



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
واردات خودروهای کارکرده
انجام نمی‌شود

صفحه ۴



نخستین تجربه رانندگی
با دوک ۲۵۰ جدید

صفحه ۸



استارت
Start

نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

وضعیت مبهم
صنعت خودرو ایران

در شرایطی که اقتصاد ایران همچنان با تورم ساختاری، محدودیت‌های ارزی و چشم‌اندازی مبهم از آینده روبه‌رو است، صنعت خودرو به مثابه ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

بیم و امیدی که برند اسپرت انگلیسی
با آن رو به رو است!

چالش‌های «لونوس» تحت
مدیریت چینی

صفحه ۶

فصل تحویل‌های فوری و
کوتاه‌مدت

صفحه ۱۰

تغییراتی که نارنجی‌پوشان
از آذرماه سال گذشته تجربه کردند چه بود؟

نگاهی به کارنامه
«شیخ‌زاده» در سایپا

صفحه ۴

ون اینرودز «بهمن موتور»؛

گامی نو در حمل‌ونقل شهری و
تجاری

صفحه ۹

رئیس انجمن سازندگان قطعات خودرو:

آقای پزشکیان، حمایت عملی از تولید را در دستور کار قرار دهید!

بی‌توجهی به هشدارهای کارشناسان، آینده تولید و اشتغال را با تهدید جدی مواجه کرده است. در شرایط فعلی انتظار این است که وزارت صمت هر چه زودتر کمیته‌های بحران را با...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

شفاف‌سازی خدمات
بیمه‌ای در گرو تعدد
شعبات تعیین خسارت

صفحه ۲

یک فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با

روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

هزینه‌های پنهان
واردات خودرو

در شرایطی که واردات خودرو بار دیگر به صدر بحث‌های

اقتصادی کشور بازگشته، بسیاری از فعالان بازار و ...

صفحه ۳

خودروهای مونتاژی تا

۳۰ میلیون تومان ارزان شدند

ابلاغ سود بازرگانی
واردات خودرو

بازار خودروهای وارداتی سال ۱۴۰۴ را تحت‌تاثیر تورم

انتظاری با رشد آغاز کرد؛ اما حالا ...

صفحه ۷

سرنوشت سهام دولت در «ایران خودرو» و «سایپا» توسط هیات واگذاری تعیین می‌شود؛

آیا گره واگذاری سهام «تودلی» خودروسازان باز می‌شود؟

صفحه ۵



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



پهن، دیفیوزر، اسپویلر عقب و رینگ‌های عظیم ۲۲ اینچی هم به این خودرو جذابیت بیشتری بخشیده‌اند. این مدل برای تولید ۴۶۰ اسب بخار قدرت (۳۵ اسب بخار بیشتر از مدل استاندارد)، باز تنظیم شده است. به گفته نیکان، این افزایش قدرت به لطف برنامه‌ریزی جدید موتور، سیستم اکزوز جدید و تنظیم دقیق فاصله سوپاپ‌ها حاصل شده است؛ مانند دیگر مدل‌های آرمادا، قدرت از طریق گیربکس اتوماتیک ۹ سر عتبه و سیستم چهار چرخ محرک تمام وقت به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. برای تکمیل این پکیج، نیکان سیستم فرمان برقی باز تنظیم شده و سیستم تعلیق بادی تطبیقی اصلاح شده‌ای را برای بهبود هندلینگ و پاسخگویی به آرمادا نیسمو اضافه کرده است.

آرمادان نیسمو نسخه‌ای اسپرت از شاسی بلند بزرگ نیکان با قدرت بیشتر، طراحی تهاجمی و بهبود تعلیق است که جذابیت بیشتری دارد. نیکان بالاخره به آرزوی عاشقان شاسی بلندهای اسپرت پاسخ داد و برای نخستین بار در آمریکا، نسخه نیسمو از شاسی بلند فول‌سایز آرمادا برای سال ۲۰۲۶ را راهی بازار کرد. نیکان آرمادا نیسمو با ظاهری تهاجمی‌تر، تعلیق باز تنظیم شده و قدرت بیشتر از موتور ۷۶ توربوشارژر دو قلو، آماده جلب توجه علاقه‌مندان است. سیرهای جلو و عقب منحصر به فرد، رکاب‌های کناری خاص و در عقب جدید، همگی با ترم فرمز که امضای محصولات مدرن نیسمو است، تزئین شده‌اند. همچنین یک طرح دورنگ خاکستری اختصاصی، گلگیرهای



نیکان آرمادا «نیسمو» با ۴۶۰ اسب بخار قدرت



نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار

وضعیت مبهم صنعت خودرو ایران

در شرایطی که اقتصاد ایران همچنان با تورم ساختاری، محدودیت‌های ارزی و چشم‌اندازی مبهم از آینده روبه‌رو است، صنعت خودرو به مثابه آینه‌ای از این بی‌ثباتی، درگیر رکودی کم‌سابقه شده است. رکودی که تنها نتیجه کاهش قدرت خرید مردم نیست، بلکه بی‌پاسخ ماندن پرسش‌های اساسی در سیاست‌گذاری این صنعت نیز در بروز آن نقش محسوس و چشمگیری دارد. تقاضا در بازار خودرو کاهش یافته، امان به دلیل کاهش علاقه مصرف‌کنندگان؛ بلکه به واسطه شکاف عمیق میان

سطح در آمد خانوارها و قیمت خودروها. این شکاف در سایه بی‌ثباتی نرخ ارز، نبود چشم‌انداز مشخص برای تورم و تداوم قیمت‌گذاری دستوری تشدید شده است. تولیدکنندگان داخلی که سال‌هاست به حمایت‌های سیاستی عادت کرده‌اند، اکنون نه توان کاهش قیمت دارند، نه انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت و نه حتی امیدی برای بقا در یک بازار رقابتی. از سوی دیگر، واردکنندگان نیز با چالش‌هایی جدی مواجه هستند. تغییرات مداوم در نرخ ارز، سیاست‌های نامشخص گمرکی و زمان‌بر بودن فرآیند تخصیص ارز سبب شده است خودروهای وارداتی، نه تنها در عمل گران‌تر از انتظار به دست مصرف‌کننده برسند، بلکه به عنوان رقیبی موثر نیز وارد بازار نشوند. نتیجه آن است که بازار خودرو ایران اکنون نه بازاری مصرف‌محور است، نه رقابت‌محور؛ بلکه بازاری است گرفتار در برزخ بی‌تصمیمی. نکته نگران‌کننده آن است که تصمیم‌گیران صنعت خودرو در برابر این تحولات، به جای بازنگری در سیاست‌های کلان، همچنان از پنجره سیاست‌های کوتاه‌مدت به مساله می‌نگرند. گویی قرار است با عرضه قطره چکانی خودرو در بورس کالا یا ارائه تسهیلات محدود فروش، چالش‌های عمیق این صنعت حل و فصل شود. این در حالی است که نه تولیدکننده با این تصمیمات به نقطه تعادل اقتصادی می‌رسد و نه مصرف‌کننده به اطمینان روانی. اگر خصوصی‌سازی واقعی و رقابت‌پذیری صنعت خودرو را هدف می‌دانیم، باید مسیر شفاف‌سازی، حذف رانت‌ها و ارتقای حکمرانی در صنعت را هموار کنیم. بدون ساختار نظارتی مستقل، بدون تعیین یک نقشه راه تولید مبتنی بر مزیت رقابتی و بدون آزادسازی واقعی واردات، نمی‌توان از صنعت خودرو انتظار داشت که همپای تحولات جهانی حرکت کند. آن‌چه امروز در صنعت خودرو شاهد آن هستیم، نتیجه به تعویق انداختن اصلاحات است، نه محصول شرایط ناگهانی. وقت آن رسیده است که تصمیم‌گیران به جای نگاه از بالا به پایین، صدای کارشناسان مستقل و بخش خصوصی واقعی را بشنوند. صنعت خودرو در ایران اگر چه هنوز زنده است، اما در میانه‌های از ابهام و انتظار به سوی آینده‌ای نامعلوم پیش می‌رود

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

شفاف‌سازی خدمات بیمه‌ای در گرو تعدد شعبات تعیین خسارت



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

با رشد روزافزون تعداد خودروها و افزایش حجم تردد شهری و بین‌شهری، ارائه خدمات بیمه‌ای با سرعت و کیفیت بالا، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های بیمه‌گذاران و شرکت‌های بیمه محسوب می‌شود. بسیاری از رانندگان پس از وقوع حادثه، با مشکلاتی مانند معطلی‌های طولانی، از دحام در شعب مرکزی و پیچیدگی‌های اداری مواجه می‌شوند. در همین راستا، تعدد شعبات تعیین خسارت یکی از استراتژی‌های موثر شرکت‌های بیمه برای کاهش زمان رسیدگی و ارتقای سطح رضایت مشتریان است. پژمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، به تشریح اهمیت این موضوع و مزایای آن پرداخته است. جوفی با اشاره به تأثیر مستقیم تعدد شعبات بر سرعت رسیدگی به پرونده‌های خسارت گفت: «وقتی بیمه‌گذار بتواند نزدیک‌ترین شعبه تعیین خسارت را در کمترین فاصله پیدا کند، عملاً فرآیند اعلام خسارت و کارشناسی آن سریع‌تر انجام می‌شود. این موضوع باعث می‌شود بیمه‌گذاران نیازی به

مراجعه به یک یا دو مرکز شلوغ نداشته باشند. در نتیجه، زمان انتظار برای دریافت خدمات از چند روز به چند ساعت کاهش پیدا می‌کند.» این کارشناس شرکت بیمه پارسیان در ادامه افزود: «سرعت در رسیدگی به پرونده‌های خسارت نه تنها به نفع بیمه‌گذار است، بلکه برای شرکت‌های بیمه هم مزیت دارد؛ زیرا با توزیع عادلانه حجم کاری بین شعب مختلف، از بروز خطا و تاخیر جلوگیری می‌شود. همین موضوع اعتماد بیمه‌گذاران را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد.»

وی درباره مزایای مالی و روانی تعدد شعبات گفت: «یکی از مشکلات رایج بیمه‌گذاران این است که برای اعلام خسارت مجبور هستند به شعب خاصی مراجعه کنند که ممکن است از محل سکونت یا حادثه فاصله زیادی داشته باشد. تعدد شعب تعیین خسارت این مشکل را برطرف می‌کند و هزینه رفت‌وآمد، زمان تلف‌شده و حتی استرس بیمه‌گذاران را کاهش می‌دهد. وقتی بیمه‌گذار ببیند که خدمات بیمه‌ای در دسترس است، حس اعتماد و آرامش بیشتری خواهد داشت.» او ادامه داد: «این موضوع به‌ویژه در شهرهای بزرگ و کلان‌شهرها اهمیت بالایی دارد؛ چراکه ترافیک و زمان سفر به‌خودی‌خود می‌تواند روند پیگیری خسارت را خسته‌کننده کند. وجود شعب متعدد در نقاط مختلف شهر باعث می‌شود بیمه‌گذاران با کمترین دردسر بتوانند مراحل کارشناسی خسارت را طی کنند.» جوفی به نقش تخصصی شعبات اشاره



کرد و گفت: «زمانی که یک شرکت بیمه چندین شعبه فعال در نقاط مختلف داشته باشد، می‌تواند خدمات خود را متناسب با انواع نیاز هر منطقه طراحی و ارائه کند. برخی شعبات تخصصی‌تر عمل می‌کنند و کارشناسان حرفه‌ای‌تری در زمینه خسارت‌های خاص، مانند تصادفات سنگین یا حوادث طبیعی حضور دارند. این تخصصی‌سازی باعث افزایش دقت کارشناسی و رضایت بیمه‌گذاران می‌شود.» وی اضافه کرد: «از سویی دیگر، هر چه یک شرکت شبکه گسترده‌تری از شعب داشته باشد، امکان پاسخگویی به حجم بالای پرونده‌های خسارت بیشتر می‌شود. این موضوع در زمان وقوع حوادث گسترده، مثل بارش‌های شدید، سیل یا تصادفات زنجیره‌ای بسیار حیاتی است.» جوفی معتقد است صرف داشتن شعب متعدد کافی نیست و باید خدمات الکترونیکی مکمل نیز فراهم باشد. وی در نهایت گفت: «امروزه مشتریان انتظار دارند همه‌چیز سریع، شفاف و بدون بوروکراسی‌های طولانی انجام شود. ترکیب خدمات حضوری در شعبات متعدد با امکانات آنلاین، مثل ثبت و پیگیری خسارت از طریق سامانه‌های اینترنتی، می‌تواند تجربه مشتری را به شکل چشمگیری بهبود دهد. اگر بیمه‌گذار بتواند از طریق اپلیکیشن یا سایت شرکت پرونده خود را ثبت کرده و فقط برای مراحل ضروری به شعبه نزدیک مراجعه کند، روند کار بسیار ساده‌تر می‌شود.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



«فنومنو»؛ قوی ترین لامبورگینی تاریخ



«لامبورگینی آماده است تا چند روز دیگر یک مدل تولید محدود جدید را در ویداد بیل بیچ رونمایی کند. طبق اطلاعات دریافتی، این مدل احتمالاً «فنومنو» نامیده می شود که در زبان اسپانیایی به معنای «شگفتی» است. فنومنو بر پایه لامبورگینی رولتو ساخته شده است. با این حال، شنیده ها حاکی از آن است که این خودرو قدرتمندترین لامبورگینی تاریخ خواهد بود. پیش تر تصور می شد فنومنو از همان قوای محرکه هیبریدی V12 با ۱۰۱۵ اسب بخار قدرت استفاده کند؛ اما با توجه به اطلاعات جدید، هر چند فنومنو همچنان از پیشرانۀ ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی هیبریدی بهره می برد، اما قدرت کلی آن بسیار فراتر از ۱۰۱۵ اسب بخار خواهد

بود. لامبورگینی اخیراً یک پیش نمایش خصوصی از فنومنو برای مشتریان منتخب برگزار کرده است. یکی از مشتریان که این خودرو را از نزدیک دیده، آن را «خودرویی که همه چیز را تغییر می دهد» توصیف کرده است. او همچنین اشاره کرد که طراحی فنومنو از یکی از نمادین ترین مدل های تاریخ این برند الهام گرفته شده است. لامبورگینی پیش تر ادای احترامی به مدل کانتاش ارائه کرده بود. آیا فنومنو می تواند ادای دینی به میورا یا دیابلو باشد؟ پاسخ را به زودی خواهیم فهمید. در گذشته اعلام شده بود که تولید این مدل به کمتر از ۵۰ دستگاه محدود خواهد بود؛ اما طبق آخرین شایعات، تنها ۲۹ دستگاه از فنومنو ساخته خواهد شد.

بخش نخست

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

هزینه های پنهان واردات خودرو



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که واردات خودرو بار دیگر به صدر بحث های اقتصادی کشور بازگشته، بسیاری از فعالان بازار و مصرف کنندگان همچنان با ابهامات فراوانی در خصوص سازوکار تعرفه گذاری و میزان واقعی پرداختی ها مواجه هستند. از سوی دیگر سیاست گزاران نیز با وجود اعلام سیاست های رسمی هنوز نتوانسته اند تصویری شفاف و پایدار از سازوکار ورود خودرو به کشور ارائه دهند. علی رضا قربانی نژاد، فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»، با بررسی فرآیند تعرفه گذاری، نرخ ارز مبنای هزینه های جانبی و ناهماهنگی بین نهادهای تصمیم گیر به تحلیل وضعیت واقعی واردات خودرو در ایران پرداخته است.

او معتقد است: «در کنار تعرفه های رسمی، مجموعه ای از هزینه های پنهان و فرآیندهای پیچیده، فشار مضاعفی بر واردکنندگان و در نهایت بر مصرف کنندگان وارد می کند.»

تعرفه واردات خودرو به صورت رسمی چگونه تعیین می شود و کدام نهادها در این فرآیند نقش دارند و آیا نظام تعرفه گذاری شفاف است؟

تعرفه واردات خودرو در ایران حاصل تصمیم گیری چندلایه و اغلب غیرشفاف میان نهادهای مختلف دولتی است. هیات دولت، وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت)، کمیسیون ماده یک مقررات صادرات و واردات و در برخی موارد سازمان برنامه و بودجه، گمرک ایران و حتی وزارت اقتصاد در این فرآیند نقش آفرین هستند.

با این حال، برخلاف بسیاری از کشورهای توسعه یافته که تعرفه گذاری بر مبنای مطالعات بازار و توازن منافع ذی نفعان انجام می شود، در ایران اغلب تعرفه ها به صورت واکنشی، مقطعی و گاه بر اساس ملاحظات سیاسی یا فشار افکار عمومی تعیین می شوند. نکته نگران کننده این است که تصمیم گیری ها در زمینه تعرفه واردات خودرو نه بر پایه چارچوب مشخصی از اهداف اقتصادی، که بیشتر با انگیزه های کنترلی و در راستای سیاست های مقطعی بازار خودرو شکل می گیرد. این ساختار چندنهادی، باعث شده است واردکنندگان با تغییرات ناگهانی در نرخ ها یا رویه ها مواجه شوند؛ در حالی که هیچ مرجع ثابتی برای پاسخ گویی یا پیش بینی پذیری این تغییرات وجود ندارد. نبود ثبات در سیاست گذاری و مداخلات متعدد از سوی نهادهای تصمیم گیر، عملاً موجب سردرگمی و افزایش ریسک برای فعالان حوزه واردات شده است.

نرخ ارز مبنای محاسبه حقوق ورودی خودروهای وارداتی چیست و چه تفاوتی با نرخ واقعی ارز در بازار دارد؟

در حال حاضر، نرخ رسمی که برای محاسبه حقوق ورودی خودروهای وارداتی مورد استفاده قرار می گیرد، از سوی بانک مرکزی اعلام می شود و حدود ۶۹ هزار و ۱۹۵ تومان به ازای هر دلار است. این نرخ به عنوان مبنای گمرکی شناخته می شود و گمرک ایران محاسبات مربوط به تعرفه، حقوق ورودی و سایر عوارض دولتی را بر اساس آن انجام می دهد.

در ظاهر، این نرخ ثبات دارد و ساختار قابل پیش بینی برای دولت ایجاد می کند؛ اما در عمل فاصله قابل توجهی با نرخ واقعی ارز در بازار دارد. مشکل اصلی در این جاست که واردکننده مجبور است خودرو را با نرخ ارز آزاد (مثلاً در محدوده ۸۵ تا ۹۵ هزار تومان) خریداری کند؛ اما هنگام محاسبه عوارض و حقوق ورودی، از نرخ دولتی استفاده می شود. این تضاد نه تنها باعث افزایش هزینه تمام شده واردات می شود، بلکه تناسب میان قیمت جهانی خودرو و قیمت نهایی آن در بازار ایران را کاملاً از بین می برد. به این ترتیب، دولت از یک سو نرخ پایین تر ارز را برای محاسبه تعرفه در نظر می گیرد تا حقوق ورودی بیشتری دریافت کند و از سوی دیگر، واردکننده را در عمل وادار می کند با واقعیت پر هزینه بازار آزاد کنار بیاید.

تعرفه اسمی واردات خودرو چند درصد است و در عمل چه هزینه هایی به آن افزوده می شود؟

تعرفه اسمی که برای واردات خودرو اعلام می شود، معمولاً بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ درصد است و شامل حقوق گمرکی و سود بازرگانی می شود. این نرخ ها در قوانین صراحت دارند و از سوی مراجع رسمی منتشر می شوند. اما در عمل، این تنها بخش کوچکی از هزینه هایی است که واردکننده باید متحمل شود. به این تعرفه پایه، مالیات بر ارزش افزوده، عوارض هلال احمر، هزینه های شماره گذاری، عوارض شهرداری، عوارض سازمان ملی استاندارد، هزینه های حمل و نقل، خدمات بندری و انبارداری نیز

افزوده می شود. اگر تمامی این هزینه ها به طور واقعی در نظر گرفته شود، می توان گفت رقم نهایی پرداختی برای واردکننده معادل ۱۷۰ تا ۱۸۰ درصد ارزش اولیه خودرو است. این در حالی است که هیچ یک از این اقلام به صورت جمعی در سامانه های رسمی ثبت یا اعلام نمی شود. ساختار چندوجهی و مبهم این هزینه ها باعث شده که نه تنها واردکننده، بلکه مصرف کننده نهایی نیز درک دقیقی از جزئیات قیمت نهایی خودرو نداشته باشد. این مساله زمینه را برای عدم شفافیت، رانت و سوء استفاده نیز فراهم می کند.

برخی کارشناسان معتقدند هزینه های پنهان نرخ محصولات را بیش از انتظار متقاضیان بالا برده است؛ به نظر شما این هزینه ها برای واردات خودرو باعث شده نرخ این محصولات تابع شرایط قیمت گذاری دولتی شوند؟

این شیوه مدیریت به یکی از واقعیت های تلخ نظام واردات خودرو در ایران اشاره دارد. در واقع، تعرفه رسمی خودرو تنها بخشی از ماجراست و واردکننده پس از گذشتن از این مرحله، با سلسله ای از هزینه های اضافی و گاه نامشخص مواجه می شود که به اصطلاح مانند گوشواره، پابند و گردنبند به کالای وارداتی آویزان می شوند. این اصطلاح کنایه ای است به انباشت هزینه های اداری، خدماتی، مالیاتی و سازمانی که هر کدام به نحوی از واردکننده سهم می خواهند. در این بین، سهم برخی نهادها مانند سازمان

استاندارد، سازمان محیط زیست، شهرداری ها و حتی شرکت های خدمات پس از فروش به عنوان الزامات صدور مجوز ترخیص یا پلاک گذاری خودروها مطرح می شود. هر کدام از این نهادها تعرفه ای مجزا دریافت می کنند که نه تنها فاقد شفافیت است، بلکه در بسیاری موارد با تغییر آیین نامه ها و بخشنامه های متعدد، موجب سرگردانی و افزایش هزینه های غیرقابل پیش بینی می شود. در واقع، واردکننده نه تنها با تعرفه رسمی مواجه است، بلکه باید آماده پرداخت هزینه هایی باشد که هر روز ممکن است با تصمیمات جدیدی افزایش یابد.

اگر ارزش یک خودرو وارداتی حدود ۱۰ هزار دلار باشد، واردکننده با احتساب تمامی هزینه ها چه رقمی را باید بپردازد؟

بافرض آن که ارزش CIF خودرو حدود ۱۰ هزار دلار باشد و نرخ رسمی ارز ۶۹ هزار و ۱۹۵ تومان محاسبه شود، ارزش ریالی پایه خودرو معادل حدود ۶۹۲ میلیون تومان خواهد بود. حال اگر تعرفه ۱۵۰ درصدی در نظر گرفته شود، حدود یک میلیارد تومان به عنوان حقوق ورودی، مالیات و سایر عوارض به این عدد افزوده می شود. این یعنی فقط در مرحله ورود به کشور، ارزش خودرو به حدود ۱.۶ تا ۱.۷ میلیارد تومان می رسد. این در حالی است که واردکننده معمولاً خودرو را با ارز آزاد تأمین می کند و نرخ واقعی ارز در زمان خرید بین ۸۵ تا ۹۵ هزار تومان است. بنابراین، اگر محاسبات بر اساس ارز آزاد انجام شود، هزینه نهایی واردات به بیش از ۲ میلیارد تومان خواهد رسید. این عدد صرفاً شامل هزینه های رسمی و حقوق دولتی است و سایر هزینه ها مانند حمل و نقل، انبارداری، کارمزد شرکت نمایندگی، گرانتری و هزینه های اداری را شامل نمی شود. به همین دلیل است که خودروهایی با قیمت جهانی پایین، پس از ورود به کشور به کالاهایی با قیمت لوکس و خارج از دسترس طبقه متوسط تبدیل می شوند.

فونیکس

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر

ایمنی، نهایت تمایز

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

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

ابر خودروهای «کونیگزگ» ۵ میلیون دلاری شدند



کونیگزگ، سوارکاری قابل بود و آسبی که در آخرین مسابقه‌اش در سال ۱۹۷۶ سوار شد، سدر اسپیر نام داشت. گرچه این نسخه ویژه نام یسکو را ندارد، اما همچنان ادای احترامی از سوی کریستین به پدرش به مناسبت هشتادمین سالگرد تولد او است. سدر اسپیر بر پایه یسکو اتک ساخته شده؛ اما یکجی آپرودینامیک تهاجمی تری دارد که بر جستجه ترین ویژگی آن بال عقب فعال دو تیهه است. کونیگزگ همچنین بخش عقب هایپر کار را برای بهبود جریان هوا کشیده تر کرده و ورودی های هوا را برای خنک سازی بهتر بازطراحی کرده است.

کونیگزگ سدر اسپیر نسخه ای تهاجمی تر از یسکو اتک با ۱۶۲۵ اسب بخار قدرت و آپرودینامیک تهاجمی است که ضمن عملکرد عالی در پیست قابلیت تردد در جاده نیز دارد. کونیگزگ پس از مدل های پیست محور اتک و سرعت محور ايسولوت، حالا عضو سومی را با نام سدر اسپیر به خانواده یسکو اضافه کرده است. سدر اسپیر اساسا نسخه ای تهاجمی تر از اتک است که با ارتفاعی برای سریع تر شدن در پیست طراحی شده؛ اما همچنان برای رانندگی در خیابان قانونی است. نام این خودرو هم داستان جالبی دارد. پدر کریستین فون کونیگزگ، یسکو فون



توئیتر!

فراخوان وزارت صمت برای متقاضیان واردات خودروهای کار کرده



وزارت صمت از شرکت های متقاضی واردات خودرو سواری که امکان واردات خودرو سواری مطابق با بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کشور را دارند، خواست اسناد و مدارک خود را ارسال کنند. از جمله شروط واردات این است که سن خودرو بر اساس شماره شناسایی خودرو (وی آی این) در زمان ورود به کشور باید کمتر از ۵ سال باشد.

دیگه چه خبر؟

شرایط ثبت سفارش خودرو توسط سازمان محیط زیست اعلام شد



سازمان توسعه تجارت با اعلام شرایط ثبت سفارش خودرو توسط سازمان محیط زیست تاکید کرد: «الزام به اخذ مجوز محیط زیستی برای واردات کشنده و اتوبوس کار کرده از سامانه جامع تجارت حذف شده است.» ترگس باقری زمردی، مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت در بخشنامه ای، حذف الزام اخذ مجوز زیست محیطی برای ثبت سفارش واردات کشنده و اتوبوس جاده ای از سامانه جامع تجارت را ابلاغ کرد.

ویژه ها

استمهال ۳ ماهه مالیات واحدهای تولیدی آسیب دیده از قطع برق و گاز



بر اساس مصوبه هیات دولت مالیات واحدهای تولیدی آسیب دیده از قطع برق و گاز با پیشنهاد وزارت صنعت معدن و تجارت و با تایید وزارت امور اقتصادی و دارایی یا سازمان امور مالیاتی کشور تا سه ماه امهال یا تقسیط می شود. هدف از اجرای این سیاست، کاهش فشارهای مالی بر تولید کنندگانی است که به دلیل اختلال در تامین انرژی، دچار توقف یا کاهش ظرفیت تولید شده اند.

سرنوشت سهام دولت در «ایران خودرو» و «سایپا» توسط هیات واگذاری تعیین می شود؛

آیا گره واگذاری سهام «تودلی» خودرو سازان باز می شود؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

طی سال های گذشته، ساختار پیچیده سهام داری در صنعت خودروسازی کشور، همواره یکی از مباحث مورد توجه کارشناسان و سیاست گزاران اقتصادی بوده است؛ به ویژه مساله تملک متقابل سهام بین شرکت های اصلی و زیر مجموعه های آن ها که در اصطلاح به آن «سهام تودلی» گفته می شود. این شیوه سهام داری که در گذشته با هدف حفظ کنترل مدیریتی یا تقویت نفوذ در هیات مدیره مورد استفاده قرار می گرفت، امروزه به یکی از موانع شفافیت مدیریتی و چابک سازی تصمیم گیری در شرکت های خودروسازی بدل شده است. در شرایطی که صنعت خودروسازی کشور با چالش های متعددی از جمله زیان دهی مزمن، مطالبات انباشته و کنیدی در روند اصلاحات ساختاری مواجه است، موضوع اصلاح سهام تودلی به یک اولویت در برنامه های توسعه ای بدل شده است. بر همین اساس، در متن برنامه هفتم توسعه، بندی صریح به ممنوعیت تملک سهام شرکت های اصلی توسط شرکت های فرعی و وابسته آن ها اختصاص یافته که هدف آن، پایان دادن به زنجیره تودلی و تسهیل در تحقق واگذاری واقعی و مدیریت حرفه ای است. این رویکرد تازه، به ویژه در مورد شرکت بزرگ خودروساز کشور یعنی ایران خودرو و سایپا اهمیت دوچندان دارد. در همین راستا، موضوع عرضه سهام دولت در دو خودروساز بزرگ کشور، یکی از محورهای اصلی جلسه ۴۳۳ هیات واگذاری بود که روز دوشنبه ۲۲ اردیبهشت ماه به ریاست سرپرست وقت وزارت امور اقتصادی و دارایی برگزار شد. با



این حال، تصمیم گیری نهایی در این باره به بررسی بیشتر در کار گروه تخصصی هیات موکول شد تا ابعاد فنی و حقوقی آن با دقت بیشتری مورد ارزیابی قرار گیرد. اکنون اما خبرها از برگزاری نشست جدید هیات واگذاری در روز دوشنبه ۳۰ تیر ماه حکایت دارد. جلسه ای که این بار به ریاست وزیر امور اقتصادی و دارایی برگزار می شود و انتظار می رود یکی از مهم ترین موضوعات آن، تعیین تکلیف نهایی سهام تودلی در نمادهای «خودرو» و «سایپا» باشد. این در حالی است که احتمال حصول نتیجه نهایی در این خصوص بسیار بالاست و هر چه تصمیم هیات واگذاری باشد، لازم الاجرا خواهد بود. در صورت اتخاذ تصمیم قطعی در خصوص ساختار سهام تودلی، می توان انتظار داشت که

مسیر واگذاری در صنعت خودروسازی کشور وارد مرحله تازه ای شود؛ مسیری که راه را برای اصلاحات اساسی تر هموار کند. اصلاحاتی که تنها به جابه جایی سهام محدود نمی شود، بلکه می تواند به بازتعریف نقش دولت، بازنگری در نظام مدیریتی و حرکت به سوی رقابت پذیری واقعی در بازار خودرو منجر شود. در ادامه این روند، سیاست گزاران می توانند به سراغ اصلاح سایر زنجیره های معیوب در صنعت خودرو از جمله اصلاح مکانیزم قیمت گذاری، تسهیل در جذب تکنولوژی و ارتقای کیفیت تولید بروند. در واقع عبور از این وضعیت می تواند به عنوان نقطه آغاز تحولاتی عمیق تر در صنعت خودروسازی کشور تلقی شود؛ تحولاتی که سال هاست مورد مطالبه کارشناسان و فعالان بازار بوده است.

اینفوگرافیک

Infophography

افزایش درآمد «الکترونیک خودرو شرق»



«الکترونیک خودرو شرق» در سه ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش یک هزار و ۵۶۴ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

برای چه؟

به هم خوردن معادله عرضه و تقاضای بنزین در کشور

به دلیل افت روند اسقاط خودروهای فرسوده از سال ۱۳۹۷ و همچنین به هم خوردن معادله عرضه و تقاضای بنزین در کشور، مصرف سوخت به طور چشمگیری افزایش یافته است. طبق گزارش مرکز پژوهش های مجلس، اسقاط هر دستگاه خودرو فرسوده باعث کاهش مصرف ۲ هزار لیتر بنزین در سال می شود که ارزش صادراتی آن برابر با یک هزار و ۸۰۰ دلار است

چرا؟

روند کُند اسقاط وسایل نقلیه فرسوده

سمیه رفیعی با اشاره به قانون برنامه هفتم توسعه کشور به خبرنگاران گفت: «بر اساس برنامه هفتم باید سالانه ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده از رده خارج شوند. چرا که یکی از دلایل اصلی ناترازی بنزین در کشور، وجود وسایل نقلیه فرسوده است.»

چند تلنگر؟

دلیل ناترازی بنزین

رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی، یکی از دلایل اصلی ناترازی بنزین در کشور را وجود وسایل نقلیه فرسوده عنوان کرد و گفت: «فراکسیون روند اسقاط خودروها و موتورسیکلت های فرسوده را طبق قانون برنامه هفتم توسعه بررسی می کند.»

زنده يك

First gear



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

وزارت اقتصاد: واردات بنزین سوپر در مرحله بررسی در خواست متقاضیان است.

حاضر جواب: خلاصه که اگر رستم الان زنده بود، اعتراف می کرد عبور از یکی از این مراحل پورو کراسی، از همه آن هفت خوان معروفش دشوار تر است.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازی کشور مطرح کرد: ضرورت فوریت در اجرای بسته حمایتی صنعت خودرو.

حاضر جواب: حالا چه عجله ای است... هنوز کلی واحد تولیدی ورشکست نشده باقی مانده است که!

ریزش بی سابقه قیمت خودروهای وارداتی؛ قیمت های جدید تا ۹۰ میلیون کاهش داشتند.

حاضر جواب: البته شکل درست این خبر به این صورت است که: ریزش بی سابقه حباب قیمت خودروهای وارداتی!

محمد جواد آذری جهرمی در واکنش به ادعای خراب شدن خودرو دکتر پزشکیان به علت وجود آب در بنزین نوشت: «خبر قاطعی کردن آب و بنزین و خراب شدن خودرو حامل رئیس جمهور احتمالا درست نیست، چون با قبض های جدید آب که در این روزها توزیع شد، نرخ آب از بنزین بیشتر شده!»

حاضر جواب: مثل این که رقیب برای تصاحب این ستون طنز ما، در میان مقامات سابق و فعلی، کم نیست

سود بازرگانی انواع خودروهای بنزینی وارداتی و همچنین انواع خودروهای برقی و خودروهای هیبریدی در ۱۴۰۴ اصلاح شد.

حاضر جواب: حالا تا ببینیم بعد از این همه اصلاحات، در نهایت اسمال چشم مان به جمال چند خودرو وارداتی روشن می شود؟

درس های برجام برای صنعت خودرو؛ خودرو سازی در دو قاب «برجامی»!

حاضر جواب: حالا به نظرتان لازم است یک جا، برای قاب سوم هم باز کنیم؟

صف انتظار در تعمیرگاه ها؛ چالش مالکان خودروهای داخلی و چینی.

حاضر جواب: قدیم ترها مردم خودشان توی صف بودند و الان، هم خودشان و هم خودروهای شان!

کشف تریاک در جعبه دنده یک خودرو.

حاضر جواب: احتمالا از تاخیر زیاد در عملکرد جعبه دنده این خودرو، به محتوای مشکوک شده اند!

شوک به بازار خودرو؛ ریزش شدید قیمت ها در یک هفته گذشته.

حاضر جواب: که البته در هفته های پیش رو، با توجه به رخداد های مختلف و محتمل، یا شاهد ادامه ریزش شدید قیمت ها خواهیم بود و یا شاهد یک افزایش شدید قیمت خودرو که همه این ریزش ها را می شوید و با خود می برد!

بازار خودرو در آستانه تحولی بزرگ؛ منتظر خبری مهم باشید.

حاضر جواب: ما در این بازار خودرو سال هاست منتظر یک خبر مهم هستیم ولی همیشه مهم ترین خبرش، گرانی و افزایش قیمت بوده است.



موتور موسوم به S58B30T0 است که به لطف تکنولوژی پر خوران توربوشارژهای دوقلو و سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۵۵۰ اسببخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته ام اس‌تپ-تروونیک به چهار چرخ منتقل کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این استیشن اسپرت ۴،۴ ثانیه است. M3 تورینگ CS با حداکثر سرعت رسمی ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت و شتاب اولیه هیجان انگیز، در فهرست سریع ترین خودروهای سال قرار دارد. این خودرو از نظر امکانات رفاهی و ایمنی نیز در سطح بسیار بالایی قرار دارد.

بامو M3 تورینگ یکی از استیشن های سریع سال است و این خودرو ساز باواریایی، به تازگی نسخه خاص بازار بریتانیای این خودرو را نیز معرفی کرده است. نصب قطعات فیبر کربنی در طراحی بدنه M3 تورینگ CS (که نسخه های -پر فور منسی این استیشن به حساب می آید) منجر به ارتقای هیجان استایل بدنه این خودرو شده است. بهره گیری از خطوط شارپ و رینگ های ۱۹ و ۱۲۰ اینچی فورچ شده، کاراکتر هیجان انگیزی به این خودرو می بخشد. M3 تورینگ CS دارای یک موتور ۶ سیلندر خطی ۲ لیتری مزین به تکنولوژی توبین-توربوشارژ است. این



بامو ام ۳ تورینگ «CS» مختص بازار بریتانیا

انژکتوری و سیستم سوخت رسانی انژکتوری IEFI این پیشرفته می تواند حداکثر ۳۰ اسببخار قدرت را در ۱۱ هزار آریام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳ نیوتون متر گشتاور را در ۸ هزار آریام به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور با استفاده بنزین دارای اکتان ۹۱ تولید می شود. با استفاده از بنزین دارای حداقل اکتان ۸۸ می توان به حداکثر ۲۵ اسببخار قدرت در دور ۱۰ هزار آریام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۹ نیوتون متر گشتاور در ۱۷۵۰۰ آریام، دست پیدا کرد. برتری دیگر این موتور ۲۴۹ سی سی کی تی ام، ساختار ساخت بلوک (بدنه) سیلندر و سرسیلندر است که از متریال آلومینیوم ساخته شده است. این امر منجر به کاهش وزن شده و در انتقال حرارت نیز بسیار اثر گذار است. مهندسان اتریشی برای کاهش تنش حرارتی از اویل پمپ (پمپ روغن) و واتر پمپ (پمپ آب) نسل جدید استفاده کرده اند که منجر به بهبود وانکاری در موتور و در نهایت کاهش دمای موتور می شود. گیربکس ۶ سرعته دنده دستی با سیستم کلاچ چندصفحه ای غوطه ور در روغن و مکانیزم هیدرومکانیکی تسریع تعویض دنده، به کمک زنجیر X تایپ، قدرت و گشتاور تولید شده را به چرخ عقب منتقل می کند. مجله موتور سیکلت ایالات متحده درباره این محصول می نویسد: «کشش این موتور به حدی مناسب است که گویی یک موتور ۲ سیلندر روی این محصول نصب شده است؛ تنها معضلی که در تست رانندگی با کی تی ام دوک ۲۵۰ وجود دارد، این است که در ابتدای روشن شدن موتور، در پیچه گاز بالغ بسیار زیادی عمل می کنند و این مساله منجر به عملکرد کندتر این نیکدبایک می شود. البته سرعت تعویض دنده ها به حدی مناسب است که گویی با یک گیربکس دو کلاچه مواجه هستیم.»

■ کیفیت سواری و عملکرد دهندلینگ



سواری با کیفیت کی تی ام نیز زبان زد است. در این مورد، نویسنده مجله موتور سیکلت ایالات متحده می نویسد: «کی تی ام دوک ۲۵۰ جدید، سواری نرم و عملکرد چابکی دارد و یک سرگردن از دوک ۳۹۰ نیز بالاتر است. امکان مانور دهی بسیار بالا در اتوبان و در ترافیک و همچنین سواری بسیار با کیفیت سبب شده است دوک ۲۵۰ یکی از بهترین ها باشد.» بر این اساس در محور جلو از دو دامپر (کمک فتر) هیدرولیکی قابل تنظیم تلسکوپی با قطر ۴۳ میلی متر و با قابلیت تنظیم تا ۱۴۹ میلی متر استفاده شده است. همچنین استفاده از سیستم مونوشوک (طراحی یک کمک قابل تنظیم هیدروپنوماتیکی به همراه فنر لول) با قابلیت تنظیم تا ۱۴۹ میلی متر نیز سواری بسیار با کیفیتی را به سر نشینان ارائه می دهد. البته در این میان نباید از نقش کمک فترهای سفارشی کمپانی WP غافل شد. در این محصول از مدل WP APEX بهره گرفته شده تا ارتعاش و ضربه منجر به آزار و اذیت راکب نشود. همچنین جالب است بدانید که از تایر ۱۱۰/۷۰ یا رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در جلو و از تایر ۱۵۰/۶۰ یا رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در بخش عقب این محصول استفاده شده تا کیفیت سواری آن افزایش یابد. ناگفته نماند که به لطف توزیع وزن مناسب، هندلینگ این موتور سیکلت بسیار عالی بوده و در کلاس خود یکی از بهترین هاست. از نظر سیستم ترمز، در محور جلو از تک دیسک خنک شونده سوراخ دار به قطر ۳۲۰ میلی متر با کالیپر چهار پیستونه مزین به سیستم ترمز ABS استفاده شده است. در محور عقب نیز از تک دیسک خنک شونده سوراخ دار به قطر ۲۴۰ میلی متر بهره گرفته شده تا ایمنی راکب به خوبی تضمین شود. سیستم ترمز ABS کی تی ام دوک ۲۵۰ جدید سفارشی کمپانی بوش 9.1MP از نوع سوپر موتو ABS بوده که روی محورهای جلو و عقب نصب شده است.

■ ارزش نیکدبایک محبوب کی تی ام

کمپانی کی تی ام، دوک ۲۵۰ جدید را با قیمت ۴ هزار و ۵۹۹ دلار به دست مشتریان خود در بازار ایالات متحده رسانده است



چه ویژگی هایی سبب برتری مهندسی
«کی تی ام» شده است؟

نخستین تجربه رانندگی با دوک ۲۵۰ جدید



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

دوک، نامی آشنا و محصولی با کیفیت و جسور از کی تی ام است که به لطف فلسفه طراحی و تولید این کمپانی مطرح، همواره در کلاس خود جزو بهترین ها بوده است. دوک در حجم های مختلفی به تولید رسیده و یکی از مدل های بسیار محبوب آن دوک ۲۵۰ است. این نسخه از دوک برای سال جاری میلادی دستخوش تغییرات طراحی و مهندسی قرار گرفته که ارتقای این محصول سبب معرفی دوک ۲۵۰ به عنوان یکی از بهترین نیکدبایک های سال شده است. در ادامه این محصول اسپرت کی تی ام را از نظر فنی بررسی می کنیم.

■ طراحی جسورانه به سبک اتریشی

دوک ۲۵۰ در نسل جدید خود همچنان به طراحی زیبا و جسورانه خود وفادار مانده است. بر این اساس بانگاهی به پروفیل دوک ۲۵۰ جدید، شاهد استفاده از احجام اغراق شده هستیم که با فلاپ یکپارچه جلو، فلاپ های حجیم عقب و فاصله نسبتا زیاد گل گیر عقب نسبت به تایر، کاراکتر اسپرت و هیجان انگیزی دارد. در نمای جلو، همچنان شاهد طراحی چراغ لوزی شکل به سبک کی تی ام هستیم که دو فلاپ متصل شده به چراغ و ورودی هوای نسبتا عریض، نمای جسورانه و اسپرتی به دوک ۲۵۰ جدید داده است. در نمای عقب نیز طراحان کی تی ام سعی کرده اند با طراحی همان چراغ لوزی شکل و مات کردن کاسه چراغ و فلاپ نسبتا حجیم، طراحی زیبا و جذابی به این نیکدبایک اتریشی ببخشند. آن چه در این نسل از دوک ۲۵۰ به چشم می آید، سازه شاسی نارنجی رنگ معروف کی تی ام است که در این نسل به انتخاب مشتری نارنجی (رنگ برند کی تی ام) یا مشکی پیاپی است. ناگفته نماند که اگر از بازایه نسبتا خاص و به صورت افقی طراحی شده که با سرگروز مشکی مات، حال و هوای اسپرتی را به بیننده منتقل می کند.

■ سطح بالای ارگونومی و راحتی

کلاس استاندارد نیکدبایک ها همواره جزو بهترین موتور سیکلت ها از نظر راحتی و سطح بالای ارگونومی هستند و کی تی ام نیز در این بخش همواره زبان زد بوده است. با توجه به فاصله محوری ۱۳۵۶ میلی متری، ارتفاع صندلی ۸۲۱ میلی متر بوده و زاویه قرارگیری راکب نسبت به فرمان ۲۵،۷ درجه است. این ارتفاع و زاویه قرارگیری راکب نسبت به فرمان به معنای سطح بالای راحتی و ارگونومی است. همچنین یک کلاستر ۵،۲ اینچی TFT نیز تعبیه شده تا تمام اطلاعات حرکتی، دور موتور، میزان مسافت طی شده، میزان مصرف سوخت، سوخت موجود در باک، چراغ چک، چراغ باتری، دمای موتور و سایر علائم را به صورت دیجیتالی نمایش دهد.

■ سازه بدنه نسل جدید کی تی ام

طبق گفته کی تی ام، در زمینه سازه شاسی و بدنه حدود ۱۵ درصد بهینه سازی انجام شده است. به این معنا که در بخش میانی از آلومینیوم دایکس‌تینگ و در فریم های جلو و عقب از پلاستیک فشرده بهره گرفته شده است. بر این اساس و با در نظر گرفتن سیستم ترمز ضد قفل ABS مجموع وزن این محصول با احتساب باک بنزین ۱۴،۷ لیتری به ۱۶۵ کیلو گرم می رسد. رسیدن به این وزن، به لطف تکنولوژی ساخت و بهره گیری از متریال جدید بهینه سازی شده، امکان پذیر شده است.

■ قلب تپنده پر توان و با کیفیت

دوک ۲۵۰ جدید از نظر بخش مهندسی قوای محرکه نیز از سایر رقبایش متمایز شده است. یک موتور تک-سیلندر موازی (خطی) البته دارای زاویه به حجم ۲۴۹ سی سی با ساختار اتمسفریک، قلب تپنده دوک ۲۵۰ را تشکیل می دهد. با در نظر گرفتن پارامترهای فنی مانند: طراحی ۴ سوپاپ در سرسیلندر و مکانیزم SOHC (تک میل سوپاپ رو)، قطر پیستون ۷۲ میلی متری (در این کلاس به عنوان بزرگترین قطر پیستون شناخته می شود)، کورس پیستون ۶۱،۱۷ میلی متری، کاهش حجم اتاق احتراق، رسیدن نسبت تراکم به ۱۱،۷ به یک، در پیچه گاز ۳۸ میلی متری مزین به دو



تیراز ۸۳ دستگاهی «ام.وی آگوستا» به احترام «آگوستینی»



«MV آگوستا سابقه‌ای طولانی در طراحی زیباترین موتورسیکلت‌های تاریخ دارد و به‌نوعی شبیه پاگانی دنیای موتورسیکلت‌هاست. جدیدترین ساخته این شرکت ایتالیایی هم از این قاعده مستثنی نیست. این موتورسیکلت محدود که سوپرولوچه Ago 1000 نام دارد، فقط در ۸۳ دستگاه در سراسر جهان تولید می‌شود و برچسب قیمتی خیره‌کننده ۸۲ هزار یورو دارد. این نسخه ویژه از سوپرولوچه ۱۰۰۰ ادای احترامی به جاکومو آگوستینی، یکی از بزرگ‌ترین موتورسواران تاریخ است. او با ۱۵ عنوان قهرمانی جهان و ۱۸ عنوان قهرمانی ایتالیا، امسال هشتادوسومین سالگرد تولدش را جشن می‌گیرد. به همین دلیل، ۱۵۰۰ دستگاه آگوستا تولید این مدل را به ۸۳ دستگاه

محدود کرده و هر موتورسیکلت یک پلاک طلای ۱۸ عیار شماره‌دار دارد. بدنه زیبایی این موتورسیکلت از فیبر کربن سبک ساخته شده و بارنگ‌های قرمز آتشین مات و نقره‌ای مگنوم مات تزئین شده است که از موتور مسابقه‌ای قدیمی آگوستینی الهام گرفته‌اند. هر دستگاه دارای شماره زرد «۱» روی بدنه و یک قاب زرد CNC دور چراغ جلو است. جزئیات خاص به همین جا ختم نمی‌شود. زین با آلکانترای مشکی پوشیده شده که نام آگوستینی و نوارهای مسابقه‌ای پیکان‌شکل روی آن دوخته شده است. یک بند چرمی روی مخزن سوخت کشیده شده، اهرم‌های CNC، جایایی فیبر کربنی و رینگ‌های نقره‌ای خیره‌کننده، ویژگی‌های خاص این موتورسیکلت را کامل می‌کنند.

ون اینرودز «بهمن موتور»

گامی نو در حمل و نقل شهری و تجاری

ون «اینرودز» به‌عنوان محصولی استراتژیک برای پاسخ به خلأ موجود در حوزه ون‌های تجاری کوچک در ایران طراحی شده است



«در سال‌های اخیر، با گسترش شهرنشینی و افزایش نیاز به حمل و نقل کارآمد و اقتصادی در کلان‌شهرهای ایران، تقاضا برای خودروهای تجاری سبک به‌ویژه ون‌های باری و مسافری به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است.



در این میان، شرکت بهمن موتور با معرفی ون اینرودز، محصولی که نسخه بومی‌سازی شده ون دانگ‌فنگ C35 از کشور چین است، توانسته توجه بسیاری از کسب و کارها، فروشگاه‌های آنلاین و حتی علاقه‌مندان به سفرهای طبیعت گردی را به‌خود جلب کند. این ون که از سال ۱۴۰۰ معرفی شده به‌دلیل طراحی کاربردی، امکانات مدرن و انعطاف‌پذیری در کاربری‌های مختلف، به یکی از گزینه‌های برجسته در بازار خودروهای تجاری سبک ایران تبدیل شده است.

معرفی ون اینرودز: پاسخی به نیازهای مدرن حمل و نقل

ون اینرودز به‌عنوان محصولی استراتژیک برای پاسخ به خلأ موجود در حوزه ون‌های تجاری کوچک در ایران طراحی شده است. برخلاف وانت‌های قدیمی که سال‌ها بخش عمده حمل و نقل بارهای درون شهری را بر عهده داشتند، ون‌های تجاری مانند اینرودز با ظرفیت بالاتر، مصرف سوخت بهینه‌تر و انعطاف‌پذیری بیشتر، گزینه‌ای مناسب‌تر برای کسب و کارهای مدرن به‌ویژه فروشگاه‌های اینترنتی هستند که پس از همه‌گیری کرونا بارش چشمگیری مواجه شده‌اند.

اینرودز در واقع نسخه ایرانی ون دانگ‌فنگ C35 است که با بهره‌گیری از پلتفرم این خودرو ساز چینی و اعمال تغییراتی متناسب با نیازهای بازار ایران، توسط شرکت بهمن موتور مونتاژ و عرضه می‌شود. این خودرو با تمرکز بر حمل بار سبک شهری طراحی شده، اما قابلیت‌های آن فراتر از یک ون باری ساده است. اینرودز نه تنها برای مصارف تجاری، بلکه برای کاربری‌های شخصی مانند تبدیل به خودروهای کمپر برای سفرهای طبیعت گردی نیز مورد توجه قرار گرفته است. این انعطاف‌پذیری، ون اینرودز را به گزینه‌ای چندمنظوره در بازار خودروهای تجاری تبدیل کرده است.

مشخصات فنی: قلب تپنده اینرودز

ون اینرودز به‌موتوری ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی مجهز است که توانایی تولید ۱۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این موتور با گیربکس ۵ سرعته دستی ترکیب شده و نیروی تولیدی را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. مصرف سوخت این ون بین ۷ تا ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده که برای خودرویی در این کلاس، اقتصادی و مناسب به‌نظر می‌رسد. حداکثر سرعت اینرودز نیز ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است که برای یک ون باری، عملکردی قابل قبول ارائه می‌دهد. یکی از ویژگی‌های برجسته اینرودز، استفاده از زنجیر تایم به جای تسمه تایم است که استهلاک کمتری داشته و امکان طی مسافت تا ۴۰۰ هزار کیلومتر را با حداقل نیاز به تعمیر فراهم می‌کند. این مشخصه، به‌ویژه برای کسب و کارهایی که به استفاده مداوم از خودرو وابسته هستند، مزیتی قابل توجه محسوب می‌شود. همچنین، اینرودز با استاندارد آلایندگی یورو ۵ تولید شده و موفق به کسب استانداردهای ۸۵ گانه شده است.

ابعاد اینرودز شامل طول ۴۵۰۰ میلی‌متر، عرض ۱۶۸۰ میلی‌متر و ارتفاع ۲۰۰۰ میلی‌متر است و فاصله بین دو محور آن ۳۰۵۰ میلی‌متر اعلام شده است. این ابعاد، کابینی جادار و مناسب برای حمل بار فراهم کرده و زاویه ورود و خروج مناسب آن، امکان تردد در مسیرهای متنوع شهری و حتی برون شهری را آسان‌تر می‌کند. ظرفیت حمل بار اینرودز تا ۷۲۵ کیلوگرم است که برای حمل و نقل کالاهای سبک، تجهیزات و حتی استفاده‌های سازمانی کافی به‌نظر می‌رسد.

طراحی و امکانات: ترکیبی از کارایی و راحتی

طراحی ظاهری ون اینرودز ساده اما کاربردی است. این خودرو با دو در کشویی در طرفین و یک در عقب مجهز به جک‌های هیدرولیکی قوی، دسترسی آسان به فضای بار را فراهم می‌کند. این ویژگی برای بارگیری و تخلیه سریع کالاهادر محیط‌های شهری که زمان‌بندی اهمیت زیادی دارد، بسیار کاربردی است. فضای داخلی اینرودز نیز با توجه به کاربری تجاری طراحی شده، اما امکانات رفاهی و ایمنی آن فراتر از انتظارات در این کلاس خودرویی است.

از جمله امکانات ایمنی اینرودز می‌توان به دو کیسه هوا برای راننده و سرنشین، سیستم کنترل کششی (TCS)، سیستم کمکی ترمز (BAS)، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) و سیستم کنترل حرکت در سربالایی (HAC) اشاره کرد. این فناوری‌ها که در بسیاری از خودروهای تجاری مشابه کمتر دیده می‌شود، ایمنی راننده و بار را در شرایط مختلف رانندگی تضمین می‌کند. همچنین سیستم نمایش لحظه‌ای فشار باد تایرها (TPMS) به راننده کمک می‌کند تا از وضعیت تایرها آگاه باشد و از خطرات احتمالی جلوگیری کند.

در بخش امکانات رفاهی، اینرودز به سیستم مولتی‌مدیا با صفحه‌نمایش ۹ اینچی، دوربین بین‌دیت و قاب رانندگی و دوربین دید عقب مجهز است که تجربه رانندگی را راحت‌تر و ایمن‌تر می‌کند. فرمان برقی (EPS) نیز رانندگی در محیط‌های شهری پرترافیک را آسان‌تر کرده و خستگی راننده را کاهش می‌دهد. سیستم تهویه مطبوع نیز از دیگر امکاناتی است که در فصول گرم سال، راحتی سرنشینان را تضمین می‌کند. این ترکیب از امکانات، ون اینرودز را به گزینه‌ای متمایز در مقایسه با رقبای سنتی مانند وانت‌ها تبدیل کرده است.

کاربردهای متنوع: از حمل بار تا سفرهای طبیعت گردی

یکی از نقاط قوت ون اینرودز، انعطاف‌پذیری آن در کاربری‌های مختلف است. این خودرو در دو مدل اصلی باری و مسافری عرضه می‌شود. مدل باری با فضای بار جادار و امکان حذف یا کاهش تعداد صندلی‌های عقب، برای حمل کالاهای و تجهیزات در کسب و کارهای مختلف از جمله فروشگاه‌های آنلاین، شرکت‌های پخش مواد غذایی و حتی صنایع کوچک مناسب است. امکان سفارشی‌سازی فضای بار، مانند نصب بخال یا طبقه‌بندی، این ون را به گزینه‌ای ایده‌آل برای سازمان‌ها و کسب و کارهایی تبدیل کرده که نیاز به کاربری‌های تخصصی دارند.

از سوی دیگر، ون اینرودز به‌دلیل طراحی جادار و امکانات رفاهی، به گزینه‌ای محبوب برای تبدیل به خودروهای کمپر برای سفرهای طبیعت گردی تبدیل شده است. در سال‌های اخیر، با افزایش علاقه

در باره نگهداری و تعمیرات را کاهش داده است.

از منظر زیست‌محیطی، رعایت استاندارد یورو ۵ و کاهش مصرف سوخت اینرودز، آن را به گزینه‌ای سازگارتر با محیط زیست در مقایسه با خودروهای تجاری قدیمی‌تر تبدیل کرده است. این ویژگی در شهرهای آلوده‌ای مانند تهران که با مشکل آلودگی هوا مواجه هستند، مزیتی قابل توجه است.

چشم‌انداز ون اینرودز در بازار ایران

با توجه به رشد روزافزون فروشگاه‌های آنلاین، نیاز به ناوگان حمل و نقل کارآمد و مدرن بیش از پیش احساس می‌شود. ون اینرودز با طراحی کاربردی، امکانات به‌روز و قیمت رقابتی، می‌تواند نقش مهمی در بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل شهری ایفا کند. علاوه بر این، استقبال از اینرودز در کاربری‌های غیرتجاری مانند کمپرهای طبیعت گردی، نشان‌دهنده پتانسیل بالای این خودرو برای پاسخ به نیازهای متنوع بازار است.

شرکت بهمن موتور با معرفی اینرودز، گام مهمی در جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل تجاری ایران برداشته است. انتظار می‌رود با ادامه روند تولید و عرضه این خودرو و ارائه طرح‌های فروش متنوع، اینرودز به یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای تجاری سبک در ایران تبدیل شود. این خودرو نه تنها به کسب و کارها کمک می‌کند تا با کارایی و هزینه کمتر فعالیت کنند، بلکه به‌علاقه‌مندان به سفر و ماجراجویی نیز فرصتی برای تجربه‌ای متفاوت ارائه می‌دهد.

ون اینرودز بهمن موتور با ترکیب مشخصات فنی مناسب، امکانات ایمنی و رفاهی به‌روز و انعطاف‌پذیری در کاربری، به‌عنوان محصولی پیشرو در بازار خودروهای تجاری سبک ایران محسوب می‌شود. این خودرو با پاسخ به نیازهای حمل و نقل شهری و تجاری، از فروشگاه‌های آنلاین گرفته تا سفرهای طبیعت گردی، توانسته جایگاهی ویژه در بازار پیدا کند. طرح‌های فروش متنوع، خدمات پس از فروش گسترده و قیمت رقابتی، اینرودز را به گزینه‌ای جذاب برای طیف گسترده‌ای از مشتریان تبدیل کرده است.

به‌سفرهای جاده‌ای و طبیعت گردی در ایران، ون‌های کمپر به دلیل امکاناتی مانند فضای خواب، آشپزخانه کوچک و ذخیره‌سازی، مورد توجه قرار گرفته‌اند. اینرودز با قیمت مناسب‌تر نسبت به نمونه‌های وارداتی و امکان سفارشی‌سازی، توانسته خلأ موجود در این بخش را پر کند و به یکی از گزینه‌های اصلی علاقه‌مندان به این سبک سفر تبدیل شود.

شرایط فروش، قیمت و دسترسی آسان به اینرودز

شرکت بهمن موتور برای تسهیل دسترسی مشتریان به ون اینرودز، همواره طرح‌های فروش متنوعی را ارائه کرده است. این شرایط، خرید اینرودز را برای کسب و کارهای کوچک و متوسط که به نقدینگی محدود دسترسی دارند، آسان‌تر کرده است.

اکنون اینرودز با قیمت مصوب یک میلیارد و ۱۲۲ میلیون تومان اگر در جایگاه یک ون یا کمپر بررسی شود، قطعاً بدون رقیب خواهد بود؛ چرا که سایر گزینه‌ها قیمتی فراتر از دو میلیارد تومان دارند؛ چنان‌چه به اینرودز نگاهی باربری داشته باشیم، با توجه به انعطاف و کاربردی بودن این محصول، از قیمتی رقابتی نسبت به سایر بازیگران این حوزه بهره می‌برد.

علاوه بر این بهمن موتور با ایجاد شبکه گسترده نمایندگی‌ها و خدمات پس از فروش، توانسته در رتبه‌بندی کیفیت خدمات جزو برترین شرکت‌ها باشد و اطمینان خاطر بیشتری را به مشتریان ارائه می‌دهد.

مزایا و نقاط قوت اینرودز

ون اینرودز در مقایسه با رقبای سنتی مانند وانت‌های قدیمی، مزایای متعددی دارد. مصرف سوخت اقتصادی، ظرفیت حمل بار مناسب، امکانات ایمنی و رفاهی مدرن و انعطاف‌پذیری در کاربری، اینرودز را به گزینه‌ای رقابتی تبدیل کرده است. امکان تردد در بزرگراه‌ها و اتوبان‌ها برخلاف برخی محدودیت‌های وانت‌ها، این خودرو را برای حمل و نقل بین‌شهری نیز مناسب می‌سازد. همچنین خدمات پس از فروش گسترده شرکت بهمن موتور و دسترسی به قطعات یدکی، نگرانی‌های مشتریان



گفت فروش اسکو ترها تا این جای سال چندان هم پدنبوده؛ اما همان طور که گفته شد درمقایسه با دوسه سال اخیر، خرید و فروش در این بخش از بازار، از رونق چندان بی خوردار نبوده است.

بازار موتورسیکلت های اسکو تر متأثر از شرایط نامطلوب اقتصادی، در سه ماهه نخست امسال درمقایسه با مدت مشابه سال گذشته آن چنان که باید داغ نشد. درعین حال می توان



بازار اسکو تر رونق چندان ندارد!

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

فصل تحویل های فوری و کوتاه مدت

می دهد برخی شرکت ها با هدف بالا بردن میزان فروش و به تبع آن رسیدن به سود مناسب، تحویل فوری، ۴۵ روزه یا حداکثر ۶۰ روزه را در دستور کار خود قرار داده اند.

حاشیه سود مناسب می توانند روی فروش اقساطی با شرایط مناسب یا تحویل فوری و کوتاه مدت محصول حساب ویژه و خاصی باز کنند. حالا بررسی های میدانی نشان

در شماره های قبل روزنامه «دنیای خودرو» در همین صفحه به این موضوع اشاره شد که خودروسازان و واردکنندگان خودرو در شرایط رکود فعلی، برای رسیدن به

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۹۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۴۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۵۸۰	۱۰	▼
فونیکس FX پریموم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۹۸۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۸۰	۲۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۶۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۸۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۲۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا اوزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جی ای سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا i-Online DD (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۹۸۶	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۸	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۰۲	۱۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۳۲	۱۶	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۲۰	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۲۸	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۵	۳	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۵	۱	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۶	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۵	۱	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۴۲	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۸	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۲۰	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۹۳	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۶۷۲	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۵۱	۵۱	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۶	۴	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۴	۴	▼
کارون (پادارادو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۴۰	۱۰	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۶۹۰	۱	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۵۲	۱	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۲	۱	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۸۰	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۲	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۹	۰	
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۸	۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۰۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۴	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۵۵	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۲۶	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۱۷	۱	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۳	۲	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۷۷	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۹	۳	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۶۳۵	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۴	۲	▲

«ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع، پس از هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی از آن، ۳۵۴ بطری ۴ لیتری به مقدار یک هزار و ۴۱۶ لیتر روغن موتور خارجی قاچاق که فاقد هرگونه مجوز قانونی بود، کشف کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان با بیان این که کارشناسان ارزش محموله کشف شده را یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال برآورد کردند، خاطر نشان کرد: «در این رابطه یک نفر دستگیر و با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان قزوین از کشف یک هزار و ۴۱۶ لیتر روغن موتور قاچاق در یک چهار دیواری مترو که در اطراف شهرستان قزوین خبر داد و گفت: «در این خصوص یک نفر دستگیر و به مرجع قضایی معرفی شد.» به گزارش خبرگزاری برنا از قزوین، سرهنگ مهدی حاجیان راد در این باره اظهار کرد: «در پی کسب خبری مبنی بر دپوی روغن موتور در یک چهار دیواری مترو که در یکی از روستاهای اطراف شهرستان قزوین، بررسی موضوع به صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان قرار گرفت.» وی در ادامه افزود:



کشف ۱۴۱۶ لیتر روغن موتور قاچاق در قزوین



چالش های پیش روی روانکارسازان صنعتی چیست؟

برندسازی در بازار محصولات تخصصی

برند صنعتی محسوب می شود. برند باید نه فقط زیبایی شناسانه، بلکه از نظر مفهومی نیز با بازار هدف هماهنگ باشد. استفاده از عناصر بصری مهندسی محور، شعارهای فنی و اسناد فنی قابل دسترسی، جایگاه برند را به عنوان مرجع تخصصی تقویت می کند. ارائه و بینارهای آموزشی، ویدئوهای کاربردی، مقالات تحلیلی در خصوص انواع روانکارها و محتوای پرسش و پاسخ تخصصی باعث می شود برند در ذهن مخاطب به عنوان مشاور قابل اعتماد تثبیت شود. حضور هم زمان در نمایشگاه های صنعتی، ایجاد روابط بلندمدت با شرکتهای توزیع کننده، همکاری با دانشگاه ها و مراکز علمی در کنار فعالیت فعال در فضای آنلاین، می تواند زنجیره ای از تعاملات پایدار ایجاد کند. طراحی یک سایت حرفه ای با پتل مشاوره فنی، سیستم مقایسه محصولات، بررسی های واقعی مشتریان و فرم های سفارش مشاوره رایگان، تجربه کاربری دیجیتال برند را ارتقا می دهد. با همراهی متخصصان برندسازی صنعتی، برند می تواند بر اساس تحلیل SWOT، پرسونای صنعتی، تحلیل رقبا و جایگاه یابی در بازار، نقشه راه اجرایی برند خود را ترسیم کرده و در فازهای مشخص اجرا کند. بر خلاف بازارهای مصرفی که احساسات نقش کلیدی دارند، در بازار صنعتی محتوا، شفافیت و اطلاعات فنی معتبر نقشی اساسی دارند. برندی که بتواند اطلاعات علمی، نمودارهای عملکرد، استانداردهای بین المللی و آزمون های کیفیت را به روشنی در اختیار مشتری بگذارد، به جایگاهی حرفه ای تر خواهد رسید. در بازار تخصصی روانکارهای صنعتی، برندهایی موفق خواهند بود که نه تنها کیفیت بالایی ارائه دهند، بلکه بتوانند ارتباط عمیق، شفاف و موثری با مشتریان صنعتی برقرار کنند. ایجاد تمایز، آموزش تخصصی، حضور فعال در صنعت و بهره گیری از مشاوره حرفه ای می تواند کلید موفقیت در برندسازی این حوزه باشد. در این مسیر، شناخت رفتار مشتری صنعتی، طراحی ساختار برند متناسب با نیاز بازار و به روز رسانی مداوم استراتژی ها نقش حیاتی ایفا می کنند.



بسیاری از شرکتهای تولید کننده روانکارهای صنعتی در انتقال مزایای برند خود به بازار ناتوان هستند. عدم استفاده از زبان تخصصی، نداشتن استراتژی محتوایی و ناآشنایی با رسانه های موثر B2B از عوامل اصلی این ضعف هستند. اغلب شرکتهای مشاوران عمومی برند استفاده می کنند که آشنایی کافی با زبان فنی، ویژگی های مشتریان صنعتی و مدل های خرید سازمانی ندارند. نتیجه آن، برندسازی سطحی و ناکارآمد است. برخی مدیران سنتی در صنایع فنی، برند را موضوعی ثانویه و صرفا برای مصرف کنندگان نهایی می دانند. این نگرش مانعی جدی در مسیر بهبود

چالش های برندسازی در بازار تخصصی روانکارها در بسیاری از مواقع، روانکارهای صنعتی دارای مشخصات بسیار نزدیکی هستند و از منظر ظاهری یا حتی عملکرد کوتاه مدت تفاوت چشمگیری ندارند. همین موضوع باعث می شود فرآیند تمایز برند تنها از طریق ویژگی های فنی امکان پذیر نباشد. با وجود اهمیت کیفیت، در برخی موارد تصمیم گیرندگان صنعتی به دلیل محدودیت بودجه یا سیاست های خرید، به جای بررسی شاخص های برند، گزینه ارزان تر را انتخاب می کنند. این روند خطر حذف برندهای با ارزش افزوده بالاتر را افزایش می دهد.

در دنیای رقابتی، متغیر و تخصصی امروز، برندسازی تنها یک ابزار تبلیغاتی نیست، بلکه یک مولفه کلیدی در مسیر بقا و پیشرفت برندها در بازارهای صنعتی و فنی است. یکی از پیچیده ترین این بازارها، صنعت روانکارهای صنعتی است؛ بازاری که در آن تصمیم گیری های خرید بر مبنای شاخص هایی همچون کیفیت، دوام، پایداری عملکرد، قابلیت اطمینان و خدمات تخصصی پشتیبانی صورت می گیرد. در چنین فضایی، برند باید فراتر از یک نام یا لوگو ظاهر شده و به نماینده ای قابل اعتماد برای ارزش های تکنیکی و حرفه ای شرکت تبدیل شود. این مقاله با هدف بررسی دقیق و جامع فرآیند برندسازی در بازار روانکارهای صنعتی نگارش شده و ضمن پرداختن به چالش های رایج، مجموعه ای از راهکارهای کاربردی را نیز برای فعالان این حوزه ارائه می دهد.

اهمیت برندسازی در بازار روانکارهای صنعتی بازار روانکارهای صنعتی از جمله بازارهایی است که در آن، خریداران عمدتاً سازمانی و متخصص هستند. این مخاطبان نه تنها به مشخصات فنی حساس اند، بلکه تجربه مشتری، سطح دانش فنی برند، خدمات پس از فروش و حتی نگرش برند نسبت به مسئولیت اجتماعی نیز بر تصمیم گیری آن ها اثرگذار است. برندسازی موفق در این فضا به شرکت ها کمک می کند تا از رقبا متمایز شوند، وفاداری ایجاد کنند و ارزش افزوده ای فراتر از محصول فیزیکی ارائه دهند. از این منظر، برندسازی یک رویکرد جامع برای انتقال پیام اعتماد، کیفیت و پشتیبانی فنی است. همچنین برندهای موفق می توانند قیمت بالاتری برای محصولات خود مطالبه کنند؛ بدون آن که سهم بازار خود را از دست بدهند؛ زیرا اعتبار برند در بازار تخصصی به معنای کاهش ریسک برای خریدار است.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



ستون های C زاویه دار و چراغ های کشیده با حجم پزدازی خاص سبب شده است شاهد سبک طراحی بسیار زیبا و خاصی برای این کراس کوپه باشیم. طراحی داخلی سوپارو آنچارتد فضایی کاملا مدرن و مینیمال را به نمایش گذاشته است. سوپارو آنچارتد در نسخه تک موتور (محور جلو) دارای قدرت ۲۲۱ اسب بخار و پیمایش بیش از ۴۸۰ کیلومتر است. این خودرو در نسخه دارای دو موتور الکتریکی (موسوم به GT چهار چرخ محرک) قدرت ۳۳۸ اسب بخاری داشته و پیمایش آن به ۴۶۶ کیلومتر می رسد.

محصول جدید تمام برقی سوپارو بر پایه و اساس اس یووی کراس کوپه شکل گرفته است. این کراس کوپه سهامواری که با نام آنچارتد معرفی می شود، بر پایه و اساس پلتفرم CH-R نسل دوم توسعه یافته است. اما جالب است بدانید که سوپارو و آنچارتد بر اساس زبان جدید طراحی سوپارو شکل گرفته که با خطوط شکسته و تیز روی بدنه بسیار مشابه محصولات لکسوس است. چراغ های جلو با LED های کریستالی و خطوط تیز روی کاپوت، چهره بسیار جسورانه و اسپرتی را به نمایش می گذارند. در نمای عقب

کراس کوپه جدید تمام برقی «سوپارو»

تلگرام

Telegram

لزوم حمایت از صنایع خودرو و قطعه

این روزها شاهد کم توجهی به مشکلات فعالان صنایع خودرو و قطعه در کشور هستیم. صنعتی که حدود ۶ دهه در کشور قدمت دارد، این روزها با چالش های بسیاری مواجه است؛ تا حدی که اخیرا انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور نسبت به تعدیل ۴۰۰ هزار نیرو از این صنعت هشدار داده است. حال سوال این است که راه حل برون رفت صنایع خودرو و قطعه از شرایط موجود چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

با بررسی وضعیت صنعت موتورسیکلت کشوری مانند مالزی، درمی یابیم که حمایت اصولی و همه جانبه دولت این کشور از صنعت الکترونیک و الکتریک، سبب شده است این صنعت رشد کرده و مالزی به سیزدهمین بازار بزرگ موتورسیکلت جهان بدل شود. اما برخلاف این کشور آسیایی، در کشور ما حمایت گسترده ای از صنایع خودرو و قطعه به عمل نمی آید. بر این اساس در سایه عدم حمایت اصولی، این صنعت با حدود ۶ دهه قدمت، در یک قدمی پر نگاه نابودی قرار دارد.

رضوانی

دولت می تواند با ارائه یک طرح جامع و منعطف، از صنایع خودرو و قطعه حمایت کند. بر این اساس در ۶ دهه اخیر، سرمایه گذاری هایی در این صنعت صورت گرفته و شاهد پیشرفت هایی در صنعت خودرو و قطعه سازی بوده ایم. در داخل کشور مان پتانسیل ها و توانایی های زیادی در این زمینه وجود دارد و اگر این صنعت در کشور مورد حمایت اصولی و همه جانبه قرار می گرفت، شاهد رشد و شکوفایی آن در سطح جهانی بودیم. اکنون نیز دولت می تواند با یک طرح جامع و منعطف با رویکردی نوین، از قطعه سازی و خودرو سازی حمایت خوب و قابل قبولی داشته باشد.

ارشدی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

قطعات بی کیفیت

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۹ دارم و مدتی قبل متوجه شدم هنگام حرکت در سرعت های بالاتر از ۹۰ کیلومتر بر ساعت، ضربات زیادی به اتاق خودرو وارد شده و سر و صدای زیادی نیز تولید می شود. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک تشخیص داد که باید لاستیک های دور درها و کمک فنر های جلو خودرویم تعویض شود. با مراجعه به بازار و خرید قطعات با کیفیت به کلینیک تخصصی خودرو مراجعه کردم. مکانیک قطعات مذکور را تعویض کرد، اما همچنان مشکل وجود داشت. پس از بازدید مجدد خودرو، مکانیک اعلام کرد کمک فنر ها به دلیل کیفیت پایین باید مجددا تعویض شوند.

۰۹۱۵*۰۲۴۸۱

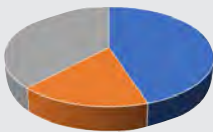
نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۵۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

گزینه ۱ ۴۵ درصد
گزینه ۲ ۱۱ درصد
گزینه ۳ ۳۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم قبل از انجام سفرهای تابستانی، برای عیب یابی احتمالی و چک کردن خودرو کدام روش مفیدتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۴۵ درصد به گزینه یک یعنی مراجعه به تعمیرگاه های موجود در سطح شهر، ۱۷ درصد به گزینه دوم یعنی مراجعه به مراکز معاینه فنی خودرو و ۳۸ درصد به گزینه سوم یعنی مراجعه به نمایندگی مربوطه خودرو رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۵۹

به نظر شما تاکسی های آنلاین شهر داری تهران (وابسته به سازمان تاکسیرانی) می توانند وارد رقابت با تاکسی های اینترنتی با سابقه شوند؟

۱- بله
۲- خیر

پیامک

SMS

بررسی ساختار قدیمی پیشرا نه

در مقاله ای خواندم که برخی از موتور های بنزینی ژاپنی مجهز به ۱۲ سوپاپ هستند. علت این طراحی چیست؟

۰۹۱۹*۰۸۰۱۹

ابتدا باید گفت کمپانی های خودروسازی همچون گذشته خودرو هایی با موتور ۱۲ سوپاپ تولید نمی کنند و سعی می کنند محصولات خود را به پیشرا نه های ۱۶ سوپاپ مجهز کنند.

هنگام کار کردن موتور، مقدار هوای ورودی به داخل موتور معمولاً کمتر از دود خروجی از داخل سیلندر است که علت آن نیز اینرسی گاز است. مهندسان خودروساز برای پر شدن بهتر سیلندر از هوا، همواره سعی می کنند ورودی های هوا را امساوی یا بیشتر از خروجی ها طراحی کنند. لازم به ذکر است که با توجه به استفاده از کمپرس کننده های هوا و تکنولوژی سوپاپ بندی جدید، مشکل تنفس و تخلیه موتور حل شده است. این نوع طراحی و سوپاپ بندی، این روزها جزو یکی از ترندهای ساخت موتور های احتراق داخلی است. البته کمپانی های خودروسازی ژاپنی و آمریکایی این نوع سوپاپ بندی را در محصولات جدیدشان توسعه داده اند.

اتصال کوتاه در مدار الکتریکی

خودرو پژو GLX405 مدل ۹۴ دارم. حدود یک ماه است در زمان روشن کردن راهنمای سمت راست، چپ، فلاشرها، چراغ های جلو و عقب و حتی گاهی اوقات مه شکن های جلو و عقب، هیچ یک از آن ها روشن نمی شوند. این در حالی است که همواره پشت آمپر روشن می شود و با فعال کردن هر کدام از این سیستم های برقی، عملکرد آن ها روی آمپر نشان داده می شود. علت چیست؟

مصطفی زاده- کرج

مشکل ایجاد شده در خودرو شما به صورت کلی می تواند سه علت عمده داشته باشد. نخست با توجه به این که بیان کردیم تمام علائم پشت پنل روشن می شود، باید گفت دسته راهنما سالم بوده و باید فیوز مربوط به چراغ ها و راهنماها را بررسی کرد. اگر به دلیل آمپر بالای مدار الکتریکی، در فیوز اتصال کوتا رخ داده باشد، این مشکل ایجاد می شود. اما در نظر داشته باشید که سوختن فیوز نیز در ایجاد این مشکل ی تاثیر نخواهد بود. بنابراین فیوز چراغ ها و راهنما را تعویض کنید تا مشکل رفع شود. در مرحله دوم عیب یابی باید توجه کنید که در مدار های الکتریکی، یک کلید قطع و وصل وجود دارد.

در صورت خرابی کلید یا مکانیزم قطع یا وصل جریان که در خودرو دستر راهنما و چراغ است، این ایراد ایجاد می شود. این حالت سبب عدم عملکرد صحیح مصرف کننده های الکتریکی می شود؛ زیرا جریان الکتریکی مدار کامل نیست و بنابراین چراغ ها خاموش باقی می مانند. در ادامه لازم است دستر راهنما را بررسی و در صورت نیاز آن را تعویض کرد. در پایان اگر با تعویض فیوز مشکل همچنان وجود داشته باشد، باید مصرف کننده های الکتریکی، یعنی لامپ های چراغ و راهنما را تعویض کنید.

در زمان تعویض این قطعات الکتریکی، لازم است سیم کشی آن ها و سوکت های مربوطه نیز بررسی شوند. در صورت نیاز، باید سیم کشی ها و سوکت ها (که در یک مدار الکتریکی نقش مهمی دارند) تعویض شوند تا مشکل برطرف شود. این موضوع را در نظر داشته باشید که نصب هر گونه قطعه الکترونیکی یا الکتریکی مازاد بر سیستم های الکتریکی و الکترونیکی استاندارد خودرو، می تواند سبب ایجاد ایرادها و مشکلات گسترده در خودرو شود.

بنابراین برای نصب هر قطعه الکتریکی و الکترونیکی، لازم است به نمایندگی یا مراکز تخصصی مراجعه کنید تا این کار توسط کارشناس فنی یا متخصص مربوطه انجام شود



ایووک؛ تجربه ای خاص از کراس اوور سواری

آیا در دانه رنجروور ارزنده است؟

ویژگی های لوکس و مدرنی مانند استفاده از دسته دنده اسپرت و پدال های شیفتر پشت فرمان، حس رانندگی با یک خودرو سدان اسپرت را به راننده القا می کند.

همچنین تناسبات و ابعاد کابین به گونه ای است که افزایش فضای زانو در راحتی سر نشینان تاثیر بسزایی داشته که همین امر منجر به افزایش ۱۰ درصدی فضای صندوق بار شده است. از نظر فنی ایووک دارای ۲ پیشرا نه ۲ لیتری بنزینی و دیزلی است. موتور بنزینی این خودرو در ۲ نسخه ۲۳۷ اسب بخاری و ۲۲۹ اسب بخاری عرضه می شود و موتور دیزلی نیز قدرتی بین ۱۴۸ تا ۲۳۷ اسب بخار تولید می کند. گیربکس های ۹ سر عته اتوماتیک روی ۲ پیشرا نه بنزینی و دیزلی نصب خواهد شد که نسخه ۶ سر عته دستی آن نیز قابل سفارش است.

علاوه بر این موارد نسخه پلاگین-هیبرید نیز از ایووک به بازار می آید که مطابق گفته کمپانی رنجروور از آلپندگی سطح یا بیینی بر خوردار است. مهندسان کمپانی رنجروور برای افزایش قابلیت های کاربردی از سیستم تعلیق جدید تطبیق پذیر و فربندی هوشمند در این خودرو استفاده کرده اند.

شاید در اس یووی های همکلاس ایوک شاهد دستگیره های بر جسته روی بدنه باشیم، اما ایوک نسل دوم مزین به دستگیره های پنهان اشکل است تا به لحاظ آیرودینامیک در سطح بالاتری نسبت به رقبای قرار گیرد.

از سوی دیگر این خودرو در نسخه ۲۰۲۲ مجهز به سیستم کمکی رانندگی پیشرفته خوردران سطح یک پلاس است که می تواند در مواقع اضطراری به راننده کمک کند.

از طرفی با توجه به سیستم پیشگیری از برخورد، یعنی این کراس اوور لوکس میان سازه رنجروور در سطح بالاتری قرار می گیرد. قیمت رنجروور ایووک جدید در انگلستان از ۳۱ هزار و ۶۰۰ پوند شروع می شود.

پس از گذشت ۷ سال بالاخره کمپانی لندروور-رنجروور در ۲۲ نوامبر سال ۲۰۱۸ از نسل دوم ایووک رونمایی کرد. این خودرو حاصل زحمات و تلاش های تیم طراحی لندروور-رنجروور است. در ابتدا استایل این خودرو جدید را مورد بررسی قرار می دهیم. در طراحی نسل جدید ایووک نکته ای که حائز اهمیت است، وفاداری طراحان به سبک و سیاق همیشگی رنجروور است.

در واقع نسل جدید ایووک در طراحی و استایل، ساختار شکن نبوده؛ اما با وجود وفاداری به سنت های دیرینه، حس و حال مدرن تر و اسپرت تری نسبت به قبل دارد. این خودرو در نمای جلو، شخصیت و کاراکتری مشابه مدل ولار دارد که جذابیت خاص یک کراس اوور جمع و جور را بهر بیننده ای القا می کند.

چراغ های باریک حالتی شبیه چهره اخم کرده ایجاد کرده اند. جلو پنجره عریض و باریک، سپر عضلانی و ورودی های هوا که به صورت عمودی قرار گرفته اند، شخصیت نافذ و مهیجی از ایووک نسل دوم نمایش می دهند.

اما این تمام نقد طراحی ایووک جدید نیست؛ زمانی که از نمای جانبی ایووک را مشاهده کنید، شیب رو به عقب سقف، جذابیت و ابهت این کراس اوور جمع و جور را دو چندان می کند.

از سوی دیگر در نمای عقب، شاهد طراحی زیبا و متفاوتی هستیم. در این نما، برخی ویژگی ها به خصوص چراغ ها، شباهت زیادی به برادر بزرگ تر این خودرو یعنی ولار دارند.

در همین نما، کاهش ابعاد اورهنگ نسبت به ولار سبب شده است تناسبات کلی خودرو جذاب تر و به اصطلاح پخته تر به نظر برسد. در داخل کابین، شعار سادگی در کنار کارایی خودنمایی می کند. نمایشگر هایی که در کابین نصب شده اند، دیجیتالی بوده و تنظیمات سیستم صوتی و سیستم تهویه مطبوع به صورت کاملاً دیجیتالی روی دو صفحه نمایشگر مجزا از یکدیگر قرار دارند.

کیفیت چرم به کار رفته در کابین خودنمایی می کند که در کنار



رینگ و لاستیک

سر

دنیای خودرو

یکشنبه ۲۹ تیر ۱۴۰۴، سال دهم، شماره ۲۳۵۹

فرمانده انتظامی مراغه از کشف انواع لاستیک خودرو و جای خارجی قاچاق به ارزش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون ریال خبر داد. سرهنگ توحید فارسی در گفت‌وگو با «فارس» اظهار داشت: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران پلیس آگاهی حین گشت‌زنی به یک دستگاه تریلر باری مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «مأموران پس از هماهنگی با مقامات قضائی و اداره تعزیرات حکومتی در بازرسی از خودرو مذکور، تعداد ۱۰۴ حلقه انواع لاستیک خودرو و مقدار ۱۹۰ کیلوگرم

←

کشف محموله میلیاردی لاستیک خارجی قاچاق در مراغه



جای خارجی قاچاق را که فاقد هر گونه مدارک قانونی بود کشف و در این رابطه خودرو مذکور توقیف و یک نفر نیز دستگیر و با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد..» فرمانده انتظامی شهرستان با اشاره به این که کارشناسان امر از ش تقریبی این محموله را ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون ریال بر آورد کرده‌اند، با تاکید بر بر خورد قاطع پلیس با عوامل قاچاق از شهروندان خواست موارد مشکوک را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام و هر گونه انتقاد و پیشنهاد و تقدیر از عملکرد پلیس را با سامانه ۱۹۷ در میان بگذارند.



جهت گیری در شرایط سخت درست بوده است! افزایش تولیدات در «کویرتایر»

سال ۱۴۰۴، از ابتدای سال جاری تاکنون سه دستگاه ماشین پرس پخت تایر تکمیل و وارد مدار تولید شده و همچنین دو دستگاه دیگر نیز در دست ساخت است که در آینده‌ای نزدیک به بهره‌برداری خواهد رسید.» همچنین اخیراً زینلی، مدیریت شرکت کویر تایر استان با سرپرست بنیاد شهید و امور ایثارگران با حضور خانه‌زین معاون توسعه و منابع انسانی، نارمنجی معاون فرهنگی، رهبردار معاون تعاون، صیفی رئیس اداره اشتغال بنیاد و کارکنان شرکت کویر تایر دیدار داشت. در راستای تقویت تعاملات میان صنعت و نهادهای حمایتی، سید محمدحسین زینلی، مدیرعامل شرکت کویرتایر خراسان جنوبی با رحیمی، سرپرست بنیاد شهید و امور ایثارگران استان دیدار و گفت‌وگو کرد. در این نشست که با حضور جمعی از مدیران دو مجموعه برگزار شد، وضعیت ایثارگران شاغل در کارخانه کویرتایر مورد بررسی قرار گرفت. مدیرعامل کویرتایر با اشاره به نقش بی‌بدیل ایثارگران در توسعه کشور، بر لزوم ارتقای سطح رفاه، امنیت شغلی و بهره‌مندی آنان از مزایای ویژه تاکید کرد. رحیمی نیز ضمن قدردانی از اقدام‌های حمایتی شرکت کویرتایر، آمادگی بنیاد شهید و امور ایثارگران را برای همکاری‌های بیشتر در زمینه توانمندسازی و رسیدگی به مسائل ایثارگران اعلام کرد. در پایان این دیدار، طرفین بر استمرار تعاملات و تدوین برنامه‌های مشترک برای ارتقای جایگاه ایثارگران در محیط‌های صنعتی تاکید کردند.



سهیل سیاوشی
s.siaavashi@autoworld.ir

«تولید انواع تایر سواری در کویر تایر خراسان جنوبی از آغاز امسال ۸ درصد افزایش یافت. به گزارش خبرگزاری صدا و سیماي خراسان جنوبی، مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان کویرتایر گفت: «از آغاز امسال، بیش از یک میلیون و ۵۳۸ هزار حلقه انواع تایر سواری با وزنی بالغ بر ۱۱ هزار و ۸۱۳ تن تولید و روانه بازار شد.» زینلی با بیان این که این میزان تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش ۸ درصدی را نشان می‌دهد، افزود: «در این بازه زمانی، کویرتایر موفق به تولید ۴۳ سایز و طرح مختلف از تایرهای رادیال سواری با اندازه رینگ ۱۳ تا ۲۰ اینچ شد که از این تعداد، ۳ سایز و طرح برای نخستین‌بار در این کارخانه طراحی و تولید شده است.» وی گفت: «همچنین برنامه‌ریزی برای تولید سایزها و طرح‌های جدید تا پایان سال جاری نیز در دستور کار قرار گرفته است.» مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان کویرتایر افزود: «در راستای تحقق شعار

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	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-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	







نظر می‌رسد، اما کابین آکادیا دناالی آلتیمیت خیره‌کننده است. صندلی‌های جلو چرمی با طرح‌های توپوگرافیک و دوخت متضاد همراه با نشان‌های آلتیمیت روی پشتی‌ها، فضایی لوکس ایجاد کرده‌اند. جی‌ام‌سی جزئیات پیش‌رانه را اعلام نکرده اما احتمالاً آکادیا دناالی آلتیمیت به همان پیش‌رانه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر نسخه‌های معمولی مجهز است که ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۲ نیوتون‌متر گشتاور دارد. این پیش‌رانه به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک متصل شده و امکان انتخاب سیستم چهارچرخ‌محور به صورت آپشن وجود دارد. آکادیا مدل ۲۰۲۶ از سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۵ در نمایندگی‌ها عرضه می‌شود.

زیربند دناالی برای جی‌ام‌سی موفقیتی بزرگ به دنبال داشته و بیش از ۳۰ درصد مشتریان این برند، نسخه‌های رده‌بالای دناالی را انتخاب می‌کنند. این استقبال، جی‌ام‌سی را به معرفی نسخه لوکس‌تری به نام دناالی آلتیمیت سوق داده است. این نسخه که پیش‌تر در سی‌برا ۱۵۰۰ و یوکان دیده شده بود، حالا برای آکادیا نیز عرضه خواهد شد. آکادیا دناالی آلتیمیت از نظر ظاهری با جلوپنجره کرومی، رینگ‌های ۲۲ اینچی آلومینیومی با روکش متالیک و نشان‌های اختصاصی متمایز می‌شود. لوگوی کرومی جی‌ام‌سی و دی‌لایت‌های LED با انیمیشن نوری جذاب نیز به این شاسی‌بلند جلوه‌ای خاص بخشیده‌اند. اگر چه ظاهر بیرونی کمی محافظه‌کارانه به

شاسی‌بلندی لوکس‌تر از «کادیلک»!



رئیس انجمن سازندگان قطعات خودرو:

آقای پزشک‌ها، حمایت عملی از تولید را در دستور کار قرار دهید!

بی‌توجهی به هشدارهای کارشناسانه، آینده تولید و اشتغال را با تهدید جدی مواجه کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در شرایطی که بحران‌های اقتصادی و کمبود منابع ارزی کشور هر روز ابعاد تازه‌تری پیدا می‌کند، انتظار می‌رود تصمیم‌گیرندگان دولتی با درایت، اولویت‌بندی و همراهی همه‌ذی‌نفعان، صنعت را از وضعیت رکود و تهدید بیرون آورند. اما به جای تدوین راهکارهای عملی و اتکاب به ظرفیت‌های ملی، شاهد سیاست‌هایی هستیم که نه تنها به رونق تولید کمکی نمی‌کند، بلکه مسیر فعالیت صنایع را هر روز سخت‌تر و آینده اشتغال را مبهم‌تر می‌سازد.

غفلت وزارت صمت از بخش مولد!

اصغر خسروشاهی، رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در باره وضعیت صنعت قطعه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار کرد: «در شرایط بحرانی قرار داریم. اما اتفاقاً در همین شرایط بحران و حتی جنگ، انتظار منطقی این است که سازمان‌های دولتی باید به شکل بسیار فعال وظایف سازمانی و مأموریت خودشان را انجام دهند. به هیچ عنوان درست نیست که به واسطه شرایط بحرانی یا حتی جنگی، مسئولین پشت این بحران پنهان شوند و مشکلات خودشان را گردن بحران بیندازند و وظایفی که جزو مسئولیت آن‌هاست را انجام ندهند.»

وی با اشاره به تجربه ۸ سال جنگ تحمیلی تشریح کرد: «ما دوران سخت‌تری هم طی کردیم. اوایل جنگ ۸ ساله، شرایط اقتصادی کشور به شدت وخیم بود؛ درآمد دولت در آن دوران خیلی کاهش پیدا کرده بود و کشور به لحاظ نظامی در شرایط دشواری قرار داشت. هم در زمین، هم در هوا، هم در دریا عملاً مورد حمله قرار داشتیم. اما وقتی آن دوره را با وضعیت فعلی مقایسه می‌کنم، به این جمع‌بندی می‌رسم که با وجود تمام تنگناها، وزارت صنایع سنگین آن زمان، با همان مقدار اندک درآمد ارزی، بیشترین و بهترین عملکرد را از خود نشان داد و به شکل فعال انجام وظیفه می‌کرد.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان ادامه داد: «در همان شرایط، با وجود منابع بسیار محدود، هم کشور اداره شد و هم صنعت دوام آورد و از هم نپاشید. امروز نیز انتظار می‌رود وزارت صمت در حوزه صنایع خود، کمیته‌های تخصصی بحران تشکیل دهد، از افراد متخصص و مجرب بهره‌بردار، تجربه کارشناسان و صاحب‌نظران را به کار گیرد و برای شرایط بحرانی، برنامه‌ریزی دقیق انجام دهد. با این حال، متأسفانه هنوز هیچ اقدام عملی در این زمینه مشاهده نمی‌شود و هیچ نشان‌هایی از آمید حرکت یا برنامه مشخصی به چشم نمی‌خورد. نه تنها وزارت صمت، بلکه سایر نهادهایی در تشکیل کمیته‌های بحران اقدامی نکرده‌اند و حتی استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی جایگاهی ندارد. متأسفانه بخش خصوصی نه تنها دعوت نمی‌شود، بلکه هیچ پیام یا صنادیدی از سوی وزارت صمت شنیده نمی‌شود که نشان دهد مشکلات قطعه‌سازان و صنعت را جمع‌آوری یا شناسایی کرده‌اند.»

خسروشاهی با انتقاد از رویکرد کنونی وزارت صمت اظهار داشت: «تفاقم بحران، برخی از تصمیماتی که در این دوره اتخاذ می‌شود، کاملاً برخلاف الزامات شرایط بحرانی و حتی جنگی است. به عنوان مثال، کاهش ناگهانی تعرفه واردات خودرو؛ این که در چنین شرایطی تعرفه واردات خودرو را به ۲۰ درصد رسانند جای تعجب دارد. در حالی که مقام معظم رهبری آن را به نام تولید، سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی نامگذاری کرده‌اند و در حالی که با بحران‌های متعددی روبه‌رو هستیم، آیا منطقی است که وزارت صمت وقت خود را صرف کاهش تعرفه واردات خودرو کند؟ سوال این جاست که واقعا مشکل اصلی کشور امروز واردات خودرو است؟ در کجای دنیا هنگام مواجهه با بحران‌های اقتصادی، به کاهش تعرفه واردات خودرو روی می‌آورند؟ حتی در شرایط عادی اقتصاد جهانی هم کشورها به خود اجازه چنین اقدامی را نمی‌دهند؛ چه برسد به شرایط بحرانی و جنگی.»

سراب وفور از و تهدید تعطیلی قطعه‌سازی

این مقام صنفی در پاسخ به این که آیا چنین تصمیماتی به معنای بی‌توجهی به صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیست؟ بیان داشت: «وقتی چنین تصمیماتی اتخاذ می‌شود، به نظر می‌رسد برای متولیان امر تولید اهمیت ندارد. انگار این تصور وجود دارد



نیروکار

در شرایط فعلی انتظار این است که وزارت صمت هر چه زودتر کمیته‌های بحران را با حضور کارشناسان و صاحب‌نظران، حتی چهره‌هایی خارج از حلقه‌های مدیریتی فعلی تشکیل دهد. باید بحران‌ها را آنالیز کنند، چالش‌ها را دقیق استخراج کنند و برای هر کدام برنامه بدهند

کرده است. دو سه ماه پیش اگر کسی در شهر ک‌های صنعتی برای کارگری مراجعه می‌کرد، تقریباً نیروی کار در دسترس نبود. اما امروز تعداد متقاضیان کار آن قدر زیاد شده که معلوم است کارخانه‌ها به تعدیل نیرو یا تعطیلی کشیده شده‌اند. حتی بعضی کارگرهای اتباع خارجی به کشور خود بازگشتند، اما هنوز هم تعداد متقاضیان کار، سیر صعودی دارد. این نشانه تعطیلی تدریجی شرکت‌ها - نه فقط در خودروسازی بلکه در سایر صنایع - است.»

خسروشاهی در پاسخ به این سوال که در چنین شرایطی چه پیشنهادی برای افزایش تاب‌آوری اعضا و قطعه‌سازان دارد؟ بیان داشت: «واقعیت این جاست که با این مدل حکمرانی اقتصادی، قطعه‌سازان امکان اختیار چندانی برای مقابله ندارند. اقتصاد ما عمدتاً دولتی است. ۸۰ درصد مدیریت و منابع توسط دولت کنترل می‌شود. ارز و نحوه تخصیص آن در اختیار دولت است. قیمت مواد اولیه، خودرو و همه کالاهای مهم توسط دولت تعیین و کنترل می‌شود. دولت باید وارد صحنه شود و با برنامه‌ریزی دقیق، تخصصی و مشارکت بخش خصوصی و صاحبان تجربه، فرصت تصمیم‌گیری منطقی و عادلانه را فراهم کند. بحث من این نیست که خود انجمن یا قطعه‌ساز باید به تنهایی کاری انجام دهد؛ باید شرایطی مهیا شود تا دولت و بخش خصوصی کنار هم قرار گیرند. برنامه دوران بحران، نیاز به نقش‌آفرینی دولت دارد.»

وی تأکید کرد: «در دوران جنگ تحمیلی، بحران ارزی ما جدی بود. کل ارز در دسترس ۸ میلیارد دلار بود. آن زمان این ۸ میلیارد دلار را اولویت‌بندی می‌کردند؛ یک بخش مربوط به صنایع دفاعی که اولویت اول بود، بخش دوم را به غذا و کالاهای اساسی اختصاص می‌دادند، چون تأمین نیازهای پایه مردم اهمیت داشت؛ بخشی هم شفاف و با آمار مشخص به صنعت کشور تخصیص می‌یافت؛ وزارت صنایع دقیقاً اولویت‌بندی می‌کرد که کدام صنایع مهم‌تر و ضروری‌تر هستند. بر مبنای اولویت، ارز تخصیص می‌دادند: یک، دو، سه. یعنی حتی در بحران با برنامه عمل کردند تا کمترین آسیب به تولید وارد شود.»

ضرورت تشکیل کمیته بحران

خسروشاهی تأکید کرد: «ما الان هم می‌دانیم بحران ارزی داریم و ظرفیت ارزی کشور محدود است؛ اما وقتی همین ظرفیت هم به درستی مدیریت نشود، یعنی به قطعه‌ساز مواد اولیه و قطعه نمی‌دهند، اما همان مقدار ارز اندک را صرف واردات CBU و خودروهای فول CKD می‌کنند، معنای این اتفاق چیست؟ یعنی برای بخش تولید ارزش قائل نیستند و سمت واردات را حتی با منابع محدودتر بر می‌دارند. در حالی که اگر طبق اولویت صحیح عمل شود، باید همه ظرفیت برای حفظ اشتغال، فن‌آوری و تولید داخل تجهیز شود.» وی افزود: «در شرایط فعلی انتظار این است که وزارت صمت هر چه زودتر کمیته‌های بحران را با حضور کارشناسان و صاحب‌نظران، حتی چهره‌هایی خارج از حلقه‌های مدیریتی فعلی، تشکیل دهد. باید بحران‌ها را آنالیز کنند، چالش‌ها را دقیق استخراج کنند و برای هر کدام برنامه بدهند. باید از ظرفیت علمی و تجربی بخش خصوصی بیشترین بهره را بگیرند. هنر این نیست که فقط بخشنه صادر شود یا سیاست‌های مبهم و ضد تولید لحاظ شود. تصمیمات اخیر، صنعت را به سمت تعطیلی سوق می‌دهد؛ نتایج آن را همین حالا هم شاهدیم.» رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با اشاره به سیاست‌های کلان دولت بیان کرد: «عملکرد دولت، خصوصاً در دو خودرو و ساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو و سایپا را ببینید. جایی می‌ماند برای تولید داخلی؟ سیاست‌های فعلی کلان وزارت صمت و مجلس نه تنها حامی تولید نیست، بلکه شرکت‌ها را هم به سمت تعطیلی خطوط تولید داخلی و حرکت به سوی واردات CKD و محصول خارجی سوق می‌دهد. بحران اقتصادی، در کنار بحران تکنولوژی، نهایتاً یک بحران اجتماعی عمیق هم به وجود خواهد آورد.» خسروشاهی تصریح کرد: «ضروری است که آقای دکتر پزشکیان، رئیس‌جمهور کشور با وقت‌گذاری و بیزه تصمیم‌اساسی و بنیادینی برای حمایت واقعی از صنعت خودرو و صنایع مادر اتخاذ کند. مساله فقط خودرو نیست، بلکه برای همه بخش‌های صنعت کشور باید نگاه کلان‌دانشی، دانش‌محور و واقع‌بینانه اعمال شود. اگر تدبیری در کار نباشد، ریشه‌های صنعتی کشور که سال‌ها خون دل برای آن خورده‌ایم، از بین خواهد رفت. این فقط یک تهدید برای اشتغال کارگران و پرسنل نیست، بلکه تهدیدی برای دانش فنی و صنعتی کشور است که ممکن است نابود شود.»

تعدیل نیرو و باسرعتی بی‌سابقه در صنایع

رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با اشاره به دامنه وضعیت فعلی، بیان داشت: «آن تعدیل نیرو در بسیاری از کارخانه‌ها شدت گرفته است. شرکت‌های کوچک مخصوصاً آن‌هایی که بازار یدکی مناسبی ندارند یا منابع مالی کمتری دارند، سریع‌تر آسیب می‌بینند و احتمال تعطیلی زودهنگام آن‌ها خیلی بیشتر است. این موضوع سرعت پیدا

که وفور از هست و می‌توانیم هر مقدار دلمان می‌خواهد خودرو وارد کنیم؛ در حالی که ۶۰ تا ۷۰ سال برای ساخت این صنعت زحمت کشیده شده، حالا قاعده باید سیاست، حمایت از تولید باشد نه تخریب و تضعیف صنعت.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو تصریح کرد: «وقتی شرایط ارزی و ریالی وخیم است، خودرو سازان امکان پرداخت تعهدات مالی خود را ندارند. شرکت‌ها زیانده می‌شوند و فشار زیادی از همه طرف وجود دارد. اتخاذ این تصمیمات قطعاً منجر به تعطیلی شرکت‌ها خواهد شد. کار گاه برای این که هزینه‌های خود را کاهش دهند، نخستین اقدام‌شان کاهش نیروی کار و کوچک‌سازی است. این روند اگر ادامه پیدا کند، بسیاری از شرکت‌ها به سمت توقف کار و تعطیلی کامل سوق داده خواهند شد. کسی نمی‌تواند این اتفاقات را انکار کند. وقتی به تولید اهمیت داده نشود، مشکلات از نقطه نظر نقدینگی، تأمین مالی و ارزی حل نشود، هیچ انتظار معجزه‌ای وجود ندارد. شما اگر مشکل تولید را حل نکرده‌اید، نمی‌توانید انتظار داشته باشید این صنعت پایدار بماند یا توسعه پیدا کند.»

خسروشاهی با اشاره به شرایط اقتصاد جهانی و رقابت تولیدی در دنیا یادآور شد: «در دنیای امروز، جنگ نظامی جای خود را

در خودرو از سوی این سارق، ماموران وارد عمل شدند و این فرد را با انجام عملیات مفار، زمین گیر و دستگیر کردند. این مقام انتظامی اضافه کرد: «در بازرسی های اولیه از خودرویی که سارق با آن سرقت هایش را انجام می داد، ۸ ضبط و باند، ۵ زاپاس و مقادیر زیادی ابزار آلات و ادوات مخصوص سرقت کشف و ضبط شد.» سر کلانتر چهارم پلیس پیشگیری پایتخت بیان کرد: «بعد از انتقال متهم به کلانتری مشخص شد وی دارای سوابق متعدد کیفری است و تاکنون ۱۰ نفر از شکات این پرونده شناسایی و این سارق به همراه پرونده تشکیل شده برای سیر مراحل قانونی تحویل مراجع قضائی شد.»

سر کلانتر چهارم پلیس پیشگیری پایتخت از دستگیری سارق لوازم و محتویات داخل خودرو خبر داد. سرهنگ صادق ضرونی در این باره بیان کرد: «پیرو مراجعه برخی از شهروندان در خصوص سرقت لوازم و محتویات داخل خودرو، ماموران کلانتری ۱۰۲ پاسداران دستگیری عامل این سرقت ها را در دستور کار خود قرار دادند.» سرهنگ ضرونی در ادامه افزود: «عوامل عملیات کلانتری ۱۰۲ پاسداران در پی گشت زنی های هدفمند خود و ایجاد طرح عملیات امنیت محله محور، فرد مشکوکی را زیر نظر گرفتند که در حال پرسه زدن در اطراف یک خودرو سمند بود و به محض تخریب



ناکامی سارق لوازم خودرو در تهران

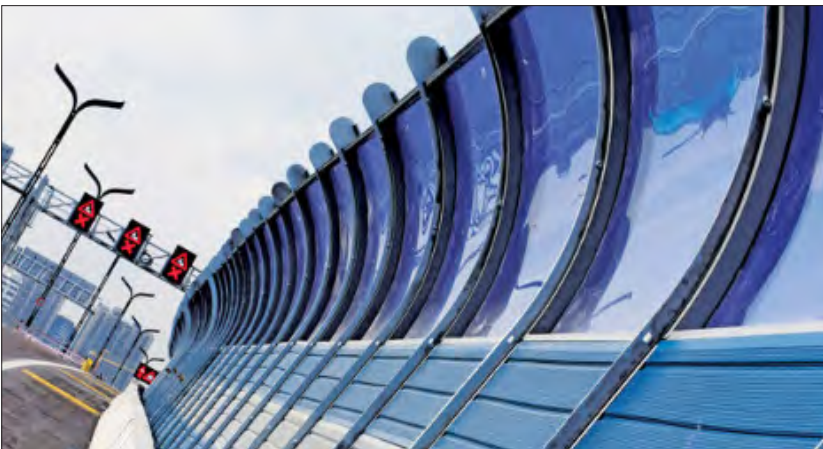


رفع نقاط حادثه خیز در بزرگراه های پر تردد تهران

امسال کدام بزرگراه های پایتخت به دیوارهای صوتی مجهز می شوند؟

امسال ۲۷۲ نقطه حادثه خیز ترافیکی در پایتخت شناسایی شد

رئیس دایره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ از شناسایی ۲۷۲ نقطه حادثه خیز ترافیکی در پایتخت خبر داد. سرهنگ مصطفی زینی وند با بیان این که سال گذشته ۴۵۸ نقطه حادثه خیز ترافیکی در پایتخت شناسایی شد گفت که با همکاری شهرداری تهران و البته حمایت های مجدانه معاونت پیشگیری از وقوع جرم قوه قضائیه، مشکل ایمنی تعداد ۳۶۹ نقطه تا پایان سال گذشته رفع شد، وی افزود: «پروژه رفع مابقی نقاط حادثه خیز شناسایی شده در سال ۱۴۰۴ که عمدتاً نیازمند نصب دوربین های ثبت تخلف سرعت غیر مجاز بودند، به علت عدم تهیه و نصب این نوع تجهیزات هوشمند ناتمام ماند.» وی با اشاره به اهمیت و نقش دوربین های کنترل سرعت در محورهای بزرگراهی برای کاهش آمار تلفات ناشی از تصادفات افزود: «تجهیز معابر بزرگراهی به سامانه های هوشمند کنترل و مدیریت ترافیک یکی از مطالبات جدی ما به عنوان پلیس راهور از شهرداری تهران به عنوان متولی این کار است.» نصب دوربین های ثبت تخلفات رانندگی در اصلاح رفتار رانندگان پر خطر و پیشگیری از وقوع تصادفات بسیار اثرگذار خواهد بود. رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «در سال جدید، بر اساس آمار تصادفات سه سال گذشته پایتخت، ۲۷۲ نقطه حادثه خیز شناسایی شده که این نقاط شامل نقاط باقیمانده از سال گذشته و نقاط شناسایی شده جدید هستند و فهرست این نقاط پر خطر ترافیکی برای ایمن سازی معابر پایتخت به مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران اعلام شده است.» وی افزود: «علاوه بر نقاط حادثه خیز شناسایی شده، محل هایی هم در سطح معابر پایتخت وجود دارد که دارای پتانسیل وقوع حادثه هستند و پیگیری برای ایمن سازی و رفع نواقص این محل ها هم در دستور کار مشترک مناطق پلیس راهور تهران بزرگ و مناطق شهرداری تهران قرار دارد.»



وی با اشاره به نقاط جدیدی که امسال مجهز به دیوار صوتی خواهند شد، اظهار کرد: «طبقه فوقانی تونل صدر جزو نقاطی است که آلاینده گی دارد که بخشی از آن تجهیز شده و نصب دیوار صوتی بخش دیگر آن در اولویت قرار دارد. همچنین بخشی از بزرگراه های تندگوییان، آزادگان و شیخ فضل الله در دستور کار مطالعه و نصب دیوار صوتی قرار دارند. حدوداً ۲۳ نقطه احصا شدند که از اولویت جانمایی دیوار صوتی برخوردارند.» عبادی تاکید کرد: «البته الزامی نیست که تمام این فعالیت ها در سال جاری انجام شود، چراکه ممکن است برخی از آن ها در اعتبارات سال جاری نگنجد. اما در برنامه معاونت ترافیک، این موارد وجود دارد و ممکن است امسال تعدادی از آن ها انجام شود.»

میزان اعتبار تخصیص یافته، اقدامات لازم انجام خواهد شد.

آلاینده گی صوتی در طبقه فوقانی تونل صدر مدیر کل مهندسی و ایمنی معاونت حمل و نقل و ترافیک در پاسخ به این سوال که شرایط دیوارهای صوتی حاشیه بزرگراه ها چگونه است؟ گفت: «بر مبنای گزارشی که ما از شرکت کنترل کیفیت هوا می گیریم، میزان آلودگی صوتی هر نقطه را امکان سنجی می کنیم و به یک فهرست می رسیم. براساس دستور کار سال جاری سازمان حمل و نقل، قرار است بر اساس آخرین فهرست مطالعاتی، دیوارهای صوتی در نقاط جدید جانمایی شود. همچنین تعمیر و نگهداشت دیوار صوتی های موجود نیز به مناطق سپرده شده است.»

بر مبنای میزان تصادفاتی که در هر نقطه منجر به فوت و آسیب می شوند، تشخیص می دهیم که چه نقاطی نیاز به ایمن سازی دارند. بزرگراه آزادگان یکی از معابر مورد توجه در بحث ایمن سازی است که نیاز به تجهیزات ایمن سازی، استفاده از حفاظ های مناسب علائم، تجهیزات خط کشی و ... دارد.» عبادی با بیان این که بر اساس طرح ها، مناطق مختلف اقدامات لازم را در سطح بزرگراه ها انجام می دهند، خاطر نشان کرد: «در سال ۱۴۰۳ بر اساس پایشی که پلیس راهور و معاونت حمل و نقل داشت، ۴۵۸ نقطه مشخص شد. درواقع این ها نقاط حادثه خیز و پر تنش هستند.» مدیر کل مهندسی و ایمنی معاونت حمل و نقل و ترافیک تهران عنوان کرد: «در مجموع نقاط حادثه خیز تحلیل شده و راهکارهایی برای ایمن سازی آن ها ارائه می شود.» وی افزود: «سال گذشته نقاط حادثه خیز حدوداً ۴۵۸ نقطه بود که ۳۶۱ نقطه آن نیاز به راهکارهای کوتاه مدت داشت و تا پایان سال ایمن سازی شد. حدود ۱۰۰ نقطه مانده بود که نیاز به اقدامات بلندمدت مانند نصب دوربین یا رفع معارض داشت که در برنامه سال جاری است.» مدیر کل مهندسی و ایمنی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به این سوال که در حال حاضر پرخطرترین نقطه بزرگراهی پایتخت کجاست؟ گفت: «بیشترین فراوانی تصادفات در بزرگراه های آزادگان، زین الدین و بابایی است که در مقاطع مختلف زمانی و مکانی اقداماتی برای ایمن سازی انجام می دهیم. در حالت کلی، بزرگراه آزادگان جزو معابری است که آمار تصادف در آن بالاست.» عبادی با تاکید بر این که ایمن سازی برخی نقاط پرخطر بزرگراهی انجام شده و بهبود سایر نقاط جزو برنامه های سال جاری است، خاطر نشان کرد: «بر اساس



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

نقاط حادثه خیز به مکان هایی در جاده ها و معابر شهری و روستایی گفته می شود که به دلیل ویژگی های خاص هندسی، فیزیکی یا ترافیکی، مستعد بروز تصادفات بیشتری نسبت به سایر نقاط هستند. به عبارت دیگر، این نقاط دارای آمار تصادفات بالاتری نسبت به میانگین کشوری یا منطقه ای هستند. نقاط حادثه خیز بر اساس شاخص هایی همچون تعداد تصادفات منجر به فوت و آسیب دیدگی شناسایی و پس از اولویت بندی، ایمن و استانداردسازی می شوند. البته در شهر تهران به جز شناسایی و رفع نقاط حادثه خیز، ایجاد عایق های صوتی در برخی بزرگراه های پایتخت هم مورد توجه شهرداری است.

سال گذشته ۴۵۸ نقطه حادثه خیز در تهران شناسایی شد

زینب عبادی، مدیر کل مهندسی و ایمنی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره ایمن سازی نقاط حادثه خیز و پرخطرترین نقاط بزرگراهی پایتخت گفت: «هر سال نقاط حادثه خیز با همکاری راهور احصا می شود؛ تعدادی را هم خود ما بر اساس فراوانی تصادفات شناسایی می کنیم. راهور هم به دلیل حضور میدانی و با کمک کارشناس تصادفات یک سری نقاط را تشخیص می دهد.» وی ادامه داد: «در نهایت



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

