



یک کارشناس بازار خودرو مطرح کرد:
چرا تاخیر در خرید ممکن است
به زیان مصرف کننده باشد؟

صفحه ۴



عملکرد همه جانبه برای تجارت
تفریح و رفت و آمد روزمره

صفحه ۸

«دنیای خودرو» رقابت جهانی خودروسازان را بررسی کرد

۱۴۰ شرکت، بازیگران آینده صنعت خودرو دنیا

پیش بینی می شود فروش جهانی خودرو در سال ۲۰۲۵ به حدود ۸۹.۶ میلیون دستگاه برسد که نسبت به سال ۲۰۲۴ با ۸۸.۲ میلیون دستگاه، رشدی معادل ۱.۷ درصد خواهد داشت...

صفحه ۱۴

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

«بیمه کیلومتری» از طرح تا اجرا

با گسترش خودروهای شخصی و تفاوت های آشکار در نحوه
استفاده از آن ها، مدل های سنتی بیمه دیگر ...

صفحه ۳

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

وضعیت بازار خودرو تحت تاثیر پیش بینی های ارزی

در ماه های اخیر، بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی ایران با
رکودی عمیق و نوسانات قیمتی ...

صفحه ۳

تولید خودروسازان در ماه گذشته به کمترین
میزان خود رسید

افت قیمت خودروهای داخلی در بازار آزاد

تولید خودرو سواری در خردادماه سال جاری به پایین ترین
سطح یک ساله خود رسید و نسبت به اردیبهشت ...

صفحه ۷



با توجه به افزایش ۲۱۳ درصدی سرمایه
از محل سود انباشته صورت خواهد گرفت؛

افزایش توانگری مالی بیمه «پارسیان»

صفحه ۵



امید محمدی

روزنامه نگار

واردات یا مونتاژ؟ دوراهی بازار خودرو

بازار خودرو در ایران این روزها بر سر یک دوراهی
کلیدی ایستاده است؛ واردات خودرو یا توسعه مونتاژ
داخلی؟ هر دو مسیر می توانند در بهبود کیفیت ...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

ایالات متحده و چالش هایی که برای آسیایی ها
ایجاد خواهد کرد

دلایل عدم موفقیت احتمالی چینی ها در بازار آمریکا

صفحه ۶

لزوم تمرکز بر فروش فوری محصول توسط خودروسازان

صفحه ۱۰

آخرین مهلت پیش فروش خودروهای کرمان موتور

صفحه ۲

«دنیای خودرو» وضعیت خودروهای
امپروی در کشور را بررسی کرد

قیاسی بین مدل های کره ای و چینی

صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

LX

تجربه یک زندگی مدرن





به ترتیب ۴.۹۴۰، ۱.۸۹۰، ۱.۵۱۰ و ۲.۸۲۰ میلی‌متر، سدانی متوسط تا بزرگ محسوب می‌شود. وزن خالص این خودرو هم ۱۶۷۰ کیلوگرم است. رووی DMH 7 به سیستم پلاگین-هیبریدی نسل پنجم DMH سایک مجهز است که ترکیبی از یک موتور ۱.۵ لیتری بنزینی با راندها حرارتی ۴۲ درصد و یک موتور الکتریکی را شامل می‌شود. موتور بنزینی ۱۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در حالی که موتور الکتریکی ۱۸۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۳۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه می‌دهد. هنوز اطلاعات دقیقی از ظرفیت باتری لیتیومی خودرو منتشر نشده؛ اما بر داکتریکی آن طبق استاندارد CLTC به ۱۵۰ کیلومتر و برد ترکیبی آن به ۱۰۰۰ کیلومتر می‌رسد

رووی DMH 7. سدان پلاگین-هیبریدی میان‌سایزی با طراحی یوزف کابان، طراح سابق رولزرویس است که با برد ۱۰۰۰ کیلومتر، در نیمه دوم ۲۰۲۵ عرضه می‌شود. برنر رووی، زیرمجموعه شرکت سایک تصاویر رسمی سدان پلاگین-هیبریدی M7 DMH را منتشر کرده است. این خودرو نسخه تولیدی کانسپت Pearl است که چند ماه پیش در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵ رونمایی شد. انتظار می‌رود DMH 7 در نیمه دوم سال جاری میلادی روانه بازار شود. این سدان لوکس، نخستین محصول تولیدی با طراحی توسط یوزف کابان، مدیر سابق طراحی رولزرویس، پس از پیوستن به سایک در سال ۲۰۲۴ است. رووی DMH 7 با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری



لوکس‌ترین سدان «سایک» براساس ایده‌های طراح «رولزرویس»

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

«بیمه کیلومتری»؛ از طرح تا اجرا

بهتری از عدالت و آگاهی خواهد داشت.» وی اشاره کرد: «ما هنوز ابزار دقیق و همه‌گیر برای ثبت داده‌های رانندگی نداریم. اپلیکیشن‌ها یا دستگاه OBD می‌توانند این اطلاعات را بدهند، اما دسترسی عمومی به این‌ها محدود است و مردم هنوز با آن آشنا نیستند.»

وی گفت: «وقتی بیمه‌گر بداند شما چه ساعتی، با چه سرعتی و در کدام مسیر رانندگی کرده‌اید، این سوالات پیش می‌آید: این داده‌ها کجا ذخیره می‌شوند؟ چه کسی به آن‌ها دسترسی دارد؟ آیا می‌توان به این‌ها فرایند اعتماد کرد؟» او تصریح کرد: «بیمه کیلومتری هنوز به‌طور رسمی در چارچوب‌های بیمه مرکزی تعریف نشده. اگر اختلافی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار پیش بیاید، مرجع قانونی روشن نیست. این مسئله مانع اعتمادسازی است.» مرزانی معتقد است این مدل در صورت برنامه‌ریزی صحیح، می‌تواند یکی از موفق‌ترین الگوها برای تحول صنعت بیمه در ایران باشد و گفت: «ما اگر بتوانیم اعتماد عمومی ایجاد کنیم، ابزار دیجیتال را فراهم کنیم و مقررات روشنی داشته باشیم، بیمه کیلومتری می‌تواند نه تنها منصفانه‌تر، بلکه به‌صرفه‌تر و هوشمندتر از مدل فعلی باشد.» وی در پایان افزود: «بیمه کیلومتری، الگویی نو و قابل توجه برای آینده صنعت بیمه خودرو در ایران است. مدلی که می‌تواند با شخصی‌سازی هزینه‌ها، رفتارهای پرخطر را کاهش دهد و هزینه‌های مردم را منطقی‌تر کند. با این حال، برای توسعه واقعی آن، باید روی زیرساخت فنی، مقررات قانونی و آموزش عمومی سرمایه‌گذاری جدی شود.»



بر اساس کیلومترهایی که رانندگی کرده‌اید هزینه می‌پردازید. این مدل به‌شدت برای کسانی که خودرو کم‌کارکرد دارند، مقرون‌به‌صرفه است.» وی افزود: «در مدل سنتی، راننده‌ای که سالانه ۵ هزار کیلومتر می‌رود، همان اندازه می‌پردازد که راننده‌ای با ۳۰ هزار کیلومتر کارکرد پرداخت کرده است. این بی‌عدالتی است. بیمه کیلومتری با پیوند هزینه به میزان واقعی رانندگی، پرداخت‌ها را منطقی‌تر می‌کند.» او در ادامه گفت: «در برخی نسخه‌ها، بیمه‌گر فقط بر مبنای کیلومتر محاسبه نمی‌کند، بلکه رفتار رانندگی هم معیار است. یعنی ترمز ناگهانی، سرعت غیرمجاز یا رانندگی شبانه، نرخ را بالا می‌برد. این موضوع، مردم را به رانندگی مسئولانه‌تر ترغیب می‌کند.» مرزانی گفت: «مردم همیشه می‌پرسند چرا بیمه‌شان این‌قدر گران است. در بیمه کیلومتری، چون همه چیز بر اساس داده و رفتار است، نرخ‌گذاری شفاف می‌شود و مشتری حس



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

با گسترش خودروهای شخصی و تفاوت‌های آشکار در نحوه استفاده از آن‌ها، مدل‌های سنتی بیمه دیگر پاسخ‌گوی نیاز رانندگان نیست. بیمه کیلومتری به‌عنوان الگویی نوین و منعطف، حالا در ایران نیز مطرح شده اما همچنان با چالش‌هایی مانند ضعف زیرساخت، نبود قوانین شفاف و نگرانی‌های حريم خصوصی مواجه است. صنعت بیمه در دنیا در حال پوست‌اندازی است. دیگر نمی‌توان با یک مدل نرخ‌گذاری ثابت و کلیشه‌ای برای همه رانندگان، خدمات موثر ارائه داد. بیمه کیلومتری یکی از مدل‌های نوین در این زمینه است که در آن راننده به‌اندازه میزان استفاده‌اش از خودرو، حق بیمه پرداخت می‌کند. این مدل بیمه‌ای در کشورهای پیشرفته به‌سرعت فراگیر شده و نه تنها عدالت بیشتری ایجاد کرده، بلکه باعث بهبود رفتار رانندگی و کاهش خسارت‌ها نیز شده است. در ایران نیز، گرچه هنوز در ابتدای مسیر است، اما زخمه‌های ورود آن از سوی برخی شرکت‌ها به گوش می‌رسد. فراد مرزانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» به مزایا، معایب و آینده بیمه کیلومتری در ایران پرداخته است. مرزانی درباره تعریف این نوع بیمه می‌گوید: «در بیمه کیلومتری، شما به‌جای پرداخت نرخ ثابت سالانه،

واردات یا مونتاژ؟ دو راهی بازار خودرو

حمایت‌های تعرفه‌ای بالا، محصولات خود را با قیمت‌هایی عرضه می‌کنند که تناسبی با کیفیت یا سطح فناوری ندارند در واقع، تقابل امروز بازار خودرو، تقابل امید واردات با واقعیت مونتاژ است. وارداتی که هنوز قفل اجرای آن با آیین‌نامه جدید باز نشده و مونتاژی که در غیاب رقابت موثر، عملاً به انحصار کشیده شده و انگیزه‌ای برای بهبود ندارد. این شرایط، به روشنی نیازمند بازنگری در سیاست‌گذاری است.

واردات هدفمند و هوشمندانه، به‌ویژه از مسیر خودروهای کارکرده با کیفیت و تعرفه‌های پلکانی، می‌تواند هم بازار را از رکود خارج کند و هم فضای رقابتی تازه‌ای برای خودروسازان و مونتاژکاران داخلی ایجاد کند. به‌شرط آن‌که به صورت واقعی و بدون سنگ‌اندازی اجرا شود. در مقابل، برای تداوم فعالیت واحدهای مونتاژی، لازم است سیاست‌گذار آن‌ها را ملزم به رعایت سهم مشخصی از انتقال فناوری، ارتقای ایمنی و کیفیت و عرضه با قیمت منطقی کند.

بازار خودرو کشور در وضعیتی نیست که بتواند یک مسیر را بسر دیگری ترجیح دهد. بلکه به یک سیاست ترکیبی هوشمند نیاز دارد؛ واردات برای تنوع‌بخشی و شکستن انحصار و مونتاژ به شرط ارتقا و نه تکرار. در غیر این صورت، چه در مسیر واردات و چه در مسیر مونتاژ، نتیجه چیزی نخواهد بود جز نارضایتی مصرف‌کننده، قیمت‌های فزاینده و رکود بی‌پایان بازار.

اکنون زمان تصمیم‌گیری روشن است. تاخیر در گشایش واردات و سکوت در برابر بی‌کیفیتی مونتاژ، هر دو هزینه‌ای سنگین به بازار و اقتصاد خانوار تحمیل خواهد کرد. راهکار، تعادل بین این دو مسیر است؛ به شرط شفافیت، رقابت و پاسخ‌گویی.

بازار خودرو در ایران این روزها بر سر یک دوراهی کلیدی ایستاده است؛ واردات خودرو یا توسعه مونتاژ داخلی؟ هر دو مسیر می‌توانند در بهبود کیفیت، ایجاد رقابت و

پاسخ‌گویی به نیاز مصرف‌کننده موثر باشند؛ اما آن‌چه در عمل اتفاق افتاده، نه تحقق کامل واردات بوده و نه مونتاژی که به افزایش کیفیت و انتقال فناوری منجر شود.

در بخش واردات، با وجود آن‌که آیین‌نامه اصلاح و قوانین مشخص شده است، به‌ویژه در خصوص خودروهای نو و کارکرده تدوین و تصویب شده‌اند، همچنان با تاخیر در اجرا مواجه هستیم. بازار خودرو مدت‌هاست چشم‌انتظار واردات موثر، هدفمند و قابل اتکاست، اما عرضه محدود و ثبت سفارش‌های قطره‌چکانی، نتوانسته‌اند تاثیر ملموسی بر قیمت‌ها یا ایجاد رقابت واقعی داشته باشند. این درحالی است که واردات خودرو، به‌ویژه در کلاس میان‌رده و اقتصادی، می‌تواند ابزار موثری برای تنظیم بازار و مهار انتظارات تورمی باشد.

از سوی دیگر، خودروهای مونتاژی در سال‌های اخیر سهم عمده‌ای از بازار را در اختیار گرفته‌اند؛ اما بدون تعهد روشن به ارتقای کیفیت، داخلی‌سازی واقعی یا انتقال فناوری مسیر رشد تیراژ را دنبال کردند. متأسفانه بسیاری از مونتاژکاران داخلی، صرفاً به سرهم‌بندی محصولات خارجی بدون نوآوری و ارتقا قناعت کرده‌اند و در مواردی حتی با



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

قرار است ماه آینده در نمایشگاه‌های برزیل رونمایی شود. این خودرو، مشابه نسخه اکواتور اسپرت در چین، از بازنگری در طراحی جلو بهره می‌برد و چیدمان چراغ‌های قبلی حذف شده است. جلو پنجره جدید با الگوی کرومی متمایز و سپرهای جلو و عقب باز طراحی شده با تزئینات هم‌رنگ بدنه، ظاهری لوکس‌تر به این شاسی بلند بخشیده‌اند. در نمای جانبی تغییرات چندانی دیده نمی‌شود. طول این شاسی بلند همچنان ۴٫۶۸۵ میلی‌متر است؛ اما حالا روی رنگ‌های ۱۹ پینچی جدید قرار گرفته و دستگیره‌های در با روکش کروم تزئین شده‌اند.

فورد تریتوری، کراس اووری که در چین تولید می‌شود، فیس لیفتی را تجربه کرده تا در بازارهای صادراتی مثل آمریکای لاتین حضور پررنگ‌تری داشته باشد. تریتوری نامی بود که فورد سال‌ها پیش برای شاسی‌بلندی در استرالیا استفاده می‌کرد؛ اما مدتی است که این نام را روی خودرو دیگری می‌بینیم. این خودرو کراس اوور اکواتور اسپرت تولید چین است که در بازارهای صادراتی مثل آمریکای جنوبی با نام تریتوری عرضه می‌شود. حال این شاسی‌بلند فیس لیفتی را تجربه کرده و اگر چه تغییرات آن ظریف هستند، اما کافی‌اند تا آن را از نسخه چینی متمایز کنند. فورد تریتوری فیس لیفت



گزینه چینی جدید «فورد» برای بازار بین‌الملل



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

وضعیت بازار خودرو تحت‌تأثیر پیش‌بینی‌های ارزی



۵۰ تا ۷۰ درصد از قطعات کلیدی از خارج وارد می‌شود. بنابراین نوسانات نرخ ارز مستقیم و فوری بر هزینه‌های تولید و قیمت نهایی آن‌ها اثر می‌گذارد. حتی در مواردی که برخی از اجزای خودرو در داخل تولید می‌شود، مواد اولیه آن‌ها نظیر فولاد آلیاژی، آلومینیوم یا اقلام الکترونیکی باز هم وارداتی است. همین موضوع باعث می‌شود نرخ ارز نه فقط بر قیمت تمام‌شده، بلکه بر توان برنامه‌ریزی تولید نیز اثر گذار باشد. این وضعیت، تولید را به یک بازی پرریسک تبدیل کرده که تصمیم‌گیری‌های بلندمدت را دشوار می‌سازد.

به نظر شما، سیاست‌های دولت در حوزه ارزی و وارداتی، تا چه اندازه برای مصرف‌کننده نهایی شفاف و قابل پیش‌بینی است؟

متأسفانه سیاست‌های ارزی و وارداتی دولت در حوزه

ناپایدار اقتصادی مانند وضعیت کنونی ایران، قیمت‌گذاری در بسیاری از حوزه‌ها از جمله بازار خودروهای وارداتی بیشتر تابع انتظارات تورمی و پیش‌بینی آینده نرخ ارز است تا واقعیت فعلی آن. واردکننده وقتی می‌بیند که چشم‌انداز نرخ ارز افزایشی است، ترجیح می‌دهد قیمت کالا را با حاشیه امن بالاتری تنظیم کند تا در صورت جهش بعدی ارز، متضرر نشود. این مساله، گرچه از منظر اقتصادی قابل درک است، اما به بی‌ثباتی بازار دامن می‌زند و مصرف‌کننده را دچار سردرگمی می‌کند. از سوی دیگر بازار ایران از شفافیت و رقابت سالم در این زمینه بی‌بهره است. نبود فضای رقابتی و تعلل در سیاست‌گذاری‌های وارداتی باعث شده حتی در زمان ثبات نسبی ارز هم شاهد افزایش قیمت یا چسبندگی آن به سطوح بالاتر باشیم. درواقع، ترس از فردای بازار ارز، بیش از واقعیت امروز، مبنای قیمت‌گذاری شده است.

در بخش خودروهای مونتاژی، تولیدکنندگان چه میزان وابستگی به واردات قطعه یا مواد اولیه دارند؟ نرخ ارز تا چه اندازه بر قیمت نهایی آن‌ها موثر است؟

در خودروهای مونتاژی، به‌ویژه مدل‌هایی که با برندهای چینی یا آسیای شرقی مونتاژ می‌شوند، وابستگی به قطعات CKD یا SKD همچنان بالاست. هر چند برخی شرکت‌ها ادعای داخلی‌سازی دارند، اما واقعیت این است که بین



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در ماه‌های اخیر، بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی ایران با رکودی عمیق و نوسانات قیمتی قابل توجهی مواجه شده است. کارشناسان معتقدند بخش عمده‌ای از این نوسانات، نه صرفاً ناشی از نرخ ارز روز، بلکه متأثر از انتظارات تورمی، تصمیمات غیر شفاف دولت و نظام چندنرخ‌ی ارز است. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع، معین مهدی‌زاده، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «سیاست‌های ارزی و وارداتی کشور، آینده بازار خودرو را در حال‌های از ابهام قرار داده است.» به گفته این کارشناس، قیمت‌گذاری در بازار خودروهای وارداتی عمدتاً بر اساس پیش‌بینی آینده نرخ ارز انجام می‌شود، نه نرخ رسمی روز بازار. واردکنندگان، به دلیل نوسانات شدید و عدم اطمینان از ثبات ارزی، ناگزیر هستند قیمت خودرو را با فرض افزایش آتی دلار تعیین کنند. همین پیش‌بینی‌های محافظه‌کارانه موجب چرخش مصنوعی قیمت‌ها حتی در شرایط ثبات موقت ارز شده است. مهدی‌زاده تأکید می‌کند: «در چنین فضایی، رفتار اقتصادی تابع منطق بازار نیست؛ بلکه بیشتر تابع ترس از آینده است. همین مساله باعث شده که بازار خودرو وارداتی همواره ملتهب باشد؛ حتی زمانی که نرخ دلار برای مدت کوتاهی کاهش می‌یابد.»

برخی کارشناسان می‌گویند قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی نه بر اساس نرخ ارز روز، بلکه بر اساس پیش‌بینی آینده ارز انجام می‌شود. آیا این تحلیل درست است؟

بله؛ چنین تحلیلی تا حد زیادی صحیح است. در شرایط



پیش فروش خودرو KMC JV با پیش پرداخت ۸۰۰ میلیون تومان



پیش فروش خودرو KMC EAGLE با پیش پرداخت ۵۵۰ میلیون تومان



پیش فروش خودرو KMC SRY با پیش پرداخت ۸۰۰ میلیون تومان



پیش فروش خودرو KMC T9 با پیش پرداخت ۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان



پیش فروش خودرو KMC X5 با پیش پرداخت ۹۰۰ میلیون تومان

آخرین مهلت پیش فروش خودروهای کرمان موتور

آخرین مهلت پیش فروش خودروهای کرمان موتور در طرح تابستانی این خودروسازی مشخص شد.

پنج محصول کرمان موتور در طرح پیش فروش تابستانی این خودروسازی از ۱۰ تیر ماه ۱۴۰۴ عرضه شده است.

اجرای طرح جدید پیش فروش محصولات کرمان موتور با پرداخت دو مرحله‌ای و موعد تحویل دی ماه ۱۴۰۴ انجام می‌شود.

بر این اساس خودروهای کی‌ام‌سی ایگل، SR3، JV، X5 و پیک‌آپ T9 در این طرح پیش فروش عرضه می‌شود و ثبت نام این خودروها تا ۲۳ تیر ماه ۱۴۰۴ و به صورت اینترنتی انجام خواهد شد.

میزان سود مشارکت در این طرح پیش فروش محصولات کرمان موتور ۲۴ درصد اعلام شده است...



هنسی با تیونینگ کادیلک اسکالید ۷ مدل ۲۰۲۵، خروجی پشیرانه ۷۸ سوپرشارژر آن را به اعداد فوق‌العاده ۱۰۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور رسانده است. کادیلک شاسی‌بلند پرچمدار خود را برای مدل ۲۰۲۵ مورد به‌روزرسانی قرار داد که فیس‌لیفت آن شامل نسخه اسپرت اسکالید ۷ هم می‌شد. هنسی که قبلاً این شاسی‌بلند غول‌پیکر قدرتمند را مورد عنایت قرار داده بود، حالا سراغ نسخه فیس‌لیفت آن رفت و اسکالید ۷ جدید H1000 را معرفی کرده است. هرچند اسکالید ۷ با ۶۸۲ اسب‌بخار قدرت و ۸۸۵ نیوتون‌متر گشتاور که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۴.۴ ثانیه‌ای را فراهم می‌کند، شاسی‌بلند بسیار قدرتمند و

سرعی است، اما اگر این هم کافی نباشد، یکج H1000 هنسی وجود خواهد داشت. این یکج شامل سیستم ورودی هوای پربازده، لیفترها و پوشادهای ارتقا یافته و کاتالیزورهای پربازده است که قدرت را از ۶۸۲ اسب‌بخار به بیش از ۱۰۰۰ اسب‌بخار افزایش می‌دهد. به‌طور دقیق، این شاسی‌بلند عظیم‌الجثه حالا ۱۰۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. پس از اعمال ارتقاها، هنسی از پیست آزمایشی پنزیل در مقر خود برای ارزیابی عملکرد واقعی اسکالید H1000 استفاده کرده است. تیونر تگزاسی یک اسکالید H1000 نفره‌ای را به پیست برد تاویژگی‌های جدید و به‌ویژه صدای غرش موتور ۷۸ سوپرشارژر را به‌نمایش بگذارد.



تیونینگ هنسی برای لوکس‌ترین شاسی‌بلند «کادیلک»

۴ نکته در پشت صحنه مطالبه واقعی کردن قیمت تولید در «ایران خودرو»

پیامد قیمت‌گذاری دستوری؛ قضاوت با شما!

تجربه چند دهه گذشته در صنعت خودرو نشان می‌دهد که تثبیت قیمت به‌صورت دستوری، بدون توجه به هزینه تولید، در بلندمدت به زیان همه ارکان اقتصادی است



پیگیری يك موضوع follow up



جبار کوچکی‌نژاد

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی

تبعات ادامه توقف ثبت سفارش واردات خودرو

«در حالی که واردات خودرو می‌تواند به تعادل بازار کمک کند، در حال حاضر ثبت سفارش خودرو متوقف است و لزوم از سرگیری آن به‌شدت احساس می‌شود. حال در این زمینه جبار کوچکی‌نژاد، عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی به بررسی این موضوع پرداخته است.

ادامه توقف ثبت سفارش خودرو چه تبعاتی را می‌تواند به دنبال داشته باشد؟

تداوم توقف ثبت سفارش واردات خودرو می‌تواند به کاهش عرضه خودرو و افزایش دلالی در بازار خودرو منجر شود و این مساله بازار خودرو را دچار مشکلات اساسی خواهد کرد.

چالش مهم در این رابطه چه بوده است؟

چالش اصلی توقف ثبت سفارش واردات خودرو، مشکلات ارزی بوده است که با توجه به ابلاغ آیین‌نامه جدید واردات خودرو و فراهم شدن امکان واردات خودرو سواری توسط هر یک از ایرانیان مقیم خارج از کشور، کمبود ارز به‌بهانه‌ای برای ورود خودروهای خارجی به کشور تبدیل خواهد شد.

مجلس در این باره چه اقداماتی انجام داده است؟

مجلس قانون واردات خودرو را بسیار شفاف تدوین کرده است. یکی از موانع موجود در مسیر واردات خودرو که در سال‌های اخیر موجب محدودیت در ورود خودروهای خارجی به کشور شده، کمبود منابع ارزی است که خوشبختانه این مشکل در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو در سال جاری رفع شده و امکان واردات خودرو با ارز صادراتی و همچنین ارز در اختیار ایرانیان مقیم خارج از کشور فراهم شده است.

دولت در این باره چه اقدامی باید انجام دهد؟

دولت باید با مهار موانع واردات خودرو، فرآیند ورود خودروهای وارداتی به کشور را تسهیل و تسریع کند.

وضعیت خصوصی‌سازی در صنعت خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

واگذاری خودروسازی به بخش خصوصی گامی مثبت در جهت شفاف‌سازی در این صنعت به‌شمار می‌رود.

نگاه View



بابک صدرایی

کارشناس بازار خودرو

چرا تاخیر در خرید ممکن است به زیان مصرف‌کننده باشد؟

«در شرایط اقتصادی کنونی که تورم به‌عنوان یک متغیر ساختاری در اقتصاد ایران مطرح است، بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنی نبوده و شاهد افزایش قیمت‌های پلکانی بوده است. در چنین شرایطی، به‌ویژه برای متقاضیان واقعی، تصمیم‌گیری منطقی بر مبنای تحلیل داده‌های گذشته و پیش‌بینی روند آتی قیمت‌ها حائز اهمیت است.

روند قیمت‌گذاری خودرو و تاثیر تورم:

افزایش اجتناب‌ناپذیر قیمت‌ها براساس داده‌های تاریخی، خودرو در ایران به‌عنوان یک کالای سرمایه‌ای و مصرفی، همواره تحت‌تاثیر تورم بوده و پس از هر دوره ثبات کوتاه‌مدت، شاهد جهش قیمتی قابل توجه بوده است. اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد: در حال حاضر، قیمت‌های کارخانه‌ای معمولاً پایین‌تر از بازار آزاد تعیین می‌شوند؛ اما با توجه به نوسانات ارز و هزینه‌های تولید، این اختلاف ممکن است در آینده کاهش یابد.

عوامل موثر بر تصمیم‌گیری خریداران:

۱. تحویل به‌موقع خودرو: برخی از تولیدکنندگان در ماه‌های اخیر سعی کرده‌اند تعهدات خود را در زمینه تحویل خودروها طبق زمان‌بندی اعلام‌شده انجام دهند که این موضوع می‌تواند برای خریداران اطمینان‌بخش باشد. ۲. پیش‌بینی افزایش قیمت‌ها: با توجه به روند تورمی اقتصاد، احتمال افزایش قیمت خودرو در آینده نزدیک وجود دارد؛ بنابراین خرید در زمان کنونی ممکن است از نظر اقتصادی به‌صرفه‌تر باشد. ۳. نقدینگی سرگردان در بازار: در شرایط بی‌ثباتی اقتصادی، بخشی از نقدینگی به‌سمت بازار خودرو هدایت می‌شود که این موضوع می‌تواند بر روند قیمت‌گذاری تاثیرگذار باشد.

با توجه به روند تاریخی قیمت خودرو و شرایط تورمی حاکم بر اقتصاد، به‌نظر می‌رسد تاخیر در خرید ممکن است منجر به پرداخت هزینه بیشتر در آینده شود. البته این تحلیل به معنای توصیه مطلق به‌خرید فوری نیست، بلکه تاکید بر این است که متقاضیان واقعی با در نظر گرفتن ریسک‌های بازار و شرایط شخصی خود، تصمیم آگاهانه‌تری اتخاذ کنند. اکنون زمان خرید مصرف‌کنندگان حقیقی در غیاب واسطه‌گران و دلالان است.

اقتصادی است. این سیاست‌ها:

۱. متجر به کاهش کیفیت محصول و نارضایتی مصرف‌کننده شده‌اند. ۲. انگیزه ارتقای فناوری را از تولیدکننده گرفته‌اند. ۳. باعث افزایش زیان انباشته خودروسازان و نیاز مداوم آن‌ها به حمایت‌های مالی شده‌اند. ۴. زمینه‌ساز شکل‌گیری رانت، واسطه‌گری، قرعه‌کشی و دو نرخ شدی در بازار خودرو شده‌اند. ۵. مانعی جدی در مسیر سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و ورود تکنولوژی جدید بوده‌اند.

بنابراین اگرچه واقعی‌سازی قیمت ممکن است در کوتاه‌مدت برای مصرف‌کننده هزینه‌زا باشد، اما در بلندمدت تنها راه پایدارسازی تولید و بهبود کیفیت و خدمات خواهد بود. در پایان باید گفت بازار خودرو به‌عنوان یکی از حساس‌ترین بخش‌های اقتصادی، نیازمند تصمیم‌گیری شجاعانه، علمی و مبتنی بر منطق تولید است. افزایش قیمت‌ها، اگر با هدف واقعی‌سازی و براساس ساختار هزینه باشد، نه تنها امری اقتصادی و عادلانه است، بلکه به‌نفع مصرف‌کننده، تولیدکننده و کل اقتصاد کشور خواهد بود. شفاف‌سازی در فرآیند قیمت‌گذاری، ارتقای بهره‌وری، حذف رانت و افزایش سرمایه‌گذاری در زنجیره تولید، تنها در سایه واقعی‌سازی قیمت‌ها ممکن است. ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور، اگر بخواهد در مسیر رقابت‌پذیری، ارتقای کیفیت و صادرات حرکت کند، نیازمند قیمت‌گذاری واقعی و منطبق با اصول اقتصادی است.

این وضعیت نه تنها مانع توسعه سرمایه‌گذاری در این صنعت شده، بلکه به زیان‌دهی مزمن، کاهش بهره‌وری، فرسودگی تجهیزات و افزایش ناترازی مالی منجر شده است. ۳. واقعی‌سازی قیمت به‌معنای آن است که قیمت فروش یک کالا، بر اساس منطق هزینه تمام‌شده و با حاشیه سود معقول تعیین شود. این اقدام یکی از الزامات اساسی در هر نظام اقتصادی مبتنی بر تولید است. نمی‌توان انتظار داشت کالایی که ۴۰۰ میلیون تومان هزینه تولید دارد، با قیمت ۳۰۰ میلیون تومان عرضه شود، مگر آن که دولت مابه‌التفاوت را به تولیدکننده پرداخت کند.

۴. در صنعت خودرو، عدم واقعی بودن قیمت‌ها، نه تنها انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش داده، بلکه موجب شده بازار خودرو به‌محلی برای دلالی، اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد و ایجاد رانت ساختاری تبدیل شود. بر اساس آمارهای قابل تامل، در دهه ۸۰ خورشیدی، میانگین قیمت دلاری خودروهای تولیدی ایران حدود ۱۱ هزار دلار بود؛ در حالی که اکنون به حدود ۸ هزار و ۸۰۰ دلار رسیده است. این کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی ارزش دلاری در حالی رخ داده که در همین دوره، هزینه‌های تولید تا بیش از ۵۰۰ درصد رشد داشته است. آیا می‌توان چنین فاصله‌ای را با سیاست سرکوب قیمت توجیه کرد؟

پیامدهای تثبیت دستوری قیمت‌ها

تجربه چند دهه گذشته در صنعت خودرو نشان می‌دهد که تثبیت قیمت به‌صورت دستوری، بدون توجه به هزینه تولید، در بلندمدت به زیان همه ارکان

اعلام قیمت‌های جدید محصولات ایران خودرو در سال جدید، بار دیگر موضوع قیمت‌گذاری در صنعت خودرو را به صدر اخبار و مباحث اقتصادی کشور بازگرداند. افکار عمومی، به‌ویژه مصرف‌کنندگان در نگاه نخست با این پرسش مواجه شدند که آیا این افزایش قیمت قابل توجیه است؟ آیا خودروسازان صرفاً به دنبال سود بیشتر هستند یا واقعیات پنهانی در فرآیند تولید وجود دارد که این تصمیم را ضروری کرده است؟

بررسی دقیق‌تر ابعاد ماجرا نشان می‌دهد آن چه امروز از سوی خودروسازان مطرح می‌شود:

۱. نه‌افزایش بی‌منطق قیمت‌ها، بلکه واقعی‌سازی تدریجی و هدفمند قیمت بر اساس هزینه تمام‌شده است؛ مفهومی که اگر چه در نگاه نخست به‌معنای بالا رفتن نرخ‌هاست، اما درواقع مبنای اقتصادی، تولیدی و حتی عدالت‌محور دارد. ۲. طی یک دهه اخیر، صنعت خودرو کشور با موجی از افزایش هزینه‌های تولید مواجه بوده است. نرخ ارز، تورم داخلی، هزینه‌های تامین قطعات داخلی و خارجی، قیمت مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی، دستمزد نیروی انسانی، هزینه‌های انرژی و الزامات زیست‌محیطی، همگی بر بهای تمام‌شده خودرو اثر مستقیم گذاشته‌اند. با این حال، در بسیاری از موارد، سیاست‌گذاری‌های دستوری دولت برای حمایت از مصرف‌کننده یا کنترل تورم، قیمت فروش خودرو در کارخانه را کمتر از هزینه تمام‌شده آن قرار داده است. در واقع، بخشی از هزینه تولید، به خودروساز یا زنجیره تامین آن تحمیل شده است. تداوم

پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده از منابع دولتی



مربوط به صنعت بیمه نیز افزود: «در این میان خودروها به دو گروه دارای بیمه بدنه و بدون بیمه بدنه دسته‌بندی می‌شوند. برای آن دسته از خودروهایی که دارای بیمه بدنه هستند، از آن‌جا که خطر جنگ جزو موارد خسارات غیر قابل جبران از محل بیمه‌نامه بدنه است، مقرر شده هر شرکت بیمه‌ای در راستای اجرای مسئولیت اجتماعی خود و میزان منابعی که به این حوزه اختصاص داده شده است، تصمیم بگیرد تا خسارات را پرداخت کند.

«بستگی در رابطه با الحاقیه و پوشش خطر جنگ برای بیمه‌نامه‌های بدنه اتومبیل گفت: «موضوع خطر جنگ جزو خسارات غیر قابل جبران بوده و شرکت‌های بیمه‌ای آن را پوشش نمی‌دادند؛ بنابراین همان گونه که گفته شد، مقرر شد برخی شرکت‌های بیمه‌ای از محل مسئولیت‌های اجتماعی خود به‌صورت ارفاقی خسارات را پرداخت کنند. یعنی اگر شرکت‌های بیمه‌ای منابعی در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی داشتند، می‌توانند آن را پرداخت کنند.»

«بهرورز بستگانی، رئیس مرکز مدیریت ریسک و تدوین مقررات بیمه مرکزی در تشریح نحوه ارزیابی خسارات واردشده به خودروها و وسایل نقلیه در ایام جنگ ۱۲ روزه میان ایران و رژیم صهیونیستی و همچنین ابعاد پرداخت خسارات مربوط به وسایل نقلیه اظهار کرد: «اخیراً از سوی دولت به بیمه مرکزی تکلیف شد تا مراحل برآورد و ارزیابی خسارات وارده به همه خودروهای آسیب‌دیده ناشی از جنگ را فارغ از این که دارای بیمه‌نامه باشند یا نباشند، انجام دهد.» وی

طراحی کردیم. این انقلابی ترین پلت فرم در تاریخ کوروت است که گسترده ترین طیف خودروهای اسپرت آمریکایی را پشتیبانی می کند و عملکردی در سطح جهانی ارائه می دهد.» **ZR1X** بر پایه دونسخه کوروت، یعنی **ZR1** و **E-Ray** ساخته شده است. این خودرو از همان موتور ۵.۵ لیتری **V8** تونین توربو **LT7** مدل **ZR1** بهره می برد که به تنهایی ۱۰۶۴ اسب بخار قدرت و ۱۱۲۲ نیوتن متر گشتاور تولید می کند. علاوه بر این، فناوری هیبریدی **E-Ray** هم این نیروگاه قدرتمند را همراهی می کند. البته در حالی که **E-Ray** از باتری ۱.۹ کیلووات - ساعتی و موتور الکتریکی ۱۶۰ اسب بخاری در محور جلو استفاده می کند،

«شورولت کوروت **ZR1X** با قوای محرکه هیبریدی متشکل از بیش از **V8** تونین توربو **ZR1** و موتور الکتریکی **E-Ray**، به قلمروی هایپر کارها وارد شده است. سرانجام پس از سال ها انتظار، غول مرحله آخر کوروت **C8** از راه رسید. هیولایی چهار چرخ محرک با ۱۲۵۰ اسب بخار قدرت که برخلاف انتظارات، نه زور بلکه **ZR1X** نام دارد؛ اما **ZR1X** صرفا ترکیبی از فناوری های **ZR1** و **E-Ray** نیست و شورولت آن را به عنوان یک هایپر کار واقعی آمریکایی معرفی می کند که از تلفیق این دو مدل فراتر رفته است. کن موریس، معاون ارشد جنرال موتورز می گوید: «از روز اول، پلت فرم موتور وسط کوروت را با در نظر گرفتن **ZR1X**

توان هایپر کاری برای شورولت «کوروت»



ویژه ها

یک ابهام درباره حقوق ورودی خودرو در سال ۱۴۰۴



«بررسی تطبیقی بخشنامه گمرک ایران و قانون بودجه ۱۴۰۴ نشان می دهد حقوق ورودی تعیین شده برای واردات خودرو مغایر با قانون بودجه سال ۱۴۰۴ است. بر این اساس، حقوق ورودی واردات انواع خودرو سواری بنزینی در سال ۱۴۰۴ براساس بخشنامه گمرک با توجه به حجم موتور از ۲۰ تا ۱۹۰ درصد تعیین شده که این موضوع با بند «ر» تبصره ۱ قانون بودجه ۱۴۰۴ در تعارض است.

دیگه چه خبر؟

بسته حمایتی وزارت صمت برای پایداری تولید ابلاغ شد



«سید محمد اتابک وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به تصویب کلیات «طرح حمایت از تولید» گفت: «بسته حمایت از کسب و کارها در کار گروه زیربنایی و در ۵ بخش مالی، تامین مالی، ارز، زیرساخت و بازرگانی با تاکید بر پشتیبانی از استمرار تولید و رفع موانع احتمالی واحدهای تولیدی و خدماتی با تمرکز بر سیاست های ارز آوری در شرایط ویژه، تامین نیازهای اساسی و حفظ معیشت خانوار تهیه و تدوین شده است.»

توئیتر!

مصوبه دولت برای واردات خودرو تا پایان سال معتبر است



«براساس بخشنامه گمرک، مصوبه هیات دولت برای واردات خودرو تا پایان سال جاری معتبر است. بر این اساس، بخشنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران موضوع آیین نامه اجرایی بند «ر» تبصره ۱ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (موضوع واردات خودرو سواری) توسط مدیر کل دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد.

با توجه به افزایش ۲۱۳ درصدی سرمایه از محل سود انباشته صورت خواهد گرفت؛

افزایش توانگری مالی بیمه «پارسیان»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در تصمیمی هیات مدیره شرکت بیمه پارسیان با افزایش سرمایه ۲۱۳ درصدی این شرکت موافقت کرد. بر اساس مصوبه اخیر، سرمایه بیمه پارسیان از حدود یک هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان به ۵ هزار میلیارد تومان افزایش خواهد یافت. این افزایش سرمایه قرار است از محل سود انباشته و سایر اندوخته های شرکت تامین شود و هدف اصلی آن، اصلاح ساختار مالی عنوان شده که موجب تقویت ظرفیت بیمه گری بیمه پارسیان را فراهم می آورد. در شرایطی که بسیاری از شرکت ها برای افزایش سرمایه به سمت منابع بیرونی یا دریافت تسهیلات سوق پیدا می کنند، بیمه پارسیان مسیر متفاوتی را در پیش گرفته و با تکیه بر منابع داخلی، از جمله سود انباشته و اندوخته ها، قصد دارد سرمایه خود را به شکل پایدار تقویت کند. این تصمیم نشان از عملکرد مطلوب شرکت در سال های اخیر و مدیریت هوشمندانه مالی دارد. به نوعی می توان گفت با توجه به نقش سود انباشته و اندوخته ها در فرآیند افزایش سرمایه، انتظار می رود ساختار سرمایه ای شرکت تقویت شده و زمینه لازم برای توسعه فعالیت ها و خدمات بیمه ای فراهم شود. به علاوه، با این اقدام، بیمه پارسیان می تواند با پشتوانه ای قوی تر در حوزه هایی مانند بیمه های زندگی، درمان، بیمه های مهندسی و مسئولیت اجتماعی ورود کند و سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهد. از سویی، این افزایش سرمایه پس از تصویب هیات مدیره، برای



دریافت مجوزهای قانونی، به سازمان بورس و اوراق بهادار ارسال شده و در صورت اخذ مجوز نهایی، به مرحله اجرا خواهد رسید. این اقدام بیمه پارسیان را حرکتی مثبت و آینده نگرانه می توان ارزیابی کرد. استفاده از منابع داخلی و نگاه بلندمدت به توسعه بازار، مزیت های رقابتی پایداری را برای شرکت تقویت خواهد کرد. همچنین این اقدام می تواند جایگاه بیمه پارسیان را در رتبه بندی توانگری مالی ارتقا داده و اعتماد بیمه گذاران، سهام داران و سرمایه گذاران را افزایش دهد. به نوعی، افزایش ۲۱۳ درصدی سرمایه بیمه پارسیان را می توان

نقطه عطفی در مسیر رشد و تحول این شرکت دانست. حرکتی که نه تنها ساختار سرمایه ای شرکت را تقویت می کند، بلکه زمینه را برای ورود به عرصه های نوین، ارائه خدمات متنوع و پاسخگویی به نیازهای روزافزون مشتریان فراهم می سازد. بیمه پارسیان با این تصمیم، گامی استوار در مسیر توسعه پایدار و رشد هدفمند برداشته است. در کنار اهداف مالی و ساختاری، افزایش سرمایه بیمه پارسیان می تواند نقشی کلیدی در بهبود توان عملیاتی و ارتقای سطح فناوری شرکت نیز ایفا کند. در شرایط کنونی بازار بیمه که دیجیتال سازی خدمات و تسریع فرآیندهای بیمه گری به یک مزیت رقابتی تبدیل شده، برخورداری از سرمایه کافی برای سرمایه گذاری در زیرساخت های فناوریانه یک ضرورت است. بیمه پارسیان با بهره گیری از منابع حاصل از این افزایش سرمایه می تواند ضمن به روزرسانی سامانه های عملیاتی و دیجیتال، تجربه کاربری بهتری را برای بیمه گذاران فراهم کرده و در مسیر تحول دیجیتال گام های موثرتری بردارد. از سوی دیگر، با توجه به تحولات اقتصادی و نوسانات بازارهای مالی، حرکت به سمت تقویت سرمایه و حفظ ثبات درون سازمانی می تواند بیمه پارسیان را در برابر شوک های اقتصادی مقاوم تر سازد. این اقدام نه تنها موجب افزایش اطمینان در میان ذی نفعان می شود، بلکه زمینه ای برای مشارکت موثرتر در پروژه های زیرساختی، همکاری با نهادهای بزرگ اقتصادی و گسترش فعالیت در سطح ملی و منطقه ای را نیز فراهم خواهد کرد. به این ترتیب، افزایش سرمایه بیمه پارسیان تنها یک اقدام مالی نیست، بلکه بخشی از یک استراتژی کلان برای تثبیت موقعیت شرکت در آینده صنعت بیمه کشور محسوب می شود.

اینفوگرافشی

Infography

افزایش درآمد شرکت «مهر کام پارس»

درآمد خردادماه

633

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد سه ماهه

29.5%

درآمد سه ماهه

2,099

میلیارد تومان

شرکت «مهر کام پارس» در سه ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش ۲ هزار و ۹۹ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

لزوم توجه به بحث تحقیق و توسعه در صنعت خودرو

«در سال های اخیر، بسیاری از کارشناسان صنعت خودرو بر این باورند که یکی از اصلی ترین راهکارهای بهبود کیفیت خودروهای داخلی، سرمایه گذاری هدفمند و مداوم در تحقیق و توسعه است. این بخش می تواند منشأ نوآوری، طراحی پلت فرم های جدید، به روزرسانی سیستم های ایمنی، کاهش مصرف سوخت و... خودروهای داخلی باشد.

چرا؟

ضرورت تغییر نگاه به مبحث تحقیق و توسعه

«اگر تحقیق و توسعه به عنوان یک اولویت راهبردی در نظر گرفته شود، صنعت خودروسازی می تواند در میان مدت مسیر بهبود کیفیت، افزایش ایمنی و جلب اعتماد مشتری را با سرعتی قابل قبول طی کند. برای تحقق این موضوع، نیاز است وزارت صمت به عنوان سیاست گذار صنعت خودرو، یک برنامه مدون و دقیق در این باره طرح ریزی کند.

برای چه؟

اختصاص بودجه مناسب

«برای تغییر این روند، خودروسازان باید در صد مشخصی از درآمد خود را به واحدهای تحقیق و توسعه اختصاص دهند. در کشورهای پیشرفته، بین ۴ تا ۶ درصد درآمد سالانه شرکت های خودروسازی صرف R&D می شود. این سرمایه گذاری منجر به تولید محصولاتی با استانداردهای جهانی شده که هم در بازار داخلی و هم در بازارهای بین المللی قابل رقابت هستند.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

شیب ریزش قیمت خودرو تند شد.

«حاضر جواب: لطفا خیلی جوگیر نشوید؛ چون این شیب هادر بازار خودرو تا شیب امواج دریا هم ناپایدار تر است

افشایگری جنجالی نماینده مجلس از پشت پرده افزایش قیمت خودرو.

«حاضر جواب: ولی خودمانیم، افزایش قیمت ۱۵ درصدی، چندان هم قابل حوادث پشت پرده سنگین و عجیب و غریب نیست ها!

بر اساس بخشنامه گمرک، مصوبه هیات دولت برای واردات خودرو تا پایان سال جاری معتبر است.

«حاضر جواب: حالا تا ببینیم با وجود این بخشنامه و ۸ ماه باقیمانده تا پایان سال چند خودرو وارد کشور می شود؟

بی وای دی، قصد دارم از اوایل ماه میلادی جاری، مونتاژ خودروهای برقی را در کارخانه جدیدی در برزیل آغاز کند و با افزایش تعرفه هادر بزرگ ترین بازار خارجی اش، واردات را کاهش دهد.

«حاضر جواب: خوش به حال برزیلی ها که فقط مونتاژ کننده و خریدار خودروهای چینی نیستند!

رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران گفت: «افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودروهای داخلی نه تنها هیچ تاثیری در بازار نگذاشته، بلکه در بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی نیز اثر گذار نبوده است و می توان گفت نرخ فعلی خودروها همچون پیش از افزایش قیمت های اخیر است.»

«حاضر جواب: این روزها بازار خودرو این قدر تحت تاثیر عوامل داخلی و خارجی فراوان قرار دارد که دیگر افزایش بهای ۱۵ درصدی خودروهای داخلی، چندان به چشمش نمی آید!

تولید خودرو سواری در کشور طی بهار امسال و در مقایسه با فصل مشابه سال گذشته افت کرد.

«حاضر جواب: حالا زیاد هم نباید زود قضاوت کرد... شاید این بار، سالی که نکواست از تابستانش پیدا باشد!

تاریخ قرعه کشی محصولات ایران خودرو مشخص شد. «حاضر جواب: یعنی این قرعه کشی برای فروش خودرو به مردم، خودش می تواند یک عامل مهم برای جذب توریست های خارجی باشد؛ چون این اتفاق احتمالا فقط در همین نقطه کره زمین در حال رخ دادن است!

خودروهای میلیاردی در مسیر نوسان قیمت؛ وارداتی ها چرا گران می شوند؟

«حاضر جواب: چون بالاخره آن ها هم دل دارند؛ به خصوص وقتی می بینند خودروهای داخلی و مونتاژی در حال گران شدن هستند.

تغییرات ناگهانی قیمت خودرو خریداران را شوکه کرد «حاضر جواب: گرانی خودرو که دیگر شوکه شدن ندارد؛ این ارزانی خودرو است که اگر مشاهده شود، شوکه شدن دارد!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که ششورای رقابت مصوبه ای برای افزایش قیمت خودرو نداشته است، گفت: «اگر جدیتی از وزیر صمت برای ساماندهی بازار خودرو مشاهده نکنیم، حتما از ابزار نظارتی همچون سوال و استیضاح استفاده می کنیم.» «حاضر جواب: که البته از قدیم هم گفته اند: سوال خوب، خودش نیمی از جواب است!



سایبر GTS کو به معرفی شد که امسال در کنار نسخه روبا به خط تولید اضافه می‌شود. ام‌جی همچنین نسخه سایبر استر بلک ادیشن را معرفی کرده که بدنه‌ای کاملاً مشکی با رینگ‌های آلایزی براق دارد. در داخل کابین، طراحی دو ترکیب رنگی جدید مشکی و قرمز یا خاکستری و سفید را برای روکش‌ها اضافه کرده‌اند. علاوه بر این، یک بادگیر اضافی برای بهبود راحتی سرنشینان در حالت سقف باز ارائه شده است. صندلی‌های راننده و سرنشین نیز حالا به پشتیبانی برقی کمر مجهز شده‌اند؛ در حالی که فضای صندوق بار هم بیشتر شده است. شمار شگر زمان باز شدن سقف و پاسخگویی بیشتر سیستم تشخیص صدا هم از دیگر به‌روزرسانی‌های این خودرو هستند.

ام‌جی نسخه به‌روز شده سایبر استر را برای مدل ۲۰۲۶ با نسخه جدید کوپه، ترکیب رنگ‌های جدید و بهبودهای فنی در شاسی معرفی کرده است. سایبر استر، رودستری تمام‌الکتریکی که طراحی بریتانیایی را با مهندسی چینی ترکیب کرده، قرار است برای مدل ۲۰۲۶ یعنی تنها دو سال پس از معرفی اولیه، به‌روزرسانی‌هایی را تجربه کند. این مدل به‌روز شده ابتدا در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵ در آوریل (فروردین ۱۴۰۴) به نمایش عمومی در آمد و حالا قرار است از ۳۰ ژوئن (۱۰ تیر ۱۴۰۴) در چین به فروش برسد. طراحی خارجی ام‌جی سایبر استر بدون تغییر باقی مانده؛ اما فهرست رنگ‌های آن با دو رنگ جدید سبز آیریس و خاکستری آندس گسترش یافته است. رنگ سبز آیریس ابتدا در کانسپت



ارتقای فنی روی سایبر استرهای جدید

جیب «چروکی» پر قدرت باز می‌گردد



نسل پنجم جیب چروکی پس از یک دهه، در سال ۲۰۲۳ از خط تولید کنار رفت. اما این بازنشستگی به سرعت به پایان رسید، چرا که جیب با انتشار چند تصویر، از چروکی ۲۰۲۶ رونمایی کرده است. با مشاهده تصویری که اخیراً در اختیار رسانه‌ها قرار گرفته است، می‌توانیم ذهنیت دقیق‌تری نسبت به نسل جدید این آفرودر میان‌سایز به‌دست بیاوریم. چروکی ۲۰۲۶ با تأثیر از زبان طراحی جدید برند جیب طراحی شده است، که پیش از این در مدل‌های واگونی‌ر S و کامپس مشاهده کرده‌ایم. در نمای جلو می‌توان یکی از نمادهای برند جیب یعنی جلو پنجره هفت قسمتی را مشاهده کرد، در حالی که فرم جعبه‌ای بدنه هم آشنا به نظر می‌رسد. با مشاهده

تنها تصویر موجود از نمای عقب جیب چروکی ۲۰۲۶ به نظر می‌رسد، که جیب همچنان به طراحی دو چراغ مجزا، وفادار است. نسل جدید جیب چروکی به‌عنوان یک آفرودر میان‌سایز براساس پلتفرم STLA Large Transverse گروه استلانتیس شکل گرفته است، که انعطاف‌پذیری لازم برای نصب انواع پیش‌ران را دارد. جیب عرضه نسخه هیبرید از چروکی ۲۰۲۶ را تأیید کرده است، اما می‌دانیم که این خودرو با پیش‌ران‌های درونسوز و برقی هم تولید خواهد شد. جیب چروکی برقی احتمالاً از نظر مشخصات فنی به نسل فعلی واگونی‌ر S شباهت دارد.

آخرین نمونه‌ها از لکسوس «IS» برای ژاپنی‌ها



از زمان معرفی لکسوس IS در سال ۱۹۹۹ تاکنون، نزدیک به ۱.۳ میلیون دستگاه از آن در سراسر جهان به فروش رسیده است. نسل چهارم این خودرو که در کارخانه تویوتا در شهر ناها را تولید می‌شود را می‌توان یک تغییر چهره اساسی از نسل سوم دانست، خودرویی که در سال ۲۰۱۳ معرفی شد. اما لکسوس برای نگه‌داشتن IS در کورس رقابت، تاکنون چند نسخه ویژه از آن را عرضه کرده است. پس از معرفی مدل IS 500 اولتیمیت ادیشن که در تعداد ۵۰۰ دستگاه در بازار اصلی لکسوس یعنی آمریکا عرضه خواهد شد، حالا نسخه کلاپمکس ادیشن (Climax Edition) از این خودرو به مشتریان ژاپنی معرفی شده است. کلمه Climax

که در زبان انگلیسی به اوج و تکامل معنی می‌شود، احتمالاً به پایان عمر نسل چهارم IS اشاره دارد. لکسوس IS ۵۰۰ را می‌توان تنها سدان میان‌سایز مجهز به پیش‌ران ۷۸ تنفس طبیعی ۵ لیتر دانست، که هنوز در خط تولید قرار دارد. این پیش‌ران به‌کد فنی 2UR-GSE در بازار ژاپن، ۴۸۱ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. خروجی پیش‌ران از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و دیفرانسیل پیچشی قفل‌دار به محور عقب منتقل می‌شود.

ایالات متحده و چالش‌هایی که برای آسیایی‌ها ایجاد خواهد کرد

دلایل عدم موفقیت احتمالی چینی‌ها در بازار آمریکا



سهیل سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

خودروهای چینی با وجود قیمت پایین و فناوری پیشرفته، به دلیل فقدان نام و هویت معتبر نمی‌توانند در بازار رقابتی آمریکا نفوذ کنند. همین حالا که این متن را می‌خوانید، کرایسلر صدمین سال تأسیس خود را جشن می‌گیرد و مشتریان به این نام اعتماد دارند، حتی اگر شرکت مادر اشتباهاتی کرده و این خودرو ساز آمریکایی را تنها با مینی‌ون‌هایی مانند پاسیفیکا رها کرده باشد. پیشینه بیوک به سال ۱۸۹۹ بازمی‌گردد و هر چند تا همین اواخر اوپل‌های ری‌بیج شده می‌فروخت و حالا خودروهای ساخت چین را در آمریکا عرضه می‌کند، اما در سده‌ها نخست سال جاری بیشترین فروش خود را از سال ۲۰۰۶ تجربه کرده است. از این موضوع می‌خواهیم به خودروهای چینی برسیم و توضیح دهیم که چرا این خودروها در آمریکا فروش نمی‌روند. بله؛ چینی‌ها در شرق آسیا با تقاضای بالایی مواجه هستند و در اروپا به دلیل قیمت‌های بسیار پایین فروش می‌روند، اما در آمریکا نام و نشان بسیار اهمیت داد و میراث تثبیت‌شده چیزی است که خودرو سازان چینی ندارند.

تولید براساس تقاضا، نه رقابت

اگر تاریخچه صنعت خودروسازی چین را مطالعه کنید، دو چیز را متوجه می‌شوید. اول، تاریخچه پندانی وجود ندارد و پیشینه قدیمی‌ترین برندها به اوایل دهه ۵۰ بازمی‌گردد. آن زمان، این شرکت‌ها کامیون‌هایی بر اساس طراحی‌های قدیمی شوروی تولید می‌کردند؛ چرا که تقاضایی برای حمل‌ونقل شخصی وجود نداشت. هونگیچ هم به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین خودروسازان چین، خودروهای لوکسی را صرفاً برای مقامات دولتی تولید می‌کرد. بازار خودروهای سواری چین از اوایل دهه ۲۰۰۰ به لطف رشد سریع اقتصاد رونق گرفت. شرکت‌های خودروسازی بزرگ چینی مانند فاو، دانگ‌فنگ و چانگان همگی دولتی و کاملاً متعلق به جمهوری خلق چین هستند و عملاً توسط وزرای دولت اداره می‌شوند؛ اما چون این برندها طیف متنوعی از خودروها را تولید و عرضه می‌کنند، مجبور به تأسیس زیرمجموعه‌هایی

خبر News

پنجاه‌سالگی برای «گلف»

گلف GTI اولین بار در سال ۱۹۷۶ عرضه شد، بنابراین فولکس‌واگن قصد دارد یک نسخه ویژه به نام GTI ادیشن ۵۰ را برای گرامیداشت ۵۰ سالگی این خودرو، عرضه کند. تولید این مدل در اواخر ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد، تا خودروها از بهار ۲۰۲۶ یعنی نیم قرن پس از عرضه نسل اول، به مشتریان تحویل داده شوند. گلف GTI ادیشن ۵۰ در جریان برگزاری مسابقات ۲۴ ساعته نوربورگ‌رینگ در آلمان، به مخاطبان معرفی شده است. مهمترین تفاوت این تیپ با مدل عادی به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژر ارائه دارد، زیرا خروجی آن از ۲۶۵ اسب‌بخار و ۳۷۰ نیوتون‌متر در مدل عادی به ۳۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور، افزایش یافته است. حتی گلف GTI کلاب اسپرت



هم ۳۰۰ اسب‌بخار و ۴۰۰ نیوتون‌متر در اختیار دارد. بنابراین گلف GTI ادیشن ۵۰ با فقط ۸ اسب‌بخار نیروی کمتر از گلف R، در جایگاه دومین نسخه نیرومند از این هاج‌بک محبوب قرار می‌گیرد. خروجی پیش‌ران گلف GTI ادیشن ۵۰ از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به چرخ‌ها منتقل می‌شود. شتاب صفر تا صد ۵.۵ ثانیه‌ای هم ۰.۴ ثانیه از گلف GTI سریع‌تر و فقط ۰.۱ ثانیه از کلاب اسپرت کندتر است و با رقم ۴.۶ ثانیه گلف R فاصله‌ای واضح دارد. سیستم تعلیق گلف GTI ادیشن ۵۰ به صورت اتصالات مک‌فرسون در جلو و چهار اتصالی در عقب طراحی شده است. ارتفاع این مدل نسبت به حالت استاندارد، ۱۵ میلی‌متر کاهش یافته است اما با سفارش پکیج پرformance، این رقم به ۲۰ میلی‌متر افزایش می‌یابد. همچنین می‌توان پکیج دیگری شامل سیستم اکزوژ تیتانیومی Akrapovič، رینگ‌های ۱۹ اینچ Warmenau و تایرهای پوتنزا ریس ساخت بریجستون را نیز سفارش داد. هریک از این موارد نسبت به نمونه مشابه، به ترتیب ۳.۱۱ و ۱.۱ کیلوگرم وزن کمتری دارد. چهره گلف GTI ادیشن ۵۰ به واسطه تزئین سقف و آینه‌ها با رنگ مشکی، رینگ‌های ۱۹ اینچ مشکی و قرمز و نشان ۵۰ روی باله عقب، از سایر مدل‌ها متمایز می‌شود.

حمایت می‌کنند. به‌عنوان مثال، تویوتا تاکوما می‌کاملاً جدید اواخر سال گذشته مشکلاتی در گیربکس داشت؛ اما این مشکل کوچک هیچ تأثیری بر فروش نداشته است؛ زیرا طرفداران تویوتا می‌دانستند که مشکل برطرف خواهد شد. در بریتانیا و دیگر نقاط جهان، خودروسازان چینی سعی دارند با ارائه دادن به نمایندگی‌ها وارد بازار شوند و به‌نظر می‌رسد این روش جواب می‌دهد.

آخرین تحقیقات در بریتانیا نشان می‌دهد بیش از ۷۰ درصد مشتریان حاضر هستند به دلیل عرضه خودروهای چینی با امکانات بیشتر و قیمت کمتر، برند خود را تغییر دهند. بی‌وای‌دی در بریتانیا پیشرفت چشمگیری داشته و در ماه می بیش از ۳ هزار دستگاه فروخته است. شاید زیاد به نظر نرسد؛ اما این رقم بیش از فروش مزدا است. آیا این در آمریکا جواب می‌دهد؟

جواب دادن به این سوال سخت است. در بریتانیا، یک بی‌وای‌دی سیل فول آپشن کمتر از ۴۹ هزار پوند قیمت دارد که ۱۰ هزار پوند از تسلا مدل ۳ فول آپشن کمتر است. این مزایای زیادی است و قطعاً شما را به فکر فرو می‌برد؛ اما از سوی دیگر، «ساخت آمریکا» این روزها اهمیت زیادی در بین خریداران پیدا کرده و افراد زیادی گفته‌اند که حاضر هستند برای تی‌شرت، گوشی، کفش و... بیشتر بپردازند؛ اگر صدر درصد ساخت آمریکا باشند.

جیلی و چری برترین برندهای محلی بودند و صادرات با رشد نزدیک به ۲۰ درصد به ۵.۸۶ میلیون خودرو رسید. این یعنی چین بیش از هر کشور دیگری به بازارهای جهانی به‌جز آمریکا خودرو صادر کرده است. به همین دلیل است که تعرفه‌ها احتمالاً کار ساز نخواهند بود؛ چرا که چین به آمریکا نیازی ندارد؛ اما آمریکا به چین نیاز دارد. بسیاری از قطعات از چین تأمین می‌شوند؛ چرا که نیروی کار در آنجا رزان است.

نیاز به شوک جدی به بازار

اگر بخواهید برند جدیدی در آمریکا راه‌اندازی کنید، بهتر است محصولی شگفت‌انگیز ارائه دهید؛ در غیر این صورت مردم به‌همان برندهای آشنا روی می‌آورند. اگر به ۱۰ مدل خودرو و پر فروش آمریکا در سال گذشته نگاه کنید، تنها محصول یک برند جدید را می‌بینید که تسلا است؛ اما تسلا فضای خودروهای الکتریکی را متحول کرد و مدل ۷ خودرو بسیار خوبی است.

بقیه خودروهای فهرست ۱۰ خودرو پر فروش آمریکا از برندهای قدیمی مانند فورد، هوندا، نیسان، تویوتا، جی‌ام‌سی، رم و شورولت هستند. این برندها هویتی تثبیت‌شده دارند که مشتری به آن پایبند است و مهم‌تر این که حتی اگر برند اشتباه کند، خریداران باز هم از آن

شده‌اند. این شبیه به خلق لکسوس توسط تویوتا است؛ اما بسیار پیچیده‌تر. دانگ‌فنگ را به‌عنوان مثال بررسی می‌کنیم. این شرکت در حال حاضر با کامینز، نیسان، هوندا، اینفینیتی و استلانتیس سرمایه‌گذاری مشترک دارد و به‌تنهایی ۵ زیر برند دارد که هر کدام مسئول فروش نوع خاصی از خودرو هستند. وویا در سال ۲۰۱۹ تأسیس شد و خودروهای الکتریکی لوکس می‌فروشد. M-Hero تقریباً هم‌زمان تأسیس شد و شاسی‌بلندهای الکتریکی گران‌قیمت تولید می‌کند. آنولوس خودروهای سواری اقتصادی می‌فروشد؛ در حالی که فور تینگ سدان‌ها، کراس‌اوورها و مینی‌ون‌های کمی گران‌تر عرضه می‌کند. در نهایت، دانگ‌فنگ را نام می‌بریم که بخش خودروهای الکتریکی اقتصادی است.

نوظهورهایی با احتمال موفقیت اندک

با این حال، موفق‌ترین خودروسازان چینی دولتی نیستند. بی‌وای‌دی با اختلاف بزرگ‌ترین خودروساز چین است و خودروها را تحت نام خود و همچنین دنزا، دانگ‌فنگ و یانگ‌وانگ می‌فروشد.

گریت‌وال هم چندین زیر برند دارد؛ در حالی که جیلی برای اکثر افراد آشنا است؛ زیرا مالک ولوو، اسمارت و لوتوس است. سال گذشته، ۳۱.۴ میلیون خودرو در چین فروخته شد که ۶۵ درصد آن‌ها در خود چین تولید شده بودند. بی‌وای‌دی،

«دیفندر» برای رقابت آفرودی بریتانیایی آماده می‌شود

دیسکاوری و رنجروور فعالیت می‌کنند. برند چهارم یعنی فریلندر هم در سال ۲۰۲۶ وارد بازار می‌شود. از میان این برندها، دیفندر به ساخت مدل‌های آفرودر تأکید دارد و به‌همین علت، رقابت جدید با نام دیفندر تروفی معرفی شده است. افراد بالای ۲۳ سال با آمادگی بدنی یا مدل‌های توانایی شتاب طول بیش از ۵۰ متر، دارای گواهینامه رانندگی و تسلط به زبان انگلیسی می‌توانند در دیفندر تروفی شرکت کنند. علاوه بر مهارت رانندگی و استقامت بدنی، توانایی کار گروهی نیز برای شرکت‌کنندگان در این رقابت بسیار مهم است. به همین مناسبت، دیفندر ۱۱۰ تروفی ادیشن معرفی شده است. این خودروی ۵ در با پیش‌ران ۶ سیلندر ۳ لیتر توربو دیزل با ۳۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور و گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به مشتریان تحویل داده می‌شود.

کمبل تروفی (Camel Trophy) یک رقابت بین‌المللی ماجراجویانه و آفرودی بود که بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۰ میلادی برگزار می‌شد. نام این رقابت از حامی مالی آن یعنی شرکت دخانیات Camel گرفته شده بود ولی به معادل شتر در زبان انگلیسی هم اشاره داشت که یادآور صحرا و شن‌زار بود. البته «کمبل تروفی» به‌عنوان رقابتی برای استقامت، توانایی فنی، کار تیمی و بقا در شرایط سخت طبیعی، در مسیرهای گوناگون شامل مرداب، جنگل، صحرا و کوهستان برگزار می‌شد. هر چند کمبل تروفی به دلیل تبلیغ دخانیات، امروزه دیگر برگزار نمی‌شود، اما رقابتی شبیه به آن توسط لندروور برگزار خواهد شد. محصولات این برند یعنی لندروور دیفندر و دیسکاوری، همواره پای ثابت کمبل تروفی بودند. لندروور اکنون به‌عنوان گروهی شامل سه برند دیفندر،



این نسخه جدید که در ژاپن رونمایی شد، LBX موریو RR اورجینال ادیشن نام دارد. این مدل با رنگ کروم سسونیوک و تزئینات زرد پررنگ روی نمای جلو و کالیپرهای ترمز، از نسخه استاندارد متمایز می‌شود. طراحی این نسخه بسیار شبیه به مدل کانسیستی است که لکسوس سال گذشته رونمایی کرد و با خودرو شخصی آکیو توپودا، رئیس توپو تا همخوانی دارد. لکسوس تنها ۱۰۰ دستگاه از اورجینال ادیشن تولید خواهد کرد که همگی برای بازار ژاپن هستند. خریداران نمی‌توانند به‌سادگی به‌نمایشندگی مراجعه کرده و یکی از آن‌ها را خریداری کنند؛ زیرا تخصیص این خودروها از طریق قرعه‌کشی تعیین می‌شود.

لکسوس LBX موریو RR اورجینال ادیشن نسخه‌ای ویژه است که تنها در ۱۰۰ دستگاه عرضه می‌شود و فقط از طریق قرعه‌کشی در ژاپن قابل خرید است. LBX استاندارد خود یک شاسی‌بلند ساب کامپکت قوی است؛ اما لکسوس تصمیم گرفت باقرش گرفتن مو تور ۳ سیلندر توربوشارژ ۱.۶ لیتری از GR یاریس و GR کرولا، پررور منسی جدی به آن ببخشد. نتیجه، LBX موریو RR است؛ شاسی‌بلندی کوچک که ترکیبی از قدرت و چابکی گازو و ریسینگ و ظرافت و آرامش مورد انتظار از لکسوس را ارائه می‌کند. حالا نسخه‌ای حتی خاص‌تر از این کراس اوور اسپرت ژاپنی معرفی شده است.



لکسوسی که با قرعه‌کشی عرضه می‌شود!



آمریکایی American

تقاضا برای ون‌های ۳۰ ساله «جنرال موتورز»



ون‌های فول‌سایز جی‌ام‌سی ساوانا و شورولت اکسپرس هر چند خودروهایی فراموش شده در سید محصولات جنرال‌موتورز هستند، اما بی‌سروصدا همچنان فروش بالایی دارند. این ون‌ها که از سال ۱۹۹۶ وارد خط تولید شدند و هنوز

هم به‌فروش می‌رسند، از سال ۲۰۰۳ هیچ‌گونه به‌روزرسانی اساسی دریافت نکرده‌اند. سال آینده، این پلت‌فرم ۳۰ ساله خواهد شد؛ با این حال، آمارهای فروش نشان می‌دهد این ون‌ها همچنان بسیار محبوب هستند. جی‌ام‌سی در سال جاری تاکنون ۱۰ هزار و ۷۶۶ دستگاه ساوانا فروخته که نشان‌دهنده افزایش خیره‌کننده ۴۰۱ درصدی نسبت به‌سال گذشته است. شورولت حتی عملکرد بهتری داشته و با فروش ۲۷ هزار و ۴۹۳ دستگاه اکسپرس در نیمه اول سال ۲۰۲۵، رشدی ۶۲.۶ درصدی را نسبت به‌سال قبل تجربه کرده است. این آمار برای ون‌هایی که به‌جز تغییراتی در موتور و گیربکس، از ۲۹ سال پیش تقریباً بدون تغییر مانده‌اند، واقعاً شگفت‌انگیز است. در حال حاضر، ساوانا و اکسپرس جزو قدیمی‌ترین خودروهای در حال تولید جهان هستند؛ هر چند که هنوز راه زیادی تا رسیدن به لادانیو یا نیسان زامیاد دارند!

محصول Product

نسل بعدی لامبورگینی «اوروس»



استفان وینکلمن، مدیرعامل لامبورگینی در گفت‌وگو با «توکار» اعلام کرد که نسل بعدی لامبورگینی اوروس به‌دلیل به تعویق افتادن نسخه الکتریکی تا اواسط دهه آینده، همچنان به‌صورت پلاگین-هیبریدی

عرضه خواهد شد. وینکلمن دلیل این تصمیم را به‌تغییرات مداوم و غیرقابل پیش‌بینی قوانین مرتبط دانسته است؛ موضوعی که ممکن است عرضه نخستین خودرو الکتریکی این شرکت، یعنی نسخه تولیدی کانسیپت لانزادور را که قرار است در سال ۲۰۲۹ معرفی شود نیز به تاخیر بیندازد. اوروس، پرفروش‌ترین مدل لامبورگینی قرار بود تا پایان دهه جاری به‌صورت کاملاً الکتریکی عرضه شود؛ اما وینکلمن در گفت‌وگو با «توکار» تأیید کرد که اوروس در نسل کاملاً جدید خود همچنان به‌صورت پلاگین-هیبریدی SE عرضه خواهد شد. او گفت: «ما می‌خواهیم نسل جدید را دوباره به‌صورت پلاگین-هیبریدی عرضه کنیم. این موضوع برای ما و مشتریان بسیار مهم است و آن‌ها از شنیدن این خبر بسیار خوشحال شدند.»

آلمانی German

معرفی پورشه «۹۱۱» کلاب کوپه



باشگاه پورشه آمریکا (PCA) برای گرامیداشت پنجاهمین سالگرد خود در سال ۲۰۰۶ با پورشه همکاری و مدل ویژه‌ای به‌نام پورشه ۹۱۱ کاررا S کلاب کوپه را معرفی کرد. ۱۰ سال بعد، در شصتین سالگرد این

باشگاه در سال ۲۰۱۶، مدل ۹۱۱ کاررا GTS کلاب کوپه رونمایی شد. حالا که PCA هفتادمین سالگرد خود را این آخر هفته جشن می‌گیرد، زمان آن رسیده بود که یک مدل ویژه جدید معرفی شود که پورشه ۹۱۱ کاررا T کلاب کوپه نام دارد. پورشه و PCA این خودرو را در مراسم سالانه این باشگاه رونمایی کردند. همان‌طور که از نامش پیداست، این خودرو بر پایه مدل کاررا T ساخته شده است؛ سبک‌ترین و خالص‌ترین نسخه از نسل کنونی ۹۱۱ و تنها مدل کاررا که با گیربکس دستی عرضه می‌شود. پورشه تنها ۷۰ دستگاه از این خودرو را تولید خواهد کرد که دستگاه اول به‌موزه پورشه اختصاص می‌یابد، دستگاه دوم توسط PCA قرعه‌کشی می‌شود و اعضای این باشگاه می‌توانند باقی نمونه‌ها را خریداری کنند. مدل‌های قبلی کلاب کوپه با رنگی منحصر به‌فرد عرضه شده‌اند.

تولید خودروسازان در ماه گذشته به کمترین میزان خود رسید

افت قیمت خودروهای داخلی در بازار آزاد

محصول Product

شلی کبرا دیتونای دانشجویی!

شلی کبرا دیتونا شاهکار طراحی و یکی از مهم‌ترین خودروهای فرهنگ خودروسازی آمریکا محسوب می‌شود. بازآفرینی خودرویی که بتواند در حد نسخه اصلی باشد، کار ساده‌ای نیست؛ اما گروهی از دانشجویان یک مدرسه طراحی در فرانسه موفق به انجام این کار شدند. آن‌ها هم با برنامه‌ای فشرده و بودجه‌ای بسیار محدود. آن‌چه این‌جا می‌بینید، تفسیری مدرن از این طراحی است که توسط دانشجویان مدرسه طراحی خودرو اسپر اسبارو ساخته شده است؛ مدرسه‌ای که توسط فرانکو اسپارو، سازنده سابق خودروهای مسابقه‌ای تاسیس شد.



او همچنین شرکت معروف اسپارو را راهاندازی کرد که سال‌هاست خودروهای خاص و رپلیکای بی‌نظیر تولید می‌کند. این ادای دین به کبرا دیتونا، هریتیج ESX نام دارد و تیمی متشکل از ۲۵ دانشجو در کمتر از پنج ماه آن را به سرانجام رساندند. دانشجویان شاسی لوله‌ای اختصاصی خود را مهندسی کردند که هم مستحکم است و هم سبک‌وزن. هریتیج ESX تنها ۱۱۵۰ کیلوگرم وزن دارد که رقم چشمگیری است. دانشجویان پیش از ساخت هریتیج ESX تجربه‌ای مشابه نداشتند. سال گذشته آن‌ها ادای دینی به مدلی از خودرو فرمول یک دادند. این خودرو ES-25 نام داشت و شبیه یک خودرو اصلی فرمول یک به‌نظر می‌رسد، به‌موتور ۱۷۶ اتودی مجهز بود و در کمتر از دو ماه از صفر طراحی و ساخته شد. زیر کاپوت، موتور آشنای کاپوت ۱.۷ لیتری V8 فورد از موستانگ GT قرار دارد که در موقعیت وسط جلو نصب شده و قدرت را از طریق یک گیربکس دستی ۶ سرعته به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. ایسن موتور با ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت، عملکردی هیجان‌انگیز را در این خودرو سبک‌وزن نوید می‌دهد.



قطعی‌های مکرر برق و رشد نرخ دلار در خردادماه را می‌توان از دیگر عوامل افت تولید خودرو در نظر گرفت. قطعی برق در بهار امسال موجب شد روند تولید به‌طور مکرر متوقف شود و نهایتاً تأثیر خود را روی آمار سه‌ماهه تولید خودرو بگذارد. از طرف دیگر با حذف ارز نیمایی و نوسانات نرخ ارز می‌تواند هزینه‌های تولید خودروسازان را افزایش دهد. با شرایط کمبود نقدینگی که بر این صنعت حکم فرماست، رشد هزینه‌های تولید (آن هم بدون اصلاح قیمت نهایی) فعالان این صنعت را تحت فشار قرار می‌دهد. در خردادماه نیز بهای دلار در بازار آزاد به‌کاتال ۹۰ هزار تومان صعود کرد که این موضوع می‌تواند در روند تولید موثر باشد.

میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که نوسان دوگانه آپشنال (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۰۱ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵گانه) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۸۴۲ میلیون تومان، پادرا تک کابین (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۹۹۰ میلیون تومان و سهند تیپ S (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۶۱۱ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان، ام‌وی ام‌۳۳ X3 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و فولکس تی‌رایک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید.

تحول در سهام شرکت سایپا و ایران خودرو تا اطلاع ثانوی متوقف شد.

قطعی‌های مکرر برق و رشد نرخ دلار در خردادماه را نیز می‌توان از دیگر عوامل افت تولید خودرو در نظر گرفت. قطعی برق در بهار امسال موجب شد روند تولید به‌طور مکرر متوقف شود و نهایتاً تأثیر خود را روی آمار سه‌ماهه تولید خودرو بگذارد. از طرف دیگر با حذف ارز نیمایی و نوسانات نرخ ارز می‌تواند هزینه‌های تولید خودروسازان را افزایش دهد. با شرایط کمبود نقدینگی که بر این صنعت حکم فرماست، رشد هزینه‌های تولید (آن هم بدون اصلاح قیمت نهایی) فعالان این صنعت را تحت فشار قرار می‌دهد. در خردادماه نیز بهای دلار در بازار آزاد به‌کاتال ۹۰ هزار تومان صعود کرد که این موضوع می‌تواند در روند تولید موثر باشد.

در بازه‌ای از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه نیز خودروسازان به‌طور کلی تولید خود را متوقف کردند. برای مثال ایران خودرو، تعطیلات تابستانی خود را به ۲۹ خرداد تا ۵ تیر انتقال داد. تعطیلی ۷ روزه قطعی می‌تواند آمار تولید تیر را حتی پایین‌تر از آمار خرداد قرار دهد. قطعی‌های برق نیز در تیرماه تشدید شده و از طرف دیگر تنش‌های منطقه‌ای این خطر را برای خودروسازان به‌وجود آورده که در تأمین ارز خود دچار مشکل شوند. بنابراین تولید تیرماه نیز با آمارها گرازی زیادی همراه است و به‌نظر می‌رسد حتی رشد ۱۵ درصدی قیمت خودرو نیز نتواند موجب رشد قابل توجه تولید در ماه ابتدایی تابستان شود.

نوسان قیمت‌ها در بازار آزاد خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۸



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

تولید خودرو سواری در خردادماه سال جاری به پایین‌ترین سطح یک‌ساله خود رسید و نسبت به اردیبهشت ۳۸ درصد کاهش یافت. مجموع تولید بهاری خودرو نیز با افت ۱۳.۷ درصدی همراه بوده است. بالاترین نقطه در اصلاح قیمت، حواشی واگذاری سایپا، قطعی برق و تنش‌های منطقه‌ای از مهم‌ترین دلایل افت تولید است. آمار تولید سه خودروساز بزرگ کشور که به‌سازمان بورس ارائه شده نشان می‌دهد تولید ماهانه خودروسازان به‌کف یک سال گذشته خود (بدون در نظر گرفتن فروردین) رسیده است. آمار و اطلاعات منتشر شده در کدال نشان می‌دهد تولید خودروسازان در خردادماه ۳۸.۱ درصد نسبت به اردیبهشت با کاهش همراه بوده است. این افت شدید را بیش از هر چیز می‌توان به بالاترین نقطه قیمتی خودروسازان نسبت داد.

بر اساس همین آمار، تولید سه‌ماهه خودروسازان نیز افت ۱۳.۷ درصدی را تجربه کرده است. بنابراین در مجموع می‌توان گفت خودروسازی کشور روزهای رکودی را پشت سر می‌گذرد و چرخ خودرو در ماه گذشته کندتر از همیشه چرخیده است. عدم اصلاح قیمت در فصل ابتدایی سال را می‌توان مهم‌ترین علت رکود حاکم بر این صنعت دانست. در واقع از ابتدای سال جاری خودروسازان انتظار اعمال اصلاح قیمت را داشتند؛ اما فصل بهار در شرایطی به پایان رسید که هنوز تکلیف قیمت‌های جدید خودرو مشخص نبود. آمار کدال نشان می‌دهد ایران خودرو نیز در کنار سایپا و پارس خودرو، افت تولید شدیدی را در خردادماه ثبت کرده است. به‌نظر می‌رسد حتی رشد قیمت ۱۵ درصدی که وزارت صمت برای خودروسازان اعمال کرد و پارس خودرو و سایپا نیز در اطلاعیه‌ای در کدال آن را اعلام کردند نیز نتواند این میزان افت تولید را جبران کند. البته تکلیف ایران خودرو همچنان مشخص نیست؛ گرچه هیات‌مدیره این شرکت رشد میانگین ۲۲.۳ درصدی بهای محصولات خود را تصویب کرد، اما سیاست‌گذاران در مورد اعمال میزان درصد رشد قیمت خودروهای این شرکت فعلاً سکوت اختیار کردند. از دیگر دلایل افت تولید خودرو در سه‌ماهه نخست امسال و به‌خصوص خرداد را می‌توان بالاترین نقطه قیمتی واگذاری سایپا و پارس خودرو دانست.

گرچه پیش‌تر اعلام شده بود به‌زودی این واگذاری محقق می‌شود، اما هنوز خبری از آن نیست. البته اردیبهشت‌ماه، چهار شرکت وابسته به گروه خودروسازی سایپا اعلام کردند قصد دارند ۴۲ درصد از سهام سایپا (سهام‌های تودلی) را به‌صورت بلوکی و تجمیعی واگذار کنند؛ اما این موضوع نیز همچنان بلا تکلیف مانده است.

در خردادماه نیز در پی نامه‌ای محرمانه از شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، هر گونه واگذاری یا تغییر و

ژاپنی Japanese

عقب‌نشینی «هوندا» از برنامه‌های هیدروژنی

در حالی که بسیاری از خودروسازان بر خودروهای الکتریکی تمرکز کرده‌اند، چند شرکت همچنان به خودروهای سلول سوختی هیدروژنی اعتقاد دارند. هوندا یکی از حامیان اصلی این فناوری است؛ اما این شرکت تصمیم گرفته بخشی از برنامه خود را محدود کند. هوندا قصد داشت طی چند سال آینده کان‌خانه‌ای در ژاپن برای تولید واحدهای سلول سوختی راه‌اندازی کند؛ اما این پروژه با سرعت و مقیاس برنامه‌ریزی‌شده پیش نخواهد رفت. هوندا ابتدا برنامه‌ریزی کرده بود که تا پایان مارس ۲۰۲۸ کارخانه‌ای جدید در شهر موکای ژاپن افتتاح کند.



این کارخانه قرار بود سالانه ۳۰ هزار واحد سلول سوختی تولید کند و در محل یک کارخانه قدیمی تولید موتور هوندا ساخته شده؛ اما این برنامه‌ها کنار گذاشته شده‌اند. هوندا اعلام کرد افتتاح کارخانه با تأخیر انجام خواهد شد و تعداد واحدهای تولیدی بسیار کمتر از برنامه اولیه خواهد بود؛ هر چند عدد دقیقی ارائه نشده است. دلیل هوندا برای این تصمیم، تغییرات اخیر در بازار جهانی هیدروژن عنوان شده است. به‌نظر می‌رسد هوندا تقاضای کافی برای تولید این تعداد واحد سلول سوختی نمی‌بیند. همچنین، به‌دلیل این تغییرات، هوندا دیگر مشمول دریافت یارانه‌های دولتی برای این کارخانه نخواهد بود؛ زیرا این یارانه‌ها مستلزم بهره‌برداری از کارخانه تا پایان مارس ۲۰۲۸ و تولید حداقل ۲۰ هزار واحد پیش‌ران بود. با این حال، هوندا همچنان قصد دارد این کارخانه را در نهایت افتتاح کند و پروژه را به‌طور کامل لغو نکرده است. این کارخانه واحدهای سلول سوختی نسل بعدی هوندا را تولید خواهد کرد. سلول‌های سوختی جدید قادر به تولید ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت هستند.



بررسی یکی از قوی‌ترین موتورهای ۸ سیلندر جهان

«کونیگزگ اگر یکی از هایپرکارهای سریع و محبوب دنیای خودرو است که از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ به تولید رسید. این هایپرکار حتی رکورد سریع‌ترین خودرو جهان را که در اختیار بوگاتی و بیرون بود نیز شکست. بر این اساس آن‌چه سبب برتری این هایپرکار می‌شود، قلب تپنده آن است. یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل به حجم ۵ لیتر و مزین به تکنولوژی توبین-توربوشاژر در زیر استاپل جذاب و مهیج این هایپرکار جا خوش کرده است. این موتور دارای ۳۲ سوپاپ بوده و از ساختار تمام آلومینیومی موتور و سرسیلندر

برخوردار بوده و مجهز به توربوشاژرهای دوقلوی نسل جدید است. موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵ لیتری کونیگزگ اگر در سال ۲۰۲۴ در فهرست ۲۰ موتور قوی سال قرار گرفت. دلیل این مهم نیز توان و گشتاور بالای آن بود. در نسخه فوق سریع و خاص اگر که با نام وان (یک) شناخته می‌شود و در تعداد بسیار محدود به تولید رسیده، حداکثر توان تولیدی ۱۲۴۱ اسب بخار در ۷۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور تولیدی ۱۳۷۱ نیوتون‌متر در ۶ هزار آرپی‌ام است.



«SQ5»؛ اسپرت به سبک آئودی به توان سرعت!

«Q5 یکی از محبوب‌ترین محصولات بلندقامت آئودی است که همواره در فهرست پرفروش‌ترین خودروهای سال نیز قرار داشته است. تا به امروز سه نسل از این اس‌یووی کراس‌اوور لاکچری روی خط تولید آئودی قرار داشته که نسل سوم آن دوم سپتامبر سال ۲۰۲۴ میلادی به جهان معرفی شد. چندی پیش بود که از مدل اسپرت این خودرو، موسوم به SQ5 به صورت رسمی رونمایی شد.



طراحی بدنه جذاب و اسپرت

نسل سوم این خودرو که در دوم سپتامبر سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد، مبتنی بر زبان جدید طراحی آئودی بود. به لطف خطوط تیز و شکسته روی بدنه، استایل این خودرو بسیار جذاب است. در این مطلب، نسخه SQ5 مورد بررسی قرار دارد که از نظر طراحی خارجی هیچ تفاوتی با Q5 ندارد؛ به جز این که قطعات اسپرت روی بدنه آن نصب شده است. بانگاهی به پروفیل SQ5 شاهد پوزه کشیده، خطوط تیز و حجم ماهیچه‌ای گل‌گیرهای عقب هستیم. از طرفی رینگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی (تنها در نسخه SQ5) کاراکتر جذاب و پرستیز خاصی به این بلندقامت چموش ژرمنی بخشیده است. در نمای جلو، شاهد زبان جدید طراحی آئودی هستیم. خوشبختانه دیگر خبری از چراغ‌های دویل نه‌چندان جذاب نیست و چراغ‌های کشیده مزین به OLED، جلو پنجره ۸ ضلعی به سبک آئودی و ورودی‌های هوا درون سپر، به همراه حجم برآمده روی کاپوت، چهره‌ای جسورانه و بسیار اسپرت برای SQ5 ایجاد کرده است. در نمای عقب، اوج طراحی خاص آئودی مشاهده می‌شود. چراغ‌های باریک مزین به OLED با حالت پیوسته، حجم پردازی بسیار صریح و ستون C با زاویه کمتر منجر به ایجاد یک طراحی زیبا و چشم‌نواز در این بخش شده است. همچنین اضافه شدن دو آگزوز دویل در طرفین سپر به همراه دیفیوزر، چاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان می‌کند.



کابین مدرن با ویژگی‌های هیجان انگیز

با قرارگیری در پشت فرمان SQ5 جدید، شاهد طراحی بسیار مدرن، مینیمال و ساده‌ای هستیم. یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر، یک نمایشگر ۱۴.۵ اینچی برای سیستم مولتی‌مدیا و یک نمایشگر ۱۱.۹ اینچی نیز در مقابل سرنشین جلو تعبیه شده تا فضای کاملاً مدرنی در کابین این خودرو ایجاد شود. همچنین نورپردازی LED و طراحی سقف پانوراما سبب ایجاد فضای جذاب و دلنشینی برای SQ5 شده است. از مهم‌ترین امکانات فاهی و ایمنی این بلندقامت جسور ژرمنی می‌توان به کروز کنترل پیشرفته، ۱۰ ایربگ، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی هوشمند، کمکی پارک هوشمند، سیستم ترنر اضطراری خودکار مبتنی بر شناسایی عابر پیاده، سیستم تپو به‌مطبوع سه منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، شارژر وایرلس، نورپردازی داخلی و سقف پانورامیک اشاره کرد.

مشخصات فنی

کمیانی آئودی در نسخه SQ5 از یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری مزین به تکنولوژی TFSI بهره گرفته است. این موتور می‌تواند حداکثر ۳۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اس-ترونیک به چهار چرخ منتقل کند. به لطف چنین ساختار فنی، تنها ۴.۵ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. قیمت آئودی SQ5 صفر کیلومتر ۲۰۲۵ از ۶۷ هزار و ۶۰۰ دلار آغاز می‌شود.



«XTRIM TXL» خودرو و SUV لوکس ۵ نفره؛ عملکرد همه‌جانبه برای تجارت، تفریح و رفت و آمد روزمره

در شلوغی زندگی شهری، خودرو تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی نیست، بلکه بازتابی از هویت و سلیقه افراد است. XTRIM TXL، یک شاسی‌بلند پنج‌نفره سطح بالا است که برای شهرنشینان لوکس پسند طراحی شده و عملکرد فوق‌العاده، راحتی لوکس و امکانات هوشمند پیشرفته را با هم ترکیب می‌کند. این خودرو به شکلی بی‌نقص نیازهای مختلف رانندگی از جمله سفرهای کاری، ماجراجویی‌های خارج شهری و رفت و آمدهای روزانه را پاسخ می‌دهد و در هر شرایطی سازگاری آسانی ارائه می‌کند.



تجربه‌ای لوکس از سفرهای کاری با اکستریم TXL: سکوت و راحتی بی‌نهایت

توسط متخصصان فناوری حذف نویز فعال (ENC) تجربه‌ای در حد کنسرت ایجاد می‌کند و همچنین تماس‌های کاری را با شفافیت بالا ممکن می‌سازد. افزون بر این اکستریم TXL به ایمنی، سلامت و راحتی داخل خودرو نیز توجه دارد. سیستم تصفیه‌هوای پیشرفته AQS و سامانه عطر شخصی‌سازی‌شده، فضایی خوشایند و تازه ایجاد می‌کنند؛ در حالی که نمایشگر منحنی دوگانه ۲۴.۶ اینچی و نورپردازی محیطی ۲۵۶ رنگ، فناوری و هنر را در هم می‌آمیزد تا هر سفر را خاص و متفاوت کند.

ورود به کابین اکستریم TXL حسیه به ورود به یک اتاق لوکس شخصی دارد. طراحی داخلی جدید آن با صندلی‌های چرمی NAPPA نه تنها لمس نرم و دلنشین ارائه می‌دهد، بلکه به امکاناتی مانند گرم‌کن، تهویه و ماساژ مجهز است. صندلی‌های جلو و عقب با فوم دو چگالی و ساختار سه‌لایه اسفنج طراحی شده‌اند تا راحتی را در سفرهای طولانی تضمین کنند. همچنین، تکیه‌گاه سر قابل تنظیم با زاویه ۳۰ درجه، تجربه‌ای فوق‌العاده آرامش‌بخش فراهم می‌سازد. سیستم صوتی اکستریم TXL با ۲۳ بلندگوی تنظیم‌شده

کنترل آسان ترافیک شهری با اکستریم TXL: رانندگی روان با کنترل شهودی

در زمینه سیستم تعلیق، اکستریم TXL کیفیت مکانیکی برتر برنده را ادامه می‌دهد. بوش‌های هیدرولیکی بازوی کنترل جلو و مفصل‌های فرمان آلومینیومی، فرمان‌پذیری دقیقی فراهم می‌کنند که لذت رانندگی را افزایش می‌دهد. سیستم چهارچرخ‌محرك الکتروولیکی-هیدرولیکی نسل ششم BorgWarner نیز با پاسخ‌دهی در حد میلی‌ثانیه، امکان تعویض میان ۷ حالت رانندگی را فراهم می‌کند تا تجربه رانندگی در شهر بهینه شود.



سفر و تفریح با اکستریم TXL: فضای بزرگ، عملکرد پویا

ارتفاع قله ۸۵ متر عبور کرد. این خودرو به پلت‌فرم M3X Mars که توسط XTRIM توسعه یافته مجهز است و موتور ۲.۰ لیتری توربوشاژر آن توان ۱۹۲ کیلووات و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک با تنظیم دقیق، شتاب‌گیری روان و قدرتمند و سبقت‌گیری آسان در بزرگراه را به همراه دارد و تجربه‌ای هیجان‌انگیز از رانندگی را ارائه می‌دهد.

XTRIM TXL تنها از نظر قدرت و کنترل برتر نیست، بلکه در راحتی، فناوری هوشمند و ایمنی نیز در کلاس خود پیش‌تاز است. چه در خیابان‌های شلوغ شهر و چه در مسیرهای آزاد، TXL با فلسفه «بالذت برانید» هر سفر را به تجربه‌ای از کشف سبک زندگی شهری متنوع تبدیل می‌کند. انتخاب TXL یعنی انتخاب سبک زندگی با کیفیت، مسیر رشد فردی و کشف دوباره خود.



ایجاد اکستریم TXL به‌ترتیب ۴۷۸۰ میلی‌متر طول، ۱۸۹۰ میلی‌متر عرض و ۱۷۳۰ میلی‌متر ارتفاع و فاصله بین دو محور آن ۲۸۰۰ میلی‌متر است. این ابعاد فضای داخلی وسیع و راحتی بالا برای سرنشینان و فضای بار مناسب فراهم می‌کند. فضای صندوق عقب از ۹۷۰ تا ۱۹۳۰ میلی‌متر عمق، از ۱۰۰۰ تا ۱۱۷۰ میلی‌متر عرض و ۷۳۰ میلی‌متر ارتفاع دارد و ظرفیت استاندارد ۴۷۰ لیتر را ارائه می‌دهد؛ برای سفرهای روزانه و طولانی کاملاً مناسب است. صندلی‌های عقب با نسبت ۴۰/۶۰ قابل خواباندن هستند و در حالت خوابیده کاملاً مسطح می‌شوند و فضای بار را افزایش می‌دهند. همچنین یک خروجی برق ۱۲ ولت در صندوق برای سفرهای تفریحی تعبیه شده است.

از نظر توان حرکتی، خودرو TXL با موتور قدرتمند 400T خود، با موفقیت از شیب بسیار تند و مسیر صعود فوق‌العاده طولانی به‌طول ۱۲۵ متر، با حداکثر شیب ۳۷.۱ درجه و



به تکنولوژی توبین-توربوشاژر موسوم به پاور استروک قلب تپنده این پیکاپ اسپرت را تشکیل می‌دهد. این موتور به لطف ساختار ۶ سیلندر بودن و تکنولوژی توبین-توربوشاژر می‌تواند حداکثر ۴۰۵ اسب بخار قدرت و ۵۸۳ نیوتون متر گشتاور را بهارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. جالب است بدانید که رنجر ریتور با وزن خالص ۲۴۱۵ کیلوگرمی تنها ۵.۷ ثانیه زمان نیاز دارد که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد

فورد رنجر یکی از پیکاپ‌های اسپرت و جذاب بازار جهانی است که به منظور رقابت بسیار سرسخت با پیکاپ همه فن حریف تویوتا یعنی هایلوکس به تولید رسید. اما فورد رنجر یک نسخه فوق اسپرت و با عملکرد بالا دارد که پیکاپ‌های سرسخت ژاپنی را به راحتی کنار می‌زند. این نسخه در حقیقت همان ریتور است. رنجر ریتور مشخصات فنی مشابه F-150 ریتور دارد. بر این اساس یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل به حجم ۳ لیتر مزین



فورد رنجر «ریتور»
چه در چنته دارد؟



«دنیای خودرو» وضعیت خودروهای ام‌پی‌وی در کشور را بررسی کرد

قیاسی بین مدل‌های کره‌ای و چینی

بازار خودروهای ام‌پی‌وی در ایران، تحت تاثیر محدودیت‌های وارداتی و سلطه خودروهای چینی، گزینه‌های محدودی را پیش روی خریداران قرار داده است



خودروهای ام‌پی‌وی (Multi-Purpose Vehicle)

یا همان خودروهای چندمنظوره، به دلیل طراحی جادار، کاربردی و مناسب برای خانواده‌های پرجمعیت یا استفاده‌های تجاری، در سراسر جهان طرفداران خاص خود را دارند.

این کلاس از خودروها با هدف ارائه فضای داخلی حداکثری برای حمل مسافر یا بار طراحی شده‌اند و به دلیل ارتفاع مناسب و انعطاف‌پذیری در کاربری، گزینه‌ای ایده‌آل برای معابر شهری و سفرهای خانوادگی محسوب می‌شوند. در ایران، اما، بازار ام‌پی‌وی‌ها به اندازه کلاس‌های دیگر مانند سدان‌ها یا کراس‌اوورها پررونق نیست و بیشتر با خودروهای چینی شناخته می‌شود تا برندهای معتبر جهانی؛ با این حال، حضور محدود مدل‌های کره‌ای در کنار گزینه‌های چینی، فرصتی برای مقایسه این دو دسته فراهم کرده است. در این گزارش به بررسی وضعیت کنونی خودروهای ام‌پی‌وی در بازار ایران می‌پردازیم و با نگاهی دقیق، مدل‌های کره‌ای و چینی موجود را از منظر طراحی، امکانات، عملکرد فنی، قیمت و جایگاه در بازار مقایسه می‌کنیم.

وضعیت کلی بازار ام‌پی‌وی‌ها در ایران

بازار خودروهای ام‌پی‌وی در ایران به دلیل محدودیت‌های وارداتی و تمرکز خودروسازان داخلی بر تولید سدان‌ها و کراس‌اوورها، چندان متنوع نیست. این کلاس خودرو بیشتر به دلیل نیازهای خاص سازمان‌ها، شرکت‌ها و خانواده‌های پرجمعیت مورد توجه قرار می‌گیرد. برخلاف بازارهای جهانی که برندهایی مانند تویوتا، هوندا و کیا در بخش ام‌پی‌وی‌ها محصولات متنوعی ارائه می‌کنند، در ایران، خودروهای چینی مانند محصولات ایران خودرو و فردا موتورز نقش اصلی را ایفا می‌کنند. از سوی دیگر، مدل‌های کره‌ای مانند کیا کارنز به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های وارداتی حضور کم‌رنگی دارند و اغلب به صورت دست‌دوم و در تعداد محدود در بازار یافت می‌شوند.

خودروهای ام‌پی‌وی چینی: تنوع و دسترسی‌پذیری

خودروهای چینی در سال‌های اخیر به دلیل قیمت رقابتی، امکانات ظاهری مدرن و مونتاژ داخلی، جایگاه ویژه‌ای در بازار ایران پیدا کرده‌اند. در بخش ام‌پی‌وی‌ها، شرکت‌های فردا موتورز و ایران خودرو (با برند هایما) محصولاتی را عرضه کرده‌اند که با نیازهای بازار ایران همخوانی دارند. یکی از برجسته‌ترین ام‌پی‌وی‌های چینی در ایران، سوبا M4 FMC است که در سال ۱۴۰۲ توسط فردا موتورز معرفی شد. این مینی‌ون لوکس با طراحی مدرن و امکانات پیشرفته، تلاشی برای جلب توجه خانواده‌های پرجمعیت و مشتریان تجاری بوده است.

فردا M4 از نظر طراحی بیرونی، با جلوپنجره‌ای بزرگ به سبک لکسوس و چراغ‌های متصل در عقب که یادآور هیوندای سانتافه است، ظاهری جذاب و امروزی دارد. این خودرو با طول ۴۸۵۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۹۰۰ میلی‌متر، فضای داخلی جاداری را ارائه می‌دهد که برای خانواده‌های پرجمعیت یا استفاده‌های سازمانی مناسب است. از نظر امکانات، M4 به کروز کنترل، تطبیقی، رادار نقطه کور، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم ماساژور صندلی راننده و تهویه مستقل برای سرنشینان عقب مجهز است. پیش‌ران ۱.۵ لیتری توربوشاژر این خودرو با گیربکس دوکلاچه، عملکردی قابل قبول ارائه می‌دهد، اما شتاب و چابکی آن در مقایسه با خودروهای کراس‌اوور در سطح متوسطی قرار دارد. یکی دیگر از گزینه‌های چینی، هایما ۷ ایکس است که توسط ایران خودرو به بازار عرضه شده است. این ام‌پی‌وی با ظرفیت ۷ نفره، طراحی مدرنی دارد و به دلیل فضای داخلی جادار و امکانات رفاهی متعدد، به عنوان گزینه‌ای مناسب برای خانواده‌ها شناخته می‌شود. هایما VX با موتور ۱.۶ لیتری توربوشاژر و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک، عملکردی مناسب برای استفاده شهری ارائه می‌دهد. امکانات این خودرو شامل نمایشگر لمسی، سیستم تهویه دوگانه، سامانه خودروان ۲.۵ و مجموعه‌ای از سیستم‌های ایمنی مانند ترمز ABS و کنترل پایداری است. طراحی ظاهری این خودرو با خطوط نرم و مدرن، جذابیت بصری خوبی دارد؛ اما کیفیت مواد کابین در مقایسه با رقبای کره‌ای، کمی پایین‌تر است.

مزیت اصلی خودروهای چینی مانند فردا M4 و هایما VX، دسترسی‌پذیری و خدمات پس از فروش گسترده‌تر در ایران است. شرکت‌های مونتاژکننده داخلی مانند فردا موتورز و ایران خودرو، شبکه نمایندگی و تامین قطعات نسبتاً مناسبی دارند که نگرانی‌های مشتریان را کاهش می‌دهد. با این حال، کیفیت ساخت این خودروها در مقایسه با رقبای کره‌ای، همچنان مورد انتقاد است و برخی معتقدند دوام طولانی مدت آن‌ها در برابر استفاده سنگین، به ویژه در شرایط جاده‌ای ایران، محل تردید است.

خودروهای ام‌پی‌وی کره‌ای: کیفیت بالا، دسترسی محدود

خودروهای کره‌ای به دلیل کیفیت ساخت بالا، طراحی ارگونومیک و دوام طولانی مدت، در بازار جهانی جایگاه ویژه‌ای دارند. در ایران اما به دلیل تحریم‌ها و توقف واردات مستقیم، حضور این خودروها در کلاس ام‌پی‌وی بسیار محدود است. یکی از معدود گزینه‌های کره‌ای موجود، کیا کارنز است که در مدل‌های دست‌دوم (۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷) در بازار ایران یافت می‌شود.

کیا کارنز با طراحی ساده اما کاربردی، فضای داخلی جادار و کیفیت ساخت بالا، یکی از بهترین گزینه‌های ام‌پی‌وی در بازارهای جهانی بوده است. این خودرو با موتورهای ۱.۷ لیتری دیزلی یا ۲ لیتری بنزینی عرضه شده و از نظر مصرف سوخت و عملکرد، گزینه‌ای اقتصادی و قابل اعتماد محسوب می‌شود. امکانات رفاهی کارنز، اگرچه در مقایسه با مدل‌های جدید چینی کمی قدیمی به نظر می‌رسد، اما کیفیت مواد به کار رفته در کابین و دوام قطعات آن، همچنان نقطه قوت این خودرو است.

یکی از مشکلات اصلی کیا کارنز در ایران، کمبود قطعات یدکی و هزینه‌های بالای تعمیرات است. به دلیل توقف واردات، مالکان این خودروها اغلب با چالش تامین قطعات اصلی مواجه هستند که هزینه‌های نگهداری را افزایش می‌دهد. همچنین قیمت مدل‌های دست‌دوم کارنز در بازار ایران (بین ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان بسته به سال تولید و وضعیت خودرو) است و در مقایسه با خودروهای چینی جدید، امکانات کمتری ارائه می‌دهد.

در گذشته، مدل‌هایی مانند هیوندای H1 نیز در ایران حضور داشتند؛ اما عرضه آن به دلیل تحریم‌ها

قیمت و ارزش خرید: کدام گزینه اقتصادی‌تر است؟

قیمت، یکی از عوامل تعیین‌کننده در انتخاب خودرو در بازار ایران است. خودروهای چینی مانند فردا M4 با قیمتی در حدود ۲.۸ میلیارد تومان (در سال ۱۴۰۴) و هایما VX با قیمتی نزدیک به ۲.۲ میلیارد تومان در مقایسه با کیا کارنز (۱.۵ تا ۲ میلیارد تومان) گزینه‌های گران‌تری هستند. با این حال، خودروهای چینی به دلیل نبودن و عرضه مستقیم توسط شرکت‌های داخلی، از نظر خدمات پس از فروش دسترسی به قطعات، وضعیت بهتری دارند.

ارزش خرید کیا کارنز به دلیل کیفیت ساخت و دوام بالا، برای مشتریانی که به دنبال خودرویی با عمر طولانی و هزینه نگهداری پایین هستند، بالاتر است. اما محدودیت‌های تامین قطعات قدیمی بودن مدل‌های موجود، این مزیت را تا حدی خنثی می‌کند. در مقابل، خودروهای چینی با امکانات بیشتر و طراحی مدرن، برای مشتریانی که به ظاهر و آپشن‌های لوکس اهمیت می‌دهند، جذاب‌تر هستند.

انتخابی بین کیفیت و امکانات

بازار خودروهای ام‌پی‌وی در ایران تحت تاثیر محدودیت‌های وارداتی و سلطه خودروهای چینی، گزینه‌های محدودی را پیش روی خریداران قرار داده است. فردا M4 و هایما VX با طراحی مدرن، امکانات پیشرفته و خدمات پس از فروش گسترده، گزینه‌های مناسبی برای خانواده‌ها و کسب‌وکارهای ایرانی هستند. در مقابل، خودروهای چینی با امکانات بیشتر به دلیل کمبود قطعات و مدل‌های قدیمی‌تر، کمتر در دسترس هستند. انتخاب بین این دو دسته، به نیازها و اولویت‌های خریدار بستگی دارد؛ اگر به دنبال امکانات مدرن و دسترسی آسان هستید، خودروهای چینی انتخاب بهتری هستند؛ اما اگر کیفیت و دوام برایتان در اولویت است، مدل کره‌ای، حتی با وجود محدودیت‌ها، ارزش بررسی دارند. در نهایت با توجه به شرایط بازار ایران، انتظار می‌رود خودروهای چینی همچنان سلطه خود را در این کلاس حفظ کنند؛ مگر این که تغییرات در سیاست‌های وارداتی، راه را برای حضور برندهای معتبر جهانی باز کند.

محدود و در مواقعی متوقف شده است. این خودرو با طراحی ون‌مانند و ظرفیت ۸ تا ۱۲ نفره، بیشتر برای مصارف تجاری و سازمانی استفاده می‌شد. امروزه نمونه‌های کم‌کارکرد این خودرو در بازار با توجه به قیمت بالای آن از دسترس بسیاری از خریداران خارج شده است.

مقایسه فنی و عملکردی: چینی‌ها در برابر کره‌ای‌ها

از نظر فنی، خودروهای چینی مانند فردا M4 و هایما VX به موتورهای توربوشاژر با حجم پایین (۱.۵ تا ۱.۶ لیتر) مجهز هستند که با گیربکس‌های دوکلاچه و اتوماتیک عرضه می‌شوند. این مشخصات، عملکرد قابل قبولی برای استفاده شهری ارائه می‌دهند؛ اما در جاده‌های کوهستانی یا با بار کامل، ممکن است محدودیت‌هایی در شتاب و کشش داشته باشند. در مقابل، کیا کارنز با موتورهای دیزلی یا بنزینی خود، تعادل بهتری بین مصرف سوخت و عملکرد ارائه می‌دهد. موتورهای کره‌ای به دلیل مهندسی پیشرفته‌تر، دوام بیشتری دارند و در استفاده طولانی مدت، کمتر دچار افت عملکرد می‌شوند.

از منظر ایمنی، خودروهای کره‌ای مانند کیا کارنز در تست‌های بین‌المللی ایمنی (مانند Euro NCAP) امتیازات بالاتری کسب کرده‌اند. کیا کارنز در مدل‌های ۲۰۱۳ به بعد، به کیسه‌های هوای متعدد، سیستم ترمز ABS و کنترل پایداری مجهز است. در مقابل، خودروهای فردا M4 و هایما VX، اگرچه امکانات ایمنی مدرن مانند دستیار حرکت بین خطوط، رادار نقطه کور و هشدار خروج از خط ارائه می‌دهند، اما به دلیل عدم انجام تست‌های ایمنی معتبر بین‌المللی، اطمینان کمتری به خریداران القای می‌کنند.

در بخش امکانات رفاهی، خودروهای چینی دست بالا را دارند. فردا M4 و هایما VX با امکاناتی مثل سیستم‌های چندسانه‌ای پیشرفته، تهویه مستقل و صندلی‌های با قابلیت تنظیم برقی، تجربه‌ای لوکس‌تر ارائه می‌دهند. این در حالی است که کیا کارنز، به ویژه در مدل‌های قدیمی‌تر، امکانات ساده‌تری دارد و برای مشتریانی که به دنبال تجهیزات مدرن هستند، جذابیت کمتری دارد.



بامیداً خارجی خود جهت واردات استفاده کنند. بنابراین احتمال واردات با تیراژ بالا اندک و ناچیز به نظر می‌رسد.

با وجود آزادسازی واردات خودرو طبق آیین‌نامه جدید، اما دولت ارزی برای واردات خودرو در بساط ندارد و واردکنندگان در صورت تمایل، باید از ارز



ارزی برای واردات وجود ندارد

تحلیل

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

لزوم تمرکز بر فروش فوری محصول توسط خودروسازان

بازار خود، محصولاتشان را به صورت فوری و تحویل کوتاه مدت (بین ۲ تا ۳ ماه) به متقاضیان عرضه کنند.

چند ماهه خودرو صرف نظر کرده و خودداری کنند. بنابراین ضروری به نظر می‌رسد که شرکت‌های خودروساز با هدف فروش مناسب و حفظ سهم

در شرایط حساس کنونی بسیاری از افراد حتی در صورت نیاز به خودرو ترجیح می‌دهند از سرمایه‌گذاری در بخش فروش بلندمدت و تحویل

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۷۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۸۰	۴۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۳۱۵	۱۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۳۵۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۵۵۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۰	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۰۰	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۵	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۵	۲	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۸	۲	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۲۱	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۵	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۵	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۸	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۱	۴	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۰۱	۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۶۱۴	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۰۱	۷	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد و ۱۰	۷	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۸۲	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۳	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۰۱	۸	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۵	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۹۹۰	۶	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۱	۶	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۵۰	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۷۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۴۲	۶	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۷۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۳۷	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۷۶	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۵	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۷۱۸	یک میلیارد و ۱۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۳۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۳۳	۶	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۶۰	۲	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۷۸	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۹۴	۴	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۸	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۵	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۲	۳	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۹۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۹۵	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۹۰	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۰	۲	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	



کشف ۴ هزار لیتر روغن خودرو قاچاق در فلاورجان



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

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

ایده‌های اشتباهی که تاثیری در مصرف بنزین ندارند

۳ باور رایج اما نادرست درباره کاهش مصرف سوخت خودرو

بسیاری از خودروهای مدرن به‌سیستم‌های استارت-استاپ خودکار مجهز هستند که به‌صورت موقتی می‌توانند موتور خودرو را در توقف‌ها خاموش کرده و مصرف سوخت را کاهش دهند. برخی رانندگان به‌چنین سیستم‌هایی اعتقاد ندارند؛ اما باید دانست سیستم استارت-استاپ به‌رغم روشن و خاموش کردن مکرر موتور خودرو آسیبی به آن نمی‌رساند؛ اما چیزی که مضر است، تصمیم به شبیه‌سازی این حرکت در خودروهای فاقد سیستم استارت-استاپ فابریک است. در واقع خاموش و روشن کردن مکرر خودرو توسط راننده مضرات بیشتری نسبت به فواید آن خواهد داشت. خودروهای مجهز به این نوع سیستم‌ها از میل‌لنگ‌ها و یاتاقان‌هایی با اصطکاک کمتر استفاده می‌کنند و دارای باتری‌های قوی‌تر و استارترهای هوشمندتری هستند تا بتوانند در چنین شرایطی دوام بیاورند. اگر خودرو شما به سیستم استارت-استاپ مجهز است می‌توانید انتظار کاهش مصرف سوخت ۳ تا ۱۰ درصدی را داشته باشید؛ اما اگر خودرو فاقد چنین سیستمی باشد، شما با شبیه‌سازی عملکرد آن عایدی خاصی نخواهید داشت و شاید حتی زودتر شاهد استهلاک باتری و استارتر خودرو باشید.

«باز کردن شیشه‌های خودرو در بزرگراه

اصول آیرودینامیکی نقش مهمی در مصرف سوخت هر خودرویی بازی می‌کنند و رانندگی با شیشه‌های باز باعث برهم خوردن ضریب درگ می‌شود. ضریب درگ عددی است که میزان عبور نرم جریان هوا از اطراف اشیا را براساس چگالی، سرعت و سطح مقطع نشان می‌دهد. رانندگی در زمانی که شیشه‌ها باز هستند، مقاومت خودرو در برابر هوا را افزایش داده و باعث ورود و به‌دام افتادن آن در کابین می‌شود. این امر باعث خواهد شد موتور خودرو فشار بیشتری را برای شتاب‌گیری و حفظ سرعت خودرو متحمل شود. البته تاثیر چنین پدیده‌ای در سرعت‌های پایین کمتر است؛ اما در بزرگراه‌ها می‌تواند باعث افزایش مصرف سوخت شود. استفاده از کولر خودرو تا ۲۰ درصد افزایش در مصرف سوخت را به‌همراه دارد؛ اما شما با استفاده از کولر در بزرگراه‌ها و بستن شیشه‌ها می‌توانید این تاثیر را به‌حداقل برسانید. نهایتاً باید گفت استفاده از بنزین با اکتان بالا در موتورهایی که نیازمند بنزین بدون سرب عادی هستند هم تاثیری در بهبود شتاب و سرعت و یا مصرف سوخت خودرو نخواهد داشت. با این کار فقط هزینه‌های خرید سوخت خود را افزایش می‌دهید، البته برخی خودروهای پرфорمنس نیازمند بنزین سوپر با اکتان بالاتر هستند و انتخاب سوخت با اکتان پایین می‌تواند باعث ناک یا ضربه به‌موتور خودرو شود.

سال‌های سال است که باورهای مختلفی درباره کاهش مصرف سوخت خودرو وجود دارد؛ اما برخی از آن‌ها نادرست هستند و کمکی به بهبود کارایی موتور و وسیله‌نقلیه نمی‌کنند. کاهش مصرف سوخت اولویت اول بسیاری از رانندگان و ناوگان‌های وسایل نقلیه است. با این که تولید نفت و بنزین در سال‌های اخیر افزایش چشمگیری داشته، اما به همان میزان تقاضا نیز افزایش یافته است. از سوی دیگر وقوع جنگ بین کشورها نیز تاثیر مستقیمی روی بهای سوخت در سراسر دنیا دارد. بسیاری از مالکان خودرو به فکر صرفه‌جویی در مصرف سوخت هستند و به‌سراغ راه‌هایی برای کاهش مصرف سوخت و وسیله‌نقلیه خود می‌روند. خبر خوب این که روش‌های بی‌هزینه زیادی برای کم‌مصرف‌تر شدن خودروها وجود دارد. بررسی مداوم فشار باد لاستیک‌ها جزو مهم‌ترین آن‌هاست و از نظر ایمنی نیز اهمیت دارد. بنا به گفته NHTSA آمریکا، تنظیم باد مناسب لاستیک‌ها می‌تواند تا ۱۱ درصد مصرف سوخت را کاهش داده و تاثیر چشمگیری روی طول عمر لاستیک داشته باشد. متأسفانه NHTSA می‌گوید فقط حدود ۱۹ درصد رانندگان از مزایای تنظیم باد لاستیک‌ها آگاه هستند. روش دیگر هم پایبند ماندن به سرویس‌های دوره‌ای توصیه‌شده توسط خودروساز است. تعویض منظم روغن موتور و فیلتر هوا هم به بهبود کارایی موتور خودرو و کاهش مصرف سوخت کمک می‌کند. البته در کنار روش‌های یادشده باورهای نادرستی نیز وجود دارند که کمکی به بهبود عملکرد خودرو نمی‌کنند.

«خلاص کردن خودرو در سرازیری

برخی افراد اعتقاد دارند خلاص کردن خودرو در سرازیری می‌تواند مصرف سوخت را کاهش دهد. افراد معتقد به این فرضیه می‌گویند که خلاص کردن خودرو باعث کاهش دور موتور خواهد شد و کاهش دوران به معنی کاهش مصرف سوخت خواهد بود؛ اما در واقعیت این ترفند بیش از آن که خوب باشد، مضر است. احتمالاً دور درجای موتور در حالت خلاص اندکی بیشتر از زمانی خواهد بود که گیربکس در دنده قرار داشته و پای خود را از روی پدال گاز برداشته‌اید؛ بنابراین به احتمال زیاد خودرو شما سوخت بیشتری مصرف خواهد کرد. جدای از این موضوع، خلاص کردن خودرو در سرازیری بسیار خطرناک است. علاوه‌بر امکان آسیب دیدن گیربکس اتوماتیک به‌دلیل تعویض دنده در زمان حرکت، خلاص کردن در سرازیری می‌تواند فشار زیادی به ترمزها وارد کند و کارایی آن‌ها را

«خاموش کردن موتور خودرو پشت چراغ قرمز



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



است این خودرو نخست‌بکاز کارا کتر جذاب و اسیرتی پر خوردار باشد. در نمای جلو نیز همچنان چراغ‌های آشنای پانامرا مشاهده می‌شود که با چراغ‌های عقب LED پانامرا (که در نهایت طرافظ آن‌ها شده)، نمای زیبایی به این سدان نو به پورشه می‌بخشد. در رخی فنی، پانامرا در قوی تر نخشده (موسوم به توربو-ای پور، بد)، از یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری می‌زین به تکنولوژی توین-ایسپو پر خوردار است. این پیکره‌بانه با نصب یک موتور الکتریکی می‌تواند حداکثر ۶۷۱ اسب‌بخار قدرت به‌صورت ترکیبی و ۹۰۰ نیوتون-متر گشتاور را تولید کند.

هر ساله نشریات خودرویی مطرح جهان، بهترین و زیباترین خودروهای جهان را معرفی می کنند. مجله خودرو ایران استارتا همچنین به عنوان یکی از نشریات معتبر در این زمینه، پورشه پانامرا، اورد فرست را منتخب بهترین خودرو سال ۲۰۱۳ قرار داده است.

پانامرا یکی از محصولات اسرانی خانوادگی پورشه است که تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این شرکت به صورت پیوسته و نامتوقف قرار گرفته است. پانامرا انیسوم ۲۰۱۳ نامبر سال ۲۰۱۳ میلادی به صورت رسمی به جهان معرفی شد. این خودرو و مبتنی بر پانزاد جلد طراحی پورشه است. اسفاده از اجزای سازه ای و سطوح مخفی بسیار شده است.



پورشہ «پانامرا»
منتخب ۲۰۲۵

[illegible]

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

هشدار!



کشف جاساز داروهای قاچاق درون لاستیک خودرو



با استفاده از شگردهای خاص اقدام به جاساز داروها در درون لاستیک خودرو و حلب روغن‌های جامد کرده بودند که با تیزبینی مرزبانان در رسیدن به اهداف شوم خود ناکام ماندند. فرمانده مرزبانی استان بیان کرد: «طی این عملیات تعداد ۲۴ هزار عدد انواع قرص در مارک‌های مختلف و ۲۰۸ عدد آمپول قاچاق کشف شد.» سردار احمدی با اشاره به این که کارشناسان ارزش داروهای مکشوفه را ۱۴۰ میلیارد ریال اعلام کردند، گفت: «در این رابطه ضمن توقیف یک دستگاه خودرو، ۲ نفر متهم دستگیر و به مراجع قضایی معرفی شدند.»

فرمانده مرزبانی آذربایجان غربی از کشف داروی قاچاق به ارزش ۱۴۰ میلیارد ریال توسط مرزبانان هنگ مرزی ماکو خبر داد. به گزارش کرد پرس، سردار محمد احمدی گفت: «در راستای اجرای طرح برخورد با قاچاق مواد غذایی و دارویی و برابر اخبار و اطلاعات واصله مبنی بر ورود غیرقانونی داروی قاچاق از مرز ماکو، موضوع به طور جد در دستور کار مأموران هنگ مرزی ماکو قرار گرفت.» او در ادامه افزود: «مرزبانان در پست کنترل و مراقبت مرزی بازارگان به یک دستگاه خودرو سواری مشکوک و آن را به صورت دقیق مورد تفتیش و بازرسی قرار دادند که قاچاقچیان

ایده‌ای که از سوی «مرسدس بنز» مطرح شد

تولید چرم با کیفیت از لاستیک‌های قدیمی

از تایر مسابقه‌ای تاروکش لوکس

فرآیند تولید Labfiber با بازیافت تایرهای مستهلک شروع می‌شود. این تایرها به گرانول تبدیل شده و سپس با بیومتان به دست آمده از ضایعات کشاورزی ترکیب می‌شوند تا روغن پیرولیز بسازند. این روغن پایه تولید الیاف پلاستیکی ریز است که نهایتاً ماده خام Labfiber را شکل می‌دهد. در مرحله بعد، با افزودن پروتئین‌های گیاهی و پلیمرهای زیستی به این پارچه، ساختاری ایجاد می‌شود که از نظر ظاهر و بافت، بسیار شبیه به چرم طبیعی گاوی است. مرسدس بنز تأکید می‌کند Labfiber برخلاف چرم مصنوعی رایج، ساختار زیستی چرم اصل را تقلید می‌کند و قابلیت طی کردن همان مراحل دباغی را دارد به طوری که نتیجه نهایی بسیار نزدیک به چرم واقعی خواهد بود.

ویژگی‌ها؛ فراتر از چرم سنتی

نمونه‌های اولیه این ماده، با تایرهای استفاده شده خودروهای مسابقه‌ای AMG GT3 ساخته شده‌اند. در هر تایر اسقاطی، امکان تامین ماده کافی برای حدود چهار



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«کمپانی مرسدس بنز با ابداع راهکاری نوین، موفق به تولید چرم با کیفیت از لاستیک‌های قدیمی شده است. مرسدس بنز راهکاری نوین برای تولید چرم با کیفیت از لاستیک‌های قدیمی ارائه کرده است. اقدامی که می‌تواند صنعت خودرو و محیط زیست را متحول کند. نخستین بار، این ماده جدید که با نام «Labfiber Biotech Leather Alternative» شناخته می‌شود، در کانسپت AMG GTXX به نمایش درآمد. اما هم‌اکنون مرسدس و استارتاپ آمریکایی Modern Meadow همکاری مشترکی دارند تا این فناوری را به خودروهای تولید انبوه این برند نیز برسانند.

مترمیرع Labfiber وجود دارد. این ماده قابلیت تولید با سطوح مختلف از جمله ششبه به جیر (نوبوک)، چرم دانه‌دار و جیر مخملی را داشته و همچنین می‌توان آن را در رنگ‌ها و بافت‌های متنوع تولید کرد. علاوه بر این، Labfiber دو برابر قوی‌تر از چرم طبیعی مقاوم به نفوذ آب و بارسانای گرمایی پایین‌تری است. به همین دلیل در تابستان کمتر داغ می‌شود.

تولید و زمان‌بندی عرضه

فرآیند تبدیل تایر به ماده اولیه این جایگزین چرمی، زمان‌بر است و بخش عمده این زمان به مرحله شیمیایی و استخراج پارچه خام مربوط می‌شود. با این حال، متخصصان مرسدس اعلام کرده‌اند مدت زمان تولید Labfiber تقریباً مشابه دباغی چرم طبیعی است. زمان دقیق عرضه عمومی این جایگزین چرمی برای خودروهای مرسدس هنوز مشخص نیست. اما پیش‌بینی می‌شود این فناوری در نسخه تولیدی AMG GTXX که سال آینده معرفی خواهد شد برای نخستین بار به صورت تجاری عرضه شود، محصولی که هدف آن رقابت با پورشه تایکان است.

کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-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	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (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-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-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





کاتور تیبل دیفرانسیل عقب RWD یاد می‌شود. قلب تپنده SL43 را یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۱۹۹۱ سی‌سی مزین به تکنولوژی بای-توربو تشکیل می‌دهد. این موتور با نام M139 معرفی می‌شود که دارای ساختار آلومینیومی و از همه مهم‌تر توربوشارژهای دوقلوی الکتریکی است. این موتور برای نخستین بار در جهان مزین به توربوهای الکتریکی شده است که حداکثر ۲۷۵ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان می‌آورد.

مرسدس‌بنز SL یکی از کوبه کاتور تیبل‌های محبوب بازار جهانی است که طی دهه‌های اخیر توانسته بسیار موفق ظاهر شود. نسل هفتم این خودرو اسپرت در ۱۸ اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد که مبتنی بر زبان جدید طراحی مرسدس‌بنز بود. استفاده از احجام سیال و سطوح منحنی استایل بسیار جذابی را برای این کوبه کاتور تیبل محبوب اشتونگارتی رقم زده است. SL کلاس در نسخه‌های متعددی راهی بازار شده که نسخه پایه آن SL43 است و از آن به عنوان یک کوبه



توربوشارژ نسل جدید در مرسدس‌بنز «SL43»

«دنیای خودرو» رقابت جهانی خودروسازان را بررسی کرد

۱۴۰ شرکت، بازیگران آینده صنعت خودرو دنیا

پیش‌بینی می‌شود فروش جهانی خودرو در سال ۲۰۲۵ به حدود ۸۹.۶ میلیون دستگاه برسد که نسبت به سال ۲۰۲۴ با ۸۸.۲ میلیون دستگاه، رشدی معادل ۱.۷ درصد خواهد داشت



علی میرزایی، سردبیر

کارشناس ارشد صنعت خودرو

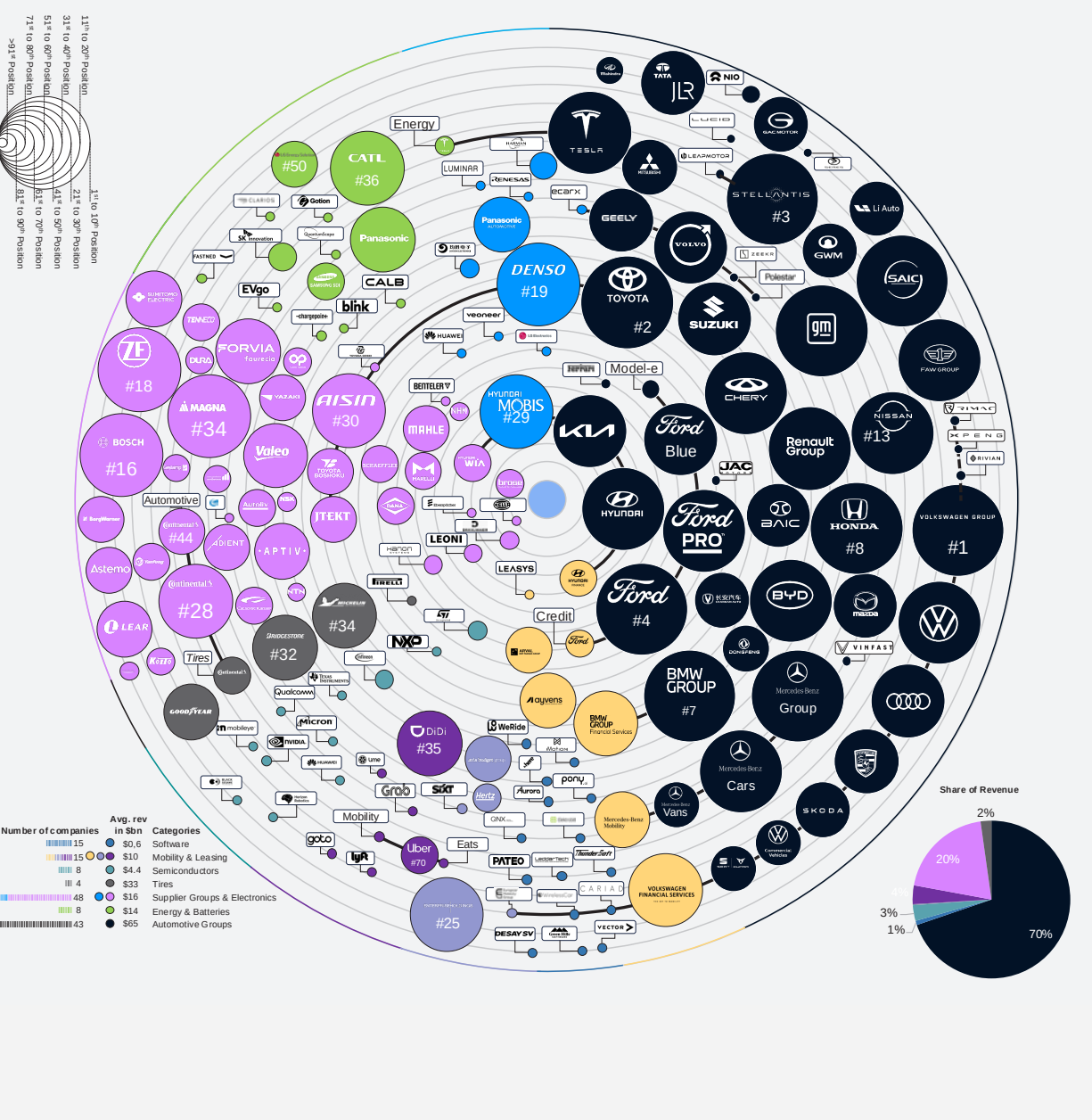
صنعت خودروسازی جهان در مسیر بی‌پایان تحولی بنیادین قرار دارد؛ عرصه‌ای که در آن مرزهای سنتی میان خودروسازان، نوآوران فناوری، شرکت‌های نرم‌افزاری و بازیگران نوظهور به سرعت در حال محو شدن است. رتبه‌بندی شرکت‌های پیشگام این صنعت، نه تنها بازتاب‌دهنده جایگاه عددی آن‌ها در بازار جهانی است، بلکه تصویری جامع از پویایی، نوآوری و رقابت‌پذیری بازیگران کلیدی و نوپا ارائه می‌دهد. در این ساختار پیچیده، شرکت‌های با سابقه و چندملیتی همچون ستون فقرات مالی و فناورانه صنعت ایفای نقش می‌کنند؛ در حالی که شرکت‌های نوپا و تخصصی، با تمرکز بر حوزه‌هایی چون نرم‌افزار، باتری و نیمه‌رسانا، موج تحولات آینده را رقم می‌زنند. این نوشتار با رویکردی تحلیلی و مبتنی بر داده‌های روز، به بررسی جایگاه و نقش‌آفرینی شرکت‌های عمده فعال در زنجیره ارزش خودروسازی می‌پردازد و ضمن واکاوی روندهای کلیدی بازار، چشم‌انداز رقابت، نوآوری و پایداری را در افق پیش رو ترسیم می‌کند.

رتبه‌بندی شرکت‌های پیشگام مختلف جهان در نمودار پیوست که به ابتکار آگوستین فیدل، پژوهشگر ارشد شرکت پورشه تهیه شده است، شرکت‌ها بر اساس بازه‌های رتبه‌بندی مانند یک تا ۱۱، ۱۰ تا ۲۰ و... در حلقه‌های متحدالمرکز جای گرفته‌اند تا با هم مقایسه شوند. تعاریف ارائه‌شده در نمودار، محدوده این بازه‌ها را به‌وضوح مشخص می‌کند و فاصله شعاعی هر شرکت از مرکز صرفاً نشان‌دهنده بازه رتبه‌بندی عددی آن شرکت است. برای مثال، گروه فولکس‌واگن با وجود کسب رتبه نخست در میان خودروسازان، به‌منظور رعایت اصول طراحی بصری و نظم گروه‌بندی‌ها، در لایه‌های بیرونی‌تر نمودار قرار گرفته است. این ساختار حلقه‌ای به‌خوبی پویایی صنعت خودروسازی را در حوزه‌های مختلف به تصویر می‌کشد و نشان می‌دهد شرکت‌های با سابقه و چندملیتی همچون فورد، تویوتا، فولکس‌واگن و بوش در بازه‌های رتبه‌ای بالاتر قرار دارند و نقش اساسی و فناورانه صنعت را ایفا می‌کنند؛ در حالی که در لایه‌های دیگر، شرکت‌های نوپا، نوآور و تخصصی‌تر حضور دارند که عمدتاً در حوزه‌هایی نظیر نرم‌افزار، باتری، نیمه‌رسانا و خدمات تحرک فعالیت می‌کنند.

در این گزارش، منظور از «تعداد شرکت‌های خودروسازی» صرفاً تولیدکنندگان تجهیزات اصلی (OEM) نیست، بلکه این عنوان شامل تأمین‌کنندگان عمده شرکت‌های نرم‌افزاری، تولیدکنندگان باتری، تأییدسازان، شرکت‌های نیمه‌رسانا و ارائه‌دهندگان خدمات تحرک نیز می‌شود. این تعریف گسترده‌تر، بازتاب‌دهنده واقعیت نوین صنعت خودروسازی است که توسط شبکه‌ای پیچیده و متنوع از بازیگران هدایت می‌شود.

شایان ذکر است که نمودار مورد بحث تنها پیش از ۱۴۰ شرکت عمده را نمایش می‌دهد و این رقم صرفاً بخشی از چند صد شرکت اثرگذار فعال در صنعت خودروسازی جهان را شامل می‌شود. پیشگامی صنعت خودروسازی با پراکندگی جغرافیایی متنوعی همراه است؛ به‌گونه‌ای که ایالات متحده، بریتانیا، چین و آلمان (کالاروپا) بیشترین تعداد شرکت‌های پیشگام مرتبط با خودروسازی را در خود جای داده‌اند و این شرکت‌ها شامل خودروسازان، تأمین‌کنندگان و شرکت‌های فناوری نوآورانه می‌شوند. به‌عنوان نمونه، ایالات متحده با بیش از ۲۲۰ شرکت، بریتانیا با ۱۵۷ شرکت، چین با ۱۲۴ شرکت و آلمان با ۱۱۴ شرکت در صدر قرار دارند و سایر بازیگران مهم این عرصه نیز شامل فرانسه، ایتالیا، ژاپن، کره جنوبی، کانادا و سوئد هستند. بسیاری از شرکت‌های مطرح صنعت خودروسازی به‌صورت چندملیتی فعالیت می‌کنند و شبکه‌ای گسترده از تأسیسات تولید، تحقیق و توسعه و فروش را در سراسر قاره‌ها ایجاد کرده‌اند. این یکپارچگی جهانی، امکان دسترسی به‌آزادگی به‌روندهای بهره‌مندی از مزیت‌های کارایی و سازگاری با روندهای منطقه‌ای را فراهم آورده و موقعیت رقابتی آن‌ها را تقویت می‌کند.

MORE THAN 140 COMPANIES THAT RULE THE AUTOMOTIVE INDUSTRY TODAY & TOMORROW



شرکت‌های با سابقه‌ای است که قدمتی بیش از نیم قرن تا یک قرن دارند. شرکت‌هایی همچون فورد، جنرال موتورز، فولکس‌واگن، تویوتا و مرسدس‌بنز به همراه تأمین‌کنندگانی مانند بوش و کانتیننتال، نماد این میراث صنعتی به‌شمار می‌روند و نقش مهمی در شکل‌دهی ساختار و روندهای جهانی این صنعت ایفا کرده‌اند. این شرکت‌ها با تکیه بر تجربه، شبکه گسترده تولید و زنجیره تأمین پیشرفته، همچنان از ارکان اصلی بازار جهانی خودرو محسوب می‌شوند. در مقابل، ظهور و رشد سریع شرکت‌های چینی در دو دهه اخیر، نشان‌دهنده تغییر نسلی و انتقال تدریجی مرکز ثقل صنعت خودرو سازی به سمت شرق است. این روند به‌ویژه در سال‌های اخیر شتاب گرفته و چین را به بازیگری تعیین‌کننده در بازار جهانی خودرو بدل کرده است. در سال ۲۰۲۴، برندهای چینی موفق شدند ۶۵ درصد از بازار داخلی چین را به‌خود اختصاص دهند. همچنین بخش خودروهای انرژی نو (NEV) در چین ۴۰ درصد از بازار داخلی و ۳۰.۲ درصد از بازار جهانی این حوزه را در اختیار داشت که بیانگر نقش کلیدی چین در توسعه فناوری‌های نوین پایدار در صنعت خودرو است. شرکت BYD با فروش بیش از ۲.۷ میلیون دستگاه خودرو در سال ۲۰۲۴، جایگاه خود را به عنوان سومین خودروساز بزرگ جهان تثبیت کرد و نمادی از قدرت‌گیری تولیدکنندگان چینی در عرصه جهانی شد. صادرات خودرو چین نیز در همین سال با رشدی ۱۹.۳ درصدی به ۵.۸۶ میلیون دستگاه رسید و جایگاه این کشور را به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان خودرو در جهان تقویت کرد. در میان شرکت‌های برتر صادراتی چینی، چری با صادرات ۱.۱۴ میلیون دستگاه، SAIC با ۹۲۹ هزار دستگاه، چانگان با ۵۳۶ هزار دستگاه، جیلی با ۵۲۲ هزار دستگاه و BYD با ۴۳۳ هزار دستگاه، نقش‌آفرینی عمده‌ای در بازارهای بین‌المللی داشته‌اند. این تحولات، نمايانگر پویایی و دگرگونی‌های عمیق در صنعت خودروسازی جهانی است؛ به‌گونه‌ای که در کنار تداوم نفوذ شرکت‌های با سابقه غربی، بازیگران نوظهور آسیایی نیز سهم فزاینده‌ای از بازار و فناوری را به‌خود اختصاص داده‌اند.

افق آینده صنعت خودرو دنیا

صنعت جهانی خودروسازی با ساختاری پیچیده و پویا، ترکیبی از شرکت‌های چندملیتی با سابقه و تازه‌واردان نوآور را دربر می‌گیرد. موقعیت شرکت‌ها در نمودار تحلیلی ضمیمه‌شده، صرفاً بازتاب‌دهنده رتبه‌بندی عددی آن نیست؛ و حضور چندملیتی، عامل مهمی در تاب‌آوری و سازگاری صنعت در برابر تحولات فناورانه و بازار است. نمودار موجود تنها بخشی از چند صد شرکت عمده فعال بین‌المللی را نمایش می‌دهند و ظهور و شرکت‌های جوان چینی، اهمیت روزافزون نرم‌افزار و الکترونیک، رشد بازار خودروهای برقی، توسعه فناوری‌های خودروان و تمرکز بر پایداری، نشانه‌هایی از تغییر بنیادی مرکز ثقل و مسیر آینده این صنعت هستند. پویایی در آمد و سودآوری در بخش‌های مختلف صنعت، فرصت‌ها و چالش‌های متعددی را پیش روی بازیگران قرار داده و تأکید می‌کند که آینده متعلق به سازمان‌هایی است که بتوانند به سرعت با موج دیجیتال‌شدن، کم‌آلاینده شدن و مفاهیم پایداری همگام شوند. با توجه به پیش‌بینی‌ها، دهه آینده صنعت خودروسازی شاهد تحولات عمیق‌تری خواهد بود؛ خودروهای هوشمند (چه برقی و چه غیر برقی) به جریان اصلی تبدیل خواهند شد، فناوری‌های خودران به بلوغ خواهند رسید و مدل‌های کسب‌وکار جدید مبتنی بر خدمات و اقتصاد دایره‌ای شکل خواهند گرفت. موفقیت در این چشم‌انداز، در گرو ترکیبی از نوآوری فناورانه مخصوصاً الکترونیک و نرم‌افزار، مسئولیت‌زست‌محیطی و کیفیت محصول است. تقریباً تمامی نوآوری‌های آینده به نرم‌افزار خودرو مرتبط خواهند بود، اما مسیر سودآوری در این حوزه همچنان پرریسک و نامطمئن است. برای خودروسازان سنتی، انتخاب میان سرمایه‌گذاری و پذیرش ریسک مالی یا عقب‌ماندن و از دست دادن جایگاه رقابتی، دشوار و حیاتی است. در همین حال، شرکت‌های فناوری دیجیتال مانند هوآوی و شیائومی با بهره‌گیری از مزایای اکوسیستم دیجیتال و نوآوری‌های پیوسته، قواعد بازی را تغییر می‌دهند. برندگان این عصر جدید، آن‌هایی خواهند بود که بتوانند میان نوآوری بی‌وقفه و انضباط مالی تعادل برقرار کنند یا توانایی بازی بلندمدت را داشته باشند تا زمانی که بازار و چشم‌اندازها هماهنگ شود.

ارزش‌آفرینی ایفا می‌کنند و میانگین درآمد هر شرکت در این بخش به ۱۶ میلیارد دلار می‌رسد. بخش‌های انرژی و باتری با ۴ درصد و صنعت تایر با ۳ درصد از کل درآمد، به‌رغم سهم کمتر، به واسطه تمرکز بازار و حضور بازیگران بزرگ، از سودآوری مناسبی برخوردارند؛ به‌گونه‌ای که میانگین درآمد شرکت‌های تایر سازی به ۱۵ تا ۳۳ میلیارد دلار می‌رسد و این امر نشان‌دهنده بازاری متمركز و خاص است. بازار خودروهای برقی نیز در سال‌های اخیر رشد چشمگیری را تجربه کرده و به‌طور قابل توجهی بر دینامیک صنعت اثرگذار بوده است. در سال ۲۰۲۴، فروش جهانی خودروهای برقی از مرز ۱۷ میلیون دستگاه گذشت که رشدی بیش از ۲۵ درصد را نسبت به سال قبل نشان می‌دهد. بیش از ۲۰ درصد از خودروهای جدید فروخته‌شده در جهان، برقی بوده‌اند و چین با فروش بیش از ۱۱ میلیون دستگاه، رهبری بازار را در اختیار دارد. ارزش بازار خودروهای برقی در سال ۲۰۲۴ حدود ۸۹۰ میلیارد دلار برآورد شده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۴ این بازار به‌طور متوسط سالانه ۱۱ درصد رشد کند.

دگرگونی بازیگران صنایع خودروسازی جهان یکی از ویژگی‌های بارز صنعت خودروسازی، سلطه دیرینه

نور بالا

چین همچنان جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان حفظ کرده و در نوامبر ۲۰۲۴، ۴۱ درصد از کل فروش جهانی خودرو را به‌خود اختصاص داده است. از ویژگی‌های عمده ساختار بازار جهانی، تمرکز درآمد و سودآوری در میان خودروسازان سنتی و شرکت‌های بزرگ تأمین‌کننده است. همان‌طور که در نمودار نشان داده شده است، گروه‌های خودروسازی با اختیار داشتن ۷۰ درصد از کل درآمد صنعت، همچنان به‌لحاظ مالی، سهم عمده‌ای در این صنعت دارند. سودآوری این شرکت‌ها، اگرچه تحت تأثیر رقابت شدید و هزینه‌های بالای تحقیق و توسعه قرار دارد، اما به‌طور متوسط در بازه‌ای میان ۵ تا ۱۰ درصد باقی می‌ماند و در برخی موارد، به‌ویژه در برندهای لوکس، از این میزان نیز فراتر می‌رود. در کنار این گروه‌ها، شرکت‌های تأمین‌کننده و فعالان حوزه الکترونیک با سهم ۲۰ درصدی از درآمد صنعت، نقش کلیدی در



آغاز ثبت نام واگذاری تاکسی های برقی با تسهیلات یک میلیارد تومانی



«ایستنا: رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران از آغاز ثبت نام واگذاری تاکسی های برقی خبر داد. محمد آقامیری در تذکر پیش از دستور خود با بیان این که واگذاری تاکسی های برقی جدید در حال انجام است، گفت: «شهرداری تهران از مسئولیت اصلی خود غافل نشده و از هفته گذشته واگذاری تاکسی جدید با تسهیلات یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی با باز پرداخت ۴ درصد در حال انجام است.» وی با بیان این که شهرداری تهران نیز مبلغ ۳۰۰ میلیون تومان با کمک بانک شهر به رانندگان متقاضی وام می دهد، گفت: «بر این اساس رانندگان تاکسی با مبلغ ۲۰۰

میلیون تومان در قالب طرح کلید به کلید، تاکسی برقی خود را تحویل می گیرند و بعد از ۵ سال باتری های فرسوده لیتیومی نیز تعویض می شود. تاکنون ۷۰۰ نفر در این طرح ثبت نام کرده اند.» در ادامه مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران نیز با بیان این که تاکسی های اینترنتی این روزها به مردم اجحاف می کنند و این روند نباید ادامه داشته باشد، گفت: «باید تاکسی های بر خط شهرداری تهران و سامانه ۱۳۲ فعال تر باشند تا مردم را با نرخ مصوب شورا جابه جا کنند و مبالغ بالا به مردم تحمیل نشود.»

ظرفیت خروجی نهایی جاده چالوس؛ ۱۲۰۰ خودرو در ساعت

محور چالوس دارای ۲۰۶ نقطه پرخطر است!



است. مطالعات نشان می دهد در امتداد محور چالوس-کرج، ۳۲ دهنه پل وجود دارد که همگی فاقد مسیر جایگزین هستند که در صورت خرابی آن ها، مسیر کاملاً مسدود خواهد شد. بررسی های انجام شده نشان می دهد جاده چالوس دارای ۱۳ زون پرخطر است. به این معنا که در هر یک کیلومتر از این ۱۳ زون، دست کم ۴ موقعیت خطر آفرین، امنیت مسافران این جاده را تحت تأثیر قرار می دهد. علاوه بر ریزش سنگ و خطر روان آب ها (سیلاب)، این محور در مناطق مختلف و شناسایی شده، مستعد لغزش و رانش زمین، گسل و مخاطرات ناشی از مداخله های انسانی است. در مجموع، ۲۷۶ پدیده خطر آفرین در این ۲۰۶ نقطه از جاده چالوس در کمین مسافران این جاده است!

از طرفی خطر سنجی محور تهران - شمال، انجام شده از سوی این تیم تحقیقاتی نشان می دهد محور چالوس در جایگاه اول پرخطرترین مسیرهای جاده های شمال کشور (مازندران) قرار گرفته است. هرچند در دو محور دیگر یعنی محور هراز و فیروزکوه و به خصوص محور هراز، تراکم و تعداد نقاط خطر، کم نیست. در محور هراز نیز به ازای هر کیلومتر ۱/۱ نقطه پرخطر شناسایی شده است. اما تراکم نقاط پرخطر در محور چالوس بیش از محور هراز است.

«ترافیک جاده چالوس تا افتتاح کامل قطعات آزادراه پابر جاست! چندی پیش، سرهنگ احمد شیرانی، رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک

راهور اعلام کرد: «جاده چالوس به رغم دارا بودن مزیت فاصله کوتاه تر تا استان های شمالی و زیبایی طبیعت اطراف آن، به علت ظرفیت تردد پایین آن همیشه در ایام پیک تردد سفر و به ویژه در ایام نوروز با ترافیک سنگینی مواجه است.» وی افزود: «افتتاح قطعه ۲ آزادراه تهران - شمال و رعایت استانداردهای ایمنی باعث افزایش ایمنی تردد در این قسمت از جاده شده و کاهش ۵ کیلومتر از طول مسیر موجود کرج - چالوس و کاهش ۲۰ دقیقه ای از زمان سفر در شرایط عادی را به همراه داشته است.» سرهنگ شیرانی گفت: «این موارد باعث ایجاد انتظار و تصور رانندگان مبنی بر سفر بدون مشکل ترافیک و رسیدن به استان های شمالی در کوتاه ترین زمان شده است.» وی ادامه داد: «هرچند که افتتاح این پروژه عظیم باعث افتخار برای کشور و جلوه ای از تلاش های شبانه روزی مسئولین کشور است، اما باید اذعان کرد که با توجه به داده های سامانه های تردد شمار و دوربین های نظارتی و گزارش های پلیس راهور، عملاً مشکل ترافیک های سنگین این جاده مرتفع نشده و تا زمان افتتاح تمامی قسمت های آزادراه شاهد ایجاد ترافیک های سنگین در این جاده هستیم.» رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک راهور گفت: «قبل از افتتاح منطقه ۲ آزادراه، ترافیک خودروها در ۲ تا ۳ ردیف از قطعه یک آزادراه و در ۲ ردیف خودرواز جاده قدیم کرج-چالوس در محدوده شهرستانک با همدیگر تلاقی یافته و در یک لاین جاده چالوس، مسیر جنوب به شمال وارد می شد. سرهنگ شیرانی اظهار کرد: «در حال حاضر صرفاً این گلوگاه ترافیکی از محل شهرستانک جابه جاشده و به محدوده پل زنگوله انتقال یافته؛ به گونه ای که ۲ تا ۳ ردیف خودرواز انتهای قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال و ۲ ردیف خودرواز جاده قدیم چالوس در پل زنگوله هم زمان وارد یک لاین مسیر جنوب به شمال می شوند.» رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک راهور گفت: «بنابر این با ایجاد گلوگاه در این منطقه، بار ترافیک آزادراه تهران-شمال رفته رفته سنگین و کل قطعه ۲ آزادراه و حتی قطعه یک را درگیر می کند.» وی افزود: «ظرفیت خروجی نهایی جاده چالوس تغییری نیافته و با ظرفیت یک هزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو در ساعت کماکان یکی از کم ظرفیت ترین جاده های اصلی کشور است.» سرهنگ شیرانی گفت: «تا زمان افتتاح کامل قطعات آزادراه این مشکل پابر جابوده و توصیه پلیس به رانندگان، استفاده از سایر مسیرهای جایگزین در ایام نوروز و زمان پیک سفرهای جاده ای بوده و در صورت انتخاب تردد از این جاده، از مشکلات ترافیکی آن آگاه شوند.»

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

«جاده چالوس یکی از مهم ترین جاذبه های گردشگری استان البرز است؛ جاده ای با بیش از ۹۰ سال قدمت که حتی برخی معتقدند جزو ۴ جاده زیبای دنیا به شمار می رود. این جاده که تداعی کننده خاطرات بسیاری برای بیشتر ایرانیان است، شاید از معدود مسیرهای جاده ای کشور باشد که عبور از آن، برای مسافران جذابیت زیادی دارد. اما این جاده در بیشتر روزهای سال و به خصوص در ایام تعطیلات و فصول بارندگی و سرما، برای مسافران خطراتی را هم ایجاد می کند. از طرفی این روزها دیگر معضل ترافیک برای جاده چالوس تقریباً عادی و روزمره به نظر می رسد. این روزها مسافران، رانندگان و ساکنان محلی ممکن است از انسدادهای مکرر این جاده چندان راضی نباشند. همچنین بسته شدن جاده چالوس باعث افزایش بار ترافیکی در محورهای دیگر مانند هراز و فیروزکوه و موجب تصادفات بیشتر و اتلاف وقت مسافران می شود.

«وجود ۱/۳۳ موقعیت خطرناک در هر کیلومتر از جاده چالوس در سال ۱۴۰۲ براساس نتیجه یک مطالعه توسط تیم مطالعاتی (به مدیریت رئیس بخش خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی) اعلام شد که جاده چالوس دارای ۲۰۶ «نقطه پرخطر» به لحاظ استعداد بالای بروز حوادث طبیعی است؛ به طوری که در هر کیلومتر از این مسیر، ۱/۳۳ موقعیت ریزش سنگ و بروز سیل وجود دارد. همچنین براساس نتایج این مطالعه، ۹۴ درصد از حوادث و پدیده های حادثه ساز و خطرناک این مسیر، ناشی از ریزش دیوارهای جاده و سقوط سنگ و همچنین روان آب ها (سیلاب) هستند. این دو، عمده ترین مخاطراتی هستند که جاده چالوس را به طور بالقوه و به خصوص در ایام بارندگی، به مسیر بارش سنگ و سیل تبدیل کرده است. نتایج این مطالعه نشان می دهد به دلیل مورفولوژی مسیر جاده چالوس، عملاً این جاده فاقد مسیرهای جایگزین



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۸ تیر ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۵۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

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



«... تمیز و مراقبت شده، ما پول بیشتری می دهیم»

«در سال ۲۰۱۷ یک شرکت فروش خودرو در ایالات متحده، با هدف دستیابی به فروش هر چه بیشتر در بسیاری از ایالات، بلیبوردهایی را طراحی و نصب کرد. این شرکت در یک طرح بسیار جذاب و خلاقانه، از تصویر مردس بنز C63S اتاق W205 که جزو بهترین خودروهای سال شده بود، در بلیبورد تبلیغاتی خود استفاده کرد. این شرکت برای جذب بیشتر مشتریان از عبارت «... تمیز و مراقبت شده، ما پول بیشتری می دهیم» بهره گرفت که این بلیبورد توانست میزان فروش این شرکت را تا ۲۰ درصد افزایش دهد.

هوای خاکستری،
خطر پنهان در خودروها!

با تداوم روزهای پرگرد و غبار در تهران و برخی دیگر از کلان شهرهای کشور، بسیاری از شهروندان در تلاش هستند از مضرات این آلودگی در امان بمانند؛ اما در حالی که ماسک زدن در فضای باز به عادت تبدیل شده است، توجه چندانی به کیفیت هوای به گردش در آمده در داخل کابین خودروها نمی شود. این در حالی است که غفلت از وضعیت تهویه کابین خودرو می تواند برای سلامت سرنشینان تا حد زیادی مضر و خطر آفرین باشد. طی سه روز گذشته، شاخص کیفیت هوای تهران به واسطه افزایش ذرات معلق ناشی از گرد و غبار، به شرایط ناسالم برای گروه های حساس و گاهی حتی همه افراد رسید. با این حال، بسیاری از رانندگان وسایل نقلیه شخصی و حتی عمومی همچنان از تهویه نامناسب استفاده می کنند؛ گردش هوا را روی حالت خارجی قرار می دهند و فیلتر کابین خودروهای خود را ماه ها یا حتی سال ها تعویض نمی کنند.

گردش هوای خارجی در زمان آلودگی بالا، ذرات معلق را وارد کابین خودرو می کند. در شرایطی که فیلتر کابین نیز فرسوده یا مسدود شده باشد، عملاً سرنشینان در معرض همان آلودگی شدید بیرونی قرار می گیرند؛ با این تفاوت که در فضای بسته و بدون جریان هوای تازه قرار دارند. کارشناسان توصیه می کنند در روزهای غبار آلود، رانندگان گردش هوای داخل کابین خودرو را حتماً روی حالت داخلی (recirculation) قرار دهند. این تنظیم موجب می شود هوای درون کابین مجدداً گردش یابد و از ورود هوای آلوده بیرونی جلوگیری شود. همچنین تعویض منظم فیلتر کابین (هر ۱۰ تا ۱۵ هزار کیلومتر یا سالی یکبار) می تواند به کاهش میزان ذرات آلاینده داخل کابین خودرو کمک کند. در شرایطی که تنفس هوای سالم به یک دغدغه عمومی تبدیل شده، بی توجهی به سیستم تهویه خودروها می تواند تهدیدی خاموش برای سلامت شهروندان باشد. کافی است با تغییر یک تنظیم ساده و یک تعویض کوچک، در حدامکان سلامتی خود و اعضای خانواده مان را در برابر آلودگی هوا تضمین کنیم.



روزنامه نگار

قیمت خودروهای داخلی و موتواری دیروز در بازار کاهشی شد



فونیکس تیگو ۸ پرو (هیبرید):
با ۲۰ میلیون تومان کاهش
در بازار ۳ میلیارد و ۳۸۰
میلیون تومان قیمت گذاری شد



جک S3: بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۲۸۵ میلیون تومان
قیمت گذاری شد



لاماری هیبرید: با
۲۰ میلیون تومان افزایش
در بازار ۲ میلیارد و ۸۲۰
میلیون تومان قیمت گذاری شد



دیگیتی پر ایم: با ۶ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۹۶۰
میلیون تومان قیمت گذاری شد

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



شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا

آغاز طرح: ۱۴۰۲/۰۴/۱۶ - پایان اعتبار: ۱۴۰۲/۰۴/۳۱

تاریخ اطلاع: ۱۴۰۲/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اعتباری خودروی موسو گرنند - خان KGM (محصول شرکت سنگ پلگ کره جنوبی) تولید صنایع خودروسازی ایلیا											
کد طرح فروش	تیم	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	نقدی	زمان صندوق دولتی	۲۱ درصد	۲۲ درصد	۱۸ درصد
SK-KGM-4404								۱۲ ماهه			
SK-KGM-4405								۲۴ ماهه			
SK-KGM-4406								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4407	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نقدی	زمان صندوق دولتی	۲۱ درصد	۲۲ درصد	۱۸ درصد
SK-KGM-4408								۱۲ ماهه			
SK-KGM-4409								۲۴ ماهه			
SK-KGM-4410								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4411								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4412								۳۷ ماهه			

مبلغ تسهیلات: ۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می باشد.

تاریخ چک ها: تاریخ واریز پیش پرداخت مبتنی بر تاریخ چک های دریافتی بوده، لذا چک های مراحل دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد دریافت می گردد.

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

ملاحظات: محصول: حجیم موتور ۲ لیتر توربوشارژ - لسننداره آلودگی: یورو ۶ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گشتاور: ۲۵۰ نیوتن متر - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN - وین: محور محرک دو دیفرانسیل (4WD)

ملاحظات: خرید می تواند جهت معامله لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو، امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، تمایز، ۳۶۰ درجه داخلی و خارجی، دوربین، رنگ و لاستیک، ابعاد و اندازه خودرو به وسیله شرکت مندرج در ذیل به عهده مراجعه نمایند.

ملاحظات:

۱- مدت زمان گارانتی خودرو پنج سال ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) ۲- تشخیص و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ تکمیل وجه می باشد. ۳- متقاضی خرید سلف است کلیه وجه پرداختی را به یکی از حساب های 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- هزینه های شماره گذاری، لسان خودرویی فرسوده، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده مورد محاسبه قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و چنانچه در زمان تحویل تقصیری توسط مراجع صلاح اعلام شود تعصیب به محاسبه و دریافت مبلغ فاکتور اقدام می گردد. ۵- حق ارضه نمایندگی های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می گردد. بدین ترتیب هرگونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. ۶- بدین خودرو تحویل ۱۴۰۲ می باشد. ۷- صاحب نمایندگی مجاز به ثبت نام بوده و کد ملی وی در لیست ممنوعیت ثبت نام می باشد. ۸- پرداخت سود تأخیر در تحویل طی عهت روز کاری انجام و مدت وجه اصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. ۹- سود تأخیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می یابد که بر اساس این به عهده و در زمان مقرر اسناد، مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه دموستله را پرداخت نموده باشد. ۱۰- نصب طرح فروش در برابر امکانات نمایندگی افزایی می باشد. ۱۱- مالک تحویل خودروهای لسانی، ارسال نامه تقوینیه مدارک و مستندات آرگه شده متقاضی خرید از سوی لژیونگ پلگ به شرکت صنایع خودروسازی ایلیا می باشد.

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



کتابخانه SAHARA



کتابخانه SIGNATURE



کتابخانه SIGNATURE

جدول شرایط فروش پیکاپ کره ای موسو گرنند-خان

