



نگرانی درباره آینده صنعت قطعه شدت گرفت
قطعه‌سازان در تنگنای فناوری
و نقدینگی به دنبال صنایع دیگر

صفحه ۱۴



آینده «بتلی» عجیب خواهد بود

صفحه ۶

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

سقف‌ارزی، مانع واردات خودروