسازی کند.

اگر دسترسی به ارز با واردات محدود شود، بازار خودرو با چه سناریویی مواجه خواهد شد؟

محدودیت در دسترسی به ارز با واردات، بلافاصله اثر خود را بر عرضه خودرو در کشور نشان می‌دهد. خودرو یک کالای پیچیده و با زنجیره تامین گسترده است و عدم دسترسی به چند قطعه کلیدی می‌تواند منجر به توقف تولید شود، حتی اگر باقی قطعات در انبار موجود باشند. این کاهش عرضه، در شرایطی که تقاضا

به‌شکل سنتی و انتظاری در بازار حضور دارد، به‌سرعت به‌جهش قیمت‌ها منجر می‌شود. از سوی دیگر، تجربه نشان داده است که در مواقع بحران ارزی یا سیاسی، نگاه خریداران به‌خودرو بیشتر به‌عنوان یک دارایی مقاوم در برابر تورم است تا وسیله‌ای مصرفی. همین نگاه، تقاضای غیرمصرفی را افزایش می‌دهد و یک چرخه ناسالم از التهاب، کمبود، احتکار و سفته‌بازی شکل می‌گیرد. به‌ویژه در شرایطی که پیش‌فروش‌های غیرواقعی یا عرضه محدود از سوی خودروسازان انجام شود، بازار از مسیر طبیعی خارج شده و دلالتی جایگزین خرید مصرفی می‌شود. بنابراین، اختلال در تامین ارزی و وارداتی، نه‌تنها بر تولید بلکه بر کل رفتار اقتصادی بازیگران بازار خودرو تاثیر می‌گذارد.

چه راهکارهایی برای افزایش تاب‌آوری صنعت خودرو در برابر بحران‌های بیرونی وجود دارد؟

مقابله با بحران‌هایی نظیر تحولات ژئوپلیتیکی یا محدودیت‌های ارزی، نیازمند اصلاح عمیق در ساختارهای تولیدی، تامین و سیاست‌گذاری صنعت خودرو است. نخستین گام، طراحی و پیاده‌سازی یک نقشه راه جامع برای استقلال نسبی از منابع خارجی در حوزه فناوری‌های کلیدی است. این کار مستلزم سرمایه‌گذاری پایدار در حوزه تحقیق و توسعه، حمایت هدفمند از شرکت‌های دانش‌بنیان و تجمیع منابع بین خودروسازان و قطعه‌سازان است. در کنار آن، ضروری است زنجیره تامین به سمت تنوع جغرافیایی حرکت کند تا وابستگی مطلق به چند کشور خاص کاهش یابد. همچنین مکانیزم‌های ذخیره‌سازی راهبردی، تولید منعطف و انعقاد قراردادهای چندجانبه با تامین‌کنندگان خارجی باید در دستور کار قرار گیرد. از بعد مدیریتی نیز اصلاح روابط میان نهادهای دولتی و فعالان صنعت و ایجاد نهاد تنظیم‌گر حرفه‌ای که قادر به هدایت صنعت در شرایط بحرانی باشد، از ضروریات تاب‌آوری بلندمدت به‌شمار می‌رود. در نهایت، ایجاد ظرفیت صادراتی واقعی برای خودرو یا قطعات می‌تواند از مسیر ارزی، بخشی از فشارهای داخلی در مواقع بحران را جبران کند و این مستلزم ارتقای کیفی محصولات و رفع موانع تجاری است.

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



WWW.FOWNIX.COM
FOWNIX.NEV

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



جراغ‌های جلو جدید نیز ظاهری شیک‌تر به **M5** بخشیده‌اند. در بخش عقب، خودرو همچنان پوشش استتار سنگینی دارد؛ اما انتظار تغییرات عمده‌ای نداریم. احتمالاً گرافیک چراغ‌های عقب با تم نئو کلاس به‌روز شده و سپر با تغییرات جزئی همراه خواهد بود. مجموعه جدیدی از رینگ‌ها نیز احتمالاً تکمیل‌کننده به‌روزرسانی‌های ظاهری خواهد بود. طبق اطلاعات منتشر شده توسط یک منبع داخلی بامو، تولید نسخه فیس‌لیفت **M5** کنونی در هر دو مدل سدان و استیشن از مارس ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد و تا سه‌ماهه اول ۲۰۲۱ ادامه خواهد داشت که با چرخه سه‌ساله به‌روزرسانی بامو همخوانی دارد.

نسخه فیس‌لیفت بامو **M5** چیزی بیش از یک تغییر ظاهری خواهد بود و با تکنولوژی‌های پیشرفته‌تر و نسخه سبک‌تر **CS** در سال ۲۰۲۷ راهی بازار خواهد شد. بامو در حال آزمایش پروتوتایپ‌های نسخه به‌روز شده **M5** است که نسل بعدی خود است که حالا در پیست نوربرگ‌رینگ دیده شده است. این مدل که بخشی از به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای بامو است، در نگاه اول تغییرات ظاهری محدودی نسبت به نسخه‌های قبلی دارد. بارزترین تغییر در بخش جلویی خودرو رخ داده است؛ جایی که چهره نسبتاً خشن مدل کنونی با جلوپنجره‌های باریک‌تر و ظریف‌تر، الهام‌گرفته از زبان طراحی نئو کلاس جایگزین شده است.



یک قدم نزدیک‌تر به نسل بعدی «بامو» سری ۵

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

گروه خودروسازی سایپا؛ فراتر از مسئولیت‌های خدمات پس از فروش

خدمات گسترده سایپا در ایام پرتردد جاده‌ای با تمرکز بر امدادرسانی به تمامی خودروها، نمادی از تعهد اجتماعی این خودروساز ملی است



پوش ملی سایپای -ایران؛ از خدمات فنی تا همدلی اجتماعی

در چارچوب این اقدام سراسری، سایپا با رونمایی از هشتگ #سایپای ایران به‌عنوان نشانگر این پوشش، تلاش کرده است صدای همدلی، مسئولیت‌پذیری و حمایت از جامعه را به گوش همه برساند. این پوشش نه تنها ناظر بر عملیات امداد فنی، بلکه بیانگر رویکرد نوین سایپا در تعامل با جامعه و ایفای نقش فراتر از تولید و فروش خودرو است. در این طرح نارتیجی پوشان جاده‌مخصوص خدماتی مانند تعویض قطعه در محل، حمل خودرو به نزدیک‌ترین نمایندگی مجاز، باتری به باتری و شارژ اضطراری، تعویض تایر و خدمات آپاراتی و امداد ویژه برای خودروهای برقی را ارائه دادند. نکته قابل توجه، پوشش سراسری خدمات امدادی برای تمامی خودروها اعم از محصولات سایپا یا برندهای دیگر در سراسر کشور است؛ امری که در صنعت خودرو کشور کمتر سابقه داشته و اکنون با ابتکار سایپا ممکن شده است.

مرکز تماس ۰۹۶۵۵۰ قلب تپنده ارتباط با مشتریان در بطن این پوشش، مرکز تماس ۰۹۶۵۵۰ نقش محوری در هماهنگی عملیات امداد ایفا می‌کند. این مرکز با بهره‌گیری از سیستم‌های پیشرفته و حضور شبانه‌روزی کارشناسان آموزش‌دیده، در تلاش است در کوتاه‌ترین زمان ممکن به درخواست‌های امدادی پاسخ دهد و نیروهای امدادگر را به محل اعزام کند. کارکنان این مرکز با انگیزه‌ای مضاعف و درکی عمیق از حساسیت شرایط سفرهای جاده‌ای، تلاش می‌کنند هیچ تماس اضطراری بی‌پاسخ نماند. آنان با آرامش و آگاهی فنی، گاه حتی نقش روان‌شناسان اضطراری را ایفا می‌کنند تا استرس و نگرانی را از خانواده‌هایی که در مسیر مانده‌اند، کاهش دهند.

همراهی با مردم، نه فقط مشتری‌بان
شاید مهم‌ترین جنبه کمپین خدماتی سایپا، نگاه فراتر از منافع تجاری این گروه خودروسازی باشد. در شرایطی



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در روزهایی که ترافیک جاده‌ای در سراسر کشور به اوج می‌رسد و میلیون‌ها هموطن در سفر هستند، خدمات امدادی و پشتیبانی جاده‌ای بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند. گروه خودروسازی سایپا، با درک دقیق این ضرورت و با تکیه بر اصل مسئولیت‌پذیری اجتماعی، پوششی سراسری برای ارائه خدمات پس از فروش و امدادرسانی به تمامی خودروهای در حال تردد در جاده‌های کشور راه‌اندازی کرده است؛ اقدامی که نه فقط صاحبان خودروهای سایپایی، بلکه تمامی رانندگان ایرانی از آن بهره‌مند می‌شوند.

بازدید مدیرعامل سایپا از خدمت‌رسانی جاده‌ای در راستای پایش میدانی و نظارت مستقیم بر اجرای طرح گسترده امداد سایپا در روزهای اخیر، علی‌شخصه مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا به‌همراه جمعی از معاونان و مدیران ارشد این مجموعه، از مرکز تماس مشتریان و کانکس‌های امدادی سایپا بازدید کرد. این بازدید که در میانه اجرای کمپین سراسری خدمات جاده‌ای سایپا انجام شد، فرصتی بود برای بررسی عملکرد نیروهای امدادگر، ارزیابی میزان رضایت‌مندی مشتریان و تأکید مجدد بر رویکرد مسئولانه این گروه خودروساز در قبال تمامی رانندگان کشور. شیخ‌زاده در این بازدید بر تداوم خدمات‌رسانی بدون وقفه، به‌ویژه در ایام اوج تردد جاده‌ای تأکید کرد و گفت: «ما تنها به ارائه خدمات به خودروهای تولیدی سایپا اکتفا نکرده‌ایم. سیاست گروه این است که در هر شرایطی، در کنار مردم باشیم و نیازهای فوری آنان را برطرف کنیم.»

پیگیری يك موضوع

Follow up

مهدی طغیانی

نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس

تشکیل شورای تامین مالی برای حمایت از تولید

تامین مالی تولید همواره یکی از مواردی بوده که مد نظر سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران قرار داشته است. هر چند این کار با فراز و نشیب‌هایی همراه بوده، اما به‌نظر می‌رسد با جهت‌گیری‌هایی که مجلس به‌عنوان نهاد قانون‌گذار در پیش گرفته، ریل‌گذاری دقیقی در این رابطه صورت گرفته است. حال در این زمینه مهدی طغیانی، نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی خبر از تشکیل شورای تامین مالی داده است. حال باید دید که تشکیل این شورا تا چه حد می‌تواند به تامین نقدینگی و سرمایه در گردش واحدهای تولیدی کمک کند.

مجلس برای تامین مالی تولید از طریق بورس چه اقداماتی را در دست اجرا دارد؟

مجلس شورای اسلامی برای اجرای دقیق و مدیریت‌شده قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها از بستر بازار سرمایه باید به یک جمع‌بندی منسجم برسد.

اجرای این قانون چه آثاری را می‌تواند به دنبال داشته باشد؟

این قانون در سال گذشته به‌تصویب رسید و بر اساس آن، می‌توان امیدوار بود که با اجرای موثر این قانون، گام‌های مثبتی در جهت تحقق شعار سرمایه‌گذاری برای تولید برداشته شود. نمایندگان مجلس برای اجرای دقیق و درست قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها تلاش بسیاری انجام داده‌اند. همچنین برای اجرایی شدن بهتر این قانون و رفع مشکلات آن، اصلاح برخی مواد این قانون در دستور کار مجلس قرار گرفته است.

چه اصلاحاتی در این زمینه انجام شد؟

برهمن اساس، شورای تامین مالی تشکیل شده که هنوز وارد موضوع مربوط، یعنی اصلاح موادی از این قانون نشده است. تشکیل این شورا می‌تواند بستری برای تامین منابع مالی مورد نیاز پروژه‌ها و طرح‌های تولیدی باشد؛ چراکه اساس سرمایه‌گذاری موفق در تولید، فراهم‌سازی منابع مالی پایدار و هدفمند است. جمع‌بندی نهایی به این سمت است که این قانون در بستر بازار سرمایه کاربردی‌تر می‌شود. مجلس در حوزه نظارت، روی اجرای قانون تامین مالی تولید و زیرساخت تمرکز ویژه‌ای داشته است. اما با وجود برخی مشکلات در برخی قسمت‌های این قانون، همکاری و تعامل بیش از پیش تمام دستگاه‌های اجرایی احساس می‌شود.

گروه خودروسازی سایپا در راستای تامین نیاز بازار و حمایت از مشاغل و کسب‌وکارهای شهری، اقدام به فروش خودرو سایپا ۱۵۱ خواهد کرد.

به گزارش «سایپانوز» گروه خودروسازی سایپا از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۱۴۰۴/۴/۹ مرحله جدید شرایط

فروش خودرو سایپا ۱۵۱ را آغاز خواهد کرد.

برهمن اساس هموطنان می‌توانند در تاریخ ذکر شده با مراجعه به سایت فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> نسبت به ثبت نام اقدام



اعلام شرایط فروش «سایپا ۱۵۱» از هفته آینده

از طریق آدرس فوق‌الذکر امکان پذیر بوده و در صورت استفاده از سایر آدرس‌ها، عواقب آن بر عهده متقاضی خواهد بود. همچنین تأکید می‌شود متقاضیان محترم پیش از اقدام به ثبت نام، شرایط عمومی و اختصاصی طرح را به دقت مطالعه کنند.

کنند. شایان ذکر است متقاضیان می‌توانند جهت تسهیل در فرآیند ثبت نام، قبل از زمان شروع ثبت نام، به آدرس قیدشده مراجعه کرده و نسبت به ثبت و یا به‌روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند. گفتنی است ثبت نام در این طرح فروش، صرفاً

نگاه View



دکتر علی میرزایی سیسان

کارشناس ارشد صنعت خودرو

بازدارندگی فراگیر: قدرت پنهان در رگ‌های صنعت

نقش صنایع غیرنظامی در بازار آرای قدرت امری ثابت شده است. افزایش توان اقتصادی یا فناوریانه می‌تواند نقش بسزایی در قدرت بازدارندگی یک کشور داشته باشد؛ این نقش، در واقع یک استراتژی کلان برای تضمین امنیت و ثبات کشور در مواجهه با تهدیدات پیچیده و چندجانبه جهانی به‌شمار می‌رود. صنایع غیرنظامی به‌عنوان ستون فقرات اقتصاد ملی، علاوه بر تامین نیازهای روزمره جامعه، بستری برای توسعه فناوری‌های پیشرفته فراهم می‌کنند که می‌توانند در حوزه‌های دفاعی و امنیتی به کار گرفته شوند و به شکل‌گیری یک بازدارندگی همه‌جانبه کمک کنند. در دنیای امروز، مفهوم بازدارندگی صرفاً به توان نظامی محدود نمی‌شود. بازدارندگی، ترکیبی از قدرت سخت (نظامی) و قدرت نرم (فرهنگی، اقتصادی، فناوریانه و اطلاعاتی) است که در هم تنیده شده‌اند. صنایع غیرنظامی با توسعه فناوری‌های نوین، به‌ویژه در حوزه‌هایی متنوع زمینه را برای خلق ابزارهای بازدارنده جدید فراهم می‌آورند.

این فناوری‌ها می‌توانند در تحلیل داده‌های گسترده، پیش‌بینی تهدیدات، افزایش دقت و کارآمدی سامانه‌های مختلف نقش کلیدی ایفا کنند. اقتصاد پویا و متنوع که توسط صنایع غیرنظامی شکل می‌گیرد، به کشور امکان می‌دهد تا منابع مالی لازم برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های دفاعی و پژوهشی را تامین کند. این چرخه تعاملی میان اقتصاد و فناوری، موجب افزایش خودکفایی و کاهش وابستگی به منابع خارجی می‌شود؛ عاملی که در شرایط تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی اهمیت حیاتی دارد. وجود یک نیروی کار ماهر و خلاق در بخش غیرنظامی، به‌توسعه نوآوری‌های بومی و افزایش ظرفیت‌های تحقیق و توسعه کمک می‌کند که غیر مستقیم به تقویت زیرساخت‌های دفاعی و امنیتی منجر می‌شود. صنایع غیرنظامی به‌طور طبیعی با ایجاد شبکه‌های ارتباطی و زنجیره‌های تامین داخلی قوی، تاب‌آوری یک کشور در برابر تحریم‌ها و بحران‌های بین‌المللی را افزایش می‌دهند. این امر، توان بازدارندگی را از طریق کاهش آسیب‌پذیری‌های اقتصادی و فناوریانه تقویت می‌کند.

در واقع، هرگونه ضعف در بخش غیرنظامی می‌تواند به نقطه ضعف در قدرت بازدارندگی تبدیل شود و برعکس. بنابراین، توجه ویژه به رشد دانش سریع و هدفمند بخش غیر نظامی، یک ضرورت راهبردی برای اهداف کلان ملی است.



نسخه «V» از کادیلاک اپتیک

کادیلاک اپتیک V برقی با ۵۱۹ اسب بخار قدرت نه تنها عملکردی خیره کننده دارد، بلکه اولین خودرو جنرال موتورز با پورت شارژ استاندارد NACS است که مستقیماً به سوپرشارژهای تسلا متصل می‌شود. لیریک نخستین خودرو الکتریکی کادیلاک بود که نشان V-Series را دریافت کرد و حالا این نشان به اپتیک کوچک‌تر رسیده است. کادیلاک اپتیک V با ۵۱۹ اسب بخار قدرت و ۸۸۰ نیوتون متر گشتاور، بسیار قوی‌تر از نسخه استاندارد با ۳۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون متر گشتاور است. این قدرت اضافی از پکیج باتری ارتقاء یافته ۸۵ کیلووات-ساعتی با دو موتور الکتریکی تأمین می‌شود.

توئیتر!

درخواست بخش خصوصی برای تعویق ۶ ماهه گواهی مفاصاحساب مالیاتی



در پی بروز مشکلات ناشی از دور کاری در سازمان‌های دولتی و شرایط خاص کشور پس از حملات تروریستی اخیر، محمود نجفی‌عرب (رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران) در نامه‌ای به محمدهادی سبحانیان (رئیس سازمان امور مالیاتی)، خواستار تعویق ۶ ماهه صدور گواهی مفاصاحساب مالیاتی شد. نجفی‌عرب در این نامه هشدار داده است که استمرار این روند، منجر به کاهش تولید یا حتی تعطیلی برخی کسب و کارها شود.

دیگه چه خبر؟

بسته حمایتی دولت برای صنایع تصویب شد



وزیر صنعت، معدن و تجارت از تصویب بسته جامع حمایت از صنایع در هیات دولت خبر داد و اعلام کرد این بسته شامل تسهیلات بانکی، تخفیفات مالیاتی و حمایت‌های بیمه‌ای است که به‌زودی برای پشتیبانی از واحدهای تولیدی کشور ابلاغ خواهد شد. سید محمد اتابک گفت: «این بسته با هدف تقویت واحدهای تولیدی و جبران بخشی از فشارهای اقتصادی بر آنان، در هیات دولت به تصویب رسیده و به‌زودی اجرایی خواهد شد.»

ویژه‌ها

تمدید ۳ ماهه پروانه‌های ورود موقت خودرو



گمرک ایران در بخشنامه‌ای با توجه به شرایط حساس کنونی کشور و به‌منظور تکریم هموطنان مقیم خارج، حمایت از صنعت گردشگری، نمرکز دایمی، تسریع در تشریفات گمرکی، صرفه‌جویی در وقت و کاهش مراجعات به ستاد مرکزی گمرک، اختیارات ویژه‌ای به گمرکات اجرایی تفویض کرد. بر این اساس پروانه‌های ورود موقت خودروهای سواری با رعایت قوانین، تا پایان شهریور ۱۴۰۴ قابل تمدید است.

در اردیبهشت ماه و بارشد ۲۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته؛

فروش گروه خودرویی و ساخت قطعات از مرز ۶۵۷ همت عبور کرد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بر اساس گزارش اداره میزهای صنعت و رتبه‌بندی ناشران سازمان بورس، مبلغ فروش در صنعت خودرو و ساخت قطعات در اردیبهشت ۱۴۰۴ نسبت به فروردین ماه با افزایش ۱۱۷ درصدی روبه‌رو بوده که این موضوع عمدتاً به دلیل افزایش فروش در نماد ایران خودرو، شامل افزایش رشد مبلغ فروش قطعات و لوازم به میزان ۱۰۷ درصد، افزایش تعداد فروش گروه سورن به میزان ۱۲۰ درصد و افزایش تعداد فروش گروه پژو به میزان ۹۲ درصد و در نماد سایپا، شامل، افزایش مبلغ فروش محصولات خانواده چانگان و وانت ۱۵۱ و... بوده است. عمده‌دلیل افزایش مبلغ فروش این صنعت افزایش تولید و تأثیر آن بر عملکرد فروش بوده است. این در حالی است که مبلغ فروش صنعت «خودرو و ساخت قطعات» هم در بازه زمانی یک‌ساله ۲۶ درصد رشد داشته؛ به‌طوری که از ۵۲۳ همت در اردیبهشت پارسال به ۶۵۷ همت در اردیبهشت امسال رسید. میزان فروش این صنعت در اردیبهشت ماه نیز نسبت به فروردین ماه رشد ۶ درصدی را به ثبت رساند. همچنین خودروسازان بعد از گذشت تعطیلات سال نو و افزایش میزان ساعات کاری، تیراژ تولید را به شکل چشم‌گیری افزایش داده‌اند؛ به‌نحوی که میزان تولید در صنعت خودرو در اردیبهشت ۱۴۰۴ نسبت به ماه گذشته ۹۴ درصد افزایش داشته است. این جهش ناشی از افزایش تولید ۸۶ درصدی در «ایران خودرو» (به‌طور نمونه افزایش تولید محصولات گروه پژو، سورن، تارا و دنا به ترتیب به میزان ۸۶، ۹۴،



تولید صنعت خودرو در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۴۰۱ به میزان ۸ درصد کاهش داشته است و نسبت به سال ۱۴۰۲ یک درصد افزایش را نشان می‌دهد. ذکر این نکته ضروری است که یکی از موضوعات کلیدی قابل توجه، برنامه‌ریزی خودروسازان برای مدیریت نوسانات فصلی در تولید است. با توجه به روند کاهشی تولید در فصل تابستان به دلیل محدودیت‌های برقی و تعطیلات فصلی، شرکت‌های بزرگ خودروساز نیازمند اتخاذ راهکارهایی برای جلوگیری از افت شدید عرضه و درآمد در این بازه زمانی هستند.

۸۲ و ۴۸ درصد) و رشد ۱۱۵ درصدی تولید در «سایپا» (به‌طور نمونه افزایش تولید خانواده X۲۰۰، وانت ۱۵۱ و شاهین به ترتیب به میزان ۸۷، ۱۰۰ و ۱۲۰ درصد) بوده است. از سویی، در فصل تابستان به سبب تعطیلات تابستانی خودروسازان و اعمال محدودیت در مصرف برقی، میزان تولیدات از روندی نزولی برخوردار می‌شوند که این امر موجب عدم نفع برای سهامداران می‌شود. روند ۷ ساله عملکرد گروه خودرو بیانگر این امر است که بیش‌ترین میزان تولید صنعت خودرو در سال ۱۴۰۱ در فصل‌های پاییز و زمستان بوده است. در این مقایسه میزان

اینفوگرافشی

Infography

کاهش درآمد عملیاتی شرکت «قطعات اتومبیل ایران» در سال گذشته

میزان سود خالص ۱۲ ماهه

131

میلیارد تومان



میزان کاهش درآمد

72%

میزان درآمد ۱۲ ماهه

172

میلیارد تومان

شرکت گروه صنعتی «قطعات اتومبیل ایران» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه سال گذشته موفق به شناسایی ۱۷۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

عدم نفع مصرف کننده از قیمت گذاری دستوری

واقعیت این است که سیاست‌گزاران نیز به‌خوبی می‌دانند که چنین رویه‌ای در قیمت گذاری در یکی دو دهه گذشته جز ایجاد شکاف عمیق بین قیمت کارخانه و نرخ محصول در بازار و تحمیل زیان به تولیدکننده و محروم کردن مصرف کننده از دسترسی به خودرو با قیمت منصفانه، عایدی دیگری برای بازار و اقتصاد کشور نداشته است.

چرا؟

قیمت گذاری دستوری دست و پای تولید کننده را بسته است

صنعت خودرو در کشورمان سال‌هاست با معضل بزرگی به نام قیمت گذاری دستوری دست و پنجه نرم می‌کند؛ معضلی که علاوه بر بستن دست و پای تولیدکنندگان، منجر به برهم خوردن تعادل بازار و انگیزه‌ای برای واسطه‌گری و سودجویی عده‌ای خاص شده است. این سیاستی که ابتدا با هدف حمایت از مصرف کننده شکل گرفت، امروز به تضعیف بنیان تولید منجر شده است.

چند تلنگر؟

معضلات قیمت گذاری خودرو

قیمت گذاری خودرو سال‌هاست به دلیل ناکارآمدی به مناظره‌ای طولانی بین سیاست‌گزاران و صنعتگران تبدیل شده است؛ در حالی که راهبرد اصلاح تدریجی و هدفمند قیمت خودرو می‌تواند با هدف واقعی‌سازی هزینه‌ها موجب بهبود عملکرد صنعت خودرو، تقویت تولید داخل، ایجاد تعادل در بازار و اقتصاد کشور و نهایتاً افزایش رفاه مصرف کنندگان شود

دیده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

کوئیک 5 با قیمتی در حدود ۵۱۷ میلیون تومان در حال حاضر ارزان ترین سواری در بازار خودرو است. **حاضر جواب:** که البته با حرکتی خیلی زیر پویتی که تا حالا حدود ۱۷-۱۸ میلیونش هم طی شده، در حال صعود به رده ۶۰۰ میلیون تومان است!

مدیرعامل شرکت تسلا به دلیل کاهش فروش خودرو در بازارهای کلیدی در سال جاری میلادی امیدافشار، معاون ایرانی بخش تولید و عملیات این شرکت خودروسازی آمریکایی را اخراج کرد.

حاضر جواب: ایلان ماسک با وجود این که مدت زیادی با همکاران ایرانی اش گشته، هنوز مختصری از مرام و معرفت ایرانی‌ها درس نیاموخته است؛ آخه آدم همکار و رفیق قدیمی‌اش را به خاطر مختصری کاهش آمار فروش خودرو اخراج می‌کند؟

وقتی آبر خودرو چینی به لطف سیستم تعلیق خود، شروع به رقصیدن می‌کند.

حاضر جواب: برخی خودروهای تولید داخل هم به قول شاعر: «قصی چنین میانه میدان‌شان آرزو است» ولی حیف که سیستم تعلیق‌شان جواب نمی‌دهد!

مدیرعامل شیائومی حالا تروتمندترین فرد چین است. **حاضر جواب:** آن وقت برخی جاهای دنیا هنوز وقتی خودرو می‌سازند، باید برای ساختش یک پولی هم از جیب بگذارند.

کارشناسی خودرو سسنگین برای فرار از ترندهای کلاهبرداران.

حاضر جواب: خلاصه که عدم کارشناسی خودروهای سسنگین قبل از خرید می‌تواند ضررهای بسیار سنگینی به همراه داشته باشد.

نقش موثر کاهش تعرفه واردات بر تنظیم بازار خودرو به شرط تعیین شرایط تأمین ارز... **حاضر جواب:** آسمان از این «به شرط‌ها» که خیلی از رشته‌ها را دقیقه‌نود، پنبه کرده و می‌کنند!

عضو هیات‌مدیره انجمن صنفی صنعت تاپر گفت: «فرآیند طولانی ترخیص کالا از گمرکات، تولیدکنندگان تاپر را با مشکلات جدی مواجه کرده است.»

حاضر جواب: احتمالاً اینشتین هم بعد از ترخیص یک محموله از گمرک بوده که متوجه شده زمان تاچه اندازه در خارج و داخل گمرک، امری نسبی است.

اصلاح قیمت خودرو کلید خورد؛ موافقت وزارت صمت با رشد قیمت محصولات سایپا و پارس خودرو.

حاضر جواب: کلیدش که خیلی وقت پیش خورده بود، الان دیگر چراغش روشن شده است!

سوءاستفاده برخی دلالان خودرو از شرایط جنگی. **حاضر جواب:** که البته این‌طور سوءاستفاده‌های جنگی، بر خوردهای جنگی هم می‌طلبد.

جلوگیری از جوش آوردن خودرو در گرما... **حاضر جواب:** ای کاش روشی هم برای جوش نیاوردن قیمت خودرو در شرایط کنونی و با وجود رشد نرخ ارز و کمبود واردات و تولید و... وجود داشت.

سقوط آزاد تسلا، هم‌زمان با پیشتازی خودروساز چینی در اروپا.

حاضر جواب: به قول شاعر: «تسلا که بازار می‌گرفتی همه عمر / دیدی که چگونه خودروساز چینی بازار تسلا گرفت؟!»

نمونه‌های قابل فروش از آستون مارتین «والکری لمانز»



«آستون مارتین والکری LM اساساً همان خودرو مسابقه‌ای لمان است که تنها در ۱۰ دستگاه تولید می‌شود و مخصوص پیست خواهد بود. یک هفته پیش از آغاز مسابقه لمان، آستون مارتین نسخه جدیدی از هایپر کار والکری را معرفی کرد. این نسخه که والکری LM نام دارد، در اصل همان خودرو مسابقه‌ای لمان است که با محدودیت‌های کمتری نسبت به نسخه مسابقه‌ای برای فروش به خریداران تدارک دیده شده است. والکری LM که تنها در ۱۰ دستگاه تولید می‌شود، از همان شاسی و بدنه خودرو مسابقه‌ای لمان بهره می‌برد که در تاریخ ۲۴ خرداد ۱۴۰۴ در پیست سارت رقابت خواهد کرد. قلب تپنده والکری LM همان موتور ۵.۶ لیتری V12 تنفس طبیعی ساخت کاسورت است که با گیربکس ۷ سرعته

تیپ جی آر برای تویوتا «آیگو ایکس»



«آیگو X به‌عنوان کوچک‌ترین محصول تویوتا، پس از قطع تولید فولکس‌واگن آپ، اشکودا سیتیگو و سئات، حالا رقیب چندانی در کلاس A بازار اروپا ندارد. تویوتا آیگو که در سال ۲۰۲۲ از هاچ‌بک به مینی کراس‌اور تغییر ماهیت داد، حالا دست‌خوش یک به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای شده است. از مدتی پیش و با حذف گیربکس ۵ سرعته دستی، تویوتا آیگو X حالا فقط با گیربکس اتوماتیک عرضه می‌شود. پیش‌ران یک لیتری تنفس طبیعی هم جای خود را به نمونه ۱.۵ لیتر مشترک با پاریس داده، که با ۱۱۴ اسب‌بخار قدرت، ۴۳ واحد از پیش‌ران قبلی نیرومندتر است. دستیابی به سرعت صد توسط تویوتا آیگو X هم به جای ۱۴.۹ ثانیه قبلی در کمتر از ۱۰ ثانیه اتفاق می‌افتد. این کراس‌اور کوچک به‌عنوان تنها گزینه هیبرید در این کلاس، آلاندگی کربنی ۸۶ گرم در کیلومتر و مصرف سوخت متوسط ۳.۸ لیتر در صد کیلومتر را ارائه می‌کند که قابل توجه است. فروش تویوتا آیگو X در اروپا از اواخر امسال آغاز خواهد شد. در طول سه سال گذشته، بیش از ۲۸۷ هزار دستگاه از این کراس‌اور کوچک در اروپا به فروش رسیده است. مهندسان تویوتا دو مجموعه سلول باتری را در کنار یکدیگر نصب کرده‌اند. به‌لطف این طراحی، ظرفیت محفظه بار همچون قبل ۲۳۱ لیتر است.

«موستانگ» برقی آماده پایکز پیک می‌شود



«پس از حضور ون و پیکاب برقی فورد در دور قبلی پایکز پیک، حالا خودروساز آمریکایی قصد دارد ماستنگ مک-ای را به این رقابت اعزام کند. فورد در حال حاضر از اعلام مشخصات فنی ماستنگ مک-ای خودداری می‌کند. البته واضح است که با وجود شباهت ظاهری به مدل اصلی، با نمونه‌ای متفاوت از ماستنگ مک-ای مواجه هستیم که ارتفاع بسیار کم بدنه، باله و دیفیوزر بزرگ عقب، قطعه سوراخ‌دار و چراغ‌های سه‌تایی عقب را به همراه دارد. هواکش بزرگ جلو با سطح صاف و عرض زیاد از نظر ابعادی با باله و دیفیوزر عقب هماهنگی دارد. در نهایت می‌توان این خودرو را نمونه‌ای حاصل از ترکیب بدنه ماستنگ مک-ای با شاسی

خودروی مسابقه‌ای به‌شمار آورد. بنابر اعلام فورد، بدنه این ماستنگ مک-ای می‌تواند نیروی رو به پایین معادل ۲.۷۸۰ کیلوگرم ایجاد کند، که نسبت به رقم ۲ تن در فورد سوپر ون و ۲.۷ تن در فورد سوپر تراک، بیشتر است. از قدرت پیش‌ران فورد ماستنگ مک-ای اطلاعی در دسترس نیست، اما اگر با دو مدل مسابقه‌ای قبلی یکسان باشد، می‌توان گفت که این خودرو هم به سه موتور برقی و ۱۴۰۰ اسب‌بخار قدرت مجهز است. این دوره از مسابقه بین‌المللی تپه‌نوردی پایکز پیک از ۲۲ ژوئن شروع به کار می‌کند.

وقتی «تویوتا» همچنان پیشگام است!

ربع قرن با سیستم هیبریدی ژاپنی



خودرو، ۱۵۹۹ و ۱۷۳۵ کیلوگرم وزن دارد. از دیگر موارد موجود در تیپ‌های مختلف جیلی گلکسی A7 می‌توان به تریم شیشه‌ها، باله عقب، رادار جلو و عقب، دوربین شیشه جلو، ابعاد مختلف ساتروف و رینگ‌های ۱۷ تا ۱۹ اینچ، اشاره کرد. در کابین جیلی گلکسی A7 می‌توان فرمان دوشاخه، دو نمایشگر دیجیتال، شارژر بی‌سیم، تعدادی دکمه و اهرم گردان تعویض دنده را مشاهده کرد. مدتی پیش، جیلی گلکسی A7 با بدنه پوشیده از روکش‌های استتاری مشاهده شد، در حالی که عبارت‌های تبلیغاتی روی بدنه آن، از مصرف سوخت کم و برد حرکتی بیش از ۲۱۰۰ کیلومتر خبر می‌داد. بنابر اطلاعات اولیه، قوای حرکتی جیلی گلکسی A7 از سامانه پلاگین-هیبرید NordThor EM-i جیلی تأمین می‌شود. این سامانه از پیش‌ران ۱.۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۱۲ اسب‌بخار قدرت و مجموعه باتری لیتیوم آهن فسفات ساخت CATL تشکیل شده است. فعلاً از سایر مشخصات این سامانه اطلاعی نداریم. بنابر اعلام جیلی، این خودرو می‌تواند به مصرف سوخت متوسط ۲ لیتر در صد کیلومتر و برد حرکتی هیبرید بیش از ۲۱۰۰ کیلومتر دست یابد. البته این عدد مطمئناً براساس استاندارد چینی CLTC اعلام شده است.

میلادی نسبت داده؛ البته که نخستین نمونه‌ها از این خودرو سال ۲۰۰۰ میلادی در بازار بین‌الملل عرضه شده است. با این حال در سال ۲۰۲۶، تویوتا پریوس ربع قرن حضورش در بازار را جشن می‌گیرد، به این مناسبت، تویوتا پریوس ۲۰۲۶ با نسخه نایت‌شید به‌دست مشتریان می‌رسد. نسخه استاندارد این خودرو تغییری نکرده اما نسخه پلاگین هیبریدی آن با تریم نایت‌شید (Nightshade Edition) قابل سفارش گذاری است. قیمت تویوتا پریوس نایت‌شید از ۳۷ هزار و ۷۹۵ دلار آغاز می‌شود. سال ۲۰۲۶، فقط قیمت این خودرو تغییر می‌کند و البته شاهد عرضه تویوتا پریوس نایت‌شید خواهیم بود. قیمت تویوتا پریوس سال آینده میلادی از ۲۸ هزار و ۵۵۰ دلار آغاز می‌شود که نسبت به سال گذشته ۲۰۰ دلار افزایش یافته است. تویوتا پریوس استاندارد در تیپ‌های XLE و لیمیتد (Limited) عرضه می‌شود. با بازگشت تویوتا پریوس نایت‌شید نیز شاهد افزایش ۲۴۰ دلاری قیمت نسبت به سال‌های گذشته هستیم. تویوتا پریوس پرایم نسخه پلاگین هیبریدی این سدان محبوب است. این نسخه به موتور چهار سیلندر دولیتری تنفس طبیعی مجهز شده که نقش ژنراتور را ایفا می‌کند. وظیفه این موتور بر کردن باتری ۱۳.۶ کیلووات‌ساعتی است تا به موتور الکتریکی برق برساند. حداکثر قدرت این تیپ ۲۲۳ اسب‌بخار است. این تیپ می‌تواند در حالت تمام‌الکتریکی تا ۷۱ کیلومتر را طی کند. در مدل نایت‌شید، تزئینات مشکی و وجود دارد که این تزئینات شامل لوگوهای مشکی، سپر مشکی و رینگ‌های آلایژی ۱۹ اینچی مشکی هستند. دستگیره‌های در مشکی و آنتن مشکی باله‌کوسه‌ای نیز به این مجموعه اضافه شده‌اند. نسخه نایت‌شید در ۳ رنگ شامل مشکی متالیک نیمه‌شب، مرواریدی Wind Chill و رنگ روشن و تند موسوم به Karashi در دسترس است.

آینده فروش مدل‌های پلاگین هیبریدی در این منطقه را به میزان قابل توجهی افزایش دهد. تا پایان سال ۲۰۲۴، محصولات پلاگین هیبریدی این برند تنها ۲.۴ درصد از کل فروش تویوتا در ایالات متحده را به‌خود اختصاص می‌رساند. داده‌اند. این خودروساز قصد دارد این رقم را تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۲۰ درصد افزایش دهد. اگرچه این یک طرح بسیار بلندپروازانه است، اما مدل‌های موجود در کنار گسترش خط تولید مدل‌های پلاگین هیبریدی به این خودروساز کمک می‌کنند تا به این نقطه عطف دست پیدا کند. یکی از کاندیدهای واضح برای دریافت پیش‌ران پلاگین هیبریدی کراس‌اور بزرگ تویوتا گردن هایلندر است، که در فوریه ۲۰۲۳ در ایالات متحده عرضه شد. نسخه پایین‌رده این مدل دارای موتور ۲.۴ لیتری توربو بنزینی با قدرت ۲۶۹ اسب‌بخار و گیربکس هشت سرعته اتوماتیک است. نسخه میان‌رده به یک سیستم هیبریدی شامل موتور ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی، یک موتور الکتریکی و یک واریاتور الکتریک با قدرت کلی ۲۴۶ اسب‌بخار مجهز است. نسخه بالا‌رده هایپرید مکس از یک موتور ۲.۴ لیتری توربو، یک موتور الکتریکی و یک جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک با خروجی کلی ۳۶۷ اسب‌بخار بهره می‌برد. لکسوس TX دولیتری تویوتا گردن هایلندر که در ژوئن ۲۰۲۳ عرضه شد، با سیستم پلاگین هیبریدی در دسترس است. در بازار آمریکا، همچنین پیش‌ران پلاگین هیبریدی در لکسوس RX و NX دارد. تویوتا را در آمریکا شمالی، این خودروساز ژاپنی قصد دارد در آینده نزدیک تمرکز خود را روی افزایش برد برقی مدل‌های پلاگین هیبریدی قرار دهد.

نسخه‌ای به مناسبت ۳۰ سالگی می‌توان سابقه پریوس را با کد XW10 به اواسط دهه ۹۰

می‌توان نام مدل‌هایی مثل تویوتا راو۴ر، بی‌ام و X5، هوندا CR-V و پورشه کاین توربو SE-Hybrid را مشاهده کرد. اما هرگز فراموش نمی‌کنیم که یک ربع قرن پیش این ژاپنی‌ها بودند که با معرفی محصولی با عرضه جدی و تیراژ بالا، تحول را به صنعت خودرو تقدیم کردند. تویوتا پریوس اولین خودروی هیبریدی تولید انبوه جهان محسوب می‌شود. نسخه پرایم از جدیدترین نسل این خودرو، به پیش‌ران‌های با قدرت ۱۲۲۰ اسب‌بخار مجهز است. میزان مصرف سوخت رسمی این خودرو هنوز منتشر نشده، اما انتظار می‌رود طبق معمول جزو بهینه‌ترین‌ها باشد. پریوس پرایم برخلاف نسل‌های پیشین خودرویی پرشتاب است و صفر تا صدی ۶.۶ ثانیه‌ای دارد.

تلاش برای هیبریدهای بیشتر حال که به این نقطه از تاریخ رسیدیم، تویوتا هنوز روی کاربردی بودن هیبریدها تأکید ویژه دارد و به‌نظر می‌رسد که در ادامه هم روی افزایش برد برقی مدل‌های پلاگین هیبرید تمرکز ویژه داشته باشد. از چند سال پیش، بسیاری از خودروسازان تمام تمرکز خود را روی توسعه خودروهای الکتریکی گذاشتند. در همان زمان، شرکت ژاپنی تویوتا در زمینه تولید خودروهای پلاگین هیبریدی فعال بود و فقط چند مدل تمام‌برقی عرضه کرد. پیش از این، شرکت ژاپنی مورد انتقاد قرار می‌گرفت، اما حالا به‌نظر می‌رسد که استراتژی آن‌ها منطقی تر بوده است، چون تقاضای خودروهای برقی به اندازه‌ای که سایر شرکت‌های خودروسازی انتظار داشتند بالا نیست. اکنون بسیاری از خودروسازان باید استراتژی خود را تغییر دهند و دوباره روی موتورهای درون‌سوز سرمایه‌گذاری کنند. تویوتا نیز باید برنامه‌های خود را در مقیاسی کوچک‌تر تغییر دهد. دیوید کرایست رئیس شعبه آمریکای شمالی تویوتا گفته است که شرکت ژاپنی قصد دارد طی چند سال

تویوتا همواره پریوس را پیشگام واقعی یاد می‌کند که انقلابی در صنعت خودرو به‌راه انداخت. به گفته تویوتا، عرضه پریوس باعث شد زمینه جنبش الکتریکی‌سازی فراهم شود. خودروهای هیبرید نیروی لازم برای حرکت را از دو منبع مختلف دریافت می‌کنند. در این نوع خودروها، نیروی اصلی درون سیلندر خودرو تولید می‌شود، اما یک موتور برقی نیز به کمک موتور درون‌سوز می‌آید. بنابراین، پیش‌ران خودروهای هیبریدی شامل یک موتور درون‌سوز و یک موتور برقی می‌شود. در سال‌های اخیر، این نوع خودروها به‌عنوان راه‌حلی برای کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت مورد توجه قرار گرفته‌اند. به‌همین خاطر روز به روز تعداد آن‌ها در خیابان‌های جهان رو به افزایش است. در حال حاضر کشور ما نیز میزان چند مدل هیبریدی است و علاقه‌مندان به این نوع خودروها چند گزینه را پیش‌روی خود دارند و در سال‌های اخیر مورد توجه بسیاری از مشتریان بازار خودرو قرار گرفته‌اند. این مدل‌ها با کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی محیط‌زیست، مزایایی برای سلامتی شهرها و ساکنان آن‌ها دارند. علاوه بر این، محصولات هیبرید نسبت به خودروهای برقی محدودیت کمتری در مسافت قابل پیمایش دارند و در عین حال قیمت آن‌ها نیز مناسب‌تر است. در حال حاضر اکثر خودروسازان بزرگ دنیا به تولید مدل‌های هیبریدی مشغول هستند. به‌طور کلی نمی‌توان تکنولوژی هیبریدی شرکت خاصی را برتر از بقیه دانست، اما خودروسازانی مثل تویوتا، هوندا و فورد سابقه بیشتری در این حوزه دارند. در لیست برترین خودروهای هیبرید سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir



رنو «کپچر» و «سیمبیوز» هیبرید ۲۰۲۶



رنو برای مدل‌های ۲۰۲۶ کپچر و سیمبیوز به‌روزرسانی‌هایی اعمال و اعلام کرده که این دو مدل اکنون با پیش‌رانه هیبریدی E-Tech 160 عرضه می‌شوند. این یعنی پیش‌رانه قدیمی ۱۴۵ اسب‌بخار دیگر ارائه نمی‌شود و به‌جای آن، رنو موتور بنزینی بزرگ‌تر ۱۸۰ لیتری با قدرت و گشتاور بیشتر و باتری ۱۰۴ کیلووات-ساعت (بزرگ‌تر از ۱۲۶ کیلووات-ساعت قبلی) را معرفی کرده است. این پیش‌رانه جدید در مجموع ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را بیش از یک ثانیه بهبود بخشیده است، علاوه بر قدرت بیشتر و شتاب بهتر برای کپچر و سیمبیوز

۲۰۲۶، پیش‌رانه E-Tech 160 رنو تنها ۹۷ گرم بر کیلومتر دی‌اکسید کربن منتشر می‌کند. این موتور با استاندارد یورو ۷ سازگار است و حدود ۵ در صد مصرف سوخت کمتری دارد. تعویض دنده نرم‌تر، حالت جدید برای رانندگی در بزرگراه که سطح صدای کاهش و پاسخگویی، افزایش می‌دهد و شیفتر تعویض دنده الکترونیکی که به‌صورت استاندارد در تمام مدل‌ها ارائه می‌شود، از دیگر به‌روزرسانی‌ها هستند. در نهایت، ظرفیت بدک کشی از ۷۵۰ کیلوگرم به ۱۰۰۰ کیلوگرم افزایش یافته است. رنو اعلام کرده که سیمبیوز ۲۰۲۶ اکنون با پیش‌رانه پلاگین-هیبریدی جدید نیز عرضه می‌شود.

تیونینگ

بامو M5 «منصوری»



ایس بار، منصوری با مجموعه‌ای از ارتقای ظاهری، بامو M5 را برای جلب توجه آماده کرده است. بدین منظور، قطعات فیبر کربنی متعددی برای این خودرو تدارک دیده شده که شامل ر کاب‌های جانبی، اسپویلر، لوگوهای روی گلگیر، قاب آینه‌ها و کاناردها می‌شود. تزئینات بزرگ کربنی کاپوت، اسپلیتر جلو و دیفیوزر عقب با سه سراگروز که از مرکز آن بیرون زده، تکمیل‌کننده ویژگی‌های ظاهری این خودرو هستند. حتی برای زیر کاپوت هم امکان سفارش کاور موتور فیبر کربنی وجود دارد تا همه متوجه شوند این M5 یک مدل استاندارد نیست. همچنین سیستم اگزوز اسپرت و رینگ‌های فورج‌کاری شده مشکی نیز در دسترس هستند. در داخل کابین، منصوری پدال‌های فیبر کربنی، روکش‌های فیبر کربنی در ر کاب درها، کفیپوش‌ها و کمربنده‌های ایمنی با طرح‌های متنوع را ارائه می‌دهد. این تیونر همچنین امکان ارتقای سایر بخش‌های کابین را برای شخصی‌سازی بیشتر فراهم کرده است. ارتقای منصوری طراحی M5 را جسورانه‌تر و چشمگیرتر کرده‌اند.

محصول

قیمت رسمی موستانگ GTD



سرانجام نخستین نمونه‌های موستانگ GTD به‌خرداران تحویل داده شد و به‌این ترتیب قیمت رسمی آن مشخص شده است. فورد قبلاً اعلام کرده بود قیمت این خودرو حدود ۳۲۵ هزار دلار خواهد بود و اسناد جدید این ادعا را تایید می‌کند. به‌تازگی تصویر برچسب روی شیشه یک نمونه GTD منتشر شده که اطلاعات جالبی مثل مصرف سوخت ۲۳ لیتر در هر صد کیلومتر در شهر و ۱۹۶ لیتر در جاده را نشان می‌دهد. دلیل چنین اعداد بالایی نیروگاه ۵۰۲ لیتری V8 سوپرشاژ پر دتور است که ۸۱۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. به‌لطف این موتور، GTD در کمتر از ۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. در این برچسب قیمت پایه GTD هم ۳۱۸ هزار و ۷۶۰ دلار ذکر شده است که با ۱۵ هزار و ۲۰۰ دلار آپشن و هزینه‌های دیگر همراه است. این آپشن‌ها شامل سقف فیبر کربنی به‌قیمت ۱۰ هزار دلار، کالیپرهای ترمز قرمز به‌قیمت یک‌هزار و ۵۰۰ دلار و مالیات ۳ هزار و ۷۰۰ دلاری مصرف سوخت بالاست. هزینه حمل و تحویل نیز ۵ هزار و ۵۰۰ دلار است.

شرایط صنعت و بازار خودرو پس از آتش‌بس

قیمت خودرو هنوز در بازار آزاد مشخص نیست



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

بافروکش کردن تنش‌های نظامی و توقف درگیری‌ها میان ایران و رژیم اشغالگر قدس، حالا پرسش اصلی این است که آیا وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند به‌سرعت شرایط صنعت خودرو را به پیش از آغاز این اتفاق بازگرداند یا بالاتکلیفی‌ها در بازار و بخش تولیدکننده و مصرف‌کننده همچنان ادامه خواهد داشت؟ در حالی که در چند روز گذشته وزارت صمت اصلاح قیمت را با صدور مجوز افزایش قیمت محصولات سایپا و پارس خودرو آغاز کرده، اما موضوعات کلیدی‌تری چون واگذاری سهام سایپا، تعیین تکلیف آزادسازی قیمت خودرو و همچنین واردات خودرو همچنان در حالت تعلیق قرار دارد. پیش از شروع رویدادهای اخیر، بازار خودرو و عملاً در وضعیت ایست کامل قرار داشت. تنش‌های ایران خودرو با شورای رقابت و وزارت صمت از یک سو و توقف واردات به‌دلیل نبود آیین‌نامه اجرایی و تخصیص ارز از سوی دیگر، موجب شد تا بازار واردات خودرو را از کودمطلق شود. آن‌چه مشخص است در چند روز اخیر، وزارت صمت با صدور مجوز افزایش قیمت برای دوشرکت خودرو سازی سایپا و پارس خودرو و عملاً سیگنال بازگشت به ریل تصمیم‌گیری را صادر کرده است. اما آیا این اصلاح قیمت، آغاز اصلاحات عمیق‌تر نیز خواهد بود؟ یکی از مسائلی که در ماه‌های اخیر در مرکز توجه کارشناسان قرار گرفته بود، موضوع واگذاری سهام مدیریتی گروه خودرو سازی سایپا است. اگرچه این واگذاری قرار است نقطه عطفی در تحقق خصوصی‌سازی واقعی باشد، اما تا زمانی که قیمت‌گذاری دستوری همچنان پابرجاست و دولت از نفوذ خود در سیاست‌گذاری‌ها دست نکشیده، نمی‌توان انتظار تحولی بنیادی در این صنعت داشت. ورود سرمایه‌گذاران واقعی، چه از جنس بخش خصوصی داخلی و چه سرمایه‌گذاران خارجی، مستلزم آن است که دولت شفاف‌سازی در سیاست‌های حمایتی، ارزی، تعرفه‌ای و حتی قیمت‌گذاری را در دستور کار فوری قرار دهد.

همچنین موضوع واردات خودرو، از جمله مسائلی است که هم پیش از تنش‌ها و هم پس از آن در بالاتکلیفی به‌سر می‌برد. وزارت صمت وعده واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۴ را داده و بعد از گذشت بیش از سه ماه، آیین‌نامه اجرایی آن تازه نهایی شده است. از سوی دیگر تخصیص ارز با توجه به جنگ ۱۲ روزه با اما و اگرهای زیادی همراه است. در شرایطی که بازار خودروهای خارجی با کاهش عرضه مواجه شده و نیاز به رقابت در آن به‌شدت احساس می‌شود، تعلل بیش از حد در اجرای سیاست واردات، نفع‌ها باعث تضعیف رقابت می‌شود،



بلکه دست‌دلان و واسطه‌ها را نیز باز می‌گذارند. همچنین از دیگر موضوعات کلیدی، وضعیت مبهم قیمت‌گذاری خودرو و بازتعریف نقش شورای رقابت در تعیین قیمت است. وزارت صمت اگر قصد دارد واگذاری واقعی به بخش خصوصی را پیش ببرد، باید تکلیف نقش دولت و نهادهای مداخله‌گر در حوزه قیمت را نیز روشن کند. آزادسازی مشروط قیمت‌ها، با نظارت غیرمستقیم و پسینی، می‌تواند راحل میانه‌ای باشد تا هم سرمایه‌گذار احساس امنیت کند و هم مصرف‌کننده از بازار انحصاری ضربه بخورد. هر چند وزارت صمت با قیمت‌های جدید محصولات سایپا و پارس خودرو موافقت کرد، اما آن‌چه مشخص است ادامه قیمت‌گذاری یعنی تداوم اعمال سیاست‌های دولتی در شرکتهای خودرو ساز است که همین مساله منجر به ایجاد اختلال در فعالیتهای دوشرکت خودرو ساز خواهد شد. در هر صورت سوال مهمی که اکنون پیش‌روی فعالان بازار خودرو، خودروسازان و مصرف‌کنندگان قرار دارد، این است که آیا وزارت صمت برای حل مسائل انباشته‌تعلل خواهد کرد یا با یک برنامه ضربتی، تلاش می‌کند تا پیش از نیمه دوم سال ۱۴۰۴، وضعیت را به‌حالت عادی بازگرداند؟ به‌طور کلی هر گونه تعویق در تصمیم‌گیری، ممکن است فرصت بهبود را از دولت بگیرد. به‌ویژه در حوزه خودرو که از طرفی پیوند نزدیکی با سفره مردم دارد و از طرف دیگر، یکی از نمادهای کارآمدی یا ناکارآمدی سیاست‌گذاری اقتصادی طی دو دهه گذشته بوده است. در نهایت این که با توجه به فروکش کردن بحران سیاسی و نظامی اخیر، لازم است وزارت صمت در کوتاه‌ترین زمان ممکن، سه محور اصلی یعنی «آزادسازی تدریجی قیمت‌ها»، «واگذاری واقعی سهام سایپا» و «حیای برنامه واردات خودرو»، را اجرایی کند.

تعلل بیشتر در این سه محور، می‌تواند صنعت خودرو را برای نیمه دوم سال با بحران‌هایی جدی‌تر روبرو کند؛ بحرانی که تنها با «صلاح قیمت» قابل مهار نیست، بلکه می‌تواند اعتماد عمومی و جذب سرمایه‌گذاری را به‌شدت دچار آسیب کند. در بازار خودرو هنوز تا لحظه تنظیم این گزارش به‌دلیل شرایط خاصی که آن را پشت سر گذاشتیم، قیمت دقیقی برای خودروها اعلام نشده است؛ اما ممکن است در نخستین روز هفته یعنی ۷ تیر ماه، قیمت‌ها از طرف اتحادیه نمایندگان اعلام شود. البته لازم به‌ذکر است که در هفته گذشته و قبل از پایان درگیری‌ها، به‌دلیل افزایش قیمت ارز، قیمت خودروها نیز در آگهی‌های خرید و فروش به‌شدت افزایشی بود. با این حال باید منتظر بود و دید که قیمت‌های جدید چه زمانی اعلام خواهند شد. لازم به‌ذکر است نرخ‌هایی که در ادامه به‌آن‌ها اشاره می‌شود، آخرین قیمت‌های اعلامی در بازار خودرو پیش از آغاز درگیری‌های اخیر بوده است.

آخرین قیمت‌های بازار خودرو و پیش از آغاز تهاجم به کشور

تسلا اتومات V4 (۱۴۰۴) حدود یک‌میلیارد و ۲۲۲

میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاترما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)

حدود یک‌میلیارد و ۱۸۱ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) حدود یک‌میلیارد و ۲۶۳ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) حدود یک‌میلیارد و ۳۵۰

میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) حدود یک‌میلیارد و ۶۹ میلیون تومان و ری‌را (۱۴۰۴) حدود یک‌میلیارد و ۷۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده بود.

فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) حدود ۴۵۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)

حدود ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیتز ۷ نفره (۱۴۰۴) حدود ۳ میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان و هایما S8 (۱۴۰۴) حدود ۲ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شده بود.

همچنین اتودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) حدود ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)

حدود ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴) حدود ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴) حدود ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده بود.

برقی

به‌روزرسانی مدل‌های اس و ایکس «تسلا»

تسلا مدل‌های S و X را به‌روزرسانی کرده؛ اما تغییرات این خودروها جزئی است. بسیاری از ارتقایها بر ظاهر آشنا پنهان شده‌اند و تسلا تغییرات جزئی را اعمال کرده که نتوانسته جذابیت این خودروها را در بخش رقابتی خودروهای الکتریکی لوکس افزایش دهد. تسلا ادعا می‌کند که مدل‌های جدید S و X با کاهش سروصدای باد و جاده، در داخل ساکت‌تر شده‌اند. این خودروهای الکتریکی همچنین به‌لطف بوشینگ‌های جدید و بازطراحی تعلیق، سواری نرم‌تری خواهند داشت. همچنین برای هر دو مدل رنگ آبی جدیدی معرفی شده و یک دوربین نمای جلو برای بهبود دید



اضافه شده است. در داخل، تسلا نورپردازی پویا را اضافه کرده و فضای سرشتیان ریدیف سوم و بار در مدل X را افزایش داده است. همچنین غریبک فرمان بیوغ همچنان به‌عنوان آپشن هزار دلاری برای نسخه‌های پلدر دسترس است. مدل S پلید همچنین تغییراتی را در طراحی بدنه تجربه کرده که به گفته تسلا برای پایداری در سرعت‌های بالا به‌پینه شده؛ اما این به‌روزرسانی حداکثر سرعت را از ۳۳۲ کیلومتر به ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت کاهش داده که افت قابل توجهی است. این به‌روزرسانی‌ها طولانی‌ترین برد در تاریخ خودروهای تسلا را به‌ارمعان آورده است و حالا مدل S دو برابر می‌تواند با هر بار شارژ تا ۶۶۰ کیلومتر را طی کند؛ در حالی که برد مدل S پلید هم به ۵۹۰ کیلومتر افزایش یافته است. برد مدل X نیز با افزایش ۶۰ کیلومتری به ۵۶۷ کیلومتر رسیده؛ در حالی که برد ۵۴۰ کیلومتری مدل X پلدا افزایش ۳۵ کیلومتری را نسبت به‌قبل نشان می‌دهد. با وجود ارتقایها نه‌چندان چشمگیر در مدل‌های به‌روز شده S و X، تسلا اکنون قیمت هر دو مدل ۵۱ هزار دلار افزایش داده است. مدل S اکنون ۸۶ هزار و ۶۳۰ دلار قیمت دارد.

ژاپنی

سوبارو «رکس» با پیش‌رانه هیبرید

سوبارو برای نخستین بار خودرویی با قوای محرکه هیبریدی بردافزا معرفی کرده است. این خودرو بی‌سروصدای معرفی شده اما پیش از آن که بیش از حد هیجان زده شوید، باید بدانید که این مدل کاملاً جدیدی نیست و صرفاً یک پیش‌رانه جدید برای خودرویی است که شاید بتوان آن را کم‌فروغ‌ترین محصول سوبارو نامید. این سیستم بردافزا برای مدل رکس (Rex) عرضه شده که تنها در بازار ژاپن به‌فروش می‌رسد. رکس در اصل نسخه‌ای ریج‌شد از تویوتا رایز و دایهاتسو راکی است که پیش از این با یک موتور بنزینی ۱۰۲ لیتری تنفس طبیعی عرضه می‌شد. نسخه به‌روز شده رکس حالا



به پیش‌رانهای مجهز شده که سوبارو آن را e-Smart Hybrid می‌نامد. این سیستم همچنان از یک موتور ۱۰۲ لیتری استفاده می‌کند، اما این موتور اکنون برای تأمین انرژی سیستم هیبریدی به‌کار می‌رود. موتور بنزینی به‌تنهایی ۸۰ اسب‌بخار و ۱۰۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در حالی که یک موتور الکتریکی که نیروی چرخ‌ها را تأمین می‌کند، ۱۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۷۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه می‌دهد. سوبارو هنوز جزئیاتی درباره ظرفیت یا مشخصات یکپج باتری این مدل منتشر نکرده است. بر اساس اعلام سوبارو، این نسخه جدید از رکس مصرف سوختی برابر با ۲۸۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر دارد. یکی از عوامل کلیدی در دستیابی به این مصرف چشمگیر، وزن سبک خودرو است که تنها ۱۰۶۰ کیلوگرم است. سوبارو رکس بردافزا را در دو نسخه G-Hybrid و Z-Hybrid عرضه خواهد کرد. قیمت این مدل از ۲ میلیون و ۱۵۰ هزار یزن (حدود ۱۴ هزار و ۱۰۰ دلار) آغاز شده و در بالاترین مدل به ۱۰ میلیون و ۶۰۰ هزار و ۱۰۰ یزن (حدود ۱۸ هزار و ۲۰۰ دلار) می‌رسد. سوبارو هدف فروش ۲۲۰ دستگاه در ماه را در سراسر ژاپن برای این مدل تعیین کرده است.



صندلی‌های اسپرت، هیجان را به اوج خود می‌رساند. گلف جی تی‌آی ادیشن ۵۰ زیر چهره فوق‌نهایمی خود، یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم فولکس‌واگن (موسوم به TSI) دارد. این پیش‌ران‌ه می‌تواند حداکثر ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. نیروی تولیدشده به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. همچنین سیستم ترمز این هاچ‌بک تمام اسپرت مبتنی بر لنت‌های سرامیکی بوده تا عملکرد دین خودرو را بهبود بخشد.

فولکس‌واگن گلف وارد پنجاهمین سال تولید خود شده است. خودروساز مطرح و بزرگ آلمانی اخیراً نسخه جی تی‌آی ادیشن ۵۰ را به تولید رسانده است. از نظر ظاهری همچنان شاهد استایل اسپرت و هیجان‌انگیزی از گلف هستیم که با نصب قطعات فیبر کربنی دوچندان شده است. بر این اساس لیپ سپر جلو، اسپلیترهای درون سپر، قاب آینه‌های مشکی پیاثونی، دیفیوزر، اسپویلر فیبر کربنی T شکل، آگزوهای دوپل تیتانیومی اکراپوویچ و رینگ‌های فورج‌شده، گلف جی تی‌آی ادیشن ۵۰ را به یک گزینه فوق‌اسپرت تبدیل کرده‌اند. کابین این هاچ‌بک پر‌فورمنسی نیز دارای قطعات فیبر کربنی است که با ترمز قرمز رنگ و



نسخه هیجان‌انگیز از فولکس‌واگن «گلف»

عرضه سه مدل محبوب تویوتا توسط «نگین تندیس الماس»

سامورایی‌های جذاب چگونه بازار ایران را متحول می‌کنند؟

زیبا و چشم‌نواز به کمری داده تا این خودرو یکی از زیباترین سدان‌های جدید بازار باشد. باقر گبری در پشت فرمان کمری وارد شده توسط نگین تندیس الماس، شاهد سبک طراحی بسیار مدرن و باکیفیتی هستیم. به لطف طراحی نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر)، یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای سیستم مولتی‌مدیا، طراحی درجه‌های باریک‌افقی برای سیستم تهویه مطبوع و حجم‌پردازی داشبورد، فضای داخلی این خودرو را بسیار پیشرفته و مدرن جلوه می‌دهد. کمری‌های وارد شده توسط نگین تندیس الماس به‌فهرستی طولانی از امکانات رفاهی و ایمنی از جمله ۷ ایربگ، سیستم‌دستیار حرکت در سربالایی، سیستم کنترل پایداری بدنه، دستیار تابلوخوان، دستیار رانندگی فعال، سیستم تهویه مطبوع دو منطقه‌ای مجزا و دارای درجه‌های مجزا برای سر نشینان عقب، سیستم جلوگیری از هرزگردی، ۳ حالت رانندگی (استاندارد، اقتصادی و اسپرت)، سیستم اضطراری متوقف کردن خودرو، فیلتر کابین CN95 با قابلیت جذب ذرات تا ۲٫۵ میکرون، سیستم نگهداری خودرو بین خطوط و اعلام خروج از خط، نورپردازی داخلی، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمه‌ای مجهز است. از نظر مشخصات فنی، کمری ۲ لیتری نگین تندیس الماس از یک موتور ۴ سیلندر ۲۰۰۰ سی‌سی (دارای ۱۶ سوپاپ) پر خوردار است. این موتور که با کد M20C-FKS شناخته می‌شود، می‌تواند حداکثر ۱۷۳ اسب‌بخار قدرت رادر ۱۶۶۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۶ نیوتون‌متر گشتاور رادر ۴۵۰۰ هزار رپ‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. تویوتا کمری ۲ لیتری تا شهر یورماه سال جاری از طریق سامانه عرضه خودروهای وارداتی عادی به‌دست مشتریان خواهد رسید.

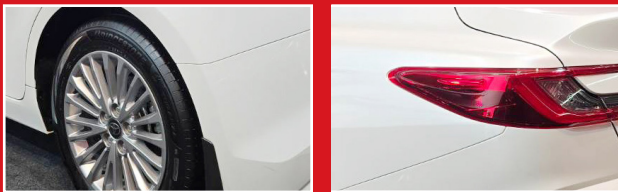
ملاقات نزدیک بار اوپور «نگین تندیس الماس»



راو فور یکی از موفق‌ترین کراس‌اوور اس‌یووی‌های کامپکت بازار جهانی به‌حساب می‌آید. نسل پنجم این خودرو، نوامبر سال ۲۰۱۸ میلادی روی خط تولید تویوتا قرار گرفت. این خودرو از نظر طراحی به‌لطف خطوط تیز روی بدنه و مجموعه‌ای از سطوح تخت، استایل عضلانی و تنومندی دارد. راو فور نسل پنجم توسط نگین تندیس الماس در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز به‌نمایش در آمد. نکته بسیار مهم این‌که این شرکت معتبر واردکننده، راو فور تک‌دیفرانسیل رادر سامانه‌عادی واردات خودرو به‌دست مشتریان خواهد رساند. از نظر طراحی به‌لطف استفاده از خطوط تیز، این خودرو استایل بسیار جذاب و عضلانی دارد. همچنین رینگ‌های ۱۸ اینچی کاراکترنازدی به‌راو فور می‌دهد. در نمای جلو چراغ‌های باریک با گرافیک LED، جلوپنجره ۶ ضلعی و خطوط تیز روی کاپوت، چهره تهاجمی و اسپرتی به این بلندقامت‌زایی داده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده مزین به گرافیک LED با یک حجم‌پردازی صریح، نمای زیبایی به این خودرو بخشیده است. باورود به کابین راو فور نسل پنجم عرضه شده توسط نگین تندیس الماس، شاهد نوعی سبک طراحی هستیم که بر اساس زبان جدید طراحی تویوتا شکل گرفته است. داشبورد حجیم و طراحی درجه‌های افقی به‌همراه کلاستری که مزین به یک نمایشگر ۱۴٫۲ اینچی است و نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی مولتی‌مدیا دارد که روتاری برای سیستم تهویه مطبوع، فضای مدرن و جذابی را به سر نشینان هدیه می‌دهد. طراحی غریب‌گمان‌ه‌مان سه‌شاخه خوش‌دست به‌سبک تویوتا و دسته‌دنده کوچک اسپرت، رانندگی با راو فور را بسیار جذاب جلوه می‌دهد. این بلندقامت‌جسور سامورایی کوه‌هایی مانند ۷ ایربگ، صندلی مخصوص کودک ISOFIX، دوربین ۳۶۰ درجه، خروجی برق ۱۲ ولت و جلو و عقب کابین، درگاه شارژ USB، سیستم دستیار حرکت بین خطوط، استارت دکمه‌ای، سیستم ورود بدون کلید، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، تشخیص تابلوهای راهنمایی و رانندگی، نمایشگر مولتی‌مدیا ۱۰٫۲۵ اینچی لمسی، فیلتر هوای کابین با قابلیت جذب ذرات تا ۲٫۵ PM۲، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب، کروز کنترل تطبیقی به‌همراه سیستم تشخیص پیچ‌جاده و کاهش سرعت قبل از ورود به پیچ، ترمز پارک برقی، ترمز اضطراری اتوماتیک، سانروف برقی، اتولایت چراغ‌های جلو، سیستم کنترل پایداری بدنه و کنترل حرکت خودرو در سربالایی مجهز شده است. تویوتا راو فور تک‌دیفرانسیل نگین تندیس الماس نیز برای عموم عرضه شده و به‌زودی روی سامانه واردات عادی قرار خواهد گرفت.

نگاهی به تویوتا کرولا کراس «نگین تندیس الماس»

کرولا کراس یکی از کراس‌اوورهای جدید کمپانی تویوتا است که اوایل سال ۲۰۲۰ میلادی به‌بازار جهانی معرفی شد. این خودرو از نظر استایل، سبک جدید طراحی تویوتا را به‌نمایش می‌گذارد که البته استایل اسپرت و جسورانه‌ای دارد. مدل وارد شده به کشورمان توسط نگین تندیس الماس از نظر طراحی بسیار جسورانه و جوان‌پسند است. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای یک پیش‌ران ۴ سیلندر ۱۹۸۷ سی‌سی تنفس طبیعی هیبریدی است. به‌لطف پیش‌ران بنزینی و الکتریکی حداکثر ۱۹۲ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۶ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌شود. این قدرت و گشتاور به‌وسیله گیربکس E-CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. همچنین فهرستی طولانی از آپشن‌های روز برای این خودرو تدارک دیده شده است. مشتریانی که دیه ماه سال گذشته ثبت‌نام کرده بودند، این خودرو را با قیمت ۲ میلیارد و ۱۱۶ میلیون تومان دریافت می‌کنند؛ این در حالی است که رقبای نگین تندیس الماس، این خودرو را با اختلاف قیمت بیش‌تری به‌دست مشتریان می‌رسانند.



تویوتا کمری جدید برای تمام مشتریان

نگین تندیس الماس علاوه بر راو فور تک‌دیفرانسیل، کمری جدید را نیز برای مشتریان عادی در نظر گرفته است. نکته بسیار مهم این‌که کمری جدید ۲ لیتری نسل پنجم XV80 واسط سال ۱۴۰۳ توسط نگین تندیس الماس معرفی شد؛ اما این بار نسخه ۲ لیتری این سدان محبوب باکیفیت‌زایی برای عرضه عموم در نظر گرفته شده است. بی‌شک حضور نسل جدید کمری و عرضه آن در سامانه‌عادی عرضه خودروهای وارداتی می‌تواند در کاهش قیمت نسخه‌های کارکرده این خودرو محبوب‌زایی در بازار موثر باشد. همچنین عرضه کمری ۲ لیتری نگین تندیس الماس برای عموم مصرف‌کنندگان، می‌تواند منجر به قیمت‌گذاری مناسب‌تر برای کمری‌های جدید در بازار شود.

بررسی کمری «نگین تندیس الماس»

۱۴ نوامبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی تویوتا به‌صورت رسمی از نسل نهم محبوب‌ترین و موفق‌ترین سدان خود یعنی کمری رونمایی کرد. نسل نهم کمری موسوم به XV80 مبتنی بر زبان جدید طراحی تویوتا بوده که استایل بسیار خوش‌فرم‌تری به‌خود گرفته است. بر این اساس ۱۷ مهرماه سال ۱۴۰۳ بود که نگین تندیس الماس، کمری نسل نهم ۲ لیتری را به‌صورت رسمی معرفی کرد که این نسخه تنها مختص سامانه وارداتی جانبازی بود. این شرکت واردکننده معتبر خودرو و اخیراً تصمیم گرفت تا نسخه ۲ لیتری این خودرو را در نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز به‌نمایش در آورد و آن رادر سامانه عرضه عادی خودروهای وارداتی نیز قرار دهد. کمری ۲ لیتری از نظر استایل تفاوت چندانی با نسخه ۵ لیتری ندارد؛ با نگاهی به پروفیل این خودرو شاهد طراحی خط تیز شانه هستیم که با مجموعه‌ای از سطوح تخت، فرمت فست‌بک بدنه، ستون C کشیده و استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی، کاراکتر بسیار جذاب و اسپرتی دارد. در نمای جلو این خودرو شاهد زبان جدید طراحی تویوتا هستیم؛ چراغ باریک C شکل، پوزه موتور، ورودی هوای باریک و خطوط تیز روی کاپوت، چهره بسیار جوان‌پسند و جسورانه‌ای به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب نیز شاهد همان فرم C شکل چراغ‌ها هستیم که با حجم‌پردازی صندوق عقب و نوار میانی چراغ‌ها، نمای

شرکت «نگین تندیس

الماس» به‌عنوان یکی از واردکنندگان معتبر و دارای سابقه درخشان، از اواسط سال ۱۴۰۳ با معرفی تویوتا کمری

نشان داد که قصد دارد محصولات جدید این کمپانی‌زایی مطرح رادر بازار کشورمان عرضه کند. بر این اساس شرکت نگین تندیس الماس در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز، از سه محصول جدید تویوتا رونمایی کرد. ناگفته نماند که یکی از این محصولات تویوتا کمری است که قرار در فهرست عرضه عادی خودروهای وارداتی برای عموم قرار گیرد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

تویوتا‌های وارداتی «نگین تندیس الماس»



نگین تندیس الماس سه مدل از محصولات تویوتا را در کلاس اس‌یووی کراس‌اوور و سدان در نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز معرفی کرد. این سه مدل تویوتا راو فور نسل پنجم، کرولا کراس و کمری نسل نهم (موسوم به XV80) هستند. هر سه سامورایی تازه‌نفس، باکیفیت و بادوام به‌حساب می‌آیند که به‌لطف طراحی خارجی زیبا و اسپرت و همچنین مجهز بودن به فهرستی طولانی از امکانات رفاهی و ایمنی، می‌توانند به‌عنوان خودروهای خانوادگی به‌روز، بازار وارداتی‌ها را متحول کنند. نگین تندیس الماس قصد دارد تا با عرضه (فروش عادی) محصولات باکیفیت تویوتا در سامانه خودروهای وارداتی، این دسته از خودروها را به مشتریانی که علاقه‌مند به داشتن یک تویوتا جدید و به‌روز هستند، ارائه دهد. در حقیقت نگین تندیس الماس قصد عرضه نسخه‌های ارزان‌قیمت از راو فور، کمری و کرولا کراس رادر سامانه عادی خودروهای وارداتی دارد.

تویوتا راو فور «نگین تندیس الماس»



غافلگیری جدید نگین تندیس الماس برای مشتریان این بود که راو فور تک‌دیفرانسیل را به‌نمایش گذاشت. این کراس‌اوور اس‌یووی جذاب در حال حاضر توسط شرکت‌های دیگر واردکننده تنها در سامانه جانبازی قرار دارد. نگین تندیس الماس نسخه تک‌دیفرانسیل این خودرو را در سامانه عادی عرضه خودروهای وارداتی برای عموم مصرف‌کنندگان در نظر گرفته است. باورود راو فور تک‌دیفرانسیل جدید این شرکت به بازار، می‌توان تا حد بسیار زیادی شاهد کاهش ارزش نسخه‌های کارکرده این بلندقامت‌سامورایی در بازار بود.

«GTX شناخته می‌شود که دارای دو موتور الکتریکی بر توان یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب است. هر دو موتور الکتریکی نسل جدید پراش لس سنکرون مغناطیسی بوده که می‌تواند حداکثر به‌صورت ترکیبی ۳۳۵ اسب بخار قدرت و ۶۷۹ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. همچنین ظرفیت باتری ID.Buzz GTX، ۸۰ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی بوده که با یک بار شارژ کامل می‌تواند حداکثر ۴۲۴ کیلومتر را مبتنی بر استاندارد WLTP پیماید.

«کمپانی فولکس‌واگن اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کانسپت جذابش یعنی ID.Buzz را به تولید رساند. این خودرو از نظر طراحی بسیار مینیمال و جذاب بوده که با چراغ‌های کشیده در جلو یا گرافیک LED و ستون A دو تکه جذاب و چراغ‌های پیوسته در عقب، استایل بسیار زیبا و جذاب و البته بسیار مینیمال را برای ID.Buzz به‌ارمغان آورده است. فضای داخلی این ون جذاب تمام‌برقی فولکس‌واگن مدرن و پیشرفته و البته ساده بوده تا اوچ زیبایی را به‌نمایش بگذارد. قوی‌ترین نسخه ID.Buzz با پسون



ون تمام‌برقی کلاسیک مدرن «فولکس‌واگن»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

هدف‌گذاری «بونیز» برای ارتقای حمل و نقل باری کشور

هدف‌گذاری جهت دستیابی به تولید ۵ هزار دستگاه کامیونت در دو کلاس وزنی ۶ تن و ۸.۵ تن در سال جاری



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«در حاشیه بیست و دومین نمایشگاه خودرو شیراز، گروه خودروسازان «بونیز» فرصتی را برای بازدید از برنامه تولید محصولات خود فراهم کرد. محل فعالیت این خودروساز که زیرمجموعه گروه «پرشیا موبیلیتی» است، در منطقه‌ای خوش آب‌وهوا در غرب شیراز و در مسیر رو به سپیدان است. این شرکت با هدف‌گذاری در زمینه تولید خودروهای تجاری سبک و نیمه‌سنگین، وارد فاز اجرایی تولید صنعتی شده است. در بازدید اختصاصی خبرنگار «دنیای خودرو» از این مجموعه، روند طراحی خط تولید، فرآیندهای کنترل کیفی، ظرفیت‌های فنی و برنامه‌های توسعه‌ای شرکت مورد بررسی قرار گرفت.



پشتیبانی و کیفیت، فعلاً تیراژی معادل ۸ تا ۹ دستگاه در روز را اجرایی کرده است. هدف‌گذاری رسمی برای سال جاری، دستیابی به تولید ۵ هزار دستگاه کامیونت در دو کلاس وزنی ۶ تن و ۸.۵ تن است. در صورت تحقق این عدد، شرکت آماده است تقاضای افزایش ظرفیت را تا سقف مجوز ۱۳ هزار دستگاه به‌سازمان‌های ذیربط ارائه دهد.

طراحی منعطف برای توسعه آتی

یکی از نقاط قوت خط تولید بونیز خودرو، طراحی مهندسی آن برای تولید انواع خودروهای تجاری در رده‌های وزنی متفاوت است. طبق اعلام مسئولان فنی شرکت، زیرساخت فعلی قابلیت تولید خودروهایی از کلاس وانت سبک (۲ تا ۳.۵ تن) گرفته تا کشنده‌های ۴۴ تن را دارد. تجهیزات به‌کاررفته در خطوط تست، سیستم‌های تعلیق و جرثقیل‌های سقفی، همگی با در نظر گرفتن توسعه آینده انتخاب شده‌اند. همچنین مذاکرات برای ورود به بازار



وانت‌های سبک و کامیون‌های نیمه‌سنگین در حال انجام است و اخبار تکمیلی آن در آینده منتشر خواهد شد.

خدمات پس از فروش، حلقه تکمیل‌کننده زنجیره ارزش

بر خلاف بسیاری از شرکت‌های نوپا، بونیز خودرو و به‌طور مشخص به بازار را منوط به تکمیل زیرساخت خدمات پس از فروش کرده است. این تصمیم استراتژیک با هدف جلوگیری از نارضایتی رانندگان اتخاذ شده است. در حال حاضر، نمایندگی فعال این شرکت در ۱۲ استان کشور دایر شده و



تعمیرگاه مرکزی در شهر تهران خریداری و تجهیز شده است. سیاست مجموعه بر این مبناست که تا زمان تکمیل آموزش‌ها، لجستیک قطعات بدکی و راهدانازی سامانه خدماتی، تیراژ فروش با احتیاط مدیریت شود.

قابلیت نصب کاربری‌های متنوع

یکی دیگر از مزیت‌های رقابتی شرکت بونیز خودرو، قابلیت نصب انواع کاربری‌ها بر پلت‌فرم اصلی خودرو است. در نمایشگاه دائمی شرکت، نمونه‌هایی از کاربری‌های بخجالی، چادری، بغل‌بازشو، زباله‌بر و خودروبر به‌نمایش درآمده است. به گفته کارشناسان تولید، این خودروها توانایی پاسخ‌گویی به نیاز طیف وسیعی از اصناف، صنایع غذایی، حمل و نقل شهری و خدمات عمومی را دارند.

صنعتی‌سازی تدریجی با رویکرد پلت‌فرم‌محور



بونیز خودرو با اتخاذ استراتژی‌های دقیق و مناسب، مسیری توسعه‌گرا و مدون را در احداث و بهره‌برداری از یک کارخانه تولید خودرو تجاری در مقیاس صنعتی دنبال می‌کند. تمرکز بر طراحی منعطف، نگاه بلندمدت به بازار، سرمایه‌گذاری در خدمات پس از فروش و انتخاب موقعیت جغرافیایی خاص، این شرکت را به‌لگویی برای توسعه صنعتی در خارج از شهرک‌های صنعتی سنتی تبدیل کرده است. با ادامه این روند، بونیز خودرو می‌تواند به یکی از بازیگران کلیدی بازار خودروهای باری و تجاری کشور تبدیل شود.

موقعیت جغرافیایی متفاوت در مقایسه با شهرک‌های صنعتی

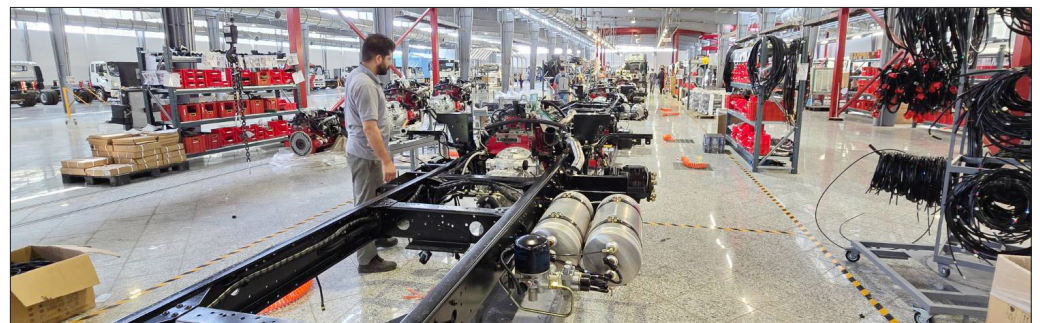
موقعیت مکانی کارخانه بونیز خودرو در منطقه‌ای مسکونی و غیرصنعتی واقع شده که به دلیل آب‌وهوای معتدل و مجاورت با محور سپیدان، از مزیت اقلیمی مطلوبی برخوردار است. با وجود این که ارزش زمین در این منطقه در مقایسه با شهرک‌های صنعتی یا مناطق ویژه اقتصادی متفاوت است، اما



شرکت با انتخاب این موقعیت، توانسته است از فضای باز، آرامش محیطی و پتانسیل توسعه بر خوردار شود. سوله اصلی کارخانه با وسعتی بالغ بر ۸ هزار متر مربع، محل انجام کلیه فرآیندهای تولیدی است؛ از مونتاژ تا تست‌های فنی. انتخاب متمرکزسازی عملیات منجر به مدیریت بهتر جریان تولید و کنترل کیفیت دقیق تر محصولات شده است.

کامیونت‌های بونیز خودرو چگونه تولید می‌شود؟

در حال حاضر گروه خودروسازان بونیز دارای دو خط مونتاژ مستقل موازی است که عبارت از خط مونتاژ شاسی و قطعات مکانیکی، خط مونتاژ تیرم و بخش‌های داخلی و کابین است. در هر ایستگاه، پرسنل مجرب اقدام به اسمبل قطعات مطابق با دستورالعمل‌های مهندسی می‌کنند. پس از اتمام مونتاژ،



خودرو روشن شده و وارد مرحله تست می‌شود. مراحل تست شامل مجموعه‌ای از آزمون‌های دقیق و چندمرحله‌ای است که شامل تست سرعت و تعادل فرمان، آزمون تمرز اضطراری، کنترل آلایندگی، تست نفوذ آب (شاوَر تست)، آزمون جاده و کالیبراسیون سامانه FCWS (هشدار برخورد از جلو) است. طراحی کامل ایستگاه‌های کنترل کیفیت، تضمین می‌کند که خودروها تنها پس از عبور از تمامی این مراحل، از خط تولید خارج شوند. لازم به ذکر است که تمام محصولات تولیدی این شرکت استانداردهای ۸۵ گانه را پاس می‌کند. این مهم بیاگر آن است که بونیز خودرو به ایمنی و ارتقای فنی محصولات خود نگاه ویژه‌ای دارد.

ظرفیت تولید و برنامه‌ریزی سالانه



ظرفیت اسمی نصب‌شده در کارخانه، امکان تولید ۴ دستگاه در ساعت را دارد. با این حال، شرکت بونیز خودرو با توجه به تمرکز بر تثبیت فرآیندهای



اسکوتر با کیفیت «آپرلیا»

«این روزها که بازار اسکوترها بسیار جذاب و پرطرفدار است، محصولات آپرلیا به عنوان یک کمپانی مطرح ایتالیایی از قیمت مناسب و معقولی در بازار کشورمان بهره می‌برند. بر این اساس مدل آپرلیا **SXR160** از کیفیت مونتاژ بالاتری در مقایسه با سایر مدل‌ها برخوردار است. در عین حال اسکوترهای در کلاس ۱۶۰ سی‌سی این روزها در بازه قیمتی یک خودرو اقتصادی قرار دارند. اما آپرلیا با قرار گرفتن در بازه قیمتی ۱۵۰ میلیون تومان نسبت به سایر اسکوترهای نامرغوب چینی که در بازه قیمتی

۲۰۰ میلیون تومان عرضه می‌شوند، گزینه مناسب‌تری به حساب می‌آید. ناگفته نماند که شرایط این روزهای بازار بی‌تأثیر در قیمت‌گذاری مدل‌های مختلف اسکوتر نیست. اما در مجموع آپرلیا **SXR160** به دلیل پروسه طراحی و ساخت آن در کشور هند، نسبت به سایر اسکوترهای ساخت کشور چین یک سر و گردن بالاتر است. همچنین کیفیت ساخت بالاتر قطعات نیز سبب شده است این اسکوتر جایگاه ویژه‌ای در مقایسه با سایر مدل‌های موجود در بازار داشته باشد.

موتور بازار خودرو در تیرماه گرم می‌شود؟

«در حالی که بازار خودرو کشور از ابتدای تیرماه سال جاری وضعیت رکود و انجماد معاملاتی را تجربه می‌کند، بررسی برخی پارامترهای بازار حاکی از آن است که این وضعیت می‌تواند مقدمه‌ای برای آغاز دوره‌ای تازه باشد. شرایط اخیر کشور تأثیر مستقیمی بر تصمیم‌گیری‌های اقتصادی مردم گذاشته که سبب سردی بی‌سابقه‌ای در بازار خودرو شده است. در نگاه نخست، این سکون در معاملات و نبود خریدار از توقف کامل فعالیت

بازار خبر می‌دهد؛ اما تجربه‌های مشابه در سال‌های گذشته نشان می‌دهد که چنین شرایطی لزوماً پایدار نیست؛ بلکه گاه فرصتی برای تنظیم فعالیت بازار و واکنش‌های جدید از سوی مصرف‌کننده است. بر این اساس با وجود کاهش شدید تقاضا، افت قیمت‌ها در بازار خودرو می‌تواند بستری برای دسترسی بخش وسیع‌تری از جامعه به خودرو باشد. در شرایط عادی، چنین اصلاح قیمتی معمولاً با رشد هیجانی تقاضا همراه

است. این وقفه، به نوعی فرصت تجدید ساختار بازار را فراهم می‌آورد؛ جایی که خریداران بالقوه می‌توانند بدون فشار روانی و هیجانی، انتخاب‌های دقیق‌تری داشته باشند. همچنین با کاهش حباب قیمتی ناشی از فعالیت دلالان، می‌توان به شکل‌گیری یک بازار واقعی و شفاف‌تر امیدوار بود. زمانی که قیمت‌ها بر اساس ارزش واقعی خودرو و نه بر مبنای هیجان بازار تنظیم شود، اعتماد مصرف‌کننده به بازار جلب خواهد شد.



کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۵۶۵	یکمیلیارد و ۸۵۰	۰	۰
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۳۸۲	یکمیلیارد و ۹۵۰	۰	۰
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۴۰	یکمیلیارد و ۹۴۰	۰	۰
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۲میلیارد و ۸۸۰	۰	۰
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یکمیلیارد و ۱۰۰	۰	۰
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۸۵	یکمیلیارد و ۳۴۰	۰	۰
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یکمیلیارد و ۷۳۳	۲میلیارد و ۴۵۰	۰	۰
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۸۱۰	۳میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴میلیارد و ۱۷۳	۴میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یکمیلیارد و ۷۵۰	۰	۰
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۳۵	یکمیلیارد و ۵۰۰	۰	۰
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۴۰	۲میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۸۰	۳میلیارد و ۱۸۰	۰	۰
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۷۲۹	۳میلیارد و ۳۹۰	۰	۰
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۳۷۹	یکمیلیارد و ۷۳۰	۰	۰
هایما 7X (۱۴۰۳)	یکمیلیارد و ۵۴۷	۲میلیارد و ۱۴۰	۰	۰
هایما S8 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۳۸۳	۲میلیارد و ۲۲۰	۰	۰
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۴۳۱	۲میلیارد و ۲۷۰	۰	۰
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۴۵۰	یکمیلیارد و ۶۶۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۱	۰	۰
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۰۴	۰	۰
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۷۵	۰	۰
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۸	۰	۰
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۸	۰	۰
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۴	۰	۰
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۹	۰	۰
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۳	۰	۰
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۷	۰	۰
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۰	۰
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۸	۰	۰
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۶	۰	۰
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۷۱	۰	۰
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۶۲	۰	۰
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۸۵	۰	۰
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یکمیلیارد و ۳۲۶	۰	۰
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۹	۰	۰
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۱	۰	۰
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۰	۰
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۰	۰
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۷۰	۰	۰
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۳	۰	۰
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۰	۰
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یکمیلیارد و ۱۳۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۱	۰	۰
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۵۲	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یکمیلیارد و ۴۹	۰	۰
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۳۷	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یکمیلیارد و ۱۴۵	۰	۰
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۳۳	۰	۰
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یکمیلیارد و ۹	۰	۰
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یکمیلیارد و ۱۲۰	۰	۰
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یکمیلیارد و ۲۳۰	۰	۰
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۳۹	۰	۰
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۶۰	۰	۰
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۷۵	۰	۰
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۹۲	۰	۰
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۹۲	۰	۰
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۲	۰	۰
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۴۹	۰	۰
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یکمیلیارد و ۵۵	۰	۰
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یکمیلیارد و ۱۸۶	۰	۰
ری‌را (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۳۰	یکمیلیارد و ۷۱۵	۰	۰
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۶۰۰	۰	۰
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یکمیلیارد	۰	۰
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یکمیلیارد و ۹۵	۰	۰

قیمت‌های جدول آخرین نرخ‌های موجود در بازار خودرو بوده و قیمت جدید هنوز از طرف اتحادیه نمایشگاه‌داران و بازار خودرو اعلام نشده است.

میامی در بررسی‌های تخصصی، یک تن مواد اولیه روغن موتور خارجی کشف کرد که کارشناسان ارزش آن را افزون بر ۲ میلیارد ریال بر آورد کردند. «فرمانده انتظامی شهرستان میامی با بیان این که این محموله در یکی از استان‌های مرزی کشور به مقصد استان خراسان رضوی بارگیری شده بود، گفت: «روغن‌های مکشوفه توقیف و فرد متخلف به همراه پرونده متشکله به مرجع قضایی معرفی شد.» وی تصریح کرد: «پلیس در سراسر استان با هر گونه تخلف از جمله تخلفات اقتصادی به شدت برخورد می‌کند.»

«فرمانده انتظامی میامی از توقیف یک دستگاه خودرو نیسان حامل یک تن مواد اولیه روغن موتور خارجی قاچاق در این شهرستان خبر داد. به گزارش «خبر آنلاین» سرهنگ سیدمهدی موسوی با اعلام این خبر اظهار داشت: «ماموران کلانتری ۱۱ شهرستان میامی در راستای اجرای طرح برخورد با قاچاق کالا و هر گونه اقدام خارج از شبکه قانون، یک دستگاه خودرو نیسان را در یکی از محورهای مواصلاتی متوقف کردند.» به گزارش «پسنا» به نقل از معاونت اجتماعی نیروی انتظامی استان سمنان وی افزود: «پلیس



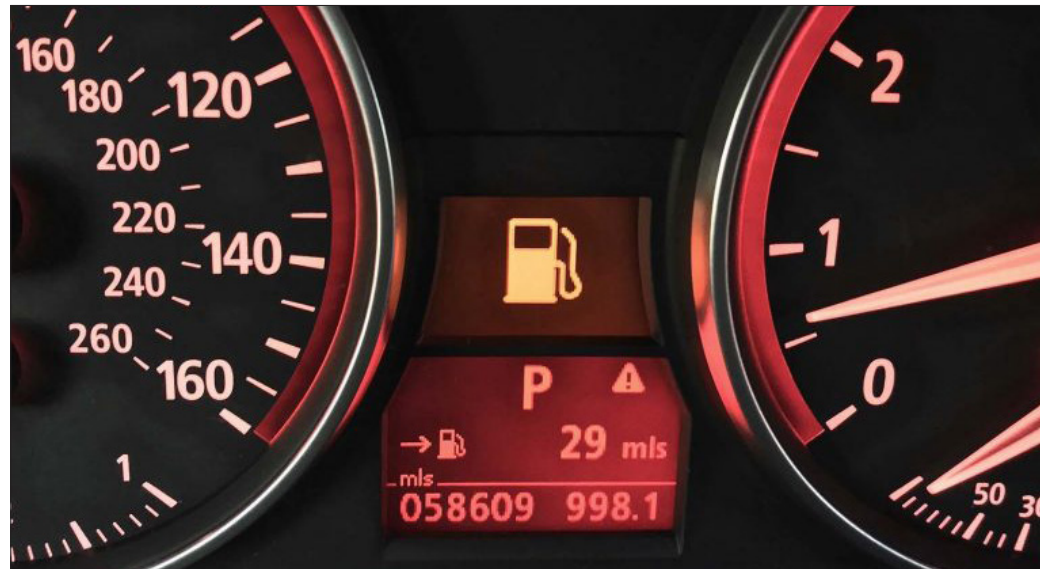
کشف بیش از یک تن روغن موتور غیر مجاز



وقتی هر قطره از بنزین ارزشمند است

ترفندهای کاهش مصرف سوخت در شرایط بحرانی

در سرعت‌های پایین توصیه می‌شود به جای کولر پنجره‌ها را باز کنید؛ اما در سرعت‌های بالای ۷۰ کیلومتر بر ساعت باز نگه داشتن پنجره‌ها مقاومت هوا را افزایش می‌دهد؛ بنابراین استفاده از تهویه در حالت گردش هوای داخلی کابین در چنین سرعت‌هایی توصیه می‌شود؛ زیرا از ورود هوای گرم خارج به داخل کابین جلوگیری شده و مصرف سوخت کمتر می‌شود. رانندگی در ترافیک یا توقف پشت چراغ قرمز با موتور روشن باعث اتلاف سوخت می‌شود. کارشناسان پیشنهاد می‌کنند در توقف‌های بیش از ۳۰ ثانیه موتور را خاموش کنید. این ترفند که در خودروهای مدرن با سیستم استارت استاپ انجام می‌شود تاثیر قابل توجهی روی بهبود کارایی خودرو دارد. نکته دیگر این که باید از گرم کردن بیش از حد موتور در هوای سرد اجتناب کنید؛ زیرا این کار نیز سوخت را به هدر می‌دهد. انتخاب مسیرهایی با ترافیک کمتر و جاده‌های هموار می‌تواند مصرف سوخت ماشین را کاهش دهد. رانندگان باید از مسیرهای پر از دست‌انداز و ناهموار که نیاز به شتاب‌گیری و ترمزهای مکرر دارند، اجتناب کنند. استفاده از برنامه‌هایی همچون «بلد» و «نشان» می‌تواند به شناسایی مسیرهای خوب کمک کند. بر اساس گزارش‌ها، رانندگی در جاده‌های هموار می‌تواند تا ۴.۵ درصد مصرف سوخت را کمتر کند. سبک رانندگی تاثیر مستقیمی روی مصرف سوخت دارد. شتاب‌گیری‌های سنگین و ترمزهای ناگهانی فشار زیادی به موتور خودرو وارد کرده و مصرف سوخت را بیشتر می‌کنند. رانندگی آرام و پیش‌بینی‌پذیر به‌ویژه با حفظ فاصله مناسب از خودروهای دیگر می‌تواند تا ۱۵ درصد مصرف سوخت را کاهش داده و ایمنی جاده‌ها را نیز بیشتر کند. مشکلات فنی همچون نقص در سنسور اکسیژن، کوئل یا انژکتورهای می‌تواند مصرف سوخت را بسیار بیشتر کند. در عین حال استفاده از دستگاه دیاگ برای شناسایی خطاها و رفع به‌موقع آن‌ها ضروری است. رانندگان باید به علائمی همانند روشن شدن چراغ چک سریعاً توجه کرده و به تعمیرگاه مراجعه کنند.



وارد می‌کند. هر ۴۵ کیلوگرم اضافه‌وزن خودرو می‌تواند مصرف سوخت را ۱ تا ۲ درصد بیشتر کند. رانندگان باید از حمل وسایل اضافی خودداری کرده و در صورت عدم استفاده از باربند آن را جدا کنند. این اقدام ساده نه تنها مصرف سوخت ماشین را کاهش می‌دهد بلکه ایرودینامیک آن را نیز بهبود بخشیده و از مقاومت در برابر باد می‌کاهد. استفاده از سیستم تهویه مطبوع یا کولر می‌تواند مصرف سوخت را تا ۲۰ درصد افزایش دهد.

لاستیک‌هایی که باد کافی ندارد مقاومت غلتشی را افزایش داده و موتور را مجبور به کار کرد بیشتر می‌کنند. داده‌های انجمن ملی آسفالت‌سازی آمریکا نشان می‌دهد اندکی کاهش فشار باد لاستیک‌ها حدود ۳ درصد افزایش مصرف سوخت را در پی دارد. توصیه شده رانندگان حداقل هر دو هفته یک‌بار فشار باد لاستیک‌ها را تنظیم کنند. وزن اضافی چه به‌صورت بار داخل صندوق عقب یا تجهیزات روی سقف فشار بیشتری به موتور

مصرف سوخت وسایل نقلیه یکی از دغدغه‌های اصلی رانندگان در سراسر جهان است. افزایش قیمت حامل‌های انرژی و نگرانی‌های زیست‌محیطی ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای ضرورت بهینه‌سازی مصرف سوخت را بیش از پیش برجسته می‌سازد. بر اساس گزارش‌های موجود، کاهش مصرف سوخت ماشین نه تنها موجب کاهش هزینه‌های مالکان می‌شود بلکه به حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی هوا کمک شایانی کرده و گامی موثر در جهت توسعه پایدار کشورها به‌شمار می‌رود. مطالعات نشان داده که ۱۰ درصد کاهش مصرف سوخت می‌تواند تاثیر زیادی روی کاهش انتشار دی‌اکسید کربن داشته باشد. در کشور ما که شرایط جغرافیایی و اقتصادی ویژه‌ای دارد، توجه به رانندمان و مصرف سوخت وسایل نقلیه از اهمیت بالایی برخوردار است. خودروهایی مانند پژو و پراید که به دلیل تکنولوژی قدیمی و نگهداری نامناسب مالکان مصرف سوخت بالایی دارند با برخی ترفندهای ساده و کاربردی می‌توانند مصرف سوخت خود را کاهش دهند. در این مقاله به بررسی روش‌های علمی و تایید شده برای کاهش مصرف سوخت ماشین می‌پردازیم. این روش‌ها هم بر اساس تجربه رانندگان و با استفاده از داده‌های علمی ذکر شده‌اند. یکی از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار بر مصرف سوخت، سرعت خودرو است. کارشناسان توصیه می‌کنند رانندگی با سرعت بین ۷۰ تا ۹۰ کیلومتر بر ساعت بهینه‌ترین حالت برای اکثر خودروها محسوب می‌شود. بر اساس تحقیقات صورت گرفته، افزایش سرعت به بیش از ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت مقاومت هوا را به‌طور قابل توجهی افزایش داده و مصرف سوخت را تا ۲۰ درصد بالا می‌برد. استفاده از کروز کنترل می‌تواند به حفظ سرعت ثابت و کاهش مصرف سوخت ماشین کمک کند. رانندگان باید از شتاب‌گیری و ترمزهای شدید اجتناب کنند؛ زیرا باعث فشار اضافی به موتور شده و مصرف سوخت را بیشتر می‌کند. فشار نامناسب باد لاستیک‌ها جزو عوامل پنهان افزایش مصرف سوخت است.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



کشیده آرمادا شاهد نصب یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳٫۵ لیتری مزین به تکنولوژی توپین-توربوشاژ هستند. این قوای محرکه به لطف سیستم پر خوران توپین-توربو می تواند حداکثر ۴۲۵ اسببخار قدرت و حداکثر ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۹ سرعته تیپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل کند. همچنین جالب است بدانید که نصب رینگ های ۲۲ اینچی نیز وفار این بلندقامت سامورایی را دوچندان می کند.

نیسان آرمادا یا همان پاترول یکی از موفق ترین اس بیوی های فول ساینز بازار جهانی است. چندی پیش بود که نسل جدید آرمادا مبتنی بر زبان جدید طراحی نیسان معرفی شد. استایل این خودرو نسبت به نسل قبلی کمی عضلانی تر و جذاب تر شده تا یکی از بهترین های این کلاس به شمار آید. در چند روز گذشته، کمپانی نیسان از نسخه های-پرفورمنسی آرمادا، یعنی نیسمو رونمایی کرد. در نسخه نیسمو از آرمادا، شاهد نصب قطعات فیبر کربنی هستیم. زیر کاپوت نسبتا

موتور پرتوان نیسان «آرمادانیسمو»

تلگرام Telegram

نگاهی به آینده طراحی خودرو

روز گذشته کمپانی مرسدس بنز به صورت رسمی از کانسپت جدیدش با نام AMG GT XX رونمایی کرد. این کانسپت به منظور به نمایش گذاشتن اوج طراحی و خلاقیت تیم طراحی و مهندسی مرسدس بنز ارائه شده است. حال سوال این است که دلیل اصلی طراحی چنین محصولاتی خارج از اصالت و مسیر طراحی کمپانی سازنده آن ها چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

مرسدس بنز AMG GT XX یک کانسپت کوپه چهار در است. این خودرو بر اساس المان های زبان جدید طراحی مرسدس بنز شکل گرفته است. البته اگر در نمای جلو این خودرو لوگوی مرسدس بنز قرار نگیرد، ممکن است با محصولات جدید مازراتی اشتباه گرفته شود. با وجود این که چنین شباهتهایی در طراحی خودرو ناگزیر بوده، اما مرسدس بنز همواره خط مشی خود را داشته و مسیر طراحی خود را به خوبی حفظ کرده است. در نمای عقب این خودرو نیز شاهد تغییرات گسترده ای هستیم، اما همچنان خبری از طراحی همیشگی مرسدس بنز نیست؛ بلکه این نوع طراحی بیشتر مشابه فورد موستانگ است.

رفیعی

این روزها استفاده از ویژگی هایی مانند طراحی LED های نواری و نمایشگر روی بدنه، طراحی اصیل خودرو سازان بزرگ را هم زیر سوال برده است. مرسدس بنز با AMG GT XX تنها این موضوع را به اثبات رساند که توانایی طراحی خودروهای جدید را با سبک های متفاوت نیز دارد. البته در مقابل نشان داد که در مسیر تغییرات طراحی، ممکن است اصالت خود را از دست بدهد. در عین حال اوج عدم اصالت و تطابق با DNA طراحی را می توان در محصولات هیوندای نیز مشاهده کرد.

غفاری

Message



صدای مشتری

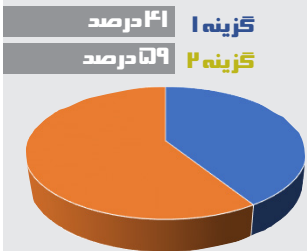
عیب یابی نادرست

خودرو تولید داخل اتوماتیک دارم و بیش از چهار ماه بود که خودرویم بد گاز می خورد و تعویض دنده های آن با تاخیر انجام می شد. برای رفع مشکل، به یک مرکز خودرویی مراجعه کردم که در فضای مجازی تبلیغات وسیع و گسترده ای دارد. تکنسین این مرکز نیز تشخیص داد که با ریمپ کردن خودرویم، مشکل آن برطرف می شود و شتاب خودرو بهبود می یابد. با این حال، باز هم مشکل خودرویم برطرف نشد. بار دیگر با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی تشخیص داد که جعبه ساعت گیربکس خودرویم مشکل دارد و باید تعویض شود و نیازی به ریمپ نبوده است.

۰۹۰۵***۶۴۱۸

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۴۴



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا خودروهای سواری طی سال جاری در بورس کالا عرضه خواهند شد؟ در پاسخ به این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۵۹ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۲۳۴۵

به نظر شما آیا سامانه معاملات بر خط خودرو در سال جاری راه اندازی می شود؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک SMS

مدیریت مصرف سوخت

موتور سیکست کی تی ام ۱۲۵ سی سی دارم که پیشتر آن انژکتوری است. آیا این درست است که مصرف سوخت موتور سیکلتم در فصل گرم سال با مدل های ۱۲۵ سی سی کاربراتوری تفاوتی ندارد؟

بختیاری-کرج

« با توجه به سابقه درخشان و طولانی کمپانی کی تی ام در زمینه تولید موتور سیکلت می توان گفت این شرکت، یکی از برترین سازندگان موتور سیکلت جهان است. محصولات این کمپانی اتریشی به اصطلاح فول انژکتور EFI بوده و دارای سنسورهای دقیق برای کنترل عملکرد موتور هستند. از این رو، هرگز شاهد افزایش مصرف سوخت در پیشترانه های انژکتوری نیستیم. البته این نکته را فراموش نکنید که خرابی در سیستم سوخت رسانی انژکتوری می تواند سبب افزایش مصرف سوخت شود. بد نیست بدانید که موتور سیکلت های دارای پیشترانه کاربراتوری به دلیل عدم وجود سنسورها، عملکردها و واحد پردازشگر مرکزی ECM با تغییر در اختلاف فشارها و دمای هوا، دچار تغییرات سریع در میزان مصرف سوخت می شوند. بنابراین، این ادعا که چون کی تی ام ۱۲۵ سی سی دارای حجم یکسان با موتور سیکلت های ۱۲۵ سی سی متداول بازار است و به همین دلیل هم میزان مصرف سوخت آن نیز مشابه نمونه های کاربراتوری است، صحیح نیست.

پیشنهاد برای روغن موتور مناسب

خودرو پژو پارس تی پو ۵ دارم و حدود یک هفته قبل روغن موتور آن را تعویض کردم. تکنسین مربوطه گفت روغن موتور جدید حداکثر تا ۸ هزار کیلومتر عمر مفید دارد و بهتر است که پس از رسیدن کارکرد خودرو به ۷ هزار کیلومتر، تعویض شود. آیا این ادعا صحیح است؟ روغن موتور مناسب برای خودرویم چیست؟

۰۹۳۶***۸۸۱۷

« ابتدا باید درباره نوع پیشترانه نصب شده روی خودروی تان اطلاعاتی داشته باشید و سپس به استفاده از روغن موتور مناسب پیشنهادی گروه صنعتی ایران خودرو توجه کنید. پژو پارس های تی پو ۵ دارای موتور ۱۵۸۷ سی سی تنفس طبیعی با ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر هستند. این موتور حداکثر ۱۰۵ اسببخار قدرت و ۱۴۲ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. از آن جا که طراحی و ساخت این پیشترانه بنزینی مربوط به اواخر سال ۲۰۰۰ میلادی است، بنابراین باید از روغن موتوری برای آن استفاده شود که مناسب زمان طراحی موتور خودرو باشد. همچنین روغن موتور هادر جعبندی دارند و با توجه به درجه یا گرید خود برای استفاده در خودروهایی که در هر سال تولید شده اند (به سال میلادی است) توصیه می شوند. مناسب ترین نوع روغن موتور برای پیشترانه های تی پو ۵ بر اساس پیشنهاد گروه صنعتی ایران خودرو، روغن موتور 10W40 گرید یادرجه SL است. اما اگر مالک خودرویی از روغن موتور SN یا SM استفاده کند، نه تنها به پیشترانه خودرو آسیب وارد می شود، بلکه ممکن است هزینه های نگهداری آن نیز دوچندان شود. از سوی دیگر باید توجه ویژه ای به کارکرد روغن موتور داشته باشید. به عبارت دیگر اگر کارکرد پیشنهادی تولیدکننده برای یک روغن موتور خاص ۸ هزار کیلومتر است، با توجه به کیفیت سوخت و شرایط جوی موجود در کشور، بهتر است این زوغن موتور با هزار کیلومتر کارکرد کمتر تعویض شود. در این صورت استهلاک موتور خودرو شما کاهش یافته و از سوی دیگر میزان تنش حرارتی موجود بین قطعات نیز کاهش می یابد. این مساله به پایین آمدن هزینه نگهداری خودرو نیز کمک بسزایی می کند. پیشنهاد دیگر ما این است که تمام خودروهای دارای پیشترانه تی پو ۵ از روغن موتور 20W50 بدرجه یا گرید SL در فصل تابستان استفاده کنند. با توجه به گرمای محیط و افزایش بیشتر تنش حرارتی میان قطعات و از طرفی کاهش سطح روغن موتور در پیشترانه تی پو ۵ بهتر است از این نوع روغن موتور استفاده شود.

پیکاپ محبوب ۶ سیلندر چه در چنته دارد؟

دوج «رم» جدید؛ قدرتمندتر و کارآمدتر

برای کلاستر (در نسخه آپشنال ۱۲٫۳ اینچی) و یک نمایشگر ۱۴٫۵ اینچی عمودی برای نمایشگر سیستم اطلاعات-سرگرمی به صورت استاندارد در نظر گرفته اند تقاضای داخلی این خودرو، هوشمند و مدرن جلوه کند. کلیت داشبورد خودرو همچنان مینیمال، ساده و مدرن است. در پیچه های عمودی بزرگ برای سیستم تهویه مطبوع، دسته دنده و تاروی (که در کنار نمایشگر قرار گرفته است)، دکمه های وضعیت رانندگی و حالت های مختلف انتقال قدرت بین چهار چرخ سبب شده است فضای داخلی جادار تر و بزرگ تر به نظر برسد. غریب فکرمان جدید اسپرت با لوگوی دوج و دو پدال شیفتر بزرگ در پشت فرمان، حس و حال اسپرت و هیجان انگیزی را در زمان رانندگی به سرنشینان القای می کند. در نسخه به روز شده رم ۱۵۰۰ شاهد یک پیشترانه ۶ سیلندر با آرایش خطی به حجم ۳ لیتر و مزین به تکنولوژی توربوشاژ و پاشش سوخت مستقیم هستیم. این موتور جایگزین پیشترانه حجیم ۵٫۷ لیتری همی شده است. این موتور ۶ سیلندر خطی توپین-توربوشاژ می تواند در سطح استاندارد، حداکثر ۴۲۰ اسببخار قدرت و ۶۳۵ نیوتون متر گشتاور تولید کند. البته نسخه قوی تر رم ۱۵۰۰ (که با نام RHO شناخته می شود) و جانشین مناسبی برای TRX فاینال ادیشن است با همین پیشترانه ۶ سیلندر خطی توربوشاژ موسوم به Hurricane (نسل جدید خانواده پیشترانه گروه استلاتیس) عرضه شده است. این پیشترانه حداکثر قدرت را به ۵۴۰ اسببخار و حداکثر گشتاور را به ۷۰۵ نیوتون متر می رساند. ناگفته نماند که رم ۱۵۰۰ جدید با پیشترانه ۶ سیلندروی شکل ۳٫۶ لیتری تنفس طبیعی (موسوم به پنتااستار) به بازار عرضه می شود. این نسخه با توان خروجی ۳۱۰ اسببخار و گشتاور خروجی ۲۸۵ نیوتون متر عرضه می شود. نکته بسیار مهم این است که مهندسان استلاتیس روی کاهش گازهای خروجی و آلاینده از این پیشترانه بسیار تمرکز کرده اند و یک سیستم هوشمند کاهش گازهای آلاینده را روی تمامی موتورهای احتراق داخلی نصب کرده اند تا رم ۱۵۰۰ جدید به عنوان یک خودرو کم آلاینده شناخته شود. همچنین گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک مزین به سیستم هوشمند خنک کاری جدید برای رم ۱۵۰۰ در نظر گرفته شده تا قدرت را به دو محور جلو و عقب انتقال دهد.

« پیکاپ هایی که از کلاس های جذاب خودرویی هستند و کمپانی های آمریکایی و ژاپنی در این عرصه حرف های بسیاری برای گفتن دارند. یکی از پیکاپ های جذاب و محبوب آمریکایی که این روزها طرفداران بسیاری دارد و تا به امروز پنج نسل از آن به بازار جهانی معرفی شده است، دوج رم ۱۵۰۰ است. نسل پنجم این پیکاپ عضلانی ماسل اوایل سال ۲۰۱۹ میلادی به بازارهای جهانی آمد و تا به امروز روی خط تولید این کمپانی مطرح قرار دارد. همچنین به تازگی کمپانی دوج از نسخه فیس لیفت این خودرو رونمایی کرد. رم ۱۵۰۰ جدید یک پیکاپ زیبا، جدید و کارآمد به حساب می آید که نسخه تمام الکتریکی آن نیز هم زمان با نسخه بنزینی معرفی شده است. طراحان کمپانی دوج از نظر ابعاد و اندازه هیچ تغییری در نسخه جدید این خودرو ایجاد نکرده اند و بر اساس همان ابعاد و اندازه قدیمی، تغییراتی در کلیت چهره آن ایجاد شده که جذابیت این پیکاپ عضلانی را دوچندان می کند. با نگاهی به پروفیل این پیکاپ جذاب شاهد یک فضای بار بزرگ همانند قبل هستیم که یک پوزه نسبتا کشیده، وقار رم ۱۵۰۰ را دوچندان می کند. گل گیر بزرگ عقب از مجموعه ای از سطوح تخت به وجود آمده و از رنگ باکیفیتی برخوردار است. همچنین گل گیرهای جلو نیز با حجم ماهیچه ای خود، حس اسپرت بیشتری به این خودرو می بخشد. از طرفی رینگ های ۱۸ اینچی هم استایل جذابی را برای این پیکاپ ایجاد کرده اند. چهره رم ۱۵۰۰ جدید با تغییرات گسترده ای مواجه شده است. بر این اساس دیگر خبری از چراغ های بزرگ با LED نیست و کلاسه چراغ این خودرو نسبتا باریک شده و فرم L شکل به خود گرفته است. گرافیک LED ها در کنار جلو پنجره چندضلعی دوج، چراغ های جدید که در قسمتی مشکی رنگ قرار دارند، کاپوت حجیم و برآمده و سپر جدیدی که حالت عضلانی تر به خودرو می بخشد، چهره تهاجمی و هیجان انگیزی را برای این خودرو فراهم آورده است. در نمای عقب نیز یک بخش برآمده که کلمه RAM به زیباترین شکل ممکن روی آن تعبیه شده در کنار چراغ های عمودی که مزین به گرافیک جدید LED هستند، مشاهده می شود. طراحی داخلی به نسبت نسخه های فعلی رم جدیدتر و مدرن تر به نظر می رسد. طراحان دوج، این بار در رم ۱۵۰۰ جدید یک نمایشگر ۱۰٫۵ اینچی



بازرسی در شهرستان خاش کشف و ضبط شد. «وی افزود: «پس از سیر مراحل قانونی پرونده وی در شعبه اول تعزیرات حکومتی شهرستان خاش بررسی و به پرداخت بیش از ۱۳۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد.»

رئیس اداره تعزیرات حکومتی شهرستان خاش از کشف و ضبط تعدادی لاستیک انواع خودرو در این شهر خبر داد. به گزارش «تفتان ما» محمدرضا دهباشی اظهار داشت: «تعدادی لاستیک انواع خودرو در جریان یک مورد



کشف و ضبط تعدادی لاستیک قاچاق در خاش



تسمه‌های فولادی محافظ چرخ‌های خودرو

تایرهای رادیال از چه ساختاری بهره می‌برند؟

تریلرها تبدیل شده‌اند. اما تفاوت‌های ساختاری تایرهای رادیال با سایر گزینه‌ها در چیست؟ باید روشن شود که هدف اصلی ساخت تایرهای رادیال و بایاس-پلی، جذب شوک‌های جاده‌ای و ارائه چسبندگی است. با وجود شباهت ظاهری این دو نوع تایر، تفاوت‌های ساختاری و عملکردی عمیقی در زیر این ظاهر نهفته است. یکی از مهم‌ترین تفاوت‌ها، شیوه ساخت داخلی تایرهای رادیال است. از نظر ساختاری، تایرهای رادیال با استفاده از تسمه‌های فولادی ساخته می‌شوند که عمود بر جهت حرکت قرار دارند. در مقابل، تایرهای بایاس-پلی از لایه‌های پارچه‌ای متقاطع با زاویه مورب ۳۰ تا ۴۵ درجه بهره می‌برند. در نگاه اول این تغییر ممکن است جزئی به نظر آید، اما این تحولات ساختاری بخشی از بزرگ‌ترین تغییرات اعمال شده بر تایرهای خودرو طی یک قرن گذشته محسوب می‌شوند و می‌توانند بر راحتی، عملکرد و کیفیت سواری خودرو تأثیر بگذارند. طراحی تایرهای رادیال با انعطاف‌پذیری دیواره جانبی و سطح آج مسطح، فضایی برای چسبندگی بهتر و سواری نرم‌تر ایجاد می‌کند. در مقابل، طراحی تایرهای بایاس-پلی با دیواره‌های سخت‌تر به آن‌ها کمک می‌کند تا در شرایط سخت خارج از جاده یا حمل بارهای سنگین عملکرد بهتری داشته باشند. با این حال این ساختار سفت و سخت معایبی نیز دارد که شامل کاهش چسبندگی در سرعت‌های بالا بوده که به نوبه خود به کارایی پایین‌تر سوخت منجر می‌شود.



طولانی‌تر آج و افزایش کارایی مصرف سوخت است. به همین دلیل تایرهای رادیال به گزینه‌ای اصلی برای وانت‌های سبک، خودروهای سواری و حتی

این ساختار به گونه‌ای است که دیواره جانبی و آج تایر می‌توانند به‌طور مستقل عمل کنند که نتیجه آن تماس بهتر با جاده، سواری نرم‌تر، عمر



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بی‌تردید عبارت لاستیک رادیال به گوش شما نیز خورده است؛ اما آیا می‌دانید این نوع لاستیک چه ویژگی‌هایی دارد؟ در نگاه اول ممکن است همه تایرها یکسان به نظر برسند؛ گرد، سیاه و ساخته‌شده از لاستیک. با این حال تمامی تایرها از نظر ساختاری یکسان نیستند. در حقیقت اگر به زیر لایه لاستیکی آن‌ها نگاهی دقیق‌تر بیندازید، متوجه تفاوت‌های قابل توجهی خواهید شد که تأثیر مستقیمی بر دوام تایر، چسبندگی آن و راحتی رانندگی دارد. امروزه با نگاهی به خودروهای موجود در بازار می‌توان انواع مختلفی از تایرها را مشاهده کرد؛ اما رایج‌ترین نوع، تایرهای رادیال هستند. دلیل این محبوبیت عملکرد بهتر آن‌ها در مقایسه با تایرهای قدیمی‌تر از نوع بایاس-پلی (Bias-Ply) از نظر چسبندگی است؛ اما تایر رادیال دقیقاً چیست؟ نام این تایر از چیدمان داخلی رشته‌ها یا لایه‌های آن که به «پلی‌ها» معروف‌اند، گرفته شده است. این رشته‌ها به‌صورت مستقیم از مرکز چرخ با زاویه ۹۰ درجه شعاعی منتشر می‌شوند.

کویر تایر (ایران)									
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی	
KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲		
KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید		
KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا		
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲		
KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا		
KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا		
KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو		
KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی		
KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	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 X۳۲		
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 X۳۲S-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	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)		
KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ 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-سویا M۲		
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	اسپورت تیج-دیگنیتی		
KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-SWM		
KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس		
KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)		
KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX		
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	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





تولید کند، اما نکته بسیار مهم درباره گلف جی تی آی ادیشن ۵۰ نصب اگزوزهای تیتانیومی سفارشی است. این اگزوزها توسط کمپانی آکرایپوویچ طراحی شده که یک طراحی بسیار کاربردی و کارآمد دارد. طبق گفته کمپانی فولکس واگن، این نوع طراحی سبب شده است ۲۵ درصد راندمان موتور افزایش یابد و از توان ۲۶۵ اسب بخاری به ۳۲۵ اسب بخار رسیده و گشتاور موتور از ۳۷۰ نیوتون متر به ۴۲۰ نیوتون متر برسد. نصب اگزوز تیتانیومی آکرایپوویچ نه تنها در افزایش توان بلکه در مهیج کردن صدا نیز بسیار اثرگذار بوده است.

فولکس واگن گلف از جمله هاچ‌بک‌های اسپرت بسیار محبوب و موفق در بازار جهانی است که تا به امروز بیش از ۵۰ سال است روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته است. بر این اساس گلف در قوی‌ترین نسخه خود که جی تی آی است، اخیراً نسخه‌های - پرفورمنسی آن یعنی جی تی آی ادیشن ۵۰ را معرفی کرد. این مدل از هاچ‌بک اسپرت آلمانی دارای یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی TSI است که می‌تواند حداکثر ۳۲۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور



اگزوز سفارشی برای هاچ‌بک جذاب «فولکس واگن»

پایان وابستگی به واردات قطعات کلیدی

خودکفایی «یاتاقان بوش ایران» در بازار قطعات خودرو

این شرکت با جلب اعتماد تعمیرکاران و دریافت تاییدیه برندهای معتبر، ۹۵ درصد نیاز یاتاقان محصولات بنز را تامین می‌کند



حرکت صنعت قطعه ایران در مسیر خودکفایی و تولید ملی طی سال‌های اخیر، بارشده و شتاب چشمگیری همراه بوده است. در میانه این تغییرات، برخی شرکت‌های دانش‌بنیان با اتکا به تجربه، سرمایه‌گذاری هدفمند و پیوند با فناوری روز توانسته‌اند بخش عظیمی از نیاز بازار داخلی به قطعه‌های حساس و استراتژیک از جمله یاتاقان، بوش و تراست واشر را تامین کنند؛ قطعه‌هایی که تا پیش از این، وابستگی قابل توجهی به واردات داشتند و تحریم‌ها، روند تامین آن‌ها را پیچیده‌تر کرده بود. امروز، بازار خودروهای سواری، سنگین و حتی ماشین‌آلات کشاورزی کشور بیش از هر زمان دیگری به تولیدات داخلی اعتماد دارد. این موفقیت نه فقط در تامین نیاز کارخانجات بزرگ خودروسازی، بلکه در جلب نظر شبکه تعمیرگاهی و مصرف‌کنندگان نهایی نمود یافته است. تداوم این روند می‌تواند گامی مهم در جهت کاهش واردات، افزایش امنیت زنجیره تامین و توسعه فناوری بومی باشد.

تامین کامل نیاز یاتاقان خودروسازان داخلی حمیدرضا شاهین‌فر، مدیرعامل شرکت یاتاقان بوش ایران (IBBC) درباره تازترین محصولات شرکت در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «شرکت یاتاقان بوش ایران از سال ۱۳۷۶ فعالیت خود را در زمینه تولید انواع یاتاقان، بوش و تراست واشر برای صنعت خودرو و بازار قطعات یدکی خودرو در کشور آغاز کرده است. امروز این شرکت ۱۰۰ درصد نیاز یاتاقان خودروسازی کشور را چه در بخش خودروهای سنگین و چه خودروهای سواری تامین می‌کند. در حوزه بازار قطعات یدکی نیز حدود ۷۰ درصد نیاز کشور در بخش یاتاقان توسط یاتاقان بوش ایران تامین می‌شود.»

وی در ادامه با اشاره به خودکفایی در ساخت یاتاقان برای موتورهای CNG افزود: «با توجه به گستره تولید محصولات، هر ساله شاهد آن بودیم که در فرآیند تعمیرات برخی موتورها، یاتاقان مورد نیاز همچنان از خارج کشور وارد می‌شد. یکی از دستاوردهای این سال، جلوگیری از واردات یاتاقان‌های موتور سی‌ان‌جی بود که تا پیش از این بیشتر یاتاقان‌های فرسوده مجدداً قلع‌اندود شده و صرفاً به دلیل وجود محدودیت‌های تحریمی، امکان واردات نمونه‌نوراند داشتیم. اما با تلاش همکاران اکنون نیاز این بخش به‌صورت ۱۰۰ درصدی در کشور تامین می‌شود.»

گسترش دامنه تولید به یاتاقان ماشین‌آلات کشاورزی

مدیرعامل یاتاقان بوش ایران همچنین به توسعه تولیدات شرکت حتی برای ماشین‌های کشاورزی نیز اشاره و تأکید کرد: «در زمینه یاتاقان ماشین‌آلات کشاورزی، تا پیش از این بازار کشور کاملاً در اختیار محصولات وارداتی، به‌ویژه کشور ترکیه بود. پس از شناسایی نیاز بازار و شروع فعالیت جدی تولید، توانستیم در سال ۱۴۰۳ یاتاقان چهار مدل از موتورهای مورد استفاده در بخش کشاورزی را بومی‌سازی کنیم که این محصولات اکنون به‌سید تولیدات شرکت افزوده شده‌اند. رویکرد ما بر این استوار است که هر موتور نیاز به تعمیر داشته باشد، یاتاقان مورد نیاز آن را در داخل تولید و ارائه کنیم. خوشبختانه برنامه‌ریزی لازم برای تحقق این هدف انجام شده و قصد داریم به نقطه‌ای برسیم که هیچ یاتاقانی برای مصارف داخلی وارد نشود.» شاهین‌فر همچنین در پاسخ به این سوال که شرکت علاوه بر یاتاقان و بوش، قطعات دیگری نظیر شاتون، دیسک ترمز و میل‌لنگ چه محصولات دیگری تولید می‌کند؟ به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «یاتاقان‌های شرکت عمده‌تادر بخش تعمیرات خودرو به کار می‌روند. ما همواره می‌کوشیم سبدي مطمئن و قابل اتکا برای شبکه تعمیرگاهی کشور فراهم آوریم. طبق بازخوردهایی که از شبکه توزیع خود دریافت می‌کنیم، تعمیرکاران و



نوربالا

طبق بازخوردهایی که از شبکه توزیع خود دریافت می‌کنیم تعمیرکاران و مصرف‌کنندگان نهایی انتظار دارند قطعاتی که از نظر استاندارد و کیفیت هستند، در کنار یاتاقان و به‌صورت یکپارچه از یک برند معتبر قابل تهیه باشند.» وی اضافه کرد: «بر همین اساس، فرآیند شناسایی و مذاکره با تامین‌کنندگان اصلی خودروسازان را آغاز کردیم تا بتوانیم سبد کاملی از قطعات را به‌بازار عرضه کنیم. البته بخشی از این قطعات تنها تأمین‌یافته و بعضی قطعات دیگر از تولیدات زیرمجموعه‌های شرکت یا تامین‌شده از برندهای قابل اطمینان هستند. به‌عنوان نمونه، جعبه فرمان توسط شرکت شتابکار، از شرکت‌های تابع گروه تولید می‌شود و تمامی محصولات تحت برند «آی‌بی‌سی» با رویکرد اطمینان خاطر برای مشتریان توزیع می‌شوند.»

همکاری مسئولان و امید به بهبود در تخصیص ارز

شاهین‌فر در خصوص وجود مشکلات در حوزه تولید قطعات بیان داشت: «همان‌طور که در فضای تولید کشور عمومیت دارد، دو مقوله اساسی و پرتکرار در بحث تولید وجود دارد؛ مسأله تامین برق و دوم موضوع ارز. در مورد

تخصیص ارز، سازوکاری اتخاذ شده که اختصاص ارز عمدتاً بر اساس نیاز خودروساز و تنها اندکی مازاد آن صورت می‌گیرد. این درحالی است که بخش عمده تولید مادر حقیقت به‌بازار افترمارکت (قطعات یدکی و تعمیرگاهی) تعلق دارد و تنها حدود ۳۰ درصد از تولیدات راهی خطوط تولید خودروسازان می‌شود و این فرمول پاسخگوی شرایط تولید ما نیست.»

وی با اشاره به تلاش‌هایی که مسئولان استان قزوین و استان تهران برای رفع چالش‌های مذکور دارند، اضافه کرد: «البته باید اذعان داشت که وزارت صمت در استان‌های قزوین و تهران همکاری شایسته‌ای با ما داشته و خوشبختانه از بابت حمایت و پیگیری مشکلات ما، نهایت همکاری را به‌عمل آورده‌اند. بنابراین امیدوار هستیم با جلسات کارشناسی که با مسئولین مربوطه در وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار می‌کنیم، بتوانیم ارز مورد نیاز متناسب با واقعیت تولید را اخذ کنیم.»

شایان ذکر است در ادامه این مسیر، یکی از جدی‌ترین موانع پیش روی تولیدکنندگان داخلی، نبود شفافیت و ثبات در تامین ارز مورد نیاز برای واردات مواد اولیه و همچنین محدودیت‌های موجود در گردش نقدینگی است. این شرایط، روند تولید را با چالش‌های جدی مواجه کرده و در بسیاری موارد موجب کاهش ظرفیت تولید و افزایش هزینه‌ها شده است. در چنین فضایی، واردات کالاهای بی‌کیفیت و قاچاق بارزهایی که منشأ شفافیتی ندارند، نه تنها ضربه‌ای به تولید داخل وارد می‌کند، بلکه امنیت و سلامت زنجیره تامین قطعات را نیز به‌خطر می‌اندازد. این درحالی است که اگر برای تامین مواد اولیه تولید داخل، حمایت هدفمند و تخصیص هوشمندانه ارز حتی در سطحی کمتر از میزان تامین‌شده برای واردات قطعات آماده باشد، امکان پاسخگویی کامل به نیاز بازار کشور در حوزه یاتاقان، بوش و تراست واشر فراهم خواهد بود. در نتیجه، تمرکز بر حمایت از تولید داخلی و تسهیل تامین مالی و ارزی، می‌تواند کشور را از وابستگی به واردات در این بخش مهم خودروسازی بی‌نیاز سازد.

موفقیت در تامین ۹۵ درصد یاتاقان خودروهای بنز کشور

مدیرعامل یاتاقان بوش ایران درباره سهم شرکت در بازار افترمارکت توضیح داد: «در بازار یاتاقان، امروز ۷۰ درصد سهم بازار متعلق به شرکت ما است؛ به‌طور ویژه باید اشاره کنم که در حوزه خودروهای بنز و بخش سنگین، اعتماد به تولیدات داخلی برای سال‌ها جلب نشده بود و عمدتاً بازار قطعات این خودروها در اختیار محصولات خارجی قرار داشت. اما با تلاش‌هایی که ظرف دو سال گذشته انجام شد و سرمایه‌گذاری‌های هدفمند، توانستیم اعتماد تعمیرکاران و مصرف‌کنندگان این بخش را جلب کنیم و به جرات می‌گوییم امروز ۹۵ درصد یاتاقان‌های مورد استفاده در فرآیند تعمیر خودروهای بنز کشور از تولیدات شرکت یاتاقان بوش ایران تامین می‌شود.»

گفتنی است شرکت یاتاقان بوش ایران با نام تجاری IBBC، به‌عنوان بنیان‌گذار و قدیمی‌ترین مجموعه تولیدی انواع یاتاقان، بوش و تراست واشر کشور شناخته می‌شود.

این شرکت در همان‌طور که گفته شد، فعالیت خود را از سال ۱۳۷۶ در منطقه کاستان قزوین با بهره‌گیری از دانش فنی شرکت اتری بی MIBA آغاز کرد. امروز IBBC با دارا بودن ۱۵ خط تولید پیشرفته و ظرفیت تولید سالانه میلیونی، بزرگ‌ترین تولیدکننده یاتاقان، بوش و تراست واشر در خاورمیانه به‌شمار می‌رود.

در این مسیر، یاتاقان بوش ایران با اتکا به فناوری روز، سرمایه‌انسانی متخصص و رعایت استانداردهای جهانی، موفق شده بخش اصلی نیاز خطوط تولید خودروسازان داخلی را در انواع خودروهای سبک و سنگین تامین و نقش اصلی را در بازار قطعات یدکی ایفا کند.

مضاعف بر آن چه گفته شد، اهمیت این شرکت زمانی پررنگ‌تر می‌شود که بدانیم یاتاقان بوش ایران موفق به‌اخذ تاییدیه‌های فنی از خودروسازان معتبری چون رنو، پژو-سیتروئن، ولوو و بنز شده و مسئولیت تامین قطعات مورد نیاز این برندها را در بازار ایران برعهده گرفته است.

بنابراین حرکت به‌سوی خودکفایی و استقرار نظام مدیریت کیفیت جامع از رویکردهای جدی این مجموعه در عرصه تولید به‌شمار می‌رود.

نوربالا

امروز «یاتاقان بوش ایران» ۱۰۰ درصد نیاز یاتاقان صنعت خودرو کشور را چه در بخش خودروهای سنگین و چه خودروهای سواری تامین می‌کند. در حوزه بازار قطعات یدکی نیز حدود ۷۰ درصد نیاز کشور در بخش یاتاقان توسط این شرکت تامین می‌شود

موتوری در بهبود کیفیت هوا خواهند داشت. همچنین طراحی ارگونومیک آن‌ها موجب افزایش راحتی مسافران شده و بهره‌مندی از سامانه‌های هوشمند ناوبری و کنترل، امکان مدیریت بهتر ناوگان را فراهم می‌سازد. «طبق اعلام شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، پس از نصب سامانه‌های ناوبری و با برنامه‌ریزی معاونت بهره‌برداري، این اتوبوس‌ها در خطوط پر تردد شهر تهران به بهره‌برداری خواهند رسید. شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با هدف نوسازی کامل ناوگان خود، برنامه‌ریزی کرده تا پایان سال ۱۴۰۴ کام‌های موتوری در این مسیر برادر؛ اقدامی که موجب ارتقای کیفیت سفرهای شهری برای شهروندان تهرانی خواهد شد.

ایستگاه ۱۵: دستگاه اتوبوس جدید در راستای طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی وارد توقفگاه شرکت واحد اتوبوسرانی تهران شد تا پس از تجهیز، در خطوط پر تردد پایتخت به کار گرفته شوند. روابط عمومی اتوبوسرانی تهران در اطلاعیه‌ای تشریح کرد: «در ادامه روند توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ۱۵ دستگاه اتوبوس جدید از شهر سمنان وارد توقفگاه شرکت واحد اتوبوسرانی تهران شد. این اقدام در راستای ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی به شهروندان و افزایش ایمنی سفرهای درون‌شهری انجام شده است. این اتوبوس‌ها مجهز به آخرین استانداردهای فنی و ایمنی هستند و با کاهش مصرف سوخت و آلایندگی محیط‌زیست، نقش

بهره‌برداری از ۱۵ اتوبوس جدید در خطوط پر تردد پایتخت



رئیس اداره اجتماعی پلیس آگاهی فراجا هشدار داد:

سرقت خودرو با هدف انجام اقدامات ضد امنیتی



علی زرنادوز

a.zarandouz@autoworld.ir

«در زمان حملات ناجوانمردانه رژیم صهیونیستی به ایران و در روزهای پس از آن، سوءاستفاده فرصت‌طلبان از خودروها و پلاک‌های خودرو و سرقتی، جبران خسارت‌های خودروهای آسیب‌دیده در جنگ و مدیریت سوخت، از مسائل مهمی بود که مورد توجه مردم و مسئولان مربوطه قرار داشت. در ادامه این موضوعات را بررسی می‌کنیم.

استفاده از پلاک‌های سرقتی توسط فرصت‌طلبان رئیس اداره اجتماعی پلیس آگاهی فراجا گفت: «شهروندان در صورت سرقت خودرو خود جهت جلوگیری از اقدامات ضد امنیتی که با استفاده از وسایل نقلیه انجام می‌شود، بلافاصله اعلام ثبت سرقت کنند. سرهنگ محمد شریفی در ادامه بیان کرد: «سرقت پلاک خودرو و موتورسیکلت یکی از جرائمی است که در صورت وقوع، بلافاصله باید توسط شهروندان اعلام شود. وی افزود: «با توجه به این که اقدامات ضد امنیتی در کشور همانند انتقال و تجهیزات تروریستی در حال حاضر توسط معاندین از طریق وسایل نقلیه انجام می‌شود، از دیگر ترغیب‌های این افراد فرصت‌طلب، استفاده از پلاک‌های سرقتی است. رئیس اداره اجتماعی پلیس آگاهی فراجا تأکید کرد: «با توجه به احتمال استفاده پلاک‌های مسروقه توسط مجرمین بر روی خودروهای دیگر که ممکن است حتی دارای اصالت باشند، ضمن جلب توجه این گونه پلاک‌ها، واحدهای انتظامی در صورت مشاهده خودروهای تک پلاک و یا جفت سرقتی، نسبت به شناسایی مالک خودرو و پلاک اقدام می‌کنند. وی همچنین تصریح کرد: «با توجه به شرایط کنونی و موجود، لازم است شهروندان به محض سرقت پلاک

تعیین تکلیف خسارت خودروهای آسیب‌دیده از جنگ از طرفی این روزها هنوز بسیاری از مردم کشور نگران خسارت‌های وارد شده به اموالشان، به خصوص خودروهای آسیب‌دیده در نتیجه حملات رژیم اشغالگر قدس هستند. خسارت‌های ناشی از جنگ و حملات هوایی در قرارداددهای بیمه عادی ذکر نشده و بیمه‌های معمولی، مسئولیت پرداخت خسارت به خودروهای آسیب‌دیده در این شرایط را بر عهده نمی‌گیرند. علی اصغر عنایت، دبیر کارگروه تخصصی اتومبیل‌سندیکای بیمه‌گران ایران اشاره می‌کند که پرداخت خسارت ناشی از جنگ، جزو تعهدات بیمه نیست و تنها در صورت درج این اصطلاح در بیمه‌نامه، امکان پرداخت وجود دارد. در زمان جنگ ایران و عراق، دولت با تخصیص بودجه خاص خسارت‌ها را پوشش می‌داد، اما در شرایط کنونی، چنین سازوکاری وجود ندارد و تنها بخش‌هایی از شرکت‌های بیمه، مانند بیمه ایران و بیمه البرز، در حال آماده‌سازی طرح‌هایی برای ارائه پوشش بیمه‌ای در این حوزه هستند که نیازمند تصویب نهایی است. البته با این وجود، پنجشنبه هفته گذشته، نهاد ناظر صنعت بیمه با صدور اطلاعیه‌ای از نحوه ارزیابی خسارت‌های وارده بر خودروهای آسیب‌دیده در



روز جمعه هفته گذشته با توجه به شرایطی که پیش آمد شاهد خروج خودروها از تهران بودیم، اظهار کرد: «در این شرایط مصرف بنزین در استان تهران افزایش یافت که به نوعی در صد سال اخیر بی‌سابقه بوده است.» وی با بیان این که در یک روز مصرف بنزین در استان تهران به ۲۸ میلیون لیتر رسید، افزود: «یک بخشی از این افزایش مصرف به این موضوع مربوط بود که مردم فکر می‌کردند مشکلی در تأمین سوخت ایجاد می‌شود؛ از این رو به مراکز توزیع هجوم آورده و صف‌های طولانی در پمپ‌بنزین‌ها ایجاد شد.»

استاندار تهران تصریح کرد: «خوشبختانه مجموعه وزارت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و شخص مدیرعامل این شرکت به خوبی عمل کردند تا مشکلی در تأمین سوخت مردم ایجاد نشود.» معتمدیان با بیان این که اثرات مدیریت خوب در سطح استان تهران را به خوبی مشاهده کردیم، اظهار کرد: «محدودیت در سقف برداشت‌ها از کارت سوخت سبب شد تا مصرف مدیریت شود که در روز نخست اجرای این محدودیت شاهد کاهش ۴ تا ۵ میلیون لیتری بنزین بودیم.»

تجاوز رژیم صهیونی خبر داد. در این اطلاعیه ضمن سپاس از ایستادگی ملت بزرگ ایران در تهاجم اخیر آمده است: «شرکت‌های بیمه در حوادث اخیر به صورت تمام‌قد و با تمامی ظرفیت‌های خود پای کار تأمین امنیت و بسط آرامش و همچنین بهداشت روانی ملت بزرگ ایران ایستاده و با تمهیدات ویژه و تسهیلات استثنایی به کمک آسیب‌دیدگان این حادثه شتافتند. در همین راستا و با توجه به تجربه و توان تخصصی نهاد ارزیابی خسارت در صنعت بیمه، این صنعت به منظور تسریع و مساعدت و آرامش بخشی به مردم در زمینه پرداخت خسارت زیان‌دیدگان حوادث ۱۲ روز اخیر و در اجرای تصمیم وزارت اقتصاد و دولت محترم، تمامی ظرفیت‌های خود را به کار گرفته و ارزیابی خسارت وارده بر کلیه خودروهای آسیب‌دیده در ۱۲ روز اخیر را انجام خواهد داد. لازم به ذکر است که ساز و کار اعلام و ارزیابی خسارت خودروهای آسیب‌دیده به زودی طی اطلاعیه‌ای از سوی بیمه مرکزی به اطلاع زیان‌دیدگان عزیز خواهد رسید.

رکورد ۱۰۰ ساله مصرف بنزین در تهران شکسته شد
اواخر هفته گذشته محمدصادق معتمدیان، استاندار تهران با اشاره به این که



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: 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
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبرود
Billboard

مرسدس از «سریع ترین خانواده جهان» رونمایی کرد

«مرسدس بنز در جدیدترین کمپین تبلیغاتی خود با عنوان «به سریع ترین خانواده جهان خوش آمدید» از حضور گابریل مکت، بازیگر سرشناس در این کمپین خبر داد. این کمپین که ۲۶ ژوئن ۲۰۲۵ منتشر شد، آغازگر فصلی تازه برای برند مرسدس با تمرکز بر عملکرد بالا و جاه طلبی است. ویدئو معرفی این پروژه در پلتفرم های دیجیتال منتشر شده و انتظار می رود توجه علاقه مندان خودروهای لوکس و اسپرت را به خود جلب کند.



خصوصی سازی صنعت خودرو و ملزومات آن

«صنعت خودرو همچون آنچه، تصویری واضح از وضعیت اقتصادی کشور ارائه می دهد. بر این اساس تصمیم گیری های درست و شفاف و به طور کلی کارشناسی شده، نقش چشمگیری در وضوح این تصویر دارد. در همین راستا، خصوصی سازی صنعت خودرو زمانی معنا پیدا می کند که روی زندگی اقشار مختلف جامعه آثار مثبتی داشته باشد. با این حال در شرایطی که کشور با مشکلات پیچیده اقتصادی دست و پنجه نرم می کند، آینده صنعت خودرو نیز متأثر از این شرایط تا حدی نامعلوم است. بنابراین باید بحث خصوصی سازی این صنعت تا جایی که امکان دارد با دقت دنبال شود. وقتی از جابه جایی سهام خودروسازان سخن به میان می آید یا مالکیت ها تغییر می کند، باید متناسب با این تغییرات، شرایط خرید و فروش و استفاده از خودرو نیز تا حدی اصلاح شود؛ در غیر این صورت متقاضیان و مصرف کنندگان واقعی خودرو به تغییراتی از این دست، آن چنان که باید خوشبین نخواهند بود. بر این اساس اگر خصوصی سازی تنها به معنی انتقال دارایی بین نهاد های نزدیک به دولت باشد، نتیجه ای جز پیچیده تر شدن مسائل نخواهد داشت. در کنار این موضوع، وضعیت کلی منطقه نیز به گونه ای است که شرایط اقتصادی را همچنان دگرگون و پیچیده می کند. افزایش هزینه های حمل و نقل، کندی در تامین قطعات و نگرانی های مربوط به مبادلات تجاری سبب شده است هزینه تولید بالا برود. اما این موضوع نباید بهانه ای برای تداوم سیاست های نادرست گذشته باشد. بلکه بر عکس، در چنین فضایی ضرورت اصلاحات اساسی بیشتر احساس می شود. این که تنها اسم یک شرکت خصوصی باشد اما همچنان با سیاست های دولتی اداره شود، کمکی به بهبود وضعیت نمی کند. بنابراین برای تغییر شرایط به نفع مصرف کننده باید مسیر را برای مشارکت بخش خصوصی واقعی، سرمایه گذاری شفاف و تولید رقابت پذیر هموار کرد. در غیر این صورت همچنان شاهد تولید خودروهایی با کیفیت پایین و قیمت بالا خواهیم بود که نتیجه آن تنها نارضایتی مشتری و زیان انباشته خودروسازان است.

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیکزاده
روزنامه نگار



نکته آموزشی

این بخارات از کنیستر آزاد شده و به سمت موتور هدایت می شوند تا در فرآیند احتراق مصرف شوند. این فرآیند نه تنها از انتشار ترکیبات آلی فرار (VOC) جلوگیری می کند، بلکه موجب افزایش رانندمان سوخت نیز می شود. خرابی کنیستر می تواند باعث افزایش آلایندگی، بوی شدید بنزین در اطراف خودرو و در مواردی روشن شدن چراغ چک موتور شود. نگهداری صحیح از این قطعه و بررسی منظم سیستم EVAP، گامی موثر در جهت کاهش مصرف سوخت و رعایت استانداردهای زیست محیطی است

«کنیستر (Canister) یا منبع بخار بنزین، یکی از اجزای مهم در سیستم کنترل تبخیر سوخت (EVAP) خودرو است که نقش کلیدی در کاهش آلودگی هوا دارد. این قطعه معمولاً به شکل یک محفظه حاوی کربن فعال طراحی شده و در مسیر خروج بخارات بنزین از باک قرار می گیرد. هنگامی که سوخت در باک تبخیر می شود، بخارات حاصل به جای رها شدن در جو، وارد کنیستر می شوند. کربن فعال داخل آن این بخارات را جذب می کند. سپس در زمان روشن بودن موتور و تحت شرایط مناسب،

نقش کنیستر در کاهش
آلودگی و بهبود مصرف
سوخت خودرو



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM