



کراس اوور جمع و جور
و با کیفیت «مزد»



قطعه‌سازی، نیازمند نگاهی نوین و حمایتی

قطعه‌سازی در کشور به عنوان شاهرگ حیاتی
زنجیره تولید خودرو، امروز در مرحله‌ای حساس از
حیات خود قرار دارد. در شرایطی که تحریم‌های ...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

خلق شگفتی به واسطه همراهی موتور
درون سوز و برقی!

سیاست تولید در «جنسیس» تغییر می‌کند

صفحه ۶

تأثیر تغییرات بهای ارز

روی بازار خودرو

صفحه ۱۰

کشنده «GX560» و کامیون «KR300» بازار حمل و نقل را متحول می‌کنند

صفحه ۹

کاهش ۳۵ درصدی مصرف سوخت؛

آغاز تولید انبوه تارا با گیربکس هیبریدی در «ایران خودرو» از سال آینده

صفحه ۲

تقلای موتور صنعت در جنگ سیاسی و اقتصادی

چرخ تولید با سیاست‌های فرسوده نمی‌چرخد

پیش از جنگ شاهد تحریم‌ها و جنگ اقتصادی بودیم که بسیاری از بخش‌های اقتصاد و به ویژه صنعت ما را هدف گرفته است؛ از تحریم‌های بانکی، محدودیت‌های نقل و انتقال ...

صفحه ۱۲

در فصل بهار محقق شد؛

رشد ۱۸۸ درصدی فروش «بهمن دیزل»

در سه‌ماهه نخست سال جاری، شرکت بهمین دیزل موفق
به ثبت درآمدی بالغ بر ۳ هزار و ۳۷۰ میلیارد تومان ...

صفحه ۵

گرانی خودروهای مونتاژی در بازار آزاد
تا ۵۰ میلیون تومان

بازار خودرو به کما رفته است!

بررسی بازار خودروهای داخلی، خارجی و مونتاژی در بازه
زمانی چهارشنبه (۲۱ خردادماه) تا روز گذشته نشان ...

صفحه ۷

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

نقش کلیدی بیمه در حفظ امنیت روانی جامعه

تصادف خودرو با عابر پیاده یکی از متداول‌ترین و البته
حساس‌ترین انواع سوانح شهری در ایران است. براساس ...

صفحه ۲

عکس: روزنامه «دنیای خودرو» / مهدی انزلی



بررسی نیشان ترا در «هویک»؛ بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات «پرشیا خودرو»

ملاقات با یک شاسی‌بلند واقعی!

صفحه ۸



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



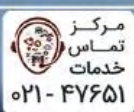
فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
WWW.FOWNIX.COM
fownix.nev

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



خواهد شد. مهم‌ترین تغییر، جلوینجره جدید است که به‌نظر می‌رسد از زبان طراحی مازراتی الهام گرفته شده است. البته به‌جای نشان سه‌شاخ مازراتی، این جلوینجره با نوشته آپارث و نشان کوچک عقرب تزئین شده است. تغییرات دیگر شامل ورودی‌های هوای بازطراحی شده سیر و تزئینات قرمز برای ظاهری مدرن‌تر است. به‌جز تغییرات بخش جلویی، سایر قسمت‌های پالس بدون تغییر باقی مانده‌اند. در عقب، خروجی‌های دوگانه اکروز همچنان در دیفیوزر جای گرفته‌اند. رینگ‌های آلایزی ۱۸ اینچی جدید با روکش مشکی براق، به‌روزرسانی‌های ظاهری را تکمیل می‌کنند.

فیات نسخه فیس لیفت کراس‌اوور اسپرت پالس آپارث را با پیش‌رانه ۱۸۵ اسب‌بخاری و قیمت پایه ۲۴ هزار دلار معرفی کرده است. هرچند آپارث در اروپا به‌سمت خودروهای الکتریکی حرکت کرده، اما بازوی پر فورمنس فیات در بازار آمریکای جنوبی، آپارث همچنان پرچم موتورهای درون‌سوز را بالا نگه داشته است. یکی از مدل‌های آپارث در این منطقه کراس‌اوور پالس است که برای سال ۲۰۲۵ فیس لیفتی را تجربه کرده تا با تغییراتی در طراحی، تازگی خود را حفظ کند. پالس آپارث که ابتدا در سال ۲۰۲۲ به‌عنوان قوی‌ترین نسخه شاسی‌بلند اقتصادی فیات معرفی شد، حالا پس از سه سال با ظاهری به‌روزتر راهی بازار



آپارث، مازراتی «گیلی» را کوچک کرد

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

نقش کلیدی بیمه در حفظ امنیت روانی جامعه

در پاسخ به این پرسش که آیا همیشه راننده مقصر است؟ نوری‌زاده توضیح داد: «خیر؛ در مواردی مانند عبور عابر از محل غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه هنگام عبور، ورود ناگهانی به اتوان یا بی‌توجهی به چراغ قرمز، کارشناسان ممکن است سهمی از تقصیر را متوجه عابر بدانند.»

وی تأکید کرد: «حتی در این موارد نیز بیمه شخص ثالث وظیفه دارد خسارت را پرداخت کند. مگر این که قصد سوء یا رفتار بسیار غیرقابل پیش‌بینی از سوی عابر اثبات شود.»

نوری‌زاده تصریح کرد: «کمبود دوربین‌های ثبت تخلف در معابر شهری، نبود آموزش ایمنی ترافیکی برای عابران، به‌ویژه کودکان و سالمندان، ضعف در آگاهی عمومی درباره حقوق بیمه‌ای عابران و رانندگان، ناکارآمدی برخی سامانه‌های ثبت و تحلیل تصادف برخی از چالش‌ها در این باره هستند.»

وی راهکارهایی از جمله توسعه بیمه‌های مکمل برای عابران، ارتقای سیستم‌های هوشمند ثبت حادثه و فرهنگ‌سازی ترافیکی را برای بهبود وضع موجود پیشنهاد کرد.

نوری‌زاده در پایان گفت: «نظام بیمه‌ای ایران ساختاری حمایت‌گر دارد که هدف آن، جبران خسارت و کاهش تنش اجتماعی است، نه صرفاً تعیین مقصر. در عین حال برای پیشگیری از حوادث، نیازمند مسئولیت‌پذیری بیشتر از سوی رانندگان و رعایت قوانین از سوی عابران هستیم.»



بدون نیاز به اثبات تقصیر راننده، تمامی خسارات جانی و مالی وارده به اشخاص ثالث را پوشش دهد؛ از جمله عابران پیاده که معمولاً آسیب‌پذیرترین قشر در حوادث رانندگی هستند.»

وی افزود: «یکی از نقاط قوت این قانون، مسئولیت‌پذیری بدون قید و شرط بیمه‌گر در برابر زیان دیده است. حتی در شرایطی که راننده از صحنه حادثه متواری شده یا خودرو فاقد بیمه باشد، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وارد عمل می‌شود و هزینه‌ها را می‌پردازد.»

نوری‌زاده گفت: «در حقوق ایران، خودرو وسیله‌ای خطرناک محسوب می‌شود. راننده به‌واسطه داشتن گواهینامه، آموزش رسمی و تسلط بر وسیله نقلیه، مسئولیت بالاتری نسبت به‌عابر دارد. قانون‌گذار نیز موظف است از فرد ضعیف‌تر یعنی عابر حمایت کند.»

وی تأکید کرد: «در بسیاری موارد، حتی اگر عابر اشتباه کرده باشد، فرض اولیه بر مسئولیت راننده است؛ مگر این که خلاف آن ثابت شود. در واقع، قانون بر پیشگیری و حمایت استوار است، نه صرفاً مجازات.»



مهری درخوش

m.darakshoosh@autoworld.ir

تصادف خودرو با عابر پیاده یکی از متداول‌ترین و البته حساس‌ترین انواع سوانح شهری در ایران است. براساس آمارهای منتشرشده از سوی سازمان پزشکی قانونی، عابران پیاده همچنان از قربانیان اصلی بی‌نظمی‌های ترافیکی هستند. این در حالی است که در بسیاری از موارد، حتی زمانی که عابر پیاده تخلف آشکاری انجام داده باشد، همچنان راننده به‌عنوان مقصر شناخته می‌شود و شرکت بیمه مسئول جبران خسارت است. با نگاهی به قوانین بیمه‌ای و ساختار حقوقی کشور، مشخص می‌شود این رویه نه از سر بی‌عدالتی، بلکه براساس اصول حقوقی مشخصی از جمله «مسئولیت استفاده از وسیله خطرناک» و «اصل حمایت از زیان دیده» بنا شده است. در همین چارچوب، بیمه شخص ثالث نقشی کلیدی در جبران خسارت و حفظ امنیت روانی طرفین ایفا می‌کند. محمدنوری‌زاده، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، ابعاد مختلف این مسأله را بررسی کرده است؛ از مبانی حقوقی تعیین مقصر در تصادفات با عابر گرفته تا سازوکار پوشش بیمه‌ای، نقش صندوق خسارات بدنی و چالش‌های اجرایی این حوزه. نوری‌زاده گفت: «در قانون بیمه شخص ثالث بیمه‌گر موظف است

قطعه‌سازی نیازمند

نگاهی نوین و حمایتی

سهم بازار قطعه‌سازان را گسترش می‌دهد، بلکه آن‌ها را برای رقابت منطقه‌ای و ورود به عرصه صادرات آماده می‌کند.

نقش فناوری‌های نوین و شرکت‌های دانش‌بنیان نیز در این فرآیند انکارناپذیر است. حرکت به‌سمت دیجیتال‌سازی تولید، استفاده از هوش مصنوعی در کنترل کیفیت و ارتقای استانداردهای بین‌المللی، می‌تواند قطعه‌سازان داخلی را در مسیر ارتقای بهره‌وری و افزایش قدرت رقابت جهانی قرار دهد. بدون پیوند میان صنعت و فناوری، جهش تولید به‌شعار بی‌پشتوانه‌ای تبدیل خواهد شد.

همچنین یکی از ضعف‌های ساختاری موجود در قطعه‌سازی، کم‌توجهی به تعامل مستمر و مؤثر میان بخش خصوصی و نهاد‌های تصمیم‌ساز است. سازوکاری که امکان انعکاس دغدغه‌ها، نقدها و پیشنهادات فعالان این صنعت را در سطوح کلان فراهم کند، می‌تواند مسیر اصلاحات را واقعی‌تر و قابل اجرا سازد. بخش خصوصی به‌عنوان بازیگر اصلی این عرصه، باید در طراحی آینده صنعت نقش آفرین باشد، نه صرفاً اجراکننده سیاست‌هایی که گاه با واقعیت میدانی فاصله دارند.

درنهایت، آینده قطعه‌سازی در گرو تعادلی میان حمایت دولتی، توانمندی فناوریانه، بهره‌برداری از بازارهای متنوع و شفاف‌سازی تعاملات اقتصادی است. اگر این چهار مولفه به‌درستی در کنار هم قرار گیرند، می‌توان امیدوار بود که قطعه‌سازی نه تنها موتور محرک صنعت خودرو باقی بماند، بلکه به یکی از پیشران‌های صنعتی کشور نیز بدل شود.

قطعه‌سازی در کشور به‌عنوان شاهرگ حیاتی زنجیره تولید خودرو، امروز در مر حله‌ای حساس از حیات خود قرار دارد. در شرایطی

که تحریم‌های بین‌المللی، نوسانات ارزی، بحران انرژی و ضعف زیرساخت‌های تولیدی، همگی به‌نوعی مانعی در مسیر پویایی این صنعت شده‌اند، بازتعریف نگاه دولت و سیاست‌گذاران به مقوله «حمایت هدفمند» از تولید، به ضرورتی غیرقابل انکار تبدیل شده است.

برای گذر از بحران‌های فعلی، نیازمند یک نقشه راه جامع در سه سطح کلیدی هستیم: اصلاح سیاست‌های ارزی، تضمین دسترسی به انرژی پایدار و تسهیل فرآیند تأمین مواد اولیه. بدون این سه رکن، تولید قطعه باکیفیت و پایدار، در بهترین حالت، به تجربه‌ای ناپایدار و پرریسک تبدیل خواهد شد. تخصیص هوشمند و زمان‌بندی شده ارز، حذف بوروکراسی مازاد از واردات مواد اولیه و پیش‌بینی منابع انرژی صنعتی، باید در اولویت سیاست‌گذاری اقتصادی قرار گیرد.

از سوی دیگر، قطعه‌سازی کشور دیگر نمی‌تواند تنها به خدمت‌رسانی به خودروهای تولید داخل محدود بماند. با توجه به تنوع خودروهای وارداتی در بازار، باید ظرفیت‌سازی گسترده‌ای برای تأمین قطعات این خودروها نیز صورت گیرد. این نگاه چندسویه نه تنها



امید محمدی

روزنامه‌نگار



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

باموتورالکتریکی یکپارچه مجهز است. این ترکیب در مجموع ۳۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و خودرو را ظرف ۶.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رساند. کسانی که خواهان قدرت بیشتری هستند می توانند نسخه قوی تر را با ۳۶۲ اسب بخار قدرت انتخاب کنند که شتاب را به ۵.۱ ثانیه می رساند. حداکثر سرعت هر دو نسخه اما ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است. آئودی اعلام کرده که باتری این مدل حدود ۴۵ درصد بزرگ تر از نسل قبلی است. این افزایش ظرفیت، امکان پیمایش ۸۲ تا ۱۰۰ کیلومتر را تنها با نیروی الکتریکی فراهم می کند.

آئودی Q5E-Hybrid با دو سطح قدرت ۳۰۰ و ۳۶۲ اسب بخار، برد تمام الکتریکی ۱۰۰ کیلومتر و شارژ سریع تر از لپ تاپ راهی بازار می شود. آئودی پاییز گذشته از نسل جدید Q5 رونمایی کرد و حالا مدل های پلاگین-هیبریدی جدید را برای بازار اروپا معرفی کرده است که با پسوند e-Hybrid شناخته می شوند. این قوای محرکه سازگار با محیط زیست در دو سطح قدرت و برای هر دو نسخه معمولی و اسپرت بک (کوپه) عرضه می شود. مدل پایه پلاگین-هیبریدی به موتور ۲ لیتری TFSI چهار سیلندر، باتری ۲۵.۹ کیلووات-ساعت و گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه



آئودی «Q5» را پلاگین کرد



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار یخ زده خودرو در انتظار اصلاحات واقعی



نهاد علی بیک زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

درحالی که بازار خودرو ایران با یکی از عمیق ترین رکودهای دهه های اخیر مواجه شده، بسیاری از تحلیلگران معتقدند این بار نه فقط کاهش قدرت خرید، بلکه مجموعه ای از سیاست های اتخاذ شده، نوسانات نرخ ارز و بی اعتمادی گسترده مصرف کنندگان، بازار را در وضعیت انجماد کامل قرار داده است. در ادامه محسن حجازی، کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به واکاوی دلایل اصلی این رکود، نقش سیاست های نادرست قیمتی، تغییر رفتار مصرف کننده و چشم انداز بازار در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ پرداخته است. حجازی معتقد است: «تازمانی که صنعت خودرو نتواند با تحولات اقتصادی و انتظارات جامعه همگام شود، امیدی به خروج از این شرایط نخواهد بود.»

با توجه به داده های موجود، رکود فعلی در بازار خودرو از چه جنس و در چه مقیاسی است؟

رکود فعلی در بازار خودرو، برخلاف برخی سال های گذشته که به صورت مقطعی یا فصلی رخ می داد، این بار از جنس رکود ساختاری و عمیق است. ما با بازاری مواجه هستیم که در آن نه تنها تقاضا کاهش یافته، بلکه تقاضای موثر نیز به شدت افت کرده است؛ یعنی حتی آن گروه از مشتریانی که نیاز واقعی به خودرو دارند، به دلایل اقتصادی توانایی خرید ندارند. این یک هشدار جدی برای صنعت است؛ زیرا تنها با افزایش تیراژ نمی توان از این رکود عبور کرد؛ باید ابتدا تقاضا را بازسازی کرد.

در چنین شرایطی، بازار خودرو عملاً از حالت پویا خارج شده و به یک بازار ایستا با حداقل معاملات تبدیل شده

است. نه بازار دست دوم پویایی دارد، نه بازار خودروهای صفر. این رکود صرفاً حاصل کاهش قدرت خرید نیست، بلکه بی اعتمادی عمومی به آینده بازار، اتخاذ سیاست های نادرست و ناتوانی صنعت در پاسخ گویی به نیاز مصرف کننده نیز از جمله دلایل آن به شمار می رود.

سیاست قیمت گذاری دستوری در سال های اخیر با چه آثار کوتاه مدت و بلندمدتی بر رفتار خریدار و تولید کننده همراه بوده است؟

قیمت گذاری دستوری از جمله مداخلات مزمن در بازار خودرو بوده که به جای ایجاد تعادل، بیشتر موجب بی ثباتی شده است. در کوتاه مدت ممکن است این سیاست برای برخی از مصرف کنندگان جذاب به نظر برسد، اما در بلندمدت زیان آن بسیار بیشتر از منافعش است. وقتی خودرو ساز نمی تواند سود منطقی از فروش محصول خود کسب کند، به ناچار به کاهش کیفیت، کاهش تنوع محصول و حتی تعویق در تحویل روی می آورد. از سوی دیگر، قیمت گذاری دولتی باعث شکل گیری بازارهای موازی و رانت شده است؛ به طوری که برخی خریداران صرفاً با هدف سوداگری وارد قرعه کشی یا بازار خودرو می شوند. این رفتار، نه تنها منجر به تخصیص ناعادلانه منابع می شود، بلکه ذهنیت مصرف کننده

واقعی را نسبت به بازار منفی می کند. خروج از این چرخه معیوب، تنها با واگذاری کامل قیمت گذاری به مکانیزم عرضه و تقاضا و نظارت پسینی ممکن است، نه با تثبیت غیر واقعی قیمت.

نوسانات نرخ ارز چه تاثیر عمیقی بر تصمیم گیری مصرف کننده برای خرید خودرو گذاشته است؟

نوسانات نرخ ارز در سال های اخیر، یکی از جدی ترین عوامل بی ثباتی در بازار خودرو بوده است. برای بسیاری از مصرف کنندگان، قیمت خودرو دیگر تابع نرخ کارخانه یا بازار نیست، بلکه به نوعی با دلار محاسبه می شود. حتی خودروهای داخلی هم از نوسانات ارزی در امان نیستند؛ چرا که مواد اولیه و بسیاری از قطعات نیمه ساخته وارداتی هستند و تاثیرپذیری مستقیم از نرخ ارز دارند. این وضعیت باعث شده که بخش بزرگی از خریداران، تصمیم خود برای خرید را به تعویق بیندازند یا رفتار محتاطانه تری در پیش بگیرند. مصرف کننده نمی داند که اگر امروز خرید نکند، آیا فردا با جهش قیمتی مواجه خواهد شد یا با کاهش ناگهانی؟! این بلاتکلیفی، نه تنها به رکود دامن می زند، بلکه مدیریت تقاضا و پیش بینی رفتار بازار را برای خودروسازان هم دشوار می کند.

کاهش قدرت خرید عمومی چگونه الگوی مصرف خودرو را در ایران تغییر داده و چه تبعاتی برای صنعت به همراه داشته است؟

کاهش قدرت خرید مردم، الگوی مصرف خودرو را در ایران دچار تغییرات بنیادین کرده است. دیگر خبری از تمایل گسترده به خرید خودروهای مونتاژی، نیمه لوکس یا مدل های جدید نیست. بیشتر متقاضیان به دنبال خودروهایی با هزینه نگهداری پایین، مصرف سوخت کمتر و قطعات ارزان تر هستند. در نتیجه، بازار خودروهای اقتصادی و کارکرده رشد کرده، اما بازار خودروهای نو و گران تر دچار رکود شدید شده است. این تغییر الگو تبعات مستقیمی برای خودروسازان دارد. نخست این که استراتژی عرضه و توسعه محصول باید بازنگری شود. همچنین حاشیه سود در خودروهای اقتصادی پایین تر است و خودروسازان برای بقا باید بهر موری را افزایش دهند. همچنین برندها و شرکت هایی که نتوانند به سرعت با این تغییر رفتار مصرف کننده سازگار شوند، احتمالاً سهم بازار خود را به سرعت از دست خواهند داد.

تحلیل شما از تاثیر رکود فعلی بر استراتژی های بازاریابی و فروش شرکت های خودروساز چیست؟

رکود فعلی، بسیاری از شرکت های خودروساز را مجبور کرده است که در استراتژی های فروش و بازاریابی خود تجدید نظر کنند. دیگر نمی توان با روش های سنتی، مانند پیش فروش های بلندمدت یا وعده های تحویل چندماهه مشتری جذب کرد. خریداران امروز به دنبال اطمینان، انعطاف پذیری در شرایط فروش، خدمات پس از فروش بهتر و البته قیمت واقعی هستند. برخی شرکت ها با ارائه شرایط فروش اقساطی، تحویل فوری یا فروش اقساط بدون ضامن تلاش کرده اند تا بازار را تحریک کنند؛ اما واقعیت این است که موفقیت در این حوزه نیازمند یک بازنگری جامع در ساختار بازاریابی، بهره گیری از داده محوری در تحلیل رفتار مشتری و حتی تحول در شیوه ارتباط با مخاطب است. صنعت خودرو اگر بخواهد از این رکود عبور کند، باید با بازاریابی مدرن و شفاف به استقبال مشتری برود.

