

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

با شرایط تسهیلاتی ویژه برای دریافت

موتور سیکلت امدادی در شهر تهران به تعداد محدود

جهت ارسال رزومه و تکمیل فرم همکاری به نشانی اینترنتی
www.emdadsaipa.ir/portal/register_emdadgar
مراجعه و یا با شماره تلفن ۰۲۱-۸۴۴۴۴۱۵۱ تماس حاصل نمایید.

شرکت امداد خودرو سایپا

با هدف گسترش خدمات رسانی و تقویت شبکه امدادی خود
از افراد توانمند و علاقمند به فعالیت در حوزه خدمات خودرویی
دعوت به همکاری می نماید.

کد رهگیری سایپا
امداد خودرو سایپا



استارت
Start



علی زرنادوز

عضو شورای سردبیری

مدیریت سوخت در شرایط جنگی

در جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، دشمن با تهاجم به
تاسیسات نفتی و زیرساخت های ذخیره سوخت،
در صدد اختلال در امر سوخت رسانی و ایجاد ...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

تصمیمی منطقی در مسیر پایداری صنعت خودرو

افزایش قیمت: ابزاری برای حفظ جریان تولید، نه فشار به مصرف کننده

صفحه ۴

رکوردشکنی «جنرال موتورز» در برابر «تسلا»

صفحه ۶

نگاهی به کم مصرف ترین
پیکاپ های بازار جهانی در سال ۲۰۲۵:

آیندهای سبز برای خودروهای پر کاربرد

صفحه ۹

آیا اپتیمیا «TF» ۳ میلیارد

و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

نگاهی به سدان محبوب کره ای

صفحه ۸

یک عضو کمیسیون صنایع خانه ملت
در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

حمایت بدون رقابت، صنعت خودرو را زمینگیر می کند

صفحه ۳

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

راه های کاهش فشار مالی بر صاحبان وسایل نقلیه

صنعت بیمه خودرو به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد

مدرن، نقش حیاتی در تامین امنیت ...

صفحه ۲

نوسان قیمت خودرو و زمینه ساز رکود چشمگیر
در بازار شده است

بررسی آزادسازی واردات خودروهای

۲۵۰۰ سی سی به بالا

صفحه ۷



تحول «سایپا دیزل»

در سال گذشته؛

کاهش چشمگیر هزینه تولید و

رشد سود خالص

«خکاو»

صفحه ۵



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



این مدل با شاسی‌بلند جدید دیفنדר اسپرت طی یکی دو سال آینده نیز مطرح شده است. اگرچه لندروور به‌طور رسمی اعلام نکرده که این مدل جایگزین دیسکاوری اسپرت خواهد شد، اما عدم تأیید ادامه تولید دیسکاوری اسپرت نشان‌دهنده احتمال جایگزینی آن با دیفنדר اسپرت است. اما برای کسانی که نمی‌توانند چند سال منتظر بمانند یا از برنامه‌های لندروور بی‌خبرند و یا شاید به دیسکاوری اسپرت علاقه دارند، تغییراتی در مدل ۲۰۲۶ صورت گرفته است. تیپ پایه S حالا به داینامیک S تغییر نام داده و لندروور دو تیپ داینامیک SE و داینامیک HSE را حذف و با تیپ‌های جدید لندمارک و متروپولیتن جایگزین کرده است.

در حالی که بیش از یک دهه از عمر دیسکاوری اسپرت می‌گذرد، لندروور اقدام به به‌روزرسانی آن برای مدل ۲۰۲۶ کرده تا بتواند این شاسی‌بلند سالخورده را همچنان در بازار نگه دارد. لندروور دیسکاوری اسپرت آن قدر قدیمی است که حتی از نسل قبلی رنجرور اسپرت که چند سال است از روی خط تولید کنار رفته هم سن بیشتری دارد. این شاسی‌بلند کامپکت که در سال ۲۰۱۴ معرفی شد، در سال ۲۰۱۹ یک فیس‌لیفت تجربه کرد و حالا برای سال ۲۰۲۶ به‌روزرسانی جزئی دیگری برای پوشاندن سن بالاایش ارائه کرده است؛ اما سن بالای دیسکاوری اسپرت تنها دلیلی نیست که ممکن است خریداران را مردد کند؛ زیرا احتمال جایگزینی



لندروور «دیسکاوری» همچنان به‌روزرسانی می‌شود

مدیریت سوخت در شرایط جنگی

از CNG در ایام درگیری‌های نظامی در کشور، حدود ۲۰ درصد از ۲۵۰۰ جایگاه عرضه CNG در کشور، (حدود ۵۰۰ جایگاه)، به پوشش توزیع رایگان سوخت CNG پیوستند. این طرح با همکاری شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در استان‌هایی مانند اصفهان، زنجان و قزوین آغاز شد و نقش مهمی در کاهش صف پمپ‌بنزین‌ها داشت. سخنگوی دولت نیز در ۲۷ خرداد با اشاره به اقدامات کمیته زیرساختی گفت: «از صفوف بنزین آگاهی داریم؛ اما باید توزیع سوخت مدیریت‌شده باشد تا ذخایر خود را مدیریت کنیم، هیچ مشکلی در تامین سوخت نداریم؛ اما نیازمند مدیریت در شرایط جنگی هستیم. تمهیداتی مثل جایگاه‌های موقت و سیار هم در دست اقدام است.» کارشناسان معتقدند در شرایط جنگی، رفتار مصرف‌کننده به‌طور قابل توجهی دستخوش تغییر می‌شود. نگرانی از کمبود منابع، به‌ویژه بنزین، باعث می‌شود افراد به‌جای مصرف منطقی، به‌دنبال ذخیره‌سازی سوخت باشند. حتی کسانی که در شرایط عادی نیاز چندانی به بنزین ندارند، ممکن است در این وضعیت باک خودروهای خود را مکرراً پر کرده یا ظروف سوختی تهیه و انبار کنند. این رفتار بیشتر از نیاز واقعی، ناشی از عدم اطمینان نسبت به آینده است. همچنین مردم تلاش می‌کنند جابه‌جایی‌های ضروری خود را زودتر انجام دهند و همین موضوع تقاضا را به‌طور موقت افزایش می‌دهد. افزایش چشم‌گیر صف‌های پمپ‌بنزین و خرید هیجانی، نشانه‌هایی از این تغییر رفتار است. این الگوهای رفتاری، نه تنها فشار مضاعفی بر شبکه توزیع وارد می‌کند، بلکه می‌تواند موجب کمبود مصنوعی سوخت در کوتاه‌مدت شود؛ حتی اگر عرضه واقعی کاهش نیافته باشد. در پایان به‌نظر می‌رسد در این شرایط، علاوه‌بر تمهیدات مدیریتی که توسط مسئولان مربوطه برنامه‌ریزی می‌شود، صاحبان خودروها نیز می‌توانند ضمن پرهیز از انبار کردن سوخت و مراجعات مکرر برای پر نگه داشتن باک خودروی‌شان، به کاهش صف‌های پمپ‌بنزین و سوختگیری سریع‌تر هموطنانی که واقعا به‌بنزین نیاز دارند، کمک کنند.

در جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، دشمن با تهاجم به تأسیسات نفتی و زیرساخت‌های ذخیره سوخت، درصدد اختلال در امر سوخت‌رسانی و ایجاد نارضایتی عمومی برآمد که البته با تلاش‌های مسئولان و کارمندان وزارت نفت و جانفشانی نیروهای عملیاتی

در اطفای حریق حملات دشمن، سوخت‌رسانی مناسب و بی‌وقفه (با وجود افزایش بی‌سابقه تقاضای بنزین) در این ایام در دستور کار قرار گرفت. به گفته مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، توزیع سوخت در جریان جنگ ۱۲ روزه ۵۰ درصد افزایش داشت. بررسی‌ها نشان می‌دهد یکی از نکات کلیدی برای تاب‌آوری انرژی کشور در جنگ ۱۲ روزه این بود که زیرساخت‌های مود نظر، از پیش تقویت شده بودند. خوشبختانه در سال‌های اخیر، پروژه‌های امنیت سایبری وزارت نیرو، ایجاد پدافند غیرعامل در پالایشگاه‌ها و ارتقای انبارهای استراتژیک بنزین و گازوئیل، تاب‌آوری عملیاتی کشور را تا حد زیادی افزایش داده‌اند. همچنین اطلاع‌رسانی منظم، شفاف و دقیق وزارت نفت و نیرو در همان ساعات اولیه جنگ هم از دیگر عوامل اصلی جلوگیری از «هجوم روانی» مردم بود. البته برخی محدودیت‌ها نیز در زمینه سوخت‌گیری ایجاد شد؛ از جمله این که سهمیه هر بار سوخت‌گیری با کارت سوخت جایگاه‌ها از ۳۰ لیتر به ۱۵ لیتر و برای کارت‌های سوخت شخصی از ۶۰ لیتر به ۲۵ لیتر کاهش پیدا کرد. این تصمیم به‌منظور مدیریت مصرف سوخت در شرایط ویژه امنیتی کشور و جلوگیری از مصارف غیر ضروری در ایام بحران گرفته شد. همچنین برای کاهش صف‌های طولانی در مقابل پمپ‌بنزین‌ها و تشویق دارندگان خودروهای دوگانه‌سوز به استفاده



استارت
Start

علی زارندوز

عضو شورای سردبیری

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

راه‌های کاهش فشار مالی بر صاحبان وسایل نقلیه



مهری در خوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«صنعت بیمه خودرو به‌عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد مدرن، نقش حیاتی در تامین امنیت مالی افراد و خانواده‌ها ایفا می‌کند. این صنعت نه تنها به حفظ سرمایه‌های مالی افراد کمک می‌کند، بلکه با ایجاد حس امنیت و آرامش در رانندگی، کیفیت زندگی شهروندان را نیز ارتقا می‌دهد. با توجه به افزایش روزافزون تعداد خودروها و پیچیدگی‌های مربوط به ترافیک، نیاز به پوشش‌های بیمه‌ای مناسب و کارآمد بیش از پیش احساس می‌شود. در سال‌های اخیر، با رشد جمعیت و توسعه زیرساخت‌های شهری، تعداد خودروها به طرز چشمگیری افزایش یافته است. این افزایش نه تنها موجب بروز ترافیک‌های سنگین و تصادفات بیشتر شده، بلکه نیاز به خدمات بیمه‌ای موثر را نیز دوجندان کرده است. در این شرایط، بیمه‌گذاران به‌دنبال پوشش‌های جامع‌تری هستند که بتواند در برابر خسارت‌های ناشی از تصادفات، سرقت و بلایای طبیعی از آن‌ها محافظت کند. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این عوامل و تأثیرات آن‌ها بر صنعت بیمه خودرو پرداخته است.

آدینه‌وند تأکید کرد: «سن راننده، سابقه رانندگی و منطقه جغرافیایی از جمله عوامل کلیدی هستند که بر حق بیمه تأثیر می‌گذارند.»

وی گفت: «جوان‌ترها به‌دلیل ریسک بالاتر معمولاً حق بیمه بیشتری پرداخت می‌کنند؛ زیرا این گروه از رانندگان به‌دلیل عدم تجربه کافی که به‌خودی‌خود ریسک تصادف را افزایش می‌دهد، در دسته‌بندی ریسک بالاتر قرار می‌گیرند.» او همچنین به‌سابقه رانندگی اشاره کرد و گفت: «رانندگان با سابقه بهتر و بدون تصادف‌های مکرر، می‌توانند از حق بیمه کمتری برخوردار شوند. این

عامل به‌عنوان یک معیار برای ارزیابی ریسک راننده محسوب می‌شود.» آدینه‌وند در ادامه به تأثیر منطقه جغرافیایی بر حق بیمه پرداخت و افزود: «مناطق با نرخ تصادفات بالاتر، معمولاً حق بیمه بیشتری را طلب می‌کنند. عواملی مانند ترافیک، شرایط جوی و فرهنگ رانندگی در این مناطق تأثیرگذار هستند.»

این کارشناس حوزه بیمه خودرو به چالش‌های اقتصادی نیز اشاره کرد و گفت: «تورم یکی از چالش‌های اساسی برای صنعت بیمه است. افزایش قیمت مواد اولیه و خدمات باعث افزایش هزینه‌های تعمیر و جایگزینی خودرو می‌شود. این افزایش هزینه‌ها به‌نوبه خود می‌تواند منجر به افزایش حق بیمه‌ها شود.»

وی تأکید کرد: «شرکت‌های بیمه برای اطمینان از سودآوری، باید این تغییرات را در مدل‌های قیمت‌گذاری خود لحاظ کنند.»

او در ادامه به‌مفهوم کسورات پرداخت و اظهار داشت: «کسورات به بیمه‌گذاران این امکان را می‌دهد که با پذیرش بخشی از ریسک، حق بیمه خود را کاهش دهند. این روش نه تنها به کاهش هزینه‌های بیمه‌گرا کمک می‌کند، بلکه موجب تشویق بیمه‌گذاران به احتیاط بیشتر در رانندگی می‌شود.»

آدینه‌وند به افزایش خسارت‌های ناشی از بلایای طبیعی نیز اشاره کرد و گفت: «با افزایش فراوانی و شدت بلایای طبیعی، فشار بیشتری بر بازار بیمه وارد می‌شود. این وضعیت می‌تواند منجر به افزایش حق بیمه‌ها و تغییر در سیاست‌های بیمه‌ای شود.»

او افزود: «شرکت‌های بیمه ناگزیرند تا با ارزیابی مجدد ریسک‌ها و پیش‌بینی خسارت‌های آینده، استراتژی‌های خود را به‌روز کنند.»

وی در پایان به اهمیت درک بهتر از عوامل موثر بر حق بیمه و هزینه‌های بیمه اشاره کرد و گفت: «درک این عوامل می‌تواند به شرکت‌های بیمه کمک کند تا خدمات بهتری به مشتریان خود ارائه دهند و در عین حال، در برابر چالش‌های اقتصادی و اجتماعی مقاوم‌تر شوند.»

X5

MVM
مدیران خودرو



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 ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه نایت شید برای تویوتا «هریر»



تویوتا نسخه جدیدی از کراس اوور هریر را با نام نایت شید ادیشن با ویژگی‌هایی مثل تزئینات مشکی براق برای بازار ژاپن معرفی کرده است. هرچند تویوتا و نازا بازار آمریکایا حفاظتی کرده، اما داستان این خودرو در ژاپن ادامه دارد. برادر دوقلوی آن، تویوتا هریر، همچنان پر فروش است و برای سال ۲۰۲۵ با به‌روزرسانی‌هایی معرفی شده تا پیش از معرفی نسل بعدی در آینده‌ای نزدیک، همچنان رقابتی باقی بماند. هریر نسل چهارم از سال ۲۰۲۰ با تغییرات اندک در بازار حضور دارد. در سال ۲۰۲۲ یک به‌روزرسانی جزئی با پیش‌رانه بلاگین-هیبریدی معرفی شد و حالا برای سال

یک عضو کمیسیون صنایع خانه ملت در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: حمایت بدون رقابت، صنعت خودرو را زمینگیر می‌کند

استفاده از ارزش‌اشخاص برای واردات خودرو، بازار را تنظیم و سبب ایجاد تعادل در عرضه خواهد شد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، موضوع واردات خودرو همواره یکی از محورهای داغ سیاست‌گذاری در کشور بوده است. از یک سو، حمایت از تولید داخلی و اشتغال‌زایی و از سوی دیگر، نیاز روزافزون مردم به خودروهای باکیفیت و رقابتی، باعث شده تصمیم‌گیری در این حوزه بسیار پیچیده و حساس باشد. هفته گذشته با ابلاغ آیین‌نامه جدید واردات خودرو برای محصولات کارکرده و صفر کیلومتر، نقطه عطفی در رویکرد دولت نسبت به بازار خودرو نمایان شد. هرچند که برخی از کارشناسان تحقق این مهم را اصلاح بنیادین بازار خودرو کشور معرفی می‌کنند، اما عده‌ای دیگر این مسأله را چالش جدید برای صنعت خودرو تلقی می‌کنند. برای بررسی وضعیت واردات و تولید خودرو در کشور با «محمد رستمی»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم؛

به‌عنوان پرسش نخست، تعرفه‌های واردات خودرو اصلاح شده و ظاهراً وضعیت واردات خودرو با حمایت‌های مجلس و دولت به نظر می‌رسد که بهبود یافته است. به‌نظر شما آیا این شرایط می‌تواند باعث بهبود وضعیت بازار خودرو شود؟

اجازه بدهید درباره تعرفه واردات خودرو به یک نکته کلی اشاره کنم؛ تعرفه، چه بالا باشد و چه پایین، اثرات خاص خودش را در بازار خودرو دارد. وقتی تعرفه واردات خودرو بالا می‌رود، یعنی این که خودرو خارجی وقتی می‌خواهد وارد کشور شود، عوارض گمرکی آن، آن قدر بالا هست که برای

مصرف‌کننده داخلی بسیار گران تمام شود.

حالا این گرانی چه نتیجه‌ای دارد؟ نتیجه اول، افزایش قیمت خودروهای داخلی است. وقتی وارداتی در کار نباشد، رقابت هم کم می‌شود و فضای بازار تا حدی انحصاری می‌شود. انحصار یعنی کاهش کیفیت؛ چراکه تولیدکننده داخلی می‌داند حتی با کیفیت پایین هم می‌تواند محصولش را بفروشد. این روند به کاهش انگیزه برای به‌روزرسانی فناوری و نوآوری هم منجر خواهد شد. در خصوص این موضوع باید یک مثال بزنم؛ زمانی که خودرو ساز داخلی می‌بیند خودرو خارجی با قیمت بالا در بازار معامله می‌شود، او هم قیمت خود را بالا می‌برد. به این ترتیب، در بلندمدت ما داریم وضعیت بدتری در بازار خودرو کشور رقم می‌زنیم. در این جا باید یادآور شد که با انحصار داخلی، بودجه تحقیق و توسعه (R&D) در صنعت خودرو هم به حداقل می‌رسد. متأسفانه در حال حاضر، بودجه R&D خودرو سازان ما نزدیک به صفر است. این یعنی هیچ‌کس به فکر ارتقا و نوآوری نیست؛ چراکه رقابتی وجود ندارد که آن‌ها را مجبور به پیشرفت کند. این یکی از مهم‌ترین آسیب‌های تعرفه بالاست. تعادل هوشمندانه میان حمایت از تولید داخل و ایجاد رقابت سالم از طریق واردات است. بنابراین نه تعرفه بالا به تنهایی مفید است، نه تعرفه پایین؛ بلکه سیاست‌گذاری باید بر پایه تجربه جهانی، تقویت R&D، اصلاح زیرساخت‌های انرژی و استفاده از ظرفیت‌های مردم تنظیم شود. اگر بخواهیم صنعت خودرویی پویا و رقابت‌پذیر داشته باشیم، باید از انحصار خارج شویم؛ اما نه به بهای

حذف کامل صنعت؛ بلکه با حمایت هوشمند، الزام به رقابت و فراهم‌سازی زیرساخت‌هایی که تولید را اقتصادی کند.

شما پیش‌تر به آسیب‌های تعرفه بالا در بازار خودرو اشاره کردید؛ اگر تعرفه خودروهای وارداتی پایین باشد می‌تواند به تولید خودرو و قطعات آسیبی وارد کند؟

البته اگر تعرفه‌ها را بیش از حد پایین بیاوریم، باز هم آسیب می‌زنیم. در این شرایط، حمایت از تولیدکننده داخلی به‌طور کامل کنار گذاشته می‌شود. یک خودرو ساز داخلی باید با شرکت‌های بزرگ خودرو ساز در دنیا رقابت کند که به‌عنوان مثال از یک موتور خاص برای محصولاتشان، چند میلیون عدد در سال تولید می‌کنند. اما در کشور، اگر خودرو سازان ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار عدد نیز تولید کنند، به‌زحمت می‌افتند. وقتی تیراژ پایین باشد، هزینه تولید بالا می‌رود. بنابراین اگر تعرفه پایین باشد، تولیدکننده داخلی ماً عملاً از گردونه تولید حذف می‌شود. این موضوع بیانگر آسیب مستقیم به قطعه‌سازها، زنجیره تامین و خودرو سازان است. لازم به‌ذکر است که شرکت‌های خودرو ساز و زنجیره کامل اگر تضعیف شوند، صنعت خودرو ضرر به‌جای خواهد خورد.

اگر صنعت خودرو بخواهد در تولید و رقابت جهانی موفق شود، باید چه الگویی را در پیش بگیرد؟

مدل‌های موفق جهانی وجود دارد؛ به‌عنوان مثال کشور کره جنوبی در صنعت خودرو و حضور در بازارهای جهانی

موفق عمل کرده است. آن‌ها از خودرو ساز داخلی‌شان حمایت کردند؛ اما در عین حال، تولیدکنندگان خودرو را مجبور کردند با خودرو سازهای جهانی رقابت کنند. این الزام به رقابت، همراه با بسته‌های حمایتی موقت، باعث شد صنعت خودرو کره جنوبی رشد چشم‌گیری داشته باشد. معتقدم اگر ما هم خودرو ساز داخلی را در کنار هدایت هدفمند ملزم به رقابت جهانی می‌کردیم، وضعیت خودرو سازان داخلی امروز خیلی بهتر از این بود.

بحث دیگری که مطرح است، موضوع ارزش اشخاص برای واردات خودرو است؛ این مجوز برای افراد صادر شده اما هنوز برای خودرو سازان و قطعه‌سازان آزاد نشده است؛ اگر این مجوز برای صنعت گران هم صادر شود، به‌نظر شما چه تاثیری بر اشتغال‌زایی و تولید خواهد داشت؟

تامین ارز یکی از موضوعات مهم و اساسی در واردات خودرو است. در شرایطی که کشور ما با تهدیدات و فشارهای بین‌المللی مواجه است، دولت باید با دقت بالایی ارز را مدیریت کند. از همین رو، واقعیت این است که بخشی از جامعه تمایل دارد از خودروهای خارجی استفاده کند؛ زیرا این خواسته سلیقه‌ای بوده و نمی‌توان آن را نادیده گرفت. همچنان معتقدم استفاده از ارزش‌اشخاص برای واردات خودرو یک راه‌حل موثر و کم‌هزینه است. اگر فردی ارزی در خانه یا خارج از کشور دارد و نمی‌تواند از آن استفاده کند، چرا نتواند

۲۰۲۵، تویوتا فهرست امکانات استاندارد را گسترش داده، سیستم‌های کمک‌راننده را بهبود بخشیده و نسخه جدید نایت‌شید را به‌خط تولید اضافه کرده است. نسخه نایت‌شید هریر بر پایه تیپ Z با پیش‌رانه هیبریدی ساخته شده و در دو نوع دیفرانسیل جلو و چهار چرخ محرک E-Four عرضه می‌شود. تغییرات ظاهری این نسخه دقیقاً همان چیزی است که از نام «نایت‌شید» انتظار می‌رود و شامل تزئینات مشکی براق روی جلوپنجره، سپرهای پایینی و رکاب‌های کناری، چراغ‌های جلو تیره‌تر و رینگ‌های ۱۹ اینچی مشکی هماهنگ با طراحی کلی می‌شود.

با همان سرمایه خودرو مورد نظرش را وارد کند؟ این موضوع هم بازار داخلی را تنظیم و هم به‌تعادل عرضه کمک می‌کند؛ معتقدم این راهکار تأثیرات مثبتی در صنعت و بازار خودرو خواهد داشت.

به‌عنوان سؤال پایانی، یکی از تهدیدات جدی صنعت، مسأله کمبود انرژی است که نه تنها خودرو سازان، بلکه تمام صنایع کشور را تهدید می‌کند. به‌نظر شما برای رفع این چالش چه باید کرد؟ آیا خودرو سازان باید وارد حوزه نیروگاه‌سازی شوند یا وظیفه بر عهده دولت است؟

به‌نظرم این موضوع یکی از اشکالات مهم سیاست‌گذاری در بخش انرژی است. چرا باید صنایع وارد حوزه‌هایی شوند که تخصصی در آن ندارند؟ به‌عنوان مثال صنایع فولادسازی باید تمرکز خود را بر تولید محصولات متمرکز کنند، نه این که به‌دنبال احداث نیروگاه باشند. هدایت تولیدکنندگان به‌چنین مسیری کاملاً اشتباه است. باتوجه به این که دولت بودجه کافی برای سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی ندارد، به‌صنایع می‌گوید اگر کمبود برق دارید، خودتان نیروگاه ایجاد کنید. این یعنی یک مشکل را با اضافه کردن بار بیشتر به تولیدکننده، می‌خواهیم حل کنیم. در صنعت خودرو، ایران خودرو یا سایپا با این همه چالش و بدهی، چطور باید در حوزه انرژی هم ورود کنند؟

معتقدم باید اجازه دهیم سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در حوزه نیروگاه وارد شوند. ولی چرا این اتفاق رخ نمی‌دهد؟ زیرا قیمت برق در کشور ما پایین و برای سرمایه‌گذار صرفه اقتصادی ندارد. اگر قیمت برق برای بخش‌های صنعتی اصلاح شود، ممکن است سرمایه‌گذاران بخش خصوصی یا حتی خود صنایع هم ببینند که ارزش دارد در حوزه انرژی سرمایه‌گذاری کنند. آن زمان شاید ایران خودرو هم بگوید حالا می‌صرفد که نیروگاه بزنم؛ اما نه در شرایط فعلی که قیمت پایین برق، همه انگیزه‌ها را از بین برده 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.



تبدیل نه تنها برای جذابیت ظاهری، بلکه برای افزایش توانایی‌های کاربردی طراحی شده است. در حالی که اکثر خودروهای ۶×۶ بیشتر به دلیل جذابیت ظاهری ساخته می‌شوند، این مدل به‌طور خاص برای ارتقای ظرفیت بار معرفی شده است. با فرض این که پیش‌ترانه قدرت کافی برای جابه‌جایی وزن اضافی را داشته باشد، محور سوم سطح تماس بیشتری برای توزیع بار فراهم می‌کند. طبق ادعای Ulterio Motiv، این تبدیل ظرفیت بار را ۲۸۵۰ کیلوگرم افزایش داده و به‌رقم شگفت‌انگیز ۶۰۴۰ کیلوگرم رسانده است. البته مشخص نیست که آیا پیش‌ترانه استاندارد کارخانه توانایی کشیدن چنین وزنی را به‌ویژه در شرایط آفرود دارد یا خیر؛ اما در هر صورت، این یک ارتقای قابل توجه است.

شرکتی در آفریقای جنوبی تویوتا لندکروزر سری ۷۰ را به پیکایی ۶ چرخ تبدیل کرده و توانایی‌های این خودرو را ارتقا بخشیده است. هر چند چندین دهه از زمان معرفی تویوتا لندکروزر س سری ۷۰ می‌گذرد و این خودرو سال‌هاست که در بازارهای بزرگی مثل اروپا و آمریکا عرضه نمی‌شود، اما این شاسی‌بلند جان سخت ژاپنی همچنان در کارخانه‌هایی در سه‌قاره جهان ساخته می‌شود. همان‌طور که انتظار می‌رود، خودرویی با این محبوبیت، حضور گسترده‌ای در بازار افرامارکت مناطق عرضه مدل‌های جدید سری ۷۰ دارد. یکی از این شرکت‌های فعال در بازار افرامارکت، Ulterio Motiv در آفریقای جنوبی است که تبدیل ۶×۶ را برای لندکروزر ۷۰ پیکاپ ارائه کرده است. این

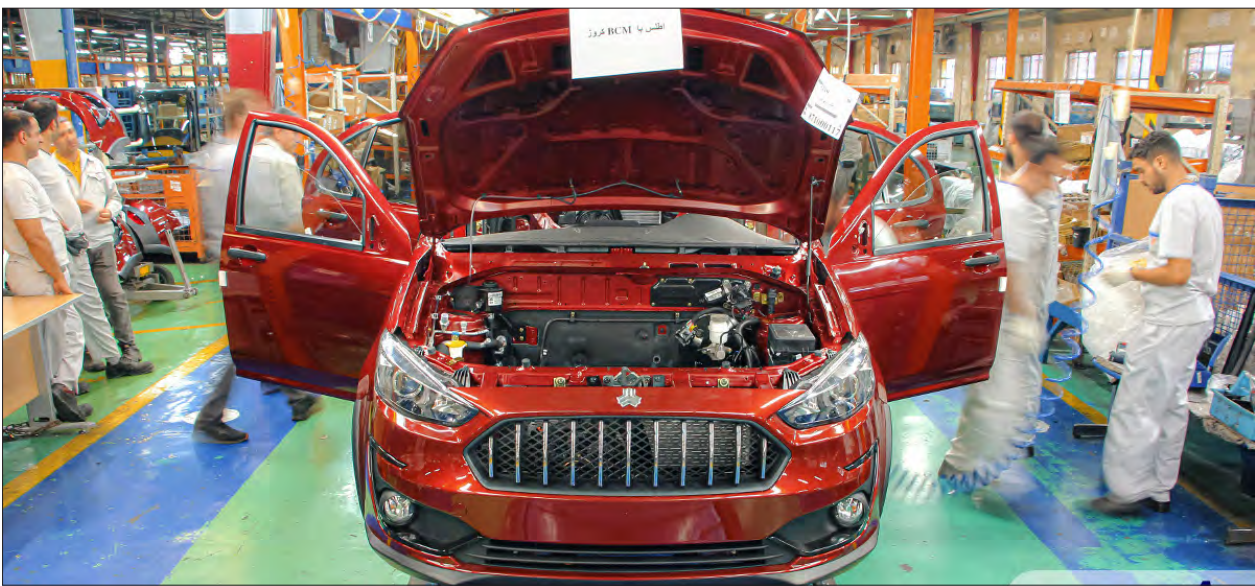


محور اضافی برای «لندکروزر» سری ۷۰

تصمیمی منطقی در مسیر پایداری صنعت خودرو

افزایش قیمت؛ ابزاری برای حفظ جریان تولید، نه فشار به مصرف‌کننده

نگاهی به رفتار خودروسازان بزرگ جهان نیز نشان می‌دهد که اصلاح دوره‌های قیمت، امری پذیرفته‌شده و ضروری برای تداوم تولید است



آرش محبی نژاد
دبیر انجمن همگن قطعه‌سازان کشور

قطعه‌سازان برای عبور از بحران فعلی ۲۰ همت نقدینگی نیاز دارند

«جمع مطالبات معوق زنجیره تامین از دو خودروساز بزرگ کشور به ۴۰ همت و مجموع مطالبات معوق از خودروسازان دولتی و خصوصی به ۵۰ همت می‌رسد؛ اما زنجیره تامین به ۲۰ همت نقدینگی نیاز دارد تا از بحران فعلی عبور کند. اگر دو خودروساز بزرگ کشور هر کدام ۱۰ همت تریق نقدینگی داشته باشند، این نقدینگی تا حدودی تامین می‌شود؛ این درحالی است که با وجود تلاش‌های صورت گرفته، مطالبه نقدینگی قطعه‌سازان همچنان پابرجاست و حجم نقدینگی وارده به این صنعت پاسخ‌گوی نیاز امروز نیست. اکنون قطعه‌سازان و زنجیره تامین خودرو با مشکلات پرداخت حقوق کارگران، بدهی مالیاتی، بدهی دولتی، چک‌های برگشتی و ... مواجهند و چنانچه نقدینگی به‌میزان کافی تزریق نشود، در ادامه با خطر تعطیلی واحدها و افت محسوس تولید مواجه خواهیم شد. از دیگر معضلات صنعت خودرو قیمت‌گذاری دستوری است. بر این اساس تا پایان خردادماه امسال، به دلیل معضلات قیمت‌گذاری دستوری شاهد تحمیل ۲۸۰ همت زیان انباشته به دو خودروساز بزرگ کشور و ۶۰۰ همت سوسید سیاه (ناشی از تفاوت قیمت‌گذاری دستوری و بازاری) بودیم. این شیوه قیمت‌گذاری منجر به تحمیل ضرر و زیان به قطعه‌سازان و ایجاد رانت در بازار می‌شود. از این رو با حذف قیمت‌گذاری دستوری و تاکید بر عرضه و تقاضا در بازار، خودروسازان می‌توانند محصولات خود را با قیمت واقعی (که قطعا زیر قیمت فعلی بازار است) عرضه کنند تا ضمن کنار رفتن دلالان واسطه‌ها، نقدینگی آن به بخش تولید وارد شود. در صورتی که تامین نقدینگی این صنعت به‌میزان کافی انجام شود، شاهد استمرار تولیدات با کیفیت و با تیراژ قابل قبول خواهیم بود.

پوزش و تصحیح

در مصاحبه منتشره ص ۳

شماره قبل روزنامه «دنیای خودرو»
عکس آقای اصغر خسروشاهی
به جای آقای مهدی خسروشاهی
استفاده شد که این بی‌تردید
یک اشتباه چاپی بوده و این روزنامه
بدین وسیله از دو بررگوار
هم از آقای اصغر خسروشاهی
و هم از آقای مهدی خسروشاهی
عذرخواهی می‌کند.

ارتقای ایمنی پیش می‌رود، خودروساز ایرانی نیز برای بقا و رقابت نیاز به سرمایه‌گذاری مستمر دارد. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی بدون منابع مالی کافی ممکن نخواهند بود. در دنیای امروز، مهم‌تر از تصمیمات اقتصادی، نحوه اجرای آن‌ها و تعامل با ذی‌نفعان است. سایپا در این زمینه نشان داد که می‌خواهد در مسیر جدیدی حرکت کند؛ مسیری مبتنی بر شفافیت، اعتمادسازی و اصلاح ساختارهای زیان‌ده گذشته.

«تجربه خودروسازان بزرگ و منطق بازار آزاد نگاهی به رفتار خودروسازان بزرگ جهان نیز نشان می‌دهد که اصلاح دوره‌های قیمت، امری پذیرفته‌شده و ضروری برای تداوم تولید است. حتی در کشورهایی با تورم پایین، تولیدکنندگان خودرو به‌صورت فصلی قیمت محصولات خود را بر اساس نوسانات قیمت قطعات، انرژی، نیروی انسانی و بازار جهانی به‌روزرسانی می‌کنند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت در اقتصاد با نوسانات شدید، قیمت خودرو در کشور یک‌ساله فریز شود. در همین راستا، نه تنها سایپا بلکه سایر خودروسازان باید دستخوش اصلاح قیمت‌گذاری خودرو قرار گیرند. عمق بحران قیمت‌گذاری دستوری و ضرورت اصلاح ساختار آن بیش از پیش در حال نمایان شدن است و صنعت خودرو برای نجات به آزادسازی قیمت‌ها نیاز دارد.

«اصلاح قیمت، شرط بقا و توسعه است در نهایت، تصمیمی که برای افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات سایپا اتخاذ شد، اقدامی شجاعانه و آینده‌نگرانه است؛ نه یک اقدام صرفاً مالی یا ضامن صرف‌کننده. اگر بخواهیم صنعت خودرو همچنان در کشور فعال بماند، فرصت‌های شغلی مرتبط با آن حفظ شود، توان صادرات افزایش یابد و سرمایه‌گذاری در توسعه تکنولوژی صورت گیرد، نیازمند واقع‌بینی در حوزه قیمت‌گذاری هستیم. جایگزین افزایش منطقی قیمت، چیزی جز ورشکستگی تدریجی، افت کیفیت، بدهی سنگین بانکی و از دست رفتن بازار نخواهد بود. بنابراین حمایت از این تصمیم، حمایت از تولید ملی و اشتغال پایدار است.

با توجه به رشد فزاینده تورم در کشور و این که نرخ ارز در نوسان‌های مداوم قرار دارد، نمی‌توان از یک خودروساز انتظار داشت بدون به‌روزرسانی قیمت‌ها، کیفیت را حفظ و تیراژ تولید را افزایش دهد. سیاست فریز قیمتی درحالی اعمال می‌شد که بسیاری از نهادهای تولید از طریق بورس کالا یا بازار آزاد با نرخ‌های روز تهیه می‌شدند. افزایش قیمت ۱۵ درصدی محصولات سایپا، در چنین شرایطی، درواقع تلاش برای رساندن نرخ فروش به نقطه سر به سر است، نه مازاد بر آن. کارشناسان اقتصادی نیز معتقدند که چنان‌چه اصلاح قیمت‌ها به‌صورت منظم و دوره‌ای صورت نگیرد، خودروسازان ناچار خواهند بود برای ادامه فعالیت به تسهیلات بانکی با بهره‌های سنگین متوسل شوند که این موضوع در نهایت به افزایش بدهی، کاهش بهره‌وری و فشار مضاعف بر سیستم بانکی کشور منجر خواهد شد.

«تفاوت بین افزایش منطقی قیمت و سودجویی بی‌قاعده

باید یادآور شد که سایپا در ماه‌های منتهی به این تصمیم، در تلاش برای دریافت مجوز افزایش قیمت بود و حتی پیش از تنش‌های منطقه‌ای اخیر (جنگ ایران و اسرائیل) نیز پیگیر این موضوع بود. بنابراین این اقدام نه یک تصمیم لحظه‌ای یا سیاسی، بلکه نتیجه تحلیلی دقیق از واقعیت‌های بازار، هزینه‌های تولید و الزامات تداوم تولید است. برخلاف تصورات اولیه، این تصمیم نه با هدف فشار به مصرف‌کننده بلکه برای جلوگیری از زیان‌های گسترده‌تر در آینده اتخاذ شده است.

«نقش افزایش قیمت در ارتقای کیفیت و توسعه فناوری

افزایش قیمت صرفاً برای جبران زیان نیست. این اقدام، در صورت مدیریت صحیح منابع، می‌تواند مقدمه‌ای برای ارتقای کیفیت محصولات، بهبود خدمات پس از فروش، نوسازی خطوط تولید و حرکت به سمت تکنولوژی‌های نوین باشد. در شرایطی که بازار جهانی خودرو با سرعت به سمت الکتریکی شدن، کاهش مصرف سوخت و



«در روزهایی که صنعت خودرو با فشارهای سنگین مالی، افزایش هزینه‌های تولید و انتظارات اقتصاد کلان مواجه است، تصمیم برای افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات گروه خودروسازی سایپا، اقدامی ضروری و منطقی برای بقا، بهبود نقدینگی و افزایش تیراژ تولید تلقی می‌شود. این اقدام، برخلاف برخی فضا سازی‌های منفی، در راستای حفظ اشتغال، تداوم تولید ملی و جلوگیری از تعمیق زیان‌های انباشته صنعت خودرو ارزیابی می‌شود.

«افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات سایپا، عامل حفظ جریان تولید

در تحلیل افزایش قیمت محصولات سایپا، ابتدا باید این موضوع را شفاف کرد که تصمیم به اصلاح قیمت محصولات، در واکنش به رشد فزاینده هزینه‌های تولید و نه صرفاً افزایش سودآوری توسط دولت اتخاذ شده است. گروه سایپا از سال گذشته تا پیش از این تصمیم، هیچ‌گونه افزایشی در نرخ محصولات خود نداشته و این درحالی است که در همین بازه، قیمت مواد اولیه، نیروی انسانی و هزینه‌های لجستیکی به‌طور متوسط رشد ۲۰ تا ۴۰ درصدی را تجربه کرده‌اند. درواقع، محصولات سایپا پیش از این اصلاح قیمت، در وضعیت زیان تولید قرار داشتند؛ به عبارتی، هر خودرویی که تولید می‌شد، نه تنها سودآور نبود بلکه برای خودروساز ضرر هم به همراه داشت. بدیهی است که ادامه این روند می‌توانست به کاهش تولید، افزایش بدهی‌های بانکی و حتی خطر ورشکستگی برای تولیدکنندگان منجر شود.

«لزوم بازنگری در قیمت‌ها متناسب با واقعیت‌های اقتصادی



امیر کشانی
رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان

حذف قیمت‌گذاری دستوری، مقدمه اصلاح اقتصاد است

«بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند با توجه به شرایط موجود، دولت برای نجات صنایع باید دست به اصلاحات اقتصادی بزند که یکی از مهم‌ترین آن‌ها لغو قیمت‌گذاری دستوری است. حال در این رابطه امیر کشانی، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان به بیان نقطه‌نظر خود پرداخته است.

در حال حاضر مهم‌ترین معضل اقتصاد کشور چیست؟

بزرگ‌ترین آسیب اقتصاد ایران دولتی بودن آن است. ما مشکلات کوچک و بزرگ زیادی در اقتصاد داریم که هر کدام رفع شود، گرچه مشکل یک بخش را حل می‌کند، اما فاصله ما را تا شرایط بهینه کاهش نمی‌دهد. برای تعالی اقتصاد ایران و بهبود وضعیت در سایر حوزه‌ها، دولت باید از اقتصاد فاصله بگیرد و هر چه امکان دارد سهم بخش خصوصی از اقتصاد افزایش یابد. به نوعی، هر چه بخش خصوصی ضعیف‌تر نگه داشته شود، فشار به دولت زیاد می‌شود و آسیب این انقباض از طریق اجرا نشدن تکالیف دولتی متوجه جامعه و مردم خواهد شد.

چه الزاماتی برای خروج دولت از صحنه اقتصاد وجود دارد؟

جلوگیری از قیمت‌گذاری دستوری یکی از مقدمات اصلی برای خروج دولت از اقتصاد است. دخالت در قیمت‌گذاری مانع دروغ گفتن است که باعث می‌شود فرد دروغ‌های دیگری را به دنبال دروغ اول بگوید. عقب‌ماندگی صنعت حمل‌ونقل ایران، یکی از واضح‌ترین شواهد تاثیر قیمت‌گذاری دستوری و تمرکز بی‌رویه بر توزیع یارانه در اقتصاد است؛ درحقیقت وضعیت صنایع حمل‌ونقلی به‌خصوص ریلی و هوایی، نتیجه تبعات دخالت مستقیم دولت در قیمت‌گذاری دستوری انرژی و خدمات بوده و مانع توسعه و روزآمدی این بخش‌ها شده است.

اثرات خروج دولت از اقتصاد چیست؟

کاهش سهم ۸۰ درصدی دولت از اقتصاد در شرایط فعلی هزینه‌های جاری آن را به شکل چشمگیری کاهش خواهد داد و به این ترتیب هزینه اداره کشور نیز با سیر نزولی مواجه خواهد شد. این درحالی است که در شرایط فعلی، هزینه‌های جاری دولت گسترده و چشمگیر است و با کارآمدی آن هماهنگی چندانی ندارد. دولت باید تصمیم بزرگ «خروج قهرمانانه از اقتصاد» را اتخاذ کند و خروج دولت از اقتصاد مطمئناً ناگزیر رخ خواهد داد و خروج قهرمانانه یک پنجره فرصت برای دولت است که اگر از آن استفاده نکند، این فرصت از دست خواهد رفت و دولت ناگزیر است با هزینه‌های بالاتر و ثمرات کمتر به خروج از اقتصاد تن بدهد.

«مهران سالاریه، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: «اسقاط خودرو در طرح جایگزینی در سه‌ماهه نخست امسال با ۱۹ هزار و ۹۸۱ دستگاه در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۴۰۳ که صرفاً ۲۵ دستگاه اسقاط و جایگزین شده است، رشد ۸۰۰ برابری را نشان می‌دهد.» سالاریه افزود: «این افزایش تعداد اسقاط خودرو در طرح جایگزینی نشان‌دهنده اثربخشی سیاست‌های تشویقی دولت و هماهنگی بین

اسقاط خودرو در طرح جایگزینی رشد ۸۰۰ درصدی داشت



دستگاه‌های اجرایی و نقش آفرینی خودروسازان برای حذف خودروهای آلاینده از چرخه حمل‌ونقل است.» وی گفت: «ظرفیت نوسازی سال ۱۴۰۴ از محل طرح‌های جایگزینی در تفاهم‌نامه مشترک ۸ دستگاه اجرایی کشور در مجموع ۹۶ هزار دستگاه خودرو هدف‌گذاری شده که ۲۷ هزار دستگاه آن در فاز نخست عملیاتی شده و در جریان است.» بر اساس اعلام سازمان

سالاریه ظرفیت نوسازی انواع خودرو سواری و وانت هم در طرح‌های جایگزینی در راستای اجرای تبصره ۵ ماده ۱۰ قانون ساماندهی که خودروسازان را الزام کرده است ۲۰ درصد تولیدات خود را به متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده اختصاص دهند، در مجموع ۳۲۹ هزار دستگاه پیش‌بینی می‌شود که تحقق آن به‌عواملی چون تامین منابع مورد نیاز برای ارائه تسهیلات و استقبال مالکان خودروهای فرسوده بستگی دارد.

گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: «همچنین در اقدامی مشترک با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هم ظرفیت نوسازی سال ۱۴۰۴ از محل طرح‌های جایگزینی یک‌هزار دستگاه برای نوسازی اتوبوس‌های برون‌شهری در نظر گرفته شده که تفاهم‌نامه آن در حال نهایی شدن است.» به گفته

زاپاس Spare Tire



رقابت «هیوندای» و «کیا» با «بی‌وای‌دی»



اما همین ویژگی می‌تواند جذابیت آن را افزایش دهد. بی‌وای‌دی سی‌لاین ۸ در دونسخه ارائه می‌شود. نسخه اول، با نام DM-i، به یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر و پکیج باتری ۱۹ کیلووات-ساعت مجهز است. این موتور بنزینی ۱۴۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در حالی که یک موتور الکتریکی در محور جلو ۲۴۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۱۵ نیوتون‌متر گشتاور ارائه می‌دهد. بی‌وای‌دی ادعا می‌کند این نسخه می‌تواند ظرف ۸.۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. برای خریدارانی که به دنبال عملکرد قوی‌تر هستند، نسخه DM-p گزینۀ بهتری خواهد بود.

بی‌وای‌دی سی‌لاین ۸ با پیش‌سرانه پلاگین-هیبریدی، شتاب ۴.۹ ثانیه‌ای و برد الکتریکی ۱۵۰ کیلومتری، رقیبی قدرتمند برای کیا EV9 و هیوندای آیونیک ۹ در بازارهای جهانی خواهد بود. خانواده بی‌وای‌دی با سرعت چشمگیری در حال گسترش است و جدیدترین عضو این خانواده، شاسی‌بلند سی‌لاین ۸ است. این خودرو در ایالات متحده عرضه نخواهد شد، اما در بازارهای مختلفی خارج از چین، از جمله استرالیا و اروپا، در دسترس خواهد بود. برخلاف خودروهای الکتریکی جدید بی‌وای‌دی که اخیراً توجه زیادی را به‌خود جلب کرده‌اند، سی‌لاین ۸ یک شاسی‌بلند پلاگین-هیبریدی است؛

توئیتر!

مجلس بر نحوه اجرای بسته حمایتی وزارت صمت نظارت می‌کند



بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که متأسفانه در طول جنگ تحمیلی برخی صنایع بزرگ خسارت دیدند، گفت: «وزارت صمت یک بسته حمایتی برای آن‌ها آماده کرده که قطعاً این کمیسیون بر روند اجرای آن نظارت خواهد کرد. ما در نشست اخیر که با وزیر صنعت، معدن و تجارت داشتیم بر ضرورت جبران خسارات صنایع آسیب‌دیده تأکید کردیم.»

دیگه چه خبر؟

تعطل دولت در اجرای قانون واردات خودروهای کارکرده



عضو هیات‌رئیسۀ کمیسیون صنایع و معادن مجلس در انتقاد به تعلل دولت برای اجرای قانون واردات خودروهای کارکرده گفت: «براساس آن چه ما مصوب کردیم دولت موظف است واردات خودرو را برای ایجاد توازن و کیفیت بخشی در بازار خودرو به‌طور کامل اجرا کند و این درحالی است که تاکنون عملکرد دولتمردان در این حوزه رضایت‌بخش نبوده است.»

ویژه‌ها

جزئیات بسته حمایت از صنایع در شرایط جنگی



رضا انصاری، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی در مورد جزئیات بسته حمایت از صنایع در شرایط جنگی اعلام کرده است که «این بسته در دو محور تدوین شده؛ نخست حمایت ویژه از واحدهای آسیب‌دیده از جنگ، از طریق تأمین ارز و منابع مالی برای بازسازی و دوم حمایت کلی از صنایع که شامل تسهیل در ثبت سفارش، ترخیص کالا، امور گمرکی و رفع موانع تولید می‌شود.»

دیده يك First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

طلسم ۱۰ ساله بازار خودرو شکست؛ واردات مدل‌های لوکس آزاد شد.

حاضر جواب: به امید آن که مدل شکستن این طلسم، مثل مدل شکستن طلسم واردات خودروهای کارکرده نباشد!

افزایش فروش تویوتا در بازارهای جهانی.

حاضر جواب: تازه آن هم بدون عرضه در بورس کالای ژاپن!

ایران خودرو با انتشار صورت‌های مالی تلفیقی یک‌ساله منتهی به ۳۰ اسفند ۱۴۰۳، از تحویل سود عملیاتی، رشد در آمد فروش و البته زیان انباشته‌ای هنگفت خبر داد.

حاضر جواب: همین که این زیان انباشته، انباشته‌تر نمی‌شود خودش جای تقدیر و تشکر دارد.

قیمت ۱۰ تا ۱۲ میلیاردی شاسی‌بلند چینی تازه‌وارد بازار ایران!

حاضر جواب: این را خود چینی‌ها بفهمند، دیگر دل‌شان نمی‌آید سوار خودروهای تولیدی خودشان بشوند!

وضعیت بازار خودرو در ماه‌های آینده چگونه خواهد بود؟

حاضر جواب: شما هم چه توقعاتی دارید! الان نوستر داموس هم نهایتاً بتواند وضعیت بازار خودرو را در چند ساعت آینده پیش‌بینی کند!

فرمانده انتظامی شهرستان نایین بیان کرد: «توقیف پژو با راننده ۱۳ ساله در اصفهان.»

حاضر جواب: احتمالاً برخی والدین فکر می‌کنند اگر فرزندان‌شان را زیر سن قانونی پشت فرمان خودرو بنشانند، در آینده پیشرفت کرده و می‌توانند خلبان فضاپیما شوند!

بخشنامه واردات خودرو ابلاغ شد؛ واردات ۱۳ هزار خودرو لوکس.

حاضر جواب: این هم خبر خوش برای کسانی که پول خرید خودرو لوکس به‌روز را داشتند، ولی مجبور بودند لوکس‌های ۱۰ سال پیش را سوار شوند!

سوختن واشر سرسیلندر پراید؛ علت‌ها و راه‌حل‌های پیشگیری.

حاضر جواب: این قدر که مردم مادر طول این سال‌ها در گیر مقوله سوختن واشر سرسیلندر پراید بودند، احتمالاً آیندگان فکر می‌کنند این هم اسم یک بیماری بوده مثل سرخک و ابله‌مرغان که بیشتر ملت در گیرش بودند!

فرمانده مرزبانی فراجا از کشف و توقیف ۹۹ هزار و ۹۷۴ لیتر سوخت قاچاق در مرزهای کشور خبر داد.

حاضر جواب: البته بد نیست کمی تحقیق صورت بگیرد تا معلوم شود آن اختلاف ۳۶ لیتر تا ۱۰۰ هزار لیتر، چی شده؟

با اعلام رسمی فهرست جدید قیمت محصولات ایران خودرو، تمامی خودروهای سواری این شرکت وارد بازه قیمتی بالای نیم میلیارد تومان شدند.

حاضر جواب: این قدر تعجب نکنید، چون احتمالاً تا چند سال دیگر ۵۰۰ میلیون تومان می‌شود پول یک شب پیتزا و بال سوخاری خوری یک خانواده ۵ نفره در تهران!

تحول «سایپا دیزل» در سال گذشته؛

کاهش چشمگیر هزینه تولید و رشد سود خالص «خکاوه»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

شرکت سایپا دیزل با نماد خکاوه، صورت‌های مالی حسابرسی‌شده مربوط به سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۳ را در سامانه کدال منتشر کرد. این گزارش نشان می‌دهد شرکت با تمرکز بر بهینه‌سازی هزینه‌ها و مدیریت موثر منابع تولید، توانسته عملکردی متفاوت از سال‌های گذشته ثبت کند و گامی در مسیر اصلاح ساختار مالی خود بردارد. بر اساس اطلاعات منتشرشده، درآمد عملیاتی خکاوه در این دوره به رقم ۳ هزار و ۳۲۲ میلیارد تومان رسیده است. اما آن‌چه این صورت مالی را از سال‌های گذشته متمایز می‌کند، کاهش قابل توجه بهای تمام‌شده محصولات و خدمات است. بهای تمام‌شده شرکت از رقم ۳ هزار و ۹۷۱ میلیارد تومان در پایان سال ۱۴۰۲ به ۲ هزار و ۸۴۸ میلیارد تومان در سال گذشته کاهش یافته است. این کاهش ۲۸ درصدی، مهم‌ترین عامل در بهبود سودآوری شرکت طی این دوره محسوب می‌شود. در نتیجه این تحول سود ناخالص شرکت به ۴۸۴ میلیارد تومان رسید. همچنین شرکت با ادامه این روند موفق شده است سود عملیاتی خود را نیز به سطح ۸ میلیارد تومان برساند؛ عددی که هر چند هنوز نسبت به درآمد شرکت ناچیز است، اما نسبت به زیان عملیاتی یا سود ناچیز دوره‌های گذشته، بهبود نسبی را نشان می‌دهد و حاکی از بهبود تدریجی وضعیت عملیاتی شرکت است. در بخش سود خالص نیز شاهد رشد معناداری هستیم. سود خالص سایپا دیزل در سال ۱۴۰۳ به ۶۳ میلیارد تومان رسید که نسبت به سود خالص ۲۵

میلیارد تومانی سال گذشته، رشدی ۱۵۴ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد در شرایطی محقق شده که شرکت در بخش فروش با رشد ویژه‌ای روبه‌رو نبوده و بخش عمده این سودآوری، ناشی از اصلاح در ساختار هزینه‌ها و کنترل بهای تمام‌شده بوده است. این تحول مالی در حالی رخ داده که سایپا دیزل در سال‌های اخیر با چالش‌هایی نظیر افزایش هزینه‌های تولید، مشکلات نقدینگی، نوسانات ارزی و... مواجه بوده است. اما به‌نظر می‌رسد در سال ۱۴۰۳، سیاست‌های مدیریتی معطوف به کاهش هزینه‌ها، کنترل واردات قطعات با نرخ مناسب‌تر، بازنگری در ساختار تأمین و احتمالاً افزایش بهره‌وری در خطوط تولید،

توانسته تأثیر خود را در عملکرد نهایی شرکت نشان دهد. در ادامه تحلیل عملکرد مالی سایپا دیزل، نکته‌ای که نمی‌توان از آن غافل شد، جایگاه این شرکت در صنعت خودروهای تجاری کشور است. خکاوه از جمله شرکت‌هایی است که نقش مهمی در تولید کامیون و کشنده‌های سنگین دارد و از دیرباز به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی این حوزه شناخته می‌شود. در صورت‌های مالی، نشانه‌هایی از کنترل بهتر هزینه‌های سربار نیز دیده می‌شود. به‌نظر می‌رسد شرکت در سال گذشته، هم در حوزه مدیریت هزینه‌های غیرعملیاتی و هم در ساختار تولید، گام‌هایی برای مهندسی مجدد برداشته است.

اینفوگرافیش Inphography

کاهش در آمد شرکت «تولید محور خودرو» در فصل بهار

میزان درآمد خرد ادامه

160
میلیارد تومان



شرکت تولید محور خودرو

میزان کاهش در آمد ۳ ماهه

38%
میلیارد تومان

میزان درآمد ۳ ماهه

439
میلیارد تومان

شرکت «تولید محور خودرو» در ۳ ماهه منتهی به خرداد ۱۴۰۴ درآمدی معادل ۴۳۹ میلیارد تومان را محقق کرد.

برای چه؟

باید در سیاست‌گذاری‌ها تجدید نظر صورت گیرد

به‌نظر می‌رسد اگر سیاست‌گذاران بخواهند از وضعیت فعلی عبور کنند، تنها راه، پایان دادن به سردگمی‌های تصمیم‌گیری، ایجاد شفافیت در قیمت‌گذاری و افزایش اعتماد عمومی به بازار از طریق پیام‌های روشن و اقدامات عملی است. در چنین شرایطی، تسریع در روند واردات خودرو می‌تواند به‌عنوان راهکارهای کوتاه‌مدت برای خروج بازار از وضعیت رکودی فعلی مطرح شود.

چرا؟

تعلل در اعلام قیمت‌های جدید خودرو

یکی از مهم‌ترین عوامل رکود، تعلل سیاست‌گذاران در اعلام قیمت رسمی کارخانه‌ای خودروها بود که موجب شد عرضه از سوی شرکت‌های تولیدکننده به‌حالت نیمه‌تعطیل درآید؛ اما در نهایت افزایش نرخ‌ها اعلام شد. از سوی دیگر، فرآیند تولید نیز تحت تأثیر همین تعلل‌ها و عدم اطمینان از سیاست‌های آینده، با روندی نسبتاً نزولی همراه شد.

چند تلند؟

ادامه وضعیت رکودی در بازار خودرو

بازار خودرو در جریان تحولات ۱۲ روزه اخیر میان ایران و رژیم صهیونیستی، به شکل عمیق‌تری دچار رکود و بی‌تحرکی شده؛ رکودی که نه تنها ناشی از فضای ویژه و تعلیق روانی اقتصاد کشور بود، بلکه ریشه‌های آن به پیش از بحران بازمی‌گردد و به‌نظر می‌رسد به این زودی‌ها چشم‌اندازی برای گشایش در آن دیده نمی‌شود.



وارد صنعت خودرو سازی شد و تولید سدان الکتریکی SUV را آغاز کرد. شیائومی با وجودی که تازه وارد است، جاه طلبی های بزرگی در حوزه خودرو دارد. SUV اولترا، نسخه پر فورمئس سه موتوره با قدرت ۱۵۲۷ اسب بخار، به تازگی رکورد سریع ترین خودرو الکتریکی پیست نوربرگ رینگ را شکسته و پورشه تایکان توربو GT و ریمک نورا را مغلوب کرده است. حال این خودرو حضور شیائومی را در گرن توریسمو ۷ رقم خواهد زد و در به روز رسانی آینده اضافه می شود. همچنین، این دو شرکت روی یک کانسپت ویژن گرن توریسمو هم همکاری خواهند کرد. این کانسپت فعلا در قالب یک تصویر سایه ای معرفی شده که یک کوبه کمار تقاع با تناسبات سنتی خودرو اسپرت و باله عقب بزرگ را نشان می دهد.

شیائومی SUV اولترا که به تازگی رکورد سریع ترین خودرو الکتریکی نوربرگ رینگ را شکسته، به اولین خودرو چینی در شبیه ساز گرن توریسمو تبدیل شده است. اگر به دنبال مدرکی برای بلوغ صنعت خودرو چین هستید، کافی است بدانید که برای نخستین بار، یک خودرو چینی به بزرگ ترین سری شبیه ساز مسابقه ای جهان راه یافته است. شیائومی SUV اولترا به گرن توریسمو ۷ می آید. این همکاری بین گرن توریسمو و شیائومی در ویداد سری جهانی گرن توریسمو در لندن طی آخر هفته گذشته رسماً تأیید شد. شیائومی که در سال ۲۰۱۰ تأسیس شد، یکی از بزرگ ترین شرکت های فناوری چین است و با فروش گوشی های هوشمند، دومین برند بزرگ جهان در این حوزه محسوب می شود. این شرکت از سال ۲۰۲۳



حضور «شیائومی» در پروژه گرن توریسمو ویژن

قیمت رقابتی برای گک آیون «Y پلاس»



شرکت جی‌ای‌سی با اعمال تغییراتی در بدنه و کابین آیون Y پلاس و همچنین اضافه کردن فناوری های جدید، این خودرو را با مدل ۲۰۲۵ معرفی کرده است. یکی از مهم ترین تغییرات ظاهری آیون Y پلاس ۲۰۲۵ به طراحی جدید چراغ های عقب بازمی گردد که حالا لوگوی نورانی برند را در بخش میانی جا داده است. ابعاد بدنه آیون Y پلاس ۲۰۲۵ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۵، ۱،۸، ۱،۶ و ۲،۷ متر اعلام شده است که با مدل قبلی تفاوتی ندارد. به فضای کابین آیون Y پلاس ۲۰۲۵ برویم؛ یعنی جایی که رابط کاربری نمایشگر مرکزی مورد به روز رسانی قرار گرفته است. این سیستم حالا از تباط کارلیک و هایکار با تلفن هوشمند، پشتیبانی می کند. سامانه مسیر یاب هم می تواند ثانیه شمار چراغ قرمز را نمایش بدهد. علاوه بر این ها باید به اضافه شدن گرمکن و سردکن به صندلی راننده، تاشوی برقی آینه های جانبی با گرمکن و همچنین قابلیت تخت شدن صندلی های جلو و عقب اشاره کرد. از امکانات ایمنی استاندارد آیون Y پلاس ۲۰۲۵ می توان از کروز کنترل تطبیقی با امکان تعقیب خودرو جلویی نام برد. آیون Y پلاس ۲۰۲۵ به یک موتور برقی مجهز شده که در دو سطح قدرت ۱۰۰ یا ۱۵۰ کیلووات (۱۳۴ یا ۲۰۱ اسب بخار) قابل انتخاب است.

قیمت پایه ۱۱ هزار دلاری برای چری فالوین «A8»



شرکت چری نسخه به روز رسانی شده از فالوین A8 را با مدل ۲۰۲۵ معرفی کرده است. فرم بدنه این سدان، همچنان از فلسفه طراحی «تناسبات شرقی» پیروی می کند. جلونچرخه بزرگ با خط ارتباطی بین آن و محل قرار گیری چراغ های مه شکن به رنگ مشکی، نمای جلو فالوین A8 مدل ۲۰۲۵ را شکل می دهد. در نمای جانبی با خط شانه مرتفع و خمیدگی بخش انتهایی سقف روبه رو هستیم. چراغ های سراسری عقب نیز با زمینه دودی تزئین شده است. ابعاد بدنه فالوین A8 مدل ۲۰۲۵ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷، ۱،۸، ۱،۴ و ۲،۷ متر اعلام شده است. طراحی داخلی فالوین A8 با دو نمایشگر دیجیتال مجزا و فرمان D-شکل، به سایر محصولات جدید چری از جمله اعضای سری تیگو شباهت دارد. نمایشگر لمسی این خودرو از تباط بی سیم اپل کارپلی و نرم افزار HiCar هواوی پشتیبانی می کند. چری فالوین A8 مدل ۲۰۲۵ همچنین به دستیار رانندگی سطح ۲ مجهز شده است که ۱۹ دستیار راننده هوشمند را به همراه دارد. بنابر اعلام سازنده، نمایشگر ۲۴،۶ اینچ در کابین این خودرو به لطف تراشه ۸۱۵۵ اسنپ دراگون می تواند ظرف فقط ۲ ثانیه، آماده به کار شود.

«مری بار» ثابت کرد که شکست «ایلان ماسک» کار سختی نیست!

رکورد شکنی «جنرال موتورز» در برابر «تسلا»



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

جنرال موتورز با فروش بیش از ۶۲ هزار دستگاه خودرو الکتریکی در پنج ماه اول سال ۲۰۲۵، رشد ۹۴ درصدی را ثبت کرد. این شرکت در ماه های اخیر عملکرد درخشانی در فروش خودرو های الکتریکی داشته است؛ اما هنوز راه درازی برای پیشی گرفتن از تسلا در پیش دارد. شرکت هفته گذشته گزارش فروش خودرو های الکتریکی خود برای سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ را منتشر کرد و اعداد واقعاً شگفت انگیز هستند. جنرال موتورز تا پایان ماه می بیش از ۶۲ هزار دستگاه خودرو الکتریکی در ایالات متحده تحویل داده است و ماه گذشته دومین ماه پر فروش در تاریخ فروش خودرو های الکتریکی این شرکت بوده است. این رقم نشان دهنده رشد چشمگیر ۹۴ درصدی نسبت به سال گذشته است. جنرال موتورز در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ به سهم بازار ۱۵،۵ درصدی در بخش خودرو های الکتریکی دست یافت و پس از تسلا و در جایگاه دوم بازار داخلی آمریکا قرار گرفت.

تنزل در جایگاه تسلا

سوال این است که آیا جنرال موتورز می تواند تا پایان سال ۲۰۲۵ تاج پادشاهی را از تسلا بریابد؟ بسا وجود این اعداد چشمگیر، جنرال موتورز هنوز فاصله زیادی با تسلا دارد. تسلا بین ماه های ژانویه تا می حدود ۱۲۸ هزار دستگاه خودرو الکتریکی فروخته که تقریباً دو برابر فروش جنرال موتورز است. این در حالی است که فروش تسلا نسبت به سال گذشته ۸۶ درصد کاهش یافته است. تسلا همچنین مدل Y به روز رسانی شده را معرفی کرده و برنامه هایی برای عرضه مدل های جدید در ادامه سال دارد. با این حال، فروش خودرو های الکتریکی جنرال موتورز تا پایان آوریل با رشد خیره کننده ۹۴ درصدی همراه بوده است که عمده تا توسط کادیلاک و شورولت رقم خورده است. فروش خودرو های الکتریکی کادیلاک ۳۷ درصد و فروش شورولت ۱۱۹ درصد به لطف مدل های بلیزر EV و اکونکاس EV افزایش یافته است. برند جی ام سی نیز با فروش هامر EV و پیکاپ سی پرا EV رشد قابل توجهی را تجربه کرده است. جنرال موتورز در حال حاضر ۱۳ مدل خودرو الکتریکی از شاسی بلند های کامپکت گرفته



به روز شده بلک وینگ، عملکرد درخشانی داشتند. کادیلاک در مجموع بهترین سهم بازار خود را از سال ۲۰۱۴ به دست آورد. جی ام سی بهترین سهم ماهه فروش تاریخ خود را با افزایش ۱۸ درصدی تجربه کرد. سی پرا ۱۳ درصد و کانویون ۶۶ درصد رشد داشتند؛ اما آکادیا با جهش ۷۳ درصدی، بزرگ ترین پیشرفت را در این برندها ثبت کرد. یوکان نیز با رشد ۲۹ درصدی، بهترین سهم ماهه فروش خود را از سال ۲۰۰۷ تجربه کرده است. شورولت با افزایش ۱۴ درصدی، کمترین رشد را در میان برندهای جنرال موتورز داشت؛ اما همچنان بهترین سهم ماهه خود را از سال ۲۰۱۹ ثبت کرد. ترکس جدید ۵۷ درصد، تراورس ۶۲ درصد و پیکاپ کلرادو ۷۳ درصد رشد داشتند. تاهو نیز با افزایش ۲۸ درصدی، بهترین سهم ماهه اول خود را از سال ۲۰۰۷ تجربه کرد. هنوز زمان زیادی تا پایان سال باقی مانده تا ببینیم جنرال موتورز چگونه عمل خواهد کرد؛ اما تا این لحظه، این خودرو ساز به وضوح در مسیر درستی قرار دارد.

به روز شده بلک وینگ، عملکرد درخشانی داشتند. کادیلاک در مجموع بهترین سهم بازار خود را از سال ۲۰۱۴ به دست آورد. جی ام سی بهترین سهم ماهه فروش تاریخ خود را با افزایش ۱۸ درصدی تجربه کرد. سی پرا ۱۳ درصد و کانویون ۶۶ درصد رشد داشتند؛ اما آکادیا با جهش ۷۳ درصدی، بزرگ ترین پیشرفت را در این برندها ثبت کرد. یوکان نیز با رشد ۲۹ درصدی، بهترین سهم ماهه فروش خود را از سال ۲۰۰۷ تجربه کرده است. شورولت با افزایش ۱۴ درصدی، کمترین رشد را در میان برندهای جنرال موتورز داشت؛ اما همچنان بهترین سهم ماهه خود را از سال ۲۰۱۹ ثبت کرد. ترکس جدید ۵۷ درصد، تراورس ۶۲ درصد و پیکاپ کلرادو ۷۳ درصد رشد داشتند. تاهو نیز با افزایش ۲۸ درصدی، بهترین سهم ماهه اول خود را از سال ۲۰۰۷ تجربه کرد. هنوز زمان زیادی تا پایان سال باقی مانده تا ببینیم جنرال موتورز چگونه عمل خواهد کرد؛ اما تا این لحظه، این خودرو ساز به وضوح در مسیر درستی قرار دارد.

برنامه ای که صرفاً روی برقی سازی متمرکز نیست جنرال موتورز اعلام کرد قصد دارد با توجه به کاهش تقاضا برای خودرو های برقی، تولید خودرو های بنزینی را افزایش دهد و طی دو سال آینده، حدود ۴ میلیارد دلار

تا پیکاپ ها را در سید برندهای خود ارائه می دهد. شورولت به تنهایی سریع ترین رشد را در میان برندهای این گروه داشته و تا پایان ماه می بیش از ۳۷ هزار دستگاه خودرو الکتریکی فروخته و از فروش ۳۴ هزار دستگاه مدل الکتریکی فورد در همین دوره پیشی گرفته است. شورولت در حال حاضر سه مدل الکتریکی شامل بلیزر EV، اکونکاس EV و سیلورادو EV را در سید خود دارد.

پرفروش های جنرال موتورز موفقیت جنرال موتورز تنها به خودرو های الکتریکی محدود نمی شود. سید گسترده خودرو های بنزینی و پلاگین-هیبریدی این شرکت نیز در سال جاری رکوردهای جدیدی ثبت کرده است. بیوک یکی از برندهای برجسته در اوایل سال ۲۰۲۵ بود. فروش این خودرو ساز لوکس با مدل های انکلیو، انکور GX و اونوستا تا پایان آوریل ۳۹ درصد افزایش یافته است. انکلیو به تنهایی ۳۹ درصد رشد داشت و بهترین سهم ماهه فروش خود را از سال ۲۰۱۹ ثبت کرد. در مجموع، این بهترین سهم ماهه فروش بیوک از سال ۲۰۰۶ بود. کادیلاک نیز با افزایش ۲۱ درصدی فروش، نزدیک به سه سال رشد مداوم فروش را تجربه کرد. اسکالید بهترین سهم ماهه اول خود را ثبت کرد و خودرو های سری ۷ کادیلاک به لطف مدل های

در سه کارخانه آمریکایی سرمایه گذاری کند. این شرکت خودرو سازی اعلام کرد که تولید شاسی بلند های بزرگ بنزینی و پیکاپ تراک های سبک را در کارخانه مونتاژ اوریون خود در میشیگان آمریکا، در اوایل سال ۲۰۲۷ آغاز خواهد کرد. پیش از این قرار بود این کارخانه از سال میلادی آینده، کامیون های برقی تولید کند. این اقدام، برنامه جنرال موتورز برای پایان دادن به تولید خودرو ها و کامیون های بنزینی تا سال ۲۰۳۵ را زیر سوال می برد. این موضوع مورد استقبال کاخ سفید قرار گرفت که تعرفه های قابل توجهی را بر خودرو های وارداتی اعمال کرده است تا خودروسازان را برای انتقال تولید بیشتر به آمریکا، تحت فشار قرار دهد. منابع آگاه به «رویترز» اعلام کردند که در ماه مارس، «مری بار»، مدیر عامل جنرال موتورز با دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا دیدار کرد تا در مورد برنامه های سرمایه گذاری گفتگو کند به ترامپ گفت: «جنرال موتورز برای گسترش تولید در آمریکا، به معافیت از الزامات انتشار گازهای گلخانه ای کالیفرنیا اقتصاد سوخت فدرال نیاز دارد.» کارخانه مونتاژ فیر فکس جنرال موتورز در کانزاس قرار است تولید خودرو «شورولت بولت» تمام برقی را تا پایان سال میلادی جاری آغاز کند و جنرال موتورز اعلام کرد اکنون خودرو «شورولت اکونیکس» بنزینی را نیز از اواسط سال ۲۰۲۷ تولید خواهد کرد.

بزرگ ترین خودرو ساز آمریکا در بیانیه ای اعلام کرد که انتظار دارد سرمایه گذاری های جدید آینده را در کارخانه فیر فکس برای نسل بعدی خودرو های برقی مقرون به صرفه جنرال موتورز انجام دهد. جنرال موتورز ماه میلادی گذشته اعلام کرد ۸۸۸ میلیون دلار در یک کارخانه تولید پیشرانه در نیوسورک برای افزایش تولید موتور سرمایه گذاری می کند. این خودرو ساز در کارخانه اسپرینگ هیل واقع در تنسی، تولید خودرو شورولت بلیزر بنزینی را از سال ۲۰۲۷ آغاز خواهد کرد. خودرو «شورولت اکونیکس» و «بلیزر» بنزینی هر دو در حال حاضر در مکزیک تولید می شوند. خودرو «اکونیکس» پس از شروع تولید در تاسیسات آمریکا، به منظور تأمین بازار های خارج از آمریکای شمالی، در مکزیک نیز تولید خواهد شد.

«هارسلو ابرارد»، وزیر اقتصاد مکزیک در یادداشتی در رسانه های اجتماعی گفت با جنرال موتورز گفتگو کرده و گفته است هیچ انتظاری برای تعطیلی یا تعدیل نیرو در کارخانه های مکزیک این خودرو ساز وجود ندارد.

برنامه های خاص هاوال برای شاسی بلند «H6»

نسبت به قبل تغییری ندارد؛ اما در کلیه تیپ های این خودرو، اهرم تعویض دنده به ستون فرمان منتقل شده است. نمایشگر لمسی با ابعاد بزرگ تر، صفحه نشان دهنده دیجیتال، دوربین ۳۶۰، کروز کنترل تطبیقی و چندین سامانه دستیار رانندگی به صورت استاندارد در هاوال H6 عرضه می شود. هاوال H6 در تایلند به صورت هیبرید و پلاگین-هیبرید و در نیوزیلند فقط با پیشرانه هیبرید (HEV) به فروش می رسد. این سامانه از پیشرانه ۱،۵ لیتر توربوشارژ و یک موتور برقی با مجموع ۲۴۴ اسب بخار قدرت تشکیل می شود. هاوال H6 در بازار پاکستان با پیشرانه ۲ لیتر توربوشارژ با ۲۳۵ اسب بخار قدرت و گیربکس ۹ سرعته DCT با پیشرانه هیبرید HEV با ۱۸۲ اسب بخار نیرو و جعبه دنده ۷ سرعته دو کلاچه، به فروش می رسد.

نسل سوم هاوال H6 از سال ۲۰۲۰ در بازار حضور دارد. این خودرو علاوه بر چین، در چندین کشور دیگر از جمله ایران نیز به فروش می رسد. نسخه به روز رسانی شده از هاوال H6 با پارسل در چین معرفی شد. مشتریان تایلندی در مارس ۲۰۲۵ با این خودرو آشنا شدند و حالا نوبت به اهالی نیوزیلند و پاکستان رسیده است تا با هاوال H6 جدید ملاقات کنند. در هاوال H6 جدید با تغییر در طراحی سپر جلو و جلونچرخه روبه رو هستیم. برخلاف مدل بازار تایلند، هاوال H6 بازار استرالیا و پاکستان مثل همتای خود در چین، به دیلایت LED با فرم عمودی مجهز شده اند. ابعاد بدنه هاوال H6 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷، ۱،۸، ۱،۷ و ۲،۷ متر اعلام شده است. برخلاف مدل بازار چین و تایلند، فرمان هاوال H6 بازار استرالیا و پاکستان



خبر News

سیویک «تایپ آر» فعلاً با اروپا خدا حافظی می کند!

فروش هوندا سیویک تایپ R در اروپا تا قبل از خاتمه ۲۰۲۵ به پایان می رسد. اما قبل از آن، شرکت هوندا قصد دارد آخرین سری این هاچ بک داغ را تحت سری اولتیمیت ادیشن (Ultimate Edition) عرضه کند. بدنه این سری با سفید Championship، سقف مشکی و نوار قرمز در کاپوت و درها، تزئین شده است. باله عقب فیبر کربنی را هم می توان مشاهده کرد. استفاده از فیبر کربن به کابین هوندا سیویک تایپ R اولتیمیت ادیشن هم تسری پیدا کرده؛ چراکه پارکایی و ترمیم کنسول مرکزی از این ماده ساخته شده است. علاوه بر این باید به فئوش های قرمز، نشان فلزی R Type و تابش نشان تایپ آر



به رنگ سفید از زیر درهای جلو اشاره کرد. خریداران این خودرو یک جعبه هدیه دریافت می کنند که جاسوئچی کربن، نشان شماره دار و روکش خودرو در آن قرار دارد. مشخصات فنی هوندا سیویک تایپ R اولتیمیت ادیشن با مدل پایه تفاوتی ندارد؛ بنابراین قوای حرکتی این خودرو همچنان از پیشرانه ۲ لیتر توربوشارژ تأمین می شود. ۲۲۴ اسب بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور حاصل از این پیشرانه از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی به محور جلو منتقل می شود. این خودرو می تواند ظرف ۵،۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. بنابر اظهارات هانا سوئیفت، مدیر استراتژی و محصول هوندا در اروپا، به نظر می رسد حذف هوندا سیویک تایپ R از بازار قاره سبز به افزایش سختگیری قوانین آلایندگی ارتباط دارد. نسخه قبلی H6 این قوانین باعث می شد هوندا سیویک تایپ R در اروپا قیمت بالایی داشته باشد. به عنوان مثال این خودرو در هلند با قیمت پایه بیش از ۱۰۰ هزار دلار به فروش می رسد. هر چند هوندا سیویک تایپ R (به اختصار CTR) به زودی از اروپا خارج می شود، اما خودرو ساز ژاپنی قصد ندارد کلاس خودرو های اسپرت و کوبه را به طور کامل ترک کند. نسل جدید هوندا پرلود پس از سال ها غیبت در قامت یک کوبه ۲+۲ نفره با پیشرانه هیبرید از نیمه اول ۲۰۲۶ در اروپا عرضه خواهد شد.



معرفی نیسان «قشقای» هیبرید ۲۰۲۵



نیسان همچنان به بهبود فناوری هیبریدی خود ادامه می‌دهد و جدیدترین دستاورد این شرکت، نسل سوم سیستم e-POWER است که در شاسی‌بلند قشقای بازار اروپا معرفی شده و قرار است در نسل بعدی روگ در آمریکا و مینیون الگراند در ژاپن نیز به کار رود. به گفته نیسان، این سیستم هیبریدی جدید بر دو راحتی دیزل را با آرامش و پاسخگویی خودرو الکتریکی ترکیب می‌کند. قشقای e-POWER جدید با مصرف سوخت ۴.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، بهبود قابل توجهی نسبت به مدل قبلی با مصرف ۵.۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر نشان می‌دهد. نیسان اعلام کرده که این شاسی‌بلند

هیبریدی می‌تواند با یک باک سوخت تا ۱۲۰۰ کیلومتر (در شرایط ایده‌آل) با بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر (در شرایط واقعی) مسافت را طی کند. همچنین میزان انتشار CO2 از ۱۱۶ گرم در کیلومتر به ۱۰۲ گرم در کیلومتر کاهش یافته است. هسته اصلی این سیستم هیبریدی، یک پیش‌ران بنزینی ۱.۵ لیتری مجهز به توربوشاژر بزرگ‌تر است. برخلاف هیبریدهای سنتی، این موتور مستقیماً چرخ‌ها را به حرکت در نمی‌آورد؛ بلکه به عنوان زنجار موتور الکتریکی برای موتور الکتریکی و باتری ۲۰.۱ کیلووات-ساعتی عمل می‌کند. سیستم احیای انرژی در هر دو حالت به شارژ باتری کمک می‌کند.

محصول

Product

سدان غول‌آسای آمریکایی!



پلی‌موث فیوری که ابتدا در سال ۱۹۵۶ به عنوان زیرمجموعه‌ای از مدل بلودر معرفی شد، در سال ۱۹۵۹ به یک مدل مستقل تبدیل شد. این خودرو در سال ۱۹۶۲ کوچک‌تر شد و با مدل محدود

Max Wedge به یکی از نخستین خودروهای عضلانی موپار تبدیل شد. در سال ۱۹۶۵، فیوری به بازار خودروهای فول‌سایز بازگشت و تا سال ۱۹۷۴ در این سگمنت باقی ماند. فیوری را می‌توان زیباترین سدان فول‌سایز آن دوره دانست و حالا یک نمونه تمیز و جذاب از این خودرو برای فروش ارائه شده است. این فیوری یک نمونه دست‌نخورده است. زیر کاپوت این خودرو پیش‌ران فابریک خودرو پنهان شده است. البته، این فیوری به موتور V8 با حجم ۵.۹ لیتر مجهز است که در مقایسه با گزینه‌های بلوک بزرگ آن زمان، چندان هیجان‌انگیز نیست. این موتور با گیربکس سه سرعته اتوماتیک همراه است و ۲۵۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. فیوری ۱۹۷۱ همچنین با موتور V8 با حجم ۶.۳ لیتر و ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت یا موتور ۷.۲ لیتری با ۳۳۵ اسب‌بخار نیز قابل خریداری بود.

برقی

EV

فیات «۵۰۰» برقی



فیات با افتخار اعلام می‌کند که فناوری تعویض باتری را معرفی کرده است که امکان شارژ مجدد خودروهای برقی در کمتر از ۵ دقیقه را فراهم می‌کند. در همکاری فیات با شرکت امپل، استفاده از خودروهای برقی (EV)

ساده‌تر شده و زمان مورد نیاز برای شارژ خودرو، با تعویض باتری، کوتاه‌تر می‌شود. فیات ناوگانی از فیات 500e را ارائه می‌دهد که به‌طور ایده‌آل برای جای دادن بسته‌های باتری قابل تعویض ارائه شده توسط امپل مناسب است. این برند، فیات 500e را به عنوان خودرو ایده‌آل برای تعامل با سیستم نوآورانه تعویض باتری امپل شناسایی کرده است که امکان شارژ کامل در کمتر از ۵ دقیقه را فراهم می‌کند. تعویض باتری، جایگزینی انعطاف‌پذیر برای شارژ سنتی ارائه می‌دهد. این روش، هزینه‌های عملیاتی مربوط به کابل کشی برای احداث ایستگاه شارژ را کاهش می‌دهد؛ چرا که می‌توان باتری‌ها را در هر مکان خارج شهر، شارژ کرد و به محل تعویض رساند. در نیمه دوم سال ۲۰۲۴، فیات 500e به عنوان بستر عالی برای سازگاری و یکپارچه‌سازی فناوری امپل عمل کرد.

نوسان قیمت خودرو زمینه‌ساز رکود چشمگیر در بازار شده است

بررسی آزادسازی واردات خودروهای ۲۵۰۰ سی‌سی به بالا



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی پس از ۱۳ سال ممنوعیت در آیین‌نامه واردات ۱۴۰۴ مورد تأکید قرار گرفته است. در بازخوانی ممنوعیت واردات خودروهای لوکس باید گفت این تصمیم در سال ۱۳۹۱ و همزمان با تشدید تحریم‌های نفتی کلید خورد؛ سیاستی که در ظاهر بر مبنای مدیریت منابع ارزی و کنترل واردات کالاهای لوکس بنا شد. در عمل اما این ممنوعیت تنها سبب انفجار قیمت نسخه‌های موجود شد؛ به‌طوری که بهای یک دستگاه تویوتا لند کروزر مدل ۲۰۱۳ امروز در بازار ایران چهار تا پنج برابر قیمت جهانی آن است. در دوره ممنوعیت، دولت صرفاً سهمیه‌های بسیار محدودی برای جانبازان و قهرمانان ورزشی، نخبگان و افراد و گروه‌های خاص در نظر گرفت؛ سهمیه‌ای که در نهایت به دلیل نبود زیرساخت خدمات پس از فروش، در بازار آزاد معامله می‌شد و عملاً سودی جز واسطه‌گری نداشت.

با این حال اما طبق آیین‌نامه واردات ۱۴۰۴، سقف کلی واردات خودرو در سال جاری ۹۰ هزار دستگاه پیش‌بینی شده است که از این تعداد، بخش خودروهای لوکس به دو سرفصل تفکیک شده است؛ ۸ هزار دستگاه خودرو با حجم موتور ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی، تعرفه ۱۸۰ درصد و سقف ارزی ۳۶۰ میلیون یورو و ۵ هزار دستگاه خودرو با حجم بالای ۳۰۰۰ سی‌سی، تعرفه ۱۹۰ درصد و سقف ارزی ۲۷۵ میلیون یورو. به این ترتیب تنها ۱۴ درصد از سهمیه واردات بیش از ۳۰ درصد از منابع ارزی مصوب به این دسته را به خود اختصاص داده است؛ واقعیتی که نشان می‌دهد شاید هدف کلیدی، جذب درآمد تعرفه‌ای قابل توجه از خودروهای گران‌قیمت باشد.

همان‌طور که عنوان شد آیین‌نامه مذکور با ابهامات زیادی روبه‌رو است. گرچه متن آیین‌نامه اصطلاح «اشخاص حقیقی و حقوقی» را بدون قید محدودیت به کار برده،

دو پیش‌شرط کلیدی دسترسی عمومی را عملاً دشوار می‌کند: شرط خدمات پس از فروش و شبکه نمایندگی از یک سو و منشأ ارز صادراتی یا خارجی از سوی دیگر. در نتیجه برخلاف تصور ابتدایی، آزادسازی این نوع خودروها احتمالاً انحصار واردات لوکس را برای چند شرکت محدود بازتولید خواهد کرد؛ همان ساختاری که پیش از سال ۱۳۹۲ نیز تجربه شد. اما ابهام دیگر این که دولت ترجیح می‌دهد خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی عمدتاً وارد شوند. با این حال، اگر سقف قیمتی فوب که در آیین‌نامه قبلی ۲۰ هزار یورو بود همچنان پابرجا بماند، خودروهای صفر بالای ۲۵۰۰ سی‌سی عملاً زایل خواهند شد. انتخاب خارج می‌شوند و واردکنندگان ناگزیر به سراغ گزینه‌های کار کرده خواهند رفت؛ موضوعی که هنوز از سوی هیات دولت شفاف نشده است. جالب این جاست که دولت در آیین‌نامه جدید، سقف قیمتی برای واردات تعیین نکرده است.

از سوی دیگر عنوان می‌شود انگیزه دولت از آزادسازی واردات خودروهای لوکس تنظیم بازار نیز هست. در حال حاضر قیمت لوکس‌های دست‌دوم از جمله قیمت لند کروزر ۲۰۱۳ یا پورشه پانامرا ۲۰۱۲ در بازار ایران به شکل غیرمنطقی رشد کرده است. ورود رسمی مدل‌های جدید می‌تواند تا حدی حباب قیمتی را تخلیه کند. رقابت با چینی‌های شبه‌لوکس نیز می‌تواند دلیل دیگری در این زمینه باشد.

اما پرسش این است که حالا بعد از ۱۳ سال ممنوعیت واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی، چه تغییری رخ داده که سیاست‌گذاران راه ورود این دست از خودروها به کشور را باز کرده‌اند؟ در این مورد یکی از کارشناسان و مسئولان حوزه خودرو اعلام کرده است: «دو دلیل مهم برای آزادسازی واردات این دست از خودروها در میان بوده است. یکی از این موارد، تنوع‌بخشی به بازار خودرو کشور است.» این کارشناس اعتقاد دارد سیاست‌گذاران از این طریق، گشایشی را در بازار ایجاد می‌کنند تا افرادی که استطاعت مالی لازم را دارند، بتوانند از خودروهایی با کیفیت بالا برخوردار شوند. این کارشناس همچنین اعلام کرد: «تعرفه واردات خودروهایی با حجم

موتور کمتر از ۲۵۰۰ سی‌سی در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو سال جاری با کاهش قابل توجهی همراه شده است. از طرف دیگر خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی شدیداً رشد تعرفه را تجربه می‌کنند. بنابراین دولت می‌تواند با واردات خودروهایی که حجم موتور آن‌ها بالای این مرز است، کاهش درآمدی را که از محل افت تعرفه خودروهای پایین ۲۵۰۰ سی‌سی با آن مواجه می‌شود، جبران کند.»

نوسان قیمت محسوس در بازار خودرو

خودروهای داخلی در روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۸۷ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) ۱۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۰ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) ۱۱ میلیون تومان کاهش ۸۹۴ میلیون تومان، ر۱ (۱۴۰۴) ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) ۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۸۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپتیم VX (۲۰۲۳) ۴۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳) ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳) ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان و هایما S5 (۱۴۰۴) ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳) ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، فیسات ۵۰۰ (۲۰۲۳) ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳) ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید.

درگ

Drage

رقابت «آستون‌مارتین» و «لامبورگینی» در درگ جدید کاراکسپرت

شاسی‌بلندهای اسپرت و گران‌قیمتی مثل لامبورگینی اوروس و آستون‌مارتین DBX به‌خودی‌خود هستند اما کسانی که چیزی خاص‌تر می‌خواهند، می‌توانند سراغ کیت‌های تیونینگ بروند؛ مثل همین دو خودرویی که در درگ جدید کاراکسپرت به مصاف هم رفته‌اند. در یک سمت این میدان، آستون‌مارتین DBX با کیت بدنه منصوری و در سمت دیگر لامبورگینی اوروس S با کیت ۱۰۱۶ اینداستریز را داریم. البته این کیت‌ها فقط ظاهری است و هر دو خودرو در بخش فنی



و پیش‌ران‌ه تغییراتی را تجربه نکرده‌اند. این یعنی DBX از همان پیش‌ران ۴ لیتری V8 توئین توربو مرسدس استفاده می‌کند که ۵۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. در مقابل، لامبورگینی اوروس S نیز به پیش‌ران ۴ لیتری V8 توئین توربو مجهز است؛ اما با ۶۶۶ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور، بسیار از رقیب بریتانیایی قوی‌تر است؛ بنابراین، تعجیبی نداشت که لامبورگینی در مسابقه اول با اقتدار پیروز شد؛ هرچند متهم به استارت زود هنگام بود. نتیجه در دور دوم نیز با وجود مشکلات تعویض دنده اوروس تکرار شد. پس از شکست سسنگین آستون‌مارتین، نوبت به سابقه‌رو ولینگ رسید. در نخستین مسابقه رولینگ، اوروس بدون زحمت پیروز شد؛ اما در اتفاقی عجیب، آستون‌مارتین در دور دوم به دلیل مشکلات شدید راننده لامبورگینی در تعویض دنده، زودتر از خط پایان عبور کرد. پس از رفع مشکلات، اوروس در دور سوم و نهایی دوباره پیش‌سازي را به دست آورد. در نهایت، آستون‌مارتین DBX شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۴.۷۵ ثانیه‌ای را ثبت و مسافت ۴۰۰ متر را در ۱۲.۶۲ ثانیه طی کرد.

ژاپنی

Japanese

موتور ۲ لیتری جدید «تویوتا»

تویوتا با موتور ۴ سیلندر جدید ۲ لیتری خود، وعده قدرت ۶۰۰ اسب‌بخار و کارایی بالا را می‌دهد. این مدل در خودروهای اسپرت آینده گازور بیسنگ استفاده خواهد شد. همچنین برندهای مزدا و سوپارو نیز از این موتور استفاده خواهند کرد. تویوتا اعلام کرده است که قصد دارد با همکاری سوپارو و مزدا، موتورهای جدید ۱.۵ لیتری و ۲ لیتری را توسعه دهد. بیش از یک سال از زمانی که تویوتا در باره خانواده جدید موتورهای ۴ سیلندر درون‌سوز خود توضیحاتی را ارائه داد، می‌گذرد. این موتورهای بنزینی که در دو نسخه تنفس طبیعی و توربوشاژر با حجم‌های ۱.۵ و ۲ لیتر عرضه خواهند شد،



کوچک‌تر و سبک‌تر طراحی شده‌اند. اگرچه هدف اصلی این موتورها بهبود کارایی است، اما پرفورمنس نیز در اولویت قرار دارد. موتور ۲ لیتری این مجموعه‌مورد عنایت ویژه گازور بیسنگ قرار گرفته و بیش‌تر در کانسبت GR یاریس M به‌نمایش درآمده است. این هاچ‌بک داغ‌موتور و سبک در نمایشگاه خودرو توکیو در ژانویه رونمایی شد، با پیش‌ران جدید G20E که در محور عقب قرار گرفته و به‌لطف توربوشاژر IHI قدرتی بین ۴۰۰ تا ۴۵۰ اسب‌بخار تولید می‌کند، همه‌را شگفت‌زده کرد.

اما مهندسان تویوتا ادعا کرده‌اند که با استفاده از توربوشاژر بزرگ‌تر، بیرون کشیدن بیش از ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت از این موتور به‌راحتی ممکن است. این در حالی است که موتور M139 مرسدس که قوی‌ترین پیش‌ران ۴ سیلندر تولیدی به‌نام مقررات سخت‌گیرانه زیست‌محیطی جهان محسوب می‌شود، تنها ۴۷۶ اسب‌بخار قدرت دارد. البته دستیابی به بیش از ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت ممکن است با مانعی بزرگ روبه‌رو شود. تویوتا احتمالاً مجبور خواهد بود موتور G20E را برای کاهش انتشار دی‌اکسید کربن محدود کند.



قلب تپنده S5 جدید را تشکیل می‌دهد. به لطف سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و سیستم پر خوران توربوشارژر این پیشرانه می‌تواند حداکثر ۳۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور بهارمغان آورد. S5 جدید ۱۲ اسب بخار قدرت و ۵۰ نیوتون متر گشتاور بیش تر نسبت به نسل قبل از خود تولید می‌کند. به کمک گیربکس ۷ سرعته اس-ترونیک (دوکلاچه) انتقال قدرت و گشتاور به چرخ‌های عقب انجام می‌شود. این خودرو ظرف ۴٫۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد.

آئودی A5 جزو خودروهای محبوب بازار جهانی است که تا به امروز سه نسل از آن به جهان معرفی شده است. نسل سوم این خودرو در ۱۶ جولای سال ۲۰۲۴ میلادی به صورت رسمی از سوی آئودی رونمایی شد. نسل سوم A5 مبتنی بر زبان جدید طراحی آئودی است که نکته مهم در آن، استفاده از خطوط شکسته نسبتا تیز روی بدنه و عدم استفاده از چراغ‌های دوبل است. مدل پر فور منسی A5 که با نام S5 شناخته می‌شود، در بخش فنی از موتور پرتوان بهره می‌گیرد. یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری مزین به تکنولوژی منحصر به فرد آئودی (TFSI)



آئودی «S5» مختص بازار ایالات متحده



آیا اپتیمیا «TF»، ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

نگاهی به سدان محبوب کره‌ای

ما همراه باشید تا این سدان جسور کره‌ای را مورد بررسی قرار دهیم تا بدانیم آیا در این بازه قیمتی، گزینه مناسبی برای خرید به‌شمار می‌رود یا خیر؟

گرفته، در کشورمان بسیار محبوب است. بر این اساس مدل ۲۰۱۵ این خودرو با نسل سوم آن، موسوم به TF در این مطلب بررسی می‌شود. این خودرو در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قرار دارد. با

اپتیمیا نام خوش آوازه و مطرح سدان محبوب کره‌ای است که در بازار جهانی و بازار ایران جایگاه خاصی دارد. نسل‌های سوم و چهارم این خودرو که تا به امروز پنج نسل از آن روی خط تولید کیاموتورز قرار



اتمسفر یک تا ۲ یا ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر و سیستم تایمینگ متغیر پیوسته CVT و سیستم جرقه‌زنی هوشمند کوپل مستقیم pengil (کوپل مدادی) مبتنی بر سیکل اتکینسون، راندمان بسیار بالایی را فراهم می‌کند. بادر نظر گرفتن ساختار ۱۶ سوپاپ، سیستم CVT دبل و بهینه‌سازی اتاق احتراق و نسبت تراکم ۱۰٫۵ به یک، این پیشرانه می‌تواند با استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۲ حداکثر ۱۸۰ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی ام فراهم آورد. موتور نتا ۲ اپتیمیا با شرایط ایران نیز به خوبی کالبره است و با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان حداقل ۸۸ می‌تواند حداکثر ۱۷۵ اسب بخار قدرت را در دور ۵۷۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۲۸ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴ هزار آرپی ام بهارمغان آورد. همچنین به لطف استفاده از متر یال آلومینیومی برای بلوک سیلندر و سر سیلندر، تبادل دمایی به خوبی صورت می‌گیرد. همین مساله سبب برتری این موتور می‌شود.

این پیشرانه با کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، تعویض به موقع روغن موتور و استفاده از روغن موتور مناسب می‌تواند حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک باشد. کمپانی کیابرای موتور نتا ۲ اپتیمیا ۲٫۴ لیتری MPI روغن موتور 5W30 با درجه API SN توصیه می‌کند. استفاده از این روغن موتور و تعویض آن در هر ۱۰ هزار کیلومتر، می‌تواند میزان استهلاک و خرابی پیشرانه را کاهش دهد. بادر نظر گرفتن نصب بالانس و ضعف در طراحی اوپل پمپ (پمپ روغن) در چنین پیشرانهای، نیاز است که مالکان به تعویض روغن موتور در زمان مناسب و توصیه شده، توجه خاصی داشته باشند. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو برعهده دارد. تعویض دنده‌ها در این گیربکس به لطف ساختار جدید هیدرولیکی و به روزرسانی در قطعات مکانیکی، به موقع و بدون کوبش و ضربه انجام می‌شود تا لذت رانندگی را دوچندان کند. این گیربکس در صورت تعویض صافی روغن موتور در ۱۰۰ هزار کیلومتر و نگهداری صحیح، حداکثر تا ۱۵۰ هزار کیلومتر کم استهلاک خواهد بود.

کیفیت سواری و عملکرد دهندلینگ

کیا اپتیمیا نسل سوم TF از نظر ساختار سیستم تعلیق یک خودرو کارآمد به حساب می‌آید. این خودرو در محور جلو از سیستم مکفرسون استرات با طبق‌های دوگانه و در محور عقب از سیستم مولتی لینک (چند اتصالی) بهره می‌گیرد. همچنین تایرهای ۲۲۵/۴۵ در کیفیت سواری این خودرو بسیار اثرگذار است. نصب رینگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی نیز در ارتقای کیفیت سواری این خودرو بی‌تاثیر نیست. به لطف توزیع وزن مناسب و مرکز ثقل نسبتا پایین، این خودرو در میان سایر هم‌کلاس‌های خود هندلینگ و فرمان‌پذیری بهتری داشته که منجر به برتری اپتیمیا TF می‌شود.

اپتیمیا پخریم؟

این روزها کیا اپتیمیا TF مدل ۲۰۱۵ با کارکرد ۱۰۵ هزار کیلومتر با شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قرار دارد. در این بازه قیمتی خرید اپتیمیا با توجه به عملکرد مناسب آن در تست‌های تصادف سال ۲۰۱۴ موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS و رسیدن به رتبه TOP SAFETY PICK توصیه می‌شود. کم استهلاک بودن این خودرو، کیفیت سواری بالا و در دسترس بودن قطعات یدکی، این خودرو را به یکی از بهترین گزینه‌ها در بازه قیمتی ذکر شده تبدیل می‌کند.



از آپشن‌های مهم این سدان محبوب کره‌ای می‌توان به ۸ ایربگ، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی مجهز به ABS، EBD، کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، سیستم کنترل حرکت در سربایینی، سیستم کروزر کنترل، کروزر کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه پایش نقاط کور، دوربین دید عقب، سیستم کنترل فواصل، سیستم دراپو مد (حالت‌های مختلف رانندگی مانند اسپرت، نرمال و اکو)، سنسور پارک، سنسور نور، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب، سردکن و گرم‌کن صندلی‌ها، بلوتوث، AUX و USB، سقف پانورامیک، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمه‌ای اشاره کرد.

موتور آشنا و پرتوان

اپتیمیا TF نسل سوم از نظر فنی اشتراک زیادی با پسر عمویش یعنی هیوندای سوناتا دارد. بر این اساس زیر چهره اسپرت و جسورانه این سدان، یک موتور ۲٫۴ لیتری اتمسفریک جاکشور کرده است. موتور نصب‌شده در زیر کاپوت اپتیمیا TF موسوم به نتا ۲ است که خوشبختانه مدل MPI آن (سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای) وارد کشورمان شده است. موتور ۴ سیلندر خطی ۲٫۴ لیتری

افضای زیبای پیتر شرایر طراحی محصولات کمپانی کیا تا سال ۲۰۱۰ میلادی چندان جذاب و اسپرت نبود؛ اما با ورود پیتر شرایر (طراح اسبق گروه فولکس واگن) به تیم طراحی کیا، طراحی محصولات این کمپانی صاحب‌نام، ناگهان متحول شد. بر این اساس اپتیمیا نسل سوم موسوم به TF سال ۲۰۱۰ میلادی به جهان معرفی شد. این نسل از اپتیمیا به لطف خلاقیت پیتر شرایر در طراحی خارجی، به حدی موفق ظاهر شد که در ماه مارس سال ۲۰۱۲ میلادی نسخه فیس لیفت این سدان محبوب سبب متوسط خانواده‌گی به بازار آمد. با نگاهی به پروفیل اپتیمیا TF شاهد کاپوت کشیده، پشت کوتاه، ستون C کشیده و استفاده از خط تیز افقی شخصیتی روی بدنه هستیم. همچنین رینگ‌های ۱۸ اینچی کاراکتر اسپرت و جذابی به این خودرو می‌بخشد. در نمای جلو، شاهد طراحی بسیار جوان پسند و اسپرتی هستیم که نظر بسیاری را به خود جلب می‌کند. طراحی چراغ‌های کشیده با گرافیک LED، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره باریک معروف کیا (موسوم به پوزمبیری) چهره بسیار جسورانه‌ای را از این خودرو به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب شاهد یک طراحی بسیار زیبا از این سدان کره‌ای هستیم. به لطف طراحی چراغ‌های کشیده مزین به LED و هانچ (حجم پرآمده از خط تیز طراحی شده روی در صندوق) شاهد نمای بسیار زیبایی از اپتیمیا هستیم. از طرفی اگر از روی دوبل بیضی شکل در طرفین سپر، هیجان را در این نمادوچندان می‌کند. ناگفته نماند که اپتیمیا‌های نسل سوم، موسوم به TF در نسخه‌های متعددی به بازار جهانی عرضه شده که تمامی نسخه‌های وارد شده به کشورمان، لمپیتد هستند. این نسخه مجهز به بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی است. از این نکته نباید صرف نظر کرد که کیا اپتیمیا‌های TF حاضر در کشور بیش از یک دهه در بازار خودرو حضور دارند؛ اما کیفیت رنگ آن‌ها به مراتب از سدان‌های چینی بالاتر است

فضای داخلی اسپرت و نسبتا لوکس

بانشستن پشت فرمان اپتیمیا ۲۰۱۵ شاهد سبک طراحی بسیار ساده، مینیمال والیته مدرن و پیشرفته هستیم. طراحی درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع در طرفین و بخش میانی داشبورد، جالب توجه است. یک نمایشگر ۸ اینچی لمسی نیز در بین دو درجه تهویه هوای میانی قرار گرفته است. کلاستر آنالوگ-دیجیتال مزین به نمایشگر ۴٫۳ اینچی و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با دود کمه روتاری، فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهد. طراحی صندلی‌های راحت و ارگونومی، غربیلک فرمان دی-کات (در نسخه‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵) با دود پدال شیفتر آلومینیومی نسبتا بزرگ در پشت آن و دسته‌دنده اسپرت، رانندگی هیجان‌انگیزی را ارائه می‌دهد. ناگفته نماند که طراحی سقف پانورامیک دو تکه، فضای داخلی این خودرو را بسیار دلنشین جلوه می‌دهد. این مهم را نباید فراموش کرد که بهره گرفتن از پلاستیک نرم Soft Touch روی قسمت بالای داشبورد، رودری‌ها و مونتاژ دقیق و کیفیت بالای قطعات، سبب شده است کابین اپتیمیا TF بسیار آرام و نسبتا لوکس به حساب آید. عایق بندی صدا و حرارت نیز فوق العاده بوده که نشان از کیفیت ساخت بالای این سدان محبوب خانواده‌گی دارد.

سطح امکانات رفاهی و ایمنی اپتیمیا TF

مدل‌های TF از اپتیمیا وارد شده به کشورمان از سیستم‌های ایمنی و رفاهی سطح بالایی برخوردارند.



مینی‌ون فوق لوکس «تویوتا»

نسبیتا باریک مزین به LED نمای فوق زیبا و لوکسی به این خودرو داده است. کابین تویوتا آفارد مشابه محصولات لوکس لکسوس است که بسیار مدرن و چشم‌گیر به‌نظر می‌رسد. از نظر مشخصات فنی آفارد دارای موتور ۴ سیلندر ۲۳۹۲ سی‌سی مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژر است. این موتور موسوم به ۲۲۴۸-FTS است که می‌تواند حداکثر ۲۷۵ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۶۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک دایرکت-شفت قدرت را به‌چهار چرخ منتقل می‌کند.

تاکنون چهار نسل از تویوتا آفارد به‌عنوان نخستین مینی‌ون پلاگین-هیبریدی جهان روی خط تولید تویوتا قرار گرفته که نسل چهارم آن موسوم به AH40 در ۲۱ ژوئن سال ۲۰۲۲ میلادی به‌جهان معرفی شد. این مینی‌ون لوکس جذاب تویوتا، مبتنی بر زبان جدید طراحی این خودرو ساز است و خطوط شکسته روی بدنه آن استایل بسیار جذابی به این مینی‌ون بخشیده است. همچنین در نمای جلو چراغ‌های کربستالی باریک مزین به LED و جلوپنجره کاملاً بزرگ و عریض نمای جسورانه و تهاجمی به این مینی‌ون می‌بخشد. در نمای عقب نیز حجم‌پردازی نسبتاً خاص به‌همراه چراغ‌های

نگاهی به کم‌مصرف‌ترین پیکاپ‌های بازار جهانی در سال ۲۰۲۵؛

آینده‌ای سبز برای خودروهایی پر کاربرد

پیکاپ‌های آینده علاوه‌بر حفظ توانایی‌های باربری با مصرف سوختی بسیار کمتر و آلاینده‌گی نزدیک به صفر، نقشی کلیدی در حمل‌ونقل پایدار ایفای می‌کنند



پیکاپ‌ها از دیرباز به‌عنوان

خودروهای چندکاره و قدرتمند شناخته‌شده‌اند که در بازار جهانی همواره جایگاه ویژه‌ای داشته‌اند. با این حال، تغییرات گسترده در صنعت خودروسازی و افزایش دغدغه‌ها در باره مصرف سوخت

و آلاینده‌گی‌ها باعث شده است تولیدکنندگان به سمت بهبود بهره‌وری و کاهش مصرف سوخت گام بردارند. سال ۲۰۲۵ نقطه عطفی برای بازار پیکاپ‌هاست؛ زیرا نسل جدیدی از این خودروها با تکنولوژی‌های پیشرفته و پیش‌رانه‌های کم‌مصرف پا به‌میدان گذاشته‌اند. در این گزارش، با مرور مهم‌ترین پیکاپ‌های مجهز به پیش‌رانه‌های درون‌سوز که کمترین میزان مصرف سوخت را در بازار جهانی دارند، به بررسی عوامل موثر در این روند و چشم‌انداز آینده می‌پردازیم.

پیکاپ‌های جدید: ترکیبی از قدرت و اقتصاد سوخت

پیکاپ‌ها به‌واسطه توانایی حمل بار و کشش بالا همواره شناخته‌شده‌اند؛ اما این ویژگی‌ها در گذشته با مصرف بالای سوخت همراه بود. امروزه تولیدکنندگان با استفاده از موتورهای کوچک‌تر اما مجهز به توربوشارژر، فناوری‌های تزریق مستقیم سوخت و بهبود ایرودینامیک، موفق شده‌اند مصرف سوخت را به‌طور چشمگیری کاهش دهند؛ بدون آن‌که از قدرت موتور کاسته شود. در واقع پیکاپ‌های مدرن، نماینده تعادلی میان کارایی و صرفه‌جویی انرژی هستند. همچنین توسعه سامانه‌های استارت-استاپ، انتقال قدرت هوشمند و کاهش وزن قطعات باعث شده است پیکاپ‌ها حتی در رانندگی شهری و شرایط توقف و حرکت متناوب نیز کم‌مصرف‌تر از گذشته باشند. در کنار این‌ها، تولیدکنندگان با استفاده از سوخت‌های با کیفیت و استانداردهای آلاینده‌گی سختگیرانه، نیروی محرکه‌ای کارآمدتر و بهینه‌تر عرضه می‌کنند.

تویوتا هایلوکس؛ پیکاپ محبوب با بهره‌وری بالا

تویوتا هایلوکس همواره در زمره پرفروش‌ترین پیکاپ‌های جهان جای داشته است. نسخه‌های جدید این خودرو در سال ۲۰۲۵ با موتورهای دیزلی و بنزینی مجهز به فناوری‌های روز عرضه شده‌اند که مصرف سوخت را تا حد قابل توجهی کاهش داده‌اند. به‌خصوص موتورهای ۲.۴ لیتری توربودیزل هایلوکس، با بهینه‌سازی تزریق سوخت و کنترل دقیق احتراق، توانسته‌اند به مصرف سوختی نزدیک به ۷ لیتر در هر صد کیلومتر برسند که برای یک پیکاپ با این ابعاد عملکرد قابل تقدیری است. علاوه‌بر این، طراحی بدنه هایلوکس در نسل جدید بهبود یافته تا مقاومت در برابر باد کاهش یابد که در مصرف سوخت اثرگذار است. همچنین سیستم تعلیق بهینه‌تر و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک بهبودراندن مانور کلی کمک کرده است. این خودرو به‌طور کلی نمادی از دوام، کارایی و مصرف بهینه است و در بازارهای مختلف جهان همچنان مورد توجه مشتریان قرار دارد.

فورد رنجر؛ پیشروی آمریکایی‌ها در کاهش مصرف

فورد رنجر به‌عنوان یکی از پرفروش‌ترین پیکاپ‌های بازار آمریکای شمالی و بین‌المللی، در سال ۲۰۲۵ با تغییرات فنی و مهندسی قابل توجهی عرضه شده است. نسخه‌های مجهز به موتورهای ۲.۰ لیتری توربودیزل EcoBlue، با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته مدیریت موتور، موفق به کاهش مصرف سوخت در حدود ۶.۵ تا ۷ لیتر در هر صد کیلومتر شده‌اند. رنجر با سیستم قطع سوخت هنگام توقف، گیربکس هوشمند و استفاده از آلیاژهای سبک‌تر در شاسی و بدنه، توانسته است یکی از کم‌مصرف‌ترین خودروهای پیکاپ در کلاس خود باشد. البته این کاهش مصرف بدون فدا کردن توانایی کشش و قدرت موتور به‌دست آمده است. این خودرو مخصوصاً در بازارهایی که مصرف سوخت و هزینه‌های عملیاتی اهمیت زیادی دارند، جایگاه ویژه‌ای دارد.

فورد راف؛ ۱۵۰۰ لیتر؛ پیکاپ هیبریدی با تمرکز بر بهره‌وری

اگرچه بحث مایشتر بر پیکاپ‌های درون‌سوز است، نباید از تأثیر مدل‌های هیبریدی در این زمینه چشم‌پوشی کرد. فورد راف-۱۵۰۰ لیتر پیکاپ هیبریدی با پیش‌رانه ترکیبی بنزینی و الکتریکی، توانسته است رانندگی سوخت را به‌سطحی بی‌سابقه برساند. این مدل با توجه به قابلیت استفاده از انرژی الکتریکی در شهر و بنزین در مسیرهای طولانی، میانگین مصرف سوخت ترکیبی را تا نزدیک به ۵.۵ لیتر در هر صد کیلومتر کاهش داده است.

این خودرو در واقع نمایانگر آینده‌ای است که در آن مصرف سوخت به‌شکل قابل توجهی پایین می‌آید؛ اما قدرت و کاربرپذیری همچنان حفظ می‌شود. اف-۱۵۰۰ لیتر پیکاپ هیبریدی که ترکیب فناوری‌های نوین و موتور درون‌سوز می‌تواند بهبودهای چشمگیری در مصرف به‌ارمغان آورد.

نیسان ناوارا؛ توازن میان کارایی و صرفه‌جویی

نیسان ناوارا از دیگر پیکاپ‌های محبوب بازار است که مدل‌های جدید آن در سال ۲۰۲۵ به‌موتورهای ۲.۳ لیتری دیزلی با فناوری‌های پیشرفته مجهز شده است. این موتور با سیستم تزریق سوخت چندمرحله‌ای و بهینه‌سازی توربوشارژر، به مصرف سوختی در حدود ۶.۸ لیتر در هر صد کیلومتر دست یافته است. ناوارا همچنین با بهبودهای ایرودینامیکی و کاهش وزن، توانسته رانندگی کلی خود را افزایش دهد.

سیستم تعلیق بهبود یافته و گیربکس اتوماتیک هوشمند نیز به رانندگی انتقال نیرو کمک می‌کند. از این‌رو ناوارا در بازارهای جهانی که هم مصرف سوخت و هم قابلیت‌های عملیاتی مورد توجه است، انتخاب قابل اعتمادی به‌شمار می‌رود.

مزدا ب تی ۵۰؛ هنر ژاپنی در کاهش مصرف سوخت

مزدا با مدل ب تی ۵۰ تلاش کرده است ترکیبی از طراحی جذاب و مصرف سوخت پایین ارائه دهد. نسخه‌های مجهز به موتورهای ۲.۵ لیتری توربودیزل، مصرف سوختی در حدود ۶.۵ لیتر در هر صد کیلومتر دارند که در رده پیکاپ‌های کم‌مصرف جای می‌گیرد. فناوری Skyactiv مزدا نقش مهمی در بهبود رانندگی ناوارا ایفا کرده است؛ به‌طوری‌که نیروی موتور بهینه‌تر از سوخت به‌انرژی حرکتی تبدیل می‌شود.

بزرگ‌تر و قوی‌تر، گاهی در تضاد با کاهش مصرف سوخت است. اما تولیدکنندگان خودرو به‌طور مداوم در حال نوآوری برای ایجاد توازن بین بهینه‌میان این دو نیاز هستند. هم‌زمان، قوانین سختگیرانه‌تر زیست‌محیطی در کشورهای مختلف، فشار زیادی بر صنعت خودرو وارد می‌آورد تا مصرف سوخت را کاهش دهد و آلاینده‌گی را به‌حداقل برساند. استفاده گسترده‌تر از موتورهای هیبریدی و برقی در پیکاپ‌ها که به‌شکل مکمل موتورهای درون‌سوز فعالیت می‌کنند، یکی از راهکارهای مهم است.

در نهایت، می‌توان انتظار داشت که پیکاپ‌های آینده علاوه‌بر حفظ توانایی‌های باربری و کشش بالا، با مصرف سوختی بسیار کمتر و آلاینده‌گی نزدیک به صفر، نقشی کلیدی در حمل‌ونقل پایدار ایفا کنند

مسیری به سمت برق

سال ۲۰۲۵ نقطه عطفی در مسیر تحول پیکاپ‌ها به‌شمار می‌رود. خودروهایی مانند تویوتا هایلوکس، فورد رنجر، نیسان ناوارا و مزدا بی تی ۵۰ نمونه‌هایی از این تحول هستند که توانسته‌اند به‌شکل قابل توجهی مصرف سوخت را کاهش دهند؛ بی‌آن‌که از عملکرد و قابلیت‌های خود کم کنند. این دستاوردها نتیجه تلفیق مهندسی پیشرفته، فناوری‌های نوین موتور و نگاه عمیق به نیازهای بازار است. تحولات به‌سمت خودروهای هیبریدی و برقی نیز روندی است که به‌سرعّت در حال رشد است و در کنار موتورهای درون‌سوز کم‌مصرف، آینده‌ای سبزتر برای خودروهای پیکاپ رقم می‌زند. برای مصرف‌کنندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل، این پیکاپ‌های کم‌مصرف، فرصتی برای کاهش هزینه‌های عملیاتی و درعین حال حفظ کارایی بالا هستند که می‌تواند تحول بزرگی در بازار جهانی خودروهای کار باشد.

این مدل با ارائه کیفیت ساخت بالا و رانندگی سوختی مناسب، به یکی از گزینه‌های مطرح در بازارهای جهانی بدل شده است. مزدا همچنین تأکید ویژه‌ای بر کاهش اصطکاک داخلی موتور و بهبود جریان هوا داشته که به کاهش مصرف کمک شایانی می‌کند.

مزیت‌های فنی کلیدی در کاهش مصرف پیکاپ‌ها

علاوه‌بر معرفی مدل‌های خاص، باید به‌عواملی که منجر به کاهش مصرف سوخت در پیکاپ‌ها شده‌اند نیز اشاره کرد. افزایش بهره‌وری موتور با تکنولوژی‌هایی مانند تزریق مستقیم سوخت، توربوشارژرهای با کنترل الکترونیکی و سیستم‌های بازیابی انرژی ترمز از جمله مهم‌ترین پیشرفت‌ها هستند. بهینه‌سازی گیربکس به‌ویژه استفاده از گیربکس‌های چندسرعه اتوماتیک با دقت بالاتر، باعث شده انتقال قدرت با حداقل اتلاف انجام شود. همچنین بهبود طراحی ایرودینامیکی بدنه، به‌ویژه در سرعت‌های بالاتر، تأثیر قابل توجهی بر کاهش مصرف سوخت دارد. استفاده از مواد سبک‌وزن مانند آلومینیوم و فیبر کربن در بخش‌هایی از بدنه و شاسی، وزن کلی خودرو را کاهش داده و این امر به‌طور مستقیم در مصرف سوخت اثرگذار است.

سیستم‌های الکترونیکی مدیریت موتور که داده‌های لحظه‌ای را از سنسورهای دریافت کرده و بهینه‌ترین نسبت هوا به سوخت و زمان‌بندی احتراق را تنظیم می‌کنند، نقش بسیار مهمی در بهبود رانندگی ایفا می‌کنند.

چشم‌انداز آینده پیکاپ‌ها و مصرف سوخت

با وجود همه پیشرفت‌ها، بازار پیکاپ‌ها همچنان چالش‌هایی دارد. افزایش تقاضا برای خودروهای



رشد بهای خودروهای داخلی در بازار آزاد

◀ در روزهای اخیر متناسب با شرایط کلی کشور، قیمت انواع خودرو در بازار با تغییراتی همراه بوده است. این تغییرات در بخش مرتبط با خودروهای داخلی تا حدی محسوس است. به‌عنوان مثال خودرو رانا پلاس روز گذشته با ۲ میلیون تومان

افزایش قیمت در بازار آزاد، حدود ۷۷۴ میلیون تومان معامله شد. همچنین پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک نیز از این تغییرات در امان نمانده و با یک میلیون تومان افزایش، ۸۴۷ میلیون تومان در بازار آزاد بر حسب قیمت خورد.

سایه رکود سنگین بر بازار خودرو

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بازار خودرو ایران که طی سال‌های گذشته همواره با بی‌ثباتی مزمن و نوسانات گاه‌وبی‌گاه مواجه بوده، در پی تحولات اخیر در منطقه و بالا گرفتن تنش‌های امنیتی میان ایران و رژیم صهیونیستی، دچار کودی عمیق‌تر و تا حدی بی‌سابقه شده است. رکودی که صرفاً ناشی از التهاب روانی متأثر از تهدیدات جنگ نیست؛ بلکه ریشه در مجموعه‌ای از ناهماهنگی‌ها و اتخاذ سیاست‌های نادرست و ناکارآمد دارد که طی ماه‌های گذشته منجر به توقف کامل فعالیت‌ها در بازار شده است.

بر این اساس در ۱۲ روز اخیر، نه‌تصویب آئین‌نامه واردات خودرو برای سال ۱۴۰۴ و نه اعلام رسمی افزایش قیمت محصولات خودروسازان نتوانستند بازار را از لاک

بی‌اعتمادی بیرون بکشند. حتی پس از فروکش نسبی تنش‌ها و کاهش محدود بهای ارز، نشانه‌ای از بازگشت معامله‌گران به بازار دیده نشد. نه تنها خریداران، بلکه فروشندگان نیز همچنان در وضعیت انتظار به‌سر می‌برند و به بهیود کوتاه‌مدت شرایط امیدچندانی ندارند. ریشه رکود فعلی را باید در تأخیرهای مکرر در اعلام قیمت رسمی خودروهای کارخانه‌ای، تعلیق طولانی‌مدت روند واردات، نبود سیاست شفاف در تعیین مسیر تولید و ناکارآمدی سامانه‌های تخصیص و توزیع جست‌وجو کرد. در این میان، توقف یا کند شدن خطوط تولید بسیاری از خودروسازان به‌دلیل نبود قطعیت در سیاست‌گذاری، موجب کاهش عرضه شده و شرایط را وخیم‌تر کرده است

از سوی دیگر، بازار خودروهای وارداتی نیز در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. با وجود وعده‌های پیاپی برای آغاز واردات از ابتدای سال جاری تا نیمه خرداد، عملاً هیچ جریان موثری در این رابطه شکل نگرفته است. همین تعلل، چشم‌انداز پیش‌روی بازار خودرو را بیش از پیش مبهم می‌کند.

امروز با نگاهی هرچند مختصر به قیمت‌ها در سه بخش اصلی بازار داخلی، مونتاژی و وارداتی نه‌شاهد روند افزایشی منسجمی هستیم و نه کاهش معنی‌داری که ناشی از اصلاح بازار باشد، به چشم می‌خورد؛ بلکه آنچه در حال حاضر جریان دارد، یک بلاتکلیفی مزمن ناشی از هم‌زمانی بحران‌های سیاسی، اقتصادی و ژئوپلیتیک است

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 X5(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی J7(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی T8(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌بی T9(۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۲میلیارد و ۸۹۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم(۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۰۷	۲میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت(۱۴۰۳)	۳میلیارد و ۳۷۷	۳میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
فونیکس FX پریمیوم(۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۴۸۳	۲میلیارد و ۱۷۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو(۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۸۷۲	۲میلیارد و ۵۰	۲۰	▼
اکستریم VX(۲۰۲۳)	۴میلیارد و ۵۰۶	۵میلیارد	۴۰	▲
اکستریم TXL(۱۴۰۳)	۳میلیارد و ۶۴۲	۳میلیارد و ۹۴۰	۴۰	▲
دیگنیتی پرستیژ(۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۴۰	۲میلیارد و ۸۶۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵نفره(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳میلیارد و ۲۴۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷نفره(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳میلیارد و ۴۵۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۳۰	▼
هایما S5(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
تیگار X35 پلاس(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۲۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۴۵۵	۲میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۸	۰	
ساینا GX دوگانه(۱۴۰۴)	۴۵۵	۵۹۹	۰	
ساینا S اتومات(۱۴۰۳)	۰	۶۱۲	۰	
کوییک GXL(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۵	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۰	۵۲۶	۱	▼
کوییک GXL-R با رینگ(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۰	۵۳۹	۰	
کوییک S(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۱۸	۳	▲
کوییک RS(سفید مشکی)(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۰	۵۲۴	۱	▲
کوییک اتومات(۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۸	۰	
کوییک اتومات R(سفید مشکی)(۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۰	
سهند تیپ S(۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۲	۰	
اطلس(سفید مشکی)(۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۰۴	۴	▲
شاهین(بدون سانروف)(۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۹۴	۱۱	▼
شاهین(سانروف و ESP)(۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۸۷	۳	▼
شاهین اتومات(۱۴۰۴)	۷۴۰	یک‌میلیارد و ۳	۴	▼
شاهین اتومات پلاس(۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۸۷	۱۵	▼
نیسان آپشنال(دریچه برقی)(۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۷۲	۶	▼
نیسان دوگانه آپشنال(دریچه برقی)(۱۴۰۴)	۰	۸۳۵	۳	▼
نیسان دوگانه آپشنال(دریچه سیمی)(۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۰	
پادراتک کابین(۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۰	
پارس سال(دریچه برقی)(۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۸۸	۰	
پارس سال(دریچه سیمی)(۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۴	۰	
پارس سال سفارشی ELX(دریچه برقی)(۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۲	۰	
پژو پارس TU5(دریچه برقی)(۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۰	۸۴۴	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات(۸۵گانه)(۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۶۰	۱۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته(۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۶	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته(۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۷۲	۷	▼
دنا پلاس(۵دنده)(۱۴۰۴)	۰	۹۵۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶دنده(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۲۴	۵	▼
دنا پلاس توربو(۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۵	▼
دنا اتومات آپشنال(۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P(۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۴	۱	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ(۱۴۰۴)	۰	۹۷۵	۰	
سورن پلاس فول(۸۵گانه)(۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۹۸	۲	▼
سورن پلاس دوگانه(۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۶	۲	▼
رانا پلاس ارتقا(۸۵گانه)(۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۲	۵	▼
رانا پلاس پانوراما(۸۵گانه)(۱۴۰۲)	۰	۸۱۰	۶	▼
تارا ۶دنده V1 پلاس(۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۲	۵	▼
تارا اتومات V2(۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۵	▼
تارا اتومات V4(۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۸۸	۸	▼
ری‌را(۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▼
وانت آریسان ۲(۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۰	
وانت کارا تک کابین(۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد	۰	
وانت کارا دو کابین(۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۴۵۰	۴میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۵۴۰	۳میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای النترا(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۲میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای کرتا(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۲۰	۳میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت(۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا K5 توربو(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۷۰	۵میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۸۳۰	۵میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا سلنتوس(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۶۲۵	۳میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا سونت(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۱۶۶	۲میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۷۵	۳میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا – سی ۱۲۰۰(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۵	۲میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۲۰	۲میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۴	۲میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۳میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
سوزوکی سباز(۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو(۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۲۵۰	۴میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۴میلیارد	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۳۰	۳میلیارد و ۵۵۰	۰	
هوندا اوزل(۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۴۸۰	۳میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۳۲۷	۲میلیارد و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۹۰۹	۳میلیارد و ۵۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۸۵	۳میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو(۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۱۸۳	۲میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom(۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا DD-i VOnline(۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۱۴	۲میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا استار(۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۵۸۸	۲میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس(۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼

اداره صمت از این انبار بازدید کردند که در بازرسی‌های به‌عمل آمده تعداد هزار و ۹۴ بطری روغن خودرو به میزان ۴ هزار و ۳۷۶ لیتر کشف و یک متهم نیز در این رابطه شناسایی شد. «فرمانده انتظامی شهرستان فلاورجان با بیان این که اموال کشف شده با توجه به عدم ثبت در سامانه انبارها و طبق ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا، به‌عنوان کالای قاچاق محسوب شده، ارزش این کالاها را ۸ میلیارد ریال اعلام و گفت: «در این رابطه پرونده تشکیل و به‌همراه متهم به اداره تعزیرات حکومتی ارجاع داده شد.»

«فرمانده انتظامی شهرستان فلاورجان از کشف ۴ هزار و ۳۷۶ لیتر روغن خودرو قاچاق به‌ارزش ۸ میلیارد ریال در بازرسی مأموران انتظامی این فرماندهی از یک انبار خبر داد. سرهنگ مرتضی هادیان در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «در راستای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز و در پی وصول خبری مبنی بر نگهداری مقادیر قابل توجهی روغن خودرو قاچاق در یکی از انبارهای سطح شهرستان، بررسی موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان فلاورجان قرار گرفت.» وی افزود: «مأموران پس از هماهنگی قضائی با همراهی کارشناس



کشف ۴ هزار لیتر روغن خودرو قاچاق در فلاورجان



تصاحبی که فعلا کتمان می‌شود

رد اخبار خرید «بی‌پی» توسط «شل»

شرکت شل به‌طور رسمی گزارش‌هایی را که از آغاز مذاکرات با رقیب دیرینه‌اش، بی‌پی (BP)، حکایت داشت، رد کرد. این واکنش پس از انتشار گزارشی در وال‌استریت ژورنال صورت گرفت که به نقل از منابع ناشناس مدعی شده بود شل در حال ارزیابی خرید BP در چارچوب بازنگری‌های استراتژیک داخلی است.

شل در تاریخ ۲۶ ژوئن با انتشار بیانیهای اعلام کرد نه پیشنهادی ارائه کرده و نه هیچ‌گونه گفت‌وگویی را آغاز کرده است. این شرکت همچنین تحت بند ۲.۸ قانون تصاحب بریتانیا صراحتاً اعلام کرد که قصدی برای ارائه پیشنهاد خرید ندارد. در این بیانیه آمده است: «ما همچنان بر ایجاد ارزش بیشتر با انتشار کمتر از طریق عملکرد، نظم و ساده‌سازی تمرکز داریم.»

گزارش وال‌استریت ژورنال اشاره کرده بود که شل جلساتی با مشاوران برگزار کرده، هرچند هیچ پیشنهاد رسمی مطرح نشده است. با توجه به وزن هر دو شرکت در بازار انرژی بریتانیا، تحلیلگران هشدار داده‌اند که چنین اقدامی با بررسی‌های نظارتی شدید مواجه خواهد شد.

با استناد به بند ۲.۸، شل تا زمانی که شرایط خاصی محقق نشود، حق ارائه پیشنهاد جدید برای خرید BP را ندارد. این استثناها شامل موافقت هیات‌مدیره BP، عدم ورود خریدار ثالث، موافقت BP با لغو بند ۹ قانون تصاحب معکوس، یا تغییرات عمده در شرایط شرکتی است.

زمینه‌ساز این گمانه‌زنی‌ها، فشار فزاینده سرمایه‌گذاران بر BP در ماه‌های اخیر بوده است؛ به‌ویژه به دلیل عملکرد ضعیف سهام آن در مقایسه با رقیب. با وجود ارزش بازاری در حدود ۸۰ میلیارد دلار، BP با تخفیف نسبت به همتایانش معامله می‌شود؛ عاملی که شایعات درباره احتمال تصاحب را تشدید کرده است.

در مقابل، شل با ارزش بازاری بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار و پشتوانه مالی قدرتمند، از توانایی لازم برای انجام چنین معاملاتی برخوردار است. با این حال، وائل ساوان، مدیرعامل شل، بارها بر رویکرد محتاطانه در سرمایه‌گذاری، تمرکز بر بازخرید سهام و تمایل به تملک‌های هدفمند به‌جای ادغام‌های پریسک تأکید کرده است.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



تست تصادف از ویبرو، نهیم جلو، ستون و سقف های خود را مشخصه پیدا کرده است. مجموع تمام امتیازهای این خودرور TOP (Good) از رابای خسه تا موسانتا کم-کم آری به سطح پایکی ایفن جی برساند. این کراس این جیسو
آمریکای قری در قوی تر نسخه خود یعنی GT پر فرمسی - دینش بولط دو ۴۰۰ کیلومتر
الکترونیکای قدرتمند (در محور جلو و عقب درگیر در محور عقب) می تواند ۶۸۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۱۶۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. برای باتری های
۳۵ کیلووات ساعتی نیونیوم می توانند با یک بار شارژ ۵۰۰ کیلومتر مسافت
را مطابق استاندارد WLTP پیمانی.

«سازمان یورو انک»، کوپه ماہسل محبوب آمریکایی با یعنی فورڈ موستانگ «آر زیبا» که این خودرو توفیق بدو یافت و دو ستاره ا س‌ا‌ی‌سی شد. در دین حال از سال ۲۰۱۱ میلادی نسخه کراس کوپه این خودرو، موسوم به «موسسه ایک-کی» یا نیز بصورت تاکتیکال بکر یکی بود تولید می‌شود. موسسه ایک‌کی بر گزاره IHS استندارد IHS (بعنوان یکی از سخت‌گیران‌ترین سازمان‌ها با نسبت به یورو انک) یک-ار را در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی مورد آرزایی قرار داد. این کراس کوپه جیسور تمام‌لایف ای فورڈ دوامست به بالاترین سطح امتیاز IHS برای «TOP SAFETY PICK» و «دستی بی‌اشتباه» یا امتیاز بی‌اشتباه امتیاز IHS



موستانگ «مک-ای»؛ ایمن ترین خودرو سال

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خود را از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



وقتی زیبایی و استحکام با هم هماهنگ می شوند

رینگ‌های فورج‌شده در تقابل با آلیاژی‌ها

این ویژگی‌های تقویت‌شده، رینگ‌های فورج‌شده را برای شرایط رانندگی پراسرترس و طاقت‌فرسا، مانند مسابقات حرفه‌ای پیست ایده‌آل می‌کند. فرآیند فورجینگ این رینگ‌ها را مقاوم در برابر ترک می‌سازد که به آن‌ها اجازه می‌دهد در برابر نیازهای سخت رانندگی رقابتی مقاومت کنند. از سوی دیگر، رینگ ریخته‌گری معمولاً بسیار ارزان‌تر از رینگ فورج‌شده است. همان‌طور که گفته شد، آن‌ها به اندازه نسخه‌های فورج‌شده قوی و بادوام نیستند. با این حال، این ویژگی‌های اضافی برای اکثر رانندگان معمولی ضروری نیست. با توجه به آن چه گفته شد اگر به دنبال خرید مدل خاصی از رینگ برای خودروی تان هستید، باید به‌نوع استفاده از آن توجه داشته باشید. فرض کنید هر آخر هفته با خودروی تان مسابقه می‌دهید؛ بر این اساس باید به دنبال باکیفیت‌ترین رینگ‌هایی باشید که در بازار موجود است؛ در این صورت مدل فورج‌شده بهترین گزینه است؛ اما اگر صرفاً به دنبال رینگ‌های جدید و جذاب برای خودروی تان با هدف استفاده روزانه و رایج هستید، رینگ‌های ریخته‌گری به احتمال زیاد تمام نیازهای شما را پاسخگو خواهند بود.



تولید می‌کند، قوی‌تر و بادوام‌تر است. این رینگ‌ها معمولاً سبک‌تر از رینگ‌های ریخته‌گری هستند که آن‌ها را برای علاقه‌مندان به عملکرد جذاب می‌کند؛ زیرا با کاهش وزن خودرو می‌تواند توان خروجی اسب‌بخار را افزایش دهد.

قرار می‌گیرند تا استحکامشان افزایش یابد و ویژگی‌هایی مثل سوراخ‌های مهره و سایر الگوهای طراحی به آن‌ها اضافه شود. در مقایسه با رینگ‌های ریخته‌گری، رینگ فورج‌شده به دلیل فرآیند فورجینگ که فلزی بسیار مقاوم

قطعات افترمارکتی، رینگ‌ها یکی از محبوب‌ترین اجزای مورد تعویض توسط علاقه‌مندان هستند. نه تنها رینگ‌های افترمارکتی می‌توانند به‌طور چشمگیری طراحی خودرو را بهبود بخشند، بلکه بسته به نوع چرخ یا رینگ انتخاب‌شده، می‌توانند عملکرد خودرو را نیز ارتقا دهند. رینگ‌های فورج‌شده در مقایسه با رینگ‌های ریخته‌گری اغلب به دلیل دوام و عملکرد طولانی‌مدتشان انتخاب می‌شوند. رینگ‌های ریخته‌گری با ریختن فلز مذاب (معمولاً آلومینیوم) در قالب ساخته می‌شوند که پس از سرد شدن و سخت شدن، شکل رینگ را به‌خود می‌گیرند. در مقابل، رینگ‌های فورج‌شده از یک تکه فلز جامد ساخته می‌شوند. ماشینی سنگین‌وزن به‌طور مکرر فلز خام را می‌کوبد و آن را به شکل مورد نظر درمی‌آورد که نتیجه آن رینگ‌هایی قوی‌تر و بادوام‌تر در مقایسه با انواع ریخته‌گری است. همان‌طور که ذکر شد، رینگ‌های فورج‌شده از یک بلوک یا میله فلزی جامد اغلب آلومینیوم ساخته می‌شوند. این بلوک فلزی در دستگاهی با فشار چند هزار تن قرار می‌گیرد که آن را می‌کوبد و به شکل اولیه رینگ درمی‌آورد. سپس این رینگ‌ها تحت فرآیندهای حرارتی و ماشین‌کاری



سیاهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

خودروهایی که با آن‌ها رانندگی می‌کنیم، به مجموعه عظیمی از سیستم‌ها و قطعات وابسته‌اند تا ما را در مسیرهای شهری و برون‌شهری جابه‌جا کنند. تولیدکنندگان خودرو هر یک از این اجزا و سیستم‌ها را به‌گونه‌ای طراحی کرده‌اند که وظایف حیاتی را انجام داده و با سایر قطعات به‌طور هماهنگ عمل کنند تا موتور به‌خوبی کار کند و چرخ‌ها به‌گردش در آیند. اگرچه قطعات اصلی یا تجهیزات تولیدکننده اصلی (OEM) معمولاً بسیار مقاوم و بادوام هستند، اما بسیاری از رانندگان و علاقه‌مندان به خودرو ترجیح می‌دهند برخی از این قطعات را با محصولات افترمارکتی جایگزین کنند. این کار می‌تواند به منظور افزایش قابلیت‌های عملکردی، بهبود ظاهر خودرو یا ترکیبی از این دو انجام شود. در میان

کوبیر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	
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 H30 کراس-دنا پلاس توربو	
KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
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 X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
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-BYDS6	
KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
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 T5-سوبا M4	
KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX	
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنئو 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	







صندوق عقب همگی به‌منظور ارتقای هیجان در آرمادا نیسمو تعبیه شده است. شخصی‌سازی به‌سبک نیسمو برای مشتریان این است که می‌توانند از قطعات فیبر کربنی برای قاب آینه، رکاب، لیپ سپر جلو و دیفیوزر استفاده کنند. همچنین در صورت پرداخت ۵ هزار و ۷۰۰ دلار می‌توانید از گزوه‌های اکراپوویج را سفارش دهید. این کیت بدنه به‌همراه کیت اگزوز سبب شده است نیسان آرمادا یکی از گزینه‌های اسپرت در میان سایر خودروهای فول‌سایز اس‌یووی باشد.

کمپانی نیسان اخیراً از نسخه پرفورمنسی و اسپرت آرمادا نیسمو رونمایی کرد. این خودرو که نسخه ویژه و اسپرت از آرمادا است، از نظر ظاهری بسیار اسپرت‌تر و هیجان‌انگیزتر از نسخه استاندارد آن است. نکته جالب این‌که نیسان امکان شخصی‌سازی را در اختیار مشتریان گذاشته است. به عبارت دیگر نصب قطعاتی مانند لیپ سپر جلو، اسپلیترهای جلو، جلوینچره مزین به‌مشکی پیاثوبی با نوارهای قرمز، رکاب اسپرت، دیفیوزر مزین به‌رنگ قرمز و اسپویلر روی در



قطعات سفارشی نیسمو
برای محصولات «نیسان»

در گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح شد؛

رشد صنعت خودرو در گرو آزادی عمل بخش خصوصی

اقدامات جدید مجلس و دولت در تامین مواد اولیه و حمایت مالی، تولید قطعات با کیفیت و رقابت‌پذیری را ممکن می‌کند

تنها به خودروهای ساخت داخل محدود نشود. باید به‌انواع خودروها، از جمله وارداتی هم خدمات ارائه کنیم. برای مثال، قطعه‌سازان منطقه طالقان در زمینه آماده‌سازی و تولید قطعات مورد نیاز برای خودروهای مختلف کشور به‌عنوان خط‌شکن فعالیت می‌کنند. ایجاد ظرفیت برای تامین قطعه خودروهای وارداتی گامی مهم در ارتقای توانمندی این حوزه است.

فناوری روز و دانش‌بنیان‌ها؛ موتور محرک توسعه قطعات حدادی با اشاره به این‌که دولت باید از صنایع داخلی حمایت ویژه‌ای داشته باشد، اظهار داشت: «دولت باید با جدیت پیگیر رفع موانع موجود پیش روی قطعه‌سازان باشد. تخصیص به‌موقع ارز و تامین پایدار انرژی به‌عنوان دو عنصر کلیدی باید مدنظر گروه اقتصادی دولت قرار گیرد. مشکلات ناشی از کمبود برق و همچنین پیچیدگی‌های دریافت ارز از مسائل اساسی است که عمدتاً از طرف فعالان این حوزه مطرح می‌شود.»

دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره اهمیت مواد اولیه نیز تصریح کرد: «بخشی از مشکلات قطعه‌سازان به واردات مواد اولیه بازمی‌گردد و بدون اصلاح ساز و کار تخصیص ارز و تسهیل دسترسی به مواد اولیه، تداوم و کیفیت تولید دچار آسیب خواهد شد. مجلس، کمیسیون صنایع و معادن و تشکلهای صنعتی، پیگیر رفع موانع در این مسیر هستند.»

حدادی تأکید کرد: «توجه به بخش خصوصی، به‌روزرسانی فناوری‌ها، ارتقای کیفیت، توسعه پایدار و حمایت دولت، ارکان اصلی برنامه‌ریزی در حوزه قطعه‌سازی هستند. ورود فناوری‌هایی مانند هوش مصنوعی و استفاده گسترده از دانش‌بنیان می‌تواند نقطه قوتی برای رشد شتابان این بخش باشد. مجلس آماده است قوانین مورد نیاز را در سریع‌ترین زمان برای تسهیل فعالیت شرکت‌های تولیدی و بخش خصوصی وضع و تصویب کند.»

وی افزود: «تعامل قطعه‌سازان با خودروسازان باید بر پایه استانداردسازی و کیفیت باشد تا اثر بخشی اقدامات به‌وضوح در بازار خودرو و رضایت مصرف‌کنندگان دیده شود. نگاه مجلس نیز معطوف به این است که قطعه‌سازان بتوانند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های داخلی و برنامه‌ریزی علمی در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی حضور واقعی داشته باشند.» حدادی تأکید کرد: «ما در مجلس و کمیسیون صنایع و معادن همواره آماده هستیم صدای فعالان قطعه‌سازی کشور را بشنویم و پیگیر مطالبات به‌حق آن‌ها باشیم تا مسیر رونق تولید و توسعه صنعتی کشور هموارتر شود.»

راهکارهای کلیدی حمایت از قطعه‌سازان به‌طور کلی عبور صنعت قطعه از بحران‌های فعلی نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات منسجم و مداوم در حوزه سیاست‌گذاری، حمایت اجرایی و همراهی همه‌جانبه بخش‌های حاکمیتی است. برای تحقق این امر، باید در نخستین گام ساختار حمایتی مبتنی بر تخصیص هوشمند و زمان‌بندی شده ارز و تسهیل واردات مواد اولیه شکل بگیرد تا نگاه‌های قطعه‌سازی بتوانند با اطمینان خاطر به تولید بپردازند.

همچنین تسهیل دسترسی به تسهیلات مالی و سرمایه در گردش با نرخ‌های حمایتی، راهگشای رفع معضل نقدینگی این واحدها خواهد بود. از سوی دیگر، دولت موظف است در شرایط بحران انرژی، برنامه‌ای مدون برای تامین برق و گاز پایدار این صنایع ارائه کند و مانع از اختلال در روند تولید شود.

در کنار این محورهای حمایتی، مشارکت قطعه‌سازان در فرآیندهای استانداردسازی و ارتقای فناوری، به‌ویژه ورود به عرصه هوش مصنوعی و دانش‌بنیان، می‌تواند زمینه‌ساز جهش در کیفیت و تنوع محصولات شود. وضع قوانین حمایتی، ایجاد معافیت‌های مالیاتی هدفمند، حذف بوروکراسی زائد و حمایت از صادرات قطعات به بازارهای منطقه‌ای نیز به رونق این صنعت کمک خواهد کرد. در نهایت، شکل‌گیری ساز و کارهای روشن برای شنیده شدن صدای فعالان این حوزه در سطوح تصمیم‌گیری، ضامن تحقق خواسته‌های منطقی و استمرار پویایی صنعت قطعه‌سازی خواهد بود. آینده این صنعت در گرو تعامل سازنده، برنامه‌ریزی هدفمند و سرمایه‌گذاری بر محور دانش و فناوری خواهد بود.



نوربالا

ما به دنبال آن هستیم که تولید قطعات تنها به خودروهای ساخت داخل محدود نشود. باید به انواع خودروها از جمله وارداتی هم خدمات ارائه کنیم. ایجاد ظرفیت برای تامین قطعه خودروهای وارداتی گامی مهم در ارتقای توانمندی این حوزه است

برای تداوم و رونق فعالیت قطعه‌سازی باشد.» حدادی درباره ارزیابی عملکرد شرکت‌های قطعه‌سازی نیز اضافه کرد: «در بخش خصوصی، نمونه‌هایی در حوزه انتخابیه خود را مورد بازدید قرار داده‌ام که این مجموعه‌ها در حال حاضر نیز روند توسعه را دنبال می‌کنند و قطعا با حمایت دولت و شخص بنده به‌عنوان خادم مردم، این توسعه تداوم خواهد داشت. توسعه باید پایدار باشد و ما برای این منظور به‌ویژه نیازمندیم.»

وی در خصوص نقش هوش مصنوعی در توسعه صنعت و ضرورت حمایت از صنایع در این راستا نیز گفت: «به‌تازگی قانون هوش مصنوعی در کمیسیون صنایع و معادن در حال آماده‌سازی برای ارائه به‌صحن مجلس است. با به‌کارگیری این فناوری‌ها در بخش قطعه‌سازی، آینده‌ای موفق برای تولید انواع قطعات خودرو در کشور متصور هستیم. توانمندی فعلی شرکت‌های بخش خصوصی می‌تواند نیازهای متنوع خودروسازان داخلی و حتی وارداتی را پاسخگو باشد.»

این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت حمایت صنایع در راستای تامین نیاز کشور خاطر نشان کرد: «ما به دنبال آن هستیم که تولید قطعات

نوربالا

دولت باید با جدیت پیگیر رفع موانع موجود پیش روی قطعه‌سازان باشد. تخصیص به موقع ارز و تامین پایدار انرژی به عنوان دو عنصر کلیدی باید مدنظر گروه اقتصادی دولت قرار گیرد

ضرورت حل ریشه‌ای مشکلات بخش خصوصی علی حدادی، دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در پاسخ به گویه‌های مکرر قطعه‌سازان درباره فقدان حمایت، مشکلات تامین برق، کمبود ارز و چالش‌های مرتبط با مواد اولیه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «یکی از برنامه‌های مهم ما در کمیسیون صنایع و معادن که در دستور کار داریم، پیگیری مسائل بخش خصوصی بر مبنای حکمرانی مردم‌پایه و رفع مشکلات آن‌هاست.»

وی با اشاره به رویکرد حمایتی نمایندگان مردم در مجلس از بخش خصوصی تصریح کرد: «ماورای این است که باید به بخش خصوصی توجه ویژه شود و مردم به‌طور کامل وارد عرصه تولید شوند. قطعه‌سازان، مصداق بارز این ارزش هستند و در سطح ملی، با رعایت استانداردها و کیفیت، نقش اساسی در تولید ملی ایفا می‌کنند.»

دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به نحوه حمایت مجلس از بخش خصوصی اضافه کرد: «مهم‌ترین محور عمل ما حمایت همه‌جانبه از بخش خصوصی در حوزه قطعه‌سازی و ارتقای کیفیت تولید خودرو است. در مجلس، مصوبه‌ای داشته‌ایم که کمیسیون به‌طور جدی دنبال می‌کند تا واردات خودرو صورت گیرد؛ چرا که این اقدام علاوه بر ارتقای رقابت‌پذیری و کیفیت به‌منزله تلنگری برای خودروسازان داخلی است و محرکی برای بهبود کیفی محصولات محسوب می‌شود.» حدادی در ادامه با اشاره به نقش رقابتی واردات در ارتقای کیفی تولیدات صنعت خودرو و افزایش رضایت مردم اظهار داشت: «این رویکرد باعث می‌شود قطعه‌سازان ما نیز توجه بیشتری به رعایت استانداردها و کیفیت تولید داشته باشند. با تلاش مضاعف و همت بالای قطعه‌سازان، جای بسی امیدواری است که سطح کیفیت و رقابت‌پذیری قطعات ارتقا یابد.»

تأکید بر اولویت حمایتی دولت از قطعه‌سازان دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی همچنین بر وظیفه دولت تأکید کرد و گفت: «دولتمردان و به‌ویژه تیم اقتصادی دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت باید اولویت ویژه‌ای برای حمایت از قطعه‌سازان قائل شوند. یکی از حوزه‌هایی که باید مورد توجه قرار گیرد، واردات مواد اولیه است. تخصیص ارز بخش مهمی از فرآیند حمایت از بخش خصوصی است و به‌ویژه باید به تامین سرمایه در گردش واحدها دقت شود. این امر می‌تواند پشتوانه‌ای جدی



جابه‌جایی بیش از ۴۳۹ هزار نفر از طریق پایانه‌های مسافری شهر تهران

«ایستنا: مدیر عامل سازمان حمل و نقل بار و پایانه‌های مسافری شهر تهران، اقدامات سازمان پایانه‌ها طی ۱۲ روز جنگ تحمیلی رژیم صهیونیستی را تشریح کرد. حمیدرضا رحمانی گفت: «از نخستین روز تجاوز رژیم صهیونیستی، کارکنان خدمت پایانه‌های مسافری شهر تهران به‌صورت شبانه‌روزی در راستای خدمت‌رسانی به مسافران فعالیت داشته‌اند. در این مدت، بیش از ۴۳۹ هزار نفر از طریق پنج پایانه مسافری شهر تهران عازم شهرهای مختلف کشور شده‌اند.» وی ادامه داد: «در همین بازه زمانی، بیش از ۳۴ هزار سرویس به‌مسافران انجام شده است که با توجه به حجم مسافر و میزان سرویس‌های بین راهی طی هماهنگی و همکاری مشترک با اداره کل

جاده‌ای، استقرار اکپ‌های راهداری، بهسازی مسیرها، ایمن‌سازی نقاط پرحادثه و ساماندهی ناوگان حمل و نقل عمومی برای تسهیل جابه‌جایی زائران است. همچنین با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط، تدابیر ویژه‌ای برای کنترل ترافیک، ارائه خدمات رفاهی و پاسخگویی شبانه‌روزی در ایام اوج بازگشت زائران اندیشیده شده است.» خسروی تاکید کرد: «استان کرمانشاه به‌ویژه محور پایانه مرزی خسروی، آمادگی کامل دارد تا نقش موثر خود را در مدیریت تردد و خدمات‌رسانی به زائران اربعین ایفا کند.»

آمادگی پلیس برای مأموریت اربعین ۱۴۰۴

فرمانده انتظامی استان کرمانشاه نیز از آمادگی همه‌جانبه پلیس برای مأموریت اربعین ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: «از مدت‌ها قبل برنامه‌ریزی‌های لازم انجام شده و در حال انجام آخرین هماهنگی‌ها برای رزمایش بزرگ اربعین هستیم.» سردار مهدی حاجیان با بیان این که کرمانشاه به‌عنوان دروازه کرمانشاه طی سال‌های اخیر پذیرا و میزبان خیل عظیمی از زائران امام حسین (ع) بوده است، گفت: «۶۳۸ کیلومتر از محورهای مواصلاتی استان در مسیر تردد زائران اربعین قرار دارد که همه آن‌ها تحت پوشش ترافیکی و انتظامی برای تسهیل در عبور و مرور زائران و همچنین برقراری امنیت آن‌ها قرار می‌گیرد.» وی با اشاره به راهاندازی سامانه رهباد و استفاده از آن در مأموریت اربعین سال گذشته گفت: «امیدوارم امسال با همت مسئولان مربوطه دوربین‌های بیشتری در این سامانه نصب شود تا دقیق‌تر آمار ورود و خروج خودروها به‌منظور برقراری نظم ترافیکی و فراهم کردن فضا برای پارک کردن وسایل نقلیه استخراج شود.» سردار حاجیان همچنین از اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان خواستار اختصاص دوربین به چند پاسگاه محل تردد زائران شد و گفت: «از هم‌اکنون باید پیش‌بینی‌های لازم برای اربعین صورت گیرد تا در زمان آغاز این رزمایش بزرگ، دغدغه و نگرانی برای کنترل جمعیت و تمهیدات ترافیکی نداشته باشیم.» فرمانده انتظامی استان کرمانشاه در ادامه به‌موضوع پارکینگ خودرو برای زائران اربعین اشاره کرد و گفت: «در این زمینه طی یکی دو سال گذشته اقداماتی انجام گرفته است؛ اما به‌نظر می‌رسد این پارکینگ‌ها به ساماندهی بیشتری نیاز دارند.» وی افزود: «سال گذشته پیشنهاد دادیم که در ورودی پارکینگ‌ها دوربین‌های هوشمند نصب و محل پارک خودروها را به‌وسیله پیامک به اطلاع زائران برسانند تا در زمان بازگشت سرگردان نشوند؛ اتفاقی که متأسفانه رخ نداد و برخی از زوار در مراجعه به کشور برای پیدا کردن خودرو خود با مشکل مواجه شدند.»



و حمل‌ونقل جاده‌ای استان کرمانشاه با اشاره به آغاز زود هنگام اقدامات عمرانی در محورهای مواصلاتی افزود: «عملیات بهسازی و روکش آسفالت و ایمن‌سازی محورها با جدیت از دهه دوم فروردین‌ماه آغاز شده و در مقایسه با سال گذشته، این اقدامات حدود ۴۰ روز زودتر شروع شده‌اند.» خسروی افزود: «حجم فعالیت‌های انجام‌شده تاکنون، دو برابر مجموع عملکرد سال گذشته بوده است.» مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان کرمانشاه با اشاره به پیش‌بینی طرح ترافیکی ویژه اربعین افزود: «با توجه به تجارب سال‌های گذشته و افزایش چشمگیر تردد زائران در ایام اربعین، طرح جامع ترافیکی و پشتیبانی برای مدیریت تردد در محورهای منتهی به مرز خسروی پیش‌بینی و تدوین شده است.» وی گفت: «این طرح شامل آماده‌سازی زیرساخت‌های

پایانه خسروی آماده تردد زائران اربعین یزدان خسروی، مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان کرمانشاه نیز اظهار کرد: «با توجه به حجم بالای تردد زائران در ایام اربعین و مشکلات مربوط به جابه‌جایی و مدیریت حمل‌ونقل در مسیر برگشت، وجود یک پایانه رسمی و ساختار یافته در کرمانشاه می‌تواند موجب تسهیل در ساماندهی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، کاهش ازدحام و سردرگمی زائران و ارتقای سطح خدمات ایاب و ذهاب شود.» وی با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای تسهیل تردد زائران اظهار کرد: «کمیت حمل‌ونقل از ابتدای سال تاکنون دو جلسه تشکیل داده و با هماهنگی و همکاری ۲۱ دستگاه اجرایی استان، در راستای ارتقای خدمات به زائران اربعین ۱۴۰۴ گام برمی‌دارد.» مدیر کل راهداری



«سال گذشته رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به خروج بیش از ۲ میلیون نفر از مرزهای کشور برای زیارت اربعین، بیان کرد که ۹۰ درصد زائران از مرزهای زمینی از کشور خارج شده‌اند. امسال نیز دستگاه‌های مرتبط، از جمله پلیس برای ایجاد تمهیدات ترافیکی و ایمنی در این رویداد بزرگ مشغول فعالیت هستند.»

اختصاص پارکینگ در مرز مهران

سیدکمال سادات، مدیر کل امنیتی-انتظامی استانداری تهران با اشاره به آمادگی استان تهران برای مراسم اربعین حسینی اظهار کرد: «علاوه بر اقدامات لازم برای ناوگان شرکت‌های مسافربری داخلی، اداره کل راهداری نیز با سه شرکت عراقی برای تامین ۱۸۰ دستگاه اتوبوس قرارداد خواهد بست؛ این شرکت‌ها زائرین ما را از تهران تا خود نجف می‌برند.» وی ادامه داد: «تمام زائرین بیمه خواهند شد؛ یعنی بیمه همان اتوبوس می‌شوند و در طول مسیر تمام تمهیدات امنیتی و انتظامی و تمهیدات ترافیکی و موضوعات انتظامی تا مرز در نظر گرفته می‌شود.» مدیر کل امنیتی-انتظامی استانداری تهران اضافه کرد: «برای آن دسته از زائرینی که با خودروهای شخصی خودشان عزیمت می‌کنند، تدابیر لازم در مرز مهران پیش‌بینی شده است؛ از جمله این تدابیر اختصاص پارکینگ در مرز است که هزینه‌ای حدود ۴۰ هزار تومان برای آن در نظر گرفته شده است.» وی اضافه کرد: «همکاران ما اقدامات خودشان را برای محافظت از خودروها انجام خواهند داد.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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



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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

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

بیل‌بورد
Billboard

چالش هیوندای برای «ایلان ماسک»!

«از سال ۲۰۱۷ میلادی به بعد هیوندای به صورت فزاینده رشد مثبتی در زمینه تکنولوژی‌های هیبریدی و الکتریکی داشته است. بر این اساس در هفتم سپتامبر سال ۲۰۱۸ میلادی هیوندای بیل‌بوردی را طراحی کرد که روی آن عکس سه مدل خودرو کونای تمام‌برقی، نکسو و سدان آیونیک کار شده بود و با درج جمله «نوبت شماست، ایلان.» شرکت تسلا را به چالش دعوت کرد.

موتورهای بنزینی حذف خواهند شد!

«کمپانی مزدا اخیراً اعلام کرده که قصد دارد با طراحی نسل جدیدی از موتور بنزینی ۴ سیلندر، به موتورهای احتراق داخلی پیستونی در آینده همچنان وفادار بماند. این در حالی است که از سال ۲۰۱۹ میلادی به بعد، کمپانی‌های مطرح خودروساز با توجه به محدودیت‌های زیست‌محیطی، در بخش مرتبط با محصولات تمام‌برقی خود، اقدام به سرمایه‌گذاری‌های کلان کرده و اهداف بزرگی را در این بخش دنبال می‌کنند. بنابراین در سال‌های اخیر شاهد طراحی و تولید خودروهای تمام‌برقی EV جدید توسط کمپانی‌های مطرح دنیا هستیم. اما در کارزار انرژی الکتریکی و تجدیدپذیر، مزدا همانند سرمایه‌گذاری در بخش موتور روتاری یا همان وانکل، سرمایه‌گذاری جدیدی را در بخش موتورهای بنزینی انجام داده که خانواده اسکای‌اکتیو را به صورت کامل دگرگون ساخته است. اسکای‌اکتیو که از معروف‌ترین پیشروانه‌های تولیدی توسط مزداست، قرار است با ترکیبی از مدل‌های بنزینی و دیزلی، موتور جدیدی به نام اسکای‌اکتیو-ایکس را به تولید برساند. این مهم (تولید پیشروانه مشابه بنزینی اما با عملکرد ترکیبی از بنزینی و دیزلی) در تاریخ خودروسازی به نوعی شاهکار است. طبق گفته مدیران ارشد مزدا، این موتور از سطح آلایندگی بسیار پایینی برخوردار است و در کشورهایی که در زمینه تامین انرژی الکتریکی با مشکل مواجه هستند، به نوعی بر چالش‌های موجود در این بخش غلبه می‌کند. به باور مدیران ارشد مزدا، منبع انرژی الکتریکی تنها در کشورهای خاصی پاک به‌شمار می‌رود؛ اما برای حفظ محیط‌زیست و دستیابی به پیشروانه دارای سطح آلایندگی کم‌تر و سبزتر، اسکای‌اکتیو-ایکس به تولید خواهد رسید. بر اساس گزارش‌ها، از سال ۲۰۲۷ این مدل پیشروانه روی محصولات مزدا قرار خواهد گرفت. بر این اساس همان‌طور که در ابتدای این یادداشت نیز به آن اشاره شد، این اقدام مزدا خبر از آن می‌دهد که موتورهای احتراق داخلی بنزینی در آینده به صورت کامل حذف خواهند شد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

چگونه از گیربکس دستی خودرو به درستی نگهداری کنیم؟



در حالت خلاص قرار داده و پا را از روی کلاچ بردارید. تعویض به موقع روغن گیربکس نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. اگر چه روغن گیربکس دستی به اندازه روغن موتور نیاز به تعویض مکرر ندارد، اما با گذشت زمان خاصیت روان‌کنندگی خود را از دست می‌دهد و ممکن است موجب سایش دنده‌ها شود. بررسی دفترچه راهنمای خودرو برای بازه زمانی مناسب تعویض روغن توصیه می‌شود.

«نگهداری صحیح از گیربکس دستی نقش مهمی در افزایش عمر مفید خودرو و کاهش هزینه‌های تعمیرات دارد. یکی از مهم‌ترین اصول، استفاده صحیح از کلاچ است. بسیاری از رانندگان عادت دارند هنگام توقف‌های کوتاه، مانند پشت چراغ قرمز، پای خود را روی پدال کلاچ نگه دارند. این کار باعث فشار مداوم بر بلبرینگ کلاچ و سایر اجزای مرتبط می‌شود و در درازمدت به آسیب‌های جدی منجر خواهد شد. بهتر است هنگام توقف، خودرو را

کرم‌ان‌ده‌ن‌تر
KME

برای در اوج بودن دیر نیست



- مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث
- آپنه‌های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما
- چراغ‌های جلو و عقب Full LED
- چراغ روشنایی در روز (Day Light)
- کپسه هوای راننده و سرنشین جلو
- ABS+ESC+EBD
- پشت‌آمپر دیجیتالی
- سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
- سنسور دنده عقب

- موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT
- حداکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM
- حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی
- سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب
- سنسور نور (Auto Light)
- کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان
- کروزر کنترل

K E R M A N M O T O R

KME EAGLE

کی‌ام‌سی‌ایگل