



یک کارشناس حوزه خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
روایت یک بحران خاموش
در خودروسازی

صفحه ۳



چرا هوندا «آکورد» سدان
منتخب بازار است؟

صفحه ۸

پیش‌بینی «دنیای خودرو» درست از آب درآمد!

فروش اقساطی مونتاژکاران دوباره آغاز شد

در دو هفته گذشته روزنامه «دنیای خودرو» طی مطالبی به این موضوع اشاره کرد که در شرایط موجود، بهترین راهکار با هدف خروج نسبی خودروسازان از رکود، برقراری شرایط...

صفحه ۱۰

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

چرا بیمه بدنه هنوز کالای
لوکس است؟

در روزگاری که قیمت خودرو در بازار ایران به مرزهای
غیرقابل پیش‌بینی رسیده و حتی ساده‌ترین تعمیرات...

صفحه ۲

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

کلید بقا در صنعت خودرو
۲۰۲۵؛ انعطاف‌پذیری
در زنجیره تامین

صفحه ۱۴

دیگنیتی پرستیژ در بازار آزاد ۵۰ میلیون تومان
ارزان شد

مچ‌اندازی بازیگران بازار
خودرو بار کودبی سابقه!

بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر در رکودی بی‌سابقه فرو
رفته است؛ رکودی که این روزها دیگر نمی‌توان آن...

صفحه ۷

در نامه‌ای به رئیس‌جمهور اعلام شد:

ارائه خدمات ویژه «ایران خودرو» به خودروهای آسیب‌دیده در حملات ۱۲ روزه

صفحه ۵



IKCO
ایران خودرو



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



فونیکس



www.founix.com

2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
استثن کنید



فرگسل
تعمیرات
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱



اما حالا اطلاعات کاملی درباره این شاسی‌بلند کامپکت در دسترس است. این خودرو در چهار تیپ **S، SV، S+ و Platinum** عرضه خواهد شد. تیپ‌های + مجهز به موتور الکتریکی ۲۱۴ اسب‌بخاری با گشتاور ۲۵۵ نیوتون‌متر هستند. این موتور با باتری لیتیوم-یونی خنک‌شونده با مایع و ظرفیت ۷۵ کیلووات-ساعت همراه است. تیپ پایه **S** از باتری کوچک‌تر ۵۲ کیلووات-ساعت و موتوری با قدرت ۱۷۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۴۵ نیوتون‌متر استفاده می‌کند. نیشان اعلام کرده این پیش‌رانه تا بهار ۲۰۲۶ در دسترس نخواهد بود؛ اما سایر تیپ‌ها از پاییز امسال به نمایندگی‌ها می‌رسند.

نسل جدید نیشان لیف به کراس‌اووری با طراحی متمایز تبدیل شده و با شعاع حرکتی حداکثر ۴۹۰ کیلومتر راهی بازار خواهد شد. ۱۵ سال پیش، نیشان در خط مقدم توسعه خودروهای الکتریکی قرار داشت. این شرکت در اواسط سال ۲۰۰۹ و در حالی که اقتصاد جهانی در حال به‌سود از رکود بزرگ بود، از لیف رونمایی کرد. این خودرو در سال ۲۰۱۰ به‌عنوان نخستین خودرو الکتریکی تولید انبوه با برد ۱۲۰ کیلومتر وارد بازار شد؛ اما از آن زمان تاکنون تغییرات زیادی رخ داده و نیشان برای مدل ۲۰۲۶ لیف، تغییرات چشمگیری را روی این خودرو الکتریکی مقرون‌به‌صرفه اعمال کرده است. نیشان از اواخر مارس جزئیاتی از لیف جدید را منتشر کرده بود.



«لیف»؛ پایه‌مدل‌های نیشان در آینده

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

چرا بیمه بدنه هنوز کالای لوکس است؟



مهری در خوش

m.darakhosh@autoworld.ir

آن به شکل فوری و ملموس نباشد. او ادامه می‌دهد: «متأسفانه تجربه مردم در مراجعه به شرکت‌های بیمه برای دریافت خسارت هم چندان دلگرم‌کننده نیست. زمان طولانی رسیدگی، ارزیابی‌های ناعادلانه، اختلاف نظر در قیمت قطعات و پرداخت‌های ناکامل، باعث شده اعتماد عمومی نسبت به این نوع بیمه‌ها کاهش یابد.»

کاتوزیان با بیان این که بیمه بدنه به اشتباه در ذهن مردم تنها برای خودروهای گران‌قیمت جا افتاده است، می‌گوید: «این تصور غلط است که فقط مالک سانافه، بامو یا لندکروز باید بیمه بدنه داشته باشد. اتفاقاً خودرویی مثل پژو ۲۰۶ که ممکن است قطعاتش بیشتر به‌سرقت برود یا پراید که آسیب‌پذیرتر است، بیشتر به بیمه بدنه نیاز دارند. اما نظر به این که نگاه فرهنگی ما به بیمه، نگاه پیشگیرانه نیست، مردم ترجیح می‌دهند تا زمانی که اتفاقی نیفتاده، هزینه‌ای پرداخت نکنند.» وی بر این باور است که همه مشتریان به تمامی پوشش‌های بیمه بدنه نیاز ندارند. اگر بیمه‌گر امکان انتخاب پوشش‌هایی مانند سرقت یا حادثه را به‌صورت جداگانه فراهم کند، هزینه بیمه کاهش می‌یابد و استقبال عمومی افزایش می‌یابد. بسیاری از افراد توانایی پرداخت یکجا را ندارند. بنابراین ارائه طرح‌های اقساطی می‌تواند به جذب مشتری کمک کند. همچنین مشوق‌هایی مانند تخفیف‌های خانوادگی و برای رانندگان بدون تصادف یا صدور بیمه‌نامه‌های روزشمار می‌توانند خرید بیمه را جذاب‌تر کنند. کاتوزیان تأکید می‌کند: «مردم باید احساس کنند بیمه‌گر در زمان حادثه پشتیبان واقعی آن‌هاست. تقویت اعتماد عمومی به ایفای تعهدات بیمه‌گر می‌تواند خرید بیمه را به یک رفتار عادی و رایج تبدیل کند.» او در پایان گفت: «با توجه به قیمت بالای خودرو و قطعات، بیمه بدنه دیگر نباید یک امتیاز اضافه یا انتخاب لوکس باشد. ما باید آن را به یک فرهنگ عمومی تبدیل کنیم. همان‌طور که کسی بدون گواهینامه رانندگی نمی‌کند، کسی هم نباید بدون پوشش واقعی بیمه‌ای در خیابان تردد کند. این نیازمند همکاری شرکت‌های بیمه، رسانه‌ها و قانون‌گذاران است.»

در روزگاری که قیمت خودرو در بازار ایران به مرزهای غیرقابل پیش‌بینی رسیده و حتی ساده‌ترین تعمیرات بدنه ممکن است چندین میلیون تومان هزینه روی دست صاحب خودرو بگذارد، انتظار می‌رود بیمه بدنه به یک انتخاب بدیهی و ضروری برای رانندگان تبدیل شده باشد. اما واقعیت این است که بیش از ۷۰ درصد خودروهای کشور فاقد بیمه بدنه هستند. اگرچه بیمه شخص ثالث به دلیل الزام قانونی به بخشی جدانشدنی از مالکیت خودرو تبدیل شده، بیمه بدنه همچنان برای بسیاری از رانندگان انتخابی لوکس، گران‌قیمت و حتی غیرضروری تلقی می‌شود. در حالی که میزان سرقت قطعات، حوادث طبیعی و سوانح رانندگی در کشور رو به افزایش است، بازار بیمه بدنه همچنان در رکود قرار دارد. اعظم کاتوزیان، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» دلایل اصلی بی‌میلی مردم به بیمه بدنه، مشکلات ساختاری شرکت‌های بیمه و راهکارهای افزایش ضریب نفوذ این بیمه را بررسی کرده است. کاتوزیان با اشاره به آمارهای نگران‌کننده می‌گوید: «در ایران، بیمه بدنه هنوز در ذهن مردم یک کالای فرعی و ثانویه تلقی می‌شود. برخلاف تصور عمومی، اغلب کسانی که به سراغ بیمه بدنه می‌روند، مالکان خودروهای لوکس یا خارجی هستند. در حالی که خودروهای اقتصادی داخلی با ریسک بالاتری از خسارت مواجه‌اند، اما از بیمه بدنه محروم هستند.» وی در ادامه افزود: «مهم‌ترین عامل بی‌میلی مردم، قیمت بالای بیمه بدنه است. به‌عنوان مثال، برای یک خودرو اقتصادی مثل دنا یا شاهین، گاهی بیش از ۱۵ میلیون تومان در سال باید پرداخت شود. این رقم برای خانواده‌ای با درآمد متوسط، هزینه‌ای سنگین است؛ مخصوصاً وقتی بازگشت

دو عامل آرامش‌بخش بازار

می‌توان سرود و خواند:

ارز حاصل ز نفت مآگشته

عامل اشتغال بیگانه

با چنین خط‌مشی و شیوه کار

صنعت ما شود چو ویرانه

۲- واردات؛ در اوایل پیروزی انقلاب اسلامی خودرو در افکار عمومی کالای لوکس به حساب می‌آمد و مدتی هم واردات انواع آن ممنوع بود؛ بعدها که ضرورتاً واردات خودرو تحت شرایطی آزاد شد تعرفه‌ها و حقوق و عوارض گمرکی به‌گونه‌ای تدوین شده بود که واردات خودرو عملاً غیر ممکن و یا تعلیق به محال به‌نظر می‌آمد.

سپس واردات این کالا جهت کمک به پاسخگویی نیاز بازار به صورت فعلی درآمد. در همین راستا قرار است امسال با تمهیدات لازم ۹۰ هزار دستگاه خودرو وارد شود و تاکنون که حدود ۴ ماه از سال می‌گذرد حتی یک دستگاه هم وارد نشده است. آیا این طرح در ۸ ماهه باقیمانده به‌طور کامل اجرایی خواهد شد؟ چنانچه به‌طور کامل اجرا هم شود باز به صنعت خودرو ایران چیزی نمی‌افزاید و تنها مصداق این بیت خواهد بود

ترسم نرسی به کعبه‌ای اعرابی

این ره که تو می‌روی به ترکستان است

اعمال چنین سیاست‌هایی با هدف خودروساز شدن ایران مغایرت دارد و تنها یک نسخه مُسکن است و به صنعت خودرو ایران هم چیزی نخواهد افزود.

فرجام سخن این‌که: برای حل دائمی و اساسی مشکل تولید و واردات یک راهبرد جامع تدوین شود و بین تولید و مونتاژ تفکیک قائل شویم و واردات هم نیاز به نسخه شفابخش دائمی دارد و نه باری به هر جهت و سلیقه‌ای عمل کردن.



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



و دیگری واردات است که آن هم به دلایل تصمیم‌گیری‌های خلق الساعه، غیر کارشناسی و تغییرات مداوم در آیین‌نامه آن تاکنون شاهد اجرای کامل آن نبوده‌ایم و بالطبع بازار هم متأثر از آن‌ها در ربع قرن اخیر آرام نبوده است و ما در این مقاله کمی با تفصیل به آن می‌پردازیم.

۱- تولید یا مونتاژ؛ در صنعت خودرو ایران متأسفانه هنوز بین تولید و مونتاژ تفکیک قائل نیستیم؛ در حالی که باید بدانیم اگر یک خودرو از صفر تا صد آن در داخل کشور تولید شود ارزش افزوده حاصله تماماً متعلق به ایران خواهد بود و چنانچه همان خودرو با قطعات منفصله یا CKD کاری جزء آمار تولید به حساب آید به‌طور متوسط ارزش افزوده‌ای که نصیب ایران می‌شود ۲۰ درصد بوده و بقیه آن که ۸۰ درصد است به کشور صادرکننده قطعات تعلق می‌گیرد.

اصولاً تمامی کشورهایی که دارای صنعت خودرو هستند ابتدا با مونتاژ شروع کردند و سپس به تدریج خودروساز شده‌اند اما در ایران با کمال تأسف آن هم بعد از حدود ۶۰ سال همچنان مونتاژ کاریم و یکی از دلایل اصلی خودروساز نشدن ایران در این بازه زمانی طولانی رویکرد دائمی به مونتاژ است و بعضی از مدیران واحدهای خودروساز چنان شیفته آن هستند که بعضاً پرده تردید را به کناری زده و آشکارا از مونتاژ کاری حمایت می‌کنند؛ چراکه در این عرصه آسان‌ترین کار مونتاژ است و این شیوه با خودروساز شدن کشور منافات اساسی دارد؛ مضاف به این که



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

برای خریداران اقتصادی طراحی شده‌اند. تیگو ۷ اسپرت با قیمت پایه ۸۷ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۱۲ هزار و ۲۵۰ دلار) و تیگو ۷ پلاس با قیمت ۹۱ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دلار) عرضه می‌شوند. تیگو ۷ اسپرت با یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر با قدرت ۱۵۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۳۰ نیوتون‌متر (مشابه X55)، همراه با گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه معرفی شده است. این مدل همچنین نسخه ۱.۶ لیتری توربو با قدرت ۱۹۵ اسب‌بخار و گشتاور ۲۹۰ نیوتون‌متر (مشابه فونیکس FX) همراه گیربکس ۷ سرعته DCT را ارائه می‌دهد.

جدیدترین شاسی‌بلند از سری تیگو، سبک جلوپنجره لندروور را با زبان طراحی چراغ در کراس‌اوورهای مدرن چری ترکیب کرده است. آستانه قیمت تیگو ۷ پلاس ۲۰۲۶ حدود ۱۲ هزار دلار خواهد بود. تیگو ۷ جدید در ایران به نام لوکانو L7 توسط گروه ماموت عرضه می‌شود. این خودرو، ظاهر متفاوت از فونیکس تیگو ۷ دارد و اسپرت‌تر به نظر می‌رسد. آن چه در ایران به نام لوکانو L7 وجود دارد، برای بعضی کشورها تیگو ۷ پلاس و تیگو ۷ اسپرت است. چری به‌طور رسمی مدل‌های شاسی‌بلند تیگو ۷ اسپرت و تیگو ۷ پلاس ۲۰۲۶ را در چین معرفی کرد که با ویژگی‌های ارتقا یافته و قیمت رقابتی



جلوپنجره «لندروور» برای محصولات آتی «لوکانو»



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

روایت یک بحران خاموش در خودروسازی



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

کاهش محسوس تولید خودرو در ماه‌های اخیر، بازتابی از شرایط خاص اقتصادی، تحریم‌های بین‌المللی و بحران‌های مدیریتی داخلی است که صنعت خودرو کشور را تحت تأثیر قرار داده است. محمد بیاتیان، کارشناس حوزه خودرو با اشاره به چالش‌های جدی در زنجیره تأمین، محدودیت‌های ارزی و اختلال در واردات قطعات، تأکید می‌کند که این افت تولید صرفاً ناشی از عوامل خارجی نیست، بلکه ناهماهنگی‌های داخلی، نبود برنامه‌ریزی دقیق و ضعف در مدیریت منابع نیز در تضعیف روند تولید نقش اساسی ایفا کرده‌اند. به باور او، تنها با اصلاحات ساختاری و بازنگری در سیاست‌گذاری‌ها می‌توان از این بحران عبور کرد.

به نظر شما مهم‌ترین دلایل کاهش خروجی کارخانه‌های خودروسازی در ماه‌های گذشته چه بوده است؟

یکی از مهم‌ترین دلایل کاهش خروجی خودرو از خطوط تولید، تأثیر مستقیم و غیرقابل انکار تحریم‌ها بر صنعت قطعه‌سازی کشور است. بسیاری از مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای که برای تولید قطعات خودرو لازم است، از خارج کشور وارد می‌شود یا به‌طور غیرمستقیم به‌فناوری‌های

بین‌المللی وابسته است. زمانی که محدودیت‌های بانکی، لجستیکی و گمرکی ناشی از درگیری‌های منطقه‌ای و تحریم‌ها شدت می‌گیرد، قطعه‌سازان داخلی با کمبود منابع و ابزار مواجه می‌شوند و نمی‌توانند سفارشات خودروسازان را به‌موقع تحویل دهند. این کمبود باعث می‌شود خودروها ناقص و نیمه‌کاره از خط خارج شده و در انبارها باقی بمانند.

از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از قطعات مورد استفاده در خودروهای تولیدی کشور، به‌ویژه در خودروهای مونتاژی و کلاس متوسط به بالا، مستقیماً از خارج وارد می‌شود. وقتی دسترسی به این قطعات به دلیل محدودیت‌های ارزی و بانکی مختل شود، روند تکمیل خودروها متوقف می‌شود. بنابراین اگرچه ممکن است بدنه، موتور یا بخش‌هایی از خودرو آماده باشد، اما غیبت یک قطعه کوچک اما حیاتی، کل فرآیند را مختل می‌کند و محصول نهایی وارد بازار نمی‌شود.

غیر از کمبود قطعات‌های تک و وارداتی، چه عوامل دیگری باعث انباشت خودروهای ناقص در انبارها شده است؟

یکی از دلایلی که کمتر مورد توجه تحلیلگران قرار گرفته، ضعف در مدیریت زنجیره تأمین و نبود هماهنگی میان بخش‌های مختلف تولید است. در شرایطی که تحریم‌ها فشار می‌آورند، انتظار می‌رود بخش‌های داخلی سیستم تولید با برنامه‌ریزی دقیق‌تری عمل کنند؛ اما متأسفانه ما شاهد هستیم که در سطح انبارداری، تأمین و حتی فروش، ناهماهنگی‌های جدی وجود دارد. گاهی یک قطعه



نیست؛ بلکه مدیریت ناهماهنگ و ناپایدار نیز نقش بسیار مهمی دارد.

با توجه به وضعیت موجود، چه راهکارهایی را برای بهبود وضعیت پیشنهاد می‌کنید؟

نخستین و مهم‌ترین راهکار، بازنگری اساسی در نظام مدیریت زنجیره تأمین است. باید به جای واکنش‌های مقطعی و دستوری، نگاه بلندمدت و سیستماتیک به روند تأمین و تولید وجود داشته باشد. استفاده از نرم‌افزارهای هوشمند برنامه‌ریزی تولید، به‌روزرسانی داده‌های انبارداری و تقویت ارتباط میان تأمین‌کنندگان

در انبار موجود است اما به‌موقع به خط تولید نمی‌رسد یا برنامه‌ریزی عرضه خودروها با روند تولید هماهنگ نیست و این عوامل هم به پدیده خودروهای ناقص دامن می‌زند نکته دیگر این است که در بسیاری از مواقع، سیاست‌گذاری‌ها و تصمیمات بالادستی در خصوص تولید و عرضه خودرو، بر اساس واقعیت‌های روز بازار نیست. مدیریت بازار از جمله ارکان کلیدی کنترل عرضه و تقاضاست. وقتی تقاضا به شکل مقطعی تحریک می‌شود، اما عرضه با تأخیر و عدم هماهنگی همراه است، تبعات آن به شکل خودروهای ناقص یا دپوشده در انبارها نمایان می‌شود. به بیان ساده، مشکل فقط در نبود قطعه

و تولیدکنندگان می‌تواند بخشی از مشکل را برطرف کند. باید از ابزارهای فناورانه برای پیش‌بینی کمبودها و تأخیرها استفاده کرد، نه این که بعد از بروز بحران به فکر راه‌حل بفتیم.

از طرف دیگر، موضوع مدیریت بازار و مقابله با نظام‌های واسطه‌گری نیز باید جدی گرفته شود. امروز شاهد آن هستیم که به دلیل ضعف نظارت و عرضه نامتناسب، خودرو از خط تولید به دست مصرف‌کننده واقعی نمی‌رسد و در دست دلالان می‌چرخد. همین موضوع باعث می‌شود قیمت خودرو در بازار آزاد بالا برود و فاصله زیادی با قیمت کارخانه پیدا کند. اگر سازوکاری شفاف برای عرضه مستقیم و حذف واسطه‌ها فراهم شود، هم خودروساز می‌تواند به برنامه تولید پایدار برسد و هم مصرف‌کننده از فشار قیمتی خارج شود.

برخی معتقدند مشکلات تنها ناشی از تحریم‌هاست. شما تا چه حد با این دیدگاه موافق هستید؟

واقعیت این است که تحریم‌ها بخش مهمی از مشکلات فعلی صنعت خودرو را رقم زده‌اند و نباید این مساله را انکار کرد. با این حال، نگاه صفر و صدی به تحریم به ما کمک نمی‌کند. در کنار تحریم، ما با مشکلات ساختاری و مدیریتی مزمن نیز روبه‌رو هستیم. سال‌هاست که ساختار تصمیم‌گیری در صنعت خودرو متمرکز، رانتی و غیررقابتی باقی مانده و این وضعیت در زمان تحریم خودش را بیشتر نشان می‌دهد.

بنابراین اگر چه تحریم‌ها عامل خارجی مهمی هستند، اما اگر مدیریت صحیح و کارآمد در داخل وجود داشته باشد، می‌توان بخشی از فشارها را خنثی کرد. ما در دوران‌هایی تجربه کرده‌ایم که با استفاده از مهندسی معکوس، بومی‌سازی و اصلاح فرآیندها، بخشی از بحران‌ها کنترل شده است. این یعنی می‌توان در برابر تحریم ایستاد، اما با شرطی مهم؛ اصلاح مدیریت داخلی.

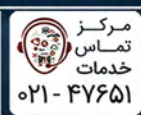
۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



WWW.FOWNIX.COM
@fownix.nex

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



مات دیگر مدل‌های خانواده کراون، شامل کراس‌اور، اسپرت و سدان می‌پیوندد که بی‌سروصدا به‌سبب محصولات توپوتا در بازار داخلی ژاپن اضافه شده‌اند. علاقه‌مندان خودرو معتقدند هر چند رنگ‌های مات ظاهری فوق‌العاده دارند اما نگهداری از آن‌ها معمولاً چالش‌برانگیز است. توپوتا ادعا می‌کند با فرآیند رنگ آمیزی خاص خود، تعادلی ایده‌آل بین زیبایی و کارایی ایجاد کرده‌است. روی رنگ این خودرو لایه‌ای ویژه به‌نام **TM Coat** اعمال شده که آن را در برابر خراش و کثیفی جاده مقاوم‌تر می‌کند. این لایه را می‌توان نوعی پوشش سرمایکی دانست؛ هر چند توپوتا صراحتاً آن را چنین توصیف نکرده‌است. این پوشش حدود یک سال دوام می‌آورد و پس از آن نیاز به تمدید دارد.

توپوتا کراون استیبت‌مات متال‌ادیشن با رنگ مات، رنگ‌های ۲۱‌پنجی مشکی و پیش‌رانه پلاکین-هیبریدی ۲۰۲ اسپیجاری، استیشن‌جانی است که تنها در ژاپن عرضه می‌شود. رنگ مات شاید برای همه جذاب نباشد؛ اما توپوتا معتقد است این سبک در حال محبوب شدن است. چند ماه پس از رونمایی کراون استیبت در ژاپن، نسخه ویژه‌ای با نام مات متال معرفی شد که به این روند پایبند است. این خودرو در آمریکای شمالی با نام کراون سیگنیا شناخته می‌شود؛ اما این نسخه خاص با رنگ مات منحصر به فردش به‌خارج از ژاپن راه پیدا نخواهد کرد. کراون استیبت که بیشتر شبیه یک استیشن بلند قامت به‌نظر می‌رسد، در نسخه مات متال ظاهر جذاب‌تری به‌خود گرفته‌است. این مدل به‌نسخه‌های

فلز برش خورده برای نسخه‌های اختصاصی توپوتا «کراون»



پیگیری يك موضوع

رضا نیکزاد

عضو هیات مدیره انجمن سی‌ان‌جی کشور

جایگاه‌های سی‌ان‌جی در آستانه ورشکستگی

«مصرف سی‌ان‌جی طی سال جاری متاثر از افت تولید خودروهای گازسوز و عدم توجه سیاست‌گذاران به بحث اقتصادی جایگاه‌داران به‌شدت کاهش یافته‌است. فروش سی‌ان‌جی از حدود ۲۸ الی ۳۰ میلیون تومان در روز طی سال ۱۴۰۱ به حدود ۱۲ میلیون تومان در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته‌است. از همین رو رضانیکزاد، عضو هیات مدیره انجمن سی‌ان‌جی کشور به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

در خرداد ماه سال جاری حق العمل جایگاه‌داران افزایش یافت. این موضوع چه زمانی اجرایی می‌شود؟

بعد از تصویب افزایش ۷۰ درصدی حق‌العمل جایگاه‌های سی‌ان‌جی در ۲۸ خرداد امسال در هیات وزیران، شرکت پخش فراورده‌های نفتی پیشنهاد داده که حق‌العمل جایگاه‌ها به‌صورت ۲ پله‌ای تعیین شود. هدف اصلی از این پیشنهاد کمک به وضعیت درآمدی جایگاه‌های کم‌فروش است. اما بهتر بود که این پیشنهاد جدای از مصوبه حق‌العمل جایگاه‌ها که به تصویب رسیده‌است، مطرح می‌شد. همچنین شرکت پخش می‌توانست از محل منابع دیگر به این جایگاه‌ها کمک کند. چرا که با این شرایط اجرای مصوبه ۲۸ خرداد امسال در بهترین حالت دو ماه دیگر اتفاق می‌افتد و این مساله در شرایطی که بسیاری از جایگاه‌ها با بحران مالی دست و پنجه نرم می‌کنند، فعالیت را برای آن‌ها سخت خواهد کرد.

چه تعداد جایگاه سی‌ان‌جی با بحران مالی مواجه هستند؟

از نظر ما جایگاه‌هایی که کمتر از ۲۰۰ هزار مترمکعب در شبانه‌روز فروش دارند، کم‌فروش محسوب می‌شوند. جایگاه‌هایی که بین ۲۰۰ الی ۵۰۰ هزار متر مکعب فروش دارند، متوسط فروش و جایگاه‌های با فروش بالای ۵۰۰ هزار مترمکعب پر فروش محسوب می‌شوند. متأسفانه در حال حاضر چیزی حدود ۴۵۰ جایگاه کم‌فروش بوده و وضعیت درآمدی خوبی ندارند و درآمد آن‌ها بین ۴ تا ۶ میلیون تومان است. چنین درآمدی برای جایگاه‌هایی که برای راه‌اندازی آن‌ها میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده به هیچ‌وجه منطقی نبوده و توجیه اقتصادی ندارد. به‌همین دلیل هر روز بر تعداد جایگاه‌هایی که خواهان خروج از این صنف هستند، افزوده می‌شود. با توجه به بحران مالی حاکم بر جایگاه‌های سی‌ان‌جی، بحث حق‌العمل برای جایگاه‌ها به منزله یک بحث حیاتی است.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«واگذاری «ایران خودرو» به بخش خصوصی و تغییر ریل مدیریت بزرگ‌ترین مجموعه خودروسازی کشور، اثر خود را تنها در جهش تولید از ابتدای امسال نشان نداده و هر چه می‌گذرد تفاوت میان مدیریت دولتی و مدیریت بخش خصوصی و تبعات آن برای سهامداران، مصرف‌کنندگان، بازار و البته ذی‌نفعان شرایط قبلی علنی‌تر می‌شود. آخرین نمونه از این دست، واکنش مدیریت جدید ایران خودرو به موضوع قیمت‌گذاری دستوری از سوی شورای رقابت است؛ میراث دوران ریاست جمهوری محمود احمدی‌نژاد که با وجود خسارت‌هایی نظیر «لاتاری خودرویی» به جامعه و اقتصاد ایران همچنان از سوی لایه‌هایی در وزارت صمت به صنعت و بازار خودرو سازی تحمیل می‌شود. سؤال این جاست چرا تا چند ماه پیش که سکان هدایت ایران خودرو دست مدیران دولتی بود، دیکته پر از غلط قیمت‌گذاری دستوری بی‌گه‌وکاست اجرا می‌شد، اما مدیریت جدید این مجموعه از بخش خصوصی به جدی‌ترین منتقد این نسخه منسوخ تبدیل شده‌است؟

۱. تأمین هزینه‌ها:

مدیریت بخش دولتی: هزینه مجموعه‌های دولتی از بودجه عمومی تأمین می‌شود؛ بنابراین قیمت محصول تابعی از هزینه تمام‌شده را با خلق بدی و دست کردن در جیب مردم و استفاده از بودجه عمومی کشور می‌پذیرد.

مدیریت بخش خصوصی: هزینه‌ها از طریق سرمایه‌گذاری شخصی یا سرمایه‌گذاری سهامداران اتفاقاً قابل استمرار نیست و بدی منجر به ورشکستگی و توقف تولید می‌شود.

۲. زیان‌دهی

مدیریت بخش دولتی: مدیران منصوب دولت موظف به اجرای سیاست‌های درست یا غلط نهادهای بالادستی دولتی هستند؛ بنابراین برایشان اهمیتی ندارد که قیمت‌گذاری دستوری منجر به زیان‌دهی مجموعه می‌شود یا نه؟ متعاقب چنین روندی دو خودرو ساز بزرگ کشور فقط تا پایان سال گذشته ۲۵۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته خلق کردند.

مدیریت بخش خصوصی: هزینه تولید محصولات در مجموعه‌های خصوصی از سرمایه شخصی یا سهامداران تأمین می‌شود؛ بنابراین زیان‌دهی به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری بقای یک مجموعه را تهدید می‌کند و نظر به این که از دو پیکنگ‌های مالی و معافیاتی دولتی خبر نیست، شرکت را تا مرز ورشکستگی پیش می‌برد. در همین راستا مدیریت جدید ایران خودرو به‌تازگی اعلام کرد تولید ۱۰۰ هزار دستگاه از ابتدای سال منجر به خلق ۲۰ هزار میلیارد تومان ضرر و زیان جدید شده‌است؛ زیرا هر خودرو به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری دست کم ۲۰۰ میلیون تومان پایین‌تر از قیمت تمام‌شده عرضه می‌شود.

۳. منافع سهامداران

مدیریت بخش دولتی: مدیران منصوب دولت موظف به تأمین منافع هستند که از سوی دولت برایشان تعیین شده‌است؛ فارغ از این که این سیاست‌ها چه زیانی به سهامداران وارد می‌کند. بنابراین در برابر قیمت‌گذاری دستوری ابلاغ‌شده از سوی دولت هیچ مقاومتی نشان نمی‌دهند. چرا که مدیر منصوب همان کسی است که قیمت‌گذاری می‌کند

مدیریت بخش خصوصی: کسب سود در راستای حفاظت از منافع سهامداران و سرمایه‌گذاران سنگ‌بنای یک مجموعه خصوصی است. بنابراین مدیریت مجموعه خصوصی حق و اجازه تحمیل زیان در قالب قیمت‌گذاری دستوری و سایر شیوه‌های مشابه را به سهامداران ندارد. بر همین اساس مدیریت ایران خودرو اعلام کرد مطابق قانون اجازه ندارد تعهدات جدیدی ایجاد کند که سهامداران را متضرر کند.

۴. کیفیت محصول

مدیریت بخش دولتی: مدیر منصوب دولت فقط مجری سیاست‌هاست، نه ضامن کیفیت محصولات. به همین دلیل مجموعه‌های خودرو سازی دولتی برای نزدیک کردن قیمت

۱۰ تفاوت میان مدیریت دولتی و مدیریت بخش خصوصی در مواجهه با قیمت‌گذاری دستوری خودرو

عاقبت نقد فروشی و نسیه فروشی

هدف بخش خصوصی کسب سود برای سهامداران است و خودرو سازان بخش خصوصی؛ بنابراین قیمت‌گذاری غیر کارشناسی برای این بخش قابل قبول نیست

تمام‌شده به قیمت دستوری دولتی، از قطعات ارزان و طبعاً بی‌کیفیت استفاده کرده و در مواردی اقدام به حذف برخی قطعات می‌کردند که اثر خود را در افت کیفیت خودروهای وطنی نشان داد. **مدیریت بخش خصوصی:** رضایت مشتری، تنها ضامن حفظ سهم یک مجموعه تولیدی در بازار است؛ بنابراین مدیریت بخش خصوصی حاضر نیست به قیمت ایجاد نارضایتی و کاهش ایمی‌نی خودرو، زیر بار قیمت‌گذاری غیر کارشناسی و غیر واقعی برود و برایش روشن است پایین بودن کیفیت یعنی ناخشنودی مشتری و نهایتاً توقف خرید و تولید و ورشکستگی.

۵. شفافیت مالی

مدیریت بخش دولتی: شفافیت مالی در مجموعه‌های دولتی از نگاه سهامداران و بازار پنهان است و گاه بخشی از کاستی‌های ناشی از اعمال قیمت‌گذاری دستوری از طریق چوب وام یا کمک‌های بودجه‌ای رفع و رجوع می‌شود.

مدیریت بخش خصوصی: به‌دلیل نظارت سهامداران و بازار، شفافیت مالی و گزارش‌دهی دقیق در خودرو سازی‌های خصوصی اهمیت دارد. بر همین مناسبت به مدیریت جدید ایران خودرو عرضه محصولات از طرق شفاف نظیر بورس را به‌لاتاری خودرویی و فروش از طریق قیمت‌های دستوری ترجیح می‌دهد.

۶. هدف

مدیریت بخش دولتی: هدف اصلی مدیران منصوب دولت در عرصه خودرو سازی اجرای سیاست‌هایی است که گاه هیچ ارتباطی با صنعت خودرو سازی ندارد؛ مانند افزایش جمعیت یا جمع‌آوری خودروهای فرسوده. دستکاری بازار برای کنترل تورم از طریق قیمت‌گذاری دستوری یکی از شیوه‌های قدیمی است که اگر چه در دنیا به‌دلیل تبعات منفی آن کنار گذاشته شده، اما همچنان بین طیفی از مدیران دولتی طرفدار دارد.

مدیریت بخش خصوصی: هدف بخش خصوصی کسب سود برای سهامداران است و خودرو سازان بخش خصوصی، بازاری دولت‌ها برای سیاست‌های اجرایی نیستند. بنابراین قیمت‌گذاری غیر کارشناسی و پایین‌تر از قیمت تمام‌شده برای این بخش قابل قبول نیست.

۷. پاسخگویی

مدیریت بخش دولتی: میانگین عمر مدیران دولتی در راس شرکت‌های خودرو سازی، وزارت صمت و نهادهای مرتبط در چهار دهه گذشته به زحمت به دو سال می‌رسد؛ برای مثال فقط از سال ۹۰ و تشکیل وزارتخانه مستقل صمت تاکنون یعنی طی ۱۴ سال ۱۰ نفر به‌عنوان وزیر صمت یا سرپرست وزارتخانه منصوب و برکنار شدند که این به‌معنای تغییر تیم مدیریتی در راس وزارتخانه اعم از معاونان نیز هست؛ یا مثلاً شرکت سایپا در طول حیات ۴۴ ساله‌اش ۱۵ مدیر عامل به‌خود دید که عمر مدیریت‌شان در ۱۵ سال گذشته به دو سال نکشید. بر این اساس مدیران دولتی نه تنها هیچگاه در معرض پاسخگویی به اثرات اجرای سیاست‌های اشتباهی نظیر تعیین سقف قیمتی در دوران مسئولیت‌شان نیستند، بلکه حاضر نمی‌شوند به‌دلیل سرباز زدن از اجرای این سیاست غیر کارشناسی خود را در آستانه برکناری زود هنگام قرار دهند.

مدیریت بخش خصوصی: ثبات مدیریتی، یکی از الزامات اداره مجموعه‌های بخش خصوصی است و اگر مدیری به‌دلیل اجرای سیاست‌های خسارت‌آمیز چون قیمت‌گذاری دستوری مجموعه و سهامداران را دچار زیان کند، ناچار به پاسخگویی و تحمل

مجازات‌هایی چون برکناری و ... است.

۸. تعهد

مدیریت بخش دولتی: مدیران دولتی به‌دلیل عدم پاسخگویی به مردم و فقط برای اجرای سیاست‌های دولت تعهدات را در چارچوب قیمت‌های اعلام‌شده می‌پذیرند؛ بی‌آن که الزامی در عمل به آن داشته باشند. بر این اساس تأخیرهای چندماهه و تعویق‌های چندباره به‌دلالی چون کمبود نقدینگی و چالش‌های مالی در سال‌های گذشته جزو عرف فرآیند خرید خودرو از مجموعه‌های دولتی شده‌است.

مدیریت بخش خصوصی: مشتری‌مداری تنها قانونی است که بقای یک مجموعه خصوصی را تضمین می‌کند؛ بنابراین خودرو سازان بخش خصوصی نمی‌توانند تعهدی را بپذیرند که از عهده انجام آن بر نمی‌آیند؛ در همین راستا بود که مدیرعامل ایران خودرو اخیراً تأکید کرد عدم تعیین قیمت‌های جدید خودرو با توجه به افزایش ۶۵ درصدی بهای ارز، رشد ۵۵ درصدی نرخ مواد اولیه و قطعات و ۴۵ درصد افزایش دستمزد کارگران، به‌مدیریت این مجموعه اجازه نمی‌دهد تعهدات جدیدی ایجاد کند. چرا که با وجود افزایش هزینه، خودرو سازان ناچار هستند محصولات‌شان را به قیمتی که پایین سال گذشته تعیین شد، عرضه کنند.

۹. جذب سرمایه‌گذار

مدیریت بخش دولتی: جذب سرمایه‌گذاری در مجموعه‌های دولتی اهمیت کمتری دارد؛ چرا که نیازهای مالی از طریق بودجه عمومی تأمین می‌شود و بر همین اساس گفته می‌شود مجموعه‌های دولتی عموماً برای هزینه ساخته شده‌اند؛ بنابراین قیمت‌گذاری دستوری را بی‌چون‌وچرامی‌پذیرد.

مدیریت بخش خصوصی: سودآوری تنها محرک جذب سرمایه‌گذاری به‌ویژه سرمایه‌گذاران خارجی است؛ اما مادام که قیمت‌گذاری دستوری خودرو سازان بخش خصوصی را عملاً ملزم می‌کند هر دستگاه خودرو را با بهای کمتر از نرخ تمام‌شده بفروشد، سرمایه‌گذاری در این صنعت به‌معنای سود کردن سرمایه است. بر همین اساس در یکی دو هفته گذشته و متعاقب اعتراض بخش خصوصی به قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودرو، بورس نیز تحت تأثیر قرار گرفت.

۱۰. بدی

مدیریت بخش دولتی: بدی‌های بانکی برای مدیران دولتی که می‌دانند چند ماه بیشتر در یک مسئولیت نیستند، نگران‌کننده نیست؛ زیرا با بعد از مدتی پست خود را ترک می‌کنند یا دولت با اِزهارهای دیگر نظیر فشار بانک‌ها بخشی از هزینه‌های ناشی از تحمیل قیمت‌گذاری دستوری را تأمین می‌کند. بر همین اساس خودرو سازان همواره بدی‌های کلانی به بانک‌ها دارند که باز پرداخت آن بارها تمدید شده‌است. در فرهنگ اقتصاد جهانی شرکت‌های بهداشتی که با کمک‌های دولتی سر پا هستند را زامبی‌های اقتصاد می‌نامند که از یک سو منابع را می‌بلند و از سوی دیگر کوچک‌ترین تحرک و حیاتی ندارند.

مدیریت بخش خصوصی: اگر بدی یک مجموعه خصوصی تا اندازه‌ای مشخصی از میزان سرمایه‌اش بالاتر برود، ملزم به اعلام ورشکستگی و تعطیلی است؛ به همین دلیل نمی‌تواند زیر بار فشار مالی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری برود.

به این فهرست دهگانه می‌توان موارد دیگری هم اضافه کرد؛ مانند مدیریت نقدینگی، ریسک تصمیم‌گیری، عدم توسعه و اصلاح خطوط و ... اما همین مرور گذرا و کوتاه کافی است تا تبعات مخرب قیمت‌گذاری دستوری بر صنعت و بازار خودرو جلوه گر شود. سیاستی که اگر کارکرد موثری داشت دولت در تنظیم بازار دلار، طلا، مسکن و ... با آن کوتاهی نمی‌کرد.

اگر چه دولت تاکنون نتوانسته‌اند راه‌های قدرت خود نظیر مدیریت یا مالکیت در مجموعه‌های خودرو سازی این سیاست خسارت‌بار و بدکار کرد را پیش ببرند، اما به‌نظر می‌رسد با توجه به واگذاری ایران خودرو به بخش خصوصی همچنین قرار گرفتن سایپا روی ریل خصوصی‌سازی، نمی‌توان مدیریت بخش خصوصی و سهامداران را به تمکین در برابر این رویه غیر کارشناسی واداشت. به‌ویژه که لایه‌هایی از دولت به‌ویژه در وزارت صمت امروز به تبعات سوء قیمت‌گذاری دستوری آگاه هستند و آن گونه که معاون وزارت صمت وعده داد قرار است تا پایان خرداد با تسطاط قیمت‌گذاری دستوری از بازار و صنعت خودرو سازی جمع شود.

زمانی که تمدید یا طولانی شدن آن به‌سود هیچکس جز دلالان و سودجویان نیست و مسئولیت بر حضور و تعللی را متوجه مدیران ارشد دولتی می‌کند.

نگاه

View



وحیدالله جعفری

معاون وزارت صمت

دو محور مهم بسته حمایتی صنایع



«پایداری تولید مهم‌ترین نکته «طرح حمایت از تولید» است؛ از سویی وزیر صمت با تکیه بر این موضوع، پیشنهاد حمایت از تولید شد تا برای رفع موانع پیش روی واحدهای تولیدی، خدماتی و گذار از تبعات ناشی از جنگ ۱۲ روزه، چاره‌ای اندیشیده شود. خوشبختانه این طرح، پس از تدوین و تصویب، توسط دولت ابلاغ شد. این درحالی است که رهاکار تمام دغدغه‌های صنایع مختلف در بسته حمایتی از طریق کار گروه زیربنایی وزارت صمت ارائه شده‌است. این بسته در دو محور تدوین شده‌است: نخست، حمایت ویژه از واحدهای آسیب‌دیده از جنگ از طریق تأمین ارز و منابع مالی برای بازسازی و دوم، حمایت عام از صنایع کشور که شامل تسهیل در ثبت سفارش، ترخیص کالا، امور گمرکی و رفع موانع تولید می‌شود. درست است که «طرح حمایت از تولید» به پیشنهاد سیدمحمد اتابک و مسئولیت وزارت صمت، معدن و تجارت مطرح شد، اما نباید از نظر دور داشت که حضور، همراهی و عضویت سایر وزارتخانه‌های ذیربط از جمله وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور در به تصویب رسیدن این طرح، نقش تعیین‌کننده‌ای داشته‌است. همچنین مرحله بعد که شامل اقدام و نظارت بر اجرای درست این بسته حمایتی است، نیازمند همراهی همه‌جانبه بین دستگاهی است. از طرفی، این طرح بسیار جامع و شامل حمایت از صنایع مختلف در کار گروه زیربنایی است و در ۵ بخش مالی (مالیات و تأمین اجتماعی)، تأمین مالی (تسهیلات، دیون بانکی و ...)، ارز (تأمین ارز و تعهدات ارز صادراتی)، زیرساخت (حمل و نقل و انرژی) و بازرگانی (امور گمرکی و ثبت سفارش) با تأکید بر پشتیبانی از استمرار تولید و رفع موانع احتمالی واحدهای تولیدی و خدماتی با تمرکز بر سیاست‌های ارزآوری در شرایط ویژه، تأمین نیازهای اساسی و حفظ معیشت خانوار تهیه و تدوین شده‌است. در بسته حمایتی به‌منظور پایداری تولید و رفع موانع آن، تأمین برق، سوخت، گاز و فراورده‌های نفتی واحدهای با ملاحظات حفظ شبکه، در اولویت وزارتخانه‌های نیرو و نفت قرار داده شده‌است.

است. کارشناسان فروش گروه بهمن در محل آماده‌ارائه مشاوره و ثبت‌نام برای متقاضیان هستند. این حضور میدانی در یکی از مهم‌ترین پایانه‌های باری کشور، بخشی از برنامه گسترده گروه بهمن برای توسعه ارتباط مستقیم با مشتریان، افزایش دسترسی به محصولات و ارائه خدمات تخصصی پیش از فروش محسوب می‌شود. علاقه‌مندان می‌توانند با مراجعه به غرفه گروه بهمن در پایانه بار نسیم‌شهر از این فرصت استفاده کرده و با محصولات تجاری این شرکت از نزدیک آشنا شوند.

خرید، تجربه عینی از خودروها داشته باشند. هم‌زمان با معرفی این محصولات، امکان خرید نقدی و اقساطی نیز برای بازدیدکنندگان در محل غرفه فراهم است. در فروش نقدی، خریداران می‌توانند از تخفیف‌های ویژه بهره‌مند شوند و در شرایط فروش اقساطی نیز تسهیلات متنوع با بازپرداخت ۱۲ تا ۳۶ ماهه در نظر گرفته شده

زاپاس Spare Tire



علاقه‌مندان بتوانند ضمن بازدید حضوری از نزدیک با مشخصات فنی، طراحی و امکانات خودروها آشنا شده و پاسخ سوالات خود را مستقیماً از کارشناسان فروش و فنی شرکت دریافت کنند. این حضور میدانی، فرصتی ویژه برای خریداران به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل شهری و بین شهری فراهم کرده تا پیش از تصمیم‌گیری برای

گروه بهمن با هدف معرفی محصولات تجاری خود به فعالان صنعت حمل‌ونقل و صاحبان ناوگان، با پایانه بار نسیم‌شهر حضور یافته‌است. در این نمایش میدانی، جمعی از جدیدترین محصولات تجاری این گروه شامل کشنده پایک X9، کشنده فای ۴۶۰ تک‌محور، امپاور BD300 باری، کامیونت فورس F38 و فورس ۶ تن در معرض بازدید عموم قرار گرفته‌اند. غرفه گروه بهمن در این پایانه، فضای فراهم کرده تا



سدان ۲ هزار کیلومتری «چری» با اسپویلر محرک

جدیدترین سدان چری، خودرویی بهن بیکر با فناوری پلاگین-هیبرید است که می‌تواند امکان پیمودن مسافت ۲ هزار کیلومتر بدون توقف را فراهم کند. فول‌وین A9L به‌زودی در چین پیش‌فروش می‌شود و بعید نیست سال آینده وارد ایران شود. چری فول‌وین A9L برای عرضه جهانی آماده می‌شود و هفته آینده پیش‌فروش در چین را آغاز خواهد کرد. چری تایید کرده است که سدان پلاگین-هیبرید پرچمدار خود، فول‌وین A9L، بزرگ‌تر از A9 استاندارد خواهد بود و برای رقابت بسای‌وای‌دی‌هان DM-i و جیلی گلکسی استارشاین ۸ آماده خواهد شد. فول‌وین A9L دارای طراحی فست‌بک

با ضریب درگ ۰.۲۳ Cd است. نمای جلویی آن شامل یک جلوپنجره بسته و نوار نوری LED پیوسته است که با چراغ‌های عقب یکپارچه و سپر پایین مشکی با تزئینات نقره‌ای تکمیل شده است. دیگر ویژگی‌های طراحی شامل دستگیره‌های نیمه‌مخفی با پشتیبانی مکانیکی، پرده‌های عمودی با روکش مات و اسپویلر عقب فعال هستند. این سدان با طول ۵۰۱۸ میلی‌متر، عرض ۱۹۶۵ میلی‌متر، ارتفاع ۱۵۰۰ میلی‌متر و فاصله بین دو محور ۳۰۰۰ میلی‌متر، همراه با رینگ‌های ۱۲۰ اینچ عرضه می‌شود. چری A9L از سیستم هیبرید سوبر کونپنگ ۶.۰ چری با گیربکس DHT Pro استفاده می‌کند.

ویژه‌ها

بسته حمایتی دولت شامل همه صنایع است



«وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «قابلیت تمدید بسته حمایتی دولت از صنایع پیش‌بینی شده است و می‌توان آن را تمدید کرد.» سیدمحمد آتابک گفت: «بخشی از این بسته حمایتی از جمله تامین اجتماعی و مالیات شامل همه صنایع و واحدهای درخواست‌کننده می‌شود که باید به تایید وزارت صمت برسد و در خصوص مالیات بر اساس درخواست واحدهای تولیدی است.»

دیگه چه خبر؟

اختلاف نظر بر سر میزان افزایش قیمت خودرو



«برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که در بررسی اولیه شورای رقابت، سقف افزایش قیمت خودرو تا ۲۵ درصد پیشنهاد شده بود؛ اما این دستورالعمل هنگام ارسال به ستاد تنظیم بازار و وزارت صمت با ملاحظات همراه شد و در نهایت افزایش ۱۵ درصدی مورد تایید قرار گرفت. با این حال، شورای رقابت در موضع‌گیری اخیر خود تاکید کرده که رعایت کامل فرآیندهای قانونی قیمت‌گذاری الزامی است.»

توئیتر

بر آورد ۱۵۸ میلیارد تومانی خسارت به خودروها در جنگ ۱۲ روزه



«رئیس شورای عمومی سندیکای بیمه‌گران ایران گفت: «ارزش ریالی خسارات اولیه این خودروها حدود یک‌هزار و ۵۸۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» علی جباری اظهار داشت: «خسارات مربوط به سه دسته خودرو شخصی، دولتی و نظامی است که تاکنون فقط خودروهای شخصی ارزیابی شده‌اند. برخی خودروها هنوز زیر آوار مانده‌اند و برخی دیگر نیز هنوز مراجعه نکرده‌اند.»

در نامه‌ای به رئیس‌جمهور اعلام شد؛

ارائه خدمات ویژه «ایران خودرو»

به خودروهای آسیب‌دیده در حملات ۱۲ روزه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در پی خسارت‌های وارده به اموال عمومی و خصوصی مردم در جریان حملات ۱۲ روزه رژیم صهیونیستی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در نامه‌ای به رئیس‌جمهور از آمادگی این شرکت برای ارائه مجموعه‌ای از خدمات ویژه به دارندگان خودروهای آسیب‌دیده خبر داد. این اقدام نه تنها حرکتی در راستای مسئولیت اجتماعی این خودروساز بزرگ کشور محسوب می‌شود، بلکه فرصتی برای تقویت اعتماد عمومی و ارتقای جایگاه برند ایران خودرو در افکار عمومی است. ایران خودرو اعلام کرده در صورتی که هماهنگی‌های لازم با مراجع ذی‌صلاح از سوی دولت انجام شود، آماده است طیفی از خدمات حمایتی را به‌صورت فوری به شهروندانی که خودروهای‌شان در جریان جنگ اخیر آسیب دیده‌اند، ارائه دهد. طبق اعلام این شرکت، خودروهایی که آسیب‌دیدگی آن‌ها کمتر از ۳۰ درصد باشد، بدون دریافت هزینه‌های بالاسری و با استفاده از قطعات یدکی رایگان، در شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو تعمیر خواهند شد. همچنین برای خودروهایی که دچار خسارت کلی شده‌اند، در صورت تایید مرجع ذی‌صلاح، امکان واگذاری خودرو جایگزین به قیمت تمام‌شده



و خارج از نوبت در نظر گرفته شده است. اگر این فرآیند با حذف مالیات و عوارض دولتی همراه شود، هزینه نهایی برای مردم حدود ۲۰ درصد کاهش خواهد یافت. اقدام ایران خودرو برای ورود داوطلبانه به فرآیند جبران خسارات ناشی از حملات اخیر، فراتر از یک حرکت صرفاً حمایتی است و می‌توان آن را به‌عنوان یک تصمیم راهبردی در حوزه مدیریت برند و توسعه بازار تحلیل کرد. در شرایط فعلی، حضور فعال یک برند صنعتی در کنار مردم، به‌ویژه با ارائه خدمات ملموس و موثر، موجب ارتقای تصویر ذهنی آن برند در جامعه می‌شود. ایران خودرو نیز با این اقدام نشان داد که تنها یک تولیدکننده نیست، بلکه خود را در قبال امنیت روانی و رفاه شهروندان نیز مسئول می‌داند. این رویکرد می‌تواند منجر به تقویت پیوند احساسی میان مشتریان و برند شود؛ عنصری که در دنیای رقابتی امروز، یکی از سرمایه‌های ناملموس اما بسیار موثر در حفظ و گسترش بازار تلقی می‌شود. همچنین اعلام آمادگی برای واگذاری خودروهای جایگزین با قیمت تمام‌شده، آن هم با حذف تشریفات رایج، هم‌راستایی این شرکت با اولویت‌های دولت در حمایت از مردم را به‌نمایش می‌گذارد و به‌نوعی جایگاه آن را در سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی تقویت می‌کند. در یک نگاه کلان‌تر، مشارکت داوطلبانه در بحران‌های اجتماعی، نشانه‌ای از بلوغ سازمانی و تفکر بلندمدت در بنگاه‌های اقتصادی است؛ روندی که اگر تداوم یابد، نه‌فقط اعتماد عمومی، بلکه سرمایه اجتماعی برند را نیز به‌شکل پایدار تقویت می‌کند.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

شاسی بلند محبوب مزدا پوست انداخت.
«حاضر جواب: آن وقت در بازار خودرویی ما، همان خودروهای قدیمی با گران شدن‌های مداوم و نجومی، پوست خریداران را می‌کنند!»

سقوط آزاد بازار خودرو؛ رکود بی‌سابقه و فرار خریداران به سمت سکه و دلار.

«حاضر جواب: این هم از نیمه پُر لیوان رکودی سابقه در بازار خودرو این روزهای کشور!»

گرمای شدید در راه ایران؛ با افزایش دما در روزهای آینده حتی مناطق بسیار سردسیر کشور نیز تحت‌تاثیر گرمای شدید قرار گرفته و دماهایی نزدیک به ۴۰ درجه و با حتی فراتر از آن را به ثبت خواهند رساند.

«حاضر جواب: حالا تا ببینیم زور این گرمای بی‌سابقه، به گرم کرن بازار سرد خودرو هم می‌رسد یا نه!»

وانت آریسان دوگانه‌سوز هم مشمول افزایش قیمت شده است و به‌زودی با قیمت ۵۸۲ میلیون و ۸۲۷ هزار تومان راهی بازار می‌شود.

«حاضر جواب: این جاست که شاعر می‌گوید: آب زبید راه را، چون که وانت آریسان ۶۰۰ میلیونی می‌رسد!»

بازار خودروهای برقی داغ شد. شاسی‌بلندهای چینی؛ رقیب جدید تسلا!

«حاضر جواب: گویا فعلاً یلان ماسک مرتب در حال بدشانسی آوردن است و برایش از در و دیوار، بدبختی می‌ریزد و رقیب تراشیده می‌شود!»

اختلاف نظرها بر سر افزایش قیمت خودرو...

«حاضر جواب: کدام اختلاف نظر؟ در حال حاضر که تنها ناراضی این ماجرا، مصرف‌کننده است و بس!»

مورد عجیب مدیریت برخی از خودروسازان در ایران
«حاضر جواب: از این مورد عجیب‌تر، کسانی است که بعد از این همه سال هنوز از مشاهده این شیوه‌های مدیریتی در صنعت خودرو تعجب می‌کنند.»

گره کور افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو...
«حاضر جواب: اختیار دارید... تازه خیلی‌ها معتقدند این افزایش قیمت خودرو از در کارخانه، هر چه پیشتر باشد، گره کور بازار و صنعت خودرو زودتر بازار می‌شود.»

افزایش قیمت خودروها؛ شورای رقابت چه پاسخی برای مردم دارد؟

«حاضر جواب: خود همین افزایش قیمت‌ها هم به‌نوعی پاسخ است؛ منتها به سوال‌های خودروسازان، نه مصرف‌کنندگان.»

ترمز بازار خودرو کشیده شد.

«حاضر جواب: البته دقیق‌ش را بخواهید، باید گفت با این عقب‌نشینی‌های مختصر قیمت‌ها، نیش ترمز کشیده شد!»

شاخص آلودگی هوای تهران در مرز ناسالم؛ نفس تهران به شمارش افتاد.

«حاضر جواب: که البته در کمال تعجب، این بار خودروها متهم ردیف اول این آلودگی هوای ناشی از گرد و غبار نبودند.»

سکوت آماری در صنعت و واردات خودرو؛ چهارمین ماه سال از نیمه گذشته است، ولی از ابتدای سال جاری تاکنون آماری رسمی از وضعیت صنعت و واردات خودرو منتشر نشده است.

«حاضر جواب: چون به قول قدیمی‌ها، گاهی بی‌خبری، خوش‌خبری است.»

برای چه؟

چالش‌های عمده واحدهای تولیدی

«واحدهای تولیدی و صنعتی در حال حاضر با چالش‌های مختلفی از جمله ناترازی انرژی، تامین ارز، پرداخت اقساط و تسهیلات بانکی، پرداخت حق بیمه کارگری و کارفرمایی، مالیات، مسائل ارزی و مالی و ... روبرو هستند. دولت نیز در راستای حمایت از این واحدهای تولیدی در صنایع مختلف اقدام به تصویب بسته حمایتی از تولید در هیات دولت کرد.

چرا؟

مدیریت تنگنای مالی صنایع

«بر اساس اعلام شجاعی در راستای کاهش مشکلات مالی واحدهای تولیدی و خدماتی، اقدامات حمایتی متعددی در حوزه تامین مالی انجام شده است که شامل اقساط ۱۲ ماهه بدهی‌های سررسیدشده، رفع محدودیت‌های ناشی از برگشت چک، تسهیل تامین مالی واحدهای منتخب و همچنین افزایش ۵۰ درصدی سقف اعتباری این واحدها می‌شود.

چند تند؟

تنفس ۳ ماهه بدهی‌های سررسید شده واحدهای تولیدی

«یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های صنعتگران برای گذار از تبعات ناشی از جنگ تحمیلی، بحث کمبود نقدینگی و تنفس در اقساط است که در این باره سعید شجاعی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه محیط کسب و کار وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد تنفس ۳ ماهه بدهی‌های سررسیدشده واحدهای تولیدی در دستور کار این وزار تخانه قرار گرفته است.

درآمد شرکت صنعتی «محورسازان ایران خودرو»

درآمد خرد ادماه
میلیارد تومان

614



میزان رشد درآمد
سه ماهه

39%

درآمد سه ماهه

2.039

میلیارد تومان

شرکت صنعتی «محورسازان ایران خودرو» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش ۲ هزار و ۳۹ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.



لامبورگینی هوراکان اوو نیز از این قاعده مستثنی نیست. شاید ظاهر آن تفاوت چندانی با نسخه استاندارد نداشته باشد، اما مطمئن باشید با قدرتی خیره‌کننده، عملاً به یک هایپرکار تبدیل شده‌است. اصلی‌ترین اقدام این تیونر معروف، تجهیز موتور V10 تنفس طبیعی هوراکان به دو توربوشارژر است. به گفته آندرگراند ریسینگ، قدرت این خودرو به عدد جادویی ۱۴۰۰ اسببخار رسیده که بیش از دو برابر قدرت نسخه استاندارد هوراکان اوو است. در حالت استاندارد، هوراکان اوو ۶۴۰ اسببخار قدرت دارد و به گفته لامبورگینی، این نسخه از سوپرکار V10 خود می‌تواند به سرعتی بیش از ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت دست یابد و شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۲٫۹ ثانیه‌ای داشته باشد.

«شرکت تیونینگ آندرگراند ریسینگ با تجهیز پیش‌رانه لامبورگینی هوراکان به دو توربوشارژر، قدرت را به عدد فوق‌العاده ۱۴۰۰ اسببخار رسانده است. لامبورگینی هنوز به‌طور رسمی با هوراکان خداحافظی نکرده است. اگرچه این مدل مدت‌هاست که از فهرست فروش خارج شده، اما نسخه‌های اوو اسپایدر، تکنیکا، STO، STJ و استراتو همچنان در کارخانه سانتاگاتا بولونیزه تولید می‌شود. هرچند توجهات بیشتر به جانشین این مدل یعنی تمراویو معطوف است، ولی حالا هوراکان با یک تیونینگ جنجالی دوباره به تیتراخبار بازگشته است. کسانی که با آندرگراند ریسینگ آشنا هستند، می‌دانند که تخصص این شرکت تبدیل خودروهای قدرتمند به شاهکارهایی بی‌نظیر است. این



«هوراکان» تحت حمایت «آندرگراند ریسینگ» قرار گرفت

نسخه باربری از تویوتا «پرادو» جدید



نسل جدید تویوتا لند کروزر پرادو با کد اتاق J250 در اگوست ۲۰۲۳ معرفی شد. البته در برخی بازارها از جمله اروپا، این خودرو تحت نام تویوتا لند کروزر به فروش می‌رسد. اکنون تویوتا از اضافه شدن سیستم هیبرید ۴۸ ولتی به پیش‌رانه پرادو خبر می‌دهد. فروش این مدل از اواخر سال ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. علاوه بر این، نماینده تویوتا در بریتانیا اعلام کرده است که نسخه باری لند کروزر پرادو را از اگوست ۲۰۲۵ در این کشور عرضه خواهد کرد. تیپ تجاری تویوتا پرادو براساس تیپ پرچمدار این خودرو یعنی پروفشنال شکل گرفته و توسط متخصصان تویوتا در منطقه درمساپر بریتانیا به ون تغییر کرده است. تویوتا لند کروزر -Com-

mercial (تجاری) از نظر ظاهری به مدل عادی که یک شاسی‌بلند ۵ نفره است، شباهت دارد. اما در فضای داخلی با وضعیت متفاوتی روبه‌رو هستیم چرا که صندلی‌های عقب حذف شده و شیشه‌های جانبی هم با ورق فلزی پوشیده شده است. یک قطعه توری هم فضای بار را از سر نشینان جلو، جدا می‌کند. فضای بار این خودرو با طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱٫۲۸۶، ۱٫۶۸۵ و ۲ متر، ۲ هزار لیتر (برمبنای VDA) گنجایش دارد. بنابر اعلام سازنده، لند کروزر پرادو Commercial می‌تواند ۳٫۵ تن بار را یک‌پدک بشکند و از جریان آب به عمق ۷۰۰ میلیمتر عبور کند.

«فیدلیتی» با ظاهری جدید خواهد آمد



جتور XC70 از سال ۲۰۱۸ تاکنون در بازار حضور دارد. این خودرو به‌عنوان نخستین محصول جتور، چندین بار مورد به‌روزرسانی قرار گرفته است که البته تمام آن‌ها به‌صورت همزمان و با القاب مختلف به فروش می‌رسد. برند سوئیتی هم نسخه‌ای از این خودرو را با نام S07 در چین و روسیه عرضه می‌کند. در ایران هم سه نسخه از این کراس‌اوور میان‌سایز را با اسامی فیدلیتی پرایم، فیدلیتی الیت و فیدلیتی پرستیژ می‌شناسیم. اکنون جتور قصد دارد مدل جدیدی به نام XC70L را عرضه کند که احتمالاً به‌عنوان نسل جدید معرفی خواهد شد. بنابر تصاویر وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، دو تیپ بنزینی و هیبرید جتور XC70L از

نظر طراحی جلوییتر به هم تفاوت دارند، که البته بر فرم سپرها نیز تأثیر گذار است. در تیپ بنزینی می‌توان دو خروجی اگزوز را هم مشاهده کرد. به‌طور کلی، ویژگی‌های ظاهری جتور XC70L تاحد زیادی به کراس‌اوورهای کیا شباهت دارد. بنابر اطلاعات اولیه، بدنه جتور XC70L با طول و فاصله محوری ۴۸۱ و ۲٫۸۲ متر، بر رینگ‌های ۱۹ یا ۲۰ اینچ استوار می‌شود. فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی این خودرو در اختیار نداریم، اما به نظر می‌رسد که با طراحی شبیه به شانه‌ای L7 پلاس مواجه شویم، که دو نمایشگر دیجیتال را به‌همراه دارد.

دلایل افت تولید خودروهای جذاب چیست؟

نقدی بر کوپه‌های برقی شده آلمانی

بامو به «E34» احترام گذاشت

«بامو سری ۵ با کد E34 که در فاصله اواخر دهه ۸۰ تا اوایل دهه ۹۰ میلادی تولید شد، به‌عنوان یکی از مدل‌های محبوب و به یادماندنی این برند شناخته می‌شود. زیبایی طراحی این مدل در مقایسه با محصولات امروزی بامو، به‌راحتی قابل تشخیص است. فرم زمخت و سنگین مدل‌های مدرن بامو شاید برای اهالی چین و مشتریان جدید جالب باشد، اما هواداران قدیمی بامو را غمگین می‌کند. نسل جدید بامو سری ۵ با کد G60 در بهار ۲۰۲۳ رونمایی شد. گذشته از فرم بدون ظرافت بدنه، حتی مدل M5 هم نتوانست عملکردی مطابق انتظار را ارائه دهد. به‌حال نماینده بامو در کانادا با معرفی بامو 540i xDrive لگاسی ادیشن، قصد دارد به خاطرات گذشته ادای احترام کند. نخستین ویژگی ظاهری



این خودرو، رنگ آبی Maldives متالیک است، که مشابه آن را سال‌ها پیش در سری ۵ اتاق E34 مشاهده کرده‌ایم. البته خریدار می‌تواند رنگ‌های دیگری را هم از کاتالوگ بخش سفارشی بامو، انتخاب کند. با قرارگیری بامو 540i xDrive لگاسی ادیشن در کنار بامو 540i اتاق E34، سیر تحول طراحی محصولات بامو در طول سالیان گذشته، کاملاً واضح است. طول بدنه این خودرو سدان از ۴٫۷۲ به ۵٫۰۶ و فاصله بین محورها از ۲٫۷۶ به ۲٫۹۵ افزایش یافته است، که البته در مقایسه با تحولات ظاهری، تغییر چندان بزرگی نیست. از ویژگی‌های استاندارد این مدل می‌توان به پکیج M اسپرت، رینگ‌های ۲۱ اینچ با طرح سفارشی و سیستم صوتی Bowers Wilkins و با ۱۸ بلندگو، اشاره کرد. بامو 540i اتاق E34 به پیش‌رانه V8 تنفس طبیعی مجهز بود، که ۲۸۶ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کرد. بامو 540i xDrive به پیش‌رانه ۳ لیتری توربوشارژر مجهز شده است، که ۳۸۰ اسببخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر دو محور انتقال می‌دهد. قیمت ۹۴ هزار و ۵۰۰ دلاری این مدل در مقایسه با قیمت پایه ۷۶ هزار و ۷۰۰ دلار ۸۹ هزار و ۷۰۰ دلار کانادا برای مدل‌های 530i xDrive و 550e xDrive، به‌مراتب گران‌تر است. البته تیراژ ۱۵۱ دستگاهی این خودرو می‌تواند قیمت آن را توجیه کند.



سریع‌تر خرید. این قیمت‌گذاری در سطح هایپرکارها بود؛ اما پرفورمنس آن‌ها نسبت به مدل‌های بنزینی ضعیف‌تر بود و برد محدودی داشتند. همچنین باتری‌ها سنگین هستند و در دنیای سوپرکارها وزن زیاد بر هندلینگ، ترمزگیری و شتاب تأثیر منفی می‌گذارد. در نتیجه، به‌جای ادامه تبدیل مدل‌های بنزینی به الکتریکی، این دو برند به‌تدریج روی طراحی‌های کاملاً جدید در سری‌های شاسی‌بلند EQ و e-tron تمرکز کردند. با شکست پروژه‌های پیش‌گامانه‌ای چون مرسدس SLS AMG الکتریکی و آئودی R8 e-tron، می‌توان نتیجه گرفت که صرف‌انتقال تکنولوژی بنزینی به الکتریکی برای سوپراسپرت‌ها کافی نیست. این تجربه‌ها نشان دادند که بازار، زیرساخت و نیازهای خاص این کلاس خودروها باید به‌درستی تحلیل شود. آینده سوپراسپرت‌های الکتریکی باید بر پایه طراحی اختصاصی، وزن پایین، باتری‌های با عملکرد بالا و تجربه رانندگی منحصر به فرد باشد؛ نه صرفاً تکرار مدل‌های موفق بنزینی در نسخه برقی. سرمایه‌گذاری در توسعه پلت‌فرم‌های نوین و همکاری با تیم‌های مسابقه‌ای و فناوری، راه‌حلی هوشمندانه برای عبور از چالش‌های گذشته است.

دلایلی بر شکست محبوب‌های سنتی برقی شده باید به خاطر داشت که این خودروها اساساً و پرتین تکنولوژی بودند. چنین خودروهایی معمولاً چشم‌انداز آینده با قدرت فنی یک خودرو ساز را به نمایش می‌گذارند و معمولاً از نظر مالی منطقی نیستند. مرسدس و آئودی برخلاف این واقعیت عمل کردند و بهای آن را پرداختند. در سال ۲۰۱۲ که SLS معرفی شد، بازار برای یک سوپرکار الکتریکی آماده نبود.

این خودرو پاسخی به سوالاتی بود که کسی نپرسیده بود. زیرساخت شارژ تقریباً وجود نداشت و فناوری باتری در ابتدای مسیر پیشرفت خود بود. از سوی دیگر، آئودی پس از رسوایی دیزل‌گیت در سپتامبر ۲۰۱۵، اعتبار خود را از دست داده بود. اگر R8 e-tron در زمان دیگری عرضه می‌شد، شاید بیشتر مورد توجه قرار می‌گرفت؛ اما در آن مقطع به‌عنوان تلاشی برای سفیدشویی شرکت پس از دیزل‌گیت تلقی شد. علاوه بر این، هیچ‌کدام از این سوپرکارها ارزش قیمت خود را نداشتند. SLS الکتریکی تقریباً دو برابر نسخه بلک‌سریز بنزینی قیمت داشت؛ اما شتاب صفر تا صد آن بیش از نیم ثانیه کندتر بود. با قیمت R8 e-tron در سال ۲۰۱۶ نیز می‌شد پنج R8 V10 پلاس

سهیل سیاوشی
s.sivashi@autoworld.ir

مرسدس SLS AMG الکتریکی و آئودی R8 e-tron، پیشگامان سوپرکارهای برقی با وجود فناوری پیشرفته به دلیل نبود تقاضا، زیرساخت ضعیف و قیمت بالا شکست خوردند. با توجه به این که ریمک‌نورا، لوتوس اوایا و پنین‌فارینا باتیستا همگی در چهار سال گذشته معرفی شده‌اند، مشخص است که سوپرکارهای الکتریکی پدیده‌ای نسبتاً جدید هستند؛ اما هیچ‌کدام از این خودروها با وجود گشتاور خیره‌کننده و شتاب برق‌آسا، پیشگام واقعی این ژانر نیستند. مرسدس و آئودی بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۳ با تولید تعداد محدودی از SLS AMG الکتریکی و R8 e-tron دیدگاه خود را از یک سوپرکار الکتریکی ارائه کردند. با پیشرفت بی‌وقفه فناوری باتری، SLS AMG الکتریکی و R8 e-tron دیگر نماینده شایسته‌ای برای سوپرکارهای برقی نیستند؛ اما این دو تنها به دلیل استانداردهای امروزی ناامیدکننده نبودند و عدم استقبال در زمان رونمایی و فروش ضعیف بعدی نشان داد که برخی ایده‌ها بهتر است روی کاغذ باقی بمانند. سوپرکارهای برقی ۱۵ سال پیش کاملاً ناشناخته بودند. این دو خودرو بیشتر به‌عنوان نمونه‌های اولیه، پیچیدگی و هزینه بالای تولید چنین خودروهایی را نشان دادند.

شاید برای زمانی دیگر تا اواخر دهه ۲۰۱۰، گروه دایملر مجموعه‌ای از خودروهای الکتریکی را عرضه کرد. این کار به لطف همکاری با تسلا صورت گرفت که فناوری خود را برای تولید اسمارت‌فورتو الکتریکی در اختیار مرسدس قرار داد.

سپس تعداد کمی از آ کلاس‌ها به مدل‌های الکتریکی تبدیل شدند و B کلاس الکتریکی در سال ۲۰۱۴ عرضه شد؛ اما جای یک سوپرکار خالی بود. مرسدس در سال ۲۰۱۱ با رونمایی از پروتوتایپ SLS AMG E-Cell به رنگ زرد نئونی این خلأ را پر کرد. سال بعد، SLS AMG Electric Drive در نمایشگاه خودرو پاریس معرفی شد



استیشنی که قسمت بار آن بی سقف شد

با قرار داد، به‌همین علت، در صندوق و کفی محفظه بار به‌صورت کشویی باز می‌شود. یک بارند با چند گیره اتصال هم روی سقف نصب شده است. ریل برقی، دو چرخه‌ها را از سطح زمین به خودرو منتقل می‌کند. در عقب سمت راست که به دو دستگیره مجهز شده است نیز به‌صورت کشویی باز می‌شود، تا تنها سر نشین عقب بتواند بطری نوشیدنی خنک را از یخچال خارج کرده و به دو چرخه‌سواران تحویل بدهد. در بخش جلوی کابین نیز می‌توان فرستنده رادیو و نمایشگر اضافی برای مشاهده تصاویر محیط اطراف را مشاهده کرد، در حالی که یک توری هم برای قرار دادن لوازم کوچک روی پوشش سقف نصب شده است. بدنه اشکودا سوپر 130 L&K با ترکیب رنگی طلانی، مشکی و قرمز یعنی رنگ‌های نشان Laurin & Klement تزئین شده است.

ارائه یک مدل کانسپت توسط دانشجویان آکادمی طراحی اشکودا، خبر تازه‌ای نیست هرچند که هریک از این خودروها، ویژگی‌های جالبی دارند. جدیدترین پروژه خلاّقانه این گروه از یک استیشن واگن هیبرید به پیکاپ تغییر هویت داده است. اشکودا سوپر 130 L&K برای آزمایش‌های تولید یکصد و سی سالگی این برند اهل چک شکل گرفته است. نام L&K در انتهای نام این خودرو نیز به حرف اول اسامی خانوادگی بنیانگذاران این برند یعنی واسلاو و لورین و واسلاو کلمنت اشاره دارد. اشکودا کار خود را با ساخت دو چرخه آغاز کرد. تیم طراحان نیز با توجه به این پیشینه تاریخی، اشکودا سوپر 130 L&K را به خودروی پشتیبانی تیم دو چرخه سواری تبدیل کرده‌اند. از آن‌جا که با یک پیکاپ واقعی طرف نیستیم، در حالت عادی نمی‌توان دو چرخه‌ها را در فضای



سوپراسپرتی با طراحی کلاسیک



با بودجه ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار دلاری می‌توان سوپرکارهای هیبریدی اروپایی مثل فراری SF90 و لامبورگینی رونلتو را خرید که حدود ۱۰۰۰ اسببخار قدرت دارند. حالا اما شرکت AC کارز آمریکا با همین قیمت و قدرت، گزینهای کاملاً متفاوت را معرفی کرده است. این خودرو که AC GT سوپراسپرت نام دارد، طراحی نمادین کبرا را با عملکردی در سطح هایپرکارها ترکیب کرده است. قیمت پایه این خودرو از ۵۵۰ هزار دلار آغاز می‌شود. AC قصد دارد تنها ۲۵ دستگاه از GT سوپراسپرت را تولید کند. فعلاً اطلاعات فنی کاملی درباره این مدل جدید منتشر نشده، اما شرکت

اعلام کرده که مشتریان می‌توانند آن را با موتور V8 تقاء یافته‌ای با حداکثر ۱۰۲۵ اسببخار قدرت سفارش دهند. این خودرو همچنین به‌مجموعه‌ای از بهبودهای آپرودینامیکی مجهز شده که با این سطح قدرت خارق‌العاده هماهنگی دارد. GT سوپراسپرت از یک باله عقب ثابت بزرگ بهره می‌برد که به چسباندن چرخ‌های عقب به زمین کمک می‌کند. این نخستین باری است که چنین ویژگی‌ای را در یک مدل بر پایه AC کبرا می‌بینیم و باید بذقرفت که این بال چندان با شکل کلاسیک بدنه همخوانی ندارد؛ اما قطعاً به بهبود پایداری کمک می‌کند.

کرای

Korean

سریع‌ترین هیوندای تاریخ



هیوندای آیونیک N۶ با شتاب صفر تا صد ۳٫۲ ثانیه، آماده رقابت با سدان‌های اسپرت بازار است. سه سال پس از نمایش نسخه کانسپت، هیوندای سرانجام نسخه تولیدی سدان الکتریکی پر قدرت خود را معرفی کرد. آیونیک N۶ که قرار است نخستین نمایش عمومی خود را در فستیوال سرعت گوودوود تجربه کند، بسیاری از ویژگی‌های جذاب کانسپت RN22e را به‌واقعیت تبدیل کرده است. این سدان الکتریکی پر قدرت از برادرش، آیونیک N الهام گرفته است. آیونیک N۶ بر پایه مدل فیس‌لیفت‌شده اخیر ساخته شده و چراغ‌های بحث‌برانگیز سدان اصلی را کنار گذاشته و به‌جای آن از چراغ‌های باریک و دوقسمتی استفاده کرده است. همان‌طور که انتظار می‌رفت، قوای محرکه آیونیک N۶ تقریباً مشابه آیونیک N۵ است. این یعنی باتری ۸۴ کیلووات-ساعتی که به‌موتور جلویی با ۲۲۳ اسببخار و موتور عقبی با ۴۰۰ اسببخار انرژی می‌دهد. در مجموع، آیونیک N۶ قدرت ۶۱۰ اسببخاری دارد که با فعال‌سازی حالت N Grin Boost به ۶۵۰ اسببخار می‌رسد.

ایتالیایی

Italian

معرفی مازراتی «MC» پورا



MC20 آن‌طور که مازراتی انتظار داشت، عمل نکرد. این سوپراسپرت که در سال ۲۰۲۰ به‌عنوان پرچم‌دار احیای مازراتی معرفی شد، فروش پایینی داشته و نتوانست جایگاه محکمی در میان سوپراسپرت‌های مطرح کسب کند. حالا برای سال ۲۰۲۶، مازراتی این خودرو را با تغییراتی جزئی و نام جدید MCPura معرفی کرده است. از نظر فنی، MC پورا تقریباً مشابه MC20 است و تنها چند تغییر جزئی دارد. شاسی فیبر کربنی، موتور V6 ۲۰۲۰ تونین‌توربو با ۶۳۰ اسببخار قدرت و ۷۳۰ نیوتون‌متر گشتاور که به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود و نسخه روپاز سی‌پلو همچنان حفظ شده‌اند. تفاوت‌های اصلی بین MC20 و MCPura شامل سپرهای جدید، ایرودینامیک بهبودیافته، رنگ‌های جدید و استفاده بیشتر از آلکانترارا در کابین است. پیش‌ترانه این سوپرکار ایتالیایی هر چند افزایش قدرت نداشته، اما هنوز هم بسیار جالب و منحصر به‌فرد است. این موتور ۳ لیتری که بر پایه موتور V6 آلفا‌رومئو ساخته شده، تنها پیش‌ترانه جاده‌ای است که از پیش‌احتراق استفاده می‌کند.

دیگیتی پرستیژ در بازار آزاد ۵۰ میلیون تومان ارزان شد مچ‌اندازی بازیگران بازار خودرو بار کودبی سابقه!



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر در کودبی بی‌سابقه فرو رفته است؛ ر کودبی که این روزها دیگر نمی‌توان آن را به‌تغییرات فصلی یا نوسانات مقطعی نسبت داد و به‌نظر می‌رسد ناشی از نگرانی‌های اقتصادی خریداران است. با نگاهی به بازار خودرو مشخص می‌شود که این روزها بازار خودرو بیشتر از قبل درگیر انجماد و سکون معاملات شده است. در حالی که در همین بازه زمانی، اتفاقاتی چون ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو برای سال ۱۴۰۴ و نیز اعلام افزایش ۱۵ درصدی قیمت محصولات شرکت‌های سایپا و پارس خودرو و نیز نتوانستند فضای بی‌اعتمادی و انتظار در بازار را بشکنند.

به‌گفته فعالان بازار خودرو در زمان حاضر و با وجود نزدیک به ۲ هفته از اعلام آتش‌بس، روند کاهشی و بازگشت نسبی ثبات به بازار ارز و همچنین افزایش رسمی قیمت کارخانه‌ای خودروسازان، نشانه‌ای از رونق خرید و فروش در بازار خودرو دیده نمی‌شود و همچنان نه تنها خریدوفروشی انجام نمی‌شود، بلکه به‌نظر می‌رسد همه بازیگران این بازار از خریدار و فروشنده در حالت انتظار و بلاتکلیفی باقی مانده‌اند.

اما در کنار رکود و توقف معاملات در بازار خودرو کشور که ناشی از عوامل اقتصادی، سیاسی و ساختاری است، کاهش شدید قدرت خرید مردم نیز در این زمینه تأثیر به‌سزایی دارد. در واقع تورم افسارگسیخته باعث شده دستمزدها به‌مراتب از هزینه‌های زندگی عقب بمانند و بسیاری از خانوارها توان مالی لازم برای خرید خودرو را که حالا کالایی گران‌قیمت و مصرفی محسوب می‌شود، از دست بدهند و این مساله به کاهش تقاضای واقعی و رکود بازار خودرو دامن بزند. البته در میان این عوامل، سیاست‌های قیمتی دولت نیز نقشی اثرگذار بر وضعیت فعلی بازار خودرو داشته است. افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها به‌منظور همسان‌سازی باقیمت بازار آزاد و کاهش سود دلالتان، در عمل انگیزه واسطه‌گران را برای فعالیت در بازار کاهش داده است. این موضوع سبب شده است دلالتان از ثبت‌نام خودرو و معاملات دست بکشند و در نتیجه حجم تقاضای کاذب و معاملات کاهش یابد. بررسی قیمت‌ها در سه بخش عمده بازار خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی نشان می‌دهد بازار به‌دلیل نگرانی و بلاتکلیفی خریداران، مسیر مشخصی را دنبال نمی‌کند. نه‌روند صعودی ثابتی مشاهده می‌شود که ناشی از افزایش تقاضا یا کاهش عرضه باشد و نه کاهش ملموسی که نشان‌دهنده ریزش هیجانات یا اصلاح قیمت‌ها باشد. بلکه همان‌طور که اشاره شد، آن‌چه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، نوعی بلاتکلیفی مزمن حاصل از بحران‌های اقتصادی و فضای بی‌اعتمادی و نگرانی‌ها از آینده

بازارهاست که بیش از پیش، بازار خودرو را خلوت‌تر از همیشه کرده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند بازگشت رونق به بازار خودرو منوط به مشخص شدن سیاست‌های کلان اقتصادی، کاهش التهابات و بهبود شرایط اقتصادی و روشن شدن وضعیت واردات خودرو است که این عوامل می‌تواند بخشی از رکود فعلی بازار خودرو را بشکنند. در واقع در چنین شرایطی، تسریع در روند واردات خودرو می‌تواند به‌عنوان یکی از معدود راهکارهای کوتاه‌مدت برای خروج بازار از وضعیت رکودی فعلی مطرح باشد. ورود خودروهای جدید به‌خصوص در کلاس اقتصادی نه‌تنها موجب افزایش رقابت و شکستن انحصار در بازار داخلی می‌شود، بلکه به‌رشد تقاضا و متعادل‌سازی قیمت‌ها نیز کمک خواهد کرد. با این حال چشم‌انداز عرضه وارداتی‌ها با وجود ابلاغ آیین‌نامه اجرایی سواری‌ها در روزهای اخیر همچنان مبهم است؛ موضوعی که با تعلل در اجرا و فرصت کمی باقیمانده واردکنندگان برای واردات در سال جاری می‌تواند به‌تعمیق رکود و تشدید سردرگمی در میان خریداران منجر شود. بنابراین، دولت چنان‌چه خواهان خروج بازار از بن‌بست فعلی است، باید بدون فوت وقت فرآیند اجرایی واردات را آغاز کرده و موانع مقرراتی و گمرکی موجود را با سرعت برطرف کند. البته تحریم‌ها و محدودیت‌های وارداتی همچنان بزرگ‌ترین مانع رشد بازار خودرو ایران است؛ موضوعی که نه‌تنها رشد و توسعه واقعی صنعت‌خودرو را در این سال‌ها کند کرده، بلکه به‌دلیل مشکلات ارزی و کاهش واردات، بازار خودرو کشور را با نوسانات قیمت مواجه کرده است که امید می‌رود در صورت تغییر و بهبود شرایط سیاسی، اقتصادی، کاهش تحریم‌ها، افزایش تولید و واردات و کاهش نسبی قیمت‌ها، بازار خودرو شاهد افزایش تقاضای موثر باشد.

حاکم شدن روند نزولی در بازار خودرو خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌ا (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۷۴ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۸۵۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵گانه) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۷۶۳ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۷۵۸ میلیون تومان و اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان کاهش ۶۰۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان، ریسپکت پرایم کاش ۲ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان و تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.

محصول

Product

رکوردشکنی ریمک «نورا R»

دو سال پس از این که نورا در یک روز ۲۳ رکورد را ثبت کرد، ریمک بار دیگر با نورا به‌صدر اخبار بازگشته است. این مدل که با قدرت بیشتر، وزن کمتر و آپرودینامیک بهتر معرفی شد، ۲۴ رکورد جهانی را شکسته است. نوری قبلی این رکورد را با ۲۹٫۹۳ ثانیه از کونیگزگ آگرا RS ربوده؛ اما سال گذشته، کونیگزگ یسکوابسولوت با ۲۷٫۸۳ ثانیه این عنوان را گرفت. حالا نورا R با زمان خیره‌کننده ۲۵٫۷۹ ثانیه یعنی ۲٫۰۴ ثانیه سریع‌تر از یسککو و ۴٫۱۴ ثانیه بهتر از نوری استاندارد، عنوان بهترین رابازپس گرفته است. رکوردهای نورا اما به این جا ختم



نمی‌شوند و این هایپرکار کروات شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر (۶۰ مایل بر ساعت) را در ۱٫۶۶ ثانیه (۰٫۰۸ ثانیه سریع‌تر از نوری اصلی)، صفر تا صد کیلومتر را در ۱٫۷۲ ثانیه، صفر تا ۱۶۰ کیلومتر را در ۲٫۹۶ ثانیه (۰٫۲۵ ثانیه سریع‌تر)، صفر تا ۲۰۰ کیلومتر را در ۳٫۹۵ ثانیه (۰٫۴۷ ثانیه سریع‌تر) و صفر تا ۳۰۰ کیلومتر را در ۷٫۸۹ ثانیه (۱٫۳۳ ثانیه سریع‌تر) طی کرده است. همچنین این خودرو صفر تا ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت را در ۱۷٫۳۵ ثانیه پیمود که ۳٫۹۶ ثانیه سریع‌تر از مدل استاندارد است. نورا R همچنین رکورد حداکثر سرعت خودروهای الکتریکی را با رسیدن به سرعت ۳۳۱٫۴۵ کیلومتر بر ساعت شکست. در حالی چهار موتور الکتریکی نوری معمولی ۱۹۱۴ اسببخار قدرت تولید می‌کنند که نورا R این رقم را به ۲۱۰۷ اسببخار رسانده است. این خودرو همچنین ۳۵ کیلوگرم سبک‌تر است و به‌صورت استاندارد با لاستیک‌های میشلن پیلوت اسپرت کاپ ۲ عرضه می‌شود و به‌لطف باله عقب بزرگ، ۱۵ درصد داون‌فوس بیشتری تولید می‌کند.

بازار

Market

اوضاع بحرانی فروش «دوج»

در حالی که بسیاری از خودروسازان مانند فورد و کیا در نیمه‌اول سال افزایش فروش در آمریکا را گزارش کردند، اوضاع برای استلانتیس چندان مطلوب نبوده است. در واقع، فروش این گروه در ۶ ماهه اول ۲۰۲۵ با ۱۱ درصد کاهش مواجه شده و در سه‌ماهه دوم نیز ۱۰ درصد افت کرده است. دلایل اصلی این افت، عملکرد ضعیف برندهای دوج، آلفا‌رومئو و کرایسلر بوده است. اوضاع برای دوج واقعاً وخیم است. این شرکت در ۶ ماه نخست سال ۲۰۲۵ تنها ۴۷ هزار و ۴۸۱ دستگاه خودرو فروخته که ۴۹ درصد کمتر از ۹۲ هزار و ۷۲۵ دستگاه مدت



مشابه سال ۲۰۲۴ است. فروش سه‌ماهه دوم نیز با کاهش ۴۸ درصدی فروش از ۴۹ هزار و ۷۸۷ به ۲۵ هزار و ۷۴۷ دستگاه رسیده است. دلیل اصلی این کاهش، کنار گذاشتن مدل‌های بنزینی قدیمی چارجر و چلنجر است. هرچند چارجر دیتونا الکتریکی جدید مدت‌هاست که به‌بازار عرضه شده اما محبوبیت آن به‌مراتب کمتر از مدل‌های بنزینی قبلی است. در ۶ ماهه اول، دوج تنها ۴ هزار و ۲۹۹ دستگاه چارجر الکتریکی فروخته است. علاوه‌بر این، فروش دوج هورنت نیز ۵۲ درصد کاهش یافته و به ۵ هزار و ۶۴۷ دستگاه در سال جاری رسیده است؛ در حالی که در نیمه‌جاری ۲۰۲۴ این رقم ۱۱ هزار و ۷۱۸ دستگاه بود. تنها خبر خوب برای دوج، افزایش ۴ درصدی فروش دورانگو در سال جاری و رشد ۱۶ درصدی آن در سه‌ماهه دوم است. تنها خبرهای خوب برای استلانتیس، عملکرد برندهای جیپ، رم و فیات است. در مجموع، اعداد و ارقام تصویر ناامیدکننده‌ای از وضعیت کنونی استلانتیس ترسیم می‌کنند. باید اقدامی سریع برای تغییر مسیر انجام شود.



مشابه CX-80 هستیم؛ چراغ باریک با گرافیک L شکل، مشابه محصولات بامو بوده که نمای زیبا و چشم‌نوازی به این بلندقامت سامورایی بخشیده است. کابین مزدا CX-5 بسیار مدرن و لوکس است. نمایشگر افقی عریض میانی و کلاستر دیجیتالی به‌همراه ترمیم چرم و سقف پانورامیک، فضای کاملاً لوکسی را ایجاد کرده است. اما خبر خوش در باره مشخصات فنی CX-5 جدید این است که برای این خودرو همچنان موتور بنزینی عرضه می‌شود و خانواده اسکای-آکتیو جی حذف نشده و این پیش‌رانه قرار است با توان و گشتاور بالاتری، روی این کراس‌اوور نصب شود.

مزدا CX-5 به‌عنوان اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت خودروساز مطرح ژاپنی، از سال ۲۰۱۲ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار دارد. تا به امروز سه نسل از این خودرو به تولید رسیده که نسل سوم آن چند روز قبل به‌صورت رسمی از سوی مزدا معرفی شد. نسل سوم CX-5 مشابه نسل دوم آن بوده؛ با این تفاوت که پوزه خودرو و نمای عقب به‌صورت کامل متحول شده‌اند. در نمای جلو، چراغ‌های کشیده باریک با گرافیک LED، مشابه محصولات بامو است. همچنین جلوپنجره نسبتاً عریض و جمع‌وجور، چهره کاملاً تهاجمی و جسورانه‌ای را از این خودرو به‌نمایش می‌گذارد. در نمای عقب شاهد طراحی



مزدا «CX-5» فیس لیفت شد

بهترین انتخاب در بازه ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان

چرا هوندا «آکورد» ، سدان منتخب بازار است؟



روژها در بازار دست‌دوم‌ها و کار کرده‌ها جزو خاص‌ترین گزینه‌ها به‌شمار می‌آید. در ادامه، هوندا آکورد مدل ۲۰۱۴ را بررسی می‌کنیم تا بدانیم چقدر ارزش خرید دارد.

بوده که در بازار جهانی و کشورمان از محبوبیت خاصی برخوردار است. آکورد طی سال‌های اخیرا همواره در فهرست بهترین سدان‌های سال قرار داشته و این

سدان‌ها یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید یک خودرو خانوادگی به‌حساب می‌آیند. در این کلاس، هوندا آکورد از آن دسته سدان‌های بسیار باکیفیت و ایمن



نگاهی به سدان زیبای هوندا

هوندا آکورد، سدان میان‌سایز موفق سامورایی است که تا به امروز ۱۱ نسل از آن روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام قرار گرفته است. نسل نهم آکورد که از اگوست سال ۲۰۱۲ میلادی تا اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی روی خط تولید هوندا داشت، جزویکی از پرفروش‌ترین نسل‌های آکورد به‌حساب می‌آید. این خودرو در بازار ایالات متحده در سال ۲۰۱۲ میلادی ۳۵۳ هزار و ۲۰۴ دستگاه، در سال ۲۰۱۳ میلادی ۳۶۶ هزار و ۶۷۸ دستگاه، در سال ۲۰۱۴ میلادی ۳۸۸ هزار و ۴۳۵ دستگاه و در سال ۲۰۱۵ میلادی ۳۵۵ هزار و ۵۵۷ دستگاه فروش داشته است. این به‌معنای موفقیت نسل نهم آکورد در بازار رقابتی ایالات متحده است. از نظر طراحی این نسل از آکورد بسیار جذاب و اسپرت بوده و برخلاف سایر نسل‌ها، خودرویی جوان‌پسندتر و باوقارتر به‌حساب می‌آید. با نگاهی به پروفیل آکورد نسل نهم با یک سدان خوش‌تراش مواجهیم که با خط تیز افقی شخصیتی بدنه، مجموعه‌ای از سطوح تخت، کاپوت کشیده، زاویه بیشتر ستون C و استفاده از رینگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینچی، کاراکتر جذاب و نافذی دارد. همچنین استفاده از کروم‌های بدنه تأکید بسیاری بر لوکس بودن آکورد نسل نهم دارد. در نمای جلو، شاهد چراغ‌های کشیده و باریک، مزین به LED هستیم که با خطوط تیز روی کاپوت و جلوپنجره عریض باریک، نمایی بسیار جسورانه و اسپرت ایجاد می‌کند. در نمای عقب، شاهد طراحی بسیار زیبا و چشم‌نوازی هستیم؛ چراغ‌های نسبتاً بزرگ مزین به LED، طراحی کروم میان چراغ‌ها، حجم خاص صندوق عقب و طراحی آگروز کروم، نمایی کاملاً جذاب و زیبا به این سدان خانوادگی باکیفیت ژاپنی داده است. نکته بسیار مهم در باره هوندا آکورد‌های وارداتی دوره قبل این است که این خودروها از کیفیت رنگ و کیفیت ساخت بسیار بالایی برخوردارند که در هوندا‌های جدید وارداتی شاید چنین برتری، کمتر مشاهده شود.

قلبی که منحصر به فرد می‌تپد

آن‌چه سبب موفقیت و متمایز شدن هوندا آکورد نسبت به سایر سدان‌های باکیفیت ژاپنی شده، قلب تپنده آن است که از تکنولوژی بسیار بالایی برخوردار است.

یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲،۴ لیتری اتسمفریک در زیر کاپوت این خودرو جا خوش کرده است. این موتور با نام K24W شناخته می‌شود که دارای ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر و مجهز به سیستم منحصر به فرد تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به سبک هوندا VTEC-i و سیستم پاشش سوخت مستقیم Earth Dreams است. موتور K24W دارای سیکل کاری اتکینسون بوده که می‌تواند به‌لطف نسبت تراکم ۱۱ به یک، توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد.

بر این اساس و با توجه به استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۹۱، این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت را در ۶۴۰۰ دوری‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۴۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۹۰۰ دوری‌ام به‌رمغان آورد. مهندسان قوای محرکه هوندا، این موتور را با سوخت بنزین دارای اکتان ۸۸ نیز کالیبره کرده‌اند که با استفاده از این سوخت، حداکثر می‌تواند ۱۷۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار دوری‌ام و حداکثر ۲۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۵۰۰ دوری‌ام فراهم آورد؛ این موضوع به‌معنای سازگاری پیش‌رانه این خودرو با شرایط سوختی ایران است.

باید نظر گرفتن نگهداری صحیح، تعویض به‌موقع روغن موتور و کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، این موتور حداکثر تا ۴۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و کم‌درسر خواهد بود. از طرفی در این خودرو، یک گیربکس CVT نسل جدید هوشمند، وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به‌چرخ‌های جلو را بر عهده دارد.

جالب است بدانید که گیربکس CVT محصولات هوندا، یک سر و گردن بالاتر از گیربکس‌های CVT محصولات نیسان و میتسوبیشی بوده و تعویض دنده‌های نرم و یکنواختی را در اختیار تان می‌گذارد. این گیربکس حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر، کارکرد باکیفیت و کم‌استهلاکی دارد. در نظر داشته باشید که قطعات یدکی و تعمیر کار تخصصی هوندا آکورد در کشورمان وجود دارد و این خودرو در این بخش هم چند سر و گردن از محصولات وارداتی این روزها بالاتر است.

بررسی آپشن‌های ایمنی و رفاهی هوندا آکورد

اگرچه هوندا آکورد‌های وارداتی به کشورمان شامل سه نسخه EXA، EXB و EXL می‌شوند، اما در این مطلب نسخه فول آپشن این خودرو، یعنی EXB بررسی می‌شود. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی هوندا آکورد می‌توان به ۸ ایربگ، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ABS، سیستم ترمز توزیع نیروی الکترونیکی میان چرخ‌ها، سیستم کنترل فعال دینامیکی خودرو، سیستم کمکی ترمز، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم Eco Assist، سیستم ANC (کاهنده نویز داخل کابین)، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، سیستم نشانگر فشار باد تایرها TPMS، سانروف، ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، سنسور باران، روشن و خاموش شدن خودکار چراغ‌ها (سنسور نور)، گرم‌کن آینه‌های جانبی، سیستم تهویه مطبوع دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، دوربین دید عقب، کروزر کنترل، قابلیت تنظیم صندلی راننده در ۱۰ جهت، سیستم هشدار برخورد از جلو به کمک دوربین، سیستم هشدار انحراف از مسیر، آینه الکتروکرومیک و گرم‌کن صندلی‌های جلو اشاره کرد. از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی، هوندا آکورد مجهز بوده که همین امر منجر به برتری این سدان می‌شود.

سواری با کیفیت، هندلینگ عالی



این خودرو از سیستم تعلیق مک‌فرسون مبتنی بر دو طبق (مشابه سیستم دابل ویشبون) در محور جلو و از سیستم مولتی‌لینک (چنداتصال) در محور عقب برخوردار است. از این رو، سواری هوندا آکورد بسیار لذت‌بخش و دلچسب است. همچنین تایرها ۲۲۵/۵۰ در ایجاد این سواری نرم، اثر بسیار زیادی دارند. نصب رینگ‌های ۱۷ اینچی نیز به‌خوبی در کاهش ارتعاش و ضربات اثر گذار است. از طرفی به‌لطف توزیع وزن مناسب میان محور جلو و عقب و مرکز ثقل نسبتاً پایین، آکورد نسل نهم کمی پیش‌فرمان بوده که با توجه به نصب فرمان مک‌نورونیک، این مساله نیز به‌خوبی برطرف شده است.

نگاهی به ایمنی هوندا آکورد نسل نهم

هوندا آکورد نسل نهم در سال ۲۰۱۴ توانست بالاترین سطح امتیاز ایمنی از سوی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS یعنی TOP SAFETY PICK+ را کسب کند. با این حساب، این خودرو یکی از ایمن‌ترین سدان‌های جهان لقب گرفته است. این روزها هوندا آکورد مدل ۲۰۱۴ میلادی (نسخه EXB) با کارکرد ۱۲۰ هزار کیلومتر، در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان قرار دارد. با توجه به سواری باکیفیت، هندلینگ مطمئن، استهلاک بسیار پایین و سطح امکانات رفاهی و ایمنی بالا، این خودرو یکی از بهترین و ارزنده‌ترین گزینه‌های خرید در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تا ۳ میلیارد تومان است.

کابین لوکس و ایمن



با قرارگیری در پشت فرمان هوندا آکورد نسل نهم شاهد طراحی بسیار لوکس و شیک از سوی طراحان هوندا هستیم. فضای داخلی آکورد در این نسل، بسیار منحصر به فرد و مدرن است. طراحی کلیت داشبورد، مینی‌مال و جذاب است. یک کلاستر بزرگ آنالوگ مجهز به کامپیوتر سفری ۱۶،۸ اینچی، یک نمایشگر ۸ اینچی لمسی در بالاترین بخش داشبورد، یک نمایشگر ۱۶،۸ اینچی در بخش میانی، دو درجه سیستم تهویه مطبوع و طراحی پتل دیجیتالی دارای دو دکمه روتاری کنترل تهویه مطبوع، سبب انتقال این حس به بیننده می‌شود.

همچنین طراحی سقف سانروف نسبتاً بزرگ، ترمیم دورنگ، استفاده از چرم باکیفیت و دقت در ساخت سبب شده است فضای کاملاً لوکسی در اختیار سرنشینان قرار گیرد. طراحی غریب‌کفرمان خوش‌دست هوندا، طراحی دسته‌دنده‌ای مشابه محصولات کادیلاک و طراحی صندلی‌های بسیار ارگونومیک سبب شده است در زمان رانندگی بالاترین حس راحتی و ایمنی به‌رآونده هدیه شود.

هوندا آکورد یکی دیگر از سدان‌های باکیفیت بازار جهانی به‌شمار می‌آید که در زمان قرارگیری روی صندلی‌های ردیف عقب آن، گویی سوار بر یک سدان فول‌سایز لوکس هستیم. فاصله محوری ۲۷۷۶ میلی‌متری، طول ۴۸۶۲ میلی‌متری، عرض ۱۸۴۹ میلی‌متری و قامت ۱۴۶۶ میلی‌متری، فضای بسیار راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان این خودرو قرار می‌دهد. این مهم سبب برتری آکورد نسبت به سایر رقبای خود در بازار جهانی و ایران می‌شود. ناگفته نماند که به‌لطف دقت در مونتاژ، کیفیت ساخت بسیار بالای قطعات و استفاده از باکیفیت‌ترین مواد، حتی پس از گذشت بیش از یک دهه، کابین این خودرو آرام و فاقد هرگونه صدا یا ارتعاش اضافه است. در کابین این خودرو از سیستم کاهنده نویز بهره گرفته شده تا فضای کاملاً لوکس و آرامی ایجاد شود. تعبیه ۷ بلندگو برای سیستم صوتی پریمیوم، فضای داخلی این خودرو را بسیار خاص و منحصر به فرد جلوه می‌دهد.



تویوتا «تاندرا» ایمن‌ترین پیکاپ ۲۰۲۵



جلو کاملاً مشابه سکویا نسل سوم بوده که بسیار با ایهت و خاص است. در نمای عقب نیز همچنان طراحی آشنا و زیبای تویوتا به چشم می‌آید. تویوتا تاندرا در تست‌های تصادف از جلو، تصادف از نیمه راست، تصادف از جانبی، استحکام سقف، تست عابر پیاده و کمکی هوشمند سیستم‌های الکترونیکی همگی توانسته امتیاز خوب یا Good را به‌دست آورد. این مهم سبب شده است تاندرا جدید در فهرست TOP SAFETY PICK + سال ۲۰۲۵ به عنوان نخستین پیکاپ سال در این زمینه قرار گیرد.

موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی محصولات جدید خودروسازان مطرح را مورد ارزیابی ایمنی قرار دارد. بر این اساس تنها پیکاپی که توانست با توجه به تست‌های سخت‌گیرانه این موسسه به بالاترین امتیاز ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK + دست یابد، تویوتا تاندرا بود. در حقیقت نسل سوم این خودرو و محبوب ژاپنی توانسته به‌چنین جایگاه ایمنی برسد که در ۱۸ ژوئن سال ۲۰۲۱ میلادی به‌صورت رسمی از سوی تویوتا معرفی شد. به‌لطف استفاده از خطوط تیز روی بدنه و احجام ماهیچه‌ای، تاندرا استایل بسیار جذابی دارد که در نمای

«دنیای خودرو» کشنده‌های ولوو و اسکانیا را مقایسه می‌کند؛

کدام برند برای بازار ایران مناسب‌تر است؟

یکی از مهم‌ترین عوامل در انتخاب کشنده در ایران، هزینه‌های نگهداری و دسترسی به خدمات پس از فروش است



در مسیرهای ناهموار راحت‌تر باشد. این ویژگی برای رانندگانی که در جاده‌های کوهستانی تردد می‌کنند، بسیار حیاتی است. اسکانیا R500 نیز از نظر ایمنی چیزی کم ندارد. این کشنده با سیستم‌های ترمز ABS.EBS و کنترل ضد لغزش (TC)، عملکردی قوی در شرایط دشوار ارائه می‌دهد. ترمز آگزوز خفه‌کن اسکانیا به‌ویژه در سرازیری‌های تند، به‌راندند کمک می‌کند تا کنترل بهتری روی خودرو داشته باشد. سیستم تعلیق اسکانیا نیز به‌گونه‌ای طراحی شده که تعادل خوبی بین راحتی و پایداری ایجاد می‌کند؛ اما برخی رانندگان معتقدند تعلیق ولوو در جذب ضربات کمی بهتر عمل می‌کند. در جاده‌های ایران که ترکیبی از مسیرهای صاف، کوهستانی و گاه ناهموار است، ولوو به‌دلیل تعلیق نرم‌تر و سیستم‌های ایمنی پیشرفته‌تر، گزینه‌ای مناسب‌تر به‌نظر می‌رسد. با این حال، اسکانیا در شرایط سخت و سرازیری‌ها عملکرد قابل اعتمادی دارد.

استهلاک و خدمات پس از فروش: هزینه‌های بلندمدت

یکی از مهم‌ترین عوامل در انتخاب کشنده در ایران، هزینه‌های نگهداری و دسترسی به خدمات پس از فروش است. ولوو به‌دلیل سابقه طولانی حضور در ایران، از طریق شرکت‌هایی مانند سایپا، پارس، شبکه خدمات پس از فروش رسمی و غیر رسمی گسترده‌تری دارد. قطعات یدکی ولوو اگرچه گران هستند، اما دسترسی به آن‌ها نسبتاً آسان‌تر است. استهلاک پایین ولوو نیز یکی از نقاط قوت این برند است که هزینه‌های نگهداری را در بلندمدت کاهش می‌دهد. اسکانیا با وجود کیفیت ساخت بالا، در سال‌های اخیر به‌دلیل توقف تولید در ایران و واردات محدود، با چالش‌هایی در خدمات پس از فروش مواجه شده است. قطعات یدکی اسکانیا، به‌ویژه برای مدل‌های جدیدتر مانند R500 ممکن است در برخی مناطق کمیاب یا گران باشند. این موضوع می‌تواند برای رانندگانی که به خدمات سریع نیاز دارند، مشکل‌ساز شود. با این حال، اسکانیا با دوام بالای موتور و قطعات، نیاز به تعمیرات مکرر را کاهش می‌دهد.

در بازار ایران که دسترسی به قطعات و خدمات پس از فروش اهمیت زیادی دارد، ولوو به‌دلیل شبکه گسترده‌تر و استهلاک پایین‌تر، گزینه‌ای اقتصادی‌تر به‌نظر می‌رسد. اما اسکانیا برای رانندگانی که به دوام و کیفیت ساخت اهمیت می‌دهند، همچنان انتخابی قابل اعتماد است.

کدام کشنده برای ایران بهتر است؟

انتخاب بین ولوو و اسکانیا به نیازها و اولویت‌های راننده یا شرکت حمل‌ونقل وابسته است. ولوو FH500 با کابین جادار، استهلاک پایین، مصرف سوخت بهینه و شبکه خدمات پس از فروش گسترده، برای رانندگانی که به‌دنبال صرفه‌جویی در هزینه‌های بلندمدت و راحتی در سفرهای طولانی هستند، گزینه‌ای ایده‌آل است.

اسکانیا R500 اما با قدرت موتور بالاتر، طراحی اسپرت و عملکرد قوی در مسیرهای کوهستانی، برای رانندگانی که به قدرت و ظاهر لوکس اهمیت می‌دهند، انتخابی مناسب‌تر است.

در بازار ایران، با توجه به شرایط جاده‌ای، دسترسی به خدمات و هزینه‌های نگهداری، ولوو FH500 به‌دلیل مزایای اقتصادی و شبکه خدمات گسترده‌تر، اندکی برتری دارد. با این حال، اسکانیا همچنان برای طرفداران کیفیت و قدرت، گزینه‌ای غیرقابل چشم‌پوشی است.

کابین و امکانات رفاهی: خانهای در جاده



رانندگان ایرانی که ساعت‌های طولانی را در جاده‌ها سپری می‌کنند، به کابینی نیاز دارند که نه تنها راحت باشد، بلکه امکانات کافی برای آسایش و ایمنی را نیز فراهم کند. ولوو FH500 در این زمینه یکی از بهترین‌هاست. کابین این کشنده با طراحی جادار و ارگونومیک، فضای زیادی برای راننده و سرنشین فراهم می‌کند. ارتفاع کابین ولوو به‌راندند اجازه می‌دهد به راحتی در داخل آن حرکت کند. امکانات رفاهی مانند تخت‌خواب، یخچال، سیستم صوتی پیشرفته، کولر و بخاری قدرتمند و آینه‌های برقی با گرم‌کن، هم‌چنان ولوو را در صدر انتخاب‌ها قرار می‌دهد. داشبورد ولوو با طراحی ساده و دسترسی آسان به کنترل‌ها، خستگی راننده را در سفرهای طولانی کاهش می‌دهد.

اسکانیا R500 نیز کابینی با کیفیت ارائه می‌دهد؛ اما فضای داخلی آن در مقایسه با ولوو کمی محدودتر است. این موضوع برای رانندگانی که به فضای بزرگ‌تر عادت دارند، ممکن است نقطه ضعف محسوب شود. با این حال، اسکانیا با کیفیت ساخت بالای کابین و امکاناتی مانند سیستم نورپردازی پیشرفته، صندلی‌های راحت و سیستم تعلیق بادی کابین، تجربه‌ای لوکس ارائه می‌دهد. داشبورد اسکانیا کمی شلوغ‌تر از ولوو است که ممکن است در شب برای برخی رانندگان گیج‌کننده باشد، اما طراحی اسپرت و جذاب آن، طرفداران خاص خود را دارد.

در بازار ایران که رانندگان اغلب مسافت‌های طولانی را طی می‌کنند، کابین جادار ولوو می‌تواند گزینه‌ای مناسب‌تر برای راحتی طولانی‌مدت باشد. با این حال، اسکانیا با طراحی مدرن و کیفیت ساخت بالا، برای رانندگانی که به ظاهر و حس لوکس اهمیت می‌دهند، جذابیت بیشتری دارد.

ایمنی و سیستم تعلیق: سفری امن و پایدار

ایمنی در کشنده‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است؛ به‌ویژه در جاده‌های ایران که گاه شرایط نامناسبی دارند. ولوو FH500 به‌دلیل استفاده از سیستم‌های ایمنی پیشرفته، مانند ترمز ضد قفل (ABS)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESP) و سیستم ترمز اضطراری، در این زمینه پیش‌تاز است. سیستم تعلیق بادی ولوو نیز باعث می‌شود ضربه‌های جاده به‌خوبی جذب شوند و رانندگی

بازار خودروهای سنگین در ایران به‌ویژه در بخش کشنده‌ها، تحت تأثیر برندهای اروپایی مانند ولوو، اسکانیا و مرسدس‌بنز قرار دارد. این کشنده‌ها به دلیل کیفیت ساخت، عملکرد قوی و قابلیت

اطمینان بالا، جایگاه ویژه‌ای در صنعت حمل‌ونقل ایران دارند. در این میان، دو برند سوئدی ولوو و اسکانیا به‌دلیل سابقه طولانی، محبوبیت و عملکرد قابل اعتماد، بیش از سایرین در جاده‌های ایران دیده می‌شوند. اما پرسشی که برای بسیاری از رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل مطرح است، این است که بین کشنده‌های ولوو و اسکانیا، کدام یک برای شرایط خاص بازار ایران مناسب‌تر است؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

مشخصات فنی: قلب تپنده کشنده‌ها

هر کشنده‌ای در درجه اول با موتور و عملکرد دینامیکش قضاوت می‌شود؛ زیرا این ویژگی‌ها تعیین‌کننده توانایی آن در حمل بارهای سنگین در محورهای گوناگون هستند. ولوو و اسکانیا هر دو از پیشرفته‌های قدرتمندی بهره می‌برند که برای مسیرهای کوهستانی و طولانی ایران مناسب به‌شمار می‌روند. ولوو FH500، یکی از پرچم‌داران این برند در ایران، از موتور ۶ سیلندر با حجم ۱۲٫۸ لیتر و قدرت ۵۰۰ اسب بخار بهره می‌برد. این موتور با گشتاور ۲۵۰۰ نیوتون متر، عملکردی قابل اعتماد در جاده‌های ناهموار ارائه می‌دهد. گیربکس I-Shift با ۱۲ دنده جلو و ۴ دنده عقب، به‌دلیل هوشمندی در تعویض دنده و هماهنگی با شرایط جاده، شهرت دارد. این سیستم به‌ویژه در مسیرهای پرپیچ‌وخم و سربالایی‌های ایران، رانندگی را روان‌تر می‌کند. اسکانیا R500 نیز در بخش فنی حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. این کشنده با موتور ۶ سیلندر خطی ۱۳ لیتری با برخی مدل‌ها با پیش‌رانه ۸ سیلندر خورجینی، قدرتی مشابه ولوو (۵۰۰ اسب بخار) و گشتاوری تا ۲۵۵۰ نیوتون متر ارائه می‌دهد. گیربکس Opticruise اسکانیا با ۱۲ دنده و ۲ دنده کرال، برای جاده‌های کوهستانی بسیار مناسب است و به‌راندند امکان می‌دهد در شرایط سخت، کنترل بیشتری داشته باشد. تفاوت اصلی این دو در نوع پیش‌رانه است؛ ولوو با موتور ۶ سیلندر خطی، مصرف سوخت بهینه‌تری دارد؛ در حالی که اسکانیا با پیش‌رانه ۸ سیلندر در برخی مدل‌ها، شتاب و قدرت بیشتری در سربالایی‌ها ارائه می‌کند. با این حال، پیش‌رانه ۶ سیلندر اسکانیا در مدل‌های جدیدتر، به‌دلیل بهره‌وری سوخت بهتر، در بازار ایران محبوب‌تر شده است. برای بازار ایران که جاده‌های کوهستانی و مسافت‌های طولانی ویژگی اصلی آن است، اسکانیا به‌دلیل گشتاور بالاتر و گیربکس قوی‌تر، در مسیرهای سخت‌تر اندکی برتری دارد. اما ولوو با مصرف سوخت کمتر و پایداری در عملکرد طولانی‌مدت، برای رانندگانی که به صرفه‌جویی در هزینه‌های سوخت اهمیت می‌دهند، گزینه‌ای مناسب‌تر است.



میلیارد تومان از بیشترین تنوع در بازار خودرو کشور بهره‌مند است. در این ردیف قیمت، محصولات هیچ‌یک از خودروسازان داخلی حضور ندارند و این بازه، صرفاً صحنه تاخت و تاز کراس‌اوورهای چینی و البته سدان‌های جمع‌وجور وارداتی است.

تا حدود یک سال پیش، بازه قیمتی تا یک میلیارد تومان متنوع‌ترین بخش بازار خودرو کشور بود. اما رفته‌رفته و با صعودی شدن نمودار قیمت انواع خودرو، شاهد بیشترین تنوع در بازه قیمتی یک تا ۲ میلیارد تومان در این بخش از بازار بودیم. اما امروز می‌توان گفت بازه قیمتی ۲ تا ۳



پرتنوع‌ترین بخش بازار خودرو کشور

پیش‌بینی «دنیای خودرو» درست از آب درآمد!

فروش اقساطی مونتاژکاران مجدداً آغاز شد

اساس برخی شرکت‌هایی که تاکنون از فروش اقساطی محصولاتشان خودداری کرده‌اند، با توجه به شرایط موجود و با هدف خروج از رکود، این شیوه‌از فروش را نیز مد نظر قرار داده‌اند.

و همچنین تحویل محصول به‌مشتری در کوتاه‌مدت است. حال به‌نظر می‌رسد در همین فاصله دو هفته‌ای، برخی مونتاژکاران از این توصیه بهره برده‌اند و فروش اقساطی محصولاتشان را مجدداً آغاز کرده‌اند. بر همین

در دو هفته گذشته روزنامه «دنیای خودرو» طی مطالبی در همین صفحه به این موضوع اشاره کرد که در شرایط موجود، بهترین راهکار با هدف خروج نسبی خودروسازان از رکود، برقراری شرایط فروش اقساطی

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	۲ میلیارد	۳۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۷۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۱۷۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۸۰	۲۰	▼
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۰	▼
اسکای‌ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	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 (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
هیوندای اکسلنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلتنوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کرولا - سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-Online V (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۰	۴۱۹	۱	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۹	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۹۷	۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۱۲	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۲	۳	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۵۵	۲	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۵	۳	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۷	۶۴۰	۲	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۹	۲	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۵	۵۳۰	۰	
کوییک GXL-R با رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۹	۵۴۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۶	۵۲۰	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۲۴	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۸	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۶۷۱	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۷۰	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۶۰	۵	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۵	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۴۰	۸۳۸	۳	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۳۰	۱۳	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۹	یک میلیارد و ۱۳۳	۳	▲
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۷۳۰	۹۹۵	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۵۸	۴	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۳۶	۷۸۴	۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۸	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۰	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۳	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۶۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۴۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۵۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۲۵	۹۰۹	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات رتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۷۲	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۲	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۸۰۰	یک میلیارد و ۱۳	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۲۹	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۳۱	۲	▼
تارا ۶۱ دنده ۷۱ پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۹	۲	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۸۶	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۷	۲	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۶۷۴	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۶	۰	

مجاز را کشف کردند که ارزش محموله کشف شده توسط کارشناسان مربوطه بیش از ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال برآورد شده است. «سرهنگ نوروزی اضافه کرد: «در این خصوص یک نفر دستگیر و کامیونت وی به پارکینگ دلالت شد. متهم نیز بعد از تشکیل پرونده جهت رسیدگی، به مراجع قضائی معرفی شد. «فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از شهروندان خواست هر گونه اخبار و اطلاعات خود را در خصوص فعالیت غیر قانونی قاچاقچیان و احتکار کنندگان کالا و سوخت چوبان اقتصادی با شماره تلفن ۱۱۰ در اختیار پلیس بگذارند.

فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از کشف بیش از ۵ تن روغن موتور خارجی قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیونت خاور در محور مواصلاتی خداآبند - ابهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز زنجان، هادی نوروزی گفت: «روز پنجشنبه عوامل پلیس آگاهی حین کنترل خودروهای عبوری در محور خداآبند به یک دستگاه کامیونت خاور مشکوک و آن را متوقف کردند. «وی افزود: «ماموران در بازرسی از این کامیونت ۵ تن و ۵۰۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق و فاقد



کشف روغن موتور قاچاق از یک دستگاه خاور در ابهر



از بنزین گرفته تا هیدروژن در فناوری «ایکس-انجین»

پیشرانهای وانکل پذیرای انواع سوخت خواهند شد

استفاده گسترده آن‌ها شده است. برای مثال، موتور وانکل قدیمی با چالش‌هایی مثل احتراق ناقص و روغن‌سوزی مواجه بود. موتور X-Engine لیکویید پیستون این نقص‌ها را با یک محفظه احتراق ثابت برطرف و چندین چالش را به یکباره حل می‌کند. در این موتور چون محفظه نمی‌چرخد، تزریق سوخت دقیق‌تر شده و احتراق تمیزتر است. شکل محفظه نیز می‌تواند برای سوخت‌های مختلف بهینه شود و راندمان را افزایش دهد. بهبود بزرگ دیگر در آب‌بندی موتور است. در موتورهای وانکل سنتی، در نوک هر ضلع روتور، قطعه‌ای وجود دارد که وظیفه‌ای مشابه رینگ پیستون در پیشرانهای پیستونی دارد. این موتورها برای روان‌کاری قطعات مذکور، به مخلوط کردن روغن با سوخت نیاز داشتند که باعث هدررفت روغن و افزایش آلایندگی می‌شد X-Engine این قطعات آب‌بندی را در بدنه موتور قرار داده، جایی که روانکاری آن‌ها آسان‌تر است در نتیجه مصرف روغن کاهش می‌یابد. مزیت واقعی X-Engine شاید در انعطاف‌پذیری آن نهفته باشد. این موتور با لیست شگفت‌انگیزی از سوخت‌ها آزمایش شده است که شامل بنزین، دیزل، نفت سفید، سوخت جت، پروپان، هیدروژن و ... می‌شود. این انطباق‌پذیری برای کل صنعت موتور خبر خوبی است اما به‌طور خاص توجه بخش هوافضا و دفاع را جلب کرده است. تولیدکنندگان هواپیما به موتورهای جمع‌وجوری نیاز دارند که با سوخت جت کار کنند و وزن کمی داشته باشند X-Engine در مقایسه با موتور دیزلی با خروجی مشابه، به‌طور چشمگیری کوچک‌تر، سبک‌تر و کارآمدتر است و برای سیستم‌های الکتریکی هیبریدی یا ژنراتورهای قابل حمل ایده‌آل خواهد بود.



سال‌هاست که از خودروهای هیدروژنی به عنوان آینده حمل‌ونقل پاک یاد می‌شود؛ اما بی‌سروصدا چیزی کاملاً متفاوت ظهور کرده است. یک موتور وانکل جدید که ممکن است آینده حمل‌ونقل را تغییر دهد. این پیشران پروتوتایپ که توسط شرکت لیکویید پیستون ساخته شده، جمع‌وجور و قدرتمند است و با سوخت‌های متنوع کار می‌کند و تمام آن‌چه درباره احتراق داخلی می‌دانستیم را به چالش می‌کشد. موتور X-Engine که تا پنج برابر کوچک‌تر و سبک‌تر از موتورهای دیزلی پیستونی سنتی است اما راندمانی در سطح پیشرانهای سلول‌های سوختی هیدروژنی ارائه می‌کند قصد دارد بازی را تغییر دهد. برخلاف موتور وانکل قدیمی که هرگز نتوانست مشکلاتی مثل مصرف روغن، آلایندگی و مصرف سوخت بالا را حل کند، X-Engine این مفهوم را از پایه بازطراحی کرده است. در قلب این نوآوری، چرخه ترمودینامیکی جدید به نام چرخه هیبریدی با راندمان بالا (HEHC) قرار دارد که ترکیبی از چرخه‌های اتو، دیزل و انکینسون است. نتیجه این کار تراکم بالاتر، احتراق کامل‌تر و راندمان حرارتی بیشتر است که منجر به مصرف سوخت بهتر و آلایندگی کمتر می‌شود. جالب‌تر این‌که این موتور به یک نوع سوخت محدود نیست. X-Engine می‌تواند با دیزل، سوخت جت، نفت سفید، پروپان، هیدروژن و ... کار کند و انطباق‌پذیری شگفت‌انگیزی را به نمایش می‌گذارد. این انعطاف‌پذیری، موتور X-Engine را برای صنایع مختلف ایده‌آل کرده و ابزاری ارزشمند برای کمک به گذار جهانی به سمت راه‌حل‌های انرژی پاک‌تر و پایدارتر ارائه می‌دهد. می‌دانیم که موتورهای وانکل عملکرد نرم و نسبت قدرت به وزن بالایی ارائه می‌دهند اما نقص‌های طراحی، مانع



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...ایده‌آل

www.mvmco.ir



بسیار مدرن و لوکس است و تنها در نسخه گیربکس دستی به تولید خواهد رسید. قلب تپنده این نسخه از ۹۱۱ که با نام گرانتی کلاب شناخته می‌شود، همان موتور ۶ سیلندر تخت ۳ لیتری توبین-توربوشاژ است که حداکثر ۲۹۵ اسب‌بخار قدرت را به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی به چرخ‌ها منتقل می‌کند. جالب است بدانید که محور عقب این سوپراسپرت فرمان‌پذیر بوده و همین مساله منجر به بهبود هندلینگ آن شده است. پیش‌بینی می‌شود قیمت این سوپراسپرت از ۱۴۰ هزار و ۹۵۰ دلار بالاتر باشد.

پورشه ۹۱۱ یکی از سوپراسپرت‌های نمادین دنیای خودرو است. چندروز قبل، کمپانی پورشه به مناسبت ۷۰ سالگی باشگاه پورشه آمریکا، نسخه خاصی از ۹۱۱ گرانتی را که قرار است در ۷۰ دستگاه به تولید برسد، معرفی کرد. این سوپراسپرت ژرمنی که از محبوبیت بسیار بالایی برخوردار است، همچنان بر پایه احجام سیال و بدنه تنومند طراحی می‌شود. همچنین طراحی رینگ‌های ۲۰ اینچی جلو و ۲۱ اینچی عقب، جذابیت و وقار این سوپراسپرت را دوچندان کرده است. کابین این سوپراسپرت

نسخه گران و خاص از پورشه «۹۱۱»

تلگرام

Telegram

«تویوتا» به دنبال برقی شدن نیست!

به تازگی آکیو تویوتا، رئیس هیات‌مدیره تویوتا از حرکت خودروسازان به سمت تولید محصولات الکتریکی ابراز نگرانی و اعلام کرد که میلیون‌ها فرصت شغلی در این صنعت در معرض خطر قرار دارند و دستاورد چشمگیری نیز برای محیط‌زیست نسبت به خودروهای هیبریدی وجود ندارد. حال سوال این است که با توجه به چنین مساله‌ای، آیا از تمایل کمپانی تویوتا و دیگر بزرگان صنعت خودرو جهان به سرمایه‌گذاری در زمینه تولید خودروهای برقی کاسته می‌شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

صحبت‌های آکیو تویوتا درباره خودروهای برقی کاملاً صحیح است. به عبارت دیگر به جز سه کشور ژاپن، نروژ و دانمارک، بقیه کشورهای جهان برای تامین انرژی الکتریکی از سوخت‌های فسیلی یا نیروگاه‌هایی استفاده می‌کنند که میزان آلودگی آن‌ها چند برابر خودروهای دارای موتور احتراق داخلی است. بر این اساس بهترین گزینه برای آینده صنعت خودرو، پلاگین-هیبریدی‌ها یا هیبریدی‌ها هستند

عابدین زاده

آن‌چه در نهایت از صحبت‌های آکیو تویوتا نتیجه‌گیری می‌شود، توجه این کمپانی صاحب‌نام و مطرح جهان به استفاده از سوخت هیدروژن است. احتمالاً خودروهای پیل سوختی (Fuel Cell) آینده این صنعت را به دست خواهند گرفت. دلیل اصلی این مهم نیز عدم آلودگی و همچنین عدم وابستگی این خودروها به انرژی الکتریکی است. این امر می‌تواند تا حد بسیار زیادی منجر به عدم آلودگی محیط‌زیست شود. براساس قراردادی که تویوتا تا سال ۲۰۲۸ با بامو دارد، به احتمال بسیار زیاد این کمپانی به سمت موتورهای سوخت هیدروژن حرکت می‌کند که نوعی موتور درون‌سوز به‌شمار می‌روند. این موضوع در نهایت سبب برتری موتورهای پیل سوختی در صنعت خودرو می‌شود.

احمدی

خرابی قطعه نو

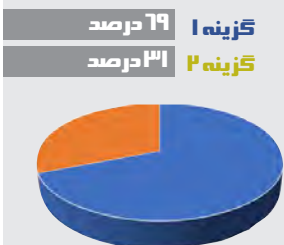
خودرو شاسی‌بلند چینی مدل ۱۴۰۲ دارم. چندی پیش هنگام حرکت با سرعت بالا، فرمان خودرویم به شدت با لرزش مواجه شد. پس از مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که این مشکل به دلیل خرابی پولس است. این قطعه در نمایندگی وجود نداشت و ناگزیر به تامین آن از خارج از نمایندگی شدم. پس از تعویض این قطعه، همچنان مشکل صدا و لرزش وجود داشت که با مراجعه مجدد به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که پولس تازه‌بردار شده، دارای ایراد بوده است.

۰۹۰۳***۸۲۶۹

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۵۲



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تا چه میزان سخت‌گیری در ورود پلاک شهرستان به طرح ترافیک منجر به کاهش ترافیک‌های بی‌مورد در پایتخت می‌شود؟ در پاسخ به این پرسش ۶۹ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی تاحدودی رأی داده بودند



نظر سنجی شماره ۲۳۵۳

به نظر شما خصوصی سازی در صنعت خودرو، بدون حذف قیمت‌گذاری دستوری تأثیر مثبتی در صنعت و بازار خودرو خواهد داشت؟

- ۱- بله.
- ۲- خیر.
- ۳- تأثیر مثبت‌اندکی دارد.

پیامک

SMS

نیاز به تعویض لنت

خودرو سانا مدل ۱۴۰۱ دارم و حدود یک هفته است موقع استارت و حتی بعد از روشن شدن خودرویم، چراغ باتری در پشت آمپر روشن باقی می‌ماند و خاموش نمی‌شود. همچنین اگر در زمان حرکت روی دست‌اندازها و سطوح ناهموار سرعت خودرویم پایین‌تر از ۲۰ کیلومتر بر ساعت باشد، خودرویم ناگهان خاموش می‌شود. از طرفی چندروزی است موقع فشردن پدال ترمز، صدایی مشابه صدای سوت کشیدن از چرخ‌های جلو به گوش می‌رسد و اگر در سرعت‌های بالا ترمز بگیرم، خودرویم به سمت راست منحرف می‌شود. علت چیست؟

اکبر شاهی-کرج

«روشن شدن چراغ باتری و خاموش نشدن آن در پشت آمپر دو علت عمده دارد. ۱- اگر باتری خودروی‌تان را تاکنون تعویض نکرده‌اید، با توجه به کارکرد خودرو شما و احتمالاً به پایان رسیدن عمر مفید باتری آن، این قطعه دیگر توانایی راه‌اندازی خودرو را ندارد که این امر، به معنای معیوب شدن صفحات داخلی باتری یا ضعیف شدن آن‌هاست. بنابراین روشن شدن چراغ باتری در پشت پنل و خاموش نشدن آن می‌تواند به دلیل معیوب بودن باتری یا به اصطلاح ضعیف شدن این قطعه باشد. ۲- در برخی مواقع، باتری خودرو شما سالم است و توانایی راه‌اندازی را نیز دارد؛ اما چراغ باتری در پشت پنل روشن باقی می‌ماند و دیگر خاموش نمی‌شود. این موضوع ممکن است به خرابی یا معیوب شدن دینام خودرو نیز مربوط باشد. اگر دینام خودرو شما پس از مدتی کارکرد قطعات ثابت و متحرک آن معیوب شده باشد، دیگر توانایی شارژ کردن باتری را ندارد و در این حالت امکان روشن شدن چراغ باتری در پشت پنل وجود دارد. بنابراین موتور خودرو شما یا در هنگام حرکت و یا در حال سکون و پارک، از کار خواهد افتاد و دیگر روشن نخواهد شد. برای رفع این مشکل ابتدا باید باتری خودرو و در ادامه دینام آن توسط کارشناس فنی بررسی شود و در صورت نیاز این قطعات تعویض شوند. همچنین خاموش شدن خودرو در زمان حرکت روی سطوح ناهموار و دست‌اندازها به کارکرد یک سیستم الکتریکی هوشمند در خودرو مربوط می‌شود. این قطعه سوئیچ اینرسی نام دارد که وظیفه دارد پس از وارد آمدن ضربه به خودرو (در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری) برق آن را قطع کند تا از بروز حوادث جدی جلوگیری شود. بنابراین اگر در سرعت‌های پایین و در زمان حرکت روی سطوح ناهموار چنین مشکلی برای خودرو ایجاد شود، لازم است سوئیچ اینرسی مورد بررسی قرار گیرد. اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت سه علت عمده در بروز چنین مشکلی تأثیرگذار است. ۱- اگر لنت ترمز خودرو شما به اصطلاح تمام شده باشد، به دلیل ساییده شدن لنت روی دیسک، قسمت سخت این قطعه با سطح فلز دیسک برخورد و تولید صدا می‌کند. در این زمان باید لنت ترمز تعویض شود تا این مشکل رفع شود. ۲- از دیگر دلایل ایجاد صدا حین ترمزگیری، تنظیم نبودن لنت و حتی معیوب بودن دیسک ترمز است که این مشکل نیز باید بررسی شده و قطعات مورد نیاز تعویض شوند. ۳- علت کشیدن فرمان خودرو به سمت راست، تنظیم نبودن قطعات سیستم تعلیق است. اگر قطعات سیستم تعلیق تنظیم باشند، در این صورت با تعویض لنت ترمز و دیسک ترمز، مشکل برطرف خواهد شد.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۹۰۳***۸۲۶۹-۰۲۱ تماس بگیرید

تغییر در مهندسی به سبک «آئودی» چگونه است؟ «RS7»؛ نسخه ارتقا یافته ارباب حلقه‌ها



«RS پسوند محصولات های-پرformance آئودی است. مهندسی خاصی در این خودروها نهفته است که توانسته محصولات پرformance منسی این کمپانی مطرح را هر ساله در فهرست بهترین خودروهای اسپرت جهان قرار دهد. RS7 در حقیقت نسخه ارتقا یافته A7 است که سدان کوپه لوکس و اسپرت آئودی به حساب می‌آید و در میان اسپرت‌دوستان نیز بسیار محبوب است. این خودرو که در دومین نسل خود توانست بسیار موفق‌تر ظاهر شود، با اندکی تغییرات به بازار آمد.

کابین اسپرت و فوق پیشرفته

در کابین RS7 شاهد کلاستر (مجموعه پشت آمپر) ۱۲.۳ اینچی مقابل راننده، یک نمایشگر ۱۰ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی دیگر برای تنظیمات سیستم تهویه مطبوع هستیم که به ایجاد یک فضای فوق مدرن و پیشرفته کمک بسزایی می‌کند. طراحی در پیچه‌های سراسری و ایجاد یک کنسول شناور زیاده‌کار اضافه شدن دکوراتیو کروم، فضای داخلی بسیار جذابی را به وجود آورده است. همچنین نورپردازی LED های نواری و استفاده از چرم با کیفیت مرینو کابین RS7 را لوکس جلوه می‌دهد. تنها تغییرات ایجاد شده در کابین مدل ۲۰۲۳ به روزرسانی نرم‌افزار سه نمایشگر و روکش جیر فرمان دی-کات به سبک آئودی است. طراحی صندلی‌های اسپرت با غریب‌لک فرمان دی-کات و دسته‌دنده کوچک اسپرت، رانندگی با RS7 را هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات RS7 2023 می‌توان به سیستم فوق پیشرفته کمکی رانندگی، سیستم کنترل پیشرفته، سیستم کمکی پیشرفته پارک، سیستم کنترل جلوگیری از تصادف، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم مانیتورینگ نقاط کور، سیستم تشخیص تابلوهای رانندگی، دید در شب، هد آپ‌سپلی، سیستم تهویه مطبوع دوگانه اتوماتیک، ماساژر صندلی راننده و سر نشین جلو و... اشاره کرد.

مشخصات فنی قدرتمند

زیرکاپوت کشیده RS7 همچنان موتور پر قدرت ۸ سیلندری با آرایش وی‌شکل با حجم ۴ لیتر قرار گرفته است. این پیکرانه مزین به تکنولوژی TFSI است که می‌تواند با پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و توربوشاژهای دوقلو، حداکثر قدرت ۶۳۰ اسب‌بخاری و حداکثر گشتاور ۸۵۰ نیوتون‌متری را به‌ارمغان آورد. در این نسخه شاهد ارتقای قدرت ۳۰ اسب‌بخاری و ارتقای گشتاور ۵۰ نیوتون‌متری نسبت به نسخه‌های قبلی هستیم. یک گیربکس ۸ سرعته تیپ‌ترونیک اتوماتیک با سامانه کوآترو، قدرت و گشتاور تولیدشده را به چهار چرخ منتقل می‌کند. همین قدرت و گشتاور کافی است تا این خودرو ظرف ۳.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این سدان فست‌بک جذاب آئودی به ۳۰۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. کمپانی آئودی در دانه اسپرت خود را با قیمت ۱۲۵ هزار و ۹۹۵ دلار به‌بازار عرضه کرده است.

ظاهر اسپرت و هیجان‌انگیز

RS7 2023 از نظر ظاهری هیچ تفاوتی با نسخه ۲۰۲۲ یا ۲۰۲۱ ندارد. با نگاهی به پروفیل این سدان فست‌بک آئودی می‌توان خطوط تیز منقطع، سطوح تخت، فرم خمیده سقف و کشیده شدن ستون C را به خوبی مشاهده کرد. یکی از تغییراتی که در این بخش اعمال شده تا RS7 را به یک سوپردان تمام‌اسپرت بدل کند، تغییر سایز رینگ‌ها به ۲۱ و ۲۲ اینچی فورج است. در نمای جلو نیز چراغ‌های جدید که تکنولوژی LED لیزر دارند با خطوط تیز روی کاپوت همچنان ته‌جایی به‌منظر می‌رسد. تنها تغییر ایجاد شده در این بخش، جلوپنجره ۶ ضلعی به سبک آئودی است که شکل لانه زنبوری به خود گرفته تا با همین فرم برای ورودی‌های عمودی درون سپر، چاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان کند. در نمای عقب همچنان شاهد طراحی زیبای آئودی هستیم؛ با این تفاوت که LED ها به OLED بدل شده و گرافیک چراغ‌ها را فوق‌العاده زیبا کرده است. اضافه شدن آگزوزهای بیضی‌شکل در طرفین سپر و دیفیوزر، توانسته هیجان زیادی در این بخش ایجاد کند.





کشف لاستیک‌های قاچاق ۱۰ میلیاردی



«علی سبحانی، فرمانده انتظامی شهرستان خمینی شهر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی شهرستان خمینی شهر با اشراف اطلاعاتی و اقدامات هوشمندانه خود، از دپوی لاستیک در انبار یک مغازه لاستیک‌فروشی مطلع شدند و موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از کسب اطلاعات لازم طی هماهنگی با مرجع قضائی از محل باز دید

کردند که در نتیجه تعداد ۲۷۰ حلقه لاستیک خودروهای سبک و سنگین به ارزش ۱۰ میلیارد ریال را کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان خمینی شهر با اشاره به این که کالاهای کشف‌شده برابر تبصره ۴ ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در حکم کالای قاچاق محسوب شده است، تصریح کرد: «در این خصوص پرونده تشکیل و برای رسیدگی به اداره تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

مشخص شدن دلیل اصلی تصادف لامبورگینی «دیگو ژوتا»

لاستیک‌هایی که جان فوتبالیست مشهور پرتغالی را گرفت!



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«دیگو ژوتا، فوتبالیست مشهور پرتغالی هفته گذشته حین رانندگی با یک دستگاه لامبورگینی اسپرت سبزرنگ، تصادف تلخ و ناگواری داشت که طی آن جانش را از دست داد. در پی این حادثه، کارآگاهان رد لاستیک‌های خودرو را بررسی کردند تا علت تصادف را مشخص کنند. آزمایش‌هایی که تا به حال انجام شده، نشان می‌دهد او با سرعتی بالاتر از حد مجاز (حدود ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت) در حال رانندگی بوده است که در شمال اسپانیا از جاده منحرف شده و این تصادف دلخراش منجر به جان باختن وی می‌شود. این موضوع در حالی مطرح شده که پلیس اعلام کرد همه چیز حاکی از آن است که ژوتا پشت فرمان خودرو بوده است. این پدر ۲۸ ساله صاحب سه فرزند، به همراه برادر کوچک‌ترش از طریق جاده راهی بریتانیا بودند؛ چرا که پزشکان پس از یک عمل جراحی به ژوتا توصیه کرده بودند از پرواز خودداری کند. پیش از این گزارش شده بود که خودرو به دلیل ترکیدن احتمالی یکی



How the accident happened

سرعت این خودرو که بیشتر از حد مجاز در آن بخش از بزرگراه بوده است، حکایت می‌کند. آزمایش‌های انجام‌شده تا لحظه درج این گزارش حاکی از آن است که راننده خودرو سانه دیده، دیوگو ژوتا بوده است. پس از نهایی شدن، گزارش کارشناسی پلیس به دادگاه ارائه خواهد شد. «این بیانیه در پی ادعای یک کارشناس مستقل صادر شد که عنوان کرده بود جاده‌ای که سانه در آن رخ داده، دارای نقص‌های متعدد بوده و تنها چند روز پیش از این حادثه نیز یک تصادف نزدیک به مرگ در آن رخ داده است. خاور لوپز دلگادو معتقد است سطح جاده در بروز این حادثه سهم داشته و سرعت تنها عامل این تراژدی نبوده است. لوپز دلگادو، رئیس انجمن میزبان ایمنی راه اسپانیا به عوامل متعدد از جمله سرعت بالا در وقوع این تصادف اشاره کرد و گفت: «اگر ژوتا با سرعت ۵۵ مایل بر ساعت رانندگی می‌کرد، احتمالاً کشته نمی‌شد. با توجه به رد ترمزهایی که به جامانده، به نظر می‌رسد وی با سرعت بسیار بالایی در حال حرکت بوده است.» هنوز مشخص نیست که گارد ملی یا دادگاه تحقیقاتی که منتظر گزارش کامل پلیس است، آیا یافته‌ها را به صورت عمومی منتشر خواهند کرد یا خیر و مقامات تا به حال به صورت رسمی اعلام نکرده‌اند که چه کسی پشت فرمان این خودرو بوده است. نیروی پلیس در همان روز حادثه اعلام کرده بود: «شواهد حاکی از ترکیدن لاستیک خودرو حین سبقت گرفتن است.

غیر نظامی اسپانیا اعلام کرد: «گزارش کارشناسی همچنان در حال بررسی و نهایی شدن است. بر این اساس افسران راهنمایی و رانندگی واپسته به شعبه زامورای گارد ملی در حال بررسی رد لاستیک به جا مانده از یکی از چرخ‌های خودرو هستند. همچنین شواهد از بالا بودن

از لاستیک‌ها حین سبقت دچار حادثه شده و سپس آتش گرفته است. تصور می‌شود هر دو نفر تقریباً در دم جان باخته‌اند. در دومین بیانیه رسمی از زمان وقوع این تصادف مرگبار در بزرگراه A-52 نزدیکی شهر زامورا و در مجاورت مرز شمال غربی اسپانیا با پرتغال، گارد ملی

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت 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 ۵-۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-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	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای-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 راو۴-سورنوتو 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





کمیانی شده G16E تویوتا کروا GR است. در حقیقت این موتور ۳ سیلندر تویین-توربو به توربوشارژهای بهینه‌سازی شده نسل جدید IHI مجهز شده که از نوع VB43 یا در نسخه یار بس GR مجهز به VB50 شده است. توربوشارژهای IHI در زمان بوست گرفتن، به دلیل طراحی شفت دارای دوپل بلبرینگ و متربال ساخت آن، از کم‌ترین ارتعاش و لرزش برخوردار بوده که همین مساله سبب افزایش کیفیت توربوشارژهای IHI شده است. برخی از آمارهای غیر رسمی نشان می‌دهد بامو در موتورهای ۴ سیلندر حداکثر تا ۲ لیتری خود از توربوشارژهای IHI استفاده کرده است.

کمیانی IHI که مخفف Ishikawajima-Harima Heavy Industries است، در حقیقت یک شرکت ژاپنی معروف در زمینه صنعت است که در زمینه طراحی و تولید قطعات کشتی‌ها، موشک‌های فضایی، موتورهای هواپیما، موتورهای دیزلی دریایی، توربین‌های گازی، موتورهای گازی، توربوشارژها برای موتورهای خودرو، ایجاد کارخانه و ماشین‌آلات صنعتی و تاسیسات نیروگاه‌ها فعال است. این کمیانی شناخته‌شده از سال ۲۰۰۳ میلادی توانسته بیش از ۴ هزار موتور خودرو را به توربوشارژهای خود مجهز کند. یکی از موتورهای نسل جدید پرخوران توربوشارژ که مجهز به توربوشارژهای این



توربوشارژهای باکیفیت ژاپنی

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

کلید بقادر صنعت خودرو ۲۰۲۵؛ انعطاف‌پذیری در زنجیره تامین

مدیران زنجیره تامین که دیدگاه خود را از «تامین صرف» به «خلق ارزش» تغییر دهند، بی‌شک در نسل جدید صنعت خودرو به رهبران و پرچم‌داران بازار تبدیل خواهند شد

دانشگاه اختصاصی داخلی راه‌اندازی کنیم و مهندسان را از صفر تربیت کنیم.»

نقشه راه پیشنهادی برای تامین کنندگان صنعت خودرو بر مبنای داده‌ها و تحلیل‌های ارائه‌شده، نقشه راه زیر برای بازیگران این حوزه در سال ۲۰۲۵ توصیه می‌شود: نخست این که باید تنوع بخشی به منابع تامین و لجستیک ایجاد شود، دوم بازطراحی زنجیره تامین با تمرکز بر تاب‌آوری و کاهش ریسک، سوم سرمایه‌گذاری روی نیروی انسانی و آموزش دیجیتال، چهارم افزایش شفافیت و گزارش‌گری محیط زیستی (ESG)، پنجم توسعه همکاری‌های استراتژیک با شرکت‌های فناوری و دانشگاه‌ها و نهایتاً تدوین قراردادهای هوشمند و واکنش‌پذیر در برابر تغییرات بازار است.

چالش‌های قانونی و مقرراتی پیش‌روی تامین کنندگان با پیچیده‌تر شدن قوانین بین‌المللی و الزامات داخلی در کشورهای مختلف، تامین کنندگان با مجموعه‌ای از چالش‌های حقوقی و نظارتی روبه‌رو هستند که رعایت آن‌ها مستقیماً بر توان رقابت‌پذیری و پایداری کسب‌کار آن‌ها اثر می‌گذارد.

الزامات محیط‌زیستی شدیدتر: قوانین جدید اتحادیه اروپا، ایالات متحده و چین در حوزه کاهش انتشار کربن، استفاده از مواد قابل بازیافت و گزارش‌دهی ردپای زیست‌محیطی، نیازمند تغییرات بنیادی در زنجیره تامین هستند. بسیاری از کشورها نیز الزام به انطباق با استانداردهایی مانند EPR (مسئولیت تولیدکننده در قبال چرخه عمر محصول) را اعمال کرده‌اند.

مقررات جدید در امنیت سایبری خودرو: با گسترش خودروهای متصل (Connected Cars)، دولت‌ها الزاماتی را در حوزه حفاظت از داده و امنیت اطلاعات خودرو وضع کرده‌اند؛ از جمله مقررات UNECE R156 و ISO 26262 که بر تامین کنندگان مازول‌های الکترونیکی اثر مستقیم دارند **تغییرات در تعرفه‌ها و سیاست‌های تجاری:** افزایش تعرفه‌های گمرکی، خروج برخی کشورها از توافقات تجاری چند جانبه و تصمیمات ناگهانی سیاست‌گزاران (همچون تعرفه‌های جدید ایالات متحده علیه واردات فلزات و قطعات از کشورهای برزیل، کانادا و چین) موجب عدم قطعیت در مدل‌های اقتصادی شرکت‌ها شده است.

سه اصل کلیدی برای موفقیت در عصر تحول سازمان‌هایی که بر سه محور بنیادین زیر تمرکز کنند، بیشترین شانس موفقیت در این دوران بر تالطم را خواهند داشت:

مقاومت و تاب‌آوری سازمانی (Resilience): شرکت‌هایی که ساختار تامین متنوع، دسترسی چندگانه به مواد اولیه و برنامه‌های مدیریت بحران دارند، از شوک‌های بیرونی آسیب کمتری می‌بینند.

انعطاف‌پذیری استراتژیک: توانایی بازتعریف مدل‌های کسب‌وکار، خطوط تولید و سیاست‌های قیمتی با توجه به شرایط بازار، به عامل کلیدی بقا تبدیل شده است **نوآوری مستمر:** سرمایه‌گذاری مداوم در تحقیق و توسعه، بهره‌گیری از فناوری‌های نو و ارتباط نزدیک با استارت‌آپ‌ها و مراکز علمی، تضمین‌کننده مزیت رقابتی بلندمدت است.

چشم‌اندازی آمیخته از پیچیدگی و فرصت صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵ با یکی از متلاطم‌ترین دوره‌های خود در چند دهه اخیر مواجه است. چالش‌هایی نظیر کمبود نیروی انسانی، ناپایداری زنجیره تامین، افزایش فشارهای نظارتی و رقابت جهانی بی‌سابقه، حیات تامین کنندگان را در معرض تهدید قرار داده‌اند. اما در سوی دیگر، فرصت‌های بسیار ارزشمندی نیز در حال ظهور هستند: از توسعه خودروهای برقی گرفته تا پیشرفت‌های چشمگیر در اتصال پذیری، نرم‌افزارهای خودرو و رشد بازارهای نوظهور. آینده صنعت خودرو، دیگر صرفاً در خط مونتاژ ترسیم نمی‌شود، بلکه در تحقیق، فناوری، تحلیل داده و همکاری‌های استراتژیک رقم خواهد خورد. مدیران زنجیره تامین که دیدگاه خود را از «تامین صرف» به «خلق ارزش» تغییر دهند و با استفاده از ابزارهای دیجیتال، نیروی انسانی توانمند و سیاست‌های پایداری محور استراتژی‌های خود را بازتنظیم کنند، بی‌شک در نسل جدید صنعت خودرو به رهبران بازار تبدیل خواهند شد.



انعطاف در ساختارهای عملیاتی: توانایی تطبیق سریع با تغییرات بازار، اختلالات زنجیره و نوسانات قیمتی، از حیاتی‌ترین ویژگی‌های مورد نیاز برای بقای شرکت‌هاست. **مدیریت پیش‌رفته منابع انسانی:** با کمبود جهانی نیروی کار متخصص در حوزه مهندسی، فناوری و تولید، شرکت‌ها نیاز به سرمایه‌گذاری جدی در آموزش، جذب و حفظ نیروهای کلیدی شده‌اند.

سرمایه‌گذاری در فناوری‌های آینده‌نگر: هوش مصنوعی، یادگیری ماشین، باتری‌های نسل جدید، باتیک و نرم‌افزارهای مبتنی بر داده باید در کانون توجه واحدهای تحقیق و توسعه قرار گیرد.

نظرات مدیران ارشد زنجیره تامین جهانی مصاحبه‌های انجام‌شده با مدیران ارشد صنایع تامین کنند، نکات مهمی از فضای عملیاتی و استراتژیک امروز این بخش را روشن می‌سازد: «اگر مدل‌های تامین مبتنی بر پیش‌بینی تقاضا را به‌روز نکنیم، ریسک نرسیدن مواد حیاتی به‌موقع به خط تولید، افزایش می‌یابد.» به گفته یک مدیر ارشد واحد تامین الکترونیک خودرو: «پیشرفت فناوری باتری تنها راه باقی‌مانده برای کاهش هزینه و افزایش برد خودروهای برقی است. مادر حال دو برابر کردن بودجه تحقیقاتی خود هستیم.» به گفته یک مدیر دپارتمان توسعه باتری: «با کمبود نیروی فنی در بازار، ما مجبور شدیم

بهینه‌سازی فرآیندهای صنعتی سوق داده است.

چشم‌انداز صنعت در ۲۰۲۵: فرصت‌ها و راهکارهای استراتژیک

بر اساس تحلیل تامین کنندگان صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵، نگاهی محتاط اما مثبت وارد بازار شده‌اند. برخی محورهای کلیدی این چشم‌انداز عبارتند از:

افزایش تقاضا برای قطعات مرتبط با EV: رشد مصرف کنندگان خودروهای برقی، تقاضا برای موتورهای الکتریکی، باتری‌ها، کابل‌ها و قطعات الکترونیکی را به شدت بالا برده است. **حرکت به سمت رشد متوسط اما پایدار:** بسیاری از تامین کنندگان در حال سرمایه‌گذاری برای رشد پایدار هستند، نه رشد انفجاری. این استراتژی با توجه به عدم قطعیت‌های اقتصادی، منطقی ارزیابی می‌شود.

مسائل حیاتی برای عبور از بحران در سال جدید برای عبور از چالش‌ها و بهره‌برداری از فرصت‌ها، چند راهبرد کلیدی باید در صدر برنامه‌های تامین کنندگان باشد:

که منجر به افزایش هزینه‌های تولید برای شرکت‌های تامین‌کننده شده است.

افزایش فشارهای نظارتی: از قوانین سخت‌گیرانه محیط‌زیستی گرفته تا استانداردهای جدید ایمنی و الزامات گزارش‌دهی شفاف مالی و کربنی، بخش قابل توجهی از توان مدیریتی شرکت‌ها را به خود اختصاص داده‌اند.

مسیرهای رشد در دل بحران: تحول صنعت خودرو با تکیه بر خودروهای برقی در کنار مشکلات یادشده، تحولات مهمی نیز در جریان است که آینده صنعت خودرو را بازتعریف می‌کند که سه محور کلیدی در این تحولات نقش دارند: **رشد پایدار بازار خودروهای برقی (EV):** پذیرش عمومی و افزایش سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی در حوزه خودروهای الکتریکی، سهم این خودروها را در سبد جهانی خودر و به‌طور قابل توجهی افزایش داده است.

گسترش فناوری‌های اتصال پذیر: حضور سیستم‌های هوشمند، سنسورها، ارتباطات اینترنتی در خودروها و ارتباطات V2X (خودرو به‌زیرساخت یا خودرو به خودرو) فرصت‌های عظیمی برای توسعه فناوری در بخش تامین ایجاد کرده است.

افزایش اهمیت پایداری و کاهش ردپای کربن: الزام جهانی برای حرکت به سمت تولید سبز، تامین کنندگان را به سمت استفاده از مواد بازیافتی، طراحی‌های انرژی کارا و



امید محمدی
O.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو دنیا با شتابی بی‌سابقه در مسیر تحول صنعتی گام برمی‌دارد؛ تحولی که نه تنها مختص فناوری بلکه شامل ساختارهای اقتصادی، قواعد بازی تجارت جهانی، زنجیره تامین و حتی مفاهیم سنتی تولید و مالکیت در صنایع سنگین و پیچیده‌ای چون خودرو است. اگر دهه‌های گذشته، صنعت خودرو با محوریت بنزین، زنجیره‌های خطی تامین و مزیت نسبی تولید در جهان معنا می‌شد، اکنون جای آن را مفاهیمی همچون خودروهای برقی، مازول‌های هوشمند، پلت‌فرم‌های اتصال‌پذیر، سیاست‌گذاری محیط‌زیستی و تحول دیجیتال گرفته‌اند. در این میان، زنجیره تامین خودرو که زمانی پشت‌صحنه آرام و منظم کارخانه‌های اتومبیل‌سازی به‌شمار می‌رفت، امروز در خط مقدم جنگ اقتصادی جهان ایستاده است. از بحران تراشه‌ها تا تحریم‌های فلزات، از شیوع بیماری‌های جهانی تا جنگ‌های تجاری نوین، همه و همه نشان داده‌اند که پایداری این زنجیره، به اندازه فناوری نهایی خودرو در تعیین آینده صنعت اهمیت دارد. به‌تازگی اظهار نظر ۴۲ تن از مدیران ارشد تامین کنندگان بین‌المللی خودرو منتشر شده که نگاهی عمیق به مسیر پیش‌روی صنعت در سال ۲۰۲۵ دارد. در این تحلیل، چالش‌هایی نظیر اختلالات زنجیره تامین، کمبود نیروی متخصص، افزایش فشارهای نظارتی و نوسانات قیمت مواد اولیه با دقت بررسی شده‌اند؛ اما در کنار آن، فرصت‌هایی نیز معرفی می‌شوند که آینده صنعت را نه در تهدید، بلکه در تحول می‌بینند.

از تقویت زیرساخت‌های تولید خودروهای برقی و توسعه فناوری‌های اتصال‌پذیر تا بهره‌گیری از داده‌های کلان برای بهینه‌سازی تولید و لجستیک، این گزارش نشان می‌دهد که شرکت‌هایی که درک عمیق‌تری از «انعطاف‌پذیری هوشمند» داشته باشند، نه تنها در برابر توفان‌ها مقاومت می‌کنند، بلکه می‌توانند مسیر موفقیت را برای دهه‌های آینده هموار سازند.

سه چالش اصلی زنجیره تامین خودرو در ۲۰۲۵ صنعت خودرو در دنیای ابتدا سال ۲۰۲۵ میلادی با هشدار کارشناسان و مدیران ارشد حوزه تامین مواجه شد، انعطاف‌پذیری نه تنها یک مزیت رقابتی، بلکه شرط بقا در زیست‌بوم متحول زنجیره تامین خواهد بود. ۴۲ مدیر ارشد زنجیره تامین جهانی خودرو به‌روشنی به سه چالش اصلی پیش‌روی تامین کنندگان صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵ اشاره کردند که شامل اختلال در زنجیره تامین، کمبود نیروی انسانی و سخت‌گیری‌های نظارتی است. اما در کنار این چالش‌ها، رشد فناوری‌های نوین، بازار خودروهای برقی و الزام جهانی به پایداری محیط‌زیستی، فرصت‌های تازه‌ای را برای بازیگران صنعت ایجاد کرده که می‌تواند چشم‌انداز محتاطانه اما امیدبخشی برای این صنعت در سال جاری رقم بزند. تامین کنندگان برای ماندگاری در رقابت جهانی، باید استراتژی‌های خود را بازتنظیم کنند و با تمرکز بر انعطاف‌پذیری و نوآوری، جایگاه خود را در زنجیره تامین آینده تثبیت کنند.

چالش‌های اصلی زنجیره تامین خودرو در سال ۲۰۲۴ و تداوم آن‌ها در سال ۲۰۲۵ بررسی‌های صورت گرفته از وضعیت زنجیره تامین خودرو در سال ۲۰۲۴، حاکی از آن است که تامین کنندگان با چالش‌هایی چندوجهی دست‌وپنجه نرم کرده‌اند. برآوردها نشان می‌دهد بسیاری از این مشکلات نه تنها بر طرف نشده، بلکه در سال ۲۰۲۵ نیز ادامه‌دار خواهد بود که سه مورد آن شامل؛

ادامه اختلالات در زنجیره تامین: هنوز بسیاری از تامین کنندگان با مشکل دسترسی به مواد اولیه، قطعات الکترونیکی، نیمه‌هادی‌ها و تأخیرهای حمل‌ونقل مواجه هستند. تغییر سریع در تقاضا و نبود هماهنگی میان عرضه‌کنندگان جهانی، این اختلالات را مزمن کرده است **افزایش بی‌سابقه بهای مواد خام:** بازار جهانی فلزات، به‌ویژه فولاد، آلومینیوم و مواد تخصصی مورد نیاز برای خودروهای برقی، دستخوش نوسانات شدید قیمتی بوده

روزانه بیش از ۲۰ هزار نقل و انتقال خودرو در کشور انجام می‌شود



مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران:

حدود مجاز آلاینده‌گی و ایمنی خودروهای برقی هنوز اعلام نشده است



«؟؟» انجام معاینه فنی در کشور از سال ۱۳۷۹ با راه‌اندازی نخستین مرکز معاینه فنی در پارک‌سوار بی‌هقی، توسط شهرداری تهران انجام می‌شود. گواهی معاینه فنی خودروهای مشمول از طریق دوربین‌های سطح شهر و توسط پلیس کنترل می‌شود و خودروهای فاقد معاینه فنی در صورت تردد روزانه، مبلغ ۱۰۰ هزار تومان جریمه می‌شوند. گفتنی است علاوه بر موارد ذکر شده، طبق قانون یکی از مدارک مورد نیاز در هنگام معامله خودرو، ارائه گواهی معاینه فنی معتبر است.

نوسازی تجهیزات معاینه فنی، گامی مؤثر در ارتقای کیفیت خدمات

روز گذشته محمدمهدی میرزایی قمی، مدیرعامل شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران با اشاره به مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده این شرکت در سال گذشته و برنامه‌های ستاد در سال جاری، بیان کرد: «یکی از اتفاقاتی که سال گذشته رخ داد، در زمینه توسعه زیرساخت‌های معاینه فنی بود. سه مرکز خودروهای سنگین و سه مرکز معاینه فنی موتورسیکلت در کنار ۸ مرکز تحت مالکیت شهرداری و ۹ مرکز خصوصی، در پایتخت فعالیت می‌کنند. دستگاه‌های آزمون معاینه فنی که هم تست‌های آلاینده‌گی و هم تست‌های ایمنی را انجام می‌دهند، نیاز به به‌روزرسانی داشتند. ضمن این که آخرین دستگاهی که خریداری و نصب شده بود، مربوط به ۱۵ سال گذشته بود و این دستگاه‌ها با توجه به استانداردهای روز دنیا، قدیمی و مستعمل شده بودند.» میرزایی قمی در

خصوص تامین مالی تعویض دستگاه‌های قدیمی مراکز معاینه فنی اظهار کرد: «کلیه خطوط معاینه فنی را که شامل ۳۲ خط بود، از طریق قراردادی با شرکت سرمایه‌گذاری شهر و خرید خارجی، نوسازی و به‌روزرسانی کردیم. این بزرگ‌ترین کاری بود که در سطح معاینه فنی تهران صورت گرفت.» مدیرعامل شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران با اشاره به اهمیت نوسازی دستگاه‌های معاینه فنی در تهران یادآور شد: «یکی از پارامترهای بسیار مهم در افزایش نتایج معاینه فنی، کالیبر بودن و به‌روزرسانی دستگاه‌هاست. دستگاه‌های قبلی به دلیل قدیمی بودن، گاه در نتایج دچار مشکل می‌شدند. اکنون با نوسازی تجهیزات، از شهروندان درخواست داریم که برای اطمینان از سلامت خودرو خود، به مراکز معاینه فنی مراجعه کنند.»

معاینه فنی خودروهای برقی و موتورسیکلت‌ها؛ چالش‌ها و راهکارها

وی در ادامه با بیان این که یکی از موضوعات مهم، معاینه فنی موتورسیکلت‌هاست، اضافه کرد: «با توجه به حجم بالای تردد موتورسیکلت‌ها در تهران، مراجعه به مراکز معاینه فنی بسیار پایین است. در سال ۱۴۰۲، تنها حدود ۸۲۳ موتورسیکلت برای معاینه فنی مراجعه کردند.» میرزایی قمی در پاسخ به این سوال که در سال گذشته چه اقداماتی برای تشویق موتورسواران برای دریافت معاینه فنی موتورسیکلت‌ها انجام شده است؟ توضیح داد: «یک قرارداد مشترک با پلیس راهور تهران بزرگ منعقد کردیم و برای نخستین بار در کشور، سه خط معاینه فنی پرتابل موتورسیکلت را در منطقه ۱۲ و مناطق پرتدد موتورسواران در پایتخت راه‌اندازی کردیم.» مدیرعامل شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران با اشاره به این که قبلاً خطوط معاینه فنی موتورسیکلت‌ها ثابت و در مراکز مستقر بودند، خاطر نشان

راهور در سراسر کشور بر آن است تا شهروندان با کمترین اتلاف وقت خدمات مورد نیاز را دریافت کنند.» سردار حسینی با حضور در مرکز تعویض پلاک میثم تهران که از مراکز پرتدد و پرمراجعه به شمار می‌رود، گفت: «در این مرکز به‌طور متوسط روزانه بین ۱۸۰۰ تا ۲۰۰۰ خدمت به شهروندان ارائه می‌شود.» رئیس پلیس راهور فراجا یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود را اختلال در بررسی سرویس‌های برخط دانست و تصریح کرد: «بسیاری از گلیه‌ها و نارضایتی‌های مردمی مربوط به موضوعاتی است که خارج از حیطه اختیار پلیس راهور است.»

رئیس پلیس راهور فراجا میانگین زمان معطلی مراجعان در مراکز تعویض پلاک کشور را کمتر از ۳۰ دقیقه اعلام کرد و گفت: «به‌طور میانگین، روزانه بیش از ۲۰ هزار فرآیند نقل و انتقال خودرو در این مراکز انجام می‌شود.» سردار تیمور حسینی با اشاره به وضعیت خدمت‌رسانی در مراکز تعویض پلاک کشور اظهار کرد: «در بهار امسال، حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار خدمت در حوزه نقل و انتقال ارائه شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۱۴ درصدی را نشان می‌دهد.» وی ادامه داد: «شهرهای بزرگ از جمله تهران، مشهد و تبریز در صدر آمار مراجعات و ارائه خدمات نقل و انتقال خودرو قرار دارند و تلاش مجموعه پلیس

تهران با بیان این که در حال افزایش تعداد مراکز معاینه فنی تحت مالکیت شهرداری تهران هستیم، گفت: «یک مرکز جدید در منطقه ۱۴ تهران به‌عنوان نهمین مرکز به مجموعه مراکز معاینه فنی اضافه خواهد شد.» وی افزود: «هدف ما این است که این مرکز جدید را به‌صورت مرکز متمرکز خدمات خودرویی ایجاد کنیم. به این ترتیب، هر خودرویی که به این مرکز مراجعه می‌کند، بتواند تمام خدمات مربوط به خودرو مانند کارواش و ... را در یک محل دریافت کند.» میرزایی قمی درباره برنامه‌های مرکز معاینه فنی خودروهای برقی تهران نیز بیان کرد: «حدود مجاز آلاینده‌گی خودروهای برقی را سازمان محیط‌زیست و حدود مجاز ایمنی را وزارت کشور مشخص می‌کند. اما تا به الان در این خصوص موضوعی ابلاغ نشده است. مامکاتبات لازم را در مورد خودروهای برقی انجام داده‌ایم و پیش‌نهاد داده‌ایم که با توجه به توسعه خودروهای برقی در تهران، این شهر به‌عنوان پایلوت برای تعیین حدود مجاز معاینه فنی خودروهای برقی انتخاب شود.»

آلاینده‌گی، بیشترین علت مردودی

چندی پیش، سرپرست سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین نیز در خصوص وضعیت مردودی خودروها در مرکز معاینه فنی خودرو شهید رجایی این شهر گفت: «با توجه به بررسی‌های صورت گرفته در مرکز معاینه فنی شهید رجایی، ۶۷ درصد خودروها به دلیل آلاینده‌گی، ۲۵ درصد نقص موارد ظاهری، ۲۳ درصد نقص ترمز، ۶ درصد انحراف محور و ۱۲ درصد نیز به دلیل نقص کمک‌فنر مردود شده‌اند.» وی ادامه داد: «بیشترین علل مردودی خودروهای پذیرش شده پس از انجام تست‌ها، آلاینده بودن آن‌هاست که سهم ۶۷ درصدی را به‌خود اختصاص داده است؛ بنابراین رانندگان باید به سلامت خودرو و رفع نقص به‌هنگام آن توجه ویژه داشته باشند تا علاوه بر ایمنی خودرو، شاهد کاهش آلودگی هوا و تصادفات در سطح شهر باشیم.» سرپرست سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین تصریح کرد: «خودروهای دارای نقص که در تست‌های معاینه فنی مردود می‌شوند باید نسبت به رفع عیب خودرو اقدام کرده و نسبت به تعویض کاتالیست خودرو پس از پیمایش ۸۰ کیلومتر اقدام کنند؛ زیرا در صورت عدم تعویض کاتالیست آلاینده‌گی ۵ برابر بیش تر شده و سبب تشدید آلودگی هوا و بالا رفتن میزان آلاینده‌ها می‌شود.»



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
WWW.FOWNIX.COM
FOWNIX.NEV

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



Autoworld.ir

شنبه ۲۱ تیر ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۵۳

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتاح 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 آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸



بیل‌بورد

رونمایی از شاسی‌بلند جدید رنو با شعار «رویای ما کوچک نیست»

«رنو با همکاری یک آژانس تبلیغاتی، از شاسی‌بلند جدید خود با نام بورئال رونمایی کرد. این خودرو ابتدا در آمریکای لاتین و سپس در ترکیه عرضه خواهد شد. بورئال با طراحی اختصاصی، ارتفاع ۲۱۳ میلی‌متری از سطح زمین، فناوری‌های پیشرفته با سیستم openR و بیش از ۱۰۰ آپلیکیشن و ۲۴ سامانه کمک‌راننده، نقطه عطفی در استراتژی جهانی رنو است. فیلم تبلیغاتی آن با فضایی خیال‌انگیز در برزیل فیلمبرداری شده است.»

خودروسازان و عمل به مسئولیت اجتماعی

افزایش توجه شرکت‌های خودروساز به انجام مسئولیت‌های اجتماعی در سال‌های اخیر، به‌ویژه در بستر بحران‌ها و شرایط خاص، نشانه‌ای از بلوغ تدریجی این صنعت در کشورمان است.

حرکت اخیر ایران خودرو در اعلام آمادگی برای ارائه خدمات ویژه به دارندگان خودروهای آسیب‌دیده در جریان جنگ تحمیلی اخیر، از جمله مصادیق روشن همین رویکرد است؛ حرکتی که فراتر از یک اقدام، حامل پیام همبستگی ملی و توجه به منافع عمومی است. چنین اقداماتی نشان می‌دهد خودروسازان بزرگ کشور به تدریج در حال فاصله‌گیری از نگاه صرفاً تولیدمحور بوده و تلاش دارند نقشی فعال‌تر و

مسئولانه‌تر در جامعه ایفا کنند. این تغییر نگرش نه تنها به بهبود تصویر برندها در ذهن مردم منجر می‌شود، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز تقویت ارتباط بلندمدت با مشتریان و ارتقای سرمایه اجتماعی این شرکت‌ها نیز باشد.