چشم انداز بازار خودرو در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ را چگونه پیش بینی می کنید و چه متغیرهایی می توانند این رکود را بشکنند؟

پیش بینی بازار خودرو در نیمه دوم ۱۴۰۴ بدون بررسی دقیق متغیرهای کلان اقتصادی ممکن نیست. اگر نرخ ارز کنترل شود، سیاست های مالی دولت انقباضی باقی بماند و ورود خودروهای وارداتی ادامه پیدا کند، رکود ممکن است تعمیق یابد. اما اگر دولت اصلاحاتی در قیمت گذاری، شرایط واردات و حمایت هوشمند از تولید داخل اعمال کند، می توان انتظار یک تعادل نسبی را در بازار داشت. یکی از عوامل کلیدی در شکست رکود، اعتمادسازی است؛ مصرف کننده باید احساس کند که با خرید خودرو، سرمایه اش حفظ می شود و خدمات پس از فروش نیز تضمین شده است. در غیر این صورت، بازار همچنان با احتیاط و بی تحرکی مواجه خواهد بود. به طور خلاصه، تنها با اصلاحات ساختاری، آزادسازی نسبی اقتصاد و بازاریابی اعتماد عمومی می توان امیدوار به خروج از رکود در نیمه دوم سال بود.

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
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.



همچنین سیستم اگزوز چهار گانه منحصر بفرد آن جایگزین طراحی بیضی شکل سنتی بنتلی شده است. اگر چه تغییرات ظاهری جزئی هستند اما تمرکز اصلی روی ارتقای پرفورمنس بوده است. این نشان می دهد که مدل مورد بحث جدید، جایگاهی بالاتر از اسپید خواهد داشت و حتی افراطی تر خواهد بود. اطلاعات بیشتری در باره این پروتوتایپ در ماه های آینده منتشر خواهد شد. اما کانتینتال GT اسپید کنونی به قوای محر که پلاگین-هیبریدی با پیشران ۴ لیتری V8 تونین توربو، باتری ۲۵.۹ کیلووات-ساعتی و موتور الکتریکی ۱۹۰ اسببخار قدرتی مجهز است که در مجموع ۱۷۸۲ اسببخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند.

بنتلی در حال آزمایش نسخه جدیدی از کانتینتال است که احتمالاً سوپراسپرت نام دارد و با قدرتی فراتر از ۸۰۰ اسببخار آماده شکار سوپرکارها خواهد بود. بنتلی هر چند به تجمل شهرت دارد، اما از پیشینه مسابقات خود نیز غافل نیست و هر از گاهی آن را به رخ می کشد. به نظر می رسد حالا زمان دیگری برای این نمایش قدرت فرا رسیده است؛ چرا که عکاسان جاسوس پروتوتایپی از کانتینتال GT را شکار کرده اند که ممکن است با نام سوپراسپرت معرفی شود. این پروتوتایپ با رنگ مشکی مات و ظاهری تهاجمی، شباهت زیادی به نسخه اسپید دارد؛ اما با افزودن بالچه های آیرودینامیکی و یک اسپویلر عظیم عقب، تمایز خود را نشان می دهد.



توان ۸۰۰ اسب بخاری برای کانتینتال «سوپراسپرت»

کاهش ۳۵ درصدی مصرف سوخت؛

آغاز تولید انبوه تارا با گیربکس هیبریدی در «ایران خودرو» از سال آینده

شروع پروژه DHT هم زمان با آغاز مدیریت بخش خصوصی در ایران خودرو، نشان دهنده نقش آفرینی مثبت ساختار مدیریتی چابک و راهبردی در سرعت بخشی به پروژه های فناورانه است



هیبریدی طراحی شده است. برخلاف گیربکس های معمول، DHT به شکل اختصاصی با در نظر گرفتن تعامل بین موتور احتراقی و موتور برقی ساخته شده است. این گیربکس در هماهنگی کامل با سیستم هیبرید، موجب بهینه سازی رانندمان و انتقال روان قدرت بین موتورهای مختلف می شود. طراحی و توسعه این گیربکس توسط مهندسان داخلی، علاوه بر بومی سازی دانش فنی، سبب کاهش وابستگی به تامین کنندگان خارجی و افزایش قدرت چانه زنی در عرصه جهانی می شود. همچنین، این فناوری قابلیت توسعه برای پلتفرم های دیگر را نیز دارد؛ به گونه ای که در فاز بعدی، از سال ۱۴۰۷، قرار است روی خودرو کراس اور ری را نیز نصب شود

همکاری بخش خصوصی؛ تسریع نوآوری
شروع پروژه DHT هم زمان با آغاز مدیریت بخش خصوصی در ایران خودرو، نشان دهنده نقش آفرینی مثبت ساختار مدیریتی چابک و راهبردی در سرعت بخشی به پروژه های فناورانه است. حضور بخش خصوصی باعث تسریع تصمیم گیری ها، بهبود بهره وری و هدفمند شدن مسیر تحقیق و توسعه شده است. همچنین این اقدام می تواند اعتماد سرمایه گذاران داخلی و خارجی را برای حضور در زنجیره تامین فناوری های نوین جلب کند. با تحقق تولید انبوه، فرصت های جدید شغلی ایجاد خواهد شد که رشد اقتصادی و تقویت جایگاه ایران خودرو در بازار منطقه ای را به دنبال خواهد داشت.

افق روشن پیش روی صنعت خودرو ایران
توسعه تارا هیبریدی و پروژه DHT، نمادی از تغییر نگرش در صنعت خودرو کشور است. نگرشی که از مونتاژ صرف، به سمت طراحی، بومی سازی و توسعه فناوری های نوین حرکت کرده و با تکیه بر نیروی انسانی متخصص و دانش بنیان، می خواهد آینده ای پایدار برای حمل و نقل کشور رقم بزند. کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی، ارتقای بهره وری موتور، تولید انبوه خودرو پاک و افزایش قدرت رقابت با برندهای جهانی، همه و همه نتایج ملموسی از این پروژه کلان هستند. ایران خودرو با تارا هیبریدی، نه تنها به ارتقای سبد محصول خود کمک کرده است، بلکه راه را برای تحول واقعی در صنعت خودرو کشور باز کرده است. در شرایطی که چالش های محیط زیستی، تحریم های اقتصادی و رقابت جهانی بر صنعت خودرو سایه افکنده اند، گام های فناورانه از جنس پروژه DHT می توانند مسیر توسعه پایدار و خود کفایی فناورانه را هموار تر کنند. آینده صنعت خودرو ایران، آنگاه که به همین نگاه راهبردی و فناورانه ادامه یابد، بدون شک روشن تر از همیشه خواهد بود.

کاهش آلایندگی های زیست محیطی بوده است. در شرایطی که چالش های زیست محیطی ناشی از مصرف بی رویه سوخت های فسیلی، هوای کلان شهرها را تهدید می کند، توسعه خودرو های هیبریدی می تواند پاسخی کارآمد، اقتصادی و فناورانه به این بحران باشد. گروه صنعتی ایران خودرو در سال های اخیر با تمرکز بر توسعه پلتفرم های بومی، تلاش کرده است تا سبد محصولات خود را متنوع تر و فناورانه تر کند. در همین راستا، توسعه محصولات بر پایه پلتفرم IKP1 و معرفی محصولی مانند تارا و پروژه های آینده محور، نشان از یک استراتژی بلندمدت برای تسلط بر زنجیره ارزش خودرو سازی دارد. پروژه DHT تنها یکی از حلقه های این زنجیره است. گسترش تولید خودرو های پاک، توسعه پلتفرم های انعطاف پذیر، استفاده از مواد سبک و مقاوم، ارتقای سامانه های هوشمند ایمنی و رانندگی و همچنین توسعه موتور های کم مصرف و کم آلایندگی، همگی در راستای تحقق هدف «خودرو هوشمند، پاک و بومی» تعریف شده اند.

تارا هیبریدی؛ نمادی یک تحول فناورانه
بر اساس گفته های مهدی پازوکی، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو در فاز نخست این پروژه، گیربکس DHT روی محصول موفق و محبوب تارا نصب خواهد شد. تارا هیبریدی با بهره گیری از موتور TU5 NA به روز رسانی شده و مبتنی بر چرخه اتکینسون توانسته است استانداردهای جدیدی در بهره وری مصرف سوخت و رانندمان موتور ارائه دهد. موتور هیبریدی این خودرو، در حالت موازی، توان ۱۵۰ کیلووات (معادل ۲۰۰ اسب بخار) و گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر تولید می کند که در نوسان خود یک تحول در بین خودرو های تولید داخل به شمار می رود. ترکیب این توان بالا با مصرف سوخت پایین (۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) و کاهش ۳۵ درصدی مصرف نسبت به نسخه بنزینی، تارا هیبریدی را به گزینه ای ایده آل برای مشتریان ایرانی بدل می کند. از سوی دیگر، فناوری هیبریدی (HEV (Hybrid Electric Vehicle استفاده شده در تارا هیبریدی، به گونه ای طراحی شده که نیازی به شارژ از طریق برق شهری ندارد. این ویژگی که در اصطلاح فنی به آن «Self-charging Hybrid» می گویند، مزیتی مهم در شرایط فعلی زیرساخت های کشور به شمار می رود. در واقع کاربر می تواند بدون نیاز به ایستگاه شارژ یا نصب تجهیزات خاص، از مزایای یک خودرو برقی بهره مند شود.

چرا گیربکس DHT یک نوآوری کلیدی است؟
گیربکس (Dedicated Hybrid Transmission) DHT یک فناوری پیشرفته است که به طور خاص برای خودرو های

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

به گزارش «گروه صنعتی ایران خودرو»، پروژه طراحی و توسعه گیربکس هیبریدی پیشرفته (DHT) از بهمن ۱۴۰۲ و هم زمان با آغاز دوره جدید مدیریت بخش خصوصی در این شرکت کلید خورده و طبق برنامه ریزی های انجام شده، این پروژه ملی در تیرماه ۱۴۰۵ وارد فاز تولید انبوه خواهد شد. مهدی پازوکی، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو با اعلام این خبر افزود: «سامانه هیبریدی در این خودرو دارای توان ۱۵۰ کیلووات (۲۰۰ اسب بخار) و گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر در حالت موازی است که برای یک خودرو سدان قابلیت رانندگی بسیار جذابی را ایجاد می کند.» وی ادامه داد: «در فاز نخست، گیربکس DHT روی محصول تارا هیبریدی با موتور TU5NA به روز رسانی شده و مبتنی بر چرخه اتکینسون نصب خواهد شد. تیراژ اولیه تولید این خودرو ۶ هزار دستگاه خواهد بود که در سال ۱۴۰۶ به ۳۰ هزار دستگاه در سال افزایش می یابد.»

به گفته وی، این گیربکس در فاز بعدی توسعه، از سال ۱۴۰۷ به خودرو ری را با موتور توربوشارژر TU5TC نیز نصب خواهد شد. پروژه DHT یکی از مهم ترین طرح های فناورانه ایران خودرو در مسیر تحول صنعت خودرو و ارتقای بهره وری و سازگاری با محیط زیست به شمار می رود. پازوکی با اشاره به ویژگی های تارا هیبریدی گفت: «این خودرو با کانسپت HEV طراحی شده که از نظر فنی، بهترین گزینه برای شرایط فعلی ایران است؛ زیرا برخلاف خودرو های PHEV، نیاز به اتصال به برق شهری ندارد و تمام فرآیند شارژ باتری به صورت داخلی انجام می شود. در این فناوری، موتور برقی مسئول شتاب گیری است و در زمان ترافیک شهری، موتور احتراقی خاموش می ماند.»

وی افزود: «باتری مورد استفاده در تارا هیبریدی ظرفیت ۱.۸ کیلووات-ساعت دارد و مصرف سوخت آن به ۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش یافته است که نسبت به مدل بنزینی تارا، کاهش مصرفی معادل ۳۵ درصد را نشان می دهد.» معاون طراحی و تکوین محصول ایران خودرو خاطرنشان کرد: «در این ساختار، بازدهی موتور احتراق داخلی که در حالت سیکل شهری حدود ۱۲ درصد است، با استفاده از سیکل اتکینسون و بهینه سازی ساختاری به ۳۵ درصد افزایش یافته و همین موضوع نقش کلیدی در کاهش مصرف و ارتقای عملکرد کلی خودرو دارد. با تحقق این پروژه، ایران خودرو گام بلندی به سوی بومی سازی فناوری های روز خودرو های هیبریدی و کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی بر خواهد داشت.»

گامی بزرگ به سوی آینده سبز
با آغاز پروژه ملی توسعه گیربکس هیبریدی و تولید خودرو تارا هیبریدی، گروه صنعتی ایران خودرو گام بلندی در مسیر ارتقای فناوری، کاهش آلایندگی و کاهش مصرف سوخت برداشته است. این دستاورد نه تنها افق روشنی برای تولید خودرو های پاک در کشور ترسیم می کند، بلکه نقطه عطفی در بومی سازی فناوری های پیچیده و نوین در صنعت خودرو به شمار می رود. یکی از مهم ترین دغدغه های صنعت خودرو در سال های اخیر، کاهش مصرف سوخت های فسیلی و

پیگیری يك موضوع

Follow up



مجتبی یوسفی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

عدم صرفه اقتصادی اتوبوس های گران در حمل و نقل جاده ای

وضعیت ناوگان مسافری حمل و نقل جاده ای نسبت به ناوگان مسافری شهری در شرایط نامطلوبی قرار دارد. این مساله علاوه بر کاهش ارائه کیفیت خدمات حمل و نقلی سبب افزایش مصرف سوخت در کشور نیز خواهد شد. از همین رو مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

با توجه به شرایط فعلی ناوگان حمل و نقل کشور، چه اقداماتی باید برای نوسازی این بخش صورت گیرد؟

نوسازی ناوگان حمل و نقل، چه در حوزه تولید داخل و چه واردات، یک ضرورت اجتناب ناپذیر است. باید تامین اتوبوس و کشنده ها با جدیت پیگیری شود. متأسفانه شاهد افزایش قیمت و کاهش کیفیت در خودرو های تجاری هستیم که این وضعیت ناشی از انحصار و نبود حمایت کافی از تولید کنندگان توانمند داخلی است.

وضعیت فعلی ناوگان اتوبوس رانی کشور را چگونه ارزیابی می کنید؟
طی یک دهه گذشته، تعداد کارتهای هوشمند فعال ناوگان اتوبوس از ۱۴ هزار و ۵۰۰ به ۷ هزار و ۵۰۰ کارت کاهش یافته است. این کاهش ۵۰ درصدی، به دلیل فرسودگی ناوگان و نبود صرفه اقتصادی برای فعالان این حوزه رخ داده است.

هزینه بالای خرید اتوبوس چه تأثیری بر بازار گذاشته است؟

اکنون قیمت یک دستگاه اتوبوس به حدود ۲۵ تا ۳۵ میلیارد تومان رسیده که این رقم، بسیاری از فعالان حمل و نقل را از چرخه خدمات خارج کرده است. بنابراین باید اصلاح قانون مدیریت حمل و نقل و سوخت را در اولویت قرار دهیم و مجلس برای این موضوع آمادگی کامل دارد.

آیا راهکاری برای تامین مالی نوسازی ناوگان وجود دارد؟

بله؛ ما پیشنهاد کرده ایم که تامین مالی نوسازی ناوگان کشنده و اتوبوس از منابع مختلف صورت گیرد. این اقدام علاوه بر صرفه جویی در مصرف سوخت، می تواند در کمتر از ۵ سال بازگشت سرمایه داشته باشد. اما متأسفانه تاکنون منابع مالی لازم در این بخش تامین نشده است.

زاپاس

Spare Tire

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا عنوان کرد: «سایپادیزل» در ۳ ماه از رکورد تولید سال قبل عبور کرد



خودرو های تجاری طی سال های اخیر با چالش هایی نظیر نوسانات ارزی و مشکلات تامین قطعات مواجه بوده است و دستیابی به چنین سطحی از تولید در بازه ای کوتاه نشان دهنده بازسازی ظرفیت های عملیاتی و نویدبخش روزهای طلایی تولید خودرو های تجاری در گروه خودروسازی سایپاست.»

شیخ زاده با اشاره به اهداف استراتژیک سایپادیزل تأکید کرد: «ورود این خودرو ها، ضمن ارتقای سطح کیفی ناوگان تجاری کشور، انتخاب های بیشتری در اختیار فعالان صنعت حمل و نقل قرار می دهد و امکان رقابت مؤثر با برندهای خارجی را فراهم می سازد. این موفقیت در شرایطی به دست آمده که صنعت

۵۶۰، فوتون دنده ای فیس لیفت شده و فوتون اتوماتیک است؛ خودرویی که برای نخستین بار در کشور در این کلاس به صورت اتوماتیک عرضه می شود. این محصولات در کلاس های سبک و سنگین طراحی شده اند و قادرند طیف گسترده ای از نیازهای بازار حمل و نقل و لجستیک کشور را پوشش دهند.

علی شیخ زاده، رشد چشمگیر تولید سایپادیزل را حاصل برنامه ریزی دقیق، تامین به موقع قطعات، بازسازی خطوط تولید و بهبود فرآیندهای لجستیکی دانست که نشان دهنده بازگشت این مجموعه به مسیر توسعه و بهره وری پایدار است. وی همچنین از عرضه سه محصول جدید تا پایان سال جاری خبر داد که شامل کشنده GX



قوی ترین محصول «اوپل» ۳۲۵ اسب بخاری خواهد بود



موتور ۲۱۲ اسب بخاری محور جلو و موتور ۱۱۲ اسب بخاری محور عقب، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۶.۱ ثانیه‌ای را ممکن می‌کنند که برای یک شاسی بلند خانوادگی بسیار سریع است. راننده می‌تواند از حالت‌های اکو، نرمال، چهار چرخ محرک و اسپرت استفاده کند که بر پیش‌راننده، فرمان و پدال گاز تأثیر می‌گذارد. گرندلند الکتریکی به‌صورت استاندارد به تکنولوژی فرکانسی کم‌فشار و تنظیم خاص برای فنرها، آنتی‌رول بار، فرمان و سیستم کنترل پایداری الکتریکی مجهز است. انرژی در باتری ۷۳ کیلووات-ساعتی ذخیره می‌شود که بردی معادل ۵۰۰ کیلومتر ارائه می‌دهد.

گرندلند الکتریکی با ۳۲۵ اسب بخار قدرت و توان پیمایش ۵۰۰ کیلومتری، قوی ترین خودرو حال حاضر اوپل محسوب می‌شود. در میان انبوه کراس اوورهای کوچک گروه استلانتیس که از پلت‌فرم‌های مشترکی استفاده می‌کنند، به‌روزرسانی یک مدل معمولاً به‌سرعت به‌دیگر مدل‌ها منتقل می‌شود. اوپل گرندلند جدید نیز از این قاعده پیروی کرده و با بهره‌گیری از سیستم دوموتوره چهار چرخ محرک، به قدرتمندترین اوپل حال حاضر تبدیل شده است. اوپل گرندلند الکتریکی AWD با ۳۲۵ اسب بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور، هم‌رده با نسخه‌های برتر پژو ۳۰۰۸-E و ۵۰۰-E است.

ویژه‌ها

واردات خودروهای مختص جانبازان با اولویت تخصیص ارز



وزیر صمت دستور اولویت تامین ارز برای واردات خودروهای باقیمانده مختص جانبازان را صادر کرد. سیدمحمد اتابک با تأکید بر اراده وزارت صمت در تامین خودرو ویژه جانبازان گفت: «وزارت صمت سال گذشته و پس از وقفه دو ساله موفق به واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو ویژه جانبازان شد. این در حالی بود که میزان واردات در سال ۱۴۰۲ تنها ۱۰ هزار دستگاه بود.»

دیگه چه خبر؟

ترخیص در صدی قطعات خودرو و موتور سیکلت مجاز شد



بخشنامه سازمان توسعه تجارت ایران موضوع مجوز ترخیص در صدی قطعات منفصله و واسطه‌ای انواع خودرو سواری و تجاری، موتور سیکلت و دوچرخه توسط مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات معاونت برنامه‌ریزی و مقررات سازمان توسعه تجارت ایران ابلاغ شد. هدف این بخشنامه تسهیل فرآیند ترخیص قطعات منفصله و واسطه‌ای برای انواع خودروها، موتور سیکلت‌ها و دوچرخه‌هاست.

توئیتر!

رشد ۸۰۰ برابری اسقاط خودرو در طرح جایگزینی



رئیس ستاد نوسازی ناوگان گفت: «اسقاط خودرو در طرح جایگزینی در سه ماهه نخست امسال با ۱۹ هزار و ۹۸۱ دستگاه در مقایسه با مدت مشابه پارسال، رشد ۸۰۰ برابری را نشان می‌دهد.» مهران سالار به افزود: «این افزایش تعداد اسقاط خودرو در طرح جایگزینی نشان‌دهنده اثربخشی سیاست‌های تشویقی دولت و هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و نقش آفرینی خودروسازان برای حذف خودروهای آلاینده از چرخه حمل‌ونقل است.»

در فصل بهار محقق شد؛

رشد ۱۸۸ درصدی فروش «بهمن دیزل»



BAHMAN شرکت بهمن دیزل

خرداد می‌تواند به معنای اجرای موفق سیاست‌های فروش شرکت، بهره‌برداری از فرصت‌های بازار یا تحویل سفارش‌های انباشته‌شده در ماه‌های گذشته باشد.

در مجموع، بهمن دیزل در بهار امسال عملکردی فراتر از انتظار به‌نمایش گذاشته و توانسته با ثبت رشد چندبرابری در درآمد فروش، جایگاه خود را در بازار خودروهای تجاری تقویت کند.

اگر این روند در ماه‌های آتی نیز ادامه یابد، می‌توان چشم‌انداز مثبتی برای عملکرد سال مالی این شرکت متصور بود.

از طرفی، با تداوم روند رو به رشد فروش در خردادماه می‌توان این‌طور برداشت کرد که بهمن دیزل توانسته بخشی از چالش‌های احتمالی ابتدای سال، از جمله نوسانات بازار، محدودیت‌های عرضه یا موانع زنجیره تامین را مدیریت کرده و به‌نوعی به تعادل عملیاتی دست یابد.

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در سه‌ماهه نخست سال جاری، شرکت بهمن دیزل موفق به ثبت درآمدی بالغ بر ۳ هزار و ۳۷۰ میلیارد تومان در محل فروش محصولات خود شد.

این عملکرد در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته، نشان‌دهنده جهشی قابل توجه در میزان فروش این شرکت فعال در صنعت خودروسازی تجاری است.

همچنین نگاهی به عملکرد سال گذشته نیز نشان می‌دهد فروش تجمعی بهمن دیزل در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۳، حدود یک‌هزار و ۱۷۲ میلیارد تومان بود.

بر این اساس درآمد سه‌ماهه خدیزل رشد ۱۸۸ درصدی را تجربه کرده است. این میزان رشد می‌تواند حاصل عواملی چون افزایش تیراژ تولید، تنوع در سبد محصولات، بهبود شرایط بازار و یا سیاست‌های جدید قیمت‌گذاری باشد. از سویی براساس اطلاعات منتشر شده، بهمن دیزل در خردادماه سال ۱۴۰۴ توانست ۲ هزار و ۳۲۹ میلیارد تومان فروش ثبت کند که در مقایسه با اردیبهشت‌ماه که ۹۸۵ میلیارد تومان گزارش شده بود، رشد چشمگیری را تجربه کرده است.

بر این اساس باید گفت فروش ماه خرداد نسبت به اردیبهشت‌ماه رشد حدود ۱۳۶ درصدی داشته که حاکی از شتاب گرفتن فروش محصولات شرکت در پایان فصل بهار است. از سوی دیگر، افزایش قابل توجه فروش

اینفوگرافیک Infophography

کاهش درآمد شرکت «تراکتورسازی ایران» در فصل بهار

میزان درآمد
خردادماه

1.589
میلیارد تومان



میزان کاهش
درآمد ۳ ماهه

9%
میلیارد تومان

میزان درآمد
۳ ماهه

5.741
میلیارد تومان

شرکت «تراکتورسازی ایران» در ۳ ماهه منتهی به خرداد ۱۴۰۴ درآمدی معادل ۵ هزار و ۷۴۱ میلیارد تومان را محقق کرد.

برای چه؟

قیمت‌گذاری باید بر اساس رقابت باشد

سالانه ۷ میلیون معامله خودرویی در کشور انجام می‌شود که تنها یک میلیون آن خودروهای خروجی از کارخانه است. این خودروها هم نصیب افرادی می‌شود که در قرعه‌کشی خودروسازان برنده می‌شوند؛ بنابراین باید اجازه داد تا خودروساز محصولات خود را با قیمت واقعی (که قطعا زیر قیمت فعلی بازار است) عرضه کند تا ضمن کنار رفتن دلالان و واسطه‌ها، نقدینگی آن به بخش تولید وارد شود.

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری، نقدینگی قطعه‌سازان را از بین برده است

بر اساس گزارش انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور تا پایان خردادماه امسال، به دلیل معضلات قیمت‌گذاری دستوری شاهد تحمیل ۲۸۰ همت زبان انباشته به دو خودروساز بزرگ کشور و ۶۰۰ همت سوبسید سیاه بودیم و مطالبات معوق کل زنجیره تامین خودروسازی به بیش از ۵۰ همت رسید؛ این شیوه قیمت‌گذاری ضمن تحمیل ضرر و زیان به قطعه‌سازان، به‌مردمی نیز آسیب وارد کرده است.

چند تلخ؟

کمبود نقدینگی؛ پاشنه آشیل تولید قطعات خودرو

با وجود تلاش‌های صورت گرفته، مطالبه نقدینگی قطعه‌سازان همچنان پابرجاست و حجم نقدینگی وارده به این صنعت، پاسخ‌گوی نیاز امروز نیست؛ چرا که این واحدهای صنعتی در شرایط فعلی با مشکلات پرداخت حقوق کارگران، بدهی مالیاتی، بدهی دولتی، چک‌های برگشتی و ... مواجه هستند و چنان چه نقدینگی به میزان کافی تزریق نشود، در ادامه با افت محسوس تولید مواجه خواهیم شد.

زنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

از بازار خودرو چه خبر؟

حاضر جواب: با این رکود و بازار خلوت و سوت و کور، بهتر بود می‌پرسیدید: چه خبر از مصرف‌کنندگان بازار خودرو؟

بازار خودرو همچنان در بلاتکلیفی ناشی از نبود برنامه‌ریزی روشن در حوزه تولید و واردات خودرو و عدم اتخاذ تصمیمات قاطع و کارشناسی از سوی متولیان مواجه است.

حاضر جواب: آن وقت شمار دست در این گرمای تابستان و با وجود ناترازی برق و احتمال وجود برخی خاموشی‌ها، توقع یک برنامه‌ریزی «روشن» دارید؟

فروش فوق‌العاده ایران خودرو با تحویل ۹۰ روزه: ۳۶۰ میلیون بلو که کنید!

حاضر جواب: خلاصه که اگر در ۳۶۵ روز گذشته (یک سال)، روزی یک میلیون تومان پول پس‌انداز کرده باشید، الان می‌توانید ۳۶۰ میلیون را برای خرید خودرو بلو که کرده و با ۵ میلیون هم اسپند بخرید و برای خودروسازان مان‌دود کنید که چشم‌نخورند!

سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا اعلام کرد که بیش از ۲۵۰ هزار خودرو تولیدی گروه خودروسازی استلانتیس به خاطر نقص فنی در سامانه کیسه هوا باید به نمایندگی‌ها مراجعه کنند.

حاضر جواب: نقص در کیسه هوا که فراخوان نمی‌خواهد... فوشش بعد از باز نشدن در هنگام تصادف، می‌توان گفت زاویه تصادف خودرو مناسب باز شدن ایربگ نبوده و خلص!

سوختن بیش از ۳۰ خودرو در حومه مادرید.

حاضر جواب: مثل این که در حومه مادرید هم برخی دلال‌های خودرو، آتش زدن به مال‌شان!

رئیس پلیس مبارزه با مواد مخدر استان گفت: «ماموران پلیس مبارزه با مواد مخدر طی عملیات ضربتی از یک دستگاه سواری ۷ کیلوگرم تریاک کشف کردند.»

حاضر جواب: احتمالاً دلیل مشکوک شدن پلیس به این خودرو هم این بوده که در ایست و بازرسی، ادعا کرده لامبورگینی هوراکان است!

مرسدس بنز GT XX؛ ترکیب فناوری فرمول یک با لوکس ترین سدان برقی...

حاضر جواب: ولی عمرا این ترکیب‌ها هرگز به پای ترکیب تاریخی موتور پیکان و اتاق پژو خودمان برسد.

توضیحات وزیر صنعت درباره افزایش قیمت خودرو در کارخانه.

حاضر جواب: اصلا افزایش قیمت خودرو در کارخانه، بدون توضیحات مسئولان که لطفی ندارد و به کسی هم نمی‌چسبد.

ساخت چرم لوکس از لاستیک‌های قدیمی توسط مرسدس بنز.

حاضر جواب: احتمالاً در آینده، از این چرم‌های لوکس هم دوباره برای خودروهای جدید مرسدس بنز، لاستیک بازیافتی تولید می‌شود.

جانشین فرمانده انتظامی قزوین از دستگیری فردی خبر داد که با وعده واگذاری خودرو خارج از نوبت، ۴ میلیارد تومان از ۱۱ شهروند کلاهبرداری کرده بود.

حاضر جواب: خلاصه که این روزها تعداد کلاهبرداران در بازار خودرو این قدر زیاد شده که باید برای کلاهبرداری، خودشان هم بروند در نوبت!



هم تولید کند؛ اما در حال حاضر تمام تمرکز خود را روی نسخه الکتریکی گذاشته است. پژو ۲۰۸ بر پایه پلتفرم E-CMP استانتیس ساخته شده که در خودروهایی مانند فیات ۶۰۰ و آفارومو جونیور نیز استفاده می‌شود؛ بنابراین، جای تعجب نیست که E-GTI 208-208 GTI شباهت‌های زیادی با نسخه‌های داغ الکتریکی این خودروها یعنی آبارت 600e و آفارومو جونیور ولوچه داشته باشد. این خودرو از همان موتور الکتریکی تکی با ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور استفاده می‌کند که قدرت را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. با این حال، پژو ادعا می‌کند که GTI از نظر عملکرد اندکی برتری دارد و ظرف ۵.۷ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد؛ در حالی که آلفا و آبارت برای این کار به ۵.۹ ثانیه نیاز دارند.

پژو با معرفی GTI ۲۰۸ به شکل الکتریکی و با شتاب ۵.۷ ثانیه‌ای، نام GTI را احیا کرده و آماده عرضه نخستین هاجک داغ برقی با این نام شده است. فولکس واگن وعده داده تا پایان دهه نشان افسانه‌ای GTI را روی یک خودرو الکتریکی تولیدی قرار دهد؛ اما یکی از بزرگ‌ترین رقبای آن زودتر دست به کار شده و این رقابت را به نفع خود تمام کرده است. پژو در مسابقه ۲۴ ساعته لمان امسال در فرانسه از E-GTI 208-208 GTI رونمایی کرد و نشان GTI را پس از ۶ سال غیبت به سید محصولات خود بازگردانده که این بار برای نخستین بار روی یک خودرو الکتریکی قرار گرفته است. مدل معمولی ۲۰۸ با پیش‌رانده‌های بنزینی درون‌سوز هم تولید می‌شود و پژو اشاره کرده که ممکن است در آینده یک GTI ۲۰۸ با موتور بنزینی

نسخه «GTI» از پژو ۲۰۸



اصلی‌ترین پیشنهاد «لینک اندکو» به روز شد



نخستین محصول لینک‌اندکو با نام ۰۱ در سال ۲۰۱۶ معرفی شد. این خودرو علاوه بر چین در اروپا هم به فروش می‌رسد. با گذشت نزدیک به یک دهه، ظاهر لینک‌اندکو برنامهای برای تغییر نسل ۰۱ ندارد و برای چندمین بار، نسخه به‌روزرسانی شده از آن را معرفی کرده است. لینک‌اندکو ابتدا به عنوان برند مشترک ولوو و جیلی فعالیت می‌کرد، اما اخیراً، ۳۰ درصد از سهام ولوو در این برند به زیرمجموعه دیگر جیلی یعنی زیکر واگذار شده است. تغییرات ظاهری لینک‌اندکو ۰۱ به طراحی جدید رنگ‌ها و اضافه شدن رنگ آبی Night Shadow محدود می‌شود. اما طراحی داخلی لینک‌اندکو ۰۱ حالا به مدل بازار اروپا شباهت دارد، که پارسل

معرفی شد. به جای نمایشگر لمسی داخل داشبورد، صفحه بزرگتری روی داشبورد قرار گرفته، که به همین علت، بخشی از درجه‌های تهویه به محل پایین‌تر منتقل شده است. در کنسول میانی می‌توان جایگاه شارژ بی‌سیم را نیز مشاهده کرد، در حالی که از دکمه‌های تنظیم موسیقی و تهویه خبری نیست. تاپیش از این، لینک‌اندکو ۰۱ در چین با پیش‌رانده هیبرید HEV و پلاگین-هیبرید PHEV به فروش می‌رسید. اما در حال حاضر، این خودرو با پیش‌رانده ۲ لیتر توربوشارژ سری Drive-E ولوو عرضه می‌شود.

بامو «M3» با طعم برقی



در فوریه ۲۰۲۵ بود که نخستین اخبار قطعی درباره موتورهای باتری بامو M3 برقی منتشر شد. اکنون یک فایل تصویری کوتاه منتشر شده است که از حضور M3 برقی در پیست نوربورگ‌رینگ خبر می‌دهد. در این فیلم کوتاه که توسط CarSpyMedia تهیه شده است، به جز صدای تایرها، تقریباً هیچ صدای دیگری از بامو M3 برقی شنیده نمی‌شود. به رغم حرکت بسیار سریع سدان برقی در پیست جهنم سبز و همچنین زمان کوتاه فیلم، می‌توان برخی زوایای بدنه را تشخیص داد. روکش استارتی با اشکال هندسی به رنگ‌های M وظیفه خود برای مخفی کردن بدنه را به خوبی انجام می‌دهد، اما همچنان می‌توان برآمدگی گلگیرها، طراحی اسپرت

سپرها و همچنین ویژگی‌های زبان طراحی نئو کلاس (Neue Klasse) را تشخیص داد. حداقل از زیر این روکش، اندازه جلویی نسبت به مدل‌های فعلی کمی کوچکتر نشان می‌دهد، که احتمالاً برای بسیاری از علاقه‌مندان خبر خوبی است. پرسش اصلی این است که بامو M3 برقی چه میزان قدرت در اختیار دارد. متأسفانه فعلاً مشخصات فنی دقیق این خودرو اطلاعی در دسترس نیست. بامو مدتی پیش از قدرت فراتر از ۶۰۰ اسب‌بخار M3 برقی و همچنین تیپ‌های نیرومندتر از ۷۰۰ اسب‌بخار از این خودرو سخن به میان آورده بود.

خلق شگفتی به واسطه همراهی موتور درون‌سوز و برقی!

سیاست تولید در «جنسیس» تغییر می‌کند

G90 نیز به‌روزرسانی‌های قابل توجهی مثل تنوع بیشتر در پیش‌رانده‌ها در راه است. او گفت: «ما در حال ارتقای G90 با ایده‌های متعدد برای فناوری‌های جدید، از جمله تجربه‌های دیجیتال و بهبود کیفیت سواری هستیم. همچنین منتظر تنوع بیشتر در پیش‌رانده‌ها هستیم که با تلاش گسترده‌تر ما برای بهینه‌سازی کل خط تولید پیش‌رانده‌های الکتریکی و هیبریدی هماهنگ است.»

مثل همیشه اولویت با خواست مشتری است

مایک سانگ «Mike Song»، رئیس بین‌المللی برند جنسیس به تاپ‌گیر از «بی‌بی‌سی» گفته که مشتریان ما هیبرید را به تمام‌رقی‌ها ترجیح می‌دهند. پس کمپانی می‌خواهد هر چه سریع‌تر مدل‌های هیبرید را به خط تولید خود برگرداند. این خودرو ساز در سپتامبر سال ۲۰۲۱ اعلام کرده بود که همه خودروهای تولیدی آن‌ها از سال ۲۰۲۵ مدل تمام‌الکتریکی نیز خواهند داشت. سانگ اضافه کرد: «ما آینده را در خودروهای برقی می‌بینیم؛ اما وجود هیبریدها در خط تولید به این معنی است که خریداران گزینه‌های بیشتری برای انتخاب دارند.»

سانگ مشخص نکرده که مدل‌های جنسیس از کدام نوع پیش‌رانده‌های هیبرید استفاده خواهند کرد؛ اما به احتمال زیاد برای عقب‌نماندن از رقیب، جنسیس برای تامین موتورهای سوختی و ترکیب هیبرید دست به دامان هیوندا خواهد شد. برند جنسیس به عنوان برادر کوچک‌تر و لوکس هیوندای چارهای جز کمک گرفتن از کمپانی مادر خود ندارد که مدل‌های زیادی با پیش‌رانده هیبرید معمولی و پلاگین-هیبرید در خط تولید دارد. البته ما انتظار داریم این سیستم‌ها را قبل از قرار دادن در خودروهای خود، از نظر کارایی و قدرت کمی بهبود دهد.

رفتن به سمت هیبرید برای همه کمپانی‌ها یک حرکت هوشمندانه است. اوایل امسال ولوو ۴۵ درصد جهش در فروش مدل‌های هیبرید خود داشت که منجر به کاهش شدید فروش مدل‌های برقی این کمپانی شد. ولوو در ۳ ماه اول سال ۶۵ درصد کاهش فروش ماشین‌های برقی را تجربه کرد. تویوتا که یکی از پیشگامان صنعت خودروهای الکتریکی است، تجربه‌ای مشابه داشت. برای مثال فروش خودروهای هیبرید Prius در ۳ ماه اول سال، ۱۳۸ درصد رشد داشت. جنسیس هم به‌زودی وارد این موج خواهد شد



از این مدل‌ها به عنوان خودرو الکتریکی استفاده کنید، اما برای سفرهای طولانی نیازی به برنامه‌ریزی مسیر بر اساس ایستگاه‌های شارژ ندارید؛ زیرا موتور احتراقی برق مورد نیاز را تولید می‌کند. این آزادی در سراسر جهان هیجان زیادی ایجاد کرده است؛ اما برادفا فقط به‌برد محدود نمی‌شود. قدرت فراوان برای ظرفیت یدک‌کشی نیز از مزایای آن است که همچنان چالشی برای خودروهای الکتریکی باقی مانده است.»

جنسیس علاوه بر پیش‌رانده‌های جدید، روی پلتفرم نسل بعدی خودروهای الکتریکی هم کار می‌کند که بر داندگی را افزایش می‌دهد. این پلتفرم از گزینه‌های برادفا پشتیبانی می‌کند و شامل سیستم جدید توزیع گشتاور است. هارر توضیح داد: «می‌توانیم وزن باتری‌های زیر کف خودروهای الکتریکی را تغییر دهیم؛ اما می‌توانیم با بهینه‌سازی جای‌گذاری اجزا و تنظیم تعادل سیستم‌ها، توزیع وزن را بهبود بخشیم.»

برای مثال، استفاده از لاستیک‌های متفاوت در محورهای جلو و عقب می‌تواند چسبندگی را افزایش دهد. همچنین در آینده شاهد موتورهای الکتریکی قدرتمندتر با تمرکز بر محور عقب خواهیم بود که تعادل خودرو را از طریق فشار از عقب بهبود می‌بخشد. هارر تأیید کرد که اولین مدل با نشان ماگما، شاسی‌بلند GV60 خواهد بود. برای پرچم‌دار

خودروهای الکتریکی شده خود را گسترش دهد. سال گذشته برای اولین بار از برنامه‌های هیبریدی جنسیس شنیدیم؛ اما هارر اکنون تأیید کرده که جنسیس روی هیبریدهای سنتنی و خودروهای برادفا کار می‌کند. او همچنین فاش کرد که تجربه رانندگی با یکی از نمونه‌های اولیه برادفا را داشته است.

هارر درباره این پروژه گفت: «این پروژه با سرعت پیش می‌رود؛ اما هنوز زمان دقیق عرضه به بازار مشخص نیست. قول می‌دهم که ما با جدید در تلاشیم تا این فناوری را زودتر به دست مشتریان برسانیم. این فناوری پیشرفته کاملاً با رویکرد لوکس و ممتاز جنسیس هماهنگ است و گام بعدی در پیش‌رانده‌های الکتریکی ما محسوب می‌شود.»

تجربه‌ای که آشنا خواهد بود

هارر درباره خودروهای برادفا‌ای جنسیس توضیح داد که این خودروها تجربه رانندگی مشابه خودروهای الکتریکی را با برد بیشتر ارائه می‌دهند. انتظار می‌رود اولین مدل برادفا‌ای جنسیس نسخه‌ای ویژه از شاسی‌بلند GV70 برای بازار آمریکای شمالی باشد؛ هر چند هارر این موضوع را مستقیماً تأیید نکرد. او گفت: «زیبایی خودروهای برادفا در ترکیب ویژگی‌های رانندگی خودروهای الکتریکی یعنی گشتاور آنی و کابین آرام با برد بیشتر است. می‌توانید روزانه



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

خودروساز کره‌ای در سپتامبر سال ۲۰۲۱ اعلام کرده بود که همه خودروهای تولیدی آن‌ها از سال ۲۰۲۵ مدل تمام‌الکتریکی نیز خواهند داشت. سانگ اضافه کرد: «ما آینده را در خودروهای برقی می‌بینیم؛ اما وجود هیبریدها در خط تولید به این معنی است که خریداران گزینه‌های بیشتری برای انتخاب دارند.» این اتفاق در کل صنعت خودرو در حال انجام است. خودروسازهایی که قول داده بودند در آینده فقط محصولات برقی تولید کنند، حالا به دنبال تغییر در نقشه‌های قبلی خود هستند. مشتریان دیگر مثل آن چیزی که خودروسازان پیش‌بینی می‌کردند ماشین‌های برقی را نمی‌خواهند. این مساله باعث شده صنعت خودرو از سرعت تولید ماشین‌های الکتریکی کم کرده و به فکر تولید مدل‌های هیبرید باشند. حالا جنسیس هم با اعتراف به این موضوع، هر چه سریع‌تر به دنبال تغییر خط تولید آینده خود است.

برند پرفورمنسی که جلودار پیشرفت می‌شود جنسیس از طریق بخش پرفورمنس خود به نام ماگما در حال توسعه خودروهای هیبریدی برادفا است که گفته شده شگفت‌انگیز خواهند بود. جنسیس با عرضه خودروهای لوکس، نامی برای خود دست و پا کرد؛ اما حالا قصد دارد فراتر از کابین‌های مجلل و سدان‌های شیک عمل کند. این برند با ورود به موتور اسپرت و معرفی زیربرند جدید ماگما که می‌توان آن را پاسخ جنسیس به بخش M بامو دانست، به سمت پرفورمنس حرکت می‌کند.

در کنار این تحول، جنسیس برنامه‌ای جدی برای گسترش الکتریکی‌سازی دارد. مانفرد هارر، رئیس واحد توسعه فناوری عملکرد جنسیس اخیراً اعلام کرد که این سیستم‌های جدید در حال پیشرفت هستند.

در حالی که جنسیس اکنون ترکیبی محدود از خودروهای احتراقی و الکتریکی ارائه می‌دهد، این برند قصد دارد با افزودن هیبریدهای سنتنی به سبد محصولاتش، دامنه



خبر News

خودرو «لمان» پورشه در خیابان‌ها

تقریباً از دهه ۶۰ میلادی بود که ویژگی‌های مشترک بین خودروهای اسپرت و مدل‌های مسابقه‌ای افزایش یافت. حالا کار به جایی رسیده که پورشه به مناسبت ۵۰ سالگی نسخه خیابانی ۹۱۷، نسخه شهری از خودروی مسابقه‌ای LMDh معرفی کرده است. نسخه ویژه پورشه ۹۱۷ به سفارش کنت Rossi شکل گرفته بود و به جز تریسم داخل، تفاوت دیگری با همتای مسابقه‌ای خود نداشت. اما نسخه خیابانی ۹۶۳ به سفارش مالک تیم Porsche Penske شکل گرفته و به همین علت، نخستین حرف از نام ایشان یعنی Roger Searle Penske در کنار نام این خودرو قرار گرفته است. تیم مسابقه‌ای پورشه در آلمان، شاسی RSP ۹۶۳ را تأمین کرده، هر چند که مونتاژ نهایی این خودرو



در شعبه آمریکای شمالی پورشه در ایالت جورجیا انجام شده است. شرکت PCNA قطعات بدنه را از فیبر کربن ساخته و آن‌ها را با نقره‌های Martini تزئین کرده، که به ۹۱۷ کنت Rossi شبیه است. کاهش ابعاد هواکش‌ها، رنگ‌های ۱۸ اینچ OZ با تایرهای میشلن، افزایش فاصله کف تا سطح زمین، اضافه شدن بوق و چراغ راهنما و تعیین محلی برای نصب پلاک، از دیگر تغییرات ظاهری پورشه RSP ۹۶۳ نسبت به مدل مسابقه‌ای است. در فضای کابین هم با تریم آلکانترار، روکش چرمی فرمان و جالیوانی ساخته شده با چاپگر ۳ بعدی مواجه هستیم. پورشه RSP ۹۶۳ به سامانه هیبرید شامل پیش‌رانده ۴.۶ لیتری توتین توربوشارژ V8، موتور برقی و سامانه الکترونیکی ساخت بوش و باتری ۸۰۰ ولتی لیتیوم-یون از برند Fortescue Zero، مجهز شده است. این باتری کوچک به لوله فیبر کربنی زیر اتاق، پیچ شده است. خروجی این سامانه به گیربکس ۷ سرعته سکاسی XTrac منتقل می‌شود. توجه داشته باشید که پیش‌رانده V8 تنفس طبیعی این سامانه از پورشه ۹۱۸ اسپایدر برگرفته شده است، که خود آن هم به عنوان جانشین نماینده پورشه در مسابقات LMP2 دهه ۲۰۰۰ میلادی یعنی RS اسپایدر، شناخته می‌شود. پورشه از اعلام قدرت RSP ۹۶۳ خودداری می‌کند.

نسخه ویژه از «پنین فارینا باتیستا» در راه است

فارینا اشاره دارد. بدنه پنین فارینا باتیستا نوانتا چینگونه با ترکیبی از مشکی و قرمز با روکش لاک، قطعات فیبر کربن و حتی جزئیات طلا در برخی قطعات همچون باله فعال، تزئین شده است. کابین این سوپراسپرت ایتالیایی هم با چرم و آلکانترابه رنگ مشکی و جزئیات طلا، تزئین شده است. مشخصات فنی پنین فارینا باتیستا نوانتا چینگونه با مدل استاندارد تفاوتی ندارد، بنابراین قوای حرکتی سوپراسپرت برقی از چهار موتور تأمین می‌شود، که هر کدام روی یکی از چرخ‌ها قرار دارد. این مجموعه با ۱۹۰۰ اسب‌بخار قدرت، شتاب صفر تا صد کمتر از ۲ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت را فراهم می‌کند. بنابر اعلام سازنده، باتری ۱۲۰ کیلووات ساعت این سوپراسپرت می‌تواند بر در حرکتی بیش از ۵۰۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را فراهم کند.

شرکت پنین فارینا به عنوان یکی از مشهورترین استودیوهای طراحی خودرو، ۹۵ سال پیش تأسیس شد. البته پس از گذراندن فراز و نشیب، این شرکت ایتالیایی در سال ۲۰۱۵ تحت مالکیت شرکت هندی ماهیندرا درآمد. با تصمیم مالکان جدید، شرکت خودروسازی پنین فارینا (Automobili Pininfarina) در سال ۲۰۱۸ تأسیس شد. این شرکت در همان زمان از تولید سوپراسپرت برقی باتیستا (Battista) با پلتفرم ساخت ریماک و در تیراژ ۱۵۰ دستگاه، خبر داد. در میان نمونه‌های تولید شده از باتیستا می‌توان چند نسخه خاص شامل بتمن گانگام، دارک نایت و تارگامیکا را مشاهده کرد. اکنون یک نسخه ویژه دیگر از این خودرو با لقب نوانتا چینگونه (Novantacinque) معرفی شده است. این کلمه به معنای ۹۵ در زبان ایتالیایی، به سالگرد تولد پنین



معرفی شورولت «گرو»

شورولت از سال ۲۰۲۰ عرضه کر اس اور کوچکی بھام گرو را در بازار های
ایرانی کا لائین و خرومیانہ آغاز کر کے در اصل نسخہ ریجسٹر ہندو جن ۵۱۰
پود۔ لائین شرکت نسل دوم گرو اور کوئی کر دہ کہ با ہم ریشہ بندی دارد۔ ای
خودرو اسامہ کر اس اور کوچکی بھام ولینڈنگ نیگیسی کا مہارند شورولت در
بازار های ملی مثل اس کی بھام لائین عرضه خواهد شد۔ رونمایا نسل جدید کو بصورت
مشترک توسط شرکت مزیک و خرومیانہ جنرال مو توروز انجام شد است۔ نسل
دوم گرو از طراحی مشترک با هایچی شورولت اور تھام میرو دو با لائن
میں

روی پل‌فوت مشترکی که توسط جونتونجر سایک -جنرال مو نورز- وولینگدر -چین توسعه یافته، ساخته شده است. شورتلگرو جدید هم‌وزن شورپاژ ۱٫۵ پین تومسز شده که ۱۰۵ اسپینچر قدرت و ۲۵۵ نیوتون تومسز گشتاور تولید می‌کند. این مودر نسبت به پیشرانه ۱۰۵ اسپینچر طبیعی نسل قبل، ۱٫۵ درصد قدرت بیشتری ارائه می‌دهد و برای انتقال نیروی آن، یکریکس‌های ۶ سرشته دستی و آموتیک CVT قابل انقباض است. نسل جدید شورپاژ گرواز سه‌ماهه سوم سال جاری در بازارهای آمریکای لاتین عرضه خواهد شد.

سویرا سیرت
Super Sport

«زنوو آرورا»، آماده عرضه
به بازار می‌شود



زنوو آروا با موتور V12 و قدرت ۱۸۵۰ اسببخار، آماده رقابت با بوگاتی و کونیگزگ است. این هیابریدار دانمارکی در دو نسخه تور و آجیل از سال ۲۰۲۶ عرضه می‌شود. زنوو شاید به اندازه بوگاتی یا فراری شناخته شده نباشد؛ اما

هایپر کارهایش از نظر اعداد و ارقام و دیوانگی، با بهترین‌ها رقابت می‌کنند. جدیدترین محصول این شرکت، «آرورا» نام دارد که برای رقابت با بوگاتی توریبون، فراری F80، هنسی ونوم F5 و کوئیکزگ یکسکودر بالاترین سطح هایپر کارها طراحی شده است. آرورا با قدرتمندترین موتور V12 جاده‌ای و سیستم پلاگین هیبریدی، نخستین خودروی کاملاً جدید نژاد آرمان ST3 در سال ۲۰۰۸ محسوب می‌شود و هم‌اکنون در حال توسعه است تا اوایل ۲۰۲۶ به مشتریان تحویل داده شود. آرورا با ساختار فبرکربنی، آپرودینامیک و ادیال و وزن خوشه‌ای ۱۳۰۰ کیلوگرم در سبک‌ترین نسخه، می‌تواند یکی از توانمندترین خودروهای خیابانی تاریخ باشد. این خودرو برای پوشش هر دو طیف هایپر کارها طراحی شده و در دو نسخه عرضه می‌شود که شامل مدل تور با تمرکز بر راحتی و مدل آگیل برای بیست خواهد بود.

فروتنس
Sale

شرایط فروش ویژه اعتباری خودرو «یادرا پلاس» دوکابین



«به گزارش «سایپانیز» گروه خودروسازی سایپا در راستای پاسخگویی به درخواست مشتریان و توسعه حمل و نقل سبک شهری، شرایط فروش ویژه اعتباری خودرو با پدر پلاس دو کابین (کارون) را از ساعت ۱۲ روز چهارشنبه ۱۳۹۴/۴/۱۰ آغاز خواهد کرد. هموطنان عزیز می توانند از تاریخ ذکر شده با مراجعه به سایت فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> نسبت به ثبت نام اقدام کنند. مقایضان محترم می توانند جهت تسهیل در فرآیند ثبت نام، قبل از زمان شروع ثبت نام، به آدرس قید شده مراجعه و نسبت به ثبت و یا به روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند

ايتاليانى
Italian

باریک ترین خودرو جهان!



ایتالیایی، باریک‌ترین خودرو جهان را با عرض ۵۰ سانتی‌متر خلق کرد. این خودرو با قطعات فیات پاندا و موتور الکتریکی ساخته شده است. سازنده این فیات پاندای عجیب ادعا می‌کند

باریک‌ترین خودرو جهان است. در این خودرو بسیاری از قطعات اصلی پاندا مثل رینگ‌ها، بدنه، چراغ‌ها و داش‌بورد حفظ شده‌است. این پانداي کوچک که از نسل قدیمی فیات پاندا ساخته شده، اثر اندر یا مارتازی، مکانیک ۳۰ ساله‌ای از شهری کوچک نزدیک میلان ایتالیاست؛ اما در نزدیکی میلان، شهر پاندینو قرار دارد که از سال ۲۰۱۷ میلادی میان جشنواره سالانه «پاندا پاندینو» است؛ جایی که عاشقان فیات پاندا برای جشن گرفتن این خودرو نمادین گرد هم می‌آیند. این پانداي باریک هم در همین جشنواره و نمایش رسمی شده است. مهم‌ترین ویژگی این خودرو عرض کلی ۵۰ سانتی‌متر است؛ درحالی که عرض کلین آن تنها ۳۰ سانتی‌متر است. این خودرو دقیقاً به اندازه عرض بدن اندر یا ساخته شده است.

ژاپنی
Japanese

نگاهی به سوزوکی «GSX-R600»

«سوزوکی GSX-R600، موتور سیکلت چهار سیلندر فروش شده، هنوز روی خط تولید است و با عملکردی قابل توجه و طراحی کلاسیک، در بازار رقابتی موتورهای مسافت جابجایی خاص، این موتور را به همراهان که به روز رسانی شده و قطعات آن بر اساس استانداردهای امروزی ساده و ابتدایی هستند. سوزوکی دیگر تبلیغ GSX-R600 را هم نمی کند تنها کاری که این برند اخیر انجام داده، معرفی رنگ های جدید بوده است. البته این موتور سیکلت هرچند فروش شده اما ویژگی های قابل توجهی دارد که مهم ترین آن ها، بیش از ۱۰۰ سیلندر ۶۰۰ سی سی



است. در دنیای پر از دو سیلندرها و سه سیلندرها خطی، این پیشران به ۱۲۵ اسببخار قدرت و ۶۸ نیوتون متر گشتاور، و پرور منسی چشمگیر ارائه می‌دهد که در موتورسیکلت‌های میان‌وزن امروزی به‌قدرت دیده می‌شود. این موتور تا دورهای بسیار بالا می‌چرخد و تجربه‌ای لذت‌بخش ارائه می‌کند. برای سواران مسواران خسته‌ای تا ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت را روی صفحه‌آمبر نیم‌دییچیتال آن ثبت کرده‌اند که هیچ موتورسیکلت میان‌وزن مدرنی نمی‌تواند به آن نزدیک شود. همچنین این قدرت و پرور منس کاملاً خالص است؛ زیرا تنها سیستم الکترونیکی GSX-R600، انتخاب‌گر حالت رانندگی سوزوکی است که امکان انتخاب بین دو تنظیم پیشران، یکی برای جاده و دیگری برای پیست را می‌دهد. در این موتور حتی ABS هم وجود ندارد؛ چه برسد به امکانات مدرن مثل کنترل کشش. آن چه این سوزوکی برابراک خود هدیه می‌دهد، مدلی از شاسی است که با پیشران به‌قدرت هماهنگ است. فریم آلومینیومی و دو شاخ جلو مک‌فرنر تکی عقب همگی برای درخشان در پیست تنظیم شده‌اند.

بازار خودرو به کُمارفته است!



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی بازار خودروهای داخلی، خارجی و مونتاژی در بازه زمانی چهارشنبه (۲۱ خردادماه) تا روز گذشته نشان می‌دهد قیمت اکثر محصولات تغییر محسوسی نداشته و ثبات قیمتی در بازار مشاهده می‌شود.

با بررسی قیمت ۶ محصول داخلی و ۵ محصول مونتاژی به تیراژ در بازه زمانی یادشده، می‌توان به این نتیجه رسید که بهای این محصولات به‌ترتیب به‌طور میانگین تنها با رشد حدود یک تا ۲ درصدی مواجه شده است. بازار محصولات وارداتی هم در این روزها در حالت ثبات قیمتی قرار داشته است. بنابراین تنش تجاوز نظامی به‌خاک کشورمان تأثیر چندانی بر وضعیت بازار خودرو نداشته است. بررسی قیمتی محصولات موجود در بازار نشان می‌دهد در شرایطی که اکثر بازارهای ایران طی ۱۲ روز جنگ در حالت تعلیق به‌سر می‌برند، بازار خودرو نیز از این وضعیت مستثنی نبوده و با وجود اتفاقاتی همچون ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو در سال ۱۴۰۴، افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات سایپا و پارس خودرو در میانه جنگ، کماکان شاهد سایه سنگین بالاکلیفی بر این بازار هستیم. این در شرایطی است که ثبات نسبی نرخ ارز بعد از آتش‌بس که توانسته چشم‌انداز روشنی را برای خریداران و فروشندگان خودرو ترسیم کند و در نتیجه تمام این بازیگران دست از معامله کشیدند.

با پایان یافتن جنگ ۱۲ روزه، هنوز بازار خودرو بهر حال عادی خود بازنگشته است. البته قبل از جنگ نیز بازار در وضعیت مناسبی به سر نمی‌برد؛ در عرضه خودرو به دلیل تأخیر سیاست‌گذاران در اعلام قیمت متوقف و بازار را در یک رکود نگران‌کننده فرو برده بود. روند تولید خودرو نیز به دلیل همین شرایط کاهش یافته و با وجود این که قرار بود آیین‌نامه واردات تا از ابتدای امسال ابلاغ شود، همچنان در حالت کارمات به سر می‌برد.

حالا بررسی قیمت محصولات سه گروه خودروهای داخلی، وارداتی و مونتاژی نشان می‌دهد بازار خودرو هنوز در بالاترین نقطه قرار گرفته است. تغییرات قیمتی محصولات داخلی در بازه زمانی ۲۱ مردادماه تا روز گذشته نشان از رشد محدود چند درصدی دارد. در این بین، بیشترین رشد قیمت مربوط به خودروهای مونتاژی است که با افزایش ۲۵ میلیون تومانی مواجه شده است. رکورددار کاهش قیمت در بین محصولات بررسی شده نیز خودروی رابا کاهش ۵۰ میلیون تومانی (منفی ۲۰۹ درصد) است. پنج محصول مونتاژی مورد بررسی نیز به طور میانگین با رشد ۱,۱۶۴ درصدی مواجه شده‌اند. در این خودروها، لاماری ایما بیشترین رشد قیمت را تجربه کرده؛ ۸۰ میلیون تومان که معادل ۳,۳۲ درصد می‌شود.

باعث می شود وارد کنندگان بتوانند خودروهای متنوع تری را به بازار عرضه کنند که تقاضای مصرف کنندگان با سلیقه های مختلف را بهتر پاسخ دهد. این امر می تواند به افزایش رقابت در بازار خودرو منجر شود.

کاهش قیمت وارداتی ها در بازار آزاد

خودروهایی داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌ا (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد، و ۶۶۰ میلیون تومان، ندنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۹۶۴ میلیون تومان، اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۶۱۳ میلیون تومان، سهند تیپ S (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۶۱۹ میلیون تومان، و کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان افزایش ۷۰۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که اکس‌تیریم VX (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فونیکس نیگو ۸ پرو مکس اسکلت (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان، یاماها S8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۲۰۲۳) با ۱۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان و دیگنتی پرستیز (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. ظریفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که ارزش آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، هوندا eHEV (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون کاهش، ۷۵۰ میلیون تومان و نیویوتا b24x (۶ پرو) (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید.

اکثر محصولات وارداتی نیز ثبات قیمت را تجربه کردند و در بین محصولات مورد بررسی، تنها چانگان CS55 کاهش ۵۰ میلیون تومانی مواجه شده است. از طرفی ابلاغیه سازمان توسعه تجارت در راستای آیین‌نامه اجرائی واردات خودرو ۳۵ هزار خردادماه در مجبوحه جنگ ۱۲ روزه ابلاغ شد. نکته قابل توجه در آیین‌نامه این است که هیچ سقف قیمتی برای خودروهای وارداتی در نظر گرفته نشده است. این در شرایطی است که از ابتدای آزادسازی واردات خودرو تاکنون، واردات تنها با سقف قیمتی مشخصی قابل انجام بود. برای مثال در سال گذشته خودروهای وارداتی برای افراد عادی با سقف ۲۰ هزار یورو، برای جانبازان با سقف ۳۵ هزار یورو و برای مناطق آزاد با سقف ۴۰ هزار یورو انجام می‌شد. اما در این سال جدید واردات خبری از این سقف قیمتی نیست و راه برای خودروهای لوکس تر باز شده است.

البته در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو برای هر گروه از خودروها با حجم موتورهای مختلف سهمیه ارزی و تعدادی در نظر گرفته شده است. خودروهایی با حجم موتور بالای ۳۰۰۰ سی‌سی (که لوکس‌ترین و گران‌ترین گروه خودروهای وارداتی بوده) پنج هزار دستگاه ۲۷۵ میلیون یورو سهمیه دارند. بر این اساس سهم هر خودرو از این گروه به‌طور میانگین ۵۵ هزار یورو خواهد بود. با این حال به‌طور مشخص در آیین‌نامه واردات، تعیین نشده است قیمت هر مدل خودرو و وارداتی در نهایت چگونه محاسبه خواهد شد. طبق آیین‌نامه جدید واردات، 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 تعرفه را تجربه می‌کنند و این تغییر سیاست نشان‌دهنده یک رویکرد گرایانه به بازتوزیع بار است که امکان ورود محصولات متغیر را و با کیفیت‌تر از افرام می‌کند. حذف محدودیت قیمت

مبصول
Product

پودر به کار رفته در
ابرنگ خودرو چیست؟

« اگر تاکنون شاهد فعال شدن کیسه هوا در مقابل صورت خود یا مشاهده ریزش باز شدن آن بوده‌اید، ممکن است متوجه‌ایم پودری متمایز شده باشید که به‌صورت یک توده کوچک از کیسه جدا می‌شود. این ماده پودر خاصی است که سطح خارجی کیسه را می‌پوشاند؛ با این حال، علاوه بر این پودر خارجی، پودر دیگری نیز در داخل کیسه وجود دارد که مسئول فعال‌سازی واقعی آن است. برخلاف تصور رایج، کیسه‌های خودرو مانند کیف بالن که با هوا یا هلیوم پر می‌شود، حداقل در مرحله اول محفظه ایست. داخل کیسه حاوی یک حوله غلیظ



بازوله است که با پودر شیمیایی به نام زیند سدیم پر شده است. هنگامی که این ماده در معرض جرقه‌ای قوی قرار گیرد، به سرعت به حالت گازی تبدیل شده و کیسه‌ها را در لحظه باد می‌کند. وقتی بحث به مواد شیمیایی و گازها کشیده می‌شود، طبیعی است که این سوال مطرح شود که آیا این مواد می‌توانند برای سلامتی انسان نزدیکانی آن‌ها خطرناک باشند یا خیر؟ زیند سدیم موجود در مازول باد شدن کیسه‌ها قطعاً برای زندگی انسان مضر است، اما خبر خوب این است که به دلیل روش دقیق استفاده از آن، احتمال مواجهه واقعی با این ماده بسیار اندک است. اما پودر کیسه‌ها به روی سطح خارجی کیسه‌ها پودر دارد، ازین سدیم نیست. این پودر با تالک (پودر بچه) یا نشاسته درت است. تولیدکنندگان لایه خارجی کیسه‌ها را با این نوع پودرها می‌پوشانند تا آن‌ها را روان نگه دارند و اطمینان حاصل کنند که کیسه‌ها به‌طور تمیز و بی نقص در زمان نیاز باز شود. هر چند ممکن است به نظر آید که هنگام فعال شدن کیسه، ابری از دود آزاد می‌شود. این فقط پودر تالک است که می‌شود هوا را پتاب شده و سپس تفتیش می‌شود



نسخه‌های پر فور منسی «کورت»

«کورت C8 استیجنگری، نسل هشتم این سوپراسپرت به حساب می‌آید که نخستین نسل این خودرو است که دارای موتور میانی است. C8 استیجنگری به‌لطف خطوط تیز و شکسته روی بدنه، استایل هیجان‌انگیزی دارد. بر این اساس اخیراً از خودرو کورت ZR1X رونمایی شد. این خودرو از نظر بخش فنی در سطح بالایی قرار دارد. یک موتور ۸ سیلندر وی-۵، ۵ لیتری مزین به تکنولوژی توین-توربو، قلب تپنده این سوپراسپرت را تشکیل می‌دهد. این موتور با کد LT7 شناخته می‌شود و دارای ساختار موتور آلومینیومی،

توربوشارژهای دوقلو و هماهنگی موتور الکتریکی با موتور بنزینی است. بر این اساس کورت ZR1X می‌تواند حداکثر ۱۲۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۱۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این نیرو به کمک یک گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک و به‌وسیله یک سیستم چهارچرخ‌محرك دو دیفرانسیل به چرخ‌ها منتقل می‌شود. این خودرو ظرف ۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. این مهم سبب شده است شورولت کورت ZR1X در فهرست سریع‌ترین و قوی‌ترین سوپراسپرت‌های سال ۲۰۲۵ میلادی قرار گیرد

بررسی نیشان ترادر «هویک»؛ بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات «پرشیا خودرو»

ملاقات با یک شاسی‌بلند واقعی!



عکس: روزنامه «دنیای خودرو» / مهدی تباری

تراچه در چننه دارد؟



نیسان ترادر بخش امکانات هر آن‌چه راننده و سرنشینان امروزی نیاز دارند را در اختیارشان قرار می‌دهد. فهرست طولانی آپشن‌های این خودرو شامل رانندگی ۸ حالت (نرمال، اسپرت، برفی، ماسه‌ای، گل و لای، اکو، اتوماتیک و دستی)، سیستم تعلیق جلو دویل‌امیل تعادل، سیستم تعلیق عقب ۵ مفصلی، ترمز پارک برقی، اتوهندل، قفل دیفرانسیل عقب و مرکزی، سانروف برقی شیشه‌ای، آینه‌های جانبی تاشو برقی، محافظ زیر موتور، چراغ جلو LED قابلیت تنظیم ارتفاع، اتولایت، دی‌لایت، چراغ بدرقه، چراغ‌های عقب LED، نورپردازی داخل کابین، قابلیت تنظیم موقعیت فرمان، فرمان با نیروی کمکی برقی، دکمه‌های کنترلی روی فرمان، قفل مرکزی درها، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، مانیتور تسلائی، قابلیت اتصال به تلفن هوشمند، صندلی راننده ۸ حالت برقی، صندلی سرنشین جلو ۴ حالت برقی، کمربند ایمنی ۳ نقطه‌ای پیش‌کشنده، ایزوفیکس صندلی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، درچه سیستم تهویه برای ردیف عقب، استارت و استاپ هوشمند، کامپیوتر سفری ۱۳.۵ اینچی، ۲ خروجی ۱۲ ولت، شارژر، وایرلس موبایل، ایربگ راننده، سرنشین جلو، جانبی، پردفای و زانوئی، سیستم برقی ضد سرقت موتور، سیستم ترمز ضد قفل، توزیع‌کننده نیروی ترمز، سیستم کنترل دینامیک خودرو، سیستم کنترل کشش، سیستم کنترل حرکت در سرازیری، سیستم کمکی ترمز اضطراری، سیستم ضد واژگونی، سیستم کنترل حرکت خودرو در سربالایی، نمایشگر هشدار آسیب‌پذیری لاستیک، سیستم کنترل گشتاور موتور، کروزر کنترل، سنسور پارک عقب، سیستم کنترل فشار باد تایرها، دوربین ۳۶۰ درجه و... است.

شرایط ویژه هویک

هویک به‌عنوان بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات نیسان ترادر حال حاضر با شرایط ویژه‌ای اقدام به فروش این شاسی‌بلند کرده است که هر خریداری را وسوسه می‌کند. در این شرایط ویژه خریداران می‌توانند از ارسال رایگان با خودرو بر به‌شهرستان، ۳ دوره سرویس رایگان طی یک سال، ۲۰ درصد تخفیف کاور و سرمایه‌گذاری، یک سال کاراوش رایگان و امکان خرید غیر حضوری این نمایندگی بهره‌مند شوند. همچنین برای بازدید پیش از خرید، می‌توانید به‌شوروم فروش هویک واقع در تهران، ونک، خیابان شیخ بهایی شمالی، ضلع شمالی میدان، خیابان اوستا، پلاک ۱۷ نمایندگی ۱۲۸ پرشیا خودرو مراجعه کنید تا نیشان ترار از نزدیک ملاقات کنید. همچنین برای کسب اطلاعات بیشتر از این محصول پیشنهاد می‌کنیم به وبسایت این نمایندگی به‌نشانی www.hovik.ir مراجعه کرده و با شماره تلفن ۰۲۱۸۸۲۱۰۰۲۴ و یا شماره موبایل ۰۹۲۰۱۷۵۸۴۶۸ تماس حاصل نمایید.

«بنیامین الطافی: بازار خودرو ایران پر است از کراس‌اوورهایی که به‌صورت عامیانه از آن‌ها به‌عنوان شاسی‌بلند یاد می‌شود. اما هیچ کدام از آن‌ها شاسی‌بلند واقعی که قابلیت پیمایش آفرودی را داشته باشند، نیستند. به عبارت دیگر، کراس‌اوورها یا همان شاسی‌بلندهای شهری نسخه رام‌شده از شاسی‌بلندها هستند که فقط برای استفاده در جاده‌ها و خیابان‌های هموار و آسفالت‌ها، ساخته و تولید شده‌اند.

مدت‌زمان زیادی از حضور یک شاسی‌بلند واقعی در بازار کشورمان می‌گذرد و دیگر تمامی شاسی‌بلندها در ایران قدیمی شده‌اند. اما اکنون پس از سال‌ها غیبت، چشم‌مان به‌جمال یک شاسی‌بلند واقعی روشن شده است.

شاسی‌بلندی از خاور دور؛ جایی که ما ایرانی‌ها خاطرات خوشی از شاسی‌بلندهای شان داریم. نیشان ترادر یکی از شاسی‌بلندهای واقعی برند ژاپنی نیشان بوده که به‌تازگی پایش به بازار ایران باز شده و کجا بهتر از نمایندگی هویک برای ملاقات با این خودرو؟ جایی که رکورددار فروش نیشان ترادر کشور بوده و خدمات پس از فروش آن را نیز برعهده دارد. در ادامه بیشتر با ترا آشنا خواهیم شد.

تاریخچه نیشان ترا

رگ و ریشه‌های ترا به رونیز بازمی‌گردد. نیشان در بازه زمانی ۱۹۹۹ تا ۲۰۱۵ شاسی‌بلندی به نام ایکس ترا را خارج از ژاپن و در کشور ایالات متحده آمریکا مونتاژ می‌کرد. شاسی‌بلند آفرود سایز کامپکتی که نسل اول آن با کمی تغییرات، در کشورهای همچون برزیل، چین و حتی ایران نیز مونتاژ شد. این خودرو در بازار چین با نام‌هایی همچون نیشان پالادین شناخته می‌شود و در بازار کشورمان نیز نیشان رونیز صدایش می‌کردیم.

سال ۲۰۱۸ نیشان یک شاسی‌بلند آفرود جدید با نام ترا را معرفی کرد که به‌نوعی یادآور و ادامه‌دهنده راه ایکس ترا بود؛ با این تفاوت که ابعادش به مراتب بزرگ‌تر شده بود و اکنون در رده شاسی‌بلندهای سایز متوسط قرار می‌گرفت. باز هم ترا قرار نبود در خاک ژاپن به تولید برسد.

تا بلند و چین کشورهایی هستند که تاکنون نیشان ترارامونتاژ کرده‌اند و به‌تازگی ایران نیز به‌جمع آن‌ها پیوسته است.

جالب است بدانید ترا به‌یاد ایکس ترا، باز هم در بازار چین با نام پالادین شناخته می‌شود و جالب‌تر این که در بازار خاورمیانه، این خودرو با همان نام ایکس ترا به‌فروش می‌رسد. برای جدید روی پلتفرم F آلفا نیسان سوار بوده که پیش از آن در خودروهایی همچون نیشان ناوارا، رنو آلسکان و حتی مرسدس بنز X کلاس استفاده شده است.

درشت‌هیکل و با بهت

ترادر کلاس شاسی‌بلندهای سایز متوسط قرار می‌گیرد و با داشتن طول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۴۸۸۲، ۱۸۵۰ و ۱۸۷۵ میلی‌متری، تقریباً هم‌قد و قواره توپوتا پرادو و لند‌کروزر بوده و حتی از نظر طول از هر دوی آن‌ها بزرگ‌تر است. در نمای بیرونی شاهد طراحی کاملاً منطقی هستیم که در کنار ابعاد بزرگ خودرو، چهره‌ای با بهت به‌ترایخشیده است. عرضه کیت بدنه اسپرت و کیت آفرود این امکان را برای مشتریان فراهم می‌کند که برای خود را در همان زمان ثبت‌نام تا حدودی شخصی‌سازی کنند.

البته کیت آفرود علاوه بر تغییرات بصری، بخش فنی ترا را نیز برای یک آفرود حرفه‌ای ارتقا می‌بخشد. همچنین امکان انتخاب کابین متحرک در زمان ثبت سفارش امکان‌پذیر است. در بخش تنوع رنگ بدنه نیز ترا با امکان انتخاب ۶ رنگ، دست مشتری را حساسی باز می‌گذارد. با وجود این که انتظار می‌رفت داخل کابین ۳ ردیف صندلی برای جادادن ۷ سرنشین تعبیه شده باشد، اما این خودرو دارای ۲ ردیف صندلی بوده و کابین آن ۵ نفره محسوب می‌شود اما در مقابل، فضای برای تمامی سرنشینان زیاد بوده و هیچ‌گونه محدودیتی درون کابین و صندوق بار نیسان ترارای سرنشینان و بار حس نمی‌شود.

از موتور میتسویشی تا گیربکس ZF

وقتی کاپوت بزرگ نیشان ترارابالازنیزید، شاهد حضور موتور ۴ سیلندر ۲.۰ لیتری توربوشارژر میتسویشی ژاپن خواهید بود که ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون‌متر گشتاور را تولید و از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک آلمانی ZF به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. چرخ‌هایی که به‌رینگ‌های ۱۸ اینچی مجهز بوده تا ضمن فراهم کردن سواری نرم، طراحی جذابی نیز داشته باشند. حداکثر سرعت مجازی که برای نیشان ترا اعلام شده ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت است. باک ۷۳ لیتری آن به‌لطف مصرف سوخت ۸.۶ لیتری آن، در هر ۱۰۰ کیلومتر با هر بار سوخت‌گیری کامل قادر به پیمایش بیش از ۸۰۰ کیلومتر مسافت است. شاسی نیشان ترار از نوع مستقل بوده و به‌لطف سیستم دو دیفرانسیل از پس هر نوع مسیر ناهموار و خارج جاده‌ای بر می‌آید.

۵۸۳ نیوتون متر گشتاور تولید کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چهار چرخ را بر عهده دارد. این پیکاپ جزو آن دسته از خودروهای جذاب بازار جهانی به حساب می آید که بسیار محبوب و پرطرفدار است. همچنین شورولت کلرادو ZR2 از بالاترین سیستم های ایمنی و رفاهی برخوردار است که آن را به یک خودرو ایمن بدل می سازد.

شورولت کلرادو یک پیکاپ عضلانی و اسپرت است که نسل سوم آن در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی به صورت رسمی رونمایی شد. این خودرو در حقیقت رقیب جدی فوردرنجر به حساب می آید که در نسخه تمام اسپرت خود که با پسوند ZR2 شناخته می شود، این نسخه با موتور ۴ سیلندر ۲.۷ لیتری توربوشارژر یا سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۳۱۰ اسب بخار قدرت و



شورولت کلرادو «ZR2» پیکاپ اسپرت



نگاهی به دو محصول جدید «سایپادیزل»

کشنده «GX560» و کامیون «KR300» بازار حمل و نقل را متحول می کنند

رونمایی سایپادیزل از دو محصول جدید در بیست و دومین نمایشگاه خودرو شیراز رامی توان نقطه آغاز فصلی تازه در حمل و نقل جادهای کشور دانست



در بازاری که ترکیه و آذربایجان رقیبان جدی هستند، این کاهش زمان، ارزش آوری را تقویت می کند و جذابیت کریدور ایرانی را بالا می برد.

نگاه واقع بینانه به چالش های پیش رو

هر چند حضور دو کامیون تازه می تواند موتور نوسازی را روشن کند، اما عوامل بازدارنده هنوز کم نیست. نخست، هزینه تمام شده یک کشنده یورو ۵ در شرایط فعلی ارزی و تورم داخلی، برای بسیاری از رانندگان مستقل بالاست و نیاز به تسهیل دسترسی به وام های کم بهره دارد. دوم، تامین گازوئیل با گوگرد پایین در همه مسیرهای کشور هنوز یکدست نیست و اگر کیفیت سوخت پایین باشد، سامانه های پس سوز و فیلتر ذرات درون خودروها آسیب می بیند. سوم، حمایت های دولت برای توسعه عمق ساخت داخل و ارائه تسهیلات به خودروساز و مشتری باید نسبت به گذشته با جدیت بیشتری پیگیری شود.

لازم به ذکر است که معمولاً حمایت ها از شرکت های پیشرو مانند سایپادیزل در عرضه محصولات جدید باید بیشتر باشد تا عامل تشویق سایر خودروسازان در توسعه سید محصولاتشان باشد.

افق توسعه: از سوخت فسیلی تا سوخت های جایگزین

پلتفرم GX آماده پذیرش مخزن LNG و حتی مازول هیدروژنی است؛ داتگ فنگ نسخه های هیدروژنی این شاسی را در سال ۲۰۲۶ به تولید انبوه می رساند و سایپادیزل می تواند با حفظ خطوط فعلی در صورت تقاضای بازار به این فناوری مهاجرت کند.

در KR300 نیز فضای نصب سامانه SCR بزرگ تر در نظر گرفته شده تا ارقای آبی به یورو ۶ بدون تعلیق تولید ممکن باشد. این آینده دیری به خریداران این نویسد رامی دهد که در آینده بتوانند محصولات جدید این پلتفرم را تهیه و نقش مهمی در جلب شرکت های بزرگ لجستیک داشته باشند.

GX560 و KR300 می توانند با اهداف کاهش مصرف انرژی، بهبود ایمنی و افزایش رقابت پذیری ترانزیت به طور گسترده در طرح های جایگزین ناوگان فرسوده مورد استفاده قرار بگیرند. توان فنی بالا، استاندارد آلایندگی به روز و سامانه های کمک راننده پیشرفته، این کامیون ها را در جایگاهی قرار می دهد که می توانند الگویی برای سایر تولید کنندگان داخلی نیز باشند. با این حال، موفقیت نهایی به عواملی مانند دسترسی به تسهیلات بانکی و کیفیت سوخت وابسته است.

اگر این حلقه ها به موازات عرضه محصول تکمیل شوند، رونمایی شیراز رامی توان نقطه آغاز فصلی تازه در حمل و نقل جادهای کشور دانست؛ فصلی که در آن جاده های ایران با کامیون های کم مصرف تر، ایمن تر و سازگار تر با محیط زیست می توانند بیش از پیش تماشایی و لذت بخش باشند.

چهاربالی، اجازه می دهد این کامیون ۲۶ تن، بار را در محورهای استانی جابه جا کند؛ در حالی که نسبت دنده های جدید، دور موتور را در سرعت ۸۰ کیلومتر بر ساعت زیر ۱۵۰۰ rpm نگه می دارد و بدین ترتیب، مصرف سوخت میانگین را چند لیتر در صد کیلومتر پایین می آورد. کابین سقف کوتاه اما مجهز به فضای خواب، بخاری و کولر در جا، نمایشگر چندرسانه ای و تاخوگراف، کاربری شبانه یا سفرهای دوروزه را تسهیل می کند. ترمزهای دیسکی روی هر چهار چرخ همراه با ABS، ESC و سامانه کمکی ترمز اضطراری، استاندارد ایمنی کامیون های میان وزن داخلی را یک پله بالاتر می برد.

ناوگان فرسوده: چالش ماندگار حمل و نقل جادهای

بر اساس گزارش سال ۱۴۰۳ سازمان راهداری، تعداد کامیون های فعال کشور حدود ۳۴۶ هزار دستگاه با میانگین عمر ۱۹.۲ سال است و بیش از ۱۰۷ هزار دستگاه بالای ۲۲ سال سن دارند. این ارقام تنها به معنای هزینه بالای سوخت نیست؛ کامیون های قدیمی معمولاً فاقد سامانه های ایمنی فعالی هستند که در ناوگان اروپایی از الزامات قانونی محسوب می شود. افزون بر آن، آلایندگی ذرات معلق و NOx در یک کامیون قدیمی یورو ۲، چند برابر یک مدل یورو ۵ است که پیامد مستقیم بر سلامت شهرهای مسیرهای پر تردد دارد.

در همین زمینه، طرح نوسازی تبصره ۱۸ پیش بینی کرده است که با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی و تسهیلات بانکی، روند اسقاط شتاب گیرد. اما تجربه سال های اخیر نشان می دهد زمانی که راننده یا شرکت توان دسترسی به کامیونی نو با شبکه خدمات پس از فروش گسترده و قیمت قابل قبول نداشته باشد، انگیزه جایگزینی محدود می ماند. حضور GX560 و KR300 با عمق ساخت داخل بیش از ۲۰ درصد نسبت به نسل قبلی و پشتیبانی نمایندگی های رنا، شکاف موجود در زنجیره اجرا را پر می کند.

پیامدهای اقتصادی ورود دو محصول جدید

بهبود بهره وری سوخت: داده های آزمایشی سازنده نشان می دهد اگر تنها ۲ هزار دستگاه GX560 و KR300 جایگزین کامیون های بالای ۲۵ سال شود، سالانه بیش از ۵۰ میلیون لیتر گازوئیل صرفه جویی خواهد شد. حتی اگر این برآورد را با ضریب احتیاط کسر کنیم، کاهش ۱۰ تا ۱۲ درصدی مصرف در هر کیلومتر پیمایش برای ناوگان تازه، عددی دست یافتنی به نظر می رسد و با هدف ۳۰ درصدی کاهش شدت انرژی در برنامه هفتم توسعه هم سواست.

رقابت پذیری منطقه ای: کریدور شمال - جنوب برای اقتصاد ترانزیتی ایران حیاتی است. موتور پر قدرت GX560 همراه با ترمز موتور چندمرحله ای، سرعت متوسط کاروان های باری را در سربالایی های زاگرس افزایش می دهد و زمان کل سفر بندر عباس تا بازرگان را تا حدود ۱۲ درصد کوتاه می کند.

در نمایشگاه خودرو شیراز در خرداد ۱۴۰۴ دو محصول تجاری تازه نفس به طور همزمان در مرکز توجه قرار گرفتند: کشنده GX560 و کامیون باری KR300، هر دو با نشان سایپادیزل و پشتوانه مهندسی



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

مشترک با دانگ فنگ چین، رخدادی که بیش از معرفی دو مدل جدید، نمادی از تلاش برای جوان سازی ناوگان باری کشور بود. سن ناوگان جادهای کشور، بر پایه تازه ترین برآوردهای رسمی، نزدیک به ۲۰ سال است و بیش از یک سوم کامیون های فعال، عمری بالای ۲۲ سال دارند؛ عددی که هزینه سوخت، تعمیرات و آلایندگی را بالا نگه می دارد و بهره وری لجستیک را پایین می آورد. دولت در قالب طرح تبصره ۱۸ و برنامه سه ساله ای که وزیر راه در شهریور ۱۳۹۹ تشریح کرد، نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون فرسوده را هدف گرفته است؛ اما تحقق این هدف بدون وجود گزینهای تولید داخل و خدمات پس از فروش پایدار دشوار خواهد بود. تمرکز سایپا بر عرضه موفق GX560 و KR300 می تواند به فراهم کردن بستر عملی برای سیاست نوسازی منجر شود.

کشنده GX560: ترکیب توان و فناوری در کلاس ۴×۴

در قلب GX560 موتور ۱۳.۵ لیتری ۶ سیلندر کامینز سری Z قرار دارد که ۵۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۶۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ مشخصاتی که آن را هم رقیب کشنده های اروپایی در مسیرهای کوهستانی قرار می دهد. انتقال نیرو به وسیله گیربکس اتومات ۱۲ سرعته ZF انجام می شود تا راننده در شیب های طولانی با تعویض دنده درگیر نشود.

سایپادیزل اعلام کرده است کالیبراسیون یورو ۵+EEV و بهبود خنک کاری، مصرف سوخت را در آزادراه های فلات مرکزی به حدود ۳۵ لیتر در صد کیلومتر کاهش می دهد که نسبت به نسل KX نزدیک به ۱۰ درصد بهبود نشان می دهد. کابین سقف بلند دوفره با صندلی بادی گرم کن دار، تخت خواب دوم، نمایشگر دیجیتال و یخچال، محیط کار چندروزه را بهبود می بخشد و سامانه های ایمنی نظیر ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط و پایش خستگی که برای نخستین بار روی یک کشنده ساخت داخل به شکل پایه عرضه می شود، خطر سوانح مرتبط با خطای انسانی را کم می کند.

کامیون KR300: پاسخ میان وزن به نیازهای منطقه ای

KR300 بر پلتفرم بهینه شده KR285 بنا شده؛ اما حالا با موتور ۶.۷ لیتری کامینز، قدرت ۲۰۰ اسب بخار و گیربکس دستی ۸ سرعته FAST عرضه می شود. کاهش وزن شاسی در کنار تعلیق



قطعه‌ساز در این دور از نمایشگاه خودرو شیراز به‌قدری چشمگیر بود که در صورت طبیعی بودن شرایط کلی کشور، خبرگزاری‌ها و در رأس آن‌ها رسانه‌های خودرویی گزارش‌های مفصّلی از این رویداد تهیه و منتشر می‌کردند.

نمایشگاه خودرو شیراز در حالی امسال با شکوه زیاد برگزار شد که شرایط حساس کشور در این روزها، مانع انتشار اخبار و گزارش‌های تهیه‌شده از این رویداد بزرگ صنعتی و به‌نوعی اقتصادی نشد. در واقع حضور شرکت‌های خودروساز و



تاثیر اوضاع کلی کشور بر نمایشگاه خودرو شیراز

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تاثیر تغییرات بهای ارز روی بازار خودرو

کشور که به‌تقدیرگی سرمایه‌های سرگردان عادت کرده و وابسته است، شرایط موجود می‌تواند سبب ریزش تقاضا به‌خصوص در بخش خودروهای داخلی غیر چینی شود.

می‌روند و تنها مصرف‌کننده واقعی است که در صورت برخورداری از بنیه اقتصادی مناسب وارد بازار خودرو می‌شود. هرچند این موضوع مبارک است، اما برای بازار خودرو

تغییرات پی‌درپی و نامحسوس بهای ارز در روزهای اخیر روی بازار خودرو نیز تاثیرگذار است. در واقع در چنین شرایطی سرمایه‌های سرگردان به‌سمت بازار ارز

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۱۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۷۶۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۱۷۳	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۷۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۱۰	۱۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۲۸۰	۳۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۳۱۵	۱۵	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۰	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۰۰	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۵	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۸	۳	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۰	۴	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۰	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۱۸	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۴	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۸	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۷۰۵	۶	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۹	۷	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۱۲	۸	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۹۴	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک‌میلیارد و ۳	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۸۷	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۷۹	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۴	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۸۸	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۸	۴	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۸	۶	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۶	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۴۴	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۲۷	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۷۲	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۶۳	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۲۴	۰	
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۶	۲	▲
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۷۷	۲	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۹۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۶	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۶	۴	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۶	۶	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۳	۱	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۸۸	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۶۰	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 شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
تویوتا bz4X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۲۵۰	۰	
تویوتا لولین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۴ میلیون	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۵۵۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۵ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	۰	

صدور رای از سوی شعبه ویژه تعزیرات حکومتی، به محکومیت ۲۴ میلیارد و ۷۰ میلیون ریالی مدیر عامل یک شرکت منجر شد.

مدیر کل تعزیرات حکومتی استان البرز گفت: «پرونده قاچاق بیش از ۱۱ هزار لیتر روغن موتور و هزاران عدد فیلتر هوادر کرج با



محکومیت ۲۴ میلیاردی برای قاچاق روغن موتور در کرج



یکدست شدن بازار روانکارها

بزرگان آلمانی ادغام می شوند

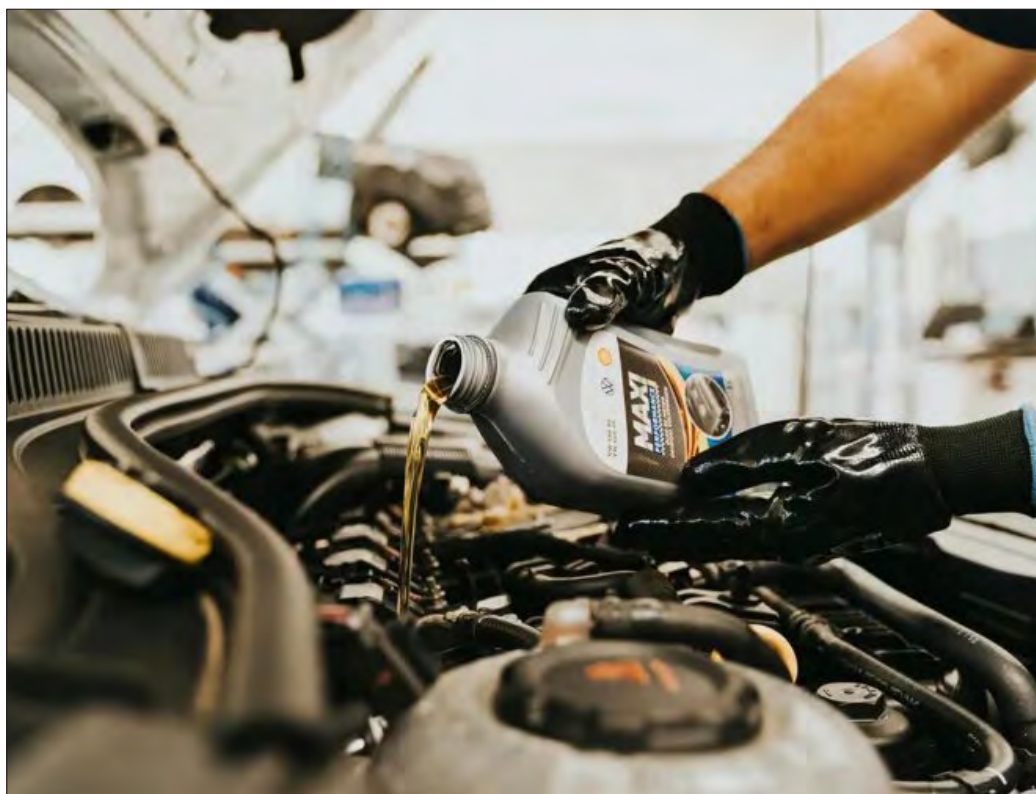
سیاست‌گذاری‌ها، تنظیم مقررات و مواجهه با چالش‌هایی چون پایداری، نوآوری فناوریانه و استانداردسازی را به شکل چشم‌گیری تقویت خواهد کرد. انتظار می‌رود این همکاری از سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۵ به صورت رسمی تحت عنوان «UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.» نهایی شود.

ادغام دو انجمن برجسته صنعت روان کننده آلمان VSI و UNITI با هدف تقویت نفوذ سیاسی و نظارتی آن‌ها از طریق هم‌افزایی دانش، تخصص و شبکه‌های سازمانی صورت گرفته است. انتظار می‌رود این اتحاد راهبردی، حمایت موثرتر و جامع‌تری به‌اعضا در حوزه‌هایی همچون پایداری، نوآوری تکنولوژیکی و استانداردسازی ارائه کند.

دکتر پیتر سیفرید، رئیس انجمن VSI این تحول را «نقطه عطفی تاریخی» توصیف کرد و گفت: «نهاد ادغام‌شده از توانمندی‌های بیشتری برای هدایت تحولات در بخش‌های انرژی، حمل‌ونقل و روان کننده‌ها برخوردار خواهد بود.» او همچنین بر نقش آینده‌نگر این ادغام در پاسخ به چالش‌های صنعت تاکید کرد.

در همین راستا کریستین کسلار-تاندلر، رئیس UNITI با اشاره به هم‌افزایی‌های حاصل از این اتحاد اظهار داشت: «ادغام، بستر حمایت گسترده‌تر و کارآمدتری از اعضا فراهم می‌کند و جایگاه انجمن را در فرآیندهای سیاست‌گذاری ملی و اروپایی ارتقا خواهد داد.»

بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، این ادغام تا سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۵ تحت نام «UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.» به صورت رسمی نهایی خواهد شد. در این بازه زمانی، هر دو انجمن به‌طور فعال در حال هم‌راستاسازی ساختارها و فرآیندهای عملیاتی خود هستند.



«دو انجمن صنعتی برجسته آلمان، یعنی «UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.» و «Verband der Schmierstoff-Industrie e.V. (VSI)» با تصویب قاطع مجامع عمومی خود، گامی تاریخی در جهت ادغام برداشتند. این اتحاد، صدایی یکپارچه را در صنعت روان کننده آلمان شکل می‌دهد که نماینده حدود ۹۵ درصد از بازار این کشور خواهد بود.

این ادغام، ظرفیت بازار UNITI در حوزه توزیع سوخت، گرمایش و روان کننده‌ها را با دانش فنی تخصصی VSI در تولید روان کننده‌ها تلفیق می‌کند. نهاد جدید، به شرکت‌های کوچک و متوسط (SME) و همچنین برندهای بین‌المللی فعال در آلمان و سراسر اروپا خدمات ارائه خواهد داد.

UNITI که در سال ۱۹۲۷ پایه‌گذاری شده، هم‌اکنون نمایندگی حدود یک‌هزار شرکت از بخش انرژی SME آلمان را بر عهده دارد. این شرکت‌ها شامل اپراتورهای بیش از ۸ هزار و ۶۰۰ جایگاه سوخت-معادل ۶۲ درصد از شبکه سوخت‌رسانی کشور و همچنین تامین‌کنندگانی هستند که به حدود ۲۰ میلیون نفر در بازار نفت گرمایشی خدمات ارائه می‌کنند. پیش از این ادغام، اعضای UNITI مسئول حدود ۵۰ درصد از فروش روان کننده‌های بازار آلمان بودند.

در سوی دیگر VSI که در سال ۱۹۴۷ تاسیس شد، ابتدا به عنوان گروهی «تامین برای تولیدکنندگان گریس» فعالیت می‌کرد؛ اما به تدریج به مرجع فنی صنعت روان کننده آلمان تبدیل شد و اکنون نماینده طیفی از شرکت‌های تخصصی SME و چندملیتی است.

ادغام این دو نهاد، ظرفیت آن‌ها را برای اثرگذاری بر



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



این تفاوت که ستون D، زاویه بیشتری به خود گرفته و سقف نیز حالت خمیده‌ای به‌وجود آورده تا خودرو حالت کوبه داشته باشد. بر این اساس استفاده از چراغ‌های دوپل در جلو و عقب و خطوط تیز، استایل اسپرت و جذابی به این کراس کوپه تازه‌نفس کرده‌ای می‌بخشد. نکته بسیار مهم درباره جنسیت GV80 کوبه، بهره گرفتن این خودرو از رینگ‌های ۲۰ و ۲۲ اینچی است که وقار این کراس کوبه را دوچندان می‌کند. موتور ۶ سیلندر وی‌شکل ۳٫۵ لیتری توپین-توربوشاژر اسمارت-استریم با ساختار هیبرید متوسط ۴۸ ولتی MHEV نیز در این خودرو می‌تواند ۴۰۹ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

جنسیت به‌عنوان برند لوکس هیوندای از سال ۲۰۲۰ میلادی به‌بعد محصولات جدید خود را با سبک طراحی متفاوت و نوینی راهی بازار کرده است. یکی از محصولات جدید جنسیت، کراس‌اوور اس‌یووی میان‌سایز لوکس این خودرو ساز، یعنی GV80 است. اگرچه این خودرو حدود سه سال است که در بازار جهانی حضور دارد، اما سال گذشته بود که نسخه کراس‌کوبه آن به صورت کانسپت رونمایی شد. بر این اساس مدیران ارشد کمپانی جنسیت تصمیم گرفتند تا این خودرو کانسپت را به تولید برسانند. جنسیت GV80 کوبه یک خودرو تازه‌نفس جدید از این خودرو ساز کره‌ای است که سبک طراحی آن مشابه نسخه استانداردش است؛ با

مشخصات فنی جنسیت «GV80» کوبه

تلگرام

Telegram

آینده صنعت خودرو در گرو هیبریدی‌ها؟

از سال ۲۰۱۷ میلادی تا به امروز، بیشتر خودرو سازان مطرح جهان با سرمایه‌گذاری گسترده در بخش انرژی الکتریکی به دنبال کسب سهم بیش‌تر از بازار خودروهای پاک هستند. کمپانی مزدا نیز اخیراً اعلام کرده است که در سال ۲۰۲۷ میلادی از نسل جدید موتورهای بنزینی ۴ سیلندر خود رونمایی می‌کند. همچنین مزدا اعلام کرده که چند نسخه از پیش‌رانه‌های جدید این کمپانی به صورت پلاگین-هیبریدی نیز به بازار عرضه می‌شود. حال سوال این است که آینده صنعت خودرو در دست برقی‌ها خواهد بود یا مدل‌های هیبرید؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ابتدا باید گفت لامبورگینی و فراری با پیش‌رانه‌های حجیم ۱۲ سیلندر مزین به تکنولوژی هیبرید متوسط به خوبی نشان دادند که همچنان موتورهای بنزینی حفظ خواهند شد. از سوی دیگر طبق اعلام کمپانی مزدا از سال ۲۰۲۷ میلادی، نسل جدید پیش‌رانه اسکای‌اکتیو-زد روی محصولاتش نصب می‌شود. این امر نشان‌دهنده این موضوع است که موتورهای احتراق داخلی حذف نخواهند شد.

محمدراده

حفظ موتورهای ۸ سیلندر توسط مرسدس بنز و بامو، ماندگاری موتورهای ۱۲ سیلندر توسط فراری و لامبورگینی و دوام موتور ۸ سیلندر تیون شده توسط کونیگزگ این مهم را به اثبات می‌رساند که موتورهای احتراق داخلی نقش بسیار مهمی در آینده صنعت خودرو ایفا می‌کنند. باتوجه به چالش تامین انرژی الکتریکی در بسیاری از کشورها، مناسب‌ترین گزینه دوستدار محیط‌زیست، هیبریدی‌ها خواهند بود. بنابراین با توسعه موتورهای بنزینی نسل جدید توسط خودرو سازان مطرحی چون مزدا، می‌توان به این نتیجه رسید که تب و تاب خودروهای تمام برقی به‌زودی کاهش پیدا خواهد کرد. از سوی دیگر به دلیل تامین انرژی مناسب، خودروهای هیبریدی بهترین گزینه برای صنعت خودرو خواهند بود.

سلیمانی

Message

صدای اینترنتی

۸۸۲۰۶۷۶۱

لق زدن کمک‌فتر

خودرو چینی مدل ۱۴۰۲ دارم که تاکنون حدود ۹ هزار کیلومتر کار کرده است. چند روزی بود که صدای بسیار عجیبی از سمت راست خودرویم به‌ویژه در زمان حرکت روی دست‌اندازها به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که به دلیل شل بودن کمک‌فتر، چنین مشکلی به‌وجود آمده است.

۰۹۲۳***۶۹۶۳

«MX-30» چگونه به بهترین بلندقامت هیبرید بدل شد؟ کراس‌اوور جمع‌وجور و باکیفیت «مزدا»



سال ۲۰۲۰ میلادی بود که کمپانی مزدا کراس‌اوور اس‌یووی ساب کامپکت خود را با نام MX-30 به جهان معرفی کرد. این خودرو اگر چه برای صاحب سهم بیشتر از بازار خودروهای الکتریکی و هیبریدی به تولید رسیده است، اما بسیار مورد استقبال مشتریان قرار گرفت. بر این اساس کمپانی مزدا که به‌عنوان یک خودرو ساز موفق در زمینه تولید پیش‌رانه‌های روتوری احتراق داخلی شناخته می‌شود، با نصب پیش‌رانه وانکل سعی در خاص جلوه دادن در دانه خود دارد. این نسخه از MX-30 به نام MX-30 e-Skyactiv R-EV شناخته می‌شود.

فضای داخلی متفاوت و جذاب

در زمان ورود به کابین MX-30 شاهد طراحی مینیمال و بسیار پیشرفته و جذاب به‌سبک مزدا هستیم. برخلاف طراحی داخلی این روزهای خودروها که صرفاً بر مبنای نمایشگر بوده و جذابیت چندانی ندارد، MX-30 با طراحی داشبورد تخت و درچه‌های مستطیل شکل (که نواری کرومی زیر آن تعبیه شده) و چیدمان خاص ادوات، فضای داخلی بسیار جذابی دارد. کلاستر تمام‌دیجیتال، یک نمایشگر ۱۲٫۵ اینچی افقی در بالاترین نقطه داشبورد و یک نمایشگر ۱۷٫۲ اینچی برای سیستم تهویه مطبوع در پایین‌ترین نقطه داشبورد، حال و هوای مدرنی در فضای داخلی MX-30 ایجاد می‌کنند. همچنین طراحی کسول مرکزی شناور که دسته‌دهنده و موس مرکزی روی آن قرار گرفته، نشان از طراحی هوشمندانه مزدا دارد. غربیلک فرمان خوش دست نسل جدید مزدا با صندلی‌های نسل جدید ارگونومی برپایه مواد بدون چرم و پلاستیک، از جمله موارد خاص در طراحی داخلی این خودرو است. نورپردازی داخلی به‌همراه سقف پانوراما کابین MX-30 را بسیار دلنشین می‌کند. از مهم‌ترین امکانات این کراس‌اوور ژاپنی می‌توان به تنظیمات صندلی و غربیلک فرمان بر اساس قد راننده، کروز کنترل پیشرفته، سیستم هوشمند جلوگیری از برخورد، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کنترل فواصل، سیستم پایش نقاط کور، سیستم شناسایی تابلوهای رانندگی، هدآپ دیدسپلی، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پیشرفته کمکی رانندگی مبتنی بر سطح ۲ پلاس خودروان و... اشاره کرد.

قلبی که قدر تمند می‌تپد

قلب تپنده مزدا MX-30 e-Skyactiv R-EV، یک موتور تک‌روتور به حجم ۸۰۰ سی‌سی با هماهنگی با موتور الکتریکی قدرتمند نسل جدید خنک‌شونده سنکرون (مناطیس دائم) تشکیل می‌دهد. این خودرو که به‌صورت پلاگین-هیبریدی است، از باتری ۱۷٫۸ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی برخوردار است. بر این اساس پیش‌رانه روتوری ۸۰۰ سی‌سی می‌تواند ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. اما موتور نسل جدید الکتریکی به صورت ترکیبی می‌تواند به کمک موتور بنزینی روتوری وانکل، حداکثر قدرت را به ۱۷۰ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۲۶۰ نیوتون‌متر برساند. نکته بسیار مهم این که MX-30 می‌تواند ۸۵٫۲ کیلومتر را به‌صورت تمام‌الکتریکی طی کند. قدرت و گشتاور تولیدی به کمک گیربکس تک‌سرعت به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

پیامک

SMS

ایمنی با لادر طراحی نوین خودروها

اخبار در یکی از سایت‌های خودرویی تصاویری از مرسدس بنز E450 جدید و ولوو XC90 جدید را دیدیم که بین جلو پنجره آن‌ها تاراد یا تورشان ، فاصله بسیار زیادی وجود داشت. دلیل این مدل طراحی چیست ؟

۰۹۱۳***۵۲۸۷

در سال‌های اخیر، ایمنی عابر پیاده تا حد زیادی مورد توجه صنایع خودرو سازی و مراکز تست خودرو قرار گرفته است. در زمان تصادف، سپر و جلو پنجره نخستین قطعاتی هستند که با بدن عابر تماس پیدا می‌کنند. برای انعطاف پذیر کردن این قطعات، طراحان فاصله‌ای را تا جلو پنجره ایجاد می‌کنند که هم ایمنی و هم تبادل حرارتی مناسبی را ایجاد کند. همچنین باید گفت طراحی خودرو دارای محدودیت‌هایی است. از طرفی برخی از حالت‌های طراحی به‌عنوان یک ترند در بازار شناخته می‌شوند که مورد استقبال مشتریان قرار می‌گیرد. صنایع خودرو سازی با درک این موضوع، به سمت استفاده و الگو گرفتن از این حالت‌ها حرکت می‌کنند. این موضوع سبب کاهش هزینه تولید و توجیه اقتصادی خودرو می‌شود. دلیل شبیه بودن خودروهای مختلف به یکدیگر نیز می‌تواند الگوبرداری صحیح از یکدیگر باشد. به‌عنوان مثال بامو پس از تولید X6 نسخه کامپکت، آن را با نام X4 به بازار عرضه کرد. همین مساله سبب شد سایر خودرو سازان مطرح دیگر مانند مرسدس بنز، آئودی و پورشه نیز به این کلاس ورود کنند و با تولید محصولات متعدد، سهم خود را در این بازار گسترش دهند. این الگوبرداری‌های صحیح گاهی سبب می‌شود خودروهای دو یا چند کمپانی مشابه یکدیگر باشند. این مساله به سبک طراحی خودروها مربوط می‌شود که البته اجتناب‌ناپذیر است.

این نکته هم قابل توجه است که این روزها هر خودرو سازی برای خود زبان جدید طراحی دارد؛ به این معنا که هر کمپانی خط‌مشی طراحی خود را دارد و محصولاتش را با طراحی خاصی به بازار عرضه می‌کند.

در برخی از نشریات یا صفحات فضای مجازی خودرویی، از واژه کپی برداری در نقد طراحی برخی خودروها استفاده می‌شود که می‌توان گفت دلیل برخی شباهت‌ها در طراحی خودروها وجود ویژگی‌های ثابت در طراحی خودرو است. به بیان دیگر باید گفت اگر در یک یا چند خودرو جدید دیده می‌شود که فاصله جلو پنجره تا راد یا تور زیاد است، این امر دلیلی برای کپی کاری نیست؛ زیرا این نوع طراحی از سال ۲۰۱۰ میلادی به‌بعد در صنعت خودرو سازی قرار گرفته است.

همان‌طور که بیان شد، این مساله منجر به افزایش ایمنی عابران پیاده در زمان برخورد با خودروها می‌شود. با نگاه تیزبینانه می‌توان رعایت این استاندارد را در سدان جدید گروه خودرو سازی سایپا یعنی شاهین و همچنین اولین کراس‌اوور داخلی یعنی ری‌رانیز مشاهده کرد.

این مهم به معنای کپی برداری نبوده و تنها به منظور حفظ رعایت استاندارد ایمنی در طراحی خودرو است. اما این نکته رانیز نباید فراموش کرد که در زمینه طراحی خودرو، احتمال بهره گرفتن از دو طرح در دو یا چند کمپانی خودرو سازی وجود دارد. دلیل این موضع این است که طراحی خودرو به دلیل تناسبات و ابعاد و اندازه، دارای محدودیت‌هایی بوده و در نهایت، نیازی به استفاده از طرح‌های پیچیده و خاص نیست.

اما در زمینه طراحی خودروهای سوپر اسپرت و هایپر کار مساله متفاوت است؛ چرا که مشتریان این دسته از خودروها خاص پسند هستند و نیاز است که از طرح‌های جدید و نوآورانه برای این محصولات استفاده شود تا در بازار موفق ظاهر شوند.



کشف ۲۲۶ حلقه لاستیک قاچاق در الیگودرز



«فرمانده انتظامی لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۲۲۶ حلقه لاسطیک قاچاق در شهرستان الیگودرز خبر داد. سردار یحیی الهی در این باره گفت: «ماوراء ایست و بازرسی خمه الیگودرز جن کنترل خودروهای عبوری که یک دستگاه کامیون مشکوک و آن را متوقف کردند». به گزارش «ایسنا» و نقل از فرماندهی انتظامی لرستان، وی افزود: «بررسی این خودرو و ۲۲۶ حلقه

انواع لاستیک قاجاق فاقد مجوز کشف شد. «فرمانده انتظامی استان لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه بیان کرد: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را ۵ میلیون ریال اعلام کردند. سر دزدان را در پایان کاره نشان کرد: «قاجاق کالا به تولیدات داخلی کشور ضربه می زند و شهروندان هر گونه اخبار در خصوص کالای قاچاق را از طریق ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند».

راهکاری برای نمایش تعهد به حفاظت از محیط زیست

«بريجستون» به ازاي نصب هر نرم افزار درخت مي کارد



«عملیات خرده‌فروشی بریجستون (BSRO) در سومین کمپین سالانه دیجیتال خود با عنوان «دانلود برنامه، کاشت درخت»، از کاشت ۸۶ هزار ۸۲۵ نهال درخت حمایت می‌کند. این ابتکار منسجم‌ترین فروشگاه‌های Tires Plus و Firestone Complete Auto Care را با استفاده از نسخه دیجیتال خدمات تشویق کرد. این کمپین از روز زمین تا پایان «هفته کسب‌وکار پایدار بریجستون» برگزار شد و BSRO متعهد شد برای هر بار دانلود اپلیکیشن My Firestone یا Tires Plus یک درخت بکارد. برای اجرای این طرح، بریجستون از سازمان The Nature Conservancy برای رهبری پروژه احیای جنگل‌ها کمک گرفت. این اقدام با کمک مالی ۵۰۰ دلاری شرکت پشتیبانی شده و در قالب آن، ۸۶ هزار و ۸۲۵ نهال در مساحت ۲۸۷ هکتار در منطقه دلتای رودخانه می‌سی‌سی‌پی کاشته خواهد شد. این ابتکار زیست‌محیطی می‌تواند نقش مؤثری در کاهش خطر سیلاب و بازسازی زمین‌های کشاورزی در معرض تهدید

ایفا کند. مارکو ابراهیم، رئیس عملیات خرده‌فروشی برجستون در این باره گفت: «کمپین سالانه کاشت درخت از جمله راه‌هایی است که مشتریان ما را تا حد زیادی دلگرم می‌کند. ما از مشارکت پرشور آن‌ها قدر دانی می‌کنیم.» این حرکت نه تنها بخشی از برنامه تحول دیجیتال برجستون برای کاهش مصرف کاغذ و بهینه‌سازی عملیات در بیش از ۲ هزار و ۳۰۰ فروشگاه این برند است، بلکه به‌توسعه زیرساخت‌های خدمات خودروهای برقی و افزایش بازایافت مواد نیز کمک می‌کند. برجستون اعلام کرد در اپلیکیشن‌های «My Firestone» و «Tires Plus» اکنون همچون «جعبه‌دستکش دیجیتال» برای مشتریان عمل می‌کنند؛ ابزاری مدرن که امکان رزرو نوبت، پیگیری سوابق خدمات خودرویی و بهر‌مندی از پیشنهاد‌های ویژه را به‌سادگی در اختیار کاربران قرار می‌دهد.

این رویکرد دیجیتال، گاهی موثر در کاهش مصرف کاغذ در بیش از ۱ هزار و ۳۰۰ فروشگاه خردفروشی بریجستون در ایالات متحده به‌شمار می‌رود. به‌گفته‌ی این شرکت، کمپین «لانلود برنامه، کاشت درخت» بخشی از یک تحول دیجیتال گسترده‌تر است که هدف آن بهینه‌سازی عملیات و کاهش اثرات زیست‌محیطی است. بریجستون همچنین اعلام کرده که تمرکز زیادی از خود را فراتر از اقدامات نمایان مانند کاشت درخت توسعه داده، است و این راستا، شرکت در حال گسترش زیرساخت‌ها و خدماتش است. مرتبط با وسایل نقلیه برقی (EV) است و تلاش می‌کند تقریباً تمام مواد



مصرفی و پسماندهای فروشگاهی را به صورت پایدار بازیافت کند. این حرکت نه تنها گویای تعهد بریجستون به توسعه پایدار است، بلکه نشان می‌دهد چگونه نوآوری دیجیتال و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی می‌توانند به صورت مکمل در صنعت خدمات پس از فروش خودرو و ایفای نقش کنند. در دورانی که صنعت خودرو و بافشارهای فزاینده برای کاهش ردپای زیست‌محیطی و پاسخ‌گویی به بدغدغه‌های اجتماعی روبه‌رو است، مفهوم «پایداری» فراتر از تولید خودروهای کم‌مصرف و برقی رفته است. امروز، خدمات پس از فروش نیز به‌صحنه‌ای مهم برای بازتعریف نقش برندها در قبال محیط‌زیست، مصرف‌کننده و جامعه تبدیل شده است. کمپین اخیر بریجستون با شعار «دانلود بر نامه، کاشت درخت» نمونه‌ای

کوبیر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ 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-ساندرو استپ وی	
KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ 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	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)	
KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	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-کورانداو	
KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دینگینی	
KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	
KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-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 8S-اکستریم LX	
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۳۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تہران را پاک بگردیم



بامو «iX» دست‌دوم همچنان گران است!



«جولای سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کمپانی بامو اس‌پی‌وی کراس‌اوور میان‌سایز لاچچری خود را با نام iX به‌جهان معرفی کرد. این خودرو در نسخه‌های پایه xDrive40، میانی و قدرتمند xDrive50 و های-پرفورمنسی M60 راهی بازار شد. این بلندقامت‌جسور باوار بایی در بازار کانادا مورد توجه بسیاری از خریداران قرار گرفته است. اما نکته جالب این مهم، گران بودن نسخه کارکرده iX در کانادا است. چراکه نسخه xDrive50 آن با کارکرد ۱۱ هزار و ۱۳۰ کیلومتر با وضعیت بدنه سالم و کارتری فعال ۸۸ هزار و ۹۹۹ دلار است. البته این هزینه با احتساب مالیات

تقلای موتور صنعت در جنگ سیاسی و اقتصادی

چرخ تولید با سیاست‌های فرسوده نمی‌چرخد

رشد صنعت فقط زمانی رخ می‌دهد که فرایندها آسان شود و اقتصاد از سایه بوروکراسی و موانع آزاد شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در شرایطی که فضای اقتصاد کشور همچنان با چالش‌هایی همچون ناپایداری قوانین، موانع بوروکراتیک و محدودیت‌های سیاستی مواجه است، بخش خصوصی با تکیه بر تخصص، تجربه و منابع انسانی کارآمد، نقش محوری خود را در تداوم تولید و حفظ پویایی صنعت ایفا می‌کند. پایداری و حضور فعال این بخش نه تنها مانع از تشدید رکود شده، بلکه ضرورت اصلاح زیرساخت‌های سیاست‌گذاری و کاهش مداخلات غیرضروری دولت را بیش از پیش برجسته ساخته است.

فعالان اقتصادی با اتکا بر کارآمدی و انعطاف‌پذیری، بر اهمیت تسهیل مقررات، تسریع در فرآیندهای اداری و ثبات بخشی به سیاست‌گذاری‌های اقتصادی تأکید دارند. در این میان، انتظار می‌رود با بازنگری در رویه‌های گذشته و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بخش خصوصی، مسیر بهبود شاخص‌های تولید و افزایش رقابت‌پذیری صنعت هموار شود. تحقق این اهداف مستلزم حمایت عملی دولت، ارتقای شفافیت و پایداری سیاست‌ها و بهره‌گیری از توان تخصصی و مدیریتی بخش خصوصی خواهد بود تا چشم‌انداز روشنی پیش‌روی صنعت و اقتصاد کشور ترسیم شود

نیاز به تغییر شیوه مدیریت اقتصادی آرمان‌خالقی، دبیرکل جدید خانه‌صنعت، معدن و تجارت ایران درباره وضعیت کنونی صنعت و اولویت‌های ضروری دولت در شرایط فعلی در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «در روز صنعت طبیعتاً انتظار ما از دولت آن است که با توجه به شرایط ویژه، یک رویکرد حمایتی و اصلاحی جدی در پیش بگیرد و بیش از هر زمان دیگری به‌مساله محیط کسب‌وکار توجه کند. اگر قرار است اقتصاد موفق داشته باشیم، باید موانع و مشکلات محیط کسب‌وکار به‌طور جدی و اساسی برطرف شود. خالقی با تشریح چالش‌های تاریخی صنعت ایران اضافه کرد: «پیش از مساله جنگ، شاهد تحریم‌ها و جنگ اقتصادی بودیم که بسیاری از بخش‌های اقتصاد و به‌ویژه صنعت ما را هدف گرفته است؛ از تحریم‌های بانکی، محدودیت‌های نقل و انتقال پول، عدم دسترسی به فناوری روز و انتقال تکنولوژی، همه و همه مسائلی هستند که هر روزه با آن‌ها درگیر هستیم.»

وی با اشاره به این‌که طی ۱۲ روز حمله رژیم صهیونیستی به ایران، واحدهای تولیدی کشور به‌فعالیت خود ادامه دادند و کار را تعطیل نکردند، افزود: «فعالیت‌های صنعتی ادامه یافت و عمده صنایع به‌فعالیت خود ادامه دادند؛ اما این به معنای بی‌تأثیر بودن بحران‌های منطقه‌ای بر بخش تولید نیست. در این شرایط به‌نظر می‌رسد باید به‌طور خاص روی اصلاح محیط کسب‌وکار تمرکز کنیم. بدون این اصلاحات، همان شیوه مدیریت گذشته جوابگو نخواهد بود و نمی‌تواند شرایط اقتصاد کشور را به مسیر درست هدایت کند.»

«بوروکراسی اداری؛ مانع جدی صنعت دبیرکل خانه‌صنعت، معدن و تجارت بامروری بر روندهای موجود ادعان داشت: «یکی از مهم‌ترین موانع، وجود مقررات خلق‌الساعه و بوروکراسی‌کند و وقت‌گیر است. باید به سمتی برویم که فعال اقتصادی دغدغه‌ای جز تولید، رقابت و بازار نداشته باشد و گرفتار چالش‌های متعدد اداری نشود.»

وی تصریح کرد: «مسدود مجوزها و روندهای اداری باید چابک و روان باشد. این مساله نه تنها هزینه‌ای برای دولت ندارد، بلکه حتی هزینه‌های دولت را نیز کاهش می‌دهد. حذف بوروکراسی زائد و مقررات دست و پاگیر هم دولت را کوچک‌تر و هم کارآمدتر می‌کند. هرچه سریع‌تر این ساختار باید اصلاح شود تا فعالان اقتصادی بتوانند با دغدغه کمتری به فعالیت بپردازند.»

خالقی در تشریح وضعیت خاص صنایع خودرو و قطعه‌سازی نیز خاطر نشان کرد: «در حوزه خودرو و چندین

بازیر اصلی داریم؛ اول، تامین قطعات خودرو که می‌تواند وارداتی یا ساخت‌داخل باشد. دوم، خودخوردوسازان و سوم، مردم و مصرف‌کنندگان که همچنان بازار خودرو در کشور عطش خرید دارد و صف تقاضا برقرار است.» وی اظهار داشت: «بازار خودرو بر خلاف سایر صنایع، مشکل فروش ندارد و به‌محض عرضه، صف خرید تشکیل می‌شود. اما مشکل اصلی، رابطه نامتوازن و یک‌سویه بین قطعه‌ساز و خودروساز است. این رابطه باید عادلانه و متوازن شود. همان‌گونه که خودروساز دغدغه فروش ندارد، قطعه‌ساز نیز باید از تامین به‌موقع منابع مالی خود مطمئن باشد تا بتواند به تولید و تامین مستمر قطعات ادامه دهد.»

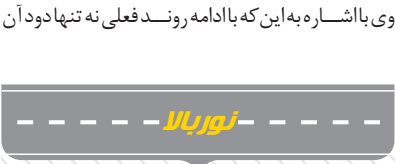
«مطالبات معوق؛ گره نقدینگی قطعه‌سازان خالقی با اشاره به چالش نقدینگی قطعه‌سازان در نتیجه عدم پرداخت به‌موقع مطالبات زنجیره تامین خودروسازان تأکید کرد: «از جمله گلابه‌های همیشگی قطعه‌سازان، بدهی‌های سنگین خودروسازان به آن‌هاست. بارها مشاهده شده است که میالغ سنگینی میان قطعه‌ساز و خودروساز معوق مانده است. این فرآیند باید تا حد امکان به‌روز شده و زمان تسویه کوتاه شود. اگر خودروساز بتواند بدهی‌هایش را در کوتاه‌ترین زمان مثلاً یک‌ماهه تسویه کند، گردش مالی قطعه‌ساز سریع‌تر انجام می‌شود و نیاز قطعه‌ساز به سرمایه در گردش به شدت کاهش می‌یابد.»

وی با اشاره به این‌که عدم پرداخت مطالبات از نسوی خودروسازان صورت می‌گیرد، اضافه کرد: «این بخش عمدتاً مربوط به روابط داخلی شرکت‌هاست و وابستگی زیادی به دولت ندارد؛ مگر در مواردی که دولت از طریق انتصاب مدیران در خودروسازان مداخله داشته یا وقتی سیاست‌گذاری‌هایی می‌کند که زنجیره تامین را دچار مشکل می‌کند.» خالقی با اشاره به دخالت‌های دولت در قیمت‌گذاری در محصول نهایی و سیاست‌های حمایتی از خودروسازان اظهار کرد: «دولت هم در تعیین مدیران خودروسازی، هم در قیمت‌گذاری و هم در مجوز واردات خودرو مداخله می‌کند. اگرچه گاهی ظاهر قضیه چنین نشان می‌دهد که اجازه واردات داده شده، اما واقعیت آن است که بازار خودرو همچنان انحصاری است و دست‌چند خودروساز محدود باقی مانده است.»

«مصرف‌کننده؛ قربانی نارسایی بازار خودرو دبیرکل خانه صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد:

«این سوال مطرح است که اگر قرار است از خودروساز داخلی حمایت تعرفه‌ای شود و قیمت تمام‌شده خودرو نسبت به نمونه مشابه خارجی بالاتر رود، این حمایت تعرفه‌ای باید تا کی ادامه داشته باشد؟ دلیل بالاتر رفتن قیمت تمام‌شده خودرو چیست؟ همه این عوامل باید به دقت و به‌طور کارشناسی بررسی و تجزیه و تحلیل شود.»

خالقی افزود: «اگر قیمت تمام‌شده خودروساز داخلی منطقی و رقابتی است، چرا حمایت تعرفه‌ای باین درصد بالا انجام می‌شود و چرا اجازه واردات آزاد خودروهای خارجی داده نمی‌شود؟ یا اگر قیمت بالاتر است، باید مشخص شود که سهم هر یک از عوامل مانند هزینه‌های تامین قطعات، نرخ بالای سرمایه، بهره‌وری پایین نیروی کار، فرسودگی تجهیزات و ماشین‌آلات، نبود فناوری لازم یا تیرژ پایین تولید در این مساله تا چه اندازه است؟ لازم است اجزای مختلف قیمت تمام‌شده شفاف و راه‌حل‌های رفع این مشکلات جست‌وجو شود.»



پیش از جنگ شاهد تحریم‌ها و جنگ اقتصادی بودیم که بسیاری از بخش‌های اقتصاد و به‌ویژه صنعت ما را هدف گرفته است؛ از تحریم‌های بانکی، محدودیت‌های نقل و انتقال پول، عدم دسترسی به فناوری روز و انتقال تکنولوژی، همه و همه مسائلی هستند که هر روزه با آن‌ها درگیر هستیم

و لیزینگ آن است. بر این اساس بامو iX xDrive50 دارای دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم، یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب است. با توجه به طراحی یک پک باتری ۱۱۱.۵ کیلووات-ساعتی که وظیفه تامین نیروی الکتریکی هر دو موتور سنکرون مغناطیس دائم را بر عهده دارد، می‌تواند حداکثر توان ۵۱۶ اسب‌بخار و حداکثر ۷۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره این کراس‌اوور جسور تمام‌الکتریکی باواریایی این است که با یک بار شارژ می‌تواند مسافتی برابر با ۶۳۰ کیلومتر را پیماید و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۶ ثانیه‌ای دارد.



مدیریت در شرایط ویژه و اصلاح سیاست‌های راهبردی

گفتنی است خانه‌صنعت، معدن و تجارت ایران به‌مناسبت روز ملی صنعت و معدن با ادای احترام به مقام شامخ شهدای ایران، به‌ویژه شهدای جنگ تحمیلی اخیر، همچون سال‌های گذشته مطالبات بخش خصوصی را برای عبور از چالش‌های ناشی از جنگ، تحریم و مشکلات ساختاری اعلام کرد. این بیانیه، ضمن ارج نهادن به تلاش‌های کارآفرینان و تولیدکنندگان، بر ضرورت اصلاح سیاست‌های اقتصادی و صنعتی به‌منظور تحقق رشد پایدار، اشتغال‌زا و مبتنی بر بهره‌وری تأکید و محورهای کلیدی مطالبات را ارائه کرده است. در بخش نخست این بیانیه، بر لزوم مدیریت چابک، قاطع و مشارکتی ویژه شرایط جنگی تأکید شده است. با اشاره به این‌که کوتاهی و فرصت‌سوزی در این وضعیت نابخشودنی است، بر ضرورت سیاست‌های جبرانی، تشویقی و استفاده حداکثری از ظرفیت بخش خصوصی و کاهش مداخلات غیرضرور دولتی تأکید شده است. همچنین، تشکیل شورای عالی سیاست‌گذاری صنعت و معدن با حضور فعال بخش خصوصی و نخبگان به‌منظور جهت‌دهی راهبردی و بلندمدت سیاست‌گذاری‌ها و کاهش بخشی‌نگری، به‌شدت توصیه شده است. تثبیت و پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌های ارزی، پولی و تجاری برای حمایت از تولید صادرات‌گرا و کنترل بالاتکلیفی سرمایه‌گذاران، دیگر محور مورد تأکید بوده و مشکلات حاصل از نوسانات ارزی و مقررات متغیر به‌عنوان مانعی اساسی برای برنامه‌ریزی تولید و توسعه صادرات معرفی شده است.

«اصلاح نظام‌ها و زیرساخت‌های پشتیبان تولید در بخش دیگری از این بیانیه، به‌اصلاح نظام قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی و یارانه‌ها تأکید شده و قیمت‌گذاری غیرمنطقی و ناپایدار انرژی، منشأ بحران برای صنایع انرژی‌بر عنوان شده است. این بیانیه خواستار تدوین الگوی تعرفه‌ای منطقی و پایدار با لحاظ بهره‌وری و الزامات زیست‌محیطی شده است. تامین مالی پایدار، اصلاح نظام بانکی و حرکت به‌سمت روش‌های متنوع تامین مالی مانند انتشار اوراق صنعتی و حمایت از صندوق‌های جسورانه نیز از مطالبات اصلی هستند. به‌روزرسانی فناوری و توسعه نوآوری صنعتی از دیگر محورهای مورد تأکید است و عقب‌ماندگی فناوری، پایین بودن بهره‌وری و عدم اتصال به زنجیره جهانی فناوری موانع جدی رشد صنعتی معرفی شده‌اند. همچنین برای رفع موانع صادراتی و توسعه بازارهای هدف، بر تنوع بخشی بازار، تثبیت مقررات و تقویت برند ایرانی و دیپلماسی اقتصادی تأکید ویژه شده است. کاهش بوروکراسی و تسهیل صدور مجوزها، با راه‌اندازی کامل پنجره واحد و حذف مقررات زائد، از دیگر ضروریات تولید و سرمایه‌گذاری بر شمرده شده است

«توسعه صنعت رقابت‌پذیر با اتکا به توان داخلی و سرمایه انسانی

در ادامه بیانیه، به توسعه زیرساخت‌های اساسی نظیر حمل‌ونقل، لجستیک، بنادر و شبکه پایدار انرژی اشاره شده و سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها را شرط اصلی افزایش رقابت‌پذیری صنایع و معادن دانسته است. حمایت از صنایع کوچک و متوسط به‌عنوان ستون فقرات اقتصاد صنعتی کشور مطرح شده و بازطراحی سیاست‌های حمایتی و تدوین مشوق‌های جدید با محوریت بخش خصوصی توصیه شده است. همچنین بر حمایت هدفمند از معادن و صنایع معدنی پایین‌دستی، نوسازی تجهیزات و توسعه صنایع تبدیلی، رعایت الزامات زیست‌محیطی و تامین مالی پایدار برای این حوزه‌ها تأکید شده است. توجه به سرمایه‌انسانی از طریق ارتقا و بازنگری آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و دانشگاهی مبتنی بر نیازهای واقعی تولید و توسعه مهارت‌آموزی، از دیگر محورهای مهم بیانیه است.

در بخش پایانی، ضرورت توسعه تولید دانش‌بنیان و اقتصاد سبز، کاهش شدت انرژی و تولید پاک به‌عنوان اولویت صنعتی مطرح و بر حمایت مالی، تسهیلات و معافیت‌های گسترده‌تر تأکید شده است. استقرار حاکمیت قانون، مبارزه با فساد، مقابله با انحصارات پنهان، شفافیت در زنجیره توزیع مواد اولیه و تخصیص منابع، راهکارهای عبور از موانع جدی تولید ملی عنوان شده‌اند. در پایان یادآوری شده است که خانه‌صنعت، معدن و تجارت و فعالان بخش خصوصی، مجدداً آمادگی خود را برای همکاری با دولت و سایر ارکان حاکمیت در طراحی و اجرای برنامه جامع توسعه صنعتی کشور اعلام می‌دارند و آینده ایران را متکی بر نگرش نو، صنعتی روزآمد و رقابت‌پذیر می‌دانند.

می‌شود از چنین اقداماتی که برخلاف قوانین و مقررات بوده و موجب به‌خطر افتادن جان سایر شهروندان می‌شود، جدا خودداری کنند.» وی افزود: «بدیهی است پلیس راهنمایی و رانندگی در راستای اجرای قوانین و مقررات رانندگی و به‌منظور پیشگیری و کاهش تصادفات با هر گونه تغییر در وضعیت ظاهری خودرو مانند گل آلود کردن، پوشاندن پلاک و نصب علائم و چراغ‌های غیر مجاز و دیگر تغییرات، در ماه محرم، برخورد قانونی خواهد کرد.» سرهنگ پورشمس با بیان این‌که در ایام عزاداری ماه محرم، پلیس در کنار عزاداران حضور مستمر دارد، از هیات‌های عزاداری و عموم مردم خواست با مأموران همکاری لازم را داشته باشند.

«ایستنا: رئیس پلیس راهور استان مرگزی از ممنوعیت گل مالی کردن خودروها در ماه محرم خبر داد. سرهنگ محمد پورشمس، با تسلیت فرا رسیدن ماه محرم و ایام عزاداری سرور و سالار شهیدان حضرت امام حسین (ع) بیان کرد: «برخی رانندگان به بهانه عزادار بودن در ماه محرم، اقدام به طراحی با گل روی بدنه خودرو می‌کنند. این امر که موجب پوشیده شدن پلاک، رنگ، چراغ‌ها و شیشه‌های خودرو می‌شود، ممنوع است.» رئیس پلیس راهور استان اظهار کرد: «پوشاندن پلاک و تغییر در رنگ خودرو برابر مقررات ممنوع بوده و از طرفی پوشاندن چراغ‌ها و شیشه‌های خودرو موجب کاهش دید و افزایش تصادف می‌شود؛ بنابراین به کلیه رانندگان توصیه



ممنوعیت گل مالی خودروها در ماه محرم



لزوم فعالیت همه مسافربرها زیر نظر سازمان تاکسیرانی

ماجرای ورود خودروهای پلاک شهرستان به طرح ترافیک تهران چه بود؟



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«افزایش تعداد خودروهای پلاک شهرستان در تهران به ویژه در حوزه تاکسی‌های اینترنتی، به یکی از دغدغه‌های اصلی شهروندان تبدیل شده است. عدم نظارت کافی، فرسودگی خودروها و افزایش آلودگی از جمله مشکلات ناشی از این مساله به‌شمار می‌رود که همین موضوع ضرورت اعمال سیاست‌های کنترلی و ساماندهی را بیش از پیش آشکار کرده است. اواخر سال گذشته موضوع دریافت مبلغ بیشتر از خودروهای پلاک شهرستان برای ورود به محدوده طرح ترافیک تهران از سوی شورای اسلامی شهر تهران مطرح شد که در نهایت با مخالفت‌هایی به سرانجام نرسید.

«مخالفت وزیر کشور با مصوبه شورای شهر درباره خودروهای پلاک شهرستان

بهمن‌ماه سال گذشته بود که مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران درباره ورود خودروهای پلاک شهرستان به تهران بیان کرد: «برخی از این خودروها برای مدتی طولانی در شهر حضور دارند و حتی به‌عنوان وسیله‌ای برای مسافرکشی استفاده می‌شوند. این درحالی است که تاکسی‌داران رسمی برای دریافت مجوز فعالیت، هزینه‌های بالایی پرداخته‌اند. به‌همین منظور نرخ ورود خودروهای پلاک شهرستان به محدوده طرح ترافیک بر اساس تعداد روزهای حضور آن‌ها در تهران متفاوت خواهد بود.» با وجود این‌که رئیس شورای اسلامی شهر تهران این موضوع را مطرح کرد، اما وزیر کشور درباره این مصوبه شورای شهر

برای خودروهای پلاک‌های شهرستان گفت: «از مجاری رسمی هنوز این خبر دریافت نشده؛ اما همان‌طور که گفته‌اند اگر براساس این طرح پس از هفت روز عوارض خودروها با پلاک شهرستان در تهران ۱.۵ برابر شود، با آن به‌صورت قاطع مخالفت می‌کنیم؛ چراکه معتقدیم تضییع حقوق شهروندان است.» اسکندر مومنی افزود: «از طرف دیگر این طرح هیچ کمکی به کاهش ترافیک و آلودگی هوا نمی‌کند. بنابراین آذنان مردم فوری به این سمت می‌رود که بحث درآمدزایی مطرح است؛ نه این‌که هدف رفع آلودگی هوا یا انضباط ترافیکی باشد. از طرف دیگر مردم حقوقی دارند و خودرویی خریده‌اند و عوارض و مالیات آن را پرداخت کرده‌اند و در زمان خرید خودرو کسی به آنان نگفت که شما در آینده نمی‌توانید در شهر دیگری تردد کنید.»

«ایجاد محدودیت ورود خودروهای پلاک شهرستان به محدوده طرح ترافیک برای درآمذزایی نبوده است

روز گذشته رییس شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به ماجرای تصمیم‌گیری در خصوص افزایش مبلغ دریافتی برای ورود خودروهای پلاک شهرستان به محدوده طرح ترافیک پایتخت گفت: «هدف اصلی این تصمیم، ایجاد بازدارندگی برای تردهای غیرضروری و ساماندهی ترافیک در هسته مرکزی شهر بود و دنبال درآمذزایی برای شهرداری نبودیم.» مهدی چمران در تشریح ماجرای ورود خودروهای پلاک شهرستان به محدوده طرح ترافیک اظهار کرد: «زمانی که در حال تدوین نرخ ورود به محدوده ممنوعه مرکزی شهر تهران بودیم، به این نتیجه رسیدیم که خودروهای پلاک شهرستان اصولاً نباید به این محدوده بیایند؛ چراکه کار مشخصی در این محدوده ندارند؛ اگر هم کسی کار دارد، مثلاً برای خرید یا مراجعه به بازار آمده، می‌تواند از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کند.» وی افزود: «اگر فردی بخواهد با خودرو پلاک



شهرستان وارد محدوده طرح ترافیک شود، طبیعتاً باید کارت تردد تهیه کند. تصمیم ما این بود که این کارت برای خودروهای پلاک شهرستان گران‌تر باشد تا جنبه بازدارندگی هم داشته باشد. البته این افزایش قیمت چندان زیاد هم نبود؛ مثلاً اگر برای پلاک تهران ۱۰۰ هزار تومان بود، برای پلاک شهرستان می‌شد ۱۲۰ هزار تومان؛ یعنی فقط ۲۰ درصد بیشتر؛ لذا

موضوع صرفاً برای بازدارندگی بود.» رئیس شورای شهر تهران ادامه داد: «این عدد آن‌قدر ناچیز بود که در مقابل بودجه ۲۷۳ هزار میلیارد تومانی شهر تهران، حتی اگر درآمد آن به ۲ میلیارد تومان هم می‌رسید، تاثیری نداشت. بنابراین هدف ما از بررسی و تصویب این طرح، به هیچ‌وجه کسب درآمد برای شهرداری نبود.» چمران با اشاره به سوءتفاهمی که پیرامون این تصمیم شکل گرفت، گفت: «عده‌ای برداشت اشتباهی داشتند و فکر کردند قرار است از هر خودرویی که وارد تهران می‌شود، عوارض گرفته شود یا کارت خریداری کند؛ درحالی‌که اصلاً چنین چیزی مطرح نبود. ما فقط درباره ورود به محدوده طرح ترافیک صحبت کردیم تا خودرو کمتری به این محدوده وارد شود.»

«سیستم مسافرکشی با نرم‌افزارهای بدون نظارت را قبول ندارم رئیس شورای اسلامی شهر تهران در ادامه با انتقاد از وضعیت فعلی تردد در محدوده مرکزی شهر، اضافه کرد: «در حال حاضر با این سیستم مسافرکشی غیرقانونی که به‌شکل گسترده در جریان است، فضا به هیچ‌وجه سالم نیست. همه مخالف هستند؛ اما پلت‌فرم‌های مسافربر اینترنتی این روش را رسمی و عمومی کرده‌اند. هر کسی بدون این‌که مشخص باشد کیست، چه سابقه‌ای دارد و از کجا آمده، وارد سامانه آن‌ها می‌شود و شروع به کار می‌کند و زن و بچه مردم را از هر نقطه‌ای به هر جای دیگر می‌برد. این روش جذب نیرو اصلاً قابل قبول ما نیست.» چمران یادآور شد: «در این فرآیند، پول اصلی نه به جیب راننده، بلکه به جیب شرکت‌ها و دارندگان سامانه می‌رود. رقم‌هایی که این شرکت‌ها به‌دست می‌آورند، بسیار بالاست. ما به‌شدت با این وضعیت مخالفیم و معتقدیم همه کسانی که در سطح شهر تهران مسافرکشی می‌کنند، باید زیر نظر سازمان تاکسیرانی فعالیت داشته باشند و شناسنامه‌دار، پرونده‌دار و قابل ردیابی باشند تا بدانیم چه کسی، در چه ساعتی، کجا بوده و چه کار کرده است.» رئیس شورای شهر تهران تأکید کرد: «حتی اگر قرار باشد سامانه‌هایی در این زمینه فعالیت کنند، باید زمان تردد آن‌ها مشخص و اطلاعات مربوط به جابه‌جایی‌ها ثبت و قابل دسترسی باشد. این به‌ویژه درباره کسانی که به‌صورت غیرقانونی مشغول به مسافرکشی هستند، اهمیت دوچندان دارد و باید در این خصوص تصمیمات مناسب و مقتضی گرفته شود.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

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

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

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

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

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

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

بیلبرد
Billboard



«درمان با گاز»؛ کمپین جدید بامو برای رهایی از اعتیاد دیجیتال

«بامو موتوررادی و نمایندگی AGMC در امارات از کمپین «Throttle Therapy» رونمایی کردند؛ پروژه‌ای مینیمال برای معرفی موتورسیکلت به عنوان راهی برای «سم زدایی دیجیتال». این مجموعه شامل ویدئوهای ۱۰ ثانیه‌ای است که حس رهایی و حضور در لحظه را به تصویر می‌کشد. این کمپین که توسط یک آژانس تبلیغاتی تولید شده، مخاطبان پر مشغله دنیای مدرن را به ترک فناوری و بازگشت به جاده دعوت می‌کند؛ جایی که موتورسواری، دیگر فقط هیجان نیست، بلکه نوعی درمان است.

رانندگی هوشمندانه در گرمای تابستان

با شروع فصل تابستان و افزایش دمای هوا در تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور، فشار مضاعفی بر سیستم حمل و نقل وارد می‌شود که افزایش مصرف سوخت نیز از تبعات آن است. در این میان، ترافیک سنگین در معابر شلوغ و پر جمعیت شهری و بی‌توجهی برخی رانندگان به قوانین راهنمایی و رانندگی، در کنار بالا رفتن مصرف سوخت، فشار مضاعفی را به شهروندان وارد می‌کند. بنابراین وقت آن رسیده است که به رانندگی هوشمندانه و مسئولانه در روزهای گرم سال و زیر نور مستقیم آفتاب توجه بیشتر و جدی‌تری داشته باشیم. چگونه در هوای گرم و ترافیک، مصرف سوخت خودرو را کاهش دهیم؟ ۱. حرکت یکنواخت و بدون شتاب زدگی: شتاب گرفتن ناگهانی، ترمزهای شدید و تغییرات پی‌درپی سرعت، از عوامل اصلی افزایش مصرف سوخت خودرو هستند. در ترافیک‌های سنگین، اگر راننده بتواند با حفظ فاصله مناسب با خودرو جلویی و پیش‌بینی حرکات دیگران، حرکتی روان و یکنواخت داشته باشد، نه تنها مصرف سوخت خودرو را کاهش می‌دهد، بلکه استهلاک خودرو نیز کمتر خواهد شد. استفاده هوشمندانه از کولر خودرو: روشن کردن کولر در دمای بالا، امری اجتناب‌ناپذیر است؛ اما بهتر است از آن به صورت منطقی استفاده شود. در سرعت‌های پایین، بهتر است پنجره‌ها کمی باز باشند و از کولر استفاده نشود؛ زیرا در این حالت مصرف سوخت خودرو بیشتر خواهد بود. اما در سرعت‌های بالای ۶۰ کیلومتر بر ساعت، استفاده از کولر بهتر از باز بودن پنجره‌هاست؛ چرا که مقاومت هوا در این حالت بیشتر می‌شود و مصرف سوخت را افزایش می‌دهد. خاموش کردن خودرو در توقف‌های طولانی: در زمان توقف‌های بیش از ۳۰ ثانیه، مانند پشت چراغ قرمزهای طولانی یا هنگام انتظار، خاموش کردن موتور می‌تواند در کاهش مصرف سوخت موثر باشد. این کار همچنین مانع از داغ شدن بیش از حد موتور در گرمای هوا می‌شود. بررسی مداوم وضعیت فنی خودرو: بررسی منظم باد لاستیک‌ها، تعویض به موقع فیلتر هوا و روغن موتور، و اطمینان از سلامت سیستم خنک‌کننده، باعث افزایش کارایی خودرو و کاهش مصرف سوخت خواهد شد. در هوای گرم، فشار باد لاستیک‌ها کاهش می‌یابد و این موضوع می‌تواند مصرف سوخت را تا ۵ درصد افزایش دهد.

حرف آخر

امید محمدی
روزنامه نگار



نکته آموزشی

خورشید جلوه‌گری می‌کند. اگر امکان پارک در سایه وجود ندارد، چادر خودرو با پوشش UV گزینه‌ای مناسب است. نکته دوم، شست‌وشوی منظم خودرو با شوینده‌های مخصوص و استفاده از واکس‌های محافظتی است. واکس بدنه به عنوان یک لایه محافظ عمل کرده و مانع نفوذ مستقیم اشعه خورشید به رنگ بدنه می‌شود. در نهایت، از مواد شوینده قوی یا اسیدی برای شست‌وشو خودداری کنید؛ زیرا این مواد می‌توانند پوشش رنگ را آسیب‌پذیرتر کنند.

تابش مستقیم و شدید آفتاب در تابستان، یکی از مهم‌ترین عوامل آسیب‌زا برای رنگ بدنه خودرو است. اشعه ماوراءبنفش (UV) باعث اکسید شدن رنگ، کدر شدن سطح بدنه و کاهش درخشندگی خودرو می‌شود. برای جلوگیری از این آسیب‌ها، رعایت چند نکته ساده اما موثر می‌تواند به حفظ زیبایی بدنه خودرو کمک کند. اولین و موثرترین اقدام، پارک کردن خودرو در محل‌های سایه‌دار یا استفاده از چادر مناسب خودرو است. این کار از قرار گرفتن مداوم بدنه در معرض نور مستقیم

چگونه در تابستان از رنگ بدنه خودرو محافظت کنیم؟





فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD

www.fownix.com



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۶۵۱