



مدیرعامل اسبق سایپا
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
صنعت خودرو
به کدام سو می‌رود؟

صفحه ۳



بازار خودرو همچنان در شوک
شرایط اقتصادی

صفحه ۷

استارت

Start



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

راهکارهایی برای کاهش
تخلفات رانندگی

روز گذشته سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد بیش از ۱۴ هزار مورد تخلف رانندگی در ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

حقوق ۱۳،۵ میلیون دلاری «آکیو توپودا»
با وجود کاهش سود «تویوتا»

خانواده موسس از سود خود
نمی‌گذرد!

صفحه ۶

رشد دوباره سهام «سایپا»؛
بازدهی ۴۴ درصدی در ۹ ماه اخیر

صفحه ۲

فروش خوب خودروهای چینی
تا محدوده ۳ میلیارد تومان

صفحه ۱۰

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

رقابت دو ژاپنی و یک کره‌ای
در بازار مینی‌ون‌ها

صفحه ۹

نرخ ارز سرنوشت بازار لوازم‌یدکی را رقم می‌زند

واردات قطعه، ارزان‌تر از تولید داخل!

زمانی که نرخ ارز مهار می‌شود، سود واردات افزایش می‌یابد و تولیدکننده داخلی از رقابت باز می‌ماند. دولت آمده ارز را مهار کرده و قیمت ارز به اندازه رشد تورم افزایش پیدا نکرده...

صفحه ۱۴

چانگان «CS55» پلاس» بخریم

یا «جی‌ای‌سی» امکو؟

برتری نارنجی پوشان
جاده مخصوص در ارائه
خدمات و امداد خودرو

صفحه ۸

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با

روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه خودرواز
دفترچه‌های کاغذی
تا سامانه‌های هوشمند

صفحه ۲

افزایش آمار معلولیت‌های ناشی از تصادف،

نگران‌کننده است

هزینه معلولیت
هر فرد؛ ۲ میلیون دلار
برای پنج سال اول!

صفحه ۱۵

با رشد ۱۸۸ درصدی فروش رقم خورد؛

رکوردشکنی «بهمن دیزل» در فصل بهار

صفحه ۵



BAHMAN

شرکت بهمن دیزل

۲ «پارس نوآ» به زودی وارد بازار می‌شود

۷ تغییر ساختار سازمان‌های توسعه‌ای؛ فرهنگ و رفتار صنعتی را در بستر صنایع نهادینه کنید



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

LX

تجربه یک زندگی مدرن





طراحی آخرین ۳۰۰ افتتاح کرد. به گفته او، کرایسلر دوباره فعال شده است. احیای کامل برند کرایسلر زمان‌بر خواهد بود؛ اما یکی از ساده‌ترین راه‌ها برای این کار، معرفی نسل جدید ۳۰۰ است که این شرکت ماه‌هاست به آن اشاره می‌کند. هنوز تأیید رسمی برای بازگشت ۳۰۰ وجود ندارد؛ اما در ادامه آن چه تاکنون می‌دانیم را بررسی می‌کنیم. هرچند استفاده از نام ۳۰۰ برای خودرویی جدید بسیار محتمل است، اما در طول تاریخ ۵۰ ساله این نشان، ده‌ها نسخه مختلف از ۳۰۰ آمده و رفته‌اند. نخستین کرایسلر ۳۰۰ در سال ۱۹۵۵ با نام C-300 معرفی شد که بعدها به 300C تبدیل شد. کرایسلر این نام را در اواخر دهه ۹۰ با 300M احیا کرد و سپس در سال ۲۰۰۵ نام 300C را بازگرداند.

کرایسلر اشاره‌ای به بازگشت سدان افسانه‌ای ۳۰۰ کرده که می‌تواند تا سال ۲۰۲۷ بر پایه پلت‌فرم مشترک با دوج چارجر و پیش‌رانه‌های الکتریکی و بنزینی معرفی شود. برند کرایسلر در نزدیک به یک دهه گذشته چندان در کانون توجه نبوده است. آخرین سدان ۳۰۰ در سال ۲۰۲۳ پس از نزدیک به ۲۰ سال حضور در بازار کنار رفت؛ در حالی که تولید سدان کامپکت ۲۰۰ حدود پنج سال پیش از آن متوقف شده بود، اما اخبار اخیر امیدی برای احیای این برند در دل علاقه‌مندان به محصولات این برند ایجاد کرده است. کرایسلر برنامه‌ریزان محصول و بازار یابان جدیدی را استخدام کرده و حدود یک سال پیش استودیوی طراحی اختصاصی خود را زیر نظر رالف ژیل، سرطراح و مسئول



«کرایسلر ۳۰۰» در ظاهری متفاوت

راهکارهایی برای کاهش تخلفات رانندگی

الزام رانندگان به رعایت قانون این است که جریمه‌های رانندگی، در افزایش حق بیمه سالانه رانندگان وسایل نقلیه موثر باشد؛ به‌نحوی که شرکت بیمه‌گر مبالغ بیشتری به‌علت سابقه تخلف رانندگی از شخص بیمه‌گزار دریافت کرده و حتی در مواردی که تخلف فرد از جمله تخلفات حادثه‌ساز باشد، از بیمه کردن خودروی تازمان مشخصی خودداری شود. از طرفی با آموزش رفتارهای ترافیکی، فرهنگ‌سازی و بهبود رفتارهای ترافیکی افراد، می‌توان به نسبت قابل توجهی حوادث رانندگی را کاهش داد و گام مهمی برای جلوگیری از وقوع تخلفات حادثه‌ساز برداشت. اگرچه این اقدام جدید نیست، اما این فعالیت‌های فرهنگی که تاکنون بیشتر در رسانه‌های رسمی کشور از جمله صدا و سیما انجام می‌شد، با شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی و حضور فزاینده کاربران در این شبکه‌ها، می‌تواند گسترش یابد و در بستر توسعه شبکه‌های اجتماعی، فعالیت‌های مرتبط با آموزش و فرهنگ‌سازی ترافیکی نیز دنبال شود. چند روز قبل رئیس پلیس راهور فراجا هم با اشاره به تأثیرات متقابل جامعه و ترافیک تصریح کرد: «ترافیک به‌شدت از رفتارهای اجتماعی مردم تأثیر می‌پذیرد و درعین حال بر آن‌ها تأثیر می‌گذارد. بخش اعظم معضلات ترافیکی، ریشه در رفتارها و فرهنگ اجتماعی ما دارد. مشکلات فنی و مهندسی تنها ۵ درصد از مشکلات ترافیکی را تشکیل می‌دهند؛ درحالی که بیش از ۹۵ درصد این معضلات به رفتار و فرهنگ عمومی مرتبط است.» سردار سید تیمور حسینی بر اهمیت آموزش فرهنگ ترافیکی از دوران کودکی نیز تأکید کرد و گفت که باید آموزش‌های ترافیکی در کتب درسی مدارس گنجانده شود. این آموزش‌ها نقش مهمی در نهادینه کردن رفتارهای صحیح اجتماعی ایفا می‌کنند. در پایان می‌توان نتیجه گرفت که آموزش و فرهنگ‌سازی رانندگی اصولی و صحیح با استفاده از ابزارهای مدرن ارتباطی در دنیای امروز و نهادینه کردن راهکارهای تنبیهی و تشویقی موثر و هدفمند، راهی به‌سوی کاهش تخلفات رانندگی و بهبود نظم شهری در کلانشهرهای کشور از جمله آبر شهر تهران خواهد بود.

روز گذشته سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد بیش از ۱۴ هزار مورد تخلف رانندگی در پایتخت تنها در ۳ روز (۱۷ تا ۲۰ تیرماه ۱۴۰۴) ثبت شده است. همچنین در تیرماه ۱۲ تن از عابران پیاده در اثر

تصادفات رانندگی جان باخته و همچنین ۶ موتورسوار نیز به‌دلیل بی‌توجهی به اصول ایمنی و عدم استفاده از کلاه ایمنی، جان خود را از دست داده‌اند. این مقام پلیس راهور تهران بزرگ، این آمار را زنگ خطری جدی برای وضعیت انضباط ترافیکی در پایتخت دانست و بر لزوم ارتقای فرهنگ ترافیکی در میان شهروندان تأکید کرد. در این زمینه، جریمه‌های رانندگی یکی از اصول مدیریت ترافیک است که به منظور برقراری نظم و انضباط در عبور و مرور و مجازات رانندگان متخلف و جلوگیری از تکرار تخلفات، مورد استفاده عوامل پلیس راهور قرار می‌گیرد. البته جریمه‌های رانندگی زمانی بازدارنده خواهند بود که سه مولفه شدت، سرعت و قاطعیت مدنظر قانونگذاران و مجریان قانون قرار گیرد. در این مورد، تنها با افزایش مبالغ جریمه‌های رانندگی نمی‌توان انتظار داشت که تخلفات رانندگی در سطح جامعه کاهش یابد، بلکه اگر هر یک از متخلفین پس از ارتکاب تخلف، به سرعت با مجازات متناسب با آن تخلف روبه‌رو و با قاطعیت و بدون اغماض با آن‌ها برخورد شود، مطمئناً شاهد کاهش تخلفات رانندگی خطر ساز در سطح جامعه خواهیم بود. همچنین اعمال محرومیت‌های اجتماعی و حقوقی برای شخص متخلف که از جریمه‌های رانندگی نشأت می‌گیرند نیز می‌تواند در این زمینه راهگشا باشد. همچنین یک راهکار دیگر برای



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری



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

بیمه خودرو از دفترچه‌های کاغذی تا سامانه‌های هوشمند



مه‌ری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

بیمه خودرو در ایران، از یک خدمت لوکس و محدود در دهه‌های ابتدایی قرن ۲۰، امروز به یکی از ارکان حیاتی مالکیت و استفاده از خودرو تبدیل شده است. این مسیر تحول تحت‌تأثیر مجموعه‌ای از تحولات حقوقی، ساختاری و فناوریانه طی شده که هر یک نقش مهمی در گسترش فرهنگ بیمه‌پذیری داشته‌اند. علیرضا فیاض، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»، روند این دگرگونی و چالش‌های پیش روی آن را تحلیل کرده است. فیاض گفت: «تا پیش از دهه ۵۰ شمسی، بیمه خودرو بیشتر محدود به خودروهای لوکس و مالکان متمول در کلان‌شهرها بود. بیمه بدنه خودرو با توجه به‌قیمت پایین‌تر خودروها و نبود قوانین حمایتی، کمتر مورد توجه عموم مردم قرار می‌گرفت. اما با افزایش تعداد خودروها، گسترش شهرنشینی و رشد تصادفات، نیاز به نهادینه شدن بیمه شخص ثالث بیش از گذشته احساس شد.» وی ادامه می‌دهد: «تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث را باید نقطه شروع رسمی شدن این خدمات در کشور دانست. این قانون برای نخستین‌بار مسئولیت مدنی راننده را در برابر اشخاص ثالث به رسمیت شناخت. با این حال، اجرای موثر آن تا دهه ۷۰ شمسی به‌تعمیق افتاد؛ چراکه نظارت کافی وجود نداشت و الزام اجرایی ضعیف بود. از میانه دهه ۷۰ به بعد، با ورود پلیس راهنمایی و رانندگی به‌موضوع و پیوند بیمه با

شماره‌گذاری خودروها، اجرای این قانون جدی‌تر شد.» فیاض به دهه ۱۳۸۰ به‌عنوان دوره طلایی توسعه صنعت بیمه اشاره کرد و گفت: «با اجرای قانون اساسی و امکان فعالیت شرکت‌های بیمه خصوصی، فضای رقابتی جدیدی ایجاد شد. این رقابت منجر به تنوع خدمات، طراحی بیمه‌نامه‌های متنوع با شرایط اقساطی، تخفیف‌های پلکانی، پوشش‌های تکمیلی و خدمات ویژه برای ناوگان حمل‌ونقل شد. بیمه خودرو از قالبی یکسان و دولتی به‌سمت بسته‌های متنوع و قابل انتخاب حرکت کرد.» این کارشناس معتقد است موج سوم تحول، از نیمه دوم دهه ۱۳۹۰ آغاز شد؛ زمانی که فناوری دیجیتال وارد صنعت بیمه شد. فرآیندهایی مانند صدور، تمدید، استعلام و پرداخت خسارت به‌صورت آنلاین انجام می‌شوند. اپلیکیشن‌های بیمه‌ای به کاربران اجازه می‌دهند بدون نیاز به مراجعه حضوری، همه مراحل بیمه‌گری را انجام دهند. این روند علاوه بر تسهیل امور، هزینه‌های شرکت‌ها را کاهش داده و سطح رضایت مشتری را افزایش داده است. او درعین حال به برخی چالش‌ها نیز اشاره کرد: «فرهنگ بیمه‌خوانی هنوز جانیافته و بسیاری از بیمه‌گذاران از جزئیات بیمه‌نامه‌ها و محدودیت‌های آن بی‌خبر هستند. همچنین ارزیابی خسارت در برخی شرکت‌ها همچنان سنتی، زمان‌بر و فاقد استانداردهای مشخص است. در حوزه خودروهای لوکس یا وارداتی نیز نبود دستورالعمل‌های شفاف باعث سردرگمی بیمه‌گذاران شده است.» فیاض در پایان تأکید کرد: «برای آن که بیمه خودرو فراتر از الزام قانونی به یک ابزار هوشمند در ارتقای ایمنی جاده‌ای، مدیریت هزینه‌ها و اعتماد عمومی تبدیل شود، باید سه عنصر کلیدی یعنی به‌روزرسانی قوانین، توسعه زیرساخت‌های دیجیتال و آموزش عمومی در کنار هم تقویت شوند.»



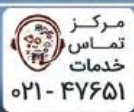
فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۸۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

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

پنج‌در با طراحی شارپ و جسورانه که به راحتی می‌تواند با یک داجیای جدید اشتباه گرفته شود. این مدل جدید که قرار است در سال ۲۰۲۶ عرضه شود، گفته می‌شود کاملاً در روسیه طراحی، توسعه و تولید شده است. آزیموت برای یک لادا به طرز شگفت‌آوری مدرن به نظر می‌رسد و می‌تواند با داجیا داستر و بیگستر رقابت کند. نمای جلویی عمودی با اوور هنگ کوتاه، دارای الگوی X شکل امضای لاداست که در دیگر مدل‌های این برند نیز دیده می‌شود؛ در حالی که چراغ‌های LED تیز به صورت یکپارچه با جلو پنجره و ورودی‌های سپر ادغام شده‌اند.

لادا با رونمایی از آزیموت، پس از سه دهه سرانجام شاسی‌بلندی مدرن با طراحی جذاب و فناوری به‌روز را معرفی کرده که با قیمتی رقابتی، سال ۲۰۲۶ در روسیه عرضه می‌شود. روسیه در حال حاضر با جنگ در اوکراین و تحریم‌های بین‌المللی دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ اما این موضوع مانع آوتوواز، بزرگ‌ترین خودروساز این کشور و شرکت مادر لادا نشده تا نخستین کراس‌اوور جدید لادا را پس از نزدیک به سه دهه معرفی کند. به جای عرضه نسل جدید نینوا که مدت‌ها انتظارش می‌رفت، این شرکت آزیموت را معرفی کرده است؛ یک شاسی‌بلند



سه محصولی شدن خانواده شاسی‌بلندهای «لادا»



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که صنعت خودرو ایران با چالش‌های تاریخی مواجه است، بحران‌های زنجیره تامین و وابستگی به واردات مواد اولیه، دورنمای تولید پایدار را با ابهام همراه کرده‌اند. از یک سو، قطعه‌سازان برای تامین مواد اولیه، گرفتار محدودیت‌های ارزی، تحریم‌های بانسکی و بوروکراسی ناکارآمد وارداتی هستند و از سوی دیگر، خودروسازان با کمبود قطعات یدکی، کاهش تیراژ و بی‌اعتمادی مشتریان دست‌وپنجه نرم می‌کنند. هم‌زمان، دولت با وعده‌های پررنگ درباره تولید خودرو اقتصادی و برنامه‌ریزی برای خودروهای برقی، افقی پر امید ترسیم می‌کند؛ اما در واقعیت، نه زیرساخت مناسبی فراهم شده و نه انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری وجود دارد. خلأ یک نقشه‌راه واقع‌بینانه در حوزه فناوری و تولید، در کنار تداوم تحریم و فشار هزینه‌ها، صنعت خودرو را در مرز توقف قرار داده است. سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی چالش‌هایی پرداخت که آینده صنعت خودرو را تحت تأثیر قرار داده‌اند؛ از اختلال در تامین مواد اولیه به واسطه تحریم‌ها گرفته تا ناتوانی در اجرای وعده واردات خودروهای اقتصادی و دست‌دوم، مدنی معتقد است تداوم بی‌عملی در حوزه انتقال فناوری، ساختار خدمات پس از فروش و نبود استراتژی صادراتی، صنعت خودرو را در دور باطل عقب‌ماندگی نگه داشته و بدون تغییر نگاه مدیریتی، مسیر نجات این صنعت غیرقابل تصور است.

در صورت اجرای واردات خودروهای دست‌دوم در شرایط استاندارد، آیا امکان تنظیم بازار و حتی

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

صنعت خودرو به کدام سو می‌رود؟

بخش دوم

در صورت رفع نسبی تحریم‌ها، اولویت صنعت خودرو چه باید باشد؟ بازسازی زنجیره تامین، توسعه محصول یا تمرکز بر صادرات؟

اولویت صنعت خودرو در دوران پس‌اتحریم، بازسازی ساختاری در تمام سطوح است. بازسازی زنجیره تامین باید در گام نخست صورت گیرد؛ زیرا بدون تامین پایدار، توسعه محصول نیز با مانع روبه‌رو خواهد شد. هم‌زمان باید روی پلت‌فرم‌های مشترک قابل صادرات سرمایه‌گذاری کرد تا بتوان در بازار منطقه‌ای جایگاهی به‌دست آورد و به ارزش‌آوری دست یافت. تمرکز صرف بر افزایش تیراژ داخلی، بدون توجه به بازارهای صادراتی، در نهایت به مازاد تولید غیربازار پسند منتهی خواهد شد. صنعت خودرو باید از قالب سیاست‌زده فعلی خارج شده و به سمت بنگاه‌داری واقعی با شاخص‌های اقتصادی و رقابتی حرکت کند. بدون این نگاه بین‌المللی، مزیت مقیاس و جذب فناوری نیز اتفاقی نخواهد افتاد.

در شرایط فعلی که صنعت خودرو با تحریم، قیمت‌گذاری دستوری، رکود بازار و واردات بی‌برنامه درگیر است، اگر امروز در رأس یک خودروسازی باشید، مهم‌ترین تصمیم اجرایی شما برای نجات صنعت چه خواهد بود؟

نخستین و مهم‌ترین اقدام، بازآرایی ساختار داخلی شرکت خواهد بود. بسیاری از مشکلات صنعت خودرو، پیش از آن که تحت تأثیر عوامل بیرونی باشد، ریشه در ناکارآمدی مدیریتی، عدم شفافیت مالی و ناهماهنگی بین بخش‌های مختلف تولید و فروش دارد. اگر فرآیند تصمیم‌سازی در درون بنگاه چابک و علمی شود، می‌توان با شرایط پیچیده خارجی هم کنار آمد. در گام بعدی، تدوین برنامه میان‌مدت برای توسعه محصولات با تکیه بر پلت‌فرم داخلی، همکاری فناورانه با شرکای واقعی (نه صرفاً مونتاژکار) و تعریف سبد متنوع با تمرکز بر خودروهای اقتصادی ضروری خواهد بود. صنعت خودرو برای بقا نیازمند تغییر پارادایم مدیریتی است، نه فقط تزریق منابع مالی.

سرمایه‌گذاری مشترک، خریدهای غیرمستقیم از طریق کشورهای ثالث و همچنین تقویت توان تولید قطعات داخل به صورت جدی فعال شوند. بدون یک دیپلماسی صنعتی هوشمند و چابک، نمی‌توان از بحران زنجیره تامین عبور کرد. صرفاً اتکا به ذخایر انبار یا سفارش‌گذاری مقطعی، راهکار بلندمدت محسوب نمی‌شود.

با توجه به مشکلات تامین قطعات یدکی، مصرف‌کنندگان نیز در بخش خدمات پس از فروش با دشواری‌های زیادی مواجه‌اند. این وضعیت ناشی از ساختار خدمات‌رسانی است یا وابستگی بیش از حد به واردات؟

مشکل خدمات پس از فروش را باید ترکیبی از ضعف ساختار داخلی و وابستگی به واردات دانست. شبکه خدمات در بسیاری از شرکت‌ها به‌روز نشده، آموزش فنی برای تکنسین‌ها کافی نیست و پاسخگویی به مشتریان نیز در اولویت قرار ندارد.

از سوی دیگر، نبود قطعات یدکی اصلی یا تأخیر در واردات آن‌ها، موجب شده هزینه تعمیر و نگهداری خودرو به شدت افزایش یابد. مشتری در بازار خودرو ایران اغلب پس از خرید، با شرایطی مبهم در حوزه خدمات مواجه است. این خلأ نه تنها اعتماد عمومی را تضعیف کرده، بلکه به گسترش بازار قطعات تقلبی و واسطه‌گری نیز دامن زده است.

تنها با شفاف‌سازی زنجیره تامین، نظارت واقعی بر خدمات نمایندگی‌ها و حمایت از تولید داخلی قطعات یدکی می‌توان این چرخه معیوب را اصلاح کرد.

الکترونیک و فناوری‌های حساس. در چنین شرایطی، تولید با اتکال کامل به تامین خارجی عملاً امکان‌پذیر نیست. اگر استراتژی توسعه داخلی‌سازی قطعات با رویکرد واقعی و نه شعاری دنبال نشود، تولید با وقفه‌های مکرر مواجه خواهد شد.

برای حفظ پایداری تولید، باید مکانیزم‌هایی مانند تهاتر،

لوربالا



واردات خودروهای دست‌دوم در صورت اجرای دقیق و کنترل‌شده، می‌تواند یکی از ابزارهای موثر برای تنظیم بازار و کنترل قیمت باشد

بهبود کیفیت ناوگان خودرو کشور وجود دارد؟ این سیاست را یک تهدید برای خودروسازان داخلی می‌دانید یا یک ضرورت انکارناپذیر؟

واردات خودروهای دست‌دوم در صورت اجرای دقیق و کنترل‌شده، می‌تواند یکی از ابزارهای موثر برای تنظیم بازار و کنترل قیمت باشد. این سیاست نه تنها قدرت انتخاب مصرف‌کننده را افزایش می‌دهد، بلکه باعث ارتقای کیفیت ناوگان خودروهای سواری و حتی ایجاد رقابت واقعی میان تولیدکنندگان داخلی می‌شود. آن چه باعث نگرانی برخی خودروسازان از این طرح شده، نبود آمادگی رقابتی است، نه تهدید ذاتی واردات. در اغلب کشورها، واردات خودرو کارکرده با استاندارد مشخص و عمر مفید محدود، روشی پذیرفته‌شده برای توسعه بازار و کاهش فشار هزینه‌ای بر طبقه متوسط است. در ایران، مقاومت در برابر این سیاست ناشی از نگرانی‌های صنعتی و بعضاً منافع گروه‌های خاص است، نه دلایل فنی یا اقتصادی. اگر چارچوب دقیق نظارتی و استانداردسازی لحاظ شود، این طرح نه تهدید، بلکه فرصتی برای اصلاح رفتار تولیدکنندگان خواهد بود.

تحریم‌ها امروز بیش از آن که مانع انتقال فناوری باشند، زنجیره تامین قطعات یدکی و مواد اولیه را مختل کرده‌اند. در چنین شرایطی، چگونه می‌توان تولید پایدار را حفظ کرد؟

تحریم‌ها در سال‌های اخیر بیشترین ضربه را به چرخه تامین زده‌اند؛ به‌ویژه در حوزه مواد اولیه وارداتی، قطعات

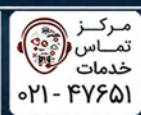
۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



WWW.FOWNIX.COM
FOWNIX.NEV

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



رشد دوباره سهام «سایپا»؛ بازدهی ۴۴ درصدی در ۹ ماه اخیر

«به گزارش سایپانیوز، نماد خسایا امروز با افزایش ۲.۹ درصدی همراه بود. بررسی داده‌های منتشرشده در سامانه کدال نشان می‌دهد این سهم در ۶ ماه اخیر توانسته بازدهی بیش از ۹ درصدی را برای سهامداران خود به‌همراه داشته باشد. همچنین طی ۹ ماه گذشته نماد خسایا با بازدهی ۴۴ درصدی را

تجربه کرده است. در افق بلندمدت‌تر نیز این نماد در بازه یک‌ساله رشدی معادل ۲۴ درصد را به ثبت رسانده است. تداوم این روند صعودی نشانگر بهبود جایگاه سایپا در نگاه سرمایه‌گذاران و امید به تحرکات مثبت‌تر این نماد در ماه‌های پیش رو است.



نگاه

View



مصطفی

پوردهقان اردکانی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

واردات خودرو به تعادل بازار کمک می‌کند

«با وجود افزایش واردات خودرو و نسبت به سال‌های گذشته، آن‌چه انتظار می‌رفت در سال جاری محقق نشده است. این مصوبه توانسته تا حدودی تعرفه‌ها را ساماندهی کند؛ اگرچه در مورد برخی مدل‌ها ایراداتی وجود دارد، اما در مجموع اقدامات قابل قبولی صورت گرفته است. منشأ ارز خودرو مشخص و آماده است و اگر اکنون سازمان‌هایی مانند توسعه تجارت یا گمرک در مسیر اجرایی مصوبه مانع‌تراشی کنند، وزارت صمت مسئول پاسخگویی خواهد بود. برخی با استفاده از واژه «خودرو کار کرده» قصد دارند افکار عمومی را منحرف کنند؛ در حالی که در آئین‌نامه واردات، حداکثر سن خودرو پنج سال و میزان کارکرد نیز در چارچوب معقول تعریف شده است. در ازای هر خودرو وارداتی نیز باید یک خودرو فرسوده داخلی اسقاط شود. خودرو ۵ ساله با کیفیت، بهتر از خودرو صفر کیلومتر داخلی است که ناراضیاتی عمومی از آن وجود دارد. حتی خودروهای ۱۰ یا ۱۵ ساله خارجی نیز نسبت به برخی تولیدات داخلی مزیت دارند. البته برای حفظ سلامت مردم و رعایت استانداردها، سقف ۵ سال تعیین شده است. هدف‌گذاری دولت برای کاهش تدریجی تعرفه واردات خودرو است و این روند قرار بود از بودجه سال ۱۴۰۴ آغاز شود؛ اما شورای نگهبان و مجمع تشخیص با آن همراهی نکردند. در حال حاضر تعرفه‌هایی در سطوح مختلف از جمله ۲۵ درصد، بالای ۴۰ درصد و حتی بالای ۱۰۰ درصد پیش‌بینی شده که می‌تواند به تعادل بازار کمک کند؛ به‌ویژه برای اقشار متوسط بسیاری از مونتاژکاران مسیر انتقال فناوری را رها کرده‌اند و صرفاً به قرار داد با برندهای چینی بسنده کرده‌اند. ظاهر زیبا نمی‌تواند جایگزین کیفیت و دوام باشد و مردم پس از مدت کوتاهی ناراضیاتی خود را بروز می‌دهند. سیاست وزارت صمت باید عبور از مونتاژکاری سطحی و حرکت به‌سوی تولید واقعی و فناورانه باشد. صورت‌های مالی نشان می‌دهد این شرکت‌ها سودی ندارند و تنها دلالت از وضعیت موجود بهره‌مند می‌شوند. راه نجات بازار خودرو، افزایش عرضه و تسهیل واردات است و باید اجازه دهیم بازار اشباع شود. پس از ۵ دهه انحصار در صنعت خودرو، نارضایتی همه‌جانبه‌ای وجود دارد؛ از دولت و مجلس گرفته تا مردم و حتی خود خودروسازان. دخالت‌های شورای رقابت، ستاد تنظیم بازار و دیگر نهادهای سیاست‌گذاری را از مسیر اصلی خارج کرده و راه‌حل نهایي ایجاد فضای رقابتی، تسهیل واردات، ارتقای کیفیت تولید داخلی و سپردن بحث قیمت‌گذاری به‌بازار واقعی است.

معاون کیفیت شرکت «پارس خودرو» خبر داد:

«پارس نوآ» به زودی وارد بازار می‌شود

تمامی استانداردهای کیفی، فنی و ایمنی پارس نوآ با موفقیت اخذ شده و این محصول اکنون در حال طی کردن مراحل پایانی تولید انبوه است



سایپا

بین‌المللی است. قبل از آغاز هر مرحله مونتاژ، آزمون‌های جدی روی قطعات و زیرساخت‌ها انجام می‌شود تا احتمال بروز نقصان در تامین ایمنی و سلامت محصول کاهش یابد. استانداردهای فنی، کیفی و ایمنی پارس نوآ در نمونه‌های خارجی است و به‌واسطه آزمون‌های دقیقی که نسبت به قبل انجام می‌شود، گامی فراتر از محصولات گذشته برداشته است. این رویکرد در ارتقای سطح رضایت مشتریان، کاهش مراجعات خدمات پس از فروش و تضمین آینده بازار، تأثیر تعیین‌کننده خواهد داشت.

پارس نوآ در آستانه جایگزینی خوشنامان دیروز نگاهی به گذشته بازار خودرو کشور نشان از فقدان محصولاتی دارد که بتوانند در عین کیفیت، پاسخگوی انتظارات متنوع مشتریان باشند. تندر ۹۰ به‌عنوان حامل اعتبار و اعتماد قدیمی، هرگز از یاد علاقه‌مندان نرفته است؛ اما نیاز به خودرویی جدید، طراحی مدرن، قطعات با دوام و اعتبار برند مورد تأیید همیشگی احساس می‌شد. پارس نوآ با پشتوانه همان مسیر موفق، اما با افزودن نوآوری و جزئیاتی که حاصل تحقیقات و توسعه داخلی است، در موقعیتی قرار گرفته تا بتواند این خلأ را جبران کند. وجه تمایز دیگر، چهره‌بروز و تکنولوژی رشدیافته نسبت به نسخه‌های قبلی است. به‌عبارت دیگر، پارس نوآ نه تنها می‌تواند میراث‌دار نام خوب تندر ۹۰ و ساندرو شود، بلکه قابلیت دارد با ارتقای جایگاه برند در بازار خودرو، سهم مناسبی از بازارهای داخلی و حتی صادراتی را به‌خود اختصاص دهد. ارزیابی کارشناسان نشان می‌دهد در صورت استمرار همین سیاست‌های کیفی، پارس نوآ در آینده نزدیک به‌نماد اعتماد و امنیت تبدیل خواهد شد. پارس نوآ با تلفیق دانش فنی، تجهیزات پیشرفته و رعایت استانداردهای به‌روز جهانی، آماده ورود رسمی به بازار است. از رهگذر برنامه‌های دقیق کیفیت، کنترل‌های سخت‌گیرانه و الهام از تجربه موفق گذشته، این خودرو نه تنها به‌نیاز خریداران امروزی پاسخ می‌دهد، بلکه می‌تواند اعتبار از دست‌رفته بازار خودرو کشور را بازگرداند. آینده‌ای روشن پیش روی محصولی است که قرار است نقش‌آفرین دوران تازه‌ای از کیفیت و اعتماد صنعت خودرو ایران باشد.

جز با برنامه‌ریزی دقیق، استفاده از تجهیزات مدرن خطوط اختصاصی و پیاده‌سازی کنترل‌های چندمرحله‌ای محقق نشده و نخواهد شد. سرمایه‌گذاری قابل توجه در حوزه آموزش کارکنان و ارتقای سطح دانش فنی نیروها، زمینه را برای اجرای صحیح فرآیندهای کیفی و جلوگیری از هرگونه بروز اشکال در خطوط تولید فراهم آورده است. رویه‌های کنترل کیفیت به‌صورت زنجیره‌ای و تسو در تو به اجرا درآمده‌اند تا اگر اختلالی هرچند کوچک در یک قسمت مشاهده شود، تأثیر آن بلافاصله در کل فرآیند مشخص شده و اصلاح شود. این ساختار پیچیده اما موثر باعث می‌شود هیچ مرحله‌ای از استانداردهای تعریف‌شده عدول نکند.

خاطره خوش تندر ۹۰، انگیزه بازگشت به اعتماد بر کسی پوشیده نیست که محصولات تولیدشده با برند رنو نظیر تندر ۹۰ و رنو ساندرو، سال‌ها به‌دلیل کیفیت ساخت، دوام فنی و خدمات پس از فروش مطلوب، مورد اقبال مشتریان ایرانی قرار گرفته‌اند. خاطره رضایتمندی از تندر ۹۰، همواره به‌عنوان نقطه اتکا و مسیری روشن برای توسعه محصولات جدید است.

پارس نوآ در یک مسیر تکاملی، با بهره‌گیری از همان اصول فنی و کنترل‌های استاندارد، اما با فناوری جدیدتر و طراحی کاملاً به‌روز با به‌میدان گذاشته تا پاسخگوی خواسته‌های خریداران در سال‌های اخیر باشد. رنگ و لعاب تازه، ترکیب مناسبی از سبک طراحی مدرن با المان‌های اصالت، به این خودرو هویتی معاصر و جوان‌پسند بخشیده است. بازار داخلی خودرو به‌شدت تشنه محصولی بود که هم قابلیت فنی مطمئن و هم چهره به‌روز داشته باشد. پیش‌بینی می‌شود با حضور جدی و برنامه‌ریزی‌شده پارس نوآ، بازار دوباره شاهد بازگشت دوران اعتماد و خرید آسوده محصول باشد؛ همان‌طور که پیش‌تر در مورد تندر ۹۰ و رنو ساندرو، این مهم تجربه شده بود.

رویکرد چندلایه به کنترل ایمنی و استانداردها یکی از نقاط تمایز اصلی محصول جدید، تأکید ویژه بر رویه‌های چندلایه کنترل کیفیت و دریافت استانداردهای



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

به تازگی فرهاد میرزایی، معاون کیفیت شرکت پارس خودرو با اشاره به رعایت سخت‌گیرانه الزامات کیفی در تولید و مونتاژ پارس نوآ اظهار کرد: «این خودرو در سالن اختصاصی تولید محصولات رنو و با بهره‌گیری از تجهیزات و امکانات ویژه این خط تولید می‌شود که امکان اجرای کامل استانداردهای کیفی شریک تجاری پیشین پارس خودرو را فراهم کرده است.»

وی تصریح کرد: «پارس خودرو طی سال‌های گذشته سابقه موفق همکاری با شرکت خودروسازی رنو و تولید محصولاتی مانند تندر ۹۰، رنو ساندرو و پارس تندر را داشته و اکنون نیز تولید پارس نوآ با رعایت دقیق همان استانداردهای کیفی و رویه‌های معتبر آغاز شده است.»

معاون کیفیت شرکت پارس خودرو و خط‌نشان کرد: «برای تولید پارس نوآ از رویه‌های کیفی مورد استفاده در محصولات رنو پیروی شده و گسترده‌ترین و دقیق‌ترین آزمون‌های کیفی و ایمنی برای این خودرو در دستور کار قرار گرفته تا محصولی ایمن، قابل اعتماد و در سطح مطلوب روانه بازار شود.»

وی افزود: «با تلاش‌های انجام‌شده، تمامی استانداردهای کیفی، فنی و ایمنی پارس نوآ با موفقیت اخذ شده و این محصول اکنون در حال طی کردن مراحل پایانی تولید انبوه است.»

میرزایی در پایان تأکید کرد: «امسال برنامه‌های گسترده‌ای در حوزه ارتقای کیفی محصولات، استقرار ایستگاه‌های جدید نظارتی در خطوط تولید و اجرای کنترل‌های چندلایه پیش از تحویل به‌مشتري اجرائی شده که نقش موثری در افزایش سطح کیفی محصولات تولیدی این شرکت خواهد داشت.»

با اعلام خبر اخذ کامل استانداردهای فنی، ایمنی و کیفی توسط معاون کیفیت شرکت پارس خودرو می‌توان گفت ورود پارس نوآ به‌خطوط تولید، نقطه عطفی در راهبرد کیفی صنعت خودرو ایران محسوب می‌شود. خودرویی که سعی دارد مفهوم کیفیت، ایمنی و اعتماد را با استانداردهای جهانی، مجدداً در میان خریداران خودرو داخلی معنا کند. تولید این خودرو بر اساس فرآیندها و تجهیزات به‌روز انجام می‌شود تا هر مرحله از ساخت آن مبتنی بر دقیق‌ترین سنجش‌های کیفی و ایمنی باشد.

پیروی از دستورالعمل‌های سخت‌گیرانه و بهره‌گیری از تخصص و تجربه سال‌های گذشته در مونتاژ محصولات موفق سبب شده است پارس نوآ با اطمینان کامل از صحت و سلامت فنی و کیفی راهی بازار شود. گستره آزمون‌های فنی، ایمنی و دوام، تضمین می‌کند که این خودرو بتواند انتظارات مشتریان جدید و حتی سخت‌گیرترین منتقدان بازار را نیز برآورده سازد. با عبور کامل از مراحل کسب استانداردهای روز دنیا، امید می‌رود این محصول، جریانی نو در تولید خودروهای داخلی رقم بزند و بتواند با چهره و فناوری روز آمد خود، گامی اثرگذار در جهت افزایش رضایت مشتریان و ارتقای جایگاه صنعت خودرو ایران بردارد.

برنامه‌ریزی هدفمند برای خلق کیفیت بر تر فرآیند تولید پارس نوآ بر پایه بهترین تجربه‌ها و الگوهای جدید شکل گرفته است. از همان ابتدا، هدف، عرضه خودرویی بوده که بتواند استانداردهای بین‌المللی را نه تنها تامین کند، بلکه الگویی برای تولید آینده باشد. این مهم

پیگیری يك موضوع

Follow up



امیر حسن کاکایی

کارشناس بازار خودرو

بازار خودروهای خارجی همچنان در بلاتکلیفی

«کارشناسان بازار خودرو می‌گویند بازار خودروهای وارداتی با این که افزایش ۴۰ درصدی قیمت‌ها را نسبت به سال گذشته تجربه کرده، اما به‌دلیل کاهش تقاضا و ثبات نسبی ایجاد شده در نرخ‌ها در بازار غیررسمی ارز همچنان در رکود است. حال در این زمینه امیر حسن کاکایی، کارشناس بازار خودرو به تشریح آخرین وضعیت بازار خودرو پرداخته است.

بازار خودروهای وارداتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار خودروهای وارداتی و داخلی در رکود به‌سری می‌برد. از یک سو به‌خاطر این که در شرایط آتش‌بس قرار داریم، همچنان وضعیت بازار در بلاتکلیفی است و خریداران و فروشندگان منتظر ثبات بازار هستند. همچنین از یک سو به‌خاطر شرایط تورمی حدود ۴۰ درصدی که از ۷ سال پیش گریبان‌گیر اقتصاد کشور شده، درآمد مردم از هزینه‌ها عقب مانده است و مردم قدرت خرید ندارند. از این رو در بازار خریدی صورت نمی‌گیرد.

آیا مردم به خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌ای نگاه می‌کنند؟

خیر؛ در حال حاضر هیجان در بازار خودرو وجود ندارد و به‌نسبتی انتظار تورمی مردم از بین رفته است و دیگر مردم به‌خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌ای توجه نمی‌کنند. این در حالی است که در گذشته سود زیادی در سرمایه‌گذاری خودرو وجود داشت. خودروهای خارجی از سال گذشته به‌سرعت در حال ورود به کشور است. هرچند محدودیت‌های ارز نیز وجود دارد؛ اما با این اوصاف در حال حاضر، خودروهای وارداتی تأثیری بر ثبات قیمتی بازار خودرو نخواهند داشت.

قیمت‌ها در این بازار چگونه است؟

تناقض‌هایی در قیمت خودروهای وارداتی در بازار وجود دارد. پیش از ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو، به‌خاطر این که واردکنندگان روی تعرفه ۱۰۰ درصدی قیمت خودرو را محاسبه کرده بودند، قیمت‌ها بالا بود؛ اما اکنون با کاهش تعرفه‌ها، قیمت خودرو وارداتی کاهش یافته است. ذکر این نکته ضروری است که اگرچه شاهد کاهش نسبی تعرفه‌های وارداتی هستیم، اما به‌خاطر افزایش قیمت دلار نسبت به سال گذشته ارزش انواع خودروهای وارداتی حدود ۴۰ درصد بالا رفته است. از سویی با این که قیمت خودروهای داخلی نیز ۱۵ درصد افزایش یافته، اما بازار خودروهای داخلی و خارجی به‌خاطر شرایط آتش‌بس در شرایط بلاتکلیفی است.

محسن جوهری، رئیس انجمن سی‌ان‌جی با اشاره به این که اکثر خودروهای فعال در کشور از سوخت بنزین استفاده می‌کنند، گفت: «یکی از بزرگ‌ترین مشکلات صنعت سی‌ان‌جی در کشور کمبود تقاضاست که سال‌هاست به‌دنبال رفع این موضوع هستیم.»

وی ادامه داد: «خودروهای دوگانه‌سوز بیشتر در بخش حمل‌ونقل عمومی فعالیت دارند. البته دوگانه‌سوز

شخصی هم داریم؛ اما بخش عمده‌ای از خودروهای دوگانه‌سوز مربوط به حمل‌ونقل عمومی هستند.»

جوهری افزود: «در جنگ ۱۲ روزه تحمیلی تقریباً ۵۰۰ جایگاه سی‌ان‌جی عرضه رایگان داشتند که باعث شد مقداری از بار جایگاه‌های سوخت مایع کم شود و به‌سمت سی‌ان‌جی سوق پیدا کند.»

وی تأکید کرد: «تکنه این جاست که این موضوع تلنگری

دولت از خودروهای دوگانه‌سوز حمایت کند



بود به دولت که تامین سوخت خودروهای سبک در مواقع بحرانی از طریق سی‌ان‌جی به‌بهترین شکل امکان‌پذیر است. مانند اتفاقی که در دهه ۸۰ افتاد و دولت از دوگانه‌سوز شدن خودروهای سواری حمایت کرد. بنابراین اگر خودروها به سمت دوگانه‌سوز شدن بروند، می‌توانیم در زمان بحران دغدغه‌ای بابت تامین سوخت خودروهای

سواری نداشته باشیم.»

به‌گفته جوهری از لحاظ زیرساخت به‌اندازه ۸ میلیون خودرو ظرفیت تامین وجود دارد و این در حالی است که تعداد خودروهای دوگانه‌سوز ۴ میلیون دستگاه است. البته بیش از ۵۰ درصد این تعداد مستهلک و فرسوده به‌شمار می‌روند و با توجه به آن چه گفته شد، سه برابر این تعداد ظرفیت عرضه وجود دارد.



گزینه‌ای متفاوت از «آئودی»



«در کلاس شاسی‌بلندهای لوکس و اندازه متوسط خانوادگی، محصولات ساخت بنز و بامو جایگاه ویژه دارند؛ اما آئودی Q5 نیز گزینمای جذاب به‌نظر می‌رسد. وب‌سایت موتوروان به تازگی آئودی Q5 جدید را بررسی کرده است. این محصول، توسط زیرمجموعه فولکس‌واگن تولید می‌شود و قطعاً هزینه نگهداری پایین‌تر نسبت به رقبای ساخت بنز و بامو دارد. کارشناس موتوروان معتقد است Q5 یکی از آن شاسی‌بلندهایی است که حتی اگر قبلاً آن را هدایت نکرده باشید، حس آشنایی به‌شما می‌دهد. این مدل پر فروش آئودی در اکثر پارکینگ‌های سراسر اروپا و آمریکا به‌راحتی قابل مشاهده است. ترکیبی مناسب

ویژه‌ها

زیان انباشته خودروسازان از ۳۰۵ هزار میلیارد تومان عبور کرد



«بررسی صورت‌های مالی تلفیقی سه خودروساز بزرگ کشور شامل ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو - منتشر شده در کدال - نشان می‌دهد مجموع زیان انباشته این شرکت‌ها به بیش از ۳۰۵ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رقم در مقایسه با پایان سال ۱۴۰۲ که حدود ۲۵۰ هزار میلیارد تومان بوده، حاکی از رشد ۲۲ درصدی و افزایش ۵۵.۲ هزار میلیارد تومانی زیان انباشته است که نمایانگر ادامه چالش‌های ساختاری در صنعت خودرو است.

دیگه چه خبر؟

انباشت مطالبات قطعه‌سازان، عامل اصلی نابسامانی بازار خودرو



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس از کمبود نقدینگی و انباشت مطالبات قطعه‌سازان به‌عنوان عوامل اصلی نابسامانی در بازار خودرو یاد کرد و از دستگاه‌های نظارتی خواست جهت رفع نابسامانی بازار خودرو ورود کنند. ابوالقاسم جراره گفت: «آن‌چه مسلم است در فرآیند خودروسازی چندین صنعت نقش دارند که هر کدام می‌توانند بر قیمت تمام‌شده خودرو اثرگذار باشند.»

توئیتر!

ورود فراکسیون صنعت، ایمنی و استاندارد برای بررسی وضعیت بازار خودرو



«سخنگوی فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس، از ورود این فراکسیون به نابسامانی موجود در بازار خودرو خبر داد و افزود: «قرار است نشست آتی این فراکسیون با حضور مدیران ایران خودرو و سایپا و مسئولان مربوطه جهت ارائه راهکار برای ساماندهی بازار خودرو برگزار شود. متأسفانه نابسامانی در بازار خودرو تا جایی است که هر روز شاهد افزایش افسارگسیخته قیمت خودروهای داخلی هستیم.»

بارش ۱۸۸ درصدی فروش رقم خورد؛

رکوردشکنی «بهمن دیزل» در فصل بهار



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت بهمن دیزل موفق شد در دوره سه‌ماهه منتهی به‌خرداد ۱۴۰۴، درآمدی بالغ بر ۳ هزار و ۳۷۰ میلیارد تومان از محل فروش محصولات خود کسب کند. این رقم نشان‌دهنده رشد قابل توجهی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است؛ چراکه در مدت مشابه سال ۱۴۰۳، کل فروش این شرکت یک‌هزار و ۱۷۲ میلیارد تومان گزارش شده بود. به این ترتیب، بهمن دیزل رشد چشمگیر ۱۸۸ درصدی را در عملکرد سه‌ماهه نخست سال جاری تجربه کرده است. بررسی تفصیلی تر عملکرد ماهانه شرکت نیز گویای روند رو به‌رشد آن در فصل بهار امسال است. تنها در خردادماه، شرکت توانسته ۲ هزار و ۳۲۹ میلیارد تومان فروش را ثبت کند؛ رقمی که نسبت به اردیبهشت‌ماه افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد و سهم عمده‌ای از درآمد سه‌ماهه را به‌خود اختصاص داده است. این افزایش در فروش خرداد حاصل عوامل متعددی نظیر بهبود شرایط تولید، افزایش ظرفیت عرضه و... است. افزایش درآمد چشمگیر این شرکت در مقایسه با سال گذشته، می‌تواند سیگنالی مثبت برای سهامداران و فعالان بازار سرمایه تلقی شود؛ به‌ویژه در شرایطی که بسیاری از شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی با مشکلات متعدد از جمله نوسانات نرخ ارز، تامین مواد اولیه و محدودیت‌های نقدینگی مواجه هستند. عملکرد بهمن دیزل در این بازه زمانی، حکایت از مدیریت موثر و شاید تغییرات ساختاری موفق در استراتژی فروش و تولید شرکت دارد. با توجه به این که روند فروش

اینفوگرافشی

Infography

درآمد شرکت «ایران خودرو دیزل»

درآمد خردادماه

3.236
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد سه‌ماهه

44%

درآمد سه‌ماهه

4.659
میلیارد تومان

شرکت «ایران خودرو دیزل» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش ۴ هزار و ۶۵۹ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

برای چه؟

ارز باید به موقع به قطعه‌سازان تخصیص یابد

«دبیر کل خانه صنعت و معدن و تجارت ایران تاخیر در تخصیص ارز را از دیگر چالش‌های جدی قطعه‌سازان عنوان و بیان کرد: «تخصیص به‌موقع ارز برای تامین مواد اولیه موضوعی حائز اهمیت در صنعت قطعه‌سازی است که متأسفانه تاخیر در تخصیص و تامین آن به اختلال در فرآیند تولید قطعات دامن خواهد زد.»

چرا؟

خودروسازان باید مطالبات قطعه‌سازان را به موقع بپردازند

«آرمان خالقی با بیان این که عملکرد خودروسازان در عدم پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، این صنعت را با مشکلات فراوانی مواجه کرده است، اظهار داشت: «اگر خودروسازان متعهد به پرداخت مطالبات قطعه‌سازان در یک‌زمان مشخص و استاندارد باشند، هم از انباشت بدهی خودروسازان کاسته شده و هم سرمایه در گردش قطعه‌سازان به‌راحتی تامین خواهد شد.»

چند تلند؟

لزوم پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان

«دبیر کل خانه صنعت و معدن و تجارت ایران با اشاره به تاخیر خودروسازان در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان بیان کرد: «وقتی فروش خودرو از سوی خودروساز به‌صورت نقدی است، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان نیز باید به موقع انجام شود تا فرآیند تامین سرمایه در گردش در صنعت خودرو و قطعه‌سازی به‌طور صحیح صورت گیرد.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

فروش اقساطی، بازار خودرو را از رکود نجات می‌دهد؟
«حاضر جواب: البته تلاش خوبی خواهد بود، ولی بعید است بتوان بازار خودرو را با نیم متر طناب فروش قسطی، از ته چاه رکود خارج کرد!

واکنش رئیس شورای اسلامی شهر تهران به افزایش هزینه برق خودروهای برقی: وزارت نیرو در تامین برق خودروها مسئولیت دارد. قرار بود هزینه‌ها به‌دلیل صرفه‌جویی در مصرف سوخت کاهش یابد. اگر قرار است هزینه‌ها افزایش یابد، مردم از آن استقبال نخواهند کرد.

«حاضر جواب: این هم یکی دیگر از مثال‌های عینی سیاست نشان دادن در باغ سبز به خریداران خودروهای برقی است!

راز قیمت پایین خودروهای چینی چیست؟

«حاضر جواب: راز بالا بودن قیمت خودروهای داخلی را که بلد هستید، همان‌ها را اگر برعکس کنید، می‌شود راز قیمت پایین خودروهای چینی (البته در بازارهای جهانی)

ریزش شدید قیمت خودرو در بازار: قیمت پراید چقدر؟
«حاضر جواب: یعنی قیمت‌ها در بازار گران می‌شود، ما سراغ قیمت پراید را می‌گیریم و قیمت‌ها ارزان هم می‌شود، مانتهای بازار سراغ همان قیمت پراید را می‌گیریم

سخنگوی شورای رقابت: نحوه اجرای افزایش قیمت خودرو در زمان جنگ کج‌سلیفگی است.

«حاضر جواب: از قدیم گفته‌اند: کج‌سلیفگی، بهتر از زیان انباشته روی زیان انباشته گذاشتن است!

باد بازار خودرو خوابید: روز گذشته روند افزایش قیمت خودرو متوقف شد.

«حاضر جواب: باد که خوب است، به زودی یک سونامی این بازار را تکان ندهد شانس آوردیم!

صورت‌های مالی تلفیقی سه خودروساز بزرگ کشور (منتشر شده در کدال) نشان می‌دهد مجموع زیان انباشته این شرکت‌ها در پایان سال ۱۴۰۳ به بیش از ۳۰۵ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است.
«حاضر جواب: البته در مقابل این زیان انباشته، یک سود انباشته چند هزار میلیارد تومانی هم وجود دارد که بیشترش رفته به جیب دلال‌ها!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «کمبود نقدینگی و انباشت مطالبات قطعه‌سازان عامل اصلی نابسامانی در بازار خودرو است.»

«حاضر جواب: حالا عامل اصلی کمبود نقدینگی و انباشت مطالبات قطعه‌سازان چیست؟

ثبت‌نام در پیش‌فروش خودروسازان داخلی به ریسکش می‌ارزد؟

«حاضر جواب: الان دیگر فکر نکنم!

موج اخراج اتباع غیرمجاز افغانستانی در پی جنگ ۱۲ روزه ایران و رژیم صهیونیستی، برخی واحدهای قطعه‌سازی خودرو را با چالش کمبود نیروی کار مواجه کرده است. کارشناسان هشدار می‌دهند که با افزایش تیراژ تولید، این معضل می‌تواند گریبان صنعت خودرو را بگیرد.

«حاضر جواب: یعنی هر روز از در و دیوار، بدشمانی و بدبیاری و مانع، برای این صنعت خودرو تحیف و رنجور ما می‌یارد.



مشکی مات خودنمایی می‌کنند. همین رینگ‌ها برای نسخه ویژه آلتیمیت ادیشن در آمریکا هم ارائه شده بود. همچنین رنگ جدید خاکستری نو تر بنو نیز به گزینیه‌های رنگ بدنه اضافه شده است. در داخل کابین تودوزی چرمی و ویژه‌ای با رنگ مشکی و قرمز شعله‌ور روی صندلی‌ها، دسته‌دنده و فرمان دیده می‌شود و همراه با طرحی ویژه برای ساعت آنالوگ، پلاک IS500 کلایمکس ادیشن روی کنسول مرکزی و گرافیک خوشامدگویی منحصر به فرد روی صفحه‌آمیر ۸ اینچی LCD جلب توجه می‌کند. این نسخه ویژه هیچ تغییری در موتور ۵ لیتری V8 تنفس طبیعی ایجاد نکرده و همچنان مثل نسخه معمولی، ۴۷۲ اسب بخار قدرت و ۵۳۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

سدان‌های پر فورمنس با موتور V8 در بازار امروز به ندرت یافت می‌شوند و به زودی کمیاب‌تر هم خواهند شد؛ زیرا یکی دیگر از این خودروها هم به زودی کنار خواهد رفت. لکسوس برای خداحافظی با IS500، نسخه ویژه‌ای به نام کلایمکس ادیشن را در ژاپن معرفی کرده است. ویژگی بر جسته IS500 کلایمکس ادیشن، سیستم ترمز از تقا یافته آن است. دیسک‌های خنک‌شونده با قطر ۳۸۰ میلی‌متر، همراه با کالیپرهای ۶ پیستونه برمیو و لنت‌های ترمز با اصطکاک بالا، عملکردی برتر از ترمزهای استاندارد IS500 ارائه می‌دهند و این مدل را هم تراز با RCF کوپه قرار می‌دهند. علاوه بر این، کالیپرهای ترمز برمیو هم از پشت رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی فورج‌کاری شده BBS با روکش

خداحافظی با سدان ۷۸ «لکسوسی»



کادیلاک «اوپتیک-وی» گزینه برقی جدید «GM»



درخشان، بر حد رکئی ۴۴۰ کیلومتری کادیلاک «اوپتیک-وی» چندان زیاد به نظر نمی‌رسد. توجه داشته باشید که لیریک-وی، باتری ۱۰۲ کیلووات ساعت و شتاب ۳٫۳ ثانیه‌ای را ارائه می‌کند. با فعالسازی حالت رانندگی جدید به نام V-Mode، لانچ کنترل اضافه می‌شود در حالی که حالت Competitive یا رقابتی هم عملکرد کنترل کشش را بهبود می‌بخشد. عملکرد ترمزهای برمیو و سامانه خودروان سوپر کروز هم در این خودرو بهبود پیدا کرده است. کادیلاک «اوپتیک-وی» نخستین محصول برقی GM درگاه شارژ سازگار با INACS است

مدل‌های قدرتمند کادیلاک تحت سری ۷ عرضه می‌شود. این سری حتی مدل‌های برقی را نیز دربرمی‌گیرد بنابراین پس از لیریک، نوبت به نسخه ۷ از اوپتیک رسیده است. کادیلاک اوپتیک-وی با ۵۱۹ اسب بخار قدرت و ۸۸۱ نیوتون متر گشتاور، نسبت به مدل پایه با ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون متر گشتاور به مراتب نیرومندتر است. این قدرت اضافه به لطف باتری ۸۵ کیلووات ساعت و همچنین دو موتور برقی حاصل می‌شود. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۳٫۵ ثانیه‌ای این خودرو به رقم ۳٫۴ ثانیه نیرومندترین عضو سری ۷ کادیلاک یعنی CT5-V بلک وینگ، بسیار نزدیک است. با وجود این عملکرد درخشان، بر حد رکئی ۴۴۰ کیلومتری کادیلاک «اوپتیک-وی» چندان زیاد به نظر نمی‌رسد. توجه داشته باشید که لیریک-وی، باتری ۱۰۲ کیلووات ساعت و شتاب ۳٫۳ ثانیه‌ای را ارائه می‌کند. با فعالسازی حالت رانندگی جدید به نام V-Mode، لانچ کنترل اضافه می‌شود در حالی که حالت Competitive یا رقابتی هم عملکرد کنترل کشش را بهبود می‌بخشد. عملکرد ترمزهای برمیو و سامانه خودروان سوپر کروز هم در این خودرو بهبود پیدا کرده است. کادیلاک «اوپتیک-وی» نخستین محصول برقی GM درگاه شارژ سازگار با INACS است

بازار آمریکای جنوبی و خاورمیانه شورولت «گروو» گرفتند



شورولت گروو (Groove) از سال ۲۰۲۰ در آمریکای لاتین و خاورمیانه به فروش می‌رسد. البته این کراس اوور جمع‌وجور ۵ در، نه یک خودروی آمریکایی‌ها بلکه در واقع نسخه تغییر یافته از یک خودروی چینی به نام باتوجون ۵۱۰ بود. اکنون با نسل دوم شورولت گروو مواجه هستیم که این بار، نسخه تغییر یافته از یک خودرو چینی دیگر یعنی وولینگ شینگچی است، که از سال ۲۰۲۲ عرضه می‌شود. البته هر دو برند باتوجون و وولینگ به عنوان اعضای اتحاد جنرال موتورز و سایک فعالیت می‌کنند. نسل دوم شورولت گروو از سه ماهه سوم ۲۰۲۵ در آمریکای جنوبی و خاورمیانه عرضه خواهد شد. چهره نسل دوم شورولت

گروو به واسطه طراحی جلونیزجره از همتای چینی متمایز می‌شود. در تیپ RS با جزئیات قرمز در نمای جانبی و سپر عقب و رنگ مشکی سقف و آینه‌های جانبی، مواجه هستیم. ابعاد بدنه شورولت گروو به صورت رسمی اعلام نشده است، اما به نظر می‌رسد که همچون وولینگ شینگچی، طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورهاى آن به ترتیب ۴٫۳۵، ۱٫۷۵، ۱٫۶۱ و ۲٫۵۵ متر باشد. فاصله محوری نسل‌های اول و دوم شورولت گروو با یکدیگر تفاوتی ندارد، در نتیجه فضای کابین این دو هم باید یکسان باشد.

حقوق ۱۳٫۵ میلیون دلاری «آکیو توپودا» با وجود کاهش سود «توپوتا»

خانواده موسس از سود خود نمی‌گذرند!



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«آکیو توپودا، رئیس توپوتا با وجود کاهش ۱۰ درصدی سود شرکت، در سال مالی ۲۰۲۴ رکورد حقوق ۱۹٫۵ میلیاردین (۱۳٫۵ میلیون دلار) را ثبت کرد و بالاترین دستمزد تاریخ توپوتا گرفت.

مدیری که هنوز پرهزینه است

آکیو توپودا هر چند بیش از دو سال پیش از مدیرعاملی توپوتا کناره‌گیری کرد اما همچنان به عنوان رئیس شرکت، مسئولیت زیادی دارد و البته در آمد زیادی هم به جیب می‌زند. در سال مالی منتهی به ۳۱ مارس، توپودا مبلغ قابل توجه ۱٫۹۵ میلیاردین (حدود ۱۳٫۵ میلیون دلار) دریافت کرد و به این ترتیب، پردرآمدترین مدیر در تاریخ توپوتا شد. حقوق او در مقایسه با سال مالی ۲۰۲۳، حدود ۲۰ درصد افزایش یافت که همزمان با تغییر سیاست توپوتا برای تعیین دستمزد بر اساس استانداردهای جهانی بود. این افزایش چشمگیر حقوق توپودا در حالی رخ داد که سود عملیاتی تلفیقی توپوتا ۱۰ درصد کاهش یافت و به ۴٫۸ تریلیونین (۲۸ میلیارد دلار) رسید. همچنین هزینه‌های بزرگ‌ترین خودروساز جهان افزایش یافته و تولید کاهش پیدا کرده است. برای مقایسه، رئیس و مدیرعامل کنسونی توپوتا، کوچی ساتو، مبلغ بسیار کمتری، یعنی ۸۲۶ میلیونین (۵٫۶۷ میلیون دلار) دریافت کرده است. برای درک بهتر وضعیت مدیران ارشد توپوتا، گزارش مالی نشان می‌دهد دست کم هفت مدیر ارشد، از جمله یکی از اعضای بازنشسته هیات مدیره، هر کدام بیش از ۱۰۰ میلیونین (حدود ۶۸۷ هزار دلار) دریافت کرده‌اند.

مقایسه با سایر خودروسازان

هر چند حقوق توپودا از نگاه افراد عادی سرسام‌آور به نظر می‌رسد اما در مقایسه با استانداردهای صنعت چندان غیرعادی نیست. در واقع این مبلغ از برخی رقبا کمتر است.



جهانی است. طبق گزارش مالی سالانه، دست کم هفت نفر از مدیران ارشد توپوتا، از جمله یک عضو بازنشسته هیات مدیره، هر کدام بیش از ۱۰۰ میلیونین (حدود ۶۸۷ هزار دلار) دریافت کرده‌اند. این روند نشان می‌دهد توپوتا تلاش دارد با حفظ رقابت‌پذیری و جذب نیروهای خبره، الگوی پرداختی خود را به استانداردهای بین‌المللی نزدیک کند؛ حتی در زمانی که سود عملیاتی شرکت با کاهش ۱۰ درصدی روبه‌رو شده است.

از سوی دیگر، مقایسه دستمزدها در سطح جهانی نیز حاکی از آن است که درآمد مدیران توپوتا با وجود چشم‌گیر بودن، نسبت به مدیران شرکت‌های رقیب همچون جنرال موتورز، فورد، هیوندای و فولکس‌واگن همچنان کمتر است. چنین ساختاری در تعیین حقوق، می‌تواند به حفظ انگیزه مدیران و افزایش بهره‌وری در بلندمدت منجر شود؛ به‌ویژه در شرایطی که صنعت خودرو با چالش‌های فراوانی نظیر کاهش تولید، افزایش هزینه‌ها و رقابت فزاینده مواجه است.

کشوری مدیر پرور

در کشور ژاپن، ساختار درآمدی مدیران شرکت‌های بزرگ تحت تأثیر فرهنگ سازمانی، انتظارات عمومی

و سیاست‌های نظارتی قرار دارد. برخلاف بسیاری از کشورها که حقوق‌های سنگین مدیران امری رایج است، در ژاپن سنتی دیرینه برای حفظ تعادل درآمدی وجود دارد که موجب شده است اختلاف میان حقوق مدیران ارشد و کارمندان معمولی چندان چشمگیر نباشد. جامعه ژاپن حساسیت زیادی نسبت به عدالت درآمدی دارد و رسانه‌ها و افکار عمومی، افزایش بی‌رویه دستمزدها را با انتقاد دنبال می‌کنند. شرکت‌ها نیز معمولاً تلاش می‌کنند تا پرداخت‌های خود را به‌گونه‌ای تنظیم کنند که منجر به بی‌اعتمادی عمومی نشود. البته این رویکرد در سال‌های اخیر اندکی تغییر کرده و با جهانی شدن بازار و رقابت شدید، برخی شرکت‌های ژاپنی مانند توپوتا به سمت افزایش درآمد مدیران برای جذب استعدادهای بین‌المللی حرکت کرده‌اند. با این حال، همچنان شفافیت در پرداخت‌ها و تلاش برای حفظ تعادل اجتماعی، جزو اصول مهم مدیریت مالی در ژاپن باقی مانده است. این موضوع سبب شده است مدیران ژاپنی با وجود داشتن مسئولیت‌های سنگین، در بسیاری موارد حقوقی کمتر از هماتای خود در اروپا و آمریکا دریافت کنند.

در مجموع، روند افزایش حقوق مدیران ارشد توپوتا در سال‌های اخیر نشان‌دهنده تغییری بنیادین در سیاست‌های پرداختی این خودروساز بزرگ ژاپنی است. در حالی که فرهنگ مدیریتی ژاپن همواره بر تعادل درآمدی، شفافیت مالی و حفظ اعتماد عمومی تأکید داشته، فشارهای ناشی از رقابت جهانی باعث شده شرکت‌هایی چون توپوتا به بازنگری در ساختار مالی خود بپردازند.

پرداخت حقوق بالا به مدیران ارشد، همچون آکیو توپودا به‌رغم کاهش سود شرکت، نشان می‌دهد توپوتا برای حفظ و جذب نخبگان مدیریتی، حاضر به تطبیق با استانداردهای بین‌المللی است. این تحول اگرچه در تضاد با سنت‌های دیرینه ژاپنی است، اما می‌تواند در بلندمدت به افزایش بهره‌وری، نوآوری و پایداری سازمانی منجر شود. در عین حال، چالش حفظ تعادل میان پاداش‌های مدیریتی و انتظارات عمومی همچنان پابرجاست و توپوتا باید با دقت و حساسیت بیشتری این مسیر را دنبال می‌کند تا ضمن ارتقای جایگاه جهانی خود، ارزش‌های بنیادین فرهنگ کاری ژاپن را نیز حفظ کند.

فراری «آمالفی» جایگزین «روما» خواهد شد

شده، که نسبت به روما فقط ۵ میلی‌متر در طول افزایش یافته است. وزن ۱۴۷۰ کیلوگرمی فراری آمالفی هم تفاوت چندانی با مدل قبل ندارد و البته به صورت برابر میان محورهای جلو و عقب تقسیم شده است. طراحی داخلی فراری آمالفی نسبت به روما کاملاً تغییر کرده است. در این بخش با فرم جدید صندلی‌ها، داشبورد، کنسول میانی، پوشش داخلی درها و حتی کفپوش‌ها مواجه هستیم. طراحی فرمان به روما شباهت دارد، اما با حذف دگمه‌های لمسی، در فراری آمالفی فقط می‌توان دگمه‌های فیزیکی را مشاهده کرد. فروش فراری آمالفی از سه ماهه اول ۲۰۲۶ ابتدا در ایتالیا و با قیمت پایه ۲۴۰ هزار یورو، آغاز خواهد شد. نسخه اسپایدر هم پس از پایان تولید روما اسپایدر عرضه می‌شود.

فراری روما در سال ۲۰۱۹ معرفی شد. روما کوپه در اواخر ۲۰۲۴ از خط تولید خارج شد در حالی که تیپ رویاز یا اسپایدر، هنوز چند ماه وقت دارد. اکنون جانشین روما با نام آمالفی - Amalfi - وارد میدان می‌شود، خودرویی که نام خود را از شهری در منطقه Salerno در ایتالیا برگرفته است. فراری آمالفی در نمای جانبی تا حد زیادی به روما شباهت دارد، اما بسیاری از قطعات بدنه هم تغییر کرده‌اند. مثلاً تغییر در طراحی سپر و دیفیوزر عقب به همراه یک باله فعال، به تولید نیروی رو به پایین ۱۱۰ کیلوگرمی در سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت منجر خواهد شد. هدایت جریان هوا به ترمزها نیز بهبود یافته است. ابعاد بدنه فراری آمالفی در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۶۶، ۱٫۹۷۴، ۱٫۳۰۱ و ۲٫۶۷ متر اعلام



خبر News

«گرندیس»، یا رنو دیگری با نشان «میتسوبیشی»

«ظاهر میتسوبیشی قصد دارد به عرضه محصولات رنو با نشان خود در اروپا ادامه دهد. اما چرا کسی باید به خرید این رنو با نشان میتسوبیشی اقدام کند. احتمالاً وفاداری برخی مشتریان به خودروهای ژاپنی و همچنین گارانتی ۸ سال یا ۱۶۰ هزار کیلومتری نسل جدید میتسوبیشی گرندیس، می‌تواند عوامل تعیین‌کننده در موفقیت این خودرو باشد. میتسوبیشی گرندیس یک خودروی مینی ون بود، که در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۱ عرضه شد. این خودرو توسط طراح فرانسوی به نام Olivier Boulay شکل گرفت، که این روزها در مرکز طراحی دایملر در پکن فعالیت می‌کند. با گذشت نزدیک به ۱۵



سال، حالا یک خودروی فرانسوی به عنوان نسل جدید میتسوبیشی گرندیس معرفی می‌شود. میتسوبیشی گرندیس جدید درواقع همان رنو سیمپوز است، که سال گذشته معرفی شد. این کراس‌اوور به عنوان نسخه بدنه بلند از نسل جدید کیچر، بر مبنای پلتفرم CMF-B شکل گرفته و به فضای حرکتی هیبرید مجهز شده است. میتسوبیشی گرندیس در نمای جلو به واسطه قطعه مشکی‌براقی با نشان میتسوبیشی و فرم اجزای سپر، از رنو سیمپوز متمایز می‌شود. طراحی رینگ‌های ۱۸، ۱۷ یا ۱۹ اینچ نیز با همتای فرانسوی تفاوت دارد، اما طراحی سایر اجزای بدنه از جمله چراغ‌های جلو و عقب نیز بدون تغییر باقی‌مانده است. در فضای کابین هم با طرحی کاملاً شبیه به محصول رنو مواجه هستیم، که تنها در نشان روی فرمان تفاوت دارد. از امکانات استاندارد می‌توان به صفحه نشان‌دهنده ۷ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۰٫۴ اینچ اشاره کرد. در تیپ کامل، مواردی شامل کلاستر ۱۰ اینچ و سیستم صوتی هارمن کاردون با قدرت ۴۱۰ وات هم اضافه خواهد شد. هر دو تیپ این خودرو به تعدادی سامانه دستیار راننده از جمله کروز کنترل تطبیقی، مجهز است. فضای ۴۲۴ لیتری محفظه بار پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۱۴۵۵ لیتر افزایش می‌یابد.



افزایش قدرت و جذابیت بامو M5»



نسل جدید بامو M5 در دو نسخه سدان و استیشن با قوای محرکه پلاگین-هیبریدی عرضه می‌شود و ترکیبی از پیش‌سرا نه ۴.۴ لیتری V8 تونین توربو و موتور الکتریکی را به کار گرفته تا ۷۲۷ اسب‌بخار قدرت تولید کند. به‌لطف این ترکیب، M5 جدید سرعت و پرفورمنس فوق‌العاده‌ای را در کنار مصرف سوخت کمتر ارائه می‌کند؛ اما برای AC اشنیتزر، این قدرت استاندارد کافی نبود. این شرکت تیونینگ آلمانی که به ارتقای مدل‌های برتر بامو شهرت دارد، پیش‌نمایشی از یکجک کامل ارتقای خود برای M5 جدید ارائه کرده است. نتیجه، سدان با استیشنی است که نه تنها قدرتمندتر،

بلکه به‌مراتب جذاب‌تر و تهاجمی‌تر شده است. AC اشنیتزر یکجک تیونینگ را آماده کرده که قدرت سیستم‌راه ۸۱۰ اسب‌بخار افزایش می‌دهد؛ یعنی ۸۲ اسب‌بخار بیشتر از M5 استاندارد. این شرکت هنوز جزئیات کامل چگونگی دستیابی به این افزایش قدرت را فاش نکرده، اما انتظار می‌رود بخش عمده آن از تقویت پیکرانه ۴.۴ لیتری V8 باشد که احتمالاً به حدود ۶۶۰ اسب‌بخار می‌رسد. گشتاور دقیق هنوز اعلام نشده، اما افزایش نسبت به ۱۰۰۰ نیوتون متر استاندارد انتظار می‌رود. این یکجک ارتقا با گارانتی کامل عرضه می‌شود تا خیال مالکان از بابت افزایش قدرت راحت باشد.

بازار خودرو روی ریل واقعیت



خبر خوش برای خریداران واقعی خودرو: ثبت‌نام مرحله ششم ایران خودرو، از کاهش انگیزه‌های دلالتی و شفاف‌تر شدن بازار حکایت دارد. کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد، نه تنها واسطه‌گری را محدود کرده، بلکه صف‌های طولانی را هم رقم‌تر کرده است. حالا خانواده‌هایی که بارها در قرحه‌کشی ناکام مانده بودند، شانس بیشتری برای خرید مستقیم با قیمت رسمی دارند. نشانه‌هایی گویند: بازار در حال پالایش است و مصرف‌کننده واقعی بالاخره دارد نفس می‌کشد.

وزیر صمت به مناسبت سالگرد تاسیس «ایدرو»:

تغییر ساختار سازمان‌های توسعه‌ای؛ فرهنگ و رفتار صنعتی را در بستر صنایع نهادینه کنید



این بخش در استان‌های ساحلی کشور است و اقدامات دانش‌بنیان شرکت‌های فناوری ایدرو موفقیت‌های چشمگیری داشته‌اند. مقیمی مشارکت در تامین پایدار انرژی مورد نیاز، بهینه‌سازی مصرف انرژی، پیشبرد طرح‌های توسعه‌ای فناوری‌های نوین، توسعه مناطق کمتر برخوردار، تقویت و توسعه زیرساخت‌های صنعتی، بهبود بهره‌وری در صنایع و ارتقای توان تولید داخل را از دیگر برنامه‌ها و پروژه‌های ایدرو برشمرد. در پایان این مراسم، وزیر صمت از طرح شناسایی و پرورش مدیران کسب و کار «طرح ۱۰۰۰ مدیر» رونمایی کرد.

طی یک نشست تخصصی، معاون وزیر و رئیس هیات‌عامل ایدرو از عملکرد سازمان، طرح‌های توسعه‌محور و سیاست‌ها و برنامه‌های آتی در پیشبرد راهبردهای وزارت صمت در بخش صنایع، گزارشی ارائه کرد. در این نشست فرشاد مقیمی از آمادگی این سازمان برای اجرای طرح‌های مدنظر مدیریت کلان صنعت کشور برای رسیدن به اهداف اسناد بالادستی گفت و تأکید کرد: «در دولت چهاردهم گام‌های بلندی در اسقاط خودروهای فرسوده و توسعه زیرساخت‌ها برداشته شده است و مجموعه‌های فعال در بخش کشتی‌سازی در راستای اهداف سیاست دریامحوری با جدیت به دنبال توسعه

هوندا «HR-VEHEV» در بازار آزاد ۱۰۰ میلیون تومان ارزان شد!

بازار خودرو همچنان در شوک شرایط اقتصادی



صورت قرار گرفته است. البته سازمان حمایت نیز در واکنش به این موضوع اعلام کرده است: «گر در این روند تخلفی صورت گرفته و افزایش قیمت‌ها بر پایه ضوابط قانونی نبوده باشد، در صورتی که شورای رقابت شفاف و نه به صورت دوپهلو تخلفات را ارائه کند، آمادگی دارد موضوع را بررسی و پیگیری کند.»

پیش از این حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تأکید کرده بود که روند افزایش قیمت خودرو از مدت‌ها قبل و پیش از آغاز جنگ ۱۲ روزه آغاز شده و هیچ‌گونه تصمیم‌آنی یا تحت‌تأثیر تحولات اخیر نبوده است. به گفته وی، این افزایش قیمت پس از بررسی‌های کارشناسی و فنی دقیق، به‌وزارت صمت ارسال و با در نظر گرفتن ملاحظات اجتماعی، در صد افزایش به حدود ۱۵ درصد تعدیل شده است؛ بنابراین تمامی مراحل به‌صورت قانونی و مطابق دستورالعمل‌ها انجام شده است.

در مقابل این اظهارات، شورای رقابت با این افزایش قیمت‌ها مخالفت کرده است؛ به‌طوری که در این ارتباط سخنگوی شورای رقابت اعلام کرد که این شورا بارها نسبت به ضعف‌های موجود در سیاست‌گذاری و قیمت‌گذاری خودرو هشدار داده است. وی افزایش قیمت خودرو در بحبوحه جنگ تخمیلی ۱۲ روزه را اقدامی ناپخته و غیرمسئولانه دانسته و تأکید کرده است: «این تصمیمات تحت‌تأثیر فاکتورهای غیراقتصادی بوده و به‌بازار خودرو آسیب زده است.» با این وجود ارزیابی بازار خودرو به‌دنبال آتش‌بس صورت گرفته و کاهش تنش‌های منطقه‌ای، حکایت از ورود این بازار به فاز جدیدی از انتظار و کود دارد؛ شرایطی که ادامه اختلاف‌نظر میان وزارت صمت و شورای رقابت درباره نحوه تعیین قیمت خودرو، به‌تداوم آن منجر خواهد شد. در این میان برخی گزارش‌ها نیز از تلاش خودروسازان برای دریافت مجوز افزایش مجدد قیمت‌ها خبر می‌دهد. در واقع از آنجا که شورای رقابت با استناد به دستورالعمل ۵۴۳ و بر مبنای تورم بخشی، پیش‌تر افزایش ۲۵ درصدی قیمت کارخانه‌ای را پیشنهاد داد، اما وزارت صمت تنها با ۱۵ درصد از این رقم موافقت کرده بود، به‌منظر می‌رسد خودروسازان بر این اساس پیگیر افزایش ۱۰ درصدی دیگر بر قیمت پایه خودروها هستند. به‌ترتیب کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند در



احسان ناصر بایلی

e.naseri@autoworld.ir

پس از اختلاف نظر چندماهه خودروسازان با دولت و نهادهای ناظر، سرانجام قیمت محصولات دو خودروسازی بزرگ کشور با تأیید وزارت صمت اعلام شد. البته این اختلاف همچنان ادامه دارد؛ با این تفاوت که این بار اختلاف نظر میان وزارت صمت و شورای رقابت در باره نحوه تعیین قیمت خودرو و سرپیچی از فرآیند قانونی قیمت‌گذاری است. از اواخر خردادماه سال جاری، موضوع افزایش قیمت خودرو به یکی از موضوعات پیچیده و چالش برانگیز تبدیل شده است؛ اتفاقی که موجب بلاتکلیفی در بازار خودرو شده و به‌منظر می‌رسد باید هر چه سریع‌تر با شفاف‌سازی و هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌ها حل شود. در حال حاضر شورای رقابت مدعی است که وزارت صمت در فرآیند قیمت‌گذاری خودرو دخالت و از مصادات این شورا تخلفی کرده؛ اقدامی که موجب ناکامی در اجرای مصوبه ۵۴۳ شده است.

این اختلاف نظر از تصمیم ایران خودرو مبنی بر افزایش ۲۲.۵ درصدی بهای محصولات تولیدی خود در اواسط خردادماه آغاز شد؛ در واقع نخستین شرکتی که اقدام به اعمال افزایش قیمت کرد، ایران خودرو بود. مدیرعامل ایران خودرو و ۱۸ خردادماه در نامه‌ای به سازمان بورس اوراق بهادار اعلام کرد در صورت ادامه تأخیر وزارت صمت، معدن و تجارت در اعلام قیمت‌ها، ایران خودرو مطابق مصوبه شورای رقابت، خود نسبت به تعیین قیمت، تصویب در هیات‌مدیره و اعلام آن اقدام می‌کند. بر همین اساس صحبت از رشد ۲۵ درصدی برخی محصولات و به‌صورت میانگین ۲۲.۵ درصدی محصولات ایران خودرو بود؛ اما این ارقام با مخالفت وزارت صمت مواجه شد. با این حال این وزارت‌خانه در اوایل تیرماه و در جریان جنگ ۱۲ روزه با افزایش ۱۵ درصدی قیمت موافقت کرد و به‌دنبال آن قیمت‌های جدید این دو خودرو ساز اعلام شد.

اما حالا شورای رقابت عملکرد وزارت صمت را زیر ذره‌بین برده و انتقاداتی را متوجه این ارگان دانسته است؛ تا جایی که برخی خبرها از ارسال پرونده انحراف وزارت صمت از دستورالعمل خودرو و به‌نهادهای نظارتی به گوش می‌دهد؛ اگر چه این میان شورای رقابت با انتقاد از نحوه اجرای دستورالعمل تنظیم بازار خودرو و تصمیم‌گیری اخیر پیرامون افزایش قیمت خودروهای سوار، در جلسه هفته گذشته اعلام کرد انحراف‌های مکرر از چارچوب‌های مصوب، نه تنها منجر به نارضایتی مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان شده، بلکه دود این تصمیمات در نهایت به‌چشم کل بدنه صنعت خودرو خواهد رفت. نگاهی به اخبار و گزارشات نشان می‌دهد اگر چه شورای رقابت سقف افزایش قیمت تا ۲۵ درصد را در نیمه خردادماه پیشنهاد داده است، اما این دستورالعمل هنگام ارسال به ستاد تنظیم بازار و وزارت صمت، با ملاحظات همراه شد و نهایتاً افزایش ۱۵ درصدی مورد تأیید وزارت

هندی

Indian

موتورسیکلت برقی، ساخت مهندسان سابق «تسلا»

مهندسان سابق تسلا، موتورسیکلت الکتریکی جدیدی به نام امرا ADV را طراحی کرده‌اند. این موتورسیکلت از شرکت نوپای زنو در بنگلور هند می‌آید. شرکت زنو توسط مایکل اسپنسر هدایت می‌شود که در موفقیت مدل ۳ و مدل ۷ تسلا و حتی شبکه سوپرشاژهای معروف این شرکت نقش داشته است. به‌همین دلیل، می‌توان مطمئن بود که دانش تولید خودروهای الکتریکی به‌خوبی در زنو به کار گرفته خواهد شد. امرا ADV بر پایه مدل شهری قبلی این برند یعنی امرا ساخته شده و با تغییر چند قطعه، برای ماجراجویی‌های سبک و مسیرهای ناهموار آماده شده است.



این موتورسیکلت به‌دلیل برد محدود تنها ۱۰۰ کیلومتری و چرخ جلو ۱۹ اینچی که خیلی مناسب مسیرهای ناهموار نیست، برای ماجراجویی‌های سبک طراحی شده است. با این حال، زنو برای رفع نگرانی برد محدود، امکان حمل باتری‌های یدک را در نظر گرفته است. این موتورسیکلت می‌تواند دو باتری اضافی را در دو طرف یعنی جایی که معمولاً کیف‌های جانبی قرار می‌گیرند، حمل کند. البته این کار نه تنها فضای بار را اشغال می‌کند، بلکه حمل وزن اضافی دو باتری کامل برای موتورسیکلتی در کلاس ۱۲۵ سی‌سی کمی زیاد به‌منظر می‌رسد. حداکثر قدرت این موتورسیکلت ۱۳.۵ اسب‌بخار است و حداکثر سرعت آن به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. همچنین این موتورسیکلت به چراغ‌های LED، اتصال بلوتوث با ناوبری داخلی و چندین پورت USB برای شارژ دستگاه‌ها مجهز است. امرا ADV در سه طرح رنگی سبز، آبی و زرد عرضه می‌شود. مدل معمولی امرا در هند با باتری ۱۱۹ هزار روبیه (حدود یک هزار و ۳۰۰ دلار) قیمت دارد؛ اما بدون باتری، قیمت به ۷۹ هزار روبیه (حدود ۹۱۰ دلار) کاهش می‌یابد.

محصول

Product

رونمایی از لندروور «دیفندر» کانور تیبل

لندروور دیفندر کنونی هر چند توانایی‌های آفرودی در حد پیشینیان خود دارد اما برخلاف دیفندرهای قدیمی، نسخه کانور تیبل ندارد. حال شرکت بریتانیایی اوربان اتوموتیو و سازنده هلندی هرتیج کاستومز که اخیراً تحت شرکت مادر AM گروپ ادغام شده‌اند، قصد دارند این کمبود را برطرف کنند. هرتیج کاستومز قبلاً اقدام به ساخت دیفندری با سقف پارچهای باز شو به نام والانس کرده بود و اوربان اتوموتیو هم کیت بدنه فیبر کربنی برای این شاسی‌بلند بریتانیایی ساخته بود. حال این دو ویژگی در یک خودرو ترکیب شده که با نام هرتیج سریرز سافت‌تاپ



وایدترک در گودود به نمایش درآمد. است. هر چند هرتیج کاستومز بیشتر در حوزه ارائه رنگ‌های فورج‌کاری شده، لوازم جانبی و کابین سفارشی برای دیفندر فعالیت می‌کند، اما جذاب‌ترین پروژه آن، کانور تیبل والانس براساس دیفندر ۹۰ است. برای ساخت نسخه کانور تیبل، شاسی خودرو با یک رول کیج سفارشی تقویت می‌شود تا کاهش استحکام ناشی از حذف سقف جبران شود. کانور تیبل‌های والانس پیش‌تر به تعداد محدود عرضه شده بودند؛ اما این مدل جدید، به‌کیت بدنه اوربان اتوموتیو نیز مجهز شده است. این خودرو از گلگیرهای وایدترک، کاپوت XRS با درجی هوا و قطعات کوچ‌تر مانند قاب فیبر کربنی آینه‌ها، کاناردهای جلو و دی‌لایت‌های مربعی اضافی بهره می‌برد. این دیفندر روی رنگ‌های ۲۳ اینچی مشکی که با رنگ بدنه و اکثر تزئینات خارجی هماهنگ است، قرار گرفته است. برخلاف ظاهر تیره خارجی، کابین خودرو به‌مندلی‌های جلوریکارو مجهز شده است. این چرم نارنجی حتی رول کیج و روکش سفارشی داشبورد را نیز پوشش می‌دهد.



حادثه ۱۱۶ اسب بخار قدرت و ۲۶۵ یونیون متر گشتاور تولید کند. نکته بسیار مهم درباره الاترا هیبرید، این بود، گیربکس دوکلاچه آن است. در حقیقت یک گیربکس سه سرته که از اتوماتیک و دوکلاچه انتقال قدرت و گشتاور به درج خورای جلو ابریسک دارد. همچنین به لطف ساختار گیربکس دوکلاچه اتوماتیک تنها ۱۰،۵ ثانیه زمان نیاز است که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حادثه سرعت الاترا هیبرید نیز ۱۷۸ کیلومتر بر ساعت است. همچنین مصرف سوخت ترکیبی آن پس از سدان کامپکت هیبرید که روی ۱۰ کیلومتر لیتر ۴،۱ کمتر است.

هفتمین نسل الائمه با عنوان سدان کامپکت هیوندای، جدیدترین نسل آن به‌شمار می‌رود و موسوم به Gen7 است. این نسل از سال ۲۰۲۰ میلادی معرفی شد و اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی، نسخه‌ی سی‌یافت آن به‌ بازار می‌آید. امد. الائمه هیبریدی در سال جاری توانست در فهرست بهترین هیبریدی‌های سال قرار گیرد. یکی از دلایل انتخاب آن، قوای محرکه و کیفیت ساخت مناسب این خودرو است. این هیبرید در مدل ۲۰۲۵ با یک موتور ۱.۶ لیتری (تصفیه‌گر اسرات - استریم مجهز شده که باطلف هماهنگی با موتور الکتریکی می‌تواند



هیوندای الانترا، یکی از بهترین هیبریدی‌ها

چانگان «CS55 پلاس» بخریم یا «جی ای سی» امکو؟

برتری نارنجی پوشان جاده مخصوص در ارائه خدمات و امداد خودرو

خواهیم کرد. اگرچه گک امکوباجانگان CS55 پلاس از نظر قیمتی، حدود ۵۰۰ میلیون تومان اختلاف دارد، اما هدف ما بررسی فنی هر دو مدل خودرو است تا خریداران این کلاس خودرویی با اطمینان بیشتری سراغ محصول مورد نظرشان ببرند.

کمی دشوار و سخت باشد. در کلاس اس‌بی‌وی گراس‌اوپرهای کامپکت که یکی از محبوب‌ترین کلاس‌های این دسته از خودرو در بازار کشورمان هستند، دو گزینه جانگان CS55 پلاس و گک‌امکوا از انتخاب‌های جذاب این روزهای بازار آرداتی‌هاست. در ادامه، این دو خودرو را از نظر فنی بررسی می‌کنیم.

◀ این روزها بازار کراس اور هادر داخل کشورمان همانند بازار جهانی، بسیار پر طرفدار و جذاب است. پس از آژانس سازی واردات خودرو از شهر یور سال ۱۴۰۱، شاهد حضور طیف گسترده ای از اس ویوی کراس اور هادر ایران هستیم. همین مساله سبب شده است تصمیم خرید خودروی در این کلاس،



مقایسه سواری و هندلینگ

چانگان CS55 پلاس در محور جلودارای سیستم تعلیق مکفرسون با طبق های پهنه سازی شده و در محور عقب دارای ساختار مولتی لینک (چند اتصال) است. این سیستم تعلیق با توجه به سایز ۲۲۵/۵۵ لاستیک ها و رنگ های ۱۹ اینچی آلومینیومی، کیفیت سواری بسیار بالایی را به سر نشینان ارائه می دهد. در مقابل جی ای ای امکو نیز از ساختار مکفرسون در محور جلو و از ساختار مولتی لینک در محور عقب برخوردار است که تایر های ۲۳۵/۵۵ و رنگ های ۱۹ اینچی آلومینیومی کیفیت سواری خوبی ایجاد می کند. به باطن توجه وزن مناسب تر میان محور های جلو و عقب، در چانگان CS55 پلاس شاهد هندلینگ و فرمان پذیری بهتری نسبت به جی ای ای امکو هستیم.

آشنایی بادو کراس اوور



خلیج فارس بسیار موفق ظاهر شده است. در مقابل کمپانی جی ای سی که بازار ایران با نام گک شناخته می شود، در سال ۲۰۲۲ میلادی اس یووی کراس اور کامپکت سگمنت C خود را با نام امکو معرفی کرد. این خودرو در بازار چین با نام تراپچی امکونیز شناخته می شود.



چانگان CS55 از سال ۲۰۱۷ به تولید رسیده و در کلاس اس یووی کراس اوورهای کامپکت سگمنت C قرار می‌گیرد. در ماه مارس سال ۲۰۲۱ میلادی، نسل دوم این خودرو به صورت رسمی و بر پایه زبان جدید طراحی چانگان معرفی شد. CS55 به لطف کیفیت ساخت بالا، در کشورهای حاشیه

برتری چانگان نسبت به جی ای سی



در بخش مشخصات فنی، هر دو خودرو در کلاس ۴ سیلندر ۱،۵ لیتری توربوشارژ قرار دارند. چنانکه CS55 پلاس از یک موتور ۴ سیلندر ۱،۵ لیتری مجهز به سیستم پمپ خوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت GDI بهره می‌گیرد. این موتور با کد JL473ZQ7 معرفی می‌شود و دارای ۱۶ سوپاپ در سراسر سیلندر بوده و از مکانیزم DOHC به‌خوردار است. این موتور به‌طرف سیستم پمپ خوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI می‌تواند حداکثر ۱۸۰،۷ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ دور آ.بی.ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۸۶،۷ نیوتون متر گشتاور را در ۲ هزار آ.بی.ام به‌بارمغان آورد. از آن‌جا که موتور دارای حجم ۱،۵ لیتر و مزین به توربوشارژ است، کمی تحت فشار بوده که مالک خودرو باید نسبت به نوع رفتارهای رانندگی و شیوه نگهداری از این خودرو و بسیار حساس باشد. این قدرت و گشتاور به‌طرف هم‌گیر بکس ۷ سر عتده دو کلاچه اتوماتیک به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. به‌علف هماهنگی عالی میان موتور و گیربکس و عملکرد دستی نظیر گیربکس، شاهد شتاب خوبی از این خودرو هستیم.

در مقابل جی ای سی امکو نیز به یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱،۵ لیتری مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها مجهز است. این موتور به لطف تکنولوژی ساخت به روز می تواند ۱۷۷ اسب بخار قدرت را در دور ۵۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۷۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۲ هزار آرپی ام فراهم آورد. گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه تر اتوماتیک و وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ های جلوا بر عهده دارد. هماهنگی موتور و گیربکس در جی ای سی امکو نیز در سطح خوبی قرار دارد که شتاب خوبی را برای این کراس اورر فراهم می آورد. از نظر کیفیت و تکنولوژی ساخت، چانگان CS55 پلاس و جی ای سی امکو در یک سطح قرار دارند؛ اما به دلیل پشتیبانی مناسب گروه خودروسازی سایپا از چانگان CS55 پلاس و خدمات پس از فروش بسیار مناسب، چانگان CS55 پلاس گزینۀ قابل اعتمادتری برای خرید به حساب می آید. البته موتورهای توربوشارژر ۱،۵ لیتری به دلیل کیفیت پایین سوخت کشور، احتمالاً دچار خرابی های بیشتری می شوند؛ از این رو، در زمینه تأمین قطعات اصلی برای موتور و گیربکس، گروه خودروسازی سایپا چند سر و گردن بالاتر بوده و به لطف سیستم امداد خودرو، خریداران این خودرو از آرامش خاطر بالاتری برخوردارند. از طرفی راسا موتور خاور میانه به عنوان شرکت وارد کننده محصولات جی ای سی در کشور، در زمینه شبکه خدمات پس از فروش از برخی ضعف ها برخوردار بوده و در شبکه خدمات ای و امداد خودرو نیز وجود ندارد.

چانگان بخریم یا جی ای سی؟

در نهایت اگر قصد خرید یک آسیای کوچک را داشته باشید، باید به این نکته توجه کنید که هزینه‌های نگهداری و تعمیرات این آسیاها بسیار بالاست. به همین دلیل، اگر قصد خرید یک آسیای کوچک را داشته باشید، باید به این نکته توجه کنید که هزینه‌های نگهداری و تعمیرات این آسیاها بسیار بالاست.

کابین‌های اسپرت!

در خودرو چانگان CS55 پلاس شاهد یک کابین مدرن، جذاب و اسپرت هستیم. کلیت طراحی داشبورد، مینیماست. طراحی یک کلاستر ۱۰،۲۵ اینچی در بالاترین بخش و در مقابل راننده (حس محصولات جدید پژو به سر نشینان القای می‌شود) و طراحی یک نمایشگر ۱۲،۳ اینچی افقی لمسی برای سیستم مولتی مدیا با دکه‌های فیزیکی در زیر درجه‌های سیستم تهویه مطبوع، فضای کاملاً مدرن و پیشرفته‌ای را در کابین ایجاد کرده است. طراحی درجه‌های دوزنق‌های شکل در طرفین داشبورد و طراحی سراسری درجه‌های مبانی، فضای کابین را بسیار جدید و مدرن جلوه می‌دهد. نکته بسیار مهم در زمان فرارگیری در پشت فرمان چانگان CS55 پلاس سطح بالای راحتی و ارگونومی در کنار دید عالی نسبت به محیط اطراف است. طراحی غوبلک فرمان دی-کات جدید (که بسیار خوشدست و اسپرت است)، طراحی دسته‌دنده بسیار جذاب و دکه‌دو تار تنظیم حالت رانندگی، حس هیجان خاصی را در زمان رانندگی به سر نشینان القای می‌کند. طراحی ستون‌ها و یاردار و سقف پانورامیک نیز جلوه بسیار دلنشینی به کابین این خودرو می‌بخشد. نکته بسیار مهم این است که کیفیت ساخت بالا و استفاده از مواد با کیفیت، پلاستیک نرم Soft Touch و استفاده از چرم، کابین بسیار شیک و بی‌سروصدایی را در اختیار سر نشینان قرار می‌دهد. در مقابل جای‌اسی امکو کابین بسیار اسپرتی دارد. کلیت داشبورد این خودرو مینیماست و ساده بوده که وجود کلاستر ۸،۵ اینچی در مقابل راننده و یک نمایشگر عرضی ۱۰،۱ اینچی در بخش مبانی، سبب ایجاد فضای مدرن و بسیار خلوتی در کابین شده است.

طراحی در چپه‌های سیستم تهویه مطبوع دوز نه‌ای شکل در طرفین داش‌بورد و در چپه کسولی شکل بخش میانی، به‌همراه دکم روتاری در کنار آن، فضای داخلی جی‌ای‌سی ام‌کورا جذاب و منحصر به‌فرد جلوه می‌دهد. طراحی دسته‌دنده کوچک و غربلک فرمان دی-کات، رانندگی بایین خود را اسپرت جلوه می‌دهد.

در عین حال استفاده از ترم قرمز و مسکی به همراه چرم و قطعات پلاستیک نرم Soft Touch کیفیت بالایی برای کابین این خودرو به ارمغان آورده است. همچنین طراحی سقف بانورامیک نیز فضای جذابی را به وجود آورده است. از نظر امکانات رفاهی و ایمنی هر دو خودرو در یک سطح قرار دارند و به تمام آپشن های روزگار و ایمنی مجهز هستند؛ البته چنانکه CS55 پلاس به نامیاشگر مرکز بزرگتری برای استیشن مولتی مدیا مجهز است.

بررسی طراحی خارجی

پیش از نقد طراحی خارجی هر دو اس بوی کراس اور با کیفیت چینی باید گفت که چانگان CS55 پلاس و جی ای سی امکو، از نظر کیفیت بسیار نزدیک به هم هستند. بر اساس گزارش دی پاور، در سال ۲۰۲۴، ۲۰۷ دستگاه چانگان بایات خرابی به نمایندگی مراجعه کرده که آمار جی ای سی ۲۰۶ دستگاه بوده است، بنابراین می توان گفت از نظر کیفیت، این دو خودرو بسیار نزدیک به هم هستند. زبان جدید طراحی چانگان از سال ۲۰۲۱ میلادی به بعد منجر به تولید محصولات بسیار اسپرت و هیجان انگیز تری شد. نسل دوم چانگان CS55 پلاس به لطف استفاده از خطوط تیز روی بدنه، رنگ های ۱۹ هیجان و اضافه شدن رنگ قرمز به رنگ های، اینجانب پیش تری را به بیننده القا می کند. با نگاهی به نمای جلو این خودرو، شاهد طراحی چراغ های کشیده و باریکی هستیم و خوشبختانه خبری از طراحی چراغ های دویل نیست. این چراغ های کشیده می زن به LED با جلونچره عرض، حجم نسبتا برآمده روی کاپوت و وروی های هوا درون سپر، چهره مسوراوه و جذابی را به وجود آورده اند. در نمای عقب، شاهد طراحی چراغ های کشیده و جذازا هم هستیم که با گرافیک LED و حجم نسبتا خاص روی در صندوق عقب، نمای زیبایی به این بلندقامت پرچمدار چانگان در بازار ایران بخشیده است. همچنین دو آگزرو غیرعقل در طر فین سپر و اسپویلر شکل روی در صندوق عقب، حس هیجان این خودرو را بیشتر می کند.

در مقابل جی‌ای‌سی امکو یک اس‌پووی کراس‌اوپر با اسنایل بسیار هیجانی است. با نگاهی به روفریل بدنه این خودرو، شاهد استفاده از خطوط نسبتاً تیز و در هم تنیده هستیم. رنگ‌های ۱۹ اینچی نیز کاراکتر اسپرتی به این خودرو می‌دهد. در نمای جلو، شاهد سبک طراحی کاملاً متفاوتی هستیم؛ چراغ‌های کشیده با LED های ۷ شکل در یک مجموعه قرار گرفته‌اند. همچنین خطوط تیز روی کاپوت و خطوط مورب جلو پنجره که با پوزه یکپارچه شده است، چهره‌ای کاملاً تهاجمی و خشن ایجاد می‌کند. در نمای عقب جی‌ای‌سی امکو با طراحی اسپرت‌محور و مواجه هستیم. چراغ‌های ۷ شکل عمودی مزین به LED، حجب‌پردازی روی در صندوق عقب و طراحی دو زبنا و عمودی غیرفعال در طرفین سپر، نمای گریز و هیجان انگیزی را به نمایش می‌گذارند. اسپویلر الهامی دو نکته تیز روی در صندوق عقب و دیفیوزر مابین، جاشنی اسپرت این خودرو را بیشتر می‌کند.



ولوو که در سری خانواده F شاهد هستیم، در این کشته دماغ‌دار نیز به‌خوبی حفظ شده که مزین به LED است. از نظر مشخصات فنی نیز دارای موتورهای قوی‌تر شده تا به‌همراه گیربکس نسل جدید ولوو رانندگی باکیفیت‌تری را ارائه دهد. ولوو VNL در سال جاری توانسته در فهرست بهترین کشته‌های دماغ‌دار ایالات متحده قرار گیرد و دلیل انتخاب این کشته، راحتی بسیار بالا، قدرت و گشتاور پیش‌رانه، رانندگی بسیار باکیفیت و سیستم‌های فوق هوشمند ایمنی بوده است.

کمپانی ولوو یکی از مطرح‌ترین خودروسازان کار و تجاری جهان است که با ارائه مدل‌های متنوعی توانسته به‌چنین جایگاه دست یابد. نسل دوم ولوو VNL به‌عنوان یکی از کشته‌های محبوب این کمپانی، در ۲۳ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی با استایلی جدید معرفی شد. به‌لطف استفاده از احجام سیال و پوزه فوق‌العاده آیرودینامیک در کنار کاهش مقاومت هوا روی بدنه سبب شده است شاهد چهره مدرن‌تر و زیباتر از VNL باشیم. جالب است بدانید که سبک طراحی چراغ‌های عمودی کشته‌های



زبان جدید طراحی «ولوو» در کشته‌هایش



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

رقابت دوزاپنی و یک کره‌ای در بازار مینی‌ون‌ها

رقابت میان سه برند تویوتا، هوندا و کیا در بازار سال ۲۰۲۵ مینی‌ون‌ها بالا گرفته است



بزرگراه‌ها و مناطق شلوغ را ایمن‌تر می‌کند. در عین حال سیستم هیبریدی باعث می‌شود تویوتا سینا در کنار عملکرد بهینه، شتاب و پایداری مناسبی داشته باشد. انتقال قدرت نرم و بی‌صدا از دیگر ویژگی‌های رانندگی با این خودرو است که آن را برای سفرهای طولانی مناسب می‌سازد.

هوندا اودیسه؛ نماد دوام و کیفیت در رانندگی

هوندا اودیسه سال‌هاست که در بازار آمریکا به‌عنوان یکی از بهترین مینی‌ون‌ها شناخته می‌شود. مدل ۲۰۲۵ این خودرو با تاکید بر راحتی راننده و سرنشینان و ارائه امکانات پیشرفته، همچنان یکی از گزینه‌های اصلی خانواده‌هاست. هوندا اودیسه با ظرفیت ۷ نفر و طراحی هوشمندانه صندلی‌ها، فضای داخلی بسیار منعطف و کارآمدی دارد. صندلی‌های Magic Slide در ردیف دوم امکان جابه‌جایی آسان و مستقل را فراهم می‌کند که خصوصاً برای خانواده‌هایی با کودکان کوچک بسیار کاربردی است. مواد داخلی باکیفیت و طراحی ارگونومیک صندلی‌ها تجربه راحتی بی‌نظیری را به سرنشینان ارائه می‌دهد. مدل هوندا اودیسه ۲۰۲۵ به‌نمایشگر لمسی ۱۱.۲ اینچی مجهز است و سیستم‌های ارتباطی مانند اپل کارپلی و اندروید اتو و اتصال بی‌سیم در دسترس هستند. همچنین سیستم صوتی پریمیوم با کیفیت بالا و قابلیت‌های پیشرفته کمک‌راننده شامل سیستم هشدار تصادف و کمک حفظ خط، از دیگر امکانات شاخص این مدل به‌شمار می‌آیند. موتور ۳.۵ لیتری وی ۶ این خودرو با قدرت ۲۸۰ اسب‌بخار، تعادل خوبی بین قدرت و مصرف سوخت برقرار می‌کند. هوندا اودیسه دارای سواری نرم و پاسخگوی عالی در رانندگی شهری و بزرگراه است. بر این اساس صدای موتور کم‌نویز و تعلیق پیشرفته، تجربه رانندگی آرام و لذت‌بخشی را رقم می‌زند. هوندا اودیسه با کسب امتیاز «بالاترین سطح ایمنی» از موسسات معتبر، نشان داده است که ایمنی در طراحی و ساخت این خودرو اولویت بالایی دارد.

سیستم‌های هشدار نقطه‌کور، ترمز اضطراری خودکار و کنترل سرعت تطبیقی در کنار ساختار بدنه مقاوم، تضمینی برای حفظ سلامت سرنشینان است. همچنین به‌دلیل دوام بالای قطعات و قابلیت اطمینان در طول زمان، هوندا اودیسه گزینه‌ای محبوب برای خانواده‌هایی است که به دنبال خودرویی مطمئن و بادوام هستند.

نگاهی کوتاه به سه رقیب

از منظر فنی، هر سه خودرو دارای ویژگی‌های برجسته‌ای هستند که هر کدام را در جایگاه خود منحصربه‌فرد می‌کند. کیا کارنیوال با تمرکز بر طراحی لوکس و امکانات رفاهی پیشرفته، انتخاب مناسبی برای خانواده‌هایی است که فضای بزرگ و راحتی بالا را در اولویت می‌دانند. تویوتا سنینا به‌واسطه بهره‌گیری از فناوری هیبرید و مصرف سوخت بهینه، گزینه‌ای دوستدار محیط‌زیست و اقتصادی است که هم‌زمان از نظر ایمنی و امکانات نیز وضعیت خوبی دارد. هوندا اودیسه نیز با تجربه رانندگی نرم و دوام بالای قطعات، برای کسانی که به دنبال خودرویی مطمئن، با عملکرد فنی بی‌عیب و امکانات کاربردی هستند، انتخابی ایده‌آل به‌شمار می‌رود.

سیستم‌های فعال ایمنی همچون ترمز اضطراری خودکار و هشدار ترافیک پشتی، ایمنی رانندگی در محیط‌های شهری و بزرگراه‌ها را تضمین می‌کنند.

تویوتا سنینا؛ مینی‌ونی با فناوری هیبریدی

تویوتا سنینا یکی از خودروهایی است که در چند سال اخیر با تمرکز ویژه بر فناوری هیبرید، جایگاه خود را در بازار مینی‌ون‌ها مستحکم کرده است. مدل ۲۰۲۵ این خودرو به‌عنوان نخستین مینی‌ون تمام هیبرید AWD شناخته می‌شود که ترکیب عملکرد محیط‌زیستی و فضای داخلی کاربردی را ارائه می‌دهد. یکی از بزرگ‌ترین مزیت‌های تویوتا سنینا مصرف بسیار پایین سوخت آن است. سیستم هیبریدی این خودرو با ترکیب موتور بنزینی ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر و دو موتور الکتریکی، در مجموع حدود ۲۴۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این سیستم به‌طور هوشمند انرژی را بازیافت کرده و به‌صورت تمام‌وقت چهار چرخ محرک عمل می‌کند که این موضوع نه تنها به بهبود پایداری خودرو کمک می‌کند، بلکه مصرف سوخت را به حدود ۳۵ مایل بر گالن در شرایط ترکیبی می‌رساند. طراحی داخلی تویوتا سنینا به گونه‌ای است که با وجود داشتن ۸ صندلی جادار، همچنان فضای بار قابل توجهی ارائه می‌دهد. صندلی‌های جلو و عقب به‌صورت برقی قابل تنظیم هستند و سیستم تهویه مطبوع سه‌منطقه‌ای، رفاه همه سرنشینان را تضمین می‌کند. امکاناتی مانند یخچال کوچک، جاروبرقی داخلی و سیستم سرگرمی با نمایشگرهای مجزا برای سرنشینان عقب از دیگر مزایای این مدل به‌شمار می‌رود. تویوتا سنینا مجهز به مجموعه‌ای کامل از سیستم‌های ایمنی است که شامل ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، سیستم تشخیص عابر پیاده و کمک پارک هوشمند می‌شود. همچنین قابلیت‌هایی مانند کنترل سرعت تطبیقی و هشدار ترافیک پشتی، رانندگی در



بازار مینی‌ون‌ها در سال ۲۰۲۵ دیگر آن چهره سنتی و محافظه‌کار گذشته را ندارد. اکنون رقابت میان خودروهایی است که نه تنها باید خانواده‌ای پرجمعیت را در آرامش کامل جابه‌جا کنند، بلکه باید به

جدیدترین فناوری‌ها، بهترین سیستم‌های ایمنی و طراحی‌های جذاب نیز مجهز باشند. در بازارهای جهانی بر خلاف بازار کشور ما که تب و تاب خودروهای کراس‌اوور وجود دارد، بر اساس آن چه در گزارشات جهانی منتشر شده، رقابت میان سه برند تویوتا، هوندا و کیا در بازار مینی‌ون‌ها بالا گرفته است. محصولات کارنیوال، اودیسه و سنینا از پرندهای مذکور در بازارهای جهانی محبوبیتی داشته که جی‌دی پاورز آن‌ها را زیر ذره‌بین برده است. این سه مینی‌ون با مشخصات متفاوت در تقابل هستند؛ یکی مجلل و قدرتمند، دیگری هیبرید و اقتصادی و سومی با سابقه، بادوام و کاربردی. در ادامه به بررسی مختصر آن‌ها خواهیم پرداخت:

کیا کارنیوال پیشگام در راحتی با تکنولوژی بالا

کیا کارنیوال در چند سال گذشته تحولات چشمگیری در طراحی، ایمنی و فناوری داشته است که باعث شده این مدل در صدر ارزیابی‌های جی‌دی پاور قرار بگیرد. طراحی خارجی این خودرو با خطوط جسورانه و ظاهری مدرن، خودرویی کاملاً متفاوت از نسل‌های قبلی ارائه می‌دهد که ترکیبی از جذابیت و کارایی است.

یکی از مزیت‌های بزرگ کیا کارنیوال فضای داخلی بسیار جادار و انعطاف‌پذیر آن است. صندلی‌های ردیف دوم و سوم امکان تنظیمات متنوعی دارند که علاوه بر افزایش راحتی، فضای بار را به‌طور قابل توجهی بزرگ‌تر می‌کنند. همچنین استفاده از مواد باکیفیت بالا در طراحی داخلی، از جمله روکش‌های چرمی نرم و تزئینات چوبی باعث شده است فضای کابین برای سرنشینان لوکس و دلپذیر باشد.

مدل ۲۰۲۵ این خودرو مجهز به سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده است که شامل هشدار برخورد از جلو، کمک حفظ خط، هشدار نقطه‌کور و سیستم تشخیص عابر پیاده می‌شود. از نظر فناوری سرگرمی، سیستم صوتی Bose با کیفیت بالا و نمایشگر لمسی ۱۱.۲ اینچی با قابلیت اتصال اپل کارپلی و اندروید اتو به‌عنوان ویژگی برجسته آن است. کیا کارنیوال به یک موتور ۳.۵ لیتری وی ۶ مجهز است که توان خروجی آن حدود ۲۹۰ اسب‌بخار است. این موتور با سیستم تزریق مستقیم سوخت و تکنولوژی‌های پیشرفته بهینه‌سازی مصرف، عملکرد قدرتمند همراه با مصرف سوخت نسبتاً بهینه ارائه می‌دهد. شتاب‌گیری این خودرو در حدود ۷ ثانیه از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت است که برای یک مینی‌ون خانوادگی قابل قبول است.

کیا کارنیوال موفق به کسب امتیاز بالایی در تست‌های تصادف شده و به‌واسطه بهره‌مندی از ساختار بدنه مقاوم و کیسه‌های هوای متعدد، ایمنی سرنشینان را در سطح بسیار بالایی تضمین می‌کند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



تاکسی به‌سازمان تاکسیرانی تحویل داده شود. در صورت صحت، این موضوع می‌تواند طیف مشتریان این خودرو را تا حدی تغییر دهد.

شنیده‌ها حاکی از انتخاب نیسان سیلفی به‌عنوان خودرو تاکسی شهری در آینده است. بر این اساس قرار است در آینده نزدیک این مدل خودرو به‌عنوان



نیسان سیلفی؛ گزینه جدید تاکسیرانی در کشور

فروش خوب خودروهای چینی تا محدوده ۳ میلیارد تومان

هستند. این در حالی است که شرایط بازار خودرو این روزها به‌گونه‌ای است که فروش این مدل خودروها در مقایسه با گذشته باز هم سخت‌تر شده و دامنه مشتریان آن‌ها کاهش چشمگیری داشته است.

مرز ۳ میلیارد تومان به‌خود اختصاص می‌دهند. بر این اساس آن دسته از خودروهای چینی که در بازار کشور با قیمت بیش از ۳ میلیارد تومان عرضه می‌شوند، از اقبال چندانی برخوردار نبوده و به اصطلاح سخت‌فروش

با وجود آن که در یک سال گذشته تعداد زیادی خودرو چینی با بهای بیش از ۳ میلیارد تومان راهی بازار شده‌اند، اما در عمل بیشتر این سهم فروش را در این بخش، مدل‌های چینی مونتاژی یا وارداتی تا

تحلیل

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 A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۴۰	۱۰	▼
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۳۰	▼
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۶۱۰	۴۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۱۰۰	۲۰	▼
فردا ۱۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۸۰	۲۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۳۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▼
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▼
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
نیسان قشقای تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۵ میلیون و ۵۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۴۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۰	۴۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۵	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۹۳	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۷۰	۶۶۵	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۷	۳	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۱	۴	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۳۳	۲	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۰	۲	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۷	۶۳۳	۶	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۸	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۵	۵۲۷	۰	
کوییک GXL-R با رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۹	۵۴۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۶	۵۱۷	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۲۰	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۰	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۶۷۱	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد	۸	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۷	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۴۰	۸۳۶	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۲	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۹	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▼
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۷۳۰	۹۹۵	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۱	۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۳۶	۷۸۰	۱	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۲	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۹	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۶	۷	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۳۳	۶	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۵۳	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۲۵	۹۰۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۰	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۸۰۰	یک‌میلیارد و ۱۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۲۷	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۲۱	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۱	۳	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۸۱	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۷	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۰	۴	▼

افزود: «شعبه پس از بررسی مدارک موجود در پرونده و ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» امینی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی در بازرسی از واحد صنعتی روغن‌موتور، این گزارش را تهیه و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«مدیر کل تعزیرات حکومتی گیلان از محکومیت فروشنده روغن‌موتور قاچاق به دلیل ثبت نکردن کالا در سامانه جامع انبارها خبر داد. مرتضی امینی در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «شعبه هفتم بدوی ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز رشت به پرونده روغن‌موتور قاچاق به دلیل ثبت نکردن کالا در سامانه جامع انبارها رسیدگی کرد.» مدیر کل تعزیرات حکومتی گیلان



فروشنده متخلف روغن‌موتور قاچاق در گیلان محکوم شد



حجم روانکار موتور در چه شرایطی کاهش می‌یابد؟

دلیل بخار شدن روغن‌موتور

خروج بخار روغن‌موتور از محفظه آن است. رینگ‌پیستون نقش مهمی در جمع‌آوری روغن‌موتور از دور بلوک سیلندر و انتقال آن به محفظه روغن ایفا می‌کند. به‌مرور در اثر تجمع رسوبات، رینگ‌پیستون قفل شده و در نتیجه مانع از بازگشت روغن به محفظه می‌شود. باقی ماندن روغن روی سطح بلوک سیلندر در بلندمدت باعث افزایش میزان بخار شدن آن می‌شود. در مواردی با تمیز کردن رینگ‌پیستون مشکل برطرف می‌شود؛ اما گاهی نیز باید به‌فکر تعویض آن باشید. دلیل بخار شدن روغن‌موتور پراید و سایر خودروها بعضاً ناشی از استفاده از روغن‌موتور تقلبی است. متأسفانه بسیاری از روغن‌موتورهایی که با نام برندهای معتبر خارجی در بازار عرضه می‌شوند، تقلبی هستند. بر این اساس بسیاری از آن‌ها در ایران یا برخی کشورهای همسایه مانند امارات آماده می‌شوند. در تولید بعضی از این محصولات از روغن‌موتورهای تصفیه دوم و حتی روغن سوخته استفاده می‌شود. بدیهی است که نقطه تبخیر این محصولات بسیار پایین‌تر از حد استاندارد باشد. به‌همین دلیل، استفاده از روغن‌موتور تقلبی می‌تواند علت بخار روغن‌موتور خودرو شما باشد. پیشنهاد می‌کنیم چشم‌پسته به نام‌های خارجی که روی بسته روغن‌موتورها می‌بینید، اعتماد نکنید. مورد دیگر، استاندارد API روغن است. این موضوع هم در دفترچه راهنمای خودرو ذکر می‌شود. اگر برای یک خودرو استاندارد API به‌صورت SL ذکر شده، نباید از روغن‌های با استاندارد پایین‌تر مانند SJ استفاده کنید. این موضوع در جلوگیری از بخار روغن‌موتور به‌صورت غیرعادی نقش دارد. تشخیص برخی از دلایل ذکر شده در این مطلب برای هر راننده‌ای امکان‌پذیر است؛ اما برای عیب‌یابی دقیق و رفع مشکل بعضاً باید به‌سراغ تعمیرکاران متخصص بروید. خرید روغن‌موتور استاندارد و درجه‌یک از یک سو و تعویض به‌موقع آن از سوی دیگر، دو عامل مهم در جلوگیری از بروز مشکل بخار روغن‌موتور و حفظ سلامت قطعات موتور خودرو شماست.



مناسب در خودرو ضروری است. برای این که کمپرس موتور به‌خوبی اتفاق بیفتد، لازم است قطعات مختلف در موتور وظیفه آب‌بندی را به‌درستی انجام دهند. ترک خوردن یا تاب برداشتن سرسیلندر یا خرابی واشر سرسیلندر از جمله اتفاقاتی هستند که آب‌بندی موتور را با مشکل مواجه می‌کنند. یکی از نشانه‌های بروز این مشکل افزایش

محفظه آن اقدام کنید. به‌مرور زمان در اثر تجمع ذرات آلاینده، مسیر خروج فشار موتور تا حدی مسدود می‌شود. گرفتگی سیستم تخلیه فشار درونی موتور سبب می‌شود شاهد افزایش فشار در بلوک سیلندر باشیم و در نتیجه این اتفاق، میزان بخار شدن روغن‌موتور تپا و سایر خودروها افزایش می‌یابد. پدیده کمپرس موتور برای دستیابی به راندمان احتراق

بخار شدن روغن‌موتور خودرو در برخی مواقع کاملاً طبیعی است؛ اما گاهی نیز نشانه‌ای از بروز مشکل در خودرو است. باید توجه داشته باشید که روغن کم کردن موتور در اثر تبخیر می‌تواند مشکلات جدی را برای روان‌کاری قطعات موتور ایجاد کند. موضوعی که در بلندمدت روی عمر مفید قطعات پیش‌رانه ماشین تأثیر منفی می‌گذارد. به‌همین دلیل، باید نسبت به پدیده بخار روغن‌موتور حساس باشید و راه‌حل‌های جلوگیری از بخار شدن غیرعادی روغن‌موتور خودرو را بشناسید. بخشی از بخار روغن‌موتور خودرو کاملاً طبیعی است. این اتفاق به‌مرور زمان رخ می‌دهد و نشانه وجود هیچ‌گونه مشکلی در خودرو نیست. مقدار مجاز و طبیعی بخار روغن‌موتور خودروهای مختلف حدود ۰.۲ تا ۰.۳ لیتر در هر ۱۰۰۰ کیلومتر است. در دفترچه راهنمای هر خودرو مقدار دقیق آن ذکر شده که می‌توانید مشاهده کنید. روغن نقش روان‌کاری قطعات موتور را برعهده دارد. مسئولیت اصلی در جلوگیری از افزایش دمای موتور برعهده سیستم خنک‌کننده است. در صورتی که سیستم خنک‌کننده به‌هر دلیل مانند خرابی رادیاتور ماشین نتواند وظیفه خود را به‌درستی انجام دهد، بدیهی است که شاهد افزایش دمای غیرعادی پیش‌رانه خواهیم بود. این اتفاق باعث می‌شود شاهد تبخیر بخشی از روغن‌موتور به‌خصوص در رانندگی با مسافت طولانی باشیم. حل این مشکل تنها در گرو شناسایی و رفع ایراد احتمالی سیستم خنک‌کننده است. هر چه میزان روغن‌موتور موجود در مخزن از حد استاندارد تعیین شده کمتر باشد، میزان بخار روغن‌موتور بیشتر می‌شود. در این حالت، روغن‌موتور با حجم کم مسئولیت روان‌کاری قطعات موتور را برعهده دارد و در نتیجه میزان گردش روغن به‌دور موتور بیشتر می‌شود. در نتیجه طبیعی است که شاهد بخار شدن روغن‌موتور خودرو باشیم. برای جلوگیری از این اتفاق باید در ماه حداقل ۲ بار سطح روغن‌موتور خودرو را چک و در صورت نیاز نسبت به اضافه کردن روغن‌موتور به

NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM

س

رینگ و لاستیک

روزنامه دنیای خودرو | سه‌شنبه ۲۴ تیر ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۵۶

فرمانده انتظامی آذربایجان غربی از کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال با تلاش سربازان گمنام پلیس امنیت اقتصادی استان در ارومیه خبر داد. سردار رحیم جهانبخش در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «مامورین پلیس امنیت اقتصادی استان در پی انجام کار اطلاعاتی از دیوی کالا در یکی از محلات ارومیه مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «مامورین پلیس ضمن هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر عزیمت کردند که پس از بازرسی، یک هزار و ۱۸۹ حلقه انواع لاستیک در

مارک‌های مختلف خارجی به‌صورت قاچاق و فاقد هرگونه مجوز گمرکی کشف شد.» فرمانده انتظامی استان ادامه داد: «پس از جمع‌آوری لاستیک‌های قاچاق، یک نفر متهم دستگیر و به‌همراه پرونده به‌مراجع قضایی معرفی شد.» به‌گزارش «ایسنا» به نقل از سایت پلیس، سردار جهانبخش از شهروندان خواست که در صورت مشاهده هرگونه فعالیت غیرمجاز در قالب احتکار کالا یا تهیه و توزیع کالاهای قاچاق توسط افراد سودجو، موضوع را از طریق شماره تلفن ۰۹۶۳۰۰ به پلیس امنیت اقتصادی گزارش دهند تا نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود.

کشف یک هزار حلقه لاستیک قاچاق در ارومیه

تایری که از آن استفاده خاص می‌شود

لاستیک زاپاس از نوع فرغونی

حجم کمتر آن است. این لاستیک‌ها به‌طور میانگین ۳۰ تا ۴۰ درصد سبک‌تر و کوچک‌تر از لاستیک‌های معمولی هستند. این ویژگی‌ها باعث می‌شود فضای بیشتری در صندوق عقب خودرو صرفه‌جویی شود؛ به‌ویژه در خودروهای الکتریکی که به‌فضای بیشتری برای باتری نیاز دارند. لاستیک زاپاس فرغونی از مواد سبک و کم‌تراکم ساخته شده که هم دوام مناسب برای استفاده کوتاه‌مدت دارد و هم وزن خودرو را کاهش می‌دهد. با این حال به‌دلیل تراکم کمتر، این لاستیک‌ها تنها برای مسافت‌های کوتاه (حداکثر ۸۰ کیلومتر) قابل استفاده هستند. همچنین به‌دلیل کم بودن سطح عاج‌های این لاستیک‌ها (حدود ۵۰ درصد کمتر از لاستیک‌های معمولی)، چسبندگی کمتری در سرعت‌های بالا دارند. رینگ این لاستیک‌ها از آلیاژهای سبک مانند آلومینیوم ساخته شده و به‌طور کلی حدود ۳۰ درصد کوچک‌تر از رینگ‌های معمولی است. این طراحی سبک باعث می‌شود نصب و حمل آن‌ها آسان‌تر باشد؛ اما رینگ‌ها برای استفاده موقت طراحی شده‌اند و در صورت استفاده طولانی‌مدت ممکن است دچار فرسایش شوند.

لاستیک زاپاس فرغونی چند سالی است که در خودروهای چینی رایج شده است. نوعی لاستیک کوچک و سبک که به‌عنوان جایگزین موقت لاستیک اصلی خودرو در مواقع اضطراری، مانند پنجر شدن استفاده می‌شود. این لاستیک به‌منظور کاهش وزن و اشغال فضای کمتر طراحی شده و تنها برای مسافت‌های کوتاه و با محدودیت سرعت قابل استفاده است. برای نخستین‌بار در سال ۱۹۸۴ شرکت مرسدس‌بنز این لاستیک را در مدل W201 خود معرفی کرد. این نوآوری به‌دلیل کاهش وزن و اشغال فضای کمتر، مورد استقبال قرار گرفت. تا سال ۲۰۰۰، بیش از ۵۵ درصد خودروهای جدید در اروپا به این نوع لاستیک مجهز شدند. یکی از ویژگی‌های اصلی این لاستیک، وزن و

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی 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-ری‌را-خودرو فردا T5-سویا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا 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



قرار می‌گیرد و هم‌اکنون توسط پیاده‌نظام ارتش آمریکا، نیروهای عملیات ویژه و نیروهای مسلح کانادا به‌کار گرفته می‌شود. این خودرو همچنین در کنار نسخه دوم خود، معروف به خودرو کاربردی پیاده‌نظام (IUV)، در سراسر اروپا مستقر شده است. ارتش بریتانیا به‌ناوگانی به‌روز نیاز دارد و این یکپاک مبتنی بر کلرادو می‌تواند گزینهای ایده‌آل باشد. ISV به‌جای این که خودرویی کاملاً اختصاصی برای ارتش باشد، از پلت‌فرم با کلرادو ZR2 استفاده می‌کند و ۹۰ درصد از قطعات آن از نوع تجاری آماده هستند. این رویکرد هزینه‌ها را کاهش داده، امکان استقرار سریع را فراهم کرده و قابلیت اطمینان و ایمنی اثبات‌شده‌ای را ارائه می‌دهد.

«ناتسو ارتش بریتانیا ممکن است به‌زودی از خودرو پیاده‌نظام (ISV) جنرال‌موتورز بر پایه شورولت کلرادو ZR2 استفاده کنند. این خودرو با قطعات تجاری و قابلیت حمل هوایی، هزینه‌ها را کاهش می‌دهد. ارتش بریتانیا همراه با دیگر نیروهای ناتو ممکن است به‌زودی از خودرو پیاده‌نظام (ISV) شرکت جنرال‌موتورز دیفنس استفاده کنند که در اصل نسخه‌ای تقویت‌شده از شورولت کلرادو ZR2 است. برای به‌دست آوردن این قرارداد نظامی انحصاری، جنرال‌موتورز با شرکت NP آئر و اسپیس همکاری کرده که یک پیمانکار دفاعی معتبر با فعالیت در بریتانیا و کانادا است. ISV جنرال‌موتورز چندسالی است که مورد استفاده



شورولت «کلرادو» با تغییرات سنگین نظامی

نرخ ارز سرنوشت بازار لوازم‌یدکی را رقم می‌زند

واردات قطعه، ارزان‌تر از تولید داخل!

زمانی که نرخ ارز مهار می‌شود، سود واردات افزایش می‌یابد و تولیدکننده داخلی از رقابت باز می‌ماند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در حالی که واردات قطعات خودرو و رقابت با محصولات خارجی، بازار داخلی را تهدید می‌کند، تولیدکنندگان ایرانی با وجود تمامی مشکلات ارزی و هزینه‌های تولید، همچنان ستون اصلی تامین قطعات کشور باقی مانده‌اند. نوسازی فناوری و حمایت واقعی دولت از این صنعت، تنها راه بقای قطعه‌سازان ایرانی است تا بتوانند با محصولات خارجی رقابت کنند و زمینه رشد اقتصاد ملی و اشتغال پایدار را فراهم سازند.

کنترل مصنوعی ارز، سود واردات را افزایش داد. بابک کریمخان، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت بازار لوازم‌یدکی و واردات قطعات مشابه تولید داخل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «بحث افتارمارکت با همسان بازار لوازم‌یدکی به یک پارامتر خیلی مهم بستگی دارد و آن بحث ارز است. این که نرخ ارز چگونه کنترل می‌شود و چه تاثیری بر تولیدکننده داخلی و واردکننده می‌گذارد، اصلی‌ترین عامل تعیین‌کننده است.» وی درباره این که چرا واردات به‌صرفه‌تر از تولید داخل است؟ اضافه کرد: «فرض کنید ارز از بازار تورم جامانده باشد؛ یعنی رشد تورمی بالاتریم، اما دولت آمده ارز را مهار کرده و قیمت ارز به اندازه رشد تورم افزایش پیدا نکرده است. در این شرایط، می‌توانید ارز را هم به‌عنوان یک کالا در نظر بگیرید. وقتی ارز متناسب با تورم رشد نکند، واردات برای فعال اقتصادی به‌صرفه‌تر از خرید محصول داخلی تمام می‌شود.» کریمخان ادامه داد: «این‌طور مواقع، زمانی که ارز را مهار و به‌طور مصنوعی قیمتش را پایین نگه می‌دارند، طبیعتاً میدان را برای واردات باز گذاشته‌اند و سود قابل توجهی متوجه واردکننده می‌شود؛ تا جایی که واردات می‌تواند از لحاظ قیمت تمام‌شده بر تولید داخلی غلبه کند. همین روند طی چند سال گذشته رقم خورده بود؛ شرایطی که باعث شد بخش قابل توجهی از قطعات و لوازم‌یدکی خودرو به صورت وارداتی در بازار قرار بگیرند.»

این مقام صنفی افزود: «اما مسال شرایط فرق کرده است. ابتداء عرض کنم که الان کمبود ارز داریم و هر شخصی که بخواهد تامین ارز انجام دهد، باید از بازار آزاد تهیه کند. طبیعی است که وقتی ارز نبود یا تهیه آن دشوار بود، قیمت محصولات خارجی هم افزایش می‌یابد و همین امر تمایل به واردات را قوی‌تر می‌کند. این موضوع فقط بخشی از ماجراست.»

جبهش کیفیت قطعات وارداتی کریمخان در پاسخ به این سؤال که با وجود توانمندی داخلی در تولید قطعه، چرا هنوز قطعات مشابه وارد کشور می‌شود؟ تأکید کرد: «یکی از ریشه‌های این وضعیت، پیشرفت قابل توجه تکنولوژی کشورهای دیگر است. امروز تکنولوژی ساخت قطعات، مخصوصاً در چین و سایر کشورهای صنعتی، رشد چشمگیری داشته و سطح کیفی محصولات آن‌ها بسیار بالا رفته است. در گذشته، اگر نام قطعه چینی می‌آمد، همه تصور می‌کردند با یک قطعه ضعیف و بی‌کیفیت سرو کار دارند؛ اما اکنون شرایط کاملاً متفاوت است.»

وی اضافه کرد: «کیفیت محصولات چینی بسیار ارتقا یافته و تولیدکنندگان آن‌ها با فرایندهای پیشرفته، دیگر قطعه درجه سه یا ضعیف تولید نمی‌کنند. کارخانه‌ای که قبلاً سالانه ۱۰۰ هزار عدد قطعه تولید می‌کرد، اکنون با تکنولوژی جدید به تولید ۲ میلیون قطعه با کیفیت ممتاز رسیده است.»

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به این که صنعت داخلی از قافله تولید و فناوری‌های روز عقب مانده است، ادامه داد: «صنعت قطعه ایران در سال‌های اخیر از نظر به‌روزرسانی تکنولوژی عقب افتاده است. این عقب‌ماندگی موجب شده قیمت تمام‌شده داخلی بالا برود و تولیدکننده داخلی در رقابت با قطعه چینی با خارجی با مشکل مواجه باشد.»

وی افزود: «امروزه قطعه چینی کیفیتی ارائه می‌دهد که



نیروی کار

کف نیاز مشتریان داخلی را کاملاً تامین می‌کند. یادمان نمی‌رود که اوایل ورود خودروهای چینی به بازار، دید مخاطب به آن‌ها کاملاً منفی بود؛ اما امروزه این محصولات از لحاظ کیفیت ارتقا یافته‌اند و حتی بعضاً از رقیب پیشی گرفته‌اند. بازار قطعات یدکی هم از همین قاعده پیروی می‌کند؛ دیگر آن قطعات بی‌کیفیت و درجه سه در بازار نیست و وقتی واردکننده قطعه‌ای را وارد می‌کند، این قطعه هم کیفیت نسبتاً خوبی دارد و هم از نظر قیمت برای مشتری به‌صرفه‌تر است.»

رقابت نابرابر تولید و واردات

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور همچنین درباره رقابت تولیدکنندگان داخلی و خارجی تأکید کرد: «در این رقابت بحث فقط کیفیت نیست؛ مسائل اقتصادی و سودآوری هم‌اثراً گذار هستند. تولیدکننده داخلی موقتاً می‌بیند باید مواد اولیه، ماشین‌آلات و نیروی کار را هزینه بالا تامین کند و هم‌زمان با واردکننده‌ای رقابت کند که هم ارز با قیمت پایین تهیه می‌کند و هم به تکنولوژی روز دنیا مجهز است، طبیعتاً عقب می‌ماند.»

تولیدکننده خارجی از امتیازات ویژه‌ای بهره‌مند می‌شود. به‌عنوان مثال دولت چین برای صادرات تخفیف قائل می‌شود و با اعمال معافیت‌ها و حمایت‌های دولتی بخشی از هزینه‌های حمل، گمرک، مالیات و عوارض را پوشش می‌دهد.

وی اضافه کرد: «واردکننده امروز با علم به این موضوع، سراغ قطعه چینی می‌رود که نه تنها کیفیت مطلوبی حاصل شده، بلکه مشتری هم از این کیفیت رضایت دارد. حتی زمانی که می‌خواهیم کیفیت پایین یک قطعه وارداتی را به مشتری گوشزد کنیم، پاسخ می‌دهد که این قطعه کیفیتش خوب و قابل قبول است و من آن را انتخاب می‌کنم.»

این مقام صنفی درباره واردات قطعات کم‌کیفیت ادامه داد: «البته هنوز هم قطعات بی‌کیفیت وارد کشور می‌شود؛ اما این ناشی از تصمیم برخی بازرگانان است که تنها به قیمت پایین توجه دارند و بدون در نظر گرفتن کیفیت، قطعه می‌خرند. این قطعات عمدتاً به شکل قاچاق یا دور زن برخی ضوابط وارد بازار می‌شوند؛ اما در نهایت چون سود مناسبی برای واردکننده دارد، این چرخه ادامه پیدا می‌کند. مساله این است که بازار همواره انگیزه سود را دنبال می‌کند و این تقابل در بازار وجود دارد و شما شاهد آن خواهید بود. این اتفاق، یک قاعده اقتصادی و ناشی از عرضه و تقاضاست و تا زمانی که ریشه موضوع حل نشود، کنترل آن دشوار است.»

کریمخان در پاسخ به این پرسش که راه‌برونرفت از این شرایط چیست و چه باید کرد تا تولید داخلی تقویت شود؟ تصریح کرد: «باید موضوع را ریشه‌یابی کنیم تا ببینیم مشکل اصلی کجاست؟ تنها راه، به‌روزرسانی صنایع داخلی است؛ باید به تولیدکننده داخلی اجازه بدهیم که با استفاده از ارز و تامین ماشین‌آلات، کارخانه‌های خود را تجهیز کند. اجازه بدهیم به تکنولوژی روز دسترسی داشته باشند و تکنولوژی عقب‌مانده ۱۵ تا ۲۰ سال پیش را کنار بگذارند.»

وی افزود: «وقتی به کارخانه‌های چینی یا سایر رقیب‌ها می‌زنم، هر سال تغییرات نوآورانه‌ای می‌بینم؛ پروژه‌های جدید، خطوط تولید اتوماتیک و تحول در محصولات. این تحولات نشان‌دهنده رشد فناوری و اقتصادی رقیب خارجی است که عمل تعیین‌کننده رقابت در بازار شده و دسترسی به بازارهای جهانی برایشان ساده‌تر شده است.»

مزیت رقابتی خارجی‌ها نتیجه حمایت دولت‌هاست. کریمخان درباره امتیازات کشورهای خارجی برای صادرات نیز توضیح داد: «تولیدکننده خارجی از امتیازات ویژه‌ای بهره‌مند می‌شود. به‌عنوان مثال دولت چین برای صادرات، تعرفه‌های صادراتی آوانس یا تخفیف قائل می‌شود؛ یعنی چه؟ یعنی با اعمال معافیت‌ها و حمایت‌های دولتی، بخشی از هزینه‌های حمل، گمرک، مالیات و عوارض را پوشش می‌دهد. شما وقتی می‌رسید چرا کالای چینی ارزان‌تر است، باید توجه کنید که سود بازرگانی، تعرفه گمرکی، حمل‌ونقل و سایر تسهیلات برای صادرکننده با امتیازاتی که دارد، عملاً خنثی می‌شود. اگر چنین حمایتی نباشد، واردات مقرون به‌صرفه نیست؛ اما دولت این کشور برای حمایت از صادرکننده خود سیاست‌گذاری دقیقی را در پیش گرفته است.»

وی با اشاره به تأثیر سیاست‌های ارزی در ایران افزود: «در کشور ما ما وضعیت فرق دارد. به‌عنوان مثال ارز تخصیصی اگر زیر قیمت واقعی باشد، عملاً واردات بیش از تولید داخلی صرفه اقتصادی دارد. همان‌طور که گفتیم، سه‌سال قبل این وضعیت وجود داشت و اگر این رویکرد اصلاح نشود، باز هم همین روند تکرار می‌شود و تولیدکننده داخلی هیچ‌گاه انگیزه نخواهد داشت.»

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تأکید کرد: «مساله دیگر این است که اگر کمک شود و ماشین‌آلات به‌روز در اختیار صنعتگر ایرانی قرار گیرد، او نیز می‌تواند به‌روز شود و فاصله با رقیب‌های راجبران کند. در حال حاضر تولیدکننده داخلی با مشکلاتی روبه‌رو است؛ از جمله این که هزینه تامین مواد اولیه و ماشین‌آلات وی بالاست؛ در عین حال امکان دسترسی به تکنولوژی روز را ندارد و همچنین رقیبی دارد که با حمایت دولت خود و دسترسی به بازارهای متنوع، قیمت تمام‌شده و کیفیت را با هم بالا برده است.»

کریمخان خاطر نشان کرد: «راه‌حل این است که بین حمایت از تولید داخلی، مدیریت نرخ ارز و اصلاح ساختار واردات تعادل ایجاد کنیم. تا زمانی که تکنولوژی داخلی به‌روز نشود، مدیریت و تخصیص ارز شفاف و منصفانه صورت نگیرد و بازار صرفاً طبق سود کوتاه‌مدت عمل کند، این شرایط تکرار خواهد شد و واردات همواره برای برخی گروه‌ها جذاب خواهد ماند.»

شناسایی و انهدام باند سارقان لوازم خودرو در تهران



«مهر: رئیس پلیس آگاهی پایتخت از انهدام باند سارقان لوازم خودرو در تهران خبر داد و گفت: «متهمان ۲۰۰ فقره سرقت در پرونده خود دارند.» سردار علی ولی پور گودرزی اظهار کرد: «با وصول پرونده‌ای با موضوع سرقت لوازم خودرو همچون باتری و ECU، کار آگاهان پایگاه تخصصی مبارزه با سرقت لوازم خودرو تحقیقات خود را آغاز کردند.» وی افزود: «بررسی‌های اولیه حاکی از آن بود که سارقان با استفاده از یک دستگاه خودرو سواری سفید رنگ با پلاک مخدوش، اقدام به سرقت‌های سریالی در مناطق مختلف شهر می‌کردند.» سردار گودرزی گفت: «در ادامه، کار آگاهان با بررسی‌های بیشتر و تطبیق چهره یکی از سارقان

با تصاویر استخراج‌شده، موفق به احراز هویت وی شدند و بلافاصله اقدامات قضائی برای دستگیری این فرد آغاز شد. سرانجام این متهم به همراه همدستش که برای انجام مجدد سرقت به یکی از مناطق هدف مراجعه کرده بودند، در یک عملیات غافلگیرانه شناسایی و دستگیر شد.» رئیس پلیس آگاهی تهران بزرگ متذکر شد: «متهمان در بازجویی‌های اولیه به ارتکاب بیش از ۲۰۰ فقره سرقت لوازم خودرو، به‌ویژه باتری و ECU اعتراف کردند و اظهار داشتند اموال سرقتی را به فردی در شهرستان اسلامشهر فرخته‌اند. کار آگاهان با اخذ نیابت قضائی و هماهنگی مرجع قضائی، این مالخر را نیز بازداشت کردند.»

افزایش آمار معلولیت‌های ناشی از تصادف، نگران‌کننده است

هزینه معلولیت هر فرد؛ ۲ میلیون دلار برای پنج سال اول!



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«روز گذشته مدیر کل بهزیستی خراسان رضوی با هشدار نسبت به افزایش معلولیت‌های ناشی از تصادفات گفت: «با افزایش آگاهی خانواده‌ها، توسعه خدمات ژنتیک رایگان پیش از ازدواج و ... کاهش معناداری در تولد کودکان دارای مشکلات مادرزادی مشاهده شده است؛ اما برخی معلولیت‌ها از جمله ضایعات نخاعی، قطع عضو و آسیب‌های مغزی ناشی از تصادفات به دلیل ضعف ایمنی جاده‌ای و وسایل نقلیه نامناسب و ... روبه‌شد است.» رئیس سازمان بهزیستی کشور هم خبر داده است که سالانه ۶۷ هزار مورد تصادف منجر به معلولیت داریم که نرخ آن بالاتر از میانگین جهانی است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

«تصادفات جاده‌ای سالانه ۶۰ هزار نفر به جمعیت معلولان اضافه می‌کند

براساس آمارهای اعلام‌شده از سوی سازمان بهزیستی کشور، سالانه حدود ۶۰ هزار نفر در پی تصادفات جاده‌ای به جمعیت معلولان اضافه می‌شود که ۳ هزار نفر از آن‌ها دارای آسیب نخاعی می‌شوند. در این میان، جاده‌های نالیمن، خودروها و خیابان‌های غیراستاندارد و بی‌احتیاطی در رانندگی، چرخه‌ای برای مرگ و معلولیت در جاده‌ها و شهرها ایجاد کرده و همین امر هم موجب شده است سازمان بهزیستی

کشور به‌عنوان سازمان متولی افراد دارای معلولیت، برای جلوگیری از افزایش جمعیت معلولان، با تمام ظرفیت‌های خود در این زمینه اقدام به فرهنگ‌سازی کند. فاطمه عباسی، معاون توانبخشی سازمان بهزیستی کشور نیز براساس پیمایش شیوع‌شناسی ناتوانی و آسیب در ایران و بررسی اتیولوژیک آسیب‌ها که توسط سازمان بهزیستی طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳ انجام شده، برآورد کرده است که حدود ۴ درصد از افراد دارای معلولیت به‌علت حوادث ترافیکی دچار معلولیت شده باشند. از سوی دیگر در بانک اطلاعاتی سازمان بهزیستی که شامل افرادی است که به سازمان مراجعه می‌کنند و تحت پوشش قرار می‌گیرند، حدود ۴۳ هزار نفر از افراد دارای معلولیت، دارای آسیب نخاعی هستند که بالغ بر ۳۷ درصد از آن‌ها ناشی از تصادفات (جاده‌ای و شهری) است. به اعتقاد برخی کارشناسان، با توجه به هزینه گزاف ناشی از معلولیت برای فرد، خانواده و دولت، این آمار باید مورد توجه قرار گیرد.

به گفته صغرا ابراهیمی قوام (روانشناس) هر قدر شدت آسیب‌دیدگی قربانی تصادف بیشتر باشد، نیازمند مراقبت بیشتری خواهد بود که این امر به‌شدت بر وضعیت مالی و اقتصادی خانواده تاثیرگذار است. درواقع پس از تصادف، علاوه بر فرد مصدوم، تمامی افرادی که در حال مراقبت از او هستند (اعضای خانواده) دچار مشکلات هیجانی - روانشناختی، مالی، روابط بین فردی و موقعیتی می‌شوند. حتی ممکن است فرصت‌های تعاملی و شغلی آن‌ها نیز به‌شدت محدود شود؛ زیرا اعضای خانواده با فرد بیماری روبه‌رو هستند که نیازمند مراقبت دائم و پیوسته است.

«نجوم پر خورده‌ای با رانندگی پر خطر

«گاهی می‌شنوم که آرزوی یک مصدوم تصادفات این است که بتواند از روی ویلچر بلند شود، دست‌بجه‌اش را بگیرد و راه برود.» این بخشی از یادداشت دکتر محمدرضا ظفرقندی، وزیر بهداشت بود که چندی پیش درمورد افزایش آمار مرگ و میر تصادفات و پوشش ملی «نه به تصادف» نوشت. علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزارت بهداشت هم در فروردین ماه امسال و همزمان با اجرای پوشش «نه به تصادف»، گفت: سالانه



۶۰ هزار نفر بر اثر تصادفات رانندگی دچار معلولیت می‌شوند و ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار نفر مصدوم شدید ترافیکی داریم. همچنین حدود ۵۲ درصد از مصدومان حوادث ترافیکی در لحظه تصادف جان خود را از دست می‌دهند که این موضوع نشان‌دهنده نالیمن بودن خودروهای کشور است. به گفته رئیسی، مساله این است که اگر مردم به اهمیت جان دیگران توجه بیشتری داشته باشند و رعایت اصول ایمنی را جدی بگیرند، این آمارها می‌تواند کاهش یابد و در شرایطی که تعداد زیادی از افراد

«هر تصادف ۵ سال از عمر مفید فرد را به چالش می‌کشد از طرفی به گفته معاون توانبخشی سازمان بهزیستی کشور، هزینه‌ای که معلولیت ناشی از تصادفات برای فرد و خانواده در پنج سال اول پس از آسیب به همراه دارد، براساس برآورد کشورهای مختلف حدود ۲ میلیون دلار است. به یقین سازمان بهزیستی به‌تنهایی از عهده جبران هزینه‌های مذکور بر نخواهد آمد و کمک‌سانی سایر ارگان‌ها را می‌طلبد. فاطمه عباسی در ادامه تصریح کرد: «به‌طور میانگین هر تصادف ۵ سال از عمر مفید شغلی و اجتماعی فرد را دچار چالش می‌کند که بسته به‌شدت آسیب حاصل از تصادف و میزان شدت ناتوانی متغیر است و حتی در برخی از افراد می‌تواند تا پایان عمر را شامل شود. درعین حال هزینه‌های غیرمستقیم شامل فروپاشی بنیان خانواده، از دست دادن شغل، هزینه‌های مربوط به ناتوانی، هزینه‌های رفت و آمد به‌مرکز درمانی و هزینه‌های مراقبت در منزل از مهم‌ترین هزینه‌های غیرمستقیمی هستند که فرد دارای معلولیت ناشی از تصادف و خانواده‌وی را دچار چالش می‌کند.»

فونیکس





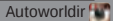
2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز تماس
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱



STATION
ایستگاه

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

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

سائی: تهرآن- میدان هفت تیر- خیابان
متح جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹-
فن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱-۸۸۳۰۸۱۰۲

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

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خوددرو



«جیپ» با کمپین «مسیر خواسته‌ها» روح ماجراجویی را دوباره تعریف کرد

«شرکت خودروسازی جیپ در تازه‌ترین کمپین تبلیغاتی خود با عنوان «مسیر خواسته‌ها» با همکاری یک شرکت تبلیغاتی، روح سرکش و ماجراجوی رانندگان را تحسین کرده و جشن می‌گیرد؛ کسانی که مسیر خود را می‌سازند و تنها از جاده‌ها پیروی نمی‌کنند. این کمپین که در ژوئیه ۲۰۲۵ در امارات منتشر شده، با شعار ساده و گویا «چهار چرخ بمان» (4x4 Stay) بار دیگر جایگاه جیپ را در میان طرفداران رانندگی خارج از جاده تثبیت کرده است.

راه درست را تویوتا
نشان می‌دهد!

حرف آخر

حمید محمدی

روزنامه نگار



«خبرای بخشی از صحبت‌های رئیس هیات‌مدیره تویوتا در مورد صنعت خودرو و به‌طور کلی برقی شدن خودروها منتشر شد که توجهات بسیاری را به‌خود جلب کرد. «کیو تویوتا» اخیراً طی مصاحبه‌ای گفته است رفتن به سمت خودروهای تمام‌برقی شغل میلیون‌ها صنعت‌گر مرتبط با خودرو را در معرض خطر قرار داده و در مقابل، این مدل خودروها به اندازه هیبریدی‌ها سازگار با محیط‌زیست نیستند. شاید بسیاری از علاقه‌مندان به دنیای خودرو بر این باور باشند که صحبت‌های اخیر رئیس هیات‌مدیره تویوتا، متأثر از سرمایه‌گذاری چند صد میلیارد دلاری این خودروساز روی هیبریدی‌هاست. اما در حقیقت این چنین نیست؛ زیرا با نگاه به خودروهای تمام‌برقی دارای توان پیمایش بالای ۷۰۰ کیلومتر، این‌ها مجهز به یک موتور احتراق داخلی جهت شارژ باتری هستند که می‌شود از سوی دیگر مطابق با برسی‌های به‌عمل آمده، بسیاری از تصورات تا همین اثری که می‌آید با مشکلاتی مواجه هستند. در عین صورت او اخیراً سال ۲۰۲۴ میلادی در مجله حمل‌ونقل ایالات‌متحده که می‌توانند حضور موفق در خاور میانه داشته باشند، مدل‌های همچنین در سال ۲۰۲۲ میلادی چندین مقاله علمی در این باره از انتشار شد که در آن‌ها به آینده صنعت خودرو اشاره شده بود و این که «Fuel Cell» است. در عین حال گزارش‌ها حاکی از آن است که میلادی پروژه‌های هیبرید به‌فردی در ایران خصوصاً توسعه خواهند چرخان اخیر رئیس هیات‌مدیره تویوتا مبنی بر این که طوره‌ای و تولید در مقیاس به مدل‌های تعامری قبلی باید در اولویت باشد، کاملاً رد ندارد. از بخش طراحی و تولید محصول ارتباط خاص و معناداری ندارد.

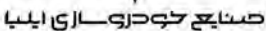
زنگنه آموزگاری

آسیب به موتور شود. پیشنهاد می شود به ۳۰ هزار کیلومتر یا هر دو سال یکبار، کار مایع خنک کننده تعویض شود. همچنین تمیز نگه داشتن پرهای رادیا تور از گرد و خاک، برگ و حشرات باعث می شود هوا بهتر جریان پیدا کند و راندمان خنک کاری افزایش یابد. در ضمن نشست های احتمالی در شیلنگ ها یا خود رادیا تور، را باید به موقع شناسایی و رفع کرد.

«رادپاتو، یکی از مهم‌ترین اجزای سیستم خنک‌کننده خودرو است که نقش کلیدی در جلوگیری از داغ شدن موتور ایفا می‌کند. برای افزایش عمر مفید موتور و جلوگیری از هزینه‌های سنگین تعمیرات، توجه به نگهداری صحیح از رادپاتو ضروری است. یکی از مهم‌ترین نکات، بررسی منظم سطح مایع خنک‌کننده (ضد یخ/ضد جوش) است. کم شدن یا آلوده شدن این مایع می‌تواند منجر به کاهش بازده خنک‌کاری و در نهایت

چگونه با مراقبت درست از رادیاتور، عمر موتور خودرو را افزایش دهیم؟

شرایط فروش نقدی و اعتباری پیکاپ کرهای موسو «گرندهان»



شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا

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

تاریخ ابلاغ: ۱۴۰۴/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اسطفا خودروی موسو گردد - خان KGM (محصول شرکت سنگ پلنگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلایا

کد طرح فروش	تهیه	قیمت فعلی (ریال)	پیش پرداخت (ریال)	مرحله دوم پرداخت طی یک فقره چک (ریال) تاریخ چک، ۹۵ روز از زمان ثبتنام	مرحله سوم پرداخت طی یک فقره چک (ریال) تاریخ چک، ۹۰ روز از زمان ثبتنام	مرحله چهارم پرداخت طی یک فقره چک (ریال) تاریخ چک، ۱۲۵ روز از زمان ثبتنام	نمود پرداخت	مبالغ قابل پرداخت (ریال)	سود مشارکت (سالانه)	سود تأخیر (سالانه)	سود امورال (سالانه)	رنگ های قابل عرضه	زمان تعمیل
SK-KGM-4403	SIGNATURE	۴۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقدی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۷۲ درصد	۱۸ درصد	مشکی - سفید - بژ خاکستری - سبز	۱۲۰ روز کار
SK-KGM-4404							۱۲ ماهه	۱,۰۵۲,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4405							۲۴ ماهه	۵۹۳,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4406							۳۶ ماهه	۴۴۲,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4407							۴۸ ماهه	۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4408	SAHARA	۳۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقدی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۷۲ درصد	۱۸ درصد	مشکی - سفید خاکستری	۱۲۰ روز کار
SK-KGM-4409							۱۲ ماهه	۱,۰۵۲,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4410							۲۴ ماهه	۵۹۳,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4411							۳۶ ماهه	۴۴۲,۰۰۰,۰۰۰					
SK-KGM-4412							۴۸ ماهه	۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰					

مبلغ قسبيلات ۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ريال می باشد.

تاریخ چک ها، تاریخ واریز بهش پرداخت میانی، محاسبه تاریخ چک های دریافتی بوده، لذا چک های مراحل دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد دریافت می گردد.

مرحله پنجم پرداخت: الهامی مبلغ خود را در زمان صدور صورتنامه محاسبه و پس از کسر سود مشارکت پیش از تمویل خود را قبل پرداخت می باشد.

معطیات محصول: حجم موتور ۱ لیتر، توربوشارژر - اسفندار آلودگی: یورو ۶ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گشتاور: ۲۵۰ نیوتن متر - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN والین - محور محرک دو دریل (4WD) متغییر شرد می تواند جهت معامله لیست نمایندگان از معیشت خودرو، لکچر و تجهیزات فنی و رفاهی، نمایه ۲۶۰ درجه داخلی و خارجی، توربو، رنگ و لاستیک ایجاد و قنار خودرو به وسیله شرکت مدرک در ذیل به تفصیل برآمده نمایند.

الاستعدادات:

[illegible]

سوی، لذت‌نیک‌لذتک به شرکت صنایع خودروسازی ایلجا می‌باشد.

"دریافت قرم و زرد جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودروسازی ایران به آدرس <https://ilia-auto.com/sale/> انجام می‌شود."



جدول شرایط فروش پیکاپ کره ای موسو گرند- خان