در دنیای امروز، مسئولیت اجتماعی دیگر یک گزینه اختیاری نیست؛ بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از راهبرد بقا و توسعه بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌رود. همچنین توسعه مسئولیت اجتماعی در صنعت خودرو نباید صرفاً در قالب اقدامات اضطراری باقی بماند. نهادینه‌سازی این مفهوم در ساختار سازمانی شرکت‌ها، از طریق تأسیس واحدهای مستقل CSR (مسئولیت اجتماعی شرکتی) می‌تواند به منصفه ظهور برسد. همچنین آن چه امروز به‌عنوان یک گام مثبت از سوی ایران خودرو از آن یاد می‌شود، می‌تواند آغازی برای شکل‌گیری فرهنگ جدیدی در صنعت خودرو و کشور باشد؛ فرهنگی که در آن، تولید و مسئولیت اجتماعی نه در تقابل، بلکه در امتداد یکدیگر تعریف می‌شوند. بنابراین با توجه به آن چه گفته شد، می‌توان پیش‌بینی کرد که خودروسازان در آینده گام‌های بیشتری در این رابطه بردارند.



حرف آخر
The Last Word
رامین بیات
روزنامه‌نگار



مسئولانه‌تر در جامعه ایفا کنند. این تغییر نگرش نه تنها به بهبود تصویر برندها در ذهن مردم منجر می‌شود، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز تقویت ارتباط بلندمدت با مشتریان و ارتقای سرمایه اجتماعی این شرکت‌ها نیز باشد.

در دنیای امروز، مسئولیت اجتماعی دیگر یک گزینه اختیاری نیست؛ بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از راهبرد بقا و توسعه بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌رود. همچنین توسعه مسئولیت اجتماعی در صنعت خودرو نباید صرفاً در قالب اقدامات اضطراری باقی بماند. نهادینه‌سازی این مفهوم در ساختار سازمانی شرکت‌ها، از طریق تأسیس واحدهای مستقل CSR (مسئولیت اجتماعی شرکتی) می‌تواند به منصفه ظهور برسد. همچنین آن چه امروز به‌عنوان یک گام مثبت از سوی ایران خودرو از آن یاد می‌شود، می‌تواند آغازی برای شکل‌گیری فرهنگ جدیدی در صنعت خودرو و کشور باشد؛ فرهنگی که در آن، تولید و مسئولیت اجتماعی نه در تقابل، بلکه در امتداد یکدیگر تعریف می‌شوند. بنابراین با توجه به آن چه گفته شد، می‌توان پیش‌بینی کرد که خودروسازان در آینده گام‌های بیشتری در این رابطه بردارند.

نکته آموزشی

نکات طلایی برای نگهداری از سیستم فرمان برقی خودرو



باعث سفت شدن فرمان یا کاهش پاسخ‌دهی آن شود. حرکات ناگهانی فرمان در حالت توقف یا چرخاندن بیش از حد آن تا انتها، فشار زیادی به موتور برقی وارد می‌کند. بهتر است فرمان را به‌تر می‌کنید و تنها در زمان حرکت چرخ‌ها بچرخانید. شست‌وشوی موتور با آب یا بخار بدون پوشش مناسب قطعات برقی می‌تواند منجر به نفوذ رطوبت و بروز اختلال در عملکرد سیستم EPS شود.

سیستم فرمان برقی (Electric Power Steering یا EPS) جایگزینی برای فرمان‌های هیدرولیکی سنتی است که به بهره‌گیری از نیروی الکتریکی، کنترل فرمان را سبک‌تر و دقیق‌تر می‌کند. نگهداری صحیح از این سیستم، نقش مهمی در افزایش عمر قطعات و حفظ ایمنی خودرو دارد. نخستین گام در مراقبت از فرمان برقی، بررسی منظم وضعیت باتری و دینام است. از آن‌جا که این سیستم کاملاً وابسته به برق است، هر گونه ضعف در تامین انرژی می‌تواند

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



شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا

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

تاریخ اطلاع: ۱۴۰۴/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اقسالی خودروی موسو گرد-خان (محصول شرکت سنگ پلگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا											
کد طرح فروش	تیم	قیمت قلمی (ریال)	پیش پرداخت (ریال)	مرحله دوم پرداخت (ریال)	مرحله سوم پرداخت (ریال)	مرحله چهارم پرداخت (ریال)	نوع پرداخت	مبلغ قسط پرداخت (ریال)	سود مشارکت (سالانه)	سود تأخیر (سالانه)	رنگ های قابل عرضه
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	۲۱ درصد	۲۲ درصد	مشکی - سفید - خاکستری - سبز
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	۲۱ درصد	۲۲ درصد	مشکی - سفید - خاکستری
SK-KGM-4408								۱۲ ماهه			
SK-KGM-4409								۲۴ ماهه			
SK-KGM-4410								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4411							نقدی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۲۲ درصد	
SK-KGM-4412								۳۶ ماهه			

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

تاریخ چک ها: تاریخ اولین پیش پرداخت منتهی به سلسله پرداختی 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 تسهیلات منتهی به سلسله پرداخت می گردد. بقیه این در نهایت هر گونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد.

مقتضات معمول: حجم موتور ۲ لیتر کروپلر - ۱ - ۲ - ۳ - ۴ - ۵ - ۶ - ۷ - ۸ - ۹ - ۱۰ - ۱۱ - ۱۲ - ۱۳ - ۱۴ - ۱۵ - ۱۶ - ۱۷ - ۱۸ - ۱۹ - ۲۰ - ۲۱ - ۲۲ - ۲۳ - ۲۴ - ۲۵ - ۲۶ - ۲۷ - ۲۸ - ۲۹ - ۳۰ - ۳۱ - ۳۲ - ۳۳ - ۳۴ - ۳۵ - ۳۶ - ۳۷ - ۳۸ - ۳۹ - ۴۰ - ۴۱ - ۴۲ - ۴۳ - ۴۴ - ۴۵ - ۴۶ - ۴۷ - ۴۸ - ۴۹ - ۵۰ - ۵۱ - ۵۲ - ۵۳ - ۵۴ - ۵۵ - ۵۶ - ۵۷ - ۵۸ - ۵۹ - ۶۰ - ۶۱ - ۶۲ - ۶۳ - ۶۴ - ۶۵ - ۶۶ - ۶۷ - ۶۸ - ۶۹ - ۷۰ - ۷۱ - ۷۲ - ۷۳ - ۷۴ - ۷۵ - ۷۶ - ۷۷ - ۷۸ - ۷۹ - ۸۰ - ۸۱ - ۸۲ - ۸۳ - ۸۴ - ۸۵ - ۸۶ - ۸۷ - ۸۸ - ۸۹ - ۹۰ - ۹۱ - ۹۲ - ۹۳ - ۹۴ - ۹۵ - ۹۶ - ۹۷ - ۹۸ - ۹۹ - ۱۰۰ - ۱۰۱ - ۱۰۲ - ۱۰۳ - ۱۰۴ - ۱۰۵ - ۱۰۶ - ۱۰۷ - ۱۰۸ - ۱۰۹ - ۱۱۰ - ۱۱۱ - ۱۱۲ - ۱۱۳ - ۱۱۴ - ۱۱۵ - ۱۱۶ - ۱۱۷ - ۱۱۸ - ۱۱۹ - ۱۲۰ - ۱۲۱ - ۱۲۲ - ۱۲۳ - ۱۲۴ - ۱۲۵ - ۱۲۶ - ۱۲۷ - ۱۲۸ - ۱۲۹ - ۱۳۰ - ۱۳۱ - ۱۳۲ - ۱۳۳ - ۱۳۴ - ۱۳۵ - ۱۳۶ - ۱۳۷ - ۱۳۸ - ۱۳۹ - ۱۴۰ - ۱۴۱ - ۱۴۲ - ۱۴۳ - ۱۴۴ - ۱۴۵ - ۱۴۶ - ۱۴۷ - ۱۴۸ - ۱۴۹ - ۱۵۰ - ۱۵۱ - ۱۵۲ - ۱۵۳ - ۱۵۴ - ۱۵۵ - ۱۵۶ - ۱۵۷ - ۱۵۸ - ۱۵۹ - ۱۶۰ - ۱۶۱ - ۱۶۲ - ۱۶۳ - ۱۶۴ - ۱۶۵ - ۱۶۶ - ۱۶۷ - ۱۶۸ - ۱۶۹ - ۱۷۰ - ۱۷۱ - ۱۷۲ - ۱۷۳ - ۱۷۴ - ۱۷۵ - ۱۷۶ - ۱۷۷ - ۱۷۸ - ۱۷۹ - ۱۸۰ - ۱۸۱ - ۱۸۲ - ۱۸۳ - ۱۸۴ - ۱۸۵ - ۱۸۶ - ۱۸۷ - ۱۸۸ - ۱۸۹ - ۱۹۰ - ۱۹۱ - ۱۹۲ - ۱۹۳ - ۱۹۴ - ۱۹۵ - ۱۹۶ - ۱۹۷ - ۱۹۸ - ۱۹۹ - ۲۰۰ - ۲۰۱ - ۲۰۲ - ۲۰۳ - ۲۰۴ - ۲۰۵ - ۲۰۶ - ۲۰۷ - ۲۰۸ - ۲۰۹ - ۲۱۰ - ۲۱۱ - ۲۱۲ - ۲۱۳ - ۲۱۴ - ۲۱۵ - ۲۱۶ - ۲۱۷ - ۲۱۸ - ۲۱۹ - ۲۲۰ - ۲۲۱ - ۲۲۲ - ۲۲۳ - ۲۲۴ - ۲۲۵ - ۲۲۶ - ۲۲۷ - ۲۲۸ - ۲۲۹ - ۲۳۰ - ۲۳۱ - ۲۳۲ - ۲۳۳ - ۲۳۴ - ۲۳۵ - ۲۳۶ - ۲۳۷ - ۲۳۸ - ۲۳۹ - ۲۴۰ - ۲۴۱ - ۲۴۲ - ۲۴۳ - ۲۴۴ - ۲۴۵ - ۲۴۶ - ۲۴۷ - ۲۴۸ - ۲۴۹ - ۲۵۰ - ۲۵۱ - ۲۵۲ - ۲۵۳ - ۲۵۴ - ۲۵۵ - ۲۵۶ - ۲۵۷ - ۲۵۸ - ۲۵۹ - ۲۶۰ - ۲۶۱ - ۲۶۲ - ۲۶۳ - ۲۶۴ - ۲۶۵ - ۲۶۶ - ۲۶۷ - ۲۶۸ - ۲۶۹ - ۲۷۰ - ۲۷۱ - ۲۷۲ - ۲۷۳ - ۲۷۴ - ۲۷۵ - ۲۷۶ - ۲۷۷ - ۲۷۸ - ۲۷۹ - ۲۸۰ - ۲۸۱ - ۲۸۲ - ۲۸۳ - ۲۸۴ - ۲۸۵ - ۲۸۶ - ۲۸۷ - ۲۸۸ - ۲۸۹ - ۲۹۰ - ۲۹۱ - ۲۹۲ - ۲۹۳ - ۲۹۴ - ۲۹۵ - ۲۹۶ - ۲۹۷ - ۲۹۸ - ۲۹۹ - ۳۰۰ - ۳۰۱ - ۳۰۲ - ۳۰۳ - ۳۰۴ - ۳۰۵ - ۳۰۶ - ۳۰۷ - ۳۰۸ - ۳۰۹ - ۳۱۰ - ۳۱۱ - ۳۱۲ - ۳۱۳ - ۳۱۴ - ۳۱۵ - ۳۱۶ - ۳۱۷ - ۳۱۸ - ۳۱۹ - ۳۲۰ - ۳۲۱ - ۳۲۲ - ۳۲۳ - ۳۲۴ - ۳۲۵ - ۳۲۶ - ۳۲۷ - ۳۲۸ - ۳۲۹ - ۳۳۰ - ۳۳۱ - ۳۳۲ - ۳۳۳ - ۳۳۴ - ۳۳۵ - ۳۳۶ - ۳۳۷ - ۳۳۸ - ۳۳۹ - ۳۴۰ - ۳۴۱ - ۳۴۲ - ۳۴۳ - ۳۴۴ - ۳۴۵ - ۳۴۶ - ۳۴۷ - ۳۴۸ - ۳۴۹ - ۳۵۰ - ۳۵۱ - ۳۵۲ - ۳۵۳ - ۳۵۴ - ۳۵۵ - ۳۵۶ - ۳۵۷ - ۳۵۸ - ۳۵۹ - ۳۶۰ - ۳۶۱ - ۳۶۲ - ۳۶۳ - ۳۶۴ - ۳۶۵ - ۳۶۶ - ۳۶۷ - ۳۶۸ - ۳۶۹ - ۳۷۰ - ۳۷۱ - ۳۷۲ - ۳۷۳ - ۳۷۴ - ۳۷۵ - ۳۷۶ - ۳۷۷ - ۳۷۸ - ۳۷۹ - ۳۸۰ - ۳۸۱ - ۳۸۲ - ۳۸۳ - ۳۸۴ - ۳۸۵ - ۳۸۶ - ۳۸۷ - ۳۸۸ - ۳۸۹ - ۳۹۰ - ۳۹۱ - ۳۹۲ - ۳۹۳ - ۳۹۴ - ۳۹۵ - ۳۹۶ - ۳۹۷ - ۳۹۸ - ۳۹۹ - ۴۰۰ - ۴۰۱ - ۴۰۲ - ۴۰۳ - ۴۰۴ - ۴۰۵ - ۴۰۶ - ۴۰۷ - ۴۰۸ - ۴۰۹ - ۴۱۰ - ۴۱۱ - ۴۱۲ - ۴۱۳ - ۴۱۴ - ۴۱۵ - ۴۱۶ - ۴۱۷ - ۴۱۸ - ۴۱۹ - ۴۲۰ - ۴۲۱ - ۴۲۲ - ۴۲۳ - ۴۲۴ - ۴۲۵ - ۴۲۶ - ۴۲۷ - ۴۲۸ - ۴۲۹ - ۴۳۰ - ۴۳۱ - ۴۳۲ - ۴۳۳ - ۴۳۴ - ۴۳۵ - ۴۳۶ - ۴۳۷ - ۴۳۸ - ۴۳۹ - ۴۴۰ - ۴۴۱ - ۴۴۲ - ۴۴۳ - ۴۴۴ - ۴۴۵ - ۴۴۶ - ۴۴۷ - ۴۴۸ - ۴۴۹ - ۴۵۰ - ۴۵۱ - ۴۵۲ - ۴۵۳ - ۴۵۴ - ۴۵۵ - ۴۵۶ - ۴۵۷ - ۴۵۸ - ۴۵۹ - ۴۶۰ - ۴۶۱ - ۴۶۲ - ۴۶۳ - ۴۶۴ - ۴۶۵ - ۴۶۶ - ۴۶۷ - ۴۶۸ - ۴۶۹ - ۴۷۰ - ۴۷۱ - ۴۷۲ - ۴۷۳ - ۴۷۴ - ۴۷۵ - ۴۷۶ - ۴۷۷ - ۴۷۸ - ۴۷۹ - ۴۸۰ - ۴۸۱ - ۴۸۲ - ۴۸۳ - ۴۸۴ - ۴۸۵ - ۴۸۶ - ۴۸۷ - ۴۸۸ - ۴۸۹ - ۴۹۰ - ۴۹۱ - ۴۹۲ - ۴۹۳ - ۴۹۴ - ۴۹۵ - ۴۹۶ - ۴۹۷ - ۴۹۸ - ۴۹۹ - ۵۰۰ - ۵۰۱ - ۵۰۲ - ۵۰۳ - ۵۰۴ - ۵۰۵ - ۵۰۶ - ۵۰۷ - ۵۰۸ - ۵۰۹ - ۵۱۰ - ۵۱۱ - ۵۱۲ - ۵۱۳ - ۵۱۴ - ۵۱۵ - ۵۱۶ - ۵۱۷ - ۵۱۸ - ۵۱۹ - ۵۲۰ - ۵۲۱ - ۵۲۲ - ۵۲۳ - ۵۲۴ - ۵۲۵ - ۵۲۶ - ۵۲۷ - ۵۲۸ - ۵۲۹ - ۵۳۰ - ۵۳۱ - ۵۳۲ - ۵۳۳ - ۵۳۴ - ۵۳۵ - ۵۳۶ - ۵۳۷ - ۵۳۸ - ۵۳۹ - ۵۴۰ - ۵۴۱ - ۵۴۲ - ۵۴۳ - ۵۴۴ - ۵۴۵ - ۵۴۶ - ۵۴۷ - ۵۴۸ - ۵۴۹ - ۵۵۰ - ۵۵۱ - ۵۵۲ - ۵۵۳ - ۵۵۴ - ۵۵۵ - ۵۵۶ - ۵۵۷ - ۵۵۸ - ۵۵۹ - ۵۶۰ - ۵۶۱ - ۵۶۲ - ۵۶۳ - ۵۶۴ - ۵۶۵ - ۵۶۶ - ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۶۹ - ۵۷۰ - ۵۷۱ - ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۷۴ - ۵۷۵ - ۵۷۶ - ۵۷۷ - ۵۷۸ - ۵۷۹ - ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۲ - ۵۸۳ - ۵۸۴ - ۵۸۵ - ۵۸۶ - ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹ - ۵۹۰ - ۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۴ - ۵۹۵ - ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۵۹۸ - ۵۹۹ - ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۲ - ۶۰۳ - ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۰۶ - ۶۰۷ - ۶۰۸ - ۶۰۹ - ۶۱۰ - ۶۱۱ - ۶۱۲ - ۶۱۳ - ۶۱۴ - ۶۱۵ - ۶۱۶ - ۶۱۷ - ۶۱۸ - ۶۱۹ - ۶۲۰ - ۶۲۱ - ۶۲۲ - ۶۲۳ - ۶۲۴ - ۶۲۵ - ۶۲۶ - ۶۲۷ - ۶۲۸ - ۶۲۹ - ۶۳۰ - ۶۳۱ - ۶۳۲ - ۶۳۳ - ۶۳۴ - ۶۳۵ - ۶۳۶ - ۶۳۷ - ۶۳۸ - ۶۳۹ - ۶۴۰ - ۶۴۱ - ۶۴۲ - ۶۴۳ - ۶۴۴ - ۶۴۵ - ۶۴۶ - ۶۴۷ - ۶۴۸ - ۶۴۹ - ۶۵۰ - ۶۵۱ - ۶۵۲ - ۶۵۳ - ۶۵۴ - ۶۵۵ - ۶۵۶ - ۶۵۷ - ۶۵۸ - ۶۵۹ - ۶۶۰ - ۶۶۱ - ۶۶۲ - ۶۶۳ - ۶۶۴ - ۶۶۵ - ۶۶۶ - ۶۶۷ - ۶۶۸ - ۶۶۹ - ۶۷۰ - ۶۷۱ - ۶۷۲ - ۶۷۳ - ۶۷۴ - ۶۷۵ - ۶۷۶ - ۶۷۷ - ۶۷۸ - ۶۷۹ - ۶۸۰ - ۶۸۱ - ۶۸۲ - ۶۸۳ - ۶۸۴ - ۶۸۵ - ۶۸۶ - ۶۸۷ - ۶۸۸ - ۶۸۹ - ۶۹۰ - ۶۹۱ - ۶۹۲ - ۶۹۳ - ۶۹۴ - ۶۹۵ - ۶۹۶ - ۶۹۷ - ۶۹۸ - ۶۹۹ - ۷۰۰ - ۷۰۱ - ۷۰۲ - ۷۰۳ - ۷۰۴ - ۷۰۵ - ۷۰۶ - ۷۰۷ - ۷۰۸ - ۷۰۹ - ۷۱۰ - ۷۱۱ - ۷۱۲ - ۷۱۳ - ۷۱۴ - ۷۱۵ - ۷۱۶ - ۷۱۷ - ۷۱۸ - ۷۱۹ - ۷۲۰ - ۷۲۱ - ۷۲۲ - ۷۲۳ - ۷۲۴ - ۷۲۵ - ۷۲۶ - ۷۲۷ - ۷۲۸ - ۷۲۹ - ۷۳۰ - ۷۳۱ - ۷۳۲ - ۷۳۳ - ۷۳۴ - ۷۳۵ - ۷۳۶ - ۷۳۷ - ۷۳۸ - ۷۳۹ - ۷۴۰ - ۷۴۱ - ۷۴۲ - ۷۴۳ - ۷۴۴ - ۷۴۵ - ۷۴۶ - ۷۴۷ - ۷۴۸ - ۷۴۹ - ۷۵۰ - ۷۵۱ - ۷۵۲ - ۷۵۳ - ۷۵۴ - ۷۵۵ - ۷۵۶ - ۷۵۷ - ۷۵۸ - ۷۵۹ - ۷۶۰ - ۷۶۱ - ۷۶۲ - ۷۶۳ - ۷۶۴ - ۷۶۵ - ۷۶۶ - ۷۶۷ - ۷۶۸ - ۷۶۹ - ۷۷۰ - ۷۷۱ - ۷۷۲ - ۷۷۳ - ۷۷۴ - ۷۷۵ - ۷۷۶ - ۷۷۷ - ۷۷۸ - ۷۷۹ - ۷۸۰ - ۷۸۱ - ۷۸۲ - ۷۸۳ - ۷۸۴ - ۷۸۵ - ۷۸۶ - ۷۸۷ - ۷۸۸ - ۷۸۹ - ۷۹۰ - ۷۹۱ - ۷۹۲ - ۷۹۳ - ۷۹۴ - ۷۹۵ - ۷۹۶ - ۷۹۷ - ۷۹۸ - ۷۹۹ - ۸۰۰ - ۸۰۱ - ۸۰۲ - ۸۰۳ - ۸۰۴ - ۸۰۵ - ۸۰۶ - ۸۰۷ - ۸۰۸ - ۸۰۹ - ۸۱۰ - ۸۱۱ - ۸۱۲ - ۸۱۳ - ۸۱۴ - ۸۱۵ - ۸۱۶ - ۸۱۷ - ۸۱۸ - ۸۱۹ - ۸۲۰ - ۸۲۱ - ۸۲۲ - ۸۲۳ - ۸۲۴ - ۸۲۵ - ۸۲۶ - ۸۲۷ - ۸۲۸ - ۸۲۹ - ۸۳۰ - ۸۳۱ - ۸۳۲ - ۸۳۳ - ۸۳۴ - ۸۳۵ - ۸۳۶ - ۸۳۷ - ۸۳۸ - ۸۳۹ - ۸۴۰ - ۸۴۱ - ۸۴۲ - ۸۴۳ - ۸۴۴ - ۸۴۵ - ۸۴۶ - ۸۴۷ - ۸۴۸ - ۸۴۹ - ۸۵۰ - ۸۵۱ - ۸۵۲ - ۸۵۳ - ۸۵۴ - ۸۵۵ - ۸۵۶ - ۸۵۷ - ۸۵۸ - ۸۵۹ - ۸۶۰ - ۸۶۱ - ۸۶۲ - ۸۶۳ - ۸۶۴ - ۸۶۵ - ۸۶۶ - ۸۶۷ - ۸۶۸ - ۸۶۹ - ۸۷۰ - ۸۷۱ - ۸۷۲ - ۸۷۳ - ۸۷۴ - ۸۷۵ - ۸۷۶ - ۸۷۷ - ۸۷۸ - ۸۷۹ - ۸۸۰ - ۸۸۱ - ۸۸۲ - ۸۸۳ - ۸۸۴ - ۸۸۵ - ۸۸۶ - ۸۸۷ - ۸۸۸ - ۸۸۹ - ۸۹۰ - ۸۹۱ - ۸۹۲ - ۸۹۳ - ۸۹۴ - ۸۹۵ - ۸۹۶ - ۸۹۷ - ۸۹۸ - ۸۹۹ - ۹۰۰ - ۹۰۱ - ۹۰۲ - ۹۰۳ - ۹۰۴ - ۹۰۵ - ۹۰۶ - ۹۰۷ - ۹۰۸ - ۹۰۹ - ۹۱۰ - ۹۱۱ - ۹۱۲ - ۹۱۳ - ۹۱۴ - ۹۱۵ - ۹۱۶ - ۹۱۷ - ۹۱۸ - ۹۱۹ - ۹۲۰ - ۹۲۱ - ۹۲۲ -