



سرمایه‌گذارها از بی‌ثباتی فرار می‌کنند
تولید زیرسایه کمبود زیرساخت
و تصمیمات دستوری

۱۴ صفحه



گرن کوپه محبوب «بامو»
چه در چننه دارد؟

۱۲ صفحه



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

سهم چشمگیر حواس پرتی
رانندگان در بروز تصادفات

براساس گفته‌های مسئولان پلیس راهور تهران
بزرگ، عدم توجه به جلو همچنان یکی از معضلات
اصلی در وقوع تصادفات رانندگی در پایتخت...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

زامیاد «EX»؛ بازگشت با
چهره‌ای ایمن‌تر به میدان رقابت

۹ صفحه

تحويل فوری یا کوتاه‌مدت،
راهکار عبور از رکود بازار

۱۰ صفحه

آزادسازی قیمت؛ نقطه شروع
عصر جدید صنعت خودرو ایران

۳ صفحه

تاکیدی به نفع دوستداران پیشرانته‌های درون‌سوز

برنامه برقی در «لامبو»

جدی نیست

۶ صفحه

با رشد ۳۷ درصدی رقم خورد:

فروش ۸۸ همتی
«ایران خودرو» در سه ماه
نخست سال جاری

۵ صفحه

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

فریبکاری‌های بیمه‌ای
در بازار خودرو

در شرایطی که هزینه‌های نگهداری خودرو سر به فلک
کشیده، برخی افراد با ترندهایی عجیب...

۲ صفحه

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

کوتاه شدن دست دلالان از
بازار با اصلاح قیمت خودرو

رکود و ادامه حضور تقاضاهای واسطه‌ای بازار خودرو طی
ماه‌های اخیر بیش‌تر شده است. مساله‌ای که شاید...

۷ صفحه

اشتوتگارت یا اینگولشتات؟

جذاب کلاسیک یا تنومند تکنیکی؟

۸ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM
BORN FOR MORE

LX

تجربه یک زندگی مدرن





دارند. این پروژه که اواخر سال ۲۰۲۲ معرفی و پیش از فستیوال سرعت گودوود سال گذشته رونمایی کامل شد، با تایید مرسدس ساخته شده است. مدل اصلی Evo II ۱۶-۲.۵ در سال ۱۹۹۲ با فهرمانی در سری مسابقات DTM آلمان، توانایی‌های خود را ثابت کرد. مرسدس تنها ۵۰۲ دستگاه از نسخه جاده‌ای این مدل برای همولوگیشن تولید کرد. HWA EVO بر اساس شاسی 190E سری W201 ساخته شده است. بدنه این رستوماد که از خودروهای CLK DTM و AMG GT Black الهام گرفته، از کامپوزیت فایبرگلاس ساخته شده تا وزن نسبتاً سبک ۱۳۶۰ کیلوگرم را حفظ کند.

توسعه پروتوتایپ HWA EVO که رستوماد مرسدس بنز افسانه‌ای 190E ۲.۵-۱۶ Evo II است، با آزمایش‌های پیست و تمرکز بر سیستم کنترل کشش، به‌مراحل پایانی نزدیک می‌شود. طبق اعلام HWA، این شرکت در حال آزمایش سیستم پایداری الکترونیکی اختصاصی است که شامل یک ECU سفارشی و تر مژه‌های ABS طراحی شده برای این پروتوتایپ است. HWA که به توسعه و تولید خودروهای مسابقه‌ای مرسدس AMG GT و SLS AMG شهرت دارد، این آزمایش‌ها را در مرکز بوش مهندسی در باکسبرگ آلمان انجام داده است. تنها ۱۰۰ دستگاه از این خودرو تولید خواهد شد که هر کدام ۷۱۴ هزار یورو قیمت



بازتولید یا رستوماد مرسدس بنز «190E»

یک کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد؛

فریکاری‌های بیمه‌ای در بازار خودرو

سال چندین بار خسارت مشابه در بخش خاصی از خودرو دارند، به‌طور خودکار برای بررسی دقیق‌تر علامت‌گذاری می‌شوند. در برخی موارد حتی پرداخت خسارت متوقف می‌شود تا تاییده فنی کامل ارائه شود. «مرادی گفت: «ما پرونده‌ای داشتیم که خودرو ظاهر در جاده با یک حیوان برخورد کرده بود، اما بررسی‌ها نشان داد عکس‌ها مربوط به سه ماه پیش و متعلق به خودرو دیگری است. در نهایت مالک مجبور شد خسارت دریافتی را پس بدهد و پرونده به مراجع قضایی ارجاع شد.» وی در ادامه افزود: «اگر یک فرد در یک شرکت بیمه به‌عنوان متقلب شناسایی شود، شرکت‌های دیگر لزوماً از آن مطلع نمی‌شوند. این خلأ اطلاعاتی باعث می‌شود برخی متخلفان به‌راحتی با تغییر شرکت بیمه، همان روند سوءاستفاده را تکرار کنند. در حالی که اگر سامانه‌ای سراسری و شفاف برای ردگیری سوابق بیمه‌گذاران وجود داشته باشد، امکان تکرار تخلف به‌حداقل می‌رسد.» مرادی در انتها تأکید کرد: «خسارت‌های ساختگی در پرونده‌های تصادف خودرو، زنگ خطری برای صنعت بیمه و جامعه است. برای مقابله با این مشکل، نیاز به همکاری بین شرکت‌های بیمه، تعمیرگاه‌ها و نهادهای نظارتی وجود دارد. ایجاد قوانین و مقررات سخت‌گیرانه‌تر، افزایش آگاهی عمومی و نظارت دقیق‌تر بر فعالیت‌های کارشناسان و تعمیرگاه‌ها می‌تواند به کاهش این نوع تقلب‌ها کمک کند و در نهایت به حفظ اعتماد عمومی در این حوزه منجر شود.»



با پدیده‌ای زبرپوستی جنگد که روز به‌روز حرفه‌ای‌تر می‌شود. علیرضا مرادی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ابعاد مختلف این موضوع می‌پردازد. مرادی گفت: «در برخی پرونده‌ها، خودرو هیچ‌گونه تصادفی نداشته، اما با استفاده از عکس‌های مشابه یا همکاری تعمیرگاه‌ها، یک سناریوی خسارت ساختگی طراحی شده است. حتی گزارش کارشناسی را هم با فشار یا ارتباطات خاص به نفع خودشان تنظیم می‌کنند.» وی افزود: «راننده‌ای که نمی‌تواند هزینه تعویض گلگیر یا چراغ را پرداخت کند، گاهی ترجیح می‌دهد به‌نوعی خسارت از بیمه بگیرد. وقتی این ذهنیت شکل بگیرد، مرز بین بیمه واقعی و تقلب بیمه‌ای مخدوش می‌شود.» او تأکید می‌کند: «پرونده‌هایی که طی یک



در شرایطی که هزینه‌های نگهداری خودرو سر به‌فلک کشیده، برخی افراد با ترفندهایی عجیب تلاش می‌کنند از شرکت‌های بیمه خسارت دریافت کنند، بدون آن که تصادفی رخ داده باشد! این تخلفات در سال‌های اخیر شدت گرفته و حالا به‌دغدغه جدی شرکت‌های بیمه و کارشناسان این حوزه تبدیل شده است. افزایش قیمت خودرو، گرانی قطعات یدکی، تورم خدمات تعمیرگاهی و جهش سالانه نرخ بیمه‌های بدنه باعث شده بیمه خودرو از یک خدمت حمایتی، به‌فروستی برای سودجویی برخی مالکان تبدیل شود. طی دو سال اخیر، به‌ویژه از زمان رشد واردات خودروهای کارکرده و لوکس، حجم خسارت‌های مشکوک به‌طرز نگران‌کننده‌ای افزایش یافته است. کارشناسان بیمه از تشکیل باندهای کوچک اما حرفه‌ای برای ثبت تصادف‌های ساختگی، جعل مدارک تعمیر یا بزرگ‌نمایی خسارت‌ها خبر می‌دهند. این وضعیت نه تنها شرکت‌های بیمه را با ضرر و چالش‌های مالی روبه‌رو کرده، بلکه به‌گفته فعالان صنعت بیمه، باعث شده نرخ بیمه برای همه مردم بالا برود تا ضرر این تقلب‌ها جبران نشود. حالا صنعت بیمه، در کنار مشتریان واقعی، باید

سهام چشمگیر حواس‌پرتی رانندگان در بروز تصادفات

فرمانی را که باید به‌اندام‌های مختلف حرکتی بدن برای کنترل خودرو بدهد صادر نکرده و این امر باعث بروز تصادف می‌شود. «درعین حال موارد دیگری مانند خستگی و خواب‌آلودگی، خوردن و آشامیدن، صحبت با سرنشینان، نگاه کردن به اطراف (مغازه‌ها، اشخاص، مناظر و...)، استعمال دخانیات، تنظیم آینه در حین رانندگی و تنظیم رادیو یا پخش صوت نیز می‌تواند باعث حواس‌پرتی راننده و عدم توجه به‌جلو شود. فراموش نکنیم که به گفته کارشناسان راهنمایی و رانندگی، راننده محتاط باید ۱۰ ثانیه جلوتر از خود را ببیند؛ یعنی همواره بتواند شیئی را که ۱۰ ثانیه بعد به آن می‌رسد، مشاهده کند. از طرفی عدم توجه به‌جلو، نقض مواد ۱۸۰ و ۱۸۱ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی محسوب می‌شود. و سرانجام این که کارشناسان پلیس راهور، فقدان توجه به‌جلو را ناشی از رانندگی کور رانندگان وسایل نقلیه می‌دانند. در این مورد، رانندگی کور به‌معنای انجام هرگونه فعالیت هنگام رانندگی نظیر برداشتن اجسام از کف خودرو، تنظیم سیستم صوتی، نوشتن پیامک، تمیز کردن عینک و... است که موجب تأخیر در واکنش راننده می‌شود. کارشناسان راهنمایی و رانندگی، رانندگی تدافعی را نقطه مقابل رانندگی کور می‌دانند. رانندگی تدافعی یک رویکرد پیشگیرانه در رانندگی است که هدف آن کاهش خطر تصادفات با در نظر گرفتن شرایط محیطی و رفتار سایر رانندگان است. این روش شامل پیش‌بینی خطرات احتمالی و انجام اقدامات احتیاطی برای جلوگیری از تصادفات است. فراموش نکنیم که با افزوده شدن به تعداد رانندگان تدافعی در سطح شهرها و جاده‌های کشور، می‌توانیم شاهد کاهش معنی‌دار آمار تصادفات در سطح کشور باشیم و از وارد شدن خسارات مادی و جانی بسیاری جلوگیری کنیم. در نهایت به‌یاد داشته باشیم که رانندگی تدافعی، روزانه سبب نجات جان، سرمایه و زمان شهروندان بسیاری می‌شود.

بر اساس گفته‌های مسئولان پلیس راهور تهران بزرگ، عدم توجه به جلو یکی از علل مهم تصادفات در وقوع تصادفات اصلی در وقوع تصادفات رانندگی در پایتخت به‌شمار می‌رود. چندی پیش جانشین پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد در سال ۱۴۰۳، بیش از ۵۷ هزار راننده به‌دلیل عدم توجه به‌جلو حین رانندگی، توسط پلیس اعمال قانون شده‌اند و در تعطیلات نوروز امسال نیز این تخلف به‌دلیل اهمیتی که در وقوع حوادث رانندگی داشت، در رصد پلیس قرار گرفته بود. سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ نیز در این باره می‌گوید: «در بحث علت‌های تامه تصادفات، عدم توجه به‌جلو همواره رتبه نخست را به‌خود اختصاص داده و عدد ۴۹ درصد را نشان می‌دهد.» در ادامه، با کمی بررسی مشخص می‌شود یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در عدم توجه رانندگان به مسیر پیش رو، استفاده از تلفن همراه حین هدایت و رانندگی با خودرو است. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، این مساله به‌خودی خود آمار تصادفات را افزایش می‌دهد و سرعت بالا و عدم توانایی در کنترل خودرو نیز گاه مزید بر علت می‌شود. معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ در تحلیل این عامل بسیار مهم در وقوع تصادفات می‌گوید: «عدم توجه به‌جلو حین رانندگی یکی از عوامل اصلی تصادفات است که از عمده دلایل آن می‌توان به استفاده از تلفن همراه اشاره کرد. صحبت با تلفن همراه حین رانندگی تمرکز راننده را کاهش می‌دهد. به این صورت که مغز وی



علی زراندوز
عضو شورای سردبیری



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

امکانات اضافی مانند سیستم تهویه مطبوع خودکار دو منطقه‌ای، سیستم ورود بدون کلید و سانروف پانوراما هزینه بیشتری دریافت می‌کند. مهم‌تر این که، پولو ادیشن ۵۰ پیش‌رانه ضعیفی هم دارد. این مدل در نسخه پایه از یک پیش‌رانه یک لیتری ۳ سیلندر توربو استفاده می‌کند که تنها ۹۵ اسب‌بخار قدرت دارد و در کنار گیربکس ۵ سرعته دستی قرار می‌گیرد. البته امکان سفارش نسخه قوی‌تر همین موتور با ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت نیز وجود دارد و برای انتقال نیرو هم گیربکس دو کلاچه قابل انتخاب خواهد بود که باز هم قیمت را افزایش می‌دهد.

فولکس واگن به مناسبت ۵۰ سالگی پولو، نسخه ویژه‌ای از این هاج‌یک کوچک را معرفی کرده که قیمت پایه ۲۸ هزار و ۲۰۰ یورویی دارد. پولو امسال ۵۰ ساله شد و فولکس واگن برای این رویداد، یک نسخه ویژه به نام ادیشن ۵۰ را معرفی کرده است. برچسب قیمتی این مدل نشان می‌دهد خودروها در اروپا طی سال‌های اخیر چقدر گران شده‌اند. پولو ادیشن ۵۰ با قیمت پایه ۲۸ هزار و ۲۰۰ یورو معادل حدود ۲۲ هزار و ۵۰۰ دلار عرضه می‌شود. درست است که این نسخه تجهیزات کاملی مثل گرم‌کن صندلی‌های جلو دارد اما همچنان یک مدل فول آپشن نیست و فولکس واگن برای



نسخه ۵۰ سالگی از ارزان‌ترین محصول اروپایی «فولکس»



یک عضو کمیسیون صنایع خانه ملت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بر خلاف میل عده‌ای خودروهای کار کرده ناجی بازار خواهند بود

ماfiای خودرو دقیقاً از همین واژه «خودرو کار کرده» سوءاستفاده می‌کند تا فضا را تخریب کند

سوءاستفاده می‌کند تا فضا را تخریب کند. انگار قرار است خودروهای فرسوده و بی‌کیفیت وارد کشور شوند؛ درحالی که در آیین‌نامه دقیقاً مشخص کرده‌ایم که حداکثر سن خودرو ۵ سال باشد و میزان کارکرد هم در چارچوب معقولی تعریف شده است. از آن مهم‌تر، در ازای هر خودرو وارداتی باید یک خودرو فرسوده داخلی اسقاط شود. خودرویی که ۵ ساله است ولی کیفیت دارد، بهتر از خودرو صفر کیلومتر داخلی است که مردم از آن ناراضی هستند. ما گفتیم اگر خودرو ۱۰ یا حتی ۱۵ ساله با کیفیت وارد کنیم، باز هم بهتر از برخی تولیدات فعلی است. البته برای رعایت استانداردهای ایمنی و محیط‌زیستی سقف ۵ سال گذاشته‌ایم. این محدودیت برای حفظ سلامت مردم است، نه برای ایجاد مانع.

در مورد تعرفه‌ها هم حرف و حدیث زیاد است. در بودجه ۱۴۰۴ پیشنهادی مبنی بر کاهش تعرفه‌ها وجود داشت؛ اما ظاهراً تأیید نشد. وضعیت تعرفه فعلی واردات خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ بله؛ هدف ما این بود که تعرفه واردات خودرو از ۱۰۰ درصد به تدریج کاهش یابد. در بودجه سال ۱۴۰۴ قصد داشتیم در سال اول کاهش را شروع کنیم؛ اما شورای نگهبان و

سال‌های قبل با رشد واردات مواجه بودیم، اما امسال آن‌چه انتظار می‌رفت، اتفاق نیفتاده است. البته دولت با همکاری کمیسیون صنایع و معادن، مصوبه جدید واردات خودرو را بسیار خوب تدوین کرده که توانسته تا حدی تعرفه‌ها را ساماندهی کند. هرچند یکی دو ایراد درباره برخی مدل‌های خودروهای وارداتی وجود دارد، ولی در مجموع اقدامات خوبی انجام شده است. اکنون ارز خودرو و منشأ خارجی آن آماده است. قوانین مجلس هم شفاف است. هیأت دولت بخشنامه‌ها را مشخص کرده، اگر الان سنگ اندازی از طرف هر سازمان ذیربطی مانند توسعه تجارت، سازمان مقررات یا گمرک صورت بگیرد، دیگر پاسخگویی با وزارت صمت است. زیرا ابزار در اختیار این وزارتخانه است؛ مجلس شورای اسلامی نیز واردات و عرضه خودرو را رصد می‌کند و در صورت نیاز ورود خواهد کرد.

با توجه به این که آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده بالاخره به‌مرحله اجرانزدیک شده، برخی کارشناسان معتقدند این نوع واردات به بازار لطمه می‌زند. شما که از نزدیک در جریان تدوین آیین‌نامه هستید، چه نظری دارید؟ مافیای خودرو دقیقاً از همین واژه «خودرو کار کرده»



امید محمدی

O.mohammadi@autoworld.ir

در روزهایی که بازار خودرو بارکود، افزایش قیمت و سردرگمی مصرف‌کنندگان مواجه است، بسیاری چشم‌انتظار تحولات جدی در حوزه واردات خودرو هستند؛ تحولی که وعده آن از سال گذشته داده شده، اما تا امروز اجرایی شدنش محل تردید است. در این میان، انتقادهای عمیق واردات خودرو و عرضه آن بالا گرفته است. بسیاری از کارشناسان معتقدند تأثیر مثبت واردات خودروهای کار کرده جهت سرکوب قیمت‌ها در بازار غیرقابل انکار است؛ اما اجرای این مساله با در نظر داشتن وضعیت فعلی عرضه خودروهای وارداتی به بازار ابهاماتی ایجاد کرده است. زیرا به‌نظر می‌رسد تمام ابزارهای قانونی، ارزی و ساختاری برای واردات فراهم شده، اما همچنان شاهد که در حال حاضر مشتریان در بازار با سردرگمی ناشی از خرید یا عدم خرید خودرو مواجه هستند. برای بررسی این موضوعات با مصطفی پوردهقان اردکانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم؛

درباره وضعیت فعلی واردات خودرو که گفته می‌شود چالش‌هایی در واردات و عرضه وجود دارد، از سویی خودرو به‌صورت قطره‌چکانی به بازار عرضه می‌شود، به‌نظر شما سرنوشته واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ چه خواهد شد؟ آیا واردات به‌صورت واقعی انجام خواهد شد یا خیر؟

نسبت به عملکرد بخش سیاست‌گذار صنعتی انتقاداتی وجود دارد؛ با وجود این که در سال ۱۴۰۳ نسبت به

شما همیشه معتقد بودید که قیمت خودرو باید بر مبنای عرضه و تقاضا تعیین شود. در روزهای اخیر برخی خودروسازان مدعی هستند که افزایش قیمتی که اعمال شده متناسب نیست. به‌نظر شما دولت باید چگونه در تنظیم قیمت خودرو عمل کند؟

من پیش‌تر هم گفته‌ام؛ بهترین راه تنظیم بازار، افزایش عرضه است. باید اجازه بدهیم بازار اشباع شود. بعد از ۵ دهه انحصار در صنعت خودرو، همه ناراضی هستند؛ دولت، مجلس شورای اسلامی، مردم و حتی خود خودروسازان. جز دلالت‌ها که از حاشیه‌سود استفاده می‌کنند، هیچ‌کس از این وضعیت رضایت ندارد. وقتی صورت‌های مالی خودروسازان را نگاه می‌کنیم، می‌بینیم زیان‌ده هستند. مردم هم از ایمنی و قیمت خودرو ناراضی هستند. بنابراین تنها راه، افزایش عرضه است؛ هم از طریق واردات خودرو و هم ارتقای کیفی تولید داخل. قیمت هم باید در بازار مشخص شود، نه پشت درهای بسته. اگر دخالت‌های غیرمنطقی در قیمت‌گذاری ادامه یابد، فقط حاشیه‌سود واسطه‌ها بیشتر می‌شود. باید فضا را رقابتی کرد و اجازه داد قیمت‌ها در یک بازار واقعی شکل بگیرد.

یعنی شما معتقدید ورود نهادهای نظارتی به موضوع قیمت‌گذاری نتیجه مطلوبی نخواهد داشت؟

دقیقاً؛ وقتی شورای رقابت، ستاد تنظیم بازار و دیگر نهادها هر کدام به‌نوعی وارد می‌شوند، سیاست‌گذاری از مسیر اصلی خارج می‌شود. اگر بخواهیم به‌همان روند گذشته ادامه دهیم، باز هم مردم ضرر می‌کنند. باید مسیر رقابتی واقعی را باز کنیم؛ واردات را تسهیل کنیم، تولید داخلی را کیفی کنیم و اجازه بدهیم قیمت در بازار واقعی شکل بگیرد.

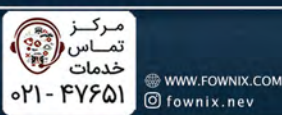
۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



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



۹۵۹ اشاره دارد و تصادفی نیست. در نگاه اول به تصاویر ممکن است به‌نظر برسد این یک بیتل رستوماد است؛ زیرا هیچ‌گونه کرمی در این خودرو دیده نمی‌شود؛ اما این ویژگی مختص نمونه‌های پایه بیتل در اروپا بود. در این خودرو، سپرها، قاب چراغ‌های جلو، دور پنجره‌ها و حتی دستگیره‌های درها هم رنگ بدنه هستند و هیچ لوگو یا نشانی روی خودرو دیده نمی‌شود که ظاهری عجیب به آن بخشیده است. این بیتل همچنین به دلیل قدمت بالا، ویژگی‌هایی دارد که در مدل‌های جدیدتر دیده نمی‌شود. بر جست‌ترین این ویژگی‌ها، شیشه عقب دوقسمتی است. در بیتل تا پیش از مدل ۱۹۵۳ این نوع شیشه عقب استفاده می‌شد که بعداً با نمونه یک‌تکه بیضی شکل جایگزین شد.

یک فولکس‌واگن بیتل مدل ۱۹۵۲ کمپاب با شیشه عقب دوقسمتی و تنها ۲۴ اسب‌بخار قدرت در حراجی با قیمت ۹۵ هزار و ۹۵۹ دلار فروخته شد. یک پورشه ۹۱۱ کاررا مدل ۲۰۲۵ با قیمت ۱۲۸ هزار دلار، ۳۹۵ اسب‌بخار قدرت ارائه می‌دهد؛ اما شخصی تقریباً همین مبلغ را برای یکی از اجداد دور این پورشه با تنها ۲۴ اسب‌بخار قدرت پرداخت کرده است. این خودرو نه یک پورشه قدیمی، بلکه یک فولکس‌واگن بیتل است. یک بیتل کمپاب با شیشه عقب دوقسمتی مدل ۱۹۵۲ که به دلیل قدمت و ویژگی‌های خاص بازار اروپا، در حراجی موی از رقابت میان خریداران ایجاد کرد و در نهایت به قیمت ۹۵ هزار و ۹۵۹ دلار فروخته شد؛ عددی که به‌نظر می‌رسد به پورشه



«بیتل» سال ۱۹۵۲ تا ۱۰۰ هزار دلار چکش خورد!

ارتقای کیفی با حذف قیمت‌گذاری دستوری

آزادسازی قیمت؛

نقطه شروع عصر جدید صنعت خودرو ایران

حذف سیاست‌های دستوری در قیمت و بازنگری شرایط فروش،

بستر تازه‌ای برای عبور از بحران و تضمین دسترسی واقعی مصرف‌کننده و جهش کیفی محصولات خلق می‌کند



دستوری» معنایی جز زبان عاجز‌کننده و ناتوانی در پرداخت هزینه‌های واقعی تولید ندارد. حتی افزایش‌های جدید کارخانه‌ای (نمونه بارز در محصولات ایران خودرو از ۲۰ خرداد) تنها می‌تواند تا حدودی از زبان‌ها بکاهد؛ راه‌حل اساسی، تطابق کامل نرخ فروش با اسناد هزینه‌ای و نرخ تورم است.

آزادسازی قیمت، سرمایه لازم برای بخش تحقیق و توسعه، فناوری‌های نو، نوسازی خطوط تولید، رعایت استانداردهای به‌روز جهانی و مهم‌تر از همه ارتقای کیفیتی را فراهم می‌کند. ضمن آن که وابستگی به حمایت‌های غیرمولد و زیان‌ده دولتی نیز به حداقل می‌رسد و خودروسازی می‌تواند به‌صورت مستقل و رقابت‌محور راه توسعه پایدار را در پیش بگیرد.

کیفیت تولید؛ انتظار جامعه و لازمه رقابت جهانی یکی از نگرانی‌های اصلی مصرف‌کننده ایرانی همواره کیفیت پایین خودرو، قطعات معیوب و نبود تناسب میان قیمت و سطح خدمات پس از فروش بوده است. اما اگر صنعت خودرو فرصت تنفس قیمتی پیدا کند و سیاست تحمیلی حذف شود، می‌تواند منابع لازم را به‌جای جبران زبان‌های سالانه و هزینه‌های جاری، مستقیماً صرف به‌روزرسانی فناوری، آموزش نیروی انسانی و رشد کیفی محصولات کند.

آزادسازی قیمت، شرط لازم برای ورود تکنولوژی‌های جدیدتر، افزایش عمق داخلی‌سازی و رعایت استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و ایمنی در محصولات خواهد بود. اما این مهم فقط زمانی محقق می‌شود که سیاست‌های مکمل از جمله مشوق‌های ارتقای کیفی و نظارت موثر بر زنجیره تولید هم‌زمان فعال باشند.

اصلاح زنجیره تامین؛ بهره‌برداری همه‌جانبه از رونق مالی

صنعت خودرو ایران با صدها قطعه‌ساز کوچک و بزرگ پیوند خورده است. دوره سرکوب قیمت نه‌تنها خودروساز را زیان‌ده، که کل زنجیره‌تأمین را نیز مستعد بحران کرد. افزایش قیمت‌ها — مخصوصاً با مدل آزادسازی — منابع مالی را به صنعت برمی‌گرداند و توان پرداخت بدهی به تأمین‌کنندگان قطعات، سرمایه‌گذاری در نوآوری و خرید مواد اولیه با کیفیت را افزایش می‌دهد. در این میان، عدالت تأمین باید به‌گونه‌ای رعایت شود که همه کارگاه‌های کوچک و متوسط داخلی نیز از سود آزادسازی قیمت بهره‌مند شوند.

این سیاست می‌تواند موتور اصلی شکوفایی اقتصادی و تولید ملی را به‌حرکت درآورد؛ به‌شرطی که دولت با حمایت از



نهاد علی بیکن‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

اجرای تدریجی آزادسازی قیمت و اصلاح شرایط فروش خودرو در ایران، اگرچه هنوز نتوانسته تمامی اهدافی چون عدالت در توزیع، سودآوری پایدار خودروساز و تولید محصول باکیفیت را محقق کند، اما افق تازه‌ای برای تحول این صنعت گشوده است. این سیاست می‌تواند مشروط به تداوم و تکمیل اصلاحات، راهکاری اصولی برای پایان بحران زیان‌دهی، کاهش رانت و قریب شدن رویای دسترسی واقعی مصرف‌کننده ایرانی به خودرو و سالم و باکیفیت باشد.

چرا تعیین قیمت واقعی کلیدی است؟

سال‌ها تجربه قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو، کارنامه‌ای پر از نارسایی، زیان‌انباشته و رونق بازار واسطه‌گری بر جای گذاشته است. فشار قیمتی بر شرکت‌های خودروساز، نه تنها مانع سرمایه‌گذاری در تولید، تحقیق و توسعه شده، بلکه موجب کمبود منابع و تاخیر در پرداخت بدهی‌ها به قطعه‌سازان نیز بوده است. نتیجه این شرایط، عرضه محدود، صف‌های ثبت‌نام، افزایش شکاف قیمت بازار و کارخانه، رشد تقاضای واسطه‌ای و در نهایت نارسایی نه تنها مصرف‌کننده بلکه تولیدکننده را نیز به‌دنبال داشته است. با این تفسیر، آزادسازی تدریجی قیمت‌ها به‌ویژه پس از ۲۰ خرداد ۱۴۰۴ و هم‌زمان با اصلاح شرایط عرضه از ۱۰ تیر ۱۴۰۴، اقدامی الزامی به‌نظر می‌رسد. این رویکرد اگرچه در دیدگاه عمومی چالشی به‌نظر می‌آید، اما در بطن خود می‌تواند به‌تدریج اکوسیستم فروش و تولید خودرو را شفاف‌تر و کارآمدتر کند؛ روندی که در بسیاری از صنایع موفق داخلی و خارجی سابقه دارد و امروز صنعت خودرو ایران نیز به آن نیازمند شده است.

کاهش رانت و سوداگری؛ پیامد مثبت همسوسازی قیمت‌ها

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات سال‌های گذشته، خلق سود آسان برای واسطه‌گران به‌خاطر تفاوت قیمت کارخانه و بازار بود. همین اختلاف موجب ایجاد تقاضای کاذب، ثبت‌نام‌های متعدد و حتی به‌کارگیری دلالان برای دور زدن محدودیت‌های فروش شد و براساس آمارها در سال‌های اخیر بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان پول به‌همین دلیل به جیب واسطه‌ها رفته است. این درحالی است که سیاست آزادسازی قیمت، برخلاف تصورات عامه، انگیزه حضور واسطه را تضعیف و سوداگری را بی‌معنا می‌کند. با کاهش فاصله قیمت‌ها و واقعی‌سازی بهای خودرو، خرید برای دلالان جذابیت خود را از دست می‌دهد و کم‌کم شاهد شفاف شدن فهرست متقاضیان و حرکت اساسی به‌سمت مصرف‌کننده نهایی خواهیم بود. البته این امر نیازمند تداوم اصلاح سیاست فروش، نظارت سیستمی، محدودیت نقل و انتقال کوتاه‌مدت و شناسایی دقیق خریداران واقعی است؛ اما آزادسازی قیمت نقش اصلی و غیرقابل انکاری را ایفا می‌کند.

سودآوری مولد؛ راه‌حل زبان‌های مژمن خودروسازان

همه بازیگران صنعت خودرو پذیرفته‌اند که «قیمت رادر، درآمد فصلی خود به ثبت برسانند. این رشد در شرایطی حاصل شده که صنعت خودرو همچنان با چالش‌هایی چون افزایش هزینه‌های تولید، سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری و نوسانات ارزی مواجه است.

در بین محصولات تولیدی سایپا، خانواده X200 شامل تیب، کوپیک و ساین، سهم برجسته‌ای در درآمدزایی

به گزارش سایپانیوز، براساس گزارش عملکرد ماهانه سایپا تا پایان خرداد ۱۴۰۴، مجموع درآمد داخلی و صادراتی این خودروساز در سه‌ماهه نخست سال جاری به ۲۳ هزار و ۱۵۳ میلیارد تومان رسیده است. این درحالی است که درآمد شرکت در مدت مشابه سال ۱۴۰۳ حدود ۲۱ هزار و ۶۵۷ میلیارد تومان بود. به این ترتیب، سایپا موفق شده رشد ۶.۹ درصدی

پیگیری يك موضوع

Follow up



مهدی رمضانی

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری

بازگشت وجوه بلیت‌های لغو شده

در پی لغو گسترده پروازها و اختلال‌های اخیر در صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور، یکی از مهم‌ترین مطالبات مسافران، بازگشت سریع وجه بلیت‌های خریداری شده است. در همین راستا، سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده فرآیند بازگشت وجوه با جدیت و نظارت در حال انجام است. از همین رو مهدی رمضانی، سخنگوی این سازمان به بیان نظرات خود پرداخت.

یکی از گله‌های این روزهای مسافران کنونی روند بازگشت وجه بلیت‌های لغوشده است؛ آیا سازمان هواپیمایی کشوری در این زمینه گزارشی ارائه کرده است؟

بله؛ طبق آخرین گزارش‌های دریافتی، بیش از ۸۵ درصد وجوه پرداختی به مسافران بابت پروازهای لغوشده مسترد شده است. ۱۵ درصد باقی‌مانده هم به‌دلیل مختلفی مانند اختلال در سیستم‌های بانکی، پاسخ‌گو نبودن برخی بانک‌ها، حجم مراجعات، تعطیلی دفاتر ستادی شرکت‌ها و گاهی بازگشت وجه به‌حساب مسافر، با تاخیر مواجه شده که این موانع اکنون در حال برطرف شدن هستند.

یعنی می‌توان گفت بازگشت باقی‌مانده وجوه نیز در حال انجام است؟

دقیقاً. با بازگشایی دفاتر و مراکز خدماتی و همچنین هماهنگی با بانک‌ها، روند بازگشت وجوه با برنامه‌ریزی دقیق‌تری در حال انجام است. سازمان هواپیمایی کشوری نیز تا زمان تکمیل این فرآیند، نظارت خود را به‌صورت مستمر ادامه خواهد داد.

از سرگیری پروازها چقدر در بهبود این فرآیند تاثیر داشته است؟

بسیار تاثیرگذار بوده است. با بازگشایی پروازها طی سه روز گذشته و فعال شدن شرکت‌های هواپیمایی، روند پاسخگویی به‌مسافران و استرداد وجوه سرعت بیشتری گرفته است. در جلسه‌ای که با حضور معاون وزیر راه و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با فعالان صنعت برگزار شد، بر لزوم بازگشت به‌شرایط عادی و رعایت کامل حقوق مسافر تاکید شد. از شرکت‌های هواپیمایی خواسته‌ایم که پاسخ‌گویی شفاف و مسئولانه داشته باشند.

زاپاس

Spare Tire

بررسی عملکرد مالی «سایپا» در بهار ۱۴۰۴



خودروهای اقتصادی همچنان جزو رویکردهای اصلی شرکت است؛ رویکردی که ضمن حفظ سهم بازار، نقدینگی پایداري نیز فراهم می‌آورد. همچنین تحلیل عملکرد خردادماه سایپا نشان می‌دهد سبب فروش این شرکت متنوع‌تر از گذشته شده و تمرکز تولید روی خودروهای با حاشیه سود مناسب‌تر قرار گرفته است.

داشته‌اند. در خردادماه امسال، فروش ۹ هزار و ۵۲ دستگاه از این محصولات درآمدی بالغ بر ۳ هزار و ۱۵ میلیارد تومان برای سایپا ایجاد کرده که ۳۴.۹ درصد از کل درآمد ماهانه شرکت را تشکیل می‌دهد. سهم این خانواده از درآمد فصلی نیز به‌حدود ۱۰ هزار و ۹۳ میلیارد تومان می‌رسد که معادل ۴۴ درصد کل درآمد بهار است. این داده‌ها نشان می‌دهد استراتژی تمرکز بر

نگاه

View



آرش محبی‌نژاد

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور

شورای سیاست‌گذاری خودرو احیا شود

یکی از مهم‌ترین درخواست‌های متولیان صنعت و زنجیره تکمیل خودرو، احیای شورای سیاست‌گذاری خودرو برای تصمیم‌گیری در این حوزه است. در این زمینه وزارت صنعت، معدن و تجارت در دوره‌های قبل شورایی به‌نام شورای سیاست‌گذاری خودرو داشت که تشکلهای بخش خصوصی و مدیران خودروسازی و میهمانانی از اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران فن دور هم جمع می‌شدند و نسبت به آخرین وضعیت خودرو و زنجیره تکمیل تصمیم‌گیری می‌کردند. در این شورا اظهار نظر و راهکارهای عملی در خصوص آخرین وضعیت خودرو ارائه و خروجی آن در تولید و عرضه خودرو مفید واقع می‌شد. شورای سیاست‌گذاری خودرو به‌تنظیم بازار نیز کمک می‌کند. در سال ۱۳۹۲ و دوران وزارت آقای نعمت‌زاده، حتی شاهد برگزاری ماهانه جلسات این شورا بودیم که جلسه‌های این شورا به مرور زمان چند ماه یکبار برگزار شد و در نهایت در اواخر دولت گذشته حذف شد. برگزاری جلسه‌های این شورا با حضور شخص وزیر و تشکلهای بخش خصوصی به‌عنوان بازوی بخش دولتی می‌تواند چکیده‌ای از وضعیت تولید و عرضه در حوزه قطعه‌سازی و خودروسازی را در اختیار تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران قرار دهد. از سویی خصوصی‌سازی صنعت خودرو از سوی این انجمن منتشر شده است. این سند، تکلیف صنعت خودرو را در چهار بخش اهلیت، رفع تعارض، تعهدات متقابل و ضدانحصار مشخص کرده است. این سند دارای شاخصه‌هایی برای ارتقای خودروسازی و اصلاح ساختارها از جمله قیمت‌گذاری خودرو است که تعهدات متقابلی را برای بخش خصوصی و دولتی در نظر گرفته و در بلندمدت می‌تواند مسائل حوزه صنعت خودرو و زنجیره تکمیل را حل و فصل کند. امروز ۲۹ نهاد در حوزه صنعت خودرو دخیل و مداخله‌گر هستند. این درحالی است که متولی اصلی خودرو و وزارت صنعت است و سایر نهادها باید در قالب کمیته ملی خودرو تجمیع شوند و آخرین متولی صنعت خودرو وزارت صمت باشد؛ نه این که هر روز یک نهاد در حوزه خودرو تصمیم‌گیری کند. پراکندگی سیاست‌گذاری و مدیریت غیرمتمرکز به‌جز تفرقه و خنثی کردن اثرات توان بخش‌های مختلف، چیز دیگری به‌همراه نخواهد داشت و صنعت قطعه و خودروسازی مانند کلاف سر درگم می‌شوند.

این پروژه اصلا پرزرق و برق نیست؛ زیرا نویتک به تیون‌های اغراق آمیز معروف نیست و معمولا رویکردی ساده و ظریف را دنبال می‌کند. همین موضوع درباره فراری دودبچی چیلندری تیون این شرکت نیز صدق می‌کند. تصاویری که نویتک منتشر کرده، نشان‌دهنده خودرویی بدون افزونه‌های اغراق آمیز خارجی است که همچنان بسیار شیک و جذاب باقی مانده است. کاپوت کشیده با درجه‌های هوا، اسپلیتر تهاجمی، ر کاب‌های تیز کناری، اسپویلر دم‌اردکی در عقب و دیفیوزر همگی استاندارد کارخانه هستند؛ اما کیت کاهش ارتفاع با فنرهای اسپرت جدید، از محصولات نویتک است.

احتمالا ما تنها کسی نیستیم که فکر می‌کنیم فراری دودبچی چیلندری به‌اندازه مدل قبلی خود، ۸۱۲ سوپر فست، توجهات را جلب نکرده است؛ با این حال، این خودرو همچنان یک ماشین رویایی و یک گردن‌تورر اسپرت فوق‌العاده است که می‌توان از آن برای استفاده روزمره بهره برد. اسب سرکش مارانلو کمی بیش از یک سال پیش، هم‌زمان با جشن هفتادمین سالگرد حضور خود در بازار آمریکای این مدل رونمایی کرد؛ مانند تمام فراری‌ها، تولید این خودرو در کارخانه مارانلو در ایتالیا انجام و از آن‌جا به بازارهای جهانی ارسال می‌شود. حال این فراری ۷۱۲ مورد توجه نویتک قرار گرفته است. البته



ارمغان نویتک روی بدنه فراری ۱۲ سیلندر «چیلندری»



توئیتر!

واردات ماشین آلات مدرن تولید از حقوق گمرکی معاف شد



مدیرکل واردات گمرک ایران بخشنامه معافیت حقوق گمرکی برای واردات ماشین‌آلات با فناوری روز دنیا را ابلاغ کرد. این بخشنامه مطابق جزء ۲ بند «د» ماده ۴۸ قانون برنامه ۵ ساله هفتم پیشرفت صادر شده که بر اساس آن «واردات ماشین‌آلات با فناوری روز دنیا جهت جایگزینی با ماشین‌آلات فرسوده مشروط به عدم ساخت داخل یا کمبود ظرفیت‌های تولید داخل پس از تایید شورای راهبری فناوری‌های دانش‌بنیان، موضوع قانون جهش تولید دانش‌بنیان مجاز است.»

دیگه چه خبر؟

افزایش سقف اعتباری «سایپا» به ۱۲ همت



با مصوبه هیات عالی بانک مرکزی، سقف اعتباری شرکت سایپا با ۷ همت افزایش به ۱۲ همت رسید و این شرکت می‌تواند با مذاکره با بانک‌های عامل، نسبت به اخذ تسهیلات مورد نیاز برای تأمین مالی فرآیند تولید محصولات خود اقدام کند. یکی از مهم‌ترین چالش‌های شرکت سایپا برای افزایش تولید و ایفای تعهدات خود، تأمین سرمایه در گردش و تزریق نقدینگی به زیربهد تأمین بوده که این مهم، با مهیا شدن زمینه اخذ تسهیلات بانکی با افزایش سقف اعتباری شرکت مهیا شد.

ویژه‌ها

بسته حمایت از صنایع باید هدفمند، هوشمند و موثر باشد



سید شمس‌الدین حسینی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: «دولت بسته‌های هدفمند، هوشمند و موثر را برای آسیب‌دیدگان در جنگ تهیه کند. اکنون دولت بخشی از امهال‌های مالیاتی و تسهیلاتی بانکی و بیمه‌ای را انجام داده و برآورد خسارات هم در حال انجام است و به تبع آن جبران خسارت نیز می‌شود و بخشی هم نیازمند تقویت امور مختلف بوده که باید بسته‌های گوناگون تدوین شود.»

بارش ۳۷ درصدی رقم خورد؛

فروش ۸۸ همتی «ایران خودرو» در سه ماه نخست سال جاری



گذشته، رشد ۳۷ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش در آمد به‌خودی خود از بهبود نسبی بازار خودرو و اثر بخشی راهبردهای جدید فروش ایران خودرو خبر می‌دهد. در خردادماه، فروش ۳۰ هزار میلیارد تومانی ایران خودرو سهم عمده‌ای از کل درآمد فصل را به‌خود اختصاص داد؛ به‌طوری که ۳۴ درصد از کل فروش سه‌ماهه در همین ماه ثبت شد. این مساله بیانگر اوج‌گیری تقاضا در پایان فصل بهار و موفقیت سیاست‌های تولید و فروش شرکت در این مقطع زمانی است. در ترکیب فروش محصولات، خانواده پژو همانند سال‌های گذشته در صدر قرار گرفت. فروش این گروه در خردادماه به بیش از ۶ هزار و ۱۳۷ میلیارد تومان رسید و نقش قابل توجهی در درآمد ماهانه شرکت ایفا کرد. پس از پژو، گروه سورن



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گزارش مالی سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ ایران خودرو، حاکی از رشد قابل توجه درآمد این خودروساز بزرگ بوری است. براساس داده‌های منتشرشده، مجموع درآمد عملیاتی این شرکت تا پایان خرداد امسال به‌بیش از ۸۸ هزار میلیارد تومان رسید؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سال

نیز توانست جایگاه دوم را به‌دست آورد و سهم چشمگیری در فروش خرداد ثبت کند. در مجموع سه‌ماهه نخست امسال، فروش دو گروه پژو و سورن، ۳۴ هزار میلیارد تومان از کل درآمد عملیاتی ایران خودرو را تشکیل داده است؛ به‌عبارتی این دو گروه، حدود ۳۹ درصد از درآمد فصلی شرکت را به‌خود اختصاص داده‌اند. این آمار نشان از جایگاه کلیدی این دو خانواده محصول در سبد فروش ایران خودرو دارد. به‌رغم نوسانات بازار خودرو در بهار ۱۴۰۴، ایران خودرو با تکیه بر تنوع سبد محصولات و تمرکز بر افزایش تولید در گروه‌های اصلی، توانست نه تنها سهم خود را در بازار حفظ کند، بلکه موقعیت خود را نیز تقویت کرد. عملکرد موفق در این فصل، انتظارات سهامداران و فعالان بازار سرمایه را نسبت به تداوم رشد درآمدی شرکت در ماه‌های آینده افزایش داده است. در صورتی که ایران خودرو بتواند روند نوآوری در محصولات و اجرای طرح‌های فروش جدید را با همان قوت ادامه دهد، ادامه مسیر صعودی فروش دور از انتظار نخواهد بود. با توجه به‌روند فعلی، پیش‌بینی می‌شود ایران خودرو در فصل‌های آینده نیز بتواند از فرصت‌های موجود در بازار به‌خوبی بهره‌برد. برنامه‌های توسعه‌ای این شرکت، به‌ویژه در حوزه افزایش ظرفیت تولید و ارائه مدل‌های به‌روز رسانی‌شده از محصولات پر تقاضا مانند پژو و سورن، می‌تواند در حفظ رشد درآمدی نقش موثری ایفا کند. در حوزه بازار سرمایه، گزارش مثبت عملکرد سه‌ماهه نخست امسال، توجه تحلیل‌گران و سرمایه‌گذاران را به‌طور خاص جلب کرده است. افزایش درآمد عملیاتی، همراه با حفظ روند صعودی فروش در ماه‌های ابتدایی سال، باعث شده تا انتظارات برای بهبود رشد ارزش سهام ایران خودرو در بازار بورس تقویت شود. این موضوع، به‌ویژه در شرایطی که فضای کلی بورس نیاز به محرک‌های بنیادی دارد، می‌تواند اهمیت زیادی برای شاخص‌های کلان بازار داشته باشد. در مجموع، چشم‌انداز مالی ایران خودرو در صورت تداوم شرایط فعلی و اجرای موثر برنامه‌های توسعه‌ای، مثبت ارزیابی می‌شود. با وجود چالش‌هایی چون نوسانات اقتصادی و محدودیت‌های موجود، این شرکت توانسته در فصل نخست سال جاری با عملکردی قابل قبول مسیر رشد را هموار کند. ادامه این مسیر، نیازمند پایبندی به سیاست‌های به‌رهور، تقویت کیفیت محصولات و پاسخ‌گویی سریع به تغییرات تقاضا در بازار داخلی خواهد بود.

آمار اسقاط خودرو در سه ماهه اول امسال

میزان اسقاط خودرو در سه ماهه نخست سال گذشته

۵۷ هزار و ۷۰۵ دستگاه

میزان رشد

تعداد اسقاط خودرو

۵۸ هزار و ۲۹۲ دستگاه

مهران سالاریه، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده درباره میزان اسقاط خودرو در ۳ ماهه امسال اظهار کرد: «کل آمار اسقاط خودرو در سه‌ماهه نخست امسال ۵۸ هزار و ۲۹۲ دستگاه بوده است.»

اینفوگرافیک

Infophography



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چرا فروش تسلا در بازار جهانی با افت چشمگیر مواجه شد؟

حاضر جواب: چون فعلا ایلان ماسک به جای ساخت خودرو جدید، برای خودش به دنبال ساخت یک حزب سیاسی جدید است!

بازار خودرو در پیچ ر کود؛ خریدار نیست، انگیزه نیست، فقط قیمت هست!

حاضر جواب: از این آخری خیلی هم زیاد هست، آن هم تازه با یک افزایش ۱۵ درصدی جدید از در کارخانه!

تویوتا موتور اعلام کرد که فروش جهانی این خودروساز در ماه مه، برای پنجمین ماه متوالی افزایش یافت و با وجود تعرفه‌های اعمال‌شده از سوی دولت ترامپ، تحت تأثیر افزایش تقاضا، رکورد جدیدی را به ثبت رساند.

حاضر جواب: خودروساز درجه یک که باشی، حتی ترامپ و تعرفه‌هایش هم حریف نمی‌شوند.

شرط گرم شدن بازار خودرو چیست؟

حاضر جواب: بعضی‌ها می‌گویند سرد شدن قیمت‌گذاری دستوری!

معمای قیمت‌گذاری خودرو...

حاضر جواب: که البته این معما حتی وقتی هم حل می‌شود و قیمت‌های جدید اعلام می‌شوند، باز کسی از چند و چونش سر در نمی‌آورد!

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس: ثبت سفارش واردات خودرو هر چه سریع‌تر از سر گرفته شود.

حاضر جواب: حالا اگر بعد از مدتی، کلا یادشان نرود که روزگاری در این مملکت، ثبت سفارش واردات خودرو هم انجام می‌شده است.

در نشست خبری انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی استان تهران مطرح شد: «آسیب خودتخریمی‌ها به صنعت خودرو و قطعه‌سازی بیش از تحریم‌های خارجی بوده است.»

حاضر جواب: و از قدیم هم که خودرو کرده را تدبیر نبوده است!

بررسی فهرست گران‌ترین خودروهای تاریخ...

حاضر جواب: لطفا یک جای مناسب برای تارا اتومات هم در آن جالی کنید.

ارزش سهام تسلا، تحت فشار نگرانی‌های سرمایه‌گذاران در مورد تمرکز ایلان ماسک که تشکیل حزب سیاسی جدیدش در آمریکا را اعلام کرده است، بیش از ۲۰ درصد کاهش یافت.

حاضر جواب: ایلان ماسک فکر کرده حزب ساختن هم مثل خودرو برقی ساختن است؛ منتها خبر ندارد برای این یکی دیگر خبری از رانت و مشوق و یارانه نیست!

قیمت‌گذاری دستوری خودرو، هم برای تولیدکننده زیان‌آور است هم برای مصرف‌کننده...

حاضر جواب: ولی خب، چون نظر کسی برایش مهم نیست، همچنان با قدرت به مسیرش ادامه می‌دهد.

بازار خودرو آرام شد.

حاضر جواب: طفلکی آرام نشده، از شدت توالی سریع حوادث چندماهه اخیر، گیج و آچمز شده است!

برای چه؟

صنعت خودرو نیاز به اصلاحات دارد

این مدل از مداخله قیمتی نه‌تنها موجب کاهش کیفیت محصولات داخلی شده، بلکه زمینه عقب‌ماندگی صنعت خودرو از تحولات جهانی را فراهم کرده است. برای عبور از این وضعیت، اصلاح نظام قیمت‌گذاری با تکیه بر واقعیت‌های اقتصادی، افزایش رقابت‌پذیری و فراهم کردن فضای مناسب برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است.

چرا؟

توان رقابت از خودروسازان گرفته شده است

فشار ناشی از این مدل قیمت‌گذاری باعث شده شرکت‌ها توان رقابت را از دست بدهند و به ناچار به تولید مدل‌های قدیمی ادامه دهند. این خودروها نه‌تنها پاسخگوی نیازهای روز مصرف‌کنندگان نیستند، بلکه از نظر ایمنی، مصرف سوخت، آلایندگی و استانداردهای کیفی نیز با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارند.

چپ تلند؟

چالش قیمت‌گذاری دستوری برای خودروسازان

قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو یکی از چالش‌های مزمن و تأثیرگذار بر روند توسعه این صنعت به‌شمار می‌رود. تعیین قیمت‌ها توسط نهادهای دولتی، بدون در نظر گرفتن ساختار واقعی هزینه‌ها و شرایط بازار، موجب شده است خودروسازان با محدودیت‌های مالی گسترده‌ای مواجه شوند.



محدود نمی‌شود. مدل‌های کلیدی و قدیمی مانند رافور، هایلندر و سی‌بنا نیز برای بازار چین بومی‌سازی خواهند شد و فناوری‌های اصلی توسط شرکای چینی تأمین می‌شود. انتظار می‌رود این تلاش‌ها پایه‌استراتژی تویوتا برای حفظ رقابت‌پذیری تا حداقل سال ۲۰۲۷ را تشکیل دهند. این تحول توسط چارچوب جدید RCE (مهندس ارشد منطقه‌ای) تویوتا که در آوریل ۲۰۲۵ معرفی شد، هدایت می‌شود. این سیستم، قدرت تصمیم‌گیری برای توسعه محصول را به تیم‌های محلی منتقل می‌کند. از زمان اجرای این چارچوب، تویوتا چندین مدل ویژه بازار چین شامل فاو تویوتا b25، گک تویوتا b33x و مدل آینده b27 را معرفی کرده است.

تویوتا با انتقال توسعه مدل‌های کلیدی رافور، هایلندر و سی‌بنا به چین و همکاری با شیائومی، هوآوی و بی‌وای‌دی، استراتژی خود را برای بازار بزرگ چین بازطراحی می‌کند. پس از اعلام همکاری تویوتا با شیائومی، هوآوی و مومنتا برای خودروهای نسل بعدی، استراتژی گسترده‌تر این شرکت در چین شفاف‌تر شده است. تویوتا شبکه توسعه مشترک محلی خود را گسترش داده و برند هونگچی از گروه فاو را در کنار شرکای فعلی یعنی گک و بی‌وای‌دی به این شبکه اضافه کرده است. این تغییر، بومی‌سازی تویوتا در بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان را تقویت می‌کند. بر اساس گزارش‌ها، تلاش‌های توسعه مشترک تویوتا دیگر به‌سری b2x خودروهای الکتریکی



نسل جدیدی از تویوتا‌های اختصاصی بازار چین

چهره جدید برای چانگان «یونی-وی»



پس از انتشار چند تصویر در ماه آوریل، اکنون تصاویر بیشتری از مدل جدید چانگان یونی-وی در فضای مجازی منتشر شده است. هرچند رسانه‌های چینی از این مدل به‌عنوان نسل سوم چانگان یونی-وی یاد می‌کنند اما واضح است که با دومین به‌روزرسانی از نسل دوم این خودرو مواجه هستیم که از سال ۲۰۲۱ در بازار حضور دارد. چانگان یونی-وی جدید به‌زودی رونمایی خواهد شد. انتظار داریم که این مدل جدید در بازارهای صادراتی هم عرضه شود. در نمای جلو می‌توان به حذف اجزای جلوپنجره، طراحی جدید سپر، تغییر در جزئیات چراغ‌های جلو و حذف نوار نورانی اشاره کرد. در نمای جانبی با طرح جدید دستگیره‌ها و در عقب هم با طراحی جدید سپر و خروجی‌های اگزوز روبه‌رو هستیم. مشتریان می‌توانند کیت بدنه و باله تاشو را برای این خودرو سفارش بدهند. طول بدنه چانگان یونی-وی جدید با ۲ سانتی‌متر افزایش به ۴٫۷۴ متری رسد در حالی که فاصله بین محورها مثل قبل، ۲٫۷۵ متر باقی‌مانده است. اما در فضای داخلی چانگان یونی-وی با طراحی کاملاً جدید مواجه هستیم، که برخلاف مدل فعلی، به محصولات پژو شباهتی ندارد. صفحه نشان‌دهنده با فرم مستطیلی و ابعاد بزرگتر، کمی به راننده نزدیکتر شده در حالی که اندازه نمایشگر لمسی هم افزایش یافته است.

نسل جدید نیسان پاترول با کد اتاق Y63. اواخر ۲۰۲۴



و همزمان با برادر آمریکایی Pro-4X آرمادا، معرفی شد. مشتریان آمریکایی به تیپ آف رودی Pro-4X آرمادا دسترسی دارند و حالا این تیپ برای پاترول بازار خاورمیانه هم عرضه شده است. نیسان پاترول Pro-4X به واسطه طراحی متفاوت جلوپنجره، سپرهای جلو و عقب به رنگ مشکی، صفحه محافظ زیرین، رینگ‌های ۲۰ اینچ با تایرهای چهار فصل و تزئین برخی جزئیات با رنگ قرمز Lava، از مدل استاندارد متمایز شده است. در فضای کابین نیسان پاترول Pro-4X با روکش چرم مشکی و نشان ویژه روی پشت سری‌ها مواجه هستیم. این خودرو به‌صورت استاندارد به دو نمایشگر ۱۴٫۳ اینچ، سقف پانوراما، گرمکن و سردکن صندلی‌ها، سیستم تهویه با قابلیت تشخیص دمای بدن سرنشینان ردیف اول و دوم و همچنین سیستم تعلیق بادی و چندین سامانه دستیار راننده، مجهز شده است. نیسان پاترول در تیپ استاندارد به پیشران ۳٫۸ لیتری V6 تنفس طبیعی با ۳۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۶ نیوتون‌متر گشتاور مجهز شده است. اما تیپ Pro-4X، پیشران ۳٫۵ لیتر V6 پای توربوشارژر را به‌همراه دارد.

تاکیدی به نفع دوستداران پیشران‌های درون‌سوز

برنامه برقی در «لامبو» جدی نیست



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

لامبورگینی در تازه‌ترین موضع‌گیری خود تأکید کرده که قصد ندارد به این زودی‌ها پیشران‌های بنزینی را کنار بگذارد. این برند ایتالیایی که همواره به صدای غران موتورهای V10 و V12 خود می‌بالد، اعلام کرده که تا جای ممکن به تولید موتورهای درون‌سوز ادامه خواهد داد. رومن مور، مدیر فنی لامبورگینی در گفت‌وگویی با رسانه‌های استرالیایی اظهار داشت: «این شرکت هنوز ایده‌های زیادی برای توسعه موتورهای احتراقی دارد و معتقد است این پیشران‌ها هنوز به‌نهایت ظرفیت خود نرسیده‌اند.» او همچنین به نقش احساسی و هیجانی موتورهای بنزینی اشاره کرد و گفت که پیشران‌های الکتریکی نمی‌توانند همان تجربه حسی را به‌رسانند منتقل کنند. به‌گفته مور، این پیوند احساسی با موتورهای درون‌سوز است که به لامبورگینی اجازه می‌دهد همچنان در اوج هیجان باقی بماند.



این حال، این برند همچنان امیدوار است که با بهره‌گیری از سوخت‌های مصنوعی، بتواند عمر موتورهای احتراقی را تمدید و تجربه رانندگی احساسی خود را حفظ کند.

است. در همین حال، فراری به‌عنوان رقیب اصلی، در مسیر الکتریکی‌سازی گام‌های سریع‌تری برداشته و قرار است نخستین خودرو تمام‌برقی خود را در اکتبر امسال معرفی کند.

راهکار فعلی اسب سرکش

دو سال از زمانی که لامبورگینی نخستین خودرو الکتریکی خود را در قالب کانسپت لانزادور معرفی کرد، می‌گذرد؛ اما نسخه تولیدی لانزادور هنوز فاصله زیادی تا عرضه دارد؛ زیرا معرفی این گرند تورر الکتریکی یک سال به‌تعمیق افتاده و اکنون برای سال ۲۰۲۹ برنامه‌ریزی شده است. از سوی دیگر، این برند ایتالیایی هیچ برنامه‌ای برای کنار گذاشتن موتورهای بنزینی در آینده نزدیک ندارد. مدیر فنی لامبورگینی، رومن مور به مجله استرالیایی کاراکسپرت گفت که لامبورگینی قصد دارد موتورهای احتراق داخلی را «تا جایی که ممکن است» حفظ کند. او اطمینان دارد که موتورهای بنزینی هنوز به پتانسیل کامل خود نرسیده‌اند: «ما همچنان معتقدیم ایده‌های زیادی برای آینده احتراقی داریم.» مشخص نیست که آیا این آینده شامل سوخت‌های مصنوعی می‌شود یا خیر؟ اما لامبورگینی بارها اعلام کرده که سوخت‌های مصنوعی

لامبو فعلاً مجبور به تغییر نیست

در کنار این تحولات فنی، لامبورگینی از نظر تجاری نیز در وضعیت مطلوبی قرار دارد. این شرکت در سال ۲۰۲۴ با تحویل ۱۰ هزار و ۶۷۸ دستگاه خودرو، رکورد فروش جدیدی ثبت کرد که نشان‌دهنده رشد ۵٫۷ درصدی نسبت به سال قبل است. همچنین تقاضا برای مدل‌های فعلی آن قدر بالاست که تولید اوروکس تا سال ۲۰۲۶ و رولتو تا سال ۲۰۲۷ به‌طور کامل پیش‌فروش شده‌اند. با این حال، آینده موتورهای درون‌سوز همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد.

اگر اتحادیه اروپا قانون ممنوعیت فروش خودروهای تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای را تا سال ۲۰۳۵ اجباری کند و تولید سوخت‌های مصنوعی نیز به‌موقع گسترش نیابد، لامبورگینی ممکن است زودتر از آن‌چه انتظار دارد، ناچار به کنار گذاشتن موتورهای بنزینی شود. با

می‌توانند ناجی موتورهای احتراقی باشند. مور توضیح داد که تصمیم لامبورگینی برای حفظ موتورهای بنزینی در بلندمدت، ریشه در هیجان احساسی دارد که پیشران‌های الکتریکی نمی‌توانند ارائه دهند. این ارتباط احساسی است که به لامبورگینی اجازه می‌دهد در «اوج هیجان» باقی بماند، با این حال، لامبورگینی برای رعایت مقررات سخت‌گیرانه‌تر آلاینده‌گی مجبور به سازش‌هایی شده است. به‌عنوان مثال، تمراریو جدید، موتور V10 تنفس طبیعی مدل‌های گالاردو و هوراکان را کنار گذاشته و به جای آن به قوای محرکه هیبریدی با پیشران V8 توتین‌توربوی ۴ لیتری مجهز شده است. همچنین رولتو هم هیبریدی شده؛ هرچند مهندسان موفق شدند موتور نمادین V12 را حفظ کنند.

هیبریدهای بیشتر

مانند دو سوپراسپرت این برند، اوروکس نیز به یک مدل هیبریدی تبدیل شده و پایان عصر خودروهای تمام‌بنزینی لامبورگینی را رقم زده است. در همین حال، رقیب اصلی لامبورگینی، فراری نیز بیشتر محصولاتش را هیبریدی کرده و در اکتبر امسال نخستین خودرو الکتریکی خود را رونمایی خواهد کرد.

فراری ادعا می‌کند این خودرو همچنان یک فراری واقعی خواهد بود؛ در حالی که لامبورگینی تأکید دارد که برای خلق یک خودرو الکتریکی شایسته نشان گاو خشمگین به‌زمان بیشتری نیاز دارد. لامبورگینی برای افزودن مدل چهارم به خط تولید خود عجله‌ای ندارد؛ زیرا اوروکس تا سال ۲۰۲۶ و رولتو تا سال ۲۰۲۷ به‌طور کامل فروخته شده‌اند. این شرکت در سال ۲۰۲۴ رکورد فروش را با تحویل ۱۰ هزار و ۶۷۸ دستگاه خودرو و رشد ۵٫۷ درصدی ثبت کرد.

البته در حالی که لامبورگینی قصد دارد در آینده‌ای قابل پیش‌بینی به تولید خودروهای مجهز به موتورهای V8 و V12 ادامه دهد، اگر اتحادیه اروپا قانون منع فروش خودروهای تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای را تا سال ۲۰۳۵ اعمال کند و تولید سوخت‌های مصنوعی به‌موقع گسترش نیابد، این شرکت ممکن است زودتر مجبور به کنار گذاشتن موتورهای درون‌سوز شود.

۱۰ نمونه برای علاقه‌مندان به آستون مارتین والکایری نسخه «LM»

از قوانین WEC و IMSA دانست. به‌لطف کاهش وزن، والکایری LM در حالت ثنوری می‌تواند سریع‌تر از مدل مسابقه‌ای باشد. حتی چسبندگی تایرهای ساخت پیرلی در این نسخه از مدل مسابقه‌ای بیشتر است. در فضای کابین با کمربند ایمنی ۶ نقطه‌ای، سیستم اطفای حریق، صندلی‌های باکتی فیبر کربن، نمایشگر راننده و البته چراغ‌های تعویض دنده روبه‌رو هستیم تا آستون مارتین والکایری LM برای وقت‌گذرانی در پیست هم آمادگی داشته باشد. آقای آدام کارتر مدیر تیم آستون مارتین در مسابقات استقامتی، اعتقاد دارد که والکایری LM با کمترین تفاوت نسبت به مدل مسابقه‌ای، می‌تواند تجربه رانندگی با یک هایپرکار واقعی را به مشتریان ارائه کند.

تنها یک هفته قبل از بازگشت به مسابقات لمان، آستون مارتین نسخه دیگری از والکایری را معرفی کرده است. والکایری LM را می‌توان همتای سفارشی خودرو حاضر در مسابقات استقامتی ۲۴ ساعته دانست، که البته برخی از موارد لازم برای حضور در مسابقه را به‌همراه ندارد. البته آستون مارتین والکایری LM از نظر شاسی و قطعات بدنه با مدل مسابقه‌ای تفاوتی ندارد همان‌طور که سیستم تعلیق دبل جتانی با اتصالات پوش‌راد به‌همراه کمک‌فرهای قابل تنظیم، پیشران ۱۲ سیلندر ۶٫۵ لیتری تنفس طبیعی ساخت کازوورت و گیربکس ۷ سرعته سکونشال هم با مدل حاضر در لمان یکسان است. تفاوت آستون مارتین والکایری LM با مدل اصلی را باید در عدم تبعیت کامل



پیش دستی «پژو» نسبت به گلف GTi-e

فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۳ و با معرفی یک کانسپت، از عرضه سری GTi با موتور برقی خبر داد، هرچند که این وعده تاکنون عملی نشده است. حالا پژو قصد دارد در اقدامی مشابه و با سری GTi، زودتر از رقیب دیرین به بازار خودروهای برقی هیجان‌انگیز وارد شود. با گذشت ۵ سال از قطع تولید پژو GTi ۳۰۸ با پیشران درونسوز، حالا پژو E-208 GTi به‌عنوان یک هاچ‌بک داغ برقی به‌میدان آمده است. پژو E-208 GTi به یک موتور برقی با ۳۵۰ کیلووات (برمبنای WLTP) کاهش یافته و در اکتبر امسال نخستین خودرو الکتریکی خود را رونمایی خواهد کرد.



در مدت ۵٫۷ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت هم ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. پژو E-208 GTi همچون مدل پایه به مجموعه باتری ۵۴ کیلووات ساعت مجهز شده است، اما با توجه به عملکرد فنی این مدل، جای تعجب ندارد که برد حرکتی از ۴۳۳ کیلومتر در مدل پایه به ۳۵۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) کاهش یابد. شارژ باتری با اتصال به جریان ۱۰۰ کیلووات، در مدت نیم ساعت از ۱۰ به ۸۰ درصد افزایش می‌یابد. از دیگر ویژگی‌های فنی پژو E-208 GTi می‌توان به تایرهای پالوت اسپرت کاپ ۲ ساخت میشن با ابعاد ۱۸/۴۰/۲۱۵، دیفرانسیل قفل-خودکار در گیربکس، آنتی-رول بار جدید، دیسک‌های ۳۵۵ میلیمتری ترمز با کالیپرهای چهار پیستون و حالت رانندگی Sport با امکان از مدار خارج کردن دستیارهای راننده، اشاره کرد. تفاوت پژو E-208 GTi با مدل عادی به موتور محدود نمی‌شود، زیرا کمک‌فنرهای اسپرت، کاهش ۳۰ میلیمتری ارتفاع بدنه، افزایش ۵۶ و ۲۵ میلیمتری فاصله عرضی چرخ‌های جلو و عقب، رینگ‌های ۱۸ اینچ با طرح انحصاری، زیرسپری جلو و دیفیوزر عقب با مه‌شکن LED داخل آن، چهره این خودرو را متمایز کرده است.



معرفی لادا «نیوا» اسپرت توربو



لادا نیوا از سال ۱۹۷۷ بدون تغییر بزرگی همچنان در حال تولید است. البته این خودرو در طول دهه‌ها به‌روزرسانی‌های متعددی را تجربه کرده، اما هویت ساده و بی‌الایش آن همچنان دست‌نخورده باقی مانده است. نیوا که به توانایی‌های آفرود شهرت دارد، حالا با افراطی‌ترین نسخه خود وارد قلمروی جدیدی شده است. لادا نیوا اسپرت توربو که به‌تازگی معرفی شده، یک خودروی طراحی‌شده برای رقابت است که بر پایه مدل معمولی اما با ارتقا‌های چشمگیر در عملکرد، شاسی و طراحی، برای دوام و توانایی در سخت‌ترین مسیرها ساخته شده است. در ظاهر، نیوا اسپرت

توربو با گلگیرهای عریض‌تر در جلو و عقب متمایز می‌شود. همچنین سپرهای فولادی باریک جایگزین سپرهای استاندارد شده‌اند تا دسترسی به لاستیک‌ها برای تعمیر سریع‌تر انجام گیرد. در داخل، نیوا هر چیزی غیر ضروری را کنار گذاشته است. نیوا اسپرت توربو همان‌طور که از نامش پیداست، به‌موتور ۱۶ لیتری ۴ سیلندر، ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور و ۱۲۰ کیلووات (۱۶۰ اسب‌بخار) قدرت و ۳۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. لادا نیوا اسپرت توربو نخستین حضور رقابتی خود را در رالی راه ابریشم امسال که از ۲۲ تا ۲۴ ژوئیه (۲۱ تا ۲۱ تیر ۱۴۰۴) در روسیه برگزار می‌شود، تجربه خواهد کرد.

آلمانی

German

آغاز تولید «آئودی» با فناوری‌های «هواوی»



مدیران آئودی تصمیم گرفته‌اند از سیستم‌های کمک‌راننده و فناوری خودروان هواوی در دو مدل سدان و شاسی‌بلند استفاده کنند. فعلاً A5L و Q6L مجهز به تجهیزات ADAS هواوی خواهند بود. در سال‌های اخیر، همکاری بین برندهای آلمانی و خودروسازان چینی افزایش یافته است. نمونه‌ای از این همکاری، توسعه آئودی Q6L e-tron توسط FAW-Audi و هواوی است. این خودرو یک شاسی‌بلند برقی لوکس محسوب می‌شود که بر پایه پلتفرم پیشرفته PPE (مشترک بین آئودی و پورشه) ساخته شده و از زبان طراحی مدرن آئودی پیروی می‌کند. نمای بیرونی آن دارای چراغ‌های LED ماتریسی و عقب آن با پنل‌های OLED قابل برنامه‌ریزی است. از ویژگی‌های برجسته این خودرو، سیستم رانندگی هوشمند هواوی است که با لیدار، دوربین‌های متعدد و رادارها پشتیبانی می‌شود و قابلیت‌هایی مانند ناوبری خودکار، پارک خودکار و رانندگی کمکی پیشرفته را ارائه می‌دهد. این خودرو با قدرت ۲۰۵ کیلووات، گشتاور ۴۶۰ نیوتون متر و باتری ۱۰۷ کیلووات-ساعتی، توان پیمایش تا ۷۵۲ کیلومتر دارد.

شباهت «آمالفی» به نسل آینده «سوپرا»



زبان طراحی توپوتاو فراری در برخی مدل‌ها بسیار شبیه به هم شده است. حال این موضوع در جدیدترین محصول فراری هم خود را نشان داده است. منظور ما فراری آمالفی است؛ کوپه‌ای ۲+۲ که به‌تازگی به‌عنوان جایگزین روما معرفی شده و ارزان‌ترین محصول فراری خواهد بود. برخی معتقدند فراری در طراحی این مدل از DNA اصلی خود فاصله گرفته است. این طراحی باعث شده آمالفی در نمای جلو شباهت زیادی به خودروهای توپوتا مثل پریوس و کمری داشته باشد. این شباهت به‌قدری زیاد است که کوپه جدید فراری با چند تغییر جزئی می‌تواند به‌عنوان نسل بعدی توپوتا سوپرا به‌بازار عرضه شود! برای اثبات این موضوع، رندری بر اساس آمالفی طراحی شده که با چند تغییر کوچک در طراحی نمای جلو، کاملاً حال و هوای توپوتا پیدا کرده است. طراح این رندر تصور کرده که اگر توپوتا با فراری برای توسعه نسل ششم سوپرا همکاری کند، نتیجه می‌تواند چیزی شبیه به این باشد. البته وی برای خلق این ترکیب خیالی زحمت زیادی نکشیده است.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد کوتاه‌شدن دست دلالان از بازار با اصلاح قیمت خودرو



احسان نصرابی

e.nasari@autoworld.ir

رکود و ادامه حضور تقاضاهای واسطه‌ای بازار خودرو طی ماه‌های اخیر بیش‌تر شده است. مساله‌ای که شاید مانند سابق به چشم نیاید، اما یکی از اصلی‌ترین موانع باز شدن قفل بازار و حرکت به‌سمت کاهش قیمت‌ها به‌شمار می‌رود. این در حالی است که اصلاح قیمت خودروهای داخلی، زمینه‌ساز خروج دلالان از بازار و رفع ناترازی خواهد شد. قیمت‌گذاری دستوری و توزیع رانته‌های آشکار و پنهان در شرایط فعلی نه تنها موجب کاهش خرید قدرت مردم شده است، بلکه با توجه به فاصله قیمت کارخانه و بازار، عطش دلالی را بیش‌تر و سودجویان زیادی را روانه بازار خودرو کرده است. این در حالی است که با تعدیل و اصلاح قیمت محصولات خودروسازان از یک سو، زمینه دسترسی مصرف‌کننده واقعی برای خرید از کارخانه فراهم می‌شود و از سوی دیگر، شرایط خروج از زیان‌دهی خودروساز و تولید محصول مدرن و باکیفیت نیز ایجاد خواهد شد. البته متولیان تلاش کرده‌اند که با راهکارهایی مانند سامانه، مانع از تحرکات دلالی شوند؛ اما چون اصل قضیه یعنی توزیع رانت و سرکوب قیمت‌ها به‌فوت خود باقی است، دلالان در هر صورت راه دور زدن را پیدا کرده و در نهایت به هدف خود یعنی تحصیل سود بادآورده می‌رسند. اما اگر قیمت‌ها واقعی و امکان ثبت‌نام مستقیم مصرف‌کننده واقعی از کارخانه فراهم شود، واسطه‌گری از میان رفته و خریدار دیگر نیازی به دلال‌ها نخواهد داشت.

البته شاید در شرایط حاضر اقتصاد و بازار خودرو، خبر افزایش و تعدیل قیمت‌ها موجب رنجش بخشی از مشتریان شود. حق هم با آن‌هاست؛ چراکه تاوان تصمیماتی را می‌دهند که هیچ دخالتی در اتخاذ آن‌ها نداشته‌اند. با این حال، با بازخوانی اثرات تعدیل قیمت‌ها این بخش از خریداران و مصرف‌کنندگان واقعی نیز می‌توانند از زاویه دیگری به موضوع نگاه کنند.

یکی از نخستین تأثیرات مثبت تعدیل قیمت خودرو در بازار، در رفع ناترازی و بازگشت تعادل در عرضه و تقاضا قابل مشاهده است. با واقعی شدن قیمت‌ها انگیزه‌های دلالی از میان رفته و تقاضاهای کاذب از بازار خارج خواهد شد. به‌بین دیگر، وقتی قیمت‌ها به‌سطح واقعی نزدیک‌تر شوند، انگیزه برای فعالیت دلالان و شکل‌گیری بازار سیاه کاهش می‌یابد. این موضوع به‌شفافیت بیش‌تر بازار و توزیع عادلانه‌تر خودروها منجر می‌شود.

در قدم بعدی، خودروسازان برای جذب مشتریان مجبور به رقابت بیش‌تر می‌شوند. این امر خود را در بهبود کیفیت محصولات و خدمات پس از فروش نشان خواهد داد. در همین شرایط تعدیل قیمت‌ها مانع از زیان تولید و زیان انباشته می‌شود. خودروساز برای تأمین نیازهای مالی، به‌دریافت تسهیلات با افزایش فشار برای تأمین مالی نیازی نخواهد داشت. مساله‌ای که می‌تواند سرعت خروج دلال‌ها را بیش‌تر و یخ داد و ستدها را ذوب کند. همچنین وقتی قیمت‌ها بر اساس مکانیزم بازار تعیین شوند، سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی انگیزه بیش‌تری برای ورود به این صنعت پیدا می‌کنند؛ زیرا اطمینان بیش‌تری به بازدهی اقتصادی خواهند داشت. مصرف‌کنندگان نیز می‌توانند با قیمت‌های واقعی‌تر، خودرو مورد نظر خود را خریداری کنند و به‌این ترتیب از انحصار و کمبود مصنوعی کالا جلوگیری می‌شود.

در بلندمدت اگر قیمت‌گذاری خودرو به‌گونه‌ای باشد که باقیمت‌های جهانی همخوانی داشته باشد، امکان رقابت در بازارهای بین‌المللی افزایش می‌یابد و صادرات خودرو رشد می‌کند. به بیان ساده‌تر در این سال‌ها، دولت‌های مختلف سعی کرده‌اند که با کنترل قیمت‌ها، مسیر دسترسی اقشار مختلف جامعه را برای خرید خودرو کوتاه‌تر کنند؛ اما با توجه به اتخاذ راهکارهای غیرمنطقی، نه تنها مسیر طولانی‌تر شده، بلکه نتیجه این تفکر منجر به تقویت و فریفته‌تر شدن سیستم رانتی و دلالی بازار خودرو شده است. این در حالی است که در شرایطی که همه عوامل دست به‌دست هم داده‌اند تا تقاضا در بازار خودرو سیر نزولی به‌خود گیرد، رشد رسمی قیمت خودرو، با وجود همه مزایایی که برای صنعت خودرو کشور دارد، می‌تواند منجر



در میان تمام مدل‌های توپوتا لندکروزر، FJ40 شاید نمادین‌ترین باشد. این خودرو که از سال ۱۹۶۰ تولید شد و در برخی بازارها تولید آن تا سال ۲۰۰۱ ادامه یافت، آفرودری مقاوم و خالص بود که با پیشرفته‌ترین فناوری‌های پیچیده محدود نشده بود. با توجه به جایگاه افسانه‌ای آن، جای تعجب نیست که چندین شرکت کیت‌های ارتقا برای مدرن‌سازی این خودرو بدون لطمه به اصالت آن ارائه می‌دهند. یکی از این شرکت‌ها لگسی اورلند است که جدیدترین نسخه FJ40 خود را معرفی کرده است. این خودرو کاملاً بازسازی شده و به یک موتور ۵۸ لیتری V8 جنرال موتورز مجهز شده است. این موتور با سیستم تزریق سوخت الکترونیکی هالی اسپر، رادیاتور آلومینیومی و آگزوز استیل ضدزنگ ارتقا یافته است. گیربکس FJ40 نیز با کلاچ جدید و گیربکس کمکی بازسازی‌شده بهبود پیدا کرده است. در بخش‌های دیگر، میل‌گردان‌های جلو و عقب جدید به همراه سیستم ترمز مدرن‌شده با سیلندر اصلی و بوستر جدید اضافه شده است. پس از ارتقای بسیاری از اجزای مکانیکی این توپوتا، لگسی اورلند توجه خود را به‌ظاهر بیرونی و داخلی خودرو معطوف کرد. برای شروع، سقف سخت اصلی کنار گذاشته شده و به‌جای آن یک سقف پارچه‌ای نصب شده است که به‌مالک اجازه می‌دهد در حین بالا رفتن از صخره‌ها، از هوای آزاد لذت ببرد. این شرکت همچنین دره‌ها، دستگیره‌ها و درزگیرهای جدیدی اضافه کرده و مجموعه‌ای از رنگ‌های ۱۵ اینچی جدیدی را نصب کرده است. کابین خودرو نیز با رواردی‌های جدید و روکش‌های اهرم تعویض دنده جان تازه‌ای گرفته است. در حالی که می‌شد به راحتی یک سیستم اطلاعات-سرگرمی مدرن یا شاید یک سیستم صوتی قدرتمند را اضافه کرد.

ژاپنی

Japanese

عرضه پیکاپ پلاگین-هیبرید گریتوال «کانن»

در اوایل سال ۲۰۲۴، گریتوال عرضه نسخه هیبریدی پیکاپ کانن الفا را در کنار نسخه دیزلی در استرالیا آغاز کرد. برخلاف وانت‌هایی مانند توپوتا-هایلوکس که از فناوری هیبرید خفیف ۴۸ ولتی استفاده می‌کنند، نمی‌توانند صرفاً با نیروی الکتریکی حرکت کنند. این مدل یک هیبریدی کامل بود. با این حال، پس از تنها ۱۸ ماه، گریتوال نسخه هیبریدی کانن را از بازار استرالیا حذف و مدل جدید پلاگین-هیبریدی را جایگزین آن کرده است. این کار برای رقابت بهتر با بی‌وی‌دی شلارک ۶ و فورد رنجر پلاگین-



هیبریدی صورت گرفته است. گریتوال استرالیا اعلام کرده که دیگر کانن الفا هیبریدی را وارد نخواهد کرد و خانواده این مدل از این پس تنها شامل نسخه‌های دیزلی و پلاگین-هیبریدی خواهد بود. گریتوال کانن الفا پلاگین-هیبریدی از یک پیش‌ران ۲ لیتری توربوشارژر ۴ سیلندر بنزینی با قدرت ۱۸۰ اسب‌بخار و گشتاور ۳۸۰ نیوتون متر به همراه یک موتور الکتریکی با قدرت ۱۲۰ کیلووات و گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر استفاده می‌کند که در مجموع ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این خودرو مجهز به باتری لیتیوم یونی ۳۷.۱ کیلووات-ساعتی است که در تست‌های آزمایشگاهی استرالیا بار الکتریکی ۱۱۰ کیلومتر و در حالت هیبریدی حدود ۸۸۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. با حذف مدل هیبریدی اما گریتوال قیمت نسخه پلاگین-هیبریدی را کاهش داده است. این پیکاپ حالا در تیپ لوکس با قیمت ۵۷ هزار و ۴۹۰ دلار استرالیا (حدود ۳۸ هزار و ۸۰۰ دلار آمریکا) و در نسخه اولترا با قیمت ۶۴ هزار و ۴۹۰ دلار استرالیا (حدود ۴۳ هزار و ۵۰۰ دلار آمریکا) عرضه می‌شود.



گرفت. در حقیقت C کلاس W206 به امتیاز TOP SAFETY PICK+ دست یافته است. این سدان محبوب ژمن‌ها در تست تصادف از جلو، نیمه جلو، جانبی، استحکام سقف، عابر پیاده و سیستم‌های فوق پیشرفته کمکی ایمنی توانست به امتیاز خوبی دست پیدا کند. این مهم سبب شد این خودرو در فهرست TOP SAFETY PICK+ قرار گیرد. استفاده از مترال آلومینیوم در سازه شاسی و بدنه و همچنین بهره‌گیری از ایربگ‌های نسل جدید میانی مرسدس بنز، سبب ارتقای ایمنی این سدان اسپرت خانوادگی شده است.

مرسدس بنز C کلاس جزو سدان‌های محبوب بازار جهانی است که در کلاس خود یکی از بهترین‌هاست. نسل پنجم این خودرو موسوم به W206 در اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی به صورت رسمی به بازار جهانی معرفی شد. این نسل از C کلاس همچنان مبتنی بر زبان جدید طراحی مرسدس بنز بوده که با مجموعه‌ای از احجام سیال و فرمت فست‌بک، استایل بسیار جذاب و اسپرتی دارد. این سدان جذاب مرسدس بنز در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی توسط موسسه بیمه ایمنی یزرگراه ایالات متحده IIHS در فهرست ایمن‌ترین‌های سال قرار



ایمنی قابل توجه
«مرسدس بنز» C کلاس



هر دو مدل خودرو از نوع دیفرانسیل جلو هستند؛ اما تفاوت عملکرد آن‌ها بسیار فاحش است. در حالی که A180 از پیش‌ران ۱۳۰۰ سی‌سی توربو با حداکثر قدرت ۱۳۶ اسب‌بخار و گشتاور ۲۳۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد، در سمت دیگر A3L از پیش‌ران ۱۵۰۰ سی‌سی توربو با قدرت ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۰ نیوتون‌متر برخوردار است و شتاب ۸٫۴ ثانیه‌ای این خودرو در برابر شتاب ۱۰٫۲ مرسدس بنز سبب می‌شود، A180 در عملکرد و شتاب حرف‌چندانی برای گفتن نداشته باشد



اشتوتگارت یا اینگولشتات؟

جذاب کلاسیک یا تنومند تکنیکی؟

و البته هماهنگی تر و پخته‌تر است و از همه مهم‌تر این خودرو در سگمنت C قرار دارد که باعث شده ظاهر بسیار جذاب‌تر، کشیده‌تر و عضلانی‌تر آن در مقایسه با A180 کاملاً به چشم بیاید. همچنین آنودی A3L با کیت بدنه اس‌لاین و رینگ‌های ۱۸ اینچی به بازار ایران عرضه می‌شود که برای مقایسه در مرسدس بنز خبری از کیت AMG نیست.

گفتنی است در حالی که رقبای A3 بیشتر در کشورهای اروپایی روی مدل‌های یک‌تمرکز کرده‌اند، اما طراحی آنودی در هر دو مدل سدان و هاچ‌بک A3 پخته به نظر می‌رسد و تا سال‌ها جذاب خواهد ماند؛ به خصوص آن که نمونه عرضه‌شده در بازار ایران از نوع A است که

ظاهر کشیده‌تر و تشکیل‌تری به این خودرو می‌بخشد. در بخش طراحی داخلی، حال و هوای کابین آنودی کاملاً بر اصول طراحی یک خودرو اسپرت و راننده‌محور متکی است و می‌توان آن را نمونه ساده‌شده کابین خودروهای سوپراسپرت گروه فولکس‌واگن از برند مشهور لامبورگینی دانست. در واقع طراحی کابین آنودی به گونه‌ای است که در آن رگه‌هایی از طراحی کابین لامبورگینی در بخش‌هایی همچون درجه‌های سیستم تهویه مطبوع و سایر جزئیات به چشم می‌خورد. این طراحی اسپرت البته با کیفیت بسیار بالای مترال ترکیب شده تا تنها جنبه اسپرت بودن آن چشمگیر نباشد و بر وجه لوکس بودن نیز تأکید شود.

■ مشخصات فنی:

هر دو مدل خودرو از نوع دیفرانسیل جلو هستند؛ اما تفاوت عملکرد آن‌ها بسیار فاحش است. در حالی که A180 از پیش‌ران ۱۳۰۰ سی‌سی توربو با حداکثر قدرت ۱۳۶ اسب‌بخار و گشتاور ۲۳۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد، در سمت دیگر A3L از پیش‌ران ۱۵۰۰ سی‌سی توربو با قدرت ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۰ نیوتون‌متر برخوردار است و شتاب ۸٫۴ ثانیه‌ای این خودرو در برابر شتاب ۱۰٫۲ مرسدس بنز سبب می‌شود، A180 در عملکرد و شتاب حرف‌چندانی برای گفتن نداشته باشد. این موضوع را همراه کنید با هندلینگ حرفه‌ای و کاملاً اسپرت آنودی که در برابر هندلینگ نه‌چندان اسپرت بنز کاملاً قابل ملاحظه و چشمگیر به نظر می‌رسد.

■ آپشن‌ها و امکانات رفاهی و ایمنی:

در نهایت باید به تجهیزات و آپشن‌های رفاهی اشاره کنیم؛ جایی که آنودی با فهرست کاملی همانند تریم داخلی چرمی، صندلی برقی، گرم‌کن صندلی‌ها، رادارها و از همه مهم‌تر سقف پانوما در برابر مرسدس بنز قرار می‌گیرد که فاقد این تجهیزات است و تنها با داشتن دو رادار، به تجهیزات نام‌برده شده بسنده کرده است. در نهایت باید گفت مقایسه این دو خودرو با یکدیگر، برتری مطلق را از آن آنودی A3L اینگولشتاتی (شهر مقر آنودی در ایالت باواریا آلمان) می‌کند که هم از لحاظ ظاهری و هم قوای فنی و عملکرد و هم سطح آپشن‌ها در ده‌ای کاملاً بالاتر از مرسدس بنز A180 اشتوتگارتی قرار گرفته است؛ این در حالی است که هر دو خودرو در بازار آزاد، در یک محدوده قیمتی قرار می‌گیرند.

بازار خودروهای لوکس یا پریمیوم هر روز به بخش‌ها یا سگمنت‌های بیشتری تقسیم می‌شود. این گسترش دو بخش پایین‌دستی و بالادستی را در بر می‌گیرد. به این معنی که برندهای لوکس و پریمیوم در عین گسترش محصولات خود به بازه‌های بالادستی و گران‌قیمت‌تر، در حال گسترش سبد محصولات خود به بازارهای پایین‌دستی و ارزان‌تر نیز هستند.

این موضوع دقیقاً از دهه ۹۰ میلادی آغاز شد؛ یعنی زمانی که مرسدس بنز برای نخستین بار کلاس A را عرضه کرد و در ادامه سایر برندهای لوکس و پریمیوم یعنی آنودی، بامو و لکسوس نیز با همین استراتژی به گسترش بازه محصولات خود مبادرت کردند.

از جمله محصولاتی که با این تفکر توسعه داده شده است، می‌توان به سری A و B کلاس مرسدس بنز در کنار کلاس‌های A و B بامو و آنودی A3 اشاره کرد. در کشور ما هم در دور جدید واردات شاهد ورود تعدادی از این خودروهای پریمیوم جذاب هستیم. مشهورترین آن‌ها در بخش سدان‌ها در بازار ایران مرسدس بنز A180 و آنودی A3L است. مرسدس A180 توسط ستاره ایران برای جانبازان محترم عرضه شده و آنودی A3L توسط نادین خودرو برای جانبازان معزز عرضه شده است. در این نوشتار به مقایسه این دو مدل خودرو می‌پردازیم. مقایسه دو مدل نزدیک به هم که هر دو جزو محصولات پریمیوم، اما جمع‌وجور شرکت سازنده خود و کوچک‌ترین سدان عرضه‌شده توسط این دو شرکت هستند.

■ طراحی خارجی:

مرسدس بنز A180 کوچک‌ترین سدان مرسدس بنز در سگمنت B است که ابعاد بسیار کوچکی دارد. در نمای جلو، این خودرو ظاهر جذابی دارد؛ اما در ادامه در نمای جانبی، طراحی خودرو یکنواخت بوده و بدون هیجان و فاقد المان‌های عضلانی و شارپ است. در نمای عقب هم طراحی این خودرو بسیار ناامیدکننده است و شمارا به یاد خودروهای چینی همانند آریزو ۵ می‌اندازد و گویی طراحی آن با بی‌حوصلگی تمام انجام شده که شاید دلیل آن اهتمام بیشتر طراحان به مدل‌های یک‌پارچه بوده است.

اما در نهایت مدل سدان با طراحی کسل‌کننده در بخش نمای عقب و جانبی طراحی شده است که همخوانی چندانی با رخ جلویی خودرو ندارد. البته مرسدس بنز در نمای داخلی جبران کرده و طراحی کابین شباهت زیادی به مرسدس‌سی‌کلاس دارد و دو کلاستر جذاب در داشبورد رخ‌نمایی می‌کند و سبک کلی طراحی همانند محصولات جدید مرسدس است. اما در مقابل آنودی A3L از طراحی کاملاً عضلانی، تیز با خطوط شکسته و البته هماهنگ‌تر با سدان‌های بزرگ‌تر آنودی در طراحی خارجی بهره می‌برد. در نمای جلو طراحی آنودی A3 از یک جلو پنجره بزرگ و ۶ ضلعی معروف آنودی و چراغ‌های L شکل بهره می‌برد؛ اما در نمای جانبی حجم‌پردازی‌های عضلانی در گلگیرهای جلو و عقب ظاهری ننمودند و کاملاً اسپرت به این خودرو بخشیده است. در نمای عقب نیز هارمونی کامل با طراحی نمای جلو و جانبی در عین ظرافت دیده می‌شود. به‌طور کلی طراحی آنودی A3L نسبت به مرسدس بنز بسیار جسورانه‌تر، اسپرت‌تر

دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با گرافیک آشناسنا L بامو بسیار زیباست. کابین سری ۱۲ اکتیو تورر سبک طراحی جدیدی را به نمایش می‌گذارد که بسیار مدرن و لوکس است. از نظر مشخصات فنی این ام‌پی‌وی جذاب باواریایی‌ها در نسخه 223i و لوکس است. این خودرو با موتور ۲ لیتری خطی مجهز به توربین-توربو و سیستم ۴۸ xDrive به لطف موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری خطی مجهز به توربین-توربو و سیستم ۴۸ ولتی هیبرید متوسط می‌تواند حداکثر ۲۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چهار چرخ منتقل کند.

سری ۲ بامو یکی از محصولات این خودروساز باواریایی است که در سه کلاس گرین کوپه، کوپه و ام‌پی‌وی به تولید می‌رسد. سری ۲ ام‌پی‌وی موسوم به اکتیو تورر که از سال ۲۰۱۴ میلادی روی خط تولید این خودروساز باواریایی قرار دارد، بر این اساس نسل دوم بامو سری ۲ اکتیو تورر اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی مبتنی بر زبان جدید طراحی باواریایی‌ها شکل گرفت. این خودرو به لطف خطوط شارپ، استایل بسیار جذابی دارد که با جلوپنجره بزرگ و عریض خود در کنار چراغ‌های کشیده، چهره تهاجمی و جسورانه



ام‌پی‌وی جذاب باواریایی‌ها



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

زامیاد «EX»؛ بازگشت با چهره‌ای ایمن‌تر به میدان رقابت

معرفی زامیاد EX بیش از آن که صرفاً معرفی یک مدل جدید باشد، پیامی نمادین به بازار داشت؛ پیام این که زامیاد به تغییرات تن داده و مسیر بهبود را انتخاب کرده است



این که زامیاد به تغییرات تن داده و مسیر بهبود را انتخاب کرده است. در روزگاری که بازار خودروهای تجاری تحت فشار مونتاژی‌های چینی و انتظارات مصرف‌کننده قرار گرفته، چنین گامی از سوی یک تولیدکننده با سابقه، می‌تواند به بازسازی اعتماد عمومی منجر شود. هم‌اکنون، زامیاد EX در آستانه ورود به خط تولید انبوه قرار دارد و پیش‌بینی می‌شود با قیمت‌گذاری رقابتی، بتواند مشتریان وفادار قبلی را به سوی خود بازگرداند؛ در حالی که بخش تازه‌ای از بازار نیز با تردید کمتر به خرید آن متمایل خواهد شد. اگر چه نمی‌توان انتظار داشت زامیاد EX تمام چالش‌های تاریخی زامیاد را یک‌شبه حل کند، اما مسیری که آغاز شده، در امیدواری نسبت به آینده‌ای بهتر برای خودروهای کار و تجاری تولید داخل خبر می‌دهد.

گام نخست در مسیر احیا

زامیاد EX یک گام ضروری برای بازسازی جایگاه وانت‌های کلاسیک در بازار امروز است. محصولی که از دل انتقادهای زاده شده و با پذیرش نقاط ضعف گذشته، سعی دارد به آینده نگاه کند. با اصلاح طراحی، ارتقای ایمنی، بهینه‌سازی پیکربندی و توجه به نیازهای واقعی رانندگان، این مدل می‌تواند به انتخابی منطقی برای مصرف‌کنندگان بدل شود؛ به‌ویژه در مناطقی که شبکه خدمات و تعمیرات گسترده زامیاد همچنان مزیت رقابتی محسوب می‌شود. در نهایت، باید منتظر ماند و دید که استقبال بازار، تجربه عملی رانندگان و پایداری کیفیت در تولید انبوه، تا چه حد به اعتماد از دست‌رفته کمک خواهد کرد؟

اگر چه زامیاد EX از پیش‌راننده‌های توربوشارژ یا سیستم‌های هیبریدی بی‌بهره است، اما آنچه ارائه می‌دهد، مجموعه‌ای از قابلیت‌های آشنا با سطح بهبود یافته از مصرف، آلایندگی و دوام فنی است که برای کاربری‌های عمومی، به‌ویژه در مناطق کم‌برخورد در مناطق صنعتی، مزیت مهمی به‌شمار می‌رود.

چرا زامیاد EX همچنان بازار دارد؟

این پرسش که چرا با وجود ورود وانت‌های مدرن‌تر چینی و داخلی به بازار، همچنان باید زامیاد به تولید ادامه دهد، پاسخ پیچیده‌ای ندارد. نپسان زامیاد در طول سال‌ها با ایجاد زیرساخت مناسب خدمات، لوازم‌یدکی در دسترس و هزینه نگهداری پایین، جایگاهی تثبیت شده در میان خریداران عمده تا شغل در بخش‌های حمل‌بار شهری، روستایی، ساختمانی و صنفی یافته است. با ارتقای ایمنی، بهبود طراحی و معرفی فناوری‌های پایداری و طراحی ارگونومیک‌تر، زامیاد EX توانسته است بدون ترک کردن فلسفه اقتصادی خود، تا حدی به انتظارات جدید پاسخ دهد. به بیان دیگر، این خودرو می‌کوشد با حفظ مزایای سنتی و رفع کاستی‌های گذشته، جایگاه خود را تثبیت و حتی بازتعریف کند.

تأثیر رونمایی بر بازار واقع‌پیش‌رو

معرفی زامیاد EX بیش از آن که صرفاً معرفی یک مدل جدید باشد، پیامی نمادین به بازار داشت. پیام

رونمایی از نپسان زامیاد EX در بیست‌ودومین نمایشگاه خودرو شیراز، نوید تحولی در نگاه به وانت‌های باری کلاسیک ایرانی را می‌دهد؛ محصولی با فناوری‌های تازه، ایمنی ارتقا یافته و امید به بازسازی جایگاه زامیاد در

بازار داخلی. این تحول را می‌توان نقطه عطفی در تغییر و به‌روزرسانی محصولات پرتیراژ معرفی کرد. شاید زامیاد بتواند عامل رقابت برای ارتقای ایمنی و مصرف سوخت در میان خودروسازان باشد، مسأله‌ای که باید توسط بخش سیاست‌گذار صنعتی به عنوان طرح مشوق میان خودروسازان دنبال شود.

تلاش برای بقای نوستالژی

برای بسیاری از فعالان حوزه حمل‌ونقل سبک و خودروهای باری، نام زامیاد و وانت نپسان آبی یادآور دهه‌ها خدمت در جاده‌ها، شهرها و روستاهای ایران است. وانت نپسان که در قالب‌های گوناگون بنزینی، دوگانه‌سوز و دیزلی تولید شده، با وجود عمر بالای پلتفرم و انتقادهایی که به ایمنی، طراحی و مصرف سوخت آن وارد بوده، همچنان یکی از پرفروش‌ترین محصولات این کلاس محسوب می‌شود. اکنون شرکت زامیاد با معرفی مدل تازه EX، تلاش دارد این برند قدیمی را وارد مرحله‌ای جدید کند؛ مرحله‌ای که در آن، ایمنی و فناوری جایگزین سادگی صرف و تولید انبوه بی‌تغییر گذشته می‌شود.

زامیاد EX که در نمایشگاه خودرو شیراز به نمایش در آمد، نشان‌دهنده تلاشی برای پاسخ به نیازهای بازار امروز است؛ بازاری که دیگر به هر قیمتی تن به کمبود ایمنی، طراحی قدیمی و فناوری‌های غایب نمی‌دهد.

طراحی: نوسازی بر پایه هویت آشنا

بر خلاف انتظار برای یک تحول کامل، زامیاد تصمیم گرفته است طراحی سنتی وانت نپسان را حفظ کرده و با تغییراتی محدود اما هوشمند، ضمن پاس کردن استانداردهای جدید، راحتی سرنشینان را هم ارتقا دهد. فاصله محوری این خودرو حدود ۱۶ سانتی‌متر افزایش یافته که به شکل محسوس فضای کابین را گسترش داده و ثبات حرکتی خودرو را بهبود بخشیده است. طراحی سپر جلو با طراحی شده و چراغ‌های دی‌لایت LED اکنون به داخل کاسه چراغ‌های اصلی رفته‌اند. رنگ بدنه نیز که با پوشش ضد زنگ برای اتاق بار همراه شده، بعد از گذشت سال‌های طولانی از آبی به خاکستری تغییر کرده و جلوه‌ای صنعتی و مقاوم‌تر به خودرو بخشیده و حسن کهنگی وانت‌های پیشین زامیاد را تا حد زیادی از بین برده است. علاوه بر این موارد، جایگاه کیپسول گاز نیز تغییر کرده تا حجم فضای بار بیشتر شود.

فضای داخلی کابین با هدف افزایش ارگونومی و راحتی بازنگری شده است. صندلی‌های راننده و سرنشین قابلیت تنظیم چهار جهته دارند و طراحی جدید کنسول میانی، داشبورد، رودری‌ها و محل قرارگیری تاخوگراف باعث شده تا تجربه رانندگی برای کاربران حرفه‌ای کاربردی‌تر شود. به‌طور کلی، زامیاد EX ضمن حفظ ساختار سنتی خود، با اصلاحات حساب‌شده در بدنه، ابعاد و کابین، پاسخی هوشمندانه به نیازهای بازار داده است.

ایمنی: عبور از گذشته

یکی از مهم‌ترین تحولات زامیاد EX در حوزه ایمنی است که سال‌ها مورد انتقاد بوده است؛ ایمنی. بر خلاف گذشته که وانت‌های زامیاد به دلیل فقدان تجهیزات ایمنی در مرکز توجه منفی کارشناسان قرار داشتند، مدل EX گام‌های ملموسی در این زمینه برداشته است. این وانت علاوه بر ترمز ضد قفل (ABS) و سامانه توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)، اکنون به سامانه کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) و سیستم کنترل کشش مجهز است. این مجموعه به صورت هماهنگ، باعث افزایش پایداری در پیچ‌ها و مسیرهای لغزنده شده و از بروز بسیاری از تصادف‌های رایج جلوگیری می‌کند.

همچنین برای نخستین بار در این رده از خودروهای تجاری، زامیاد EX امکانات سامانه هشدار برخورد از جلو، ترمز اضطراری خودکار و هشدار خروج از خط بهره می‌برد. وجود این تجهیزات به‌ویژه برای رانندگانی که مسافت‌های طولانی یا جاده‌های پرتردد را طی می‌کنند، می‌تواند سطحی تازه از ایمنی را به همراه آورد. این موارد در کنار سیستم هشدار نبستن کمربند ایمنی، تنظیم ارتفاع چراغ‌های جلو، سیستم روشنایی اضطراری، سامانه جلوگیری از عقب رفتن در شب و قفل ضد سرقت ایمو‌بلازر احیای قابل قبولی را برای یک محصول قدیمی رقم زده‌اند و سبب شدند زامیاد EX بتواند استانداردهای الزامی ۸۵ گانه را پشتیبانی کند.

اصلاح پیکربندی برای کاهش مصرف سوخت

زامیاد EX در بخش فنی نیز با حفظ زیرساخت‌های قابل اعتماد گذشته، دست به بهینه‌سازی‌های موثری زده است. این خودرو به پیش‌راننده ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر M24 پلاس مجهز است که در نسخه بنزینی، قدرتی معادل ۹۴ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۱۸۷ نیوتون‌متر تولید می‌کند. مدل دوگانه‌سوز نیز با قدرت ۸۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۶۰ نیوتون‌متر عرضه می‌شود؛ ناگفته نماند که احتمالاً از این به بعد نپسان زامیاد صرفاً در نسخه گازسوز عرضه شود. این اقدام اگر چه نسبت به پیش‌راننده‌های مدرن چندان چشمگیر نیستند، اما برای خودروهای حمل بار سبک با ساختار سنتی و مصرف سوخت بهینه، همچنان منطقی و اقتصادی به‌شمار می‌روند. استاندارد آلایندگی این پیش‌راننده یورو ۵ است و بهبود فرآیند احتراق تا حدودی به‌مصرف سوخت کمک کرده است سیستم انتقال قدرت این وانت شامل گیربکس ۵ سرعته دستی و کلاچ هیدرولیکی تقویت شده است که عملکردی روان و مقاوم در برابر بارهای سنگین ارائه می‌دهد. تعلیق جلو از نوع جناغی دویل با میله پیچشی و کمک‌فنر هیدرولیکی است و در محور عقب نیز فنر شمش با اکسل صلب به کار گرفته شده تا استحکام لازم برای حمل بار تا دو تن تأمین شود. استفاده از ترمز دیسکی در جلو و کاسه‌ای در عقب با پشتیبانی از سامانه‌های الکترونیکی جدید، عملکرد ایمن‌تری را در توقف‌های ناگهانی فراهم می‌کند. تاپرهای جدید رادیال و شاسی تقویت‌شده نیز از دیگر ویژگی‌هایی هستند که توانایی پیمایش در جاده‌های شهری، روستایی و صنعتی را تضمین می‌کنند.



می‌کند، نه تنها به بازار وارداتی‌ها کمکی نکرده، بلکه به‌خودی‌خود سبب از بین رفتن اندک رمقی شده که تا پیش از این در بازار وارداتی‌ها وجود داشت و به‌نوعی احساس می‌شد.

انتشار اخبار و ابلاغیه دولت در خصوص واردات خودرو بدون سقف قیمتی و حجم موتور، صرفاً با در نظر گرفتن میزان بالای تعرفه که امکان اجرایی شدن آن را تا حد زیادی ناممکن



تأثیر اخبار بر وضعیت بازار خودرو

تحلیل

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تحویل فوری یا کوتاه‌مدت، راهکار عبور از رکود بازار

محصول با شرایط فروش جذاب از جمله قیمت رقابتی، فروش اقساطی و از همه مهم‌تر تحویل فوری یا کوتاه‌مدت از سوی خودروسازان است.

همچون گذشته مورد توجه و استقبال مخاطبان قرار نگیرد، بنابراین به‌نظر می‌رسد راهکار مناسب جهت عبور از رکود و البته تحریک مشتریان بالقوه بازار خودرو، ارائه

در شرایط امروز علاوه بر رکود حاکم بر بازار، عدم اطمینان برخی متقاضیان خودرو نسبت به آینده بازار سبب شده است ثبت‌نام و خرید خودرو با تحویل مدت‌دار،

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۷۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۶۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۰۷	۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۷۱۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۱۷۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۸۷۲ میلیون و ۸۷۲	۲ میلیون و ۵۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۶۴۲	۳ میلیون و ۹۷۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۹۳۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۳۴۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (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	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	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 ۹۵۰	۵۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
تویوتا لاین 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 ۲۴۰	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هوندا اسیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۰۹	۳ میلیون و ۵۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۱	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۵	۶۰۲	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۸	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۷	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۰	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۴	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۲۴	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۸	۴	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۸	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۵	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۰۵	۱	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۶۱۴	۱۹	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۸۸	۷	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۸	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۸۴	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۵	۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۰۹	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۹۰	۱	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۷	۱	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۵۰	۲	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۷۴	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۴۸	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۷۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۳۷	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۷۶	۲	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۸	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۷۱۸	یک‌میلیارد و ۱۲۰	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۳۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۳۹	۴	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۶۲	۹	▲
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۷۸	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۹۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۸	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۵	۱	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۵	۱	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۵	۸	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۹۵	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۹۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۲	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	



توقیف روغن موتور قاچاق در بندر ام‌قصر شمالی



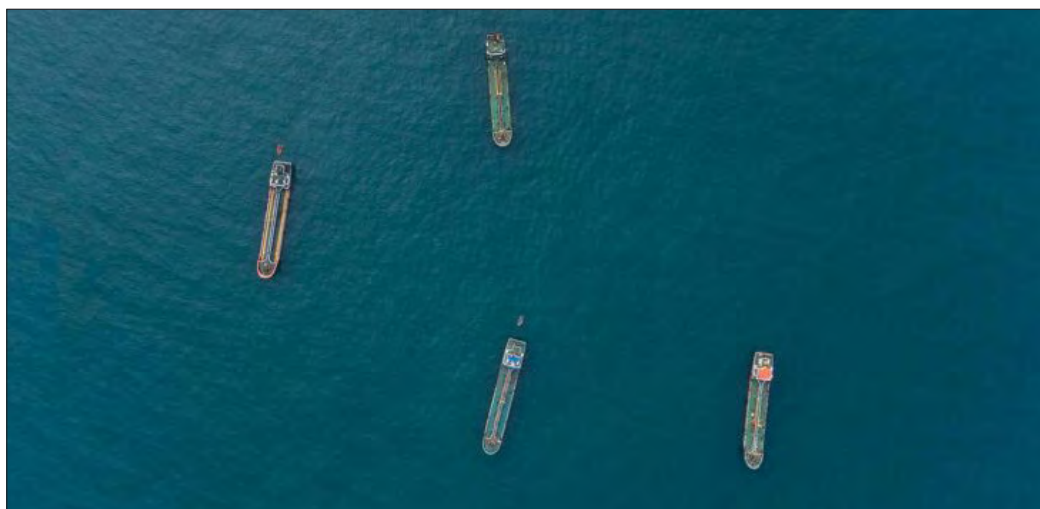
سازمان گذرگاه‌های مرزی عراق از توقیف محموله روغن موتور آماده برای قاچاق در بندر ام‌قصر شمالی خبر داد. به گزارش خبرگزاری رسمی عراق (واع)، علماء‌الدین القیسی، سخنگوی این سازمان گفت مدیریت گذرگاه بندر ام‌قصر شمالی موفق شد دو کانتینر با حجم ۴۰ فوت حامل روغن موتور قاچاق را در یک منطقه ایست و بازرسی خارج از محوطه

گمرک توقیف کند. بشکه‌های حاوی روغن موتور در این کانتینرها پنهان شده بود و وجود آن‌ها در اسناد گمرک ذکر نشده بود. همچنین این محموله مجوز وزارت نفت و مجوز واردات و مدارک استاندارد بودن را نداشت. این محموله پس از تهیه صورت‌جلسه تحویل پلیس گمرک بندر ام‌قصر شد تا تدابیر قانونی درباره آن اتخاذ و با مجرمان برخورد شود.

وابستگی صنعت دریایی به فسیل‌ها ادامه دارد

رقابت سخت در بازار سوخت‌های دریایی

«در تازه‌ترین چشم‌انداز» انتقال انرژی در صنعت دریایی تا سال ۲۰۵۰ که در ژوئن ۲۰۲۵ از سوی موسسه DNV منتشر شد، فناوری جذب و ذخیره‌سازی کربن (CCS) به‌عنوان ابزاری کلیدی برای کربن‌زدایی ناوگان جهانی حمل‌ونقل دریایی مطرح شده است. نهمین نسخه این گزارش، نگاهی هوشیارانه و در عین حال راهبردی به مسیرهای دستیابی به انتشار خالص صفر در بخش دریایی دارد؛ مسیری که در آن CCS و سوخت‌های مصنوعی، شالوده راهبردهای بلندمدت کاهش انتشار را تشکیل می‌دهند. اگر چه تاکنون تنها پروژه‌هایی محدود در زمینه اجرای CCS در کشتی‌ها آغاز شده‌اند، اما پیش‌بینی می‌شود این فناوری تا سال ۲۰۵۰ بتواند تا ۱۵ درصد از کاهش کل کربن در ناوگان را محقق سازد. این چشم‌انداز به‌روشنی بر این واقعیت تأکید دارد که انتقال کامل به سوخت‌های بدون آلاینده برای تمام کشتی‌ها در کوتاه‌مدت میسر نیست؛ به‌ویژه در بخش‌هایی چون حمل‌ونقل اعماق دریا که سخت‌ترین چالش‌ها را در مسیر کاهش انتشار دارند. در همین راستا، موسسه DNV بر این باور است که تا میانه قرن، سوخت‌های کربن‌خنثی (به‌ویژه آمونیاک سبز و متانول ای‌وی) به بازیگران اصلی بازار انرژی دریایی تبدیل خواهند شد. طبق این پیش‌بینی، مجموع این دو حامل انرژی بیش از نیمی از تقاضای انرژی بخش دریایی را در سال ۲۰۵۰ تأمین خواهند کرد. سهم آمونیاک به‌تنهایی ۳۶ درصد برآورد شده؛ سوختی که در نقطه احتراق فاقد نشر کربن است، از چگالی انرژی بالایی برخوردار بوده و برای کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما بسیار مناسب تلقی می‌شود. افزون بر آن، هم‌راستایی با فناوری پیل سوختی، جایگاه آمونیاک را در آینده صنعت دریایی تقویت می‌کند. متانول الکترونیکی نیز با سهم ۱۹ درصدی مورد انتظار، به‌دلیل انطباق با زیرساخت‌های فعلی سوخت و هزینه پایین‌تر برای تبدیل، گزینه‌ای جذاب به‌شمار



می‌رود. با این همه، تحقق چنین گذار بزرگی نیازمند سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زمینه تولید، توسعه زیرساخت‌های بانکرینگ، تدوین مقررات ایمنی و آموزش خدمه است. بنا بر آمارهای سال ۲۰۲۳، کمتر از دو درصد ناوگان جهانی از سوخت‌های جایگزین بهره‌می‌برند و کشتی‌های آماده برای استفاده از آمونیاک و متانول همچنان انگشت‌شمار هستند؛ هر چند روندی رو به‌رشد را تجربه می‌کنند.

گذار سوختی هنوز در مراحل ابتدایی خود است
فرآیند گذار به سوخت‌های نوین در صنعت کشتیرانی، با وجود برخی

پیشرفت‌ها، همچنان در مراحل ابتدایی خود قرار دارد. با آن که سفارش ساخت کشتی‌هایی با قابلیت استفاده از سوخت‌های جایگزین در حال افزایش است، اما واقعیت این است که ترکیب مصرف سوخت در این صنعت همچنان وابسته به منابع فسیلی باقی مانده است. طبق آمار سال ۲۰۲۳، بیش از ۹۹ درصد انرژی مصرفی ناوگان جهانی از سوخت‌هایی همچون نفت کوره سنگین (HFO)، نفت‌گاز دریایی (MGO) و گاز طبیعی مایع (LNG) تأمین شده است. در این میان، LNG به‌عنوان گزینه‌ای با آلاینده‌گی کمتر، نقش نوعی «سوخت پل» را ایفا کرده و به‌ویژه در پروژه‌های جدید ساختمانی جایگاه خوبی یافته، اما چالش‌هایی چون پدیده لغزش متان و ظرفیت محدود آن در کاهش کلی

انتشار، آینده بلندمدت این سوخت را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. موسسه DNV پیش‌بینی می‌کند که در صورت اعمال سیاست‌های موثر در قیمت‌گذاری کربن و حمایت‌های نظارتی، آمونیاک می‌تواند تا میانه دهه ۲۰۳۰ در رقابت اقتصادی از LNG پیشی بگیرد. یکی از پیام‌های کلیدی گزارش اخیر DNV این است که سیاست‌گذاری، نقشی تعیین‌کننده در موفقیت یا ناکامی گذار انرژی ایفا می‌کند. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در نشست MEPC83 که در آوریل ۲۰۲۵ برگزار شد، استراتژی به‌روزشده‌ای برای کاهش گازهای گلخانه‌ای ارائه کرد که طبق آن، دستیابی به انتشار خالص صفر تا سال ۲۰۵۰ به‌تعهدی قانونی تبدیل شده است. با این حال، اجرای موفق این اهداف به میزان زیادی به چگونگی پیاده‌سازی، پایش و ضمانت اجرایی آن‌ها بستگی دارد. در حالی که پیش‌بینی می‌شود استاندارد جهانی سوخت (GFS) و سازوکارهای قیمت‌گذاری کربن IMO در بازه زمانی ۲۰۲۷ تا ۲۰۲۸ به‌مرحله اجرا برسند، مالکان کشتی‌ها همچنان با احتیاط و انتظار در حال رصد تحولات هستند. گزارش DNV بر لزوم تدوین مقرراتی شفاف و قابل پیش‌بینی، طراحی مشوق‌هایی روشن برای استفاده از سوخت‌های کم‌کربن و ایجاد هماهنگی میان ابتکارات منطقه‌ای مانند FuelEU با چارچوب‌های IMO تأکید دارد. در این میان، مساله قیمت‌گذاری واقعی سوخت‌های فسیلی، نقطه کانونی مباحث سیاست‌گذاری به‌شمار می‌رود. این ابزار می‌تواند شکاف هزینه‌ای میان سوخت‌های فسیلی و گزینه‌های پاک‌تری چون سوخت‌های الکترونیکی—که در حال حاضر تا دو تا سه برابر گران‌تر هستند—را کاهش دهد. مدل‌سازی‌های DNV نشان می‌دهد در صورت تشدید جریمه‌های نظارتی در کنار اعطای پاداش‌های هدفمند، می‌توان به‌تسریع در تحقق برابری هزینه و عرضه زودهنگام سوخت‌های مقیاس‌پذیر به بازار امیدوار بود.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



کمکی پیشرفته رانندگی، دوربین ۳۶۰ درجه و ایربگ‌های نسل جدید میانی بوده و ارزش آن ۳۱ هزار و ۲۰۴ دلار است. این اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت در سال ۲۰۲۴ جزو پر فروش ترین خودروهای سال در ایالات متحده بوده و به همین دلیل در نسخه‌های کار کرده نیز از ارزش بالایی برخوردار است. این نسخه از CR-V دارای یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری موسوم به LFB16 است. این موتور بنزینی به همراه یک موتور الکتریکی پرتوان، می‌تواند حداکثر ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر گشتاور ترکیبی ۴۲۰ نیوتون‌متر را به‌ارمغان آورد.

نسل ششم اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت هوندا که با نام CR-V معرفی می‌شود، اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد. این خودرو که بر پایه واساس زبان جدید طراحی هوندا شکل گرفته، دارای استایل جذاب و اسپرت تری نسبت به نسل‌های قبل از خود است. این خودرو که در نسل ششم خود بسیار اسپرت، جوان پسند و تهاجمی است، فهرستی طولانی از امکانات رفاهی و ایمنی را در خود جاداده است. CR-V مدل ۲۰۲۴ نسخه اسپرت-هیبرید که ساختار پلاکین-هیبریدی دارد، با کارکرد ۲۴ هزار کیلومتر و مجهز به آپشن‌هایی مانند کروز کنترل پیشرفته، سقف پانوراما، سیستم

قیمت بالای هوندا «CR-V» کار کرده!



تلگرام

Telegram

بررسی کیفیت خودروهای ژاپنی

هر ساله از سوی سازمان‌های مطرح جهان از جمله جی‌دی‌پاور، باکیفیت‌ترین محصولات خودرو سازان جهان معرفی می‌شوند. بر این اساس در ششمین سال متوالی، لکسوس توانست در صدر فهرست باکیفیت‌ها قرار گیرد و پس از آن تویوتا، مزدا، نیسان، هوندا، میتسوبیشی و سوزوکی قرار گرفتند. نکته بسیار مهم این که لکسوس NX به عنوان پرچمدار اس‌یووی‌های باکیفیت معرفی شد. حال سوال این است که دلیل برتری ژاپنی‌ها در زمینه کیفیت خودرو چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیت یک خودرو به عوامل بسیاری بستگی دارد؛ از نوع طراحی قطعات گرفته تا مونتاژ آن‌ها همگی سبب ایجاد کیفیت در سطحی بالا می‌شوند. بر این اساس همواره کمپانی‌های ژاپنی سعی می‌کنند در زمینه کیفیت یک و سرگردن بالاتر از سایر کمپانی‌ها باشند. همین مهم سبب شده است لکسوس طی ۶ سال متوالی به عنوان باکیفیت‌ترین خودروساز جهان معرفی شود. جالب است بدانید که جنسیت، برند لوکس کره‌ای‌ها نیز پس از ژاپنی‌ها در جایگاه ششم قرار دارد و از نظر کیفیت، توانسته رقیب جدی برای سامورایی‌ها باشد.

جهانبخش

فلسفه طراحی و تولید ژاپنی‌ها همواره بر پایه و اساس کیفیت بوده است. این مهم سبب شده است ژاپنی‌ها در بازار جهانی، از رتبه درخشانی در زمینه رضایت و اعتماد مشتری برخوردار باشند. لکسوس، مزدا، تویوتا، هوندا و نیسان همواره در فهرست این‌ترین‌ها، بهترین‌ها و قابل اعتمادترین خودروها قرار دارند. همین موضوع به خوبی نشان می‌دهد که کیفیت ساخت بالای محصولات خودروسازان ژاپنی سبب برتری آن‌ها شده است. لکسوس به عنوان برند لوکس تویوتا، خط‌مشی کیفیت بالای این خودروساز را در کنار طراحی جذاب و هیجان‌انگیز و تجربه لوکس تر به مشتریان ارائه می‌دهد.

اکیبرور

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب‌یابی

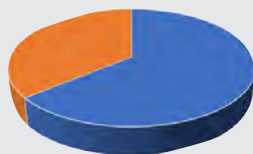
نادرست خودرو

خودرو داخلی با موتور ۱۸۰۰ دارم و چندی پیش برای بررسی وضعیت آن به تعمیرگاهی در سطح شهر مراجعه کردم. مکانیک مربوطه پس از بررسی تشخیص داد که اورینگ‌های انژکتورهای موتور خودرویم معیوب بوده که هم مصرف سوخت را بالا برده و هم سبب نشتی سوخت شده است. پس از تعویض اورینگ‌ها، همچنان مشکل وجود داشت که در نهایت ناگزیر به تعویض کامل انژکتورها شدم.

۰۹۰۵*۶۹۸۴

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۵۰

گزینه ۱ ۶۴ درصد
گزینه ۲ ۳۶ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آزاد شدن واردات خودروهای لوکس، در کاهش قیمت این دسته از خودروها در بازار تاثیر قابل توجهی خواهد داشت؟ در پاسخ به این پرسش ۶۴ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۳۶ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.

نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظر سنجی شماره ۲۳۵۱
تا چه میزان سخت‌گیری در ورود پلاک شهرستان به طرح ترافیک منجر به کاهش ترافیک‌های بی‌مورد در پایتخت می‌شود؟

۱- زیادی
۲- تا حدودی

پیامک

SMS

افت قدرت خودرو

خودرو پراید ۱۵۱ دارم و حدود یک هفته است حس می‌کنم خودرویم کشش خوبی ندارد و کم می‌آورد. این در حالی است که پیش از این نیز خودرو کاربراتوری داشتم و با چنین مشکلی مواجه شدم. علت عدم کشش مناسب در خودروهای انژکتوری و کاربراتوری چیست؟

حردانیان-تهران

«در پیشرفته‌های احتراق داخلی بنزینی، دو سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی از اهمیت بالایی برخوردارند و اگر در هر کدام از این سیستم‌ها مشکلی پیش آید، منجر به ایجاد اختلال در روند کاری آن سیستم می‌شود. به عبارت دیگر اگر هر کدام از متعلقات این سیستم با مشکل مواجه شود، موتور با اشکال روبه‌رو می‌شود. اگر خودرو در سراسیمه با افت توان مواجه شد، در مرحله نخست عیب‌یابی باید وضعیت سیستم انتقال قدرت آن یعنی دیسک و صفحه کلاچ بررسی شود. در صورت مستهلک شدن این سیستم با توجه به کارکرد آن، دیگر به خوبی قدرت و گشتاور را انتقال نخواهد داد. در این صورت لازم است دیسک و صفحه کلاچ برای بهبود انتقال قدرت و گشتاور تعویض شود. همچنین اگر انژکتورهای موتور گرفته یا رسوب داشته باشند، پاشش سوخت به درستی انجام نمی‌شود و میزان سوخت ورودی به سیلندر در سطح مناسبی قرار ندارد. در این صورت شاهد کاهش قدرت و افت گشتاور خواهیم بود و خودرو در این حالت کم می‌آورد. در عین حال خودرو و شمای نیاز به تعویض قطعات مصرفی و همچنین تنظیم موتور دارد. در مورد سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری، به دلیل استفاده از قطعات مکانیکی لازم است با تغییر فصل و تغییر آب‌وهوا، تغییرات اساسی در پیش‌ران ایجاد شود.

همچنین اگر سنسورهای الکتریکی، مانند سنسور درجه‌گاز نیز با اشکال مواجه شود، میزان هوای ورودی به سیلندر در سطح استاندارد نبوده و این امر باعث کاهش قدرت موتور می‌شود. در ادامه لازم است مپلمن شوید سنسورهای مهم موتور نیز از عملکرد صحیحی برخوردارند. سیستم جرقه‌زنی نیز دارای قطعاتی است که اگر قطعاتی چون کوئل به درستی عمل نکنند، قدرت جرقه شمع کاهش می‌یابد و در نتیجه کاهش قدرت موتور را در پی دارد. در ادامه لازم است کوئل موتور نیز عملکرد مناسبی داشته باشد. همچنین اگر تغییرات غیر اصولی در موتور یا واحد پردازشگر مرکزی آن به وجود آید، می‌تواند در بروز چنین اشکالی تاثیر گذار باشد. از این رو همواره توصیه می‌شود که تغییرات خارج از استاندارد کمپانی خودروساز در خودرو ایجاد نشود.

همچنین اگر می‌خواهید تغییراتی در خودرو اعمال کنید، این کار باید در نمایندگی‌ها صورت گیرد تا تمام مراحل آن طبق استانداردهای خودرو ساز انجام شود. به عنوان نکته پایانی باید تعویض قطعات مصرفی و همچنین سیالات مهم چون روغن موتور نیز توجه داشته باشید تا عملکرد موتور خودرویتان با اشکال مواجه نشود. از سویی این روزها به دلیل انتشار مطالب غیر اصولی خودرویی در فضای مجازی، بیش‌تر مالکان خودرو در صدد ارتقای خودروی‌شان بر می‌آیند که این امر می‌تواند در بلندمدت هزینه نگهداری خودرو را دوچندان کند.

به عبارت دیگر بسیاری از مالکان محصولات گروه صنعتی ایران خودرو که خودروی‌شان مجهز به پیش‌ران تی‌یوفاپو است، بر این باورند که با ایجاد تغییرات اساسی در ECM خودرو یا همان ریمپ کردن، می‌توانند قدرت و گشتاور این موتور را در حد یک پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتری ۱۵۰ اسب‌بخاری ارتقا دهند. این در حالی است که اگر پیش‌ران تی‌یوفاپو به‌ناچار به دلیل انتشار مطالب غیر اصولی خودرویی در فضای مجازی، بیش‌تر مالکان خودرو در صدد ارتقای خودروی‌شان بر می‌آیند که این امر می‌تواند در بلندمدت هزینه نگهداری خودرو را دوچندان کند.



«M440i»؛ باواریایی سریع و هیجان‌انگیز

گرن کوپه محبوب «بامو» چه در چنته دارد؟

همچنین طراحان بامو برای M440i طیف گسترده‌ای از رینگ‌های ۱۷، ۱۸ و ۲۰ اینچی را در نظر گرفته‌اند. نسخه مورد بررسی ما در این مطلب، دارای رینگ‌های ۱۹ اینچی ام‌آلایزی است که می‌توان رینگ‌های ۲۰ اینچی ام‌فورج‌شده را نیز برای آن سفارش داد.

در زمان ورود به کابین M440i گرن کوپه شاهد فضایی مشابه سدان کامپکت این خودروساز باواریایی یعنی M340i هستیم. نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی در کنسول میانی و کلاستر (پشت‌آمبر) ۱۲.۳ اینچی، فضای کاملاً مدرنی را برای کابین این خودرو فراهم آورده است. طراحی غریب‌لک فرمان اسپرت M (که از نسخه M340i کرای‌اور شده)، قرارگیری دو پدال شیفتر منیزیمی در پشت فرمان و دسته‌دنده کوچک اسپرت، رانندگی با این گرن کوپه باواریایی را هیجان‌انگیز می‌کند.

استفاده از قطعات دکوراتیو کروم و پوشش آلکانترا برای صندلی‌ها؛ از ویژگی‌های دیگر این کوپه چهار در اسپرت است. M440i به جرات یکی از آبرودینامیک‌ترین خودروهای جهان است. طراحی دستگیره‌های پنهان‌ا شکل و فرمت کوپه بدنه، ضریب درگ این خودرو را به ۰.۲۶ می‌رساند. این ضریب درگ نه تنها آبرودینامیک خودرو را بهبود می‌بخشد، بلکه مصرف سوخت را نیز بهینه می‌کند. قلب تپنده M440i را پیش‌ران معروف بامو، یعنی B58 تشکیل می‌دهد.

این موتور در نسخه M340i نیز نصب شده است. موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری خطی این خودرو، مجهز به تکنولوژی توپین‌پاور اسکرول توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر است.

با افزایش فشار سوخت به ۳۵۰ تا ۲۰۰ بار و ایجاد تغییراتی در سیستم ولت‌رژیک و نوس‌های دویل) حداکثر قدرت تولیدی به ۳۷۴ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور به ۵۰۰ نیوتون‌متر می‌رسد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته است‌پتر و نیک و با سامانه چهار چرخ‌محرك هوشمند DriveX به دو محور جلو و عقب منتقل می‌شود.

تنها کافی است که وضعیت رانندگی را به اسپرت پلاس تغییر دهید و پدال گاز را تا انتها فشار دهید تا سرعت صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۷ ثانیه‌ای را تجربه کنید. حداکثر سرعت این کوپه چهار در اسپرت به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

«اگر علاقه‌مند به سرعت و هیجان باشید، تنها کوپه‌ها را به عنوان بهترین گزینه انتخاب خواهید کرد. این دسته از خودروها به دلیل نوع طراحی بدنه اسپرت همواره مورد توجه اسپرت‌دوستان قرار دارند. البته برخی از مشتریان نیز به دنبال خودروهای خانوادگی اما اسپرت هستند که طراحان خودرو با ایجاد کلاس گرن کوپه، توانسته‌اند این افراد را هم راضی کنند. این روزها اغلب خودروسازان مطرح جهان چند محصول گرن کوپه را در سبد محصولات خود قرار داده‌اند. یکی از گرن کوپه‌های محبوب در بازارهای جهانی که از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است، بامو سری ۴ گرن کوپه است. سری ۴ در حقیقت نسخه کوپه سری ۳ است که سال ۲۰۱۴ معرفی شد.

این سری از بامو در قالب کوپه چهار در و با نام گرن کوپه نیز برای اسپرت دوستان به بازار عرضه شد. ۲۶ می‌سال ۲۰۲۰ نسل دوم کوپه سری ۴ رونمایی شد. پس از انتظار مشتریان اسپرت‌دوست، سرانجام ۱۰ ژوئن سال جاری میلادی، نسخه سدان از سری ۴ با همان گرن کوپه معرفی شد. سری ۴ گرن کوپه در نسخه‌های متعددی طراحی و تولید شده است. نسخه قدرتمند این خودرو، با نام M440i گرن کوپه شناخته می‌شود. در حقیقت سری ۴ گرن کوپه نسخه بنزینی مدل الکتریکی i4 است. خطوط تیز و شارپ روی بدنه همچنان از ویژگی‌های طراحی این خودروساز باواریایی است. پروفیل خودرو با کاپوت نسبتاً کشیده، اور هنگ‌های کوتاه، ستون C کشیده و سقف کم‌انی (که فرمت کوپه به خودرو بخشیده) شخصیت اسپرتی به این سدان جسور باواریایی می‌دهد. چهره خودرو و مشابه نسخه کوپه بوده و با چراغ‌هایی با LED و گرافیک خاص، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره مر تفع عمودی، تهاجمی بنظر می‌رسد.

در نمای عقب M440i گرن کوپه شاهد چراغ‌های کشیده افقی و حجم‌پردازی خاص هستیم. این طراحی سبب ایجاد ظاهری زیبا برای این کوپه چهار در اسپرت شده است. همچنین مجموعه دیفیوزر و آگزوزهای دوزنقه‌ای در طرفین مشابه M340i بوده و چاشنی اسپرت بودن را در این خودرو دوچندان می‌کند. نسخه M440i مورد بررسی ما همان طور که از نام این خودرو بر می‌آید، به کیت M مزین شده است.

کیت M شامل رکاب‌ها، قاب آینه‌ها، سپر جلو و ورودی‌های هوای عمودی، اسپویلر روی در صندوق عقب و دیفیوزر و آگزوزهای اسپرت دوزنقه‌ای است.





کشف محموله میلیاردی لاستیک قاچاق در اصفهان

«فرمانده انتظامی شهرستان بر خوار از کشف ۶۳۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۲۵ میلیارد ریال در بازرسی ماموران انتظامی از یک دستگاه کامیون خبر داد. نعمت خلیلی، فرمانده انتظامی شهرستان بر خوار اظهار داشت: «در راستای طرح مقابله با قاچاق کالا، ماموران بخش انتظامی حبیب آباد شهرستان بر خوار حین گشت‌زنی در سطح حوزه استحفاظی خود به یک دستگاه کامیون مشکوک و برای بررسی آن را متوقف کردند.»

وی افزود: «ماموران طی هماهنگی با مرجع قضائی در بازرسی از این خودرو، تعداد ۶۳۰ حلقه لاستیک قاچاق را که فاقد هرگونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود، کشف کردند.» خلیلی ارزش اموال قاچاق کشف‌شده را برابر اظهار نظر کارشناسان ۲۵ میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «در این رابطه ۲ متهم شناسایی و به همراه پرونده تشکیل شده برای انجام مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شدند.»

همکاری «آپولو تایرز» و «منچستریونایتد» با هدف حمایت از قشر جوان

تایر ساز هندی به فکر جوانان مجارستانی باشگاه «منچستر»



«شرکت تایر سازی «آپولو تایرز» در ادامه تعهد خود به مسئولیت اجتماعی شرکتی، با همراهی باشگاه معتبر «منچستریونایتد»، مدرسه فوتبال ویژه‌ای را در مجارستان برگزار کرد. این رویداد که در نزدیکی کارخانه گئونگیوشالاش آپولو برگزار شد، فرصتی منحصر به فرد برای فرزندان کارکنان شرکت فراهم آورد تا زیر نظر مربیان رسمی باشگاه انگلیسی، آموزش‌های حرفه‌ای فوتبال را تجربه کنند. در مجموع، ۳۳ کودک در یک جلسه دو ساعته در مرکز ورزشی «دکتر فیش آندراش» شهر گئونگیوش شرکت کردند. با تقسیم شرکت کنندگان به دو گروه سنی، سطح آموزش‌ها تخصصی‌تر و مناسب‌تر انجام شد. زمین‌های مختلف ورزشی در این مرکز، بستری متنوع برای تمرینات فنی فراهم کردند. حضور «دنیس اروین» (بازیکن افسانه‌ای منچستریونایتد) در این برنامه، جلوه‌ای خاص به رویداد بخشید. او ضمن صرف ناهار با شرکت کنندگان، به پرسش‌های آنان پاسخ داد و عکس یادگاری و امضا تقدیم خانواده‌ها کرد. همچنین به تمامی کودکان حاضر، کیت رسمی



باشگاه منچستریونایتد اهدا شد. این برنامه، یازدهمین مدرسه فوتبال برگزار شده از سوی آپولو در قالب همکاری بلندمدت با باشگاه منچستریونایتد به شمار می‌رود. از زمان راه‌اندازی مدرسه‌های فوتبال این باشگاه در سال

۱۹۹۹، بیش از نیم‌میلیون کودک از ۹۰ کشور جهان در آن شرکت کرده‌اند. اما این تنها بخشی از فعالیت‌های اجتماعی آپولو تایرز در قالب این همکاری است. این شرکت هندی از سال ۲۰۱۳ با منچستریونایتد وارد همکاری

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	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	آریو 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 ویترا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-سWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های پیوسته با سبک LED های دوزنقه‌ای بسیار زیبا و چشم‌نواز است. کابین جیب کامپس بر خلاف سایر کراس‌اوورهای مدرن که طراحی یکنواخت و مشابه هم دارند، در این خودرو شاهد طراحی غربیلک‌فرمان دی-کات و دو نمایشگر عرض هستند که از هم جدا هستند. طراحی دسته‌دنده روتاری و پدال‌های شیفت در پشت فرمان نیز هیجان بیشتری را در زمان رانندگی القا می‌کند. در نهایت این سبک طراحی منجر به جذابیت و زیبایی بیش‌تر در این بلندقامت شده است.

جیب یکی از خودروسازان مطرح و خوشنام در سطح جهانی است که تنها محصولات اس‌یووی آفرودی یا اس‌یووی کراس‌اوور به تولید می‌رساند. بر این اساس این خودروساز در زمینه طراحی و تولید بلندقامتان دارای سبک خاصی است. جیب کامپس یکی از کراس‌اوورهای کامپکت بوده که از نظر طراحی با مجموعه‌ای از خطوط تیز و سطوح تخت همراه است که با رینگ‌های ۲۰ اینچی کاراکتر فوق جذاب و اسپرتی دارد. در نمای جلو چراغ‌های کشیده با جلوینچره عریض و باریک و خطوط نسبتاً تیز روی کاپوت چهره فوق اسپرت و تهاجمی



سبک طراحی جذاب و مدرن «جیب»

سرمایه‌گذارها از بی‌ثباتی فرار می‌کنند

تولید زیرسایه کمبود زیرساخت و تصمیمات دستوری

چالش‌های ارزی، بی‌ثباتی مدیریتی و موانع ساختاری، مسیر توسعه صنعت را مسدود و آینده قطعه‌سازی و خودروسازی را نامعلوم کرده است

می‌تواند نقدینگی مورد نیاز را تأمین کند؟ شرکت‌های خودروساز که توان پرداخت بدهی‌های خودشان را هم ندارند، چطور می‌توانند به تریق نقدینگی به قطعه‌سازان فکر کنند؟ اکنون شرکت‌های خودروسازی هم دچار بحران مالی هستند و با سیاست‌گذاری و قیمت‌گذاری اشتباه مواجه شده‌اند.

«سرمایه صنعت به جیب دلالتان این فعال صنعت قطعه درباره عواقب سیاست قیمت‌گذاری دستوری که به زیان تولیدکننده و در نهایت مصرف‌کننده تمام شده است، اظهار داشت: «در سال‌های اخیر بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان پول به دلیل قیمت‌گذاری دستوری به جیب واسطه‌ها رفته است. متأسفانه ماشین‌آلات ما به‌روز نیست و نوسازی خطوط تولید نیازمند سرمایه‌گذاری گسترده است؛ در حال حاضر برای خرید چهار قلم دستگاه صنعتی که کل رقم آن به ۳۰۰ هزار دلار هم نمی‌رسد، ۸ ماه است که ارز لازم به مجموعه‌ام تخصیص داده نمی‌شود.»

ذکر یانی اضافه کرد: «اگر این ۵۰۰ هزار میلیارد تومان به قطعه‌ساز یا خودروساز تعلق می‌گرفت و قیمت‌گذاری دستوری نبود، شاهد این حجم عظیم زیان انباشته، یعنی حدود ۲۵۰ هزار میلیارد تومان نبودیم و می‌توانستیم تجهیزات و تکنولوژی جدید وارد و ساختار سیستم را به‌روزرسانی کنیم.» وی در ادامه بیان کرد: «در حال حاضر چشم‌انداز مطلوبی پیش روی قطعه‌سازان قرار ندارد و متأسفانه بخش قابل توجهی از خودروهای تولیدی به‌دست دلالتان افتاده است. براساس بررسی‌ها حدود ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط دلالتان خریداری و در پارکینگ‌ها دپوشده و منتظر هستند با تغییر شرایط، این خودروها را با سود به بازار عرضه کنند.»

«راه نجات صنعت از تغییر سیاست می‌گذرد ذکر یانی درباره ماندن و یا خارج شدن از وضعیت فعلی سیاسی کشور بیان داشت: «اگر شرایط بین‌المللی به‌همین منوال ادامه یابد، نه‌تنها اوضاع بهتر نمی‌شود بلکه ممکن است وارد فاز سخت‌تری شویم؛ در صورت بهبود شرایط بین‌المللی و آزادسازی ارزی نیز نمی‌توان انتظار بهبود داشت و سیل واردات به‌راه می‌افتد و حتی پفک هم به کشور وارد می‌شود؛ چراکه برنامه‌ای برای بهبود زیرساخت‌های صنعتی نداریم.»

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه این قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: «در هر حالت، حتی اگر تعاملات خارجی صورت گیرد و ارز هم آزاد شود، وضعیت بهبود نخواهد یافت. مشکل اساسی تحریم نیست، بلکه نبود سیاست صحیح و ناکارآمدی مدیریتی است. ناترازی در مدیریت و فقدان عقلانیت مالی از جمله مهم‌ترین چالش‌هاست. بسیاری از مدیران دولتی شاید در رشته تخصصی خود آدم‌های ماهری باشند، اما در ساختار مدیریتی و مسئولیت‌های کلان تصمیمات درستی نمی‌گیرند.»

ذکر یانی با اشاره به اهمیت جذب سرمایه‌گذاری خارجی اظهار داشت: «به‌تازگی با یکی از مسئولان باسابقه وزارت نفت که فرد بسیار کارکشته‌ای هم هست، صحبت می‌کردم. او می‌گفت فقط میدان‌های نفتی که الان در اختیار دیگران مثل قطر، عربستان و غیره قرار گرفته، اگر همه این‌ها را خودمان در قالب مشارکت با شرکت‌های خارج از منطقه مدیریت کنیم، می‌توانیم روزانه بیش از ۱۰ میلیون بشکه نفت صادر کنیم و بالغ بر ۲ هزار میلیارد دلار سرمایه‌گذاری غربی جذب کنیم.»

وی با تأکید بر لزوم اصلاح سیاست‌ها و به‌روزرسانی نگرش مدیریتی بیان کرد: «تازمانی که سیاست‌گذاری درست، حمایت مؤثر از تولید، مدیریت کارآمد و مشارکت با شرکت‌های خارج از منطقه مدیریت کنیم، بر خرداری از دانش مالی در اولویت نباشد، نباید انتظار پیشرفت و توسعه پایدار در صنعت کشور را داشت. راهکار رفع مشکلات به بیرون نگاه کردن نیست، بلکه اصلاح ساختار مدیریتی، تأمین زیرساخت‌های اساسی، حمایت از سرمایه‌گذاری و جلوگیری از رانت و دلال‌بازی، تنها راه نجات صنعت کشور است.»



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

«تولید صنعتی در ایران مدت‌هاست با زنجیره‌ای از مشکلات ریشه‌دار، از نوسانات شدید منابع انرژی گرفته تا پیچیدگی‌های ساختاری و سیاست‌گذاری‌های مقطعی روبه‌رو است. مسائل زیرساختی و موانع جدی در تأمین برق، آب و گاز از یک سو و دشواری‌های دسترسی به سرمایه و ارز لازم از سوی دیگر، مسیر حرکت صنایع را دشوارتر از همیشه ساخته است. در این میان، بازار خودرو و قطعه‌سازی به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین بخش‌ها، از چالش‌های اقتصادی و مدیریتی کشور تصویر واضح‌تری را منعکس می‌کند؛ جایی که تأثیر تصمیمات دستوری، مدیریت ناکارآمد و ضعف زیرساخت‌ها را می‌توان در توقف‌های گاهانه تولید، رشد زیان انباشته و گسترش واسطه‌گری مشاهده کرد.»

«تولید صنعتی زیر بار بحران دائمی انرژی محمدعلی ذکر یانی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت صنعت و مشکلات متعددی که سد راه سرمایه‌گذاری، تولید و توسعه صنعتی حتی پیش از جنگ ۱۲ روزه تحمیلی شده است، در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «کل صنعت در حال حاضر درگیر چالش بوده و به‌دلیل مشکلات ارزی و کمبودهای زیرساختی، روند فعالیت صنعت به‌شدت مختل شده است.»

وی با اشاره به مشکلات و کمبودهای زیرساختی پیش روی تولیدکنندگان اضافه کرد: «زمستان‌ها گاز نداریم، تابستان‌ها برق نداریم و حتی در بعضی از مناطق تأمین آب هم با مشکلاتی مواجه است. اینترنت ما نیز دچار مشکل است و با این وضعیت نمی‌توان انتظار رونق صنعتی داشت. از طرفی بسیاری از طرح‌ها و وعده‌ها، صرفاً جنبه شعاری پیدا کرده‌اند و دائم شعار می‌دهند که امسال، سال سرمایه‌گذاری است؛ اما سؤال این جاست که کجا باید سرمایه‌گذاری شود؟ چطور انتظار سرمایه‌گذاری را با وجود این کمبودها دارید؟»

ذکر یانی ادامه داد: «متأسفانه دولت به مقوله صنعت به‌عنوان یک عامل توسعه پایدار نگاه نمی‌کند. در حال حاضر تنها روز را به‌شب می‌رسانند و نه سیاست‌گذاری مشخصی داریم و نه استراتژی روشنی برای آینده دیده می‌شود. نه بانک‌ها نقدینگی لازم را در اختیار می‌گذارند و نه همان‌طور که اشاره کردم برق داریم، نه آب، نه گاز، نه اینترنت، حتی گازوئیل هم نداریم. صنعتگرانی که برای تأمین برق، ژنراتور می‌خرند هم با مشکل تأمین سوخت روبه‌رو هستند و ناچارند گازوئیل را از بازار آزاد تهیه کنند که خودش در دسر ساز است و ممکن است به اتهام قاچاق زیر سؤال بروند.»

«فناوری بومی، اسپر نبود سرمایه شد عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره خودروسازی و قطعه‌سازی نیز تصریح کرد: «در صنعت خودرو، اوضاع حتی نسبت به بقیه صنایع بدتر است. بعد از سال‌ها مدیریت یکی از شرکت‌های اصلی خودروسازی را گروهی گرفتند، اما سؤال این جاست که سیاست آن‌ها چیست؟ متأسفانه در حال حرکت به سمت تبدیل شدن به یک بازار وابسته برای چین هستیم. در حال حاضر دو خودروساز بزرگ کشور در مجموع بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بدهی و زیان انباشته دارند. همین‌هایمایی که آقایان مدام تولید می‌کنند، مدل به‌مدل و نسخه به نسخه جدید در چین ارائه می‌شود؛ هر روز تکنولوژی جدید می‌آید و خیلی زود این‌ها ناچار هستند به واردات فناوری‌های جدید و قطعات آماده



متوسل شوند.

ذکر یانی ادامه داد: «واقعیت این است که شما باید مدل‌های جدید ارائه بدهید، طراحی روز داشته باشید، روی ورژن‌های جدید کار کنید و همه این‌ها سرمایه‌گذاری سنگین می‌خواهند. وقتی امکان یا انگیزه‌ای برای چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نیست، واردات فناوری یا قطعه آماده تنها راه باقی‌مانده است. بسیاری از قطعه‌سازها فکر می‌کنند دو خودروساز بزرگ کشور در نهایت تنها اتاق خودرو را تولید خواهند کرد؛ یعنی بدنه را می‌سازند، رنگ می‌زنند و بخش عمده‌ای از فناوری‌های اصلی نظیر موتور، گیربکس و قطعات استراتژیک را وارد خواهند کرد؛ این قطعات استراتژیک نه‌تنها ارزان نیستند، که به سرمایه‌گذاری بزرگی نیاز دارند. یعنی حتی در صورت وجود دانش فنی، نبود سرمایه‌گذاری جلو توسعه تکنولوژی داخلی را می‌گیرد.»

وی با اشاره به وضعیت دانش فنی قطعه‌سازان کشور خاطر نشان کرد: «در بخش قطعه‌سازی کشور دانش خوبی وجود دارد، اما این دانش باید با سرمایه‌گذاری و حمایت مالی همراه شود. کدام نهاد یا سازمان

تازمانی که سیاست‌گذاری درست، حمایت مؤثر از تولید، مدیریت کارآمد و برخورداری از دانش مالی در اولویت نباشد نباید انتظار پیشرفت و توسعه پایدار در صنعت کشور را داشت. راهکار رفع مشکلات به بیرون نگاه کردن نیست، بلکه اصلاح ساختار مدیریتی، تأمین زیرساخت‌های اساسی، حمایت از سرمایه‌گذاری و جلوگیری از رانت و دلال‌بازی است

در حال حاضر چشم‌انداز مطلوبی پیش روی قطعه‌سازان قرار ندارد و متأسفانه بخش قابل توجهی از خودروهای تولیدی به‌دست دلالتان افتاده است. بررسی‌ها حدود ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط دلالتان خریداری و در پارکینگ‌ها دپوشده و منتظر هستند با تغییر شرایط این خودروها را با سود به بازار عرضه کنند

نوربالا

نوربالا



ظرفیت قابل توجه پارک حاشیه‌ای در معابر تهران

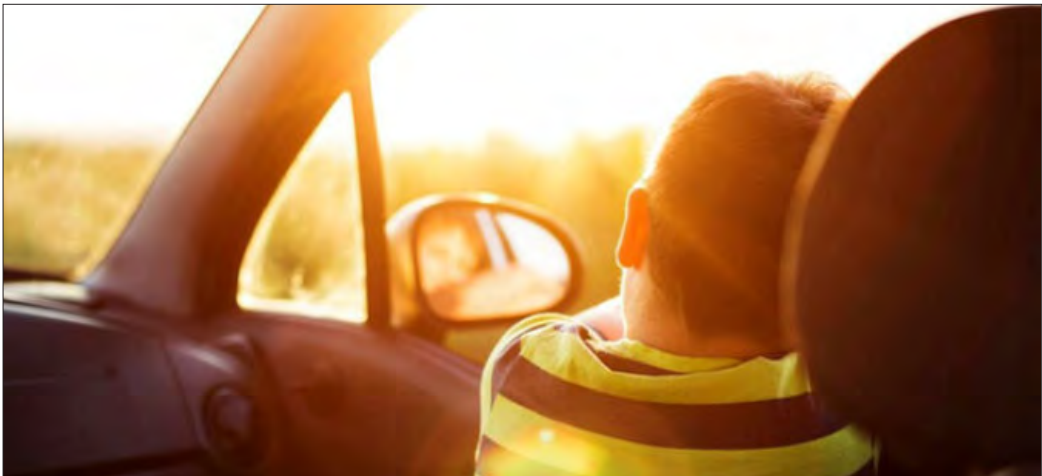
«باشگاه خبرنگاران جوان: مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «شهرداری ۲ هزار مورد فضای پارک را فراهم کرده که با توجه به شرایط و پیشرفت فیزیکی پروژه‌ها، در بازه‌های زمانی مختلف امسال به بهره‌برداری می‌رسد.» مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران ادامه داد: «این ۲ هزار مورد فضا، در ۳ محوطه پارکینگ قرار دارد که از نظر تجاری حائز اهمیت است.» وی در پایان تأکید کرد: «پارکینگ‌های مشارکتی با بخش خصوصی هم در حال توسعه است. به‌طوری که در تلاش هستیم شرایط به‌نحوی رقم بخورد که فضای مناسب و کافی برای پارک خودرو در تهران به‌خوبی ایجاد شود.»

همواره مراقب باشیم تا کودکان در وسیله‌نقلیه رها نشوند؛ به‌خصوص در این دمای رو به افزایش.»

خطر گرم‌زدگی برای کودکان در فصل تابستان

چندی پیش، معاون درمان دانشگاه علوم پزشکی جندی‌شاپور اهواز با تأکید بر مراقبت از کودکان در هوای گرم و اجتناب از تنها گذاشتن کودکان در خودرو در این شرایط، از فوت یک کودک بر اثر عوارض گرم‌زدگی در پی تنها ماندن در خودرو خبر داد. دکتر حبیب‌حی‌بر اظهار کرد: «اطفال و بزرگسالان در شرایط بد آب و هوایی و گرمای زیاد به‌شدت آسیب‌پذیر هستند.» وی افزود: «گرمای باعث بالا رفتن دمای بدن و برهم خوردن تعادل آب و الکترولیت بدن می‌شود و این مساله منجر به اختلال در عملکرد کلیه، قلب، مغز و سایر ارگان‌های حیاتی می‌شود.» معاون درمان دانشگاه علوم پزشکی جندی‌شاپور اهواز با اشاره به این که گرما حتی در مواردی می‌تواند منجر به فوت شخص گرم‌زده شود، گفت: «متأسفانه پیش‌تر در یکی از شهرهای استان خوزستان موردی داشته‌ایم که کودکی دو و نیم ساله بعد از آن که حدود دو ساعت در خودرو تنها مانده بود، دچار عوارض گرم‌زدگی شد و جان خود را از دست داد.»

دکتر سیدرضا حبیب‌زاده، عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی مشهد نیز در خصوص این که چه افرادی بیشتر در معرض گرم‌زدگی هستند؟ بیان کرد: «دو طیف سنی یعنی کودکان زیر ۸ سال و افراد مسن بالای ۶۰ سال بیشتر در معرض خطر گرم‌زدگی هستند؛ زیرا مکانیسم‌ها و سازوکارهای مقابله با گرم‌زدگی یا در این افراد به‌خوبی شکل نگرفته یا در افراد مسن و سالخورده کارایی خود را از دست داده است.» وی با اشاره به خطرات رها کردن فرزندان خردسال و کودکان زیر ۸ سال در خودرو یا در بسته و شیشه‌های بالا تصریح کرد: «رها کردن فرزندان خردسال و کودکان زیر ۸ سال در خودرو کار بسیار خطرناکی است. گاهی در سطح شهر مشاهده می‌شود که به‌عنوان مثال والدین برای خرید، در خودرو را بسته و فرزند را بدون روشن بودن کولر یا پایین بودن پنجره در خودرو رها می‌کنند.» حبیب‌زاده خاطرنشان کرد: «باید توجه داشت که دمای فضای داخلی خودرو بین ساعات ۱۰ تا ۱۴ می‌تواند در کمتر از ۶ دقیقه به بالای ۵۴ درجه سانتی‌گراد برسد که برای کودک آزاردهنده است و می‌تواند باعث کاهش هوشیاری و حتی تشنج کودک شود. توصیه ما این است که تحت هیچ شرایطی حتی برای یک لحظه کودکان، مخصوصاً کودکان نوپا و زیر ۸ سال را در داخل خودرو با شیشه‌های بسته در طول روز رها نکنیم.»



ممکن است بیمار دچار تخریب سلول‌های عضلانی و نارسایی کلیوی شود.»

مرگ ۳۹ کودک آمریکایی در خودروهای داغ
براساس گزارش سازمان غیرانتفاعی ملی «کودکان و ایمنی خودرو» در آمریکا که داده‌های مربوط به مرگ و میر ناشی از گرمای شدید در خودروها را جمع‌آوری می‌کند، تاکنون در سال جاری میلادی (۲۰۲۵)، ۹ کودک پس از رها شدن در خودروها در کالیفرنیا، فلوریدا، لوئیزیانا، مریلند، نیومکزیکو، نیوجرسی و کارولینای شمالی جان خود را از دست داده‌اند و از این میان فقط پنج نفر در ماه ژوئن جان باختند. همچنین سال گذشته، ۳۹ کودک در ایالات متحده پس از رها شدن در خودروهای داغ جان خود را از دست دادند. مدیر سازمان «کودکان ایمن» در این باره می‌گوید: «برای این که کودکی که در خودرو رها شده تحت تأثیر گرما قرار گیرد، لازم نیست دمای بیرون خیلی

بالا فرار سیدن روزهای گرم سال، توجه به این نکته ضروری است که گرمای بیش از حد داخل خودرو می‌تواند خطرات جدی برای سرنشینان ایجاد کند. دمای داخل خودرو پارک‌شده، می‌تواند در عرض ۱۰ دقیقه تا ۲۰ درجه افزایش یابد و این موضوع در صورت بالا بودن شیشه‌های خودرو برای کودکان و سالمندان بسیار خطر آفرین است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

ارزیابی مراحل گرم‌زدگی در خودرو
لیلامحسینیان، پزشک متخصص طب اورژانس، افراد سالمند، کودکان و مادران باردار را بیشترین گروه‌های در معرض خطر ناشی از گرم‌زدگی دانست و گفت: «به‌ویژه حضور این افراد در خودرو پارک‌شده در معرض گرما، یک خطر جدی برای بروز گرم‌زدگی و پیامدهای ناگوار آن است.» به‌گفته این پزشک متخصص طب اورژانس، ظرف مدت ۱۰ دقیقه، دمای خودرو پارک‌شده به بیش از ۵۰ درجه افزایش یافته و این شرایط برای کودکان می‌تواند با خطر مرگ همراه باشد که لازم است خانواده‌ها به این موضوع توجه جدی داشته باشند. وی افزایش دمای محیط به بالای ۳۲ درجه سانتیگراد و همچنین رطوبت بالای محیط را از دلایل ایجاد خطر بروز گرم‌زدگی در افراد عنوان کرده و بیان کرد که ممکن است سیستم خنک‌کنندگی بدن در مواجهه با این شرایط قادر به دفع گرما نباشد و به‌عنوان یک موقعیت تهدیدکننده حیات، فرد دچار گرم‌زدگی می‌شود.

دکتر محسینیان با بیان این که در مورد گرم‌زدگی چهار مرحله قابل ارزیابی است، گفت: «این مراحل به‌ترتیب شامل استرس گرمایی، خستگی گرمایی، گرم‌زدگی و سکت گرمایی است.» وی در ادامه گفت: «گرم‌زدگی ابتدا با نشانه‌هایی شامل سرگیجه، ضعف، حالت تهوع، گرفتگی عضلانی، رنگ‌پریدگی، اسهال و استفراغ بروز می‌کند و در ادامه در صورت درمان نشدن، شاهد مواردی نظیر تنفس سریع، کاهش تعریق، پوست داغ و خشک در فرد هستیم. تشدید نشانه‌های گرم‌زدگی در صورت عدم دریافت مداخله‌های درمانی، با کاهش سطح هوشیاری و به‌کما رفتن فرد همراه است؛ همچنین



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۷ تیر ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۵۱

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایران‌بان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

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



بامو i5، صدر صد برقی

را حذف و به جای آن از نیروی الکتریکی استفاده کنند. بامو سری ۵ تمام‌برقی موسوم به i5 نیز در یک بیل‌برد تبلیغاتی در انگلستان به این موضوع اشاره دارد که تنها ۱۵،۹ تا ۲۰،۶ کیلووات-ساعت انرژی لازم است تا مسافت ۱۰۰ کیلومتری را ببیماید که در این مسافت مقدار منواکسید کربن (CO2) صفر گرم بر کیلومتر است.

سری ۵ بامو همواره جزو محبوب‌ترین محصولات این خودروساز باواریایی بوده است. از آن‌جا که از سال ۲۰۱۵ میلادی به‌بعد کمپانی‌های مطرح خودروسازی به‌لحاظ بحث استاندارد تحت فشار سیاست‌های جدید در این رابطه قرار گرفتند، سعی کردند پیش‌رانه‌های بنزینی

نقش کلیدی تست تصادف در تعیین استحکام خودرو

تست تصادف نقش پررنگی در تعیین استحکام خودروها دارد و خودروسازان در کشورهای پیشرفته همواره به‌نتایج این تست توجه ویژه‌ای دارند. بر این اساس تست تصادف در قالب چارچوب و پلت‌فرم مشخصی صورت می‌گیرد تا ضمن تعیین میزان سطح ایمنی خودرو، جایگاه یک مدل خودرو خاص در بازار جهانی مشخص شود. در تست تصادف، خودرو با سرعت ۵۶ تا ۶۴ کیلومتر بر ساعت مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این تست معمولاً سه فقره تصادف برخورد از جلو، برخورد از جانبی و برخورد از نیمه جلو صورت می‌گیرد تا میزان استحکام و ایمنی بدنه خودرو مورد سنجش قرار گیرد. این مهم سبب می‌شود خودرو در صورت برخورد از طراحی و کیفیت مناسب، به ستاره‌های درخشان ایمنی در سازمان‌هایی مانند NHTSA (سازمان ملی ترافیک بزرگراه ایالات متحده) و یوروانکپ یا به امتیاز خوب در موسسه‌هایی مانند IIHS (موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده) دست پیدا کند. در این صورت میزان اعتماد به خودرو در سطح بالایی قرار خواهد گرفت. در عین حال تصور اشتباهی در این مورد وجود دارد مبنی بر این که چرا خودرویی که موفق به دریافت ۵ ستاره ایمنی از مراکز معتبر جهانی شده، حین برخورد و تصادف با سرعت ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت تا حد زیادی آسیب دیده است؟ در پاسخ باید گفت دلیل این مهم افزایش سرعت خودرو خارج از حد استاندارد تعریف‌شده در تست تصادف بوده که کاهش ایمنی را به دنبال دارد. بر این اساس با بالا رفتن سرعت خودرو، میزان تنش وارده به سازه شاسی و بدنه آن افزایش خواهد یافت و این مهم منجر به کاهش ایمنی خودرو و در نهایت سرنشینان آن می‌شود



حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



قیمت خودروهای داخلی و موتتاژی دیروز در بازار افزایشی شد



کی‌ام‌سی تی‌۹ با ۱۰ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ پرومکس با ۲۰ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۷ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۲۶۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما با یک میلیون افزایش در بازار ۹۳۴ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد

آغاز شرایط فروش نقدی و اعتباری پیکاپ کره‌ای موسو «گرنند-خان»



شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا

آغاز طرح: ۱۴۰۴/۰۴/۱۶ - پایان اعتبار: ۱۴۰۴/۰۴/۳۱

تاریخ اطلاع: ۱۴۰۴/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اعتباری خودروی موسو گرنند - خان KGM (محصول شرکت سنگ پلگ کره جنوبی) تولید صنایع خودروسازی ایلیا											
کد طرح فروش	تجهیز	قیمت قبلی (ریال)	پیش پرداخت (ریال)	مرحله دوم پرداخت (ریال)	مرحله سوم پرداخت (ریال)	مرحله چهارم پرداخت (ریال)	نوع پرداخت	مبلغ قسط پرداخت (ریال)	سود معارکت (سالانه)	سود تأخیر (سالانه)	سود اصراف (سالانه)
SK-KGM-4403	SIGNATURE	۴۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقسطی	زمان صندوق دولتی	۱۲ ماهه	۱,۰۵۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۸ درصد
SK-KGM-4404								زمان صندوق دولتی	۲۴ ماهه	۵۹۲,۰۰۰,۰۰۰	
SK-KGM-4405								زمان صندوق دولتی	۳۶ ماهه	۴۴۲,۰۰۰,۰۰۰	
SK-KGM-4406								زمان صندوق دولتی	۴۸ ماهه	۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰	
SK-KGM-4407	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقسطی	زمان صندوق دولتی	۱۲ ماهه	۱,۰۵۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۸ درصد
SK-KGM-4408								زمان صندوق دولتی	۲۴ ماهه	۵۹۲,۰۰۰,۰۰۰	
SK-KGM-4409								زمان صندوق دولتی	۳۶ ماهه	۴۴۲,۰۰۰,۰۰۰	
SK-KGM-4410								زمان صندوق دولتی	۴۸ ماهه	۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰	

مبلغ تسهیلات: ۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

تاریخ چک‌ها: تاریخ واریز پیش پرداخت مبتنی بر سطح پرداخت (چک‌ها: چک‌های پرداخت دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد دریافت می‌گردد.

مرحله پنجم پرداخت: اقسالی، مبلغ خودرو در زمان صندوق دولتی محاسبه و پس از کسر سود معارکت پیش از تحویل خودرو قابل پرداخت می‌باشد.

ملاحظات: محصول: حجیم موتور ۲ لیتر ۲۰۰۰ سی‌سی - موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گیربکس: ۶ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گیربکس: ۶ - دنده: اتوماتیک ساخت AISIN - وزن: محور محرک: دو در (4WD)

ملاحظات: خرید می‌تواند جهت معامله لیست نمایندگیان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو، امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، تمایز، تجربه، درجه داخلی و خارجی، تجهیزات، رنگ و لاستیک، ابعاد و اندازه خودرو به وسیله شرکت مندرج در ذیل به‌عقدنامه مراجعه نمایند.

ملاحظات:

۱- مدت زمان گارانتی خودروها پنج سال ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می‌باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) ۲- تخفیف و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ تکمیل وجه می‌باشد. ۳- متقاضی خرید سلف‌نست کلیه و وجه پرداختی را به یکی از حساب‌های اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا واریز نماید. در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متقاضی نخواهد داشت. ۴- هزینه‌های شماره گذاری، لپلاط خودروی فرسوده، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده مورد محاسبه قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و چنانچه در زمان تحویل تقریبی توسط مراجع اطلاع خود نسبت به محاسبه و دریافت مبلغ قطاعات اقدام می‌گردد. ۵- حق ارزشه نمایندگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت هرگونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می‌باشد. ۶- مدل خودروی تحویلی ۱۴۰۴ می‌باشد. ۷- صاحب امتیاز نمایندگی مجاز به ثبت نام بوده و کد ملی وی در لیست ممنوعیت ثبت نام می‌باشد. ۸- پرداخت سود تأخیر در تحویل طی حالت روز کاری انجام و مدت وجه اصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. ۹- سود تأخیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می‌یابد که بر اساس این به‌عقدنامه و در زمان مقرر اسناد، مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه ممنوعیت را پرداخت نموده باشد. ۱۰- نصب طرح فروش در مجایز املاک نمایندگی افزایش می‌باشد. ۱۱- ملات تحویل خودروهای اقسالی، ارسال نامه تهنیتیه مدارک و مستندات ارائه شده متقاضی خرید از سوی لژیونگ پلگ به شرکت صنایع خودروسازی ایلیا می‌باشد.

"دریافت فرم رزرو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا به آدرس: https://ilia-auto.com/sale/ انجام می‌شود."



کتابخانه SAHARA



کتابخانه SIGNATURE



کتابخانه SIGNATURE

جدول شرایط فروش پیکاپ کره‌ای موسو گرنند-خان

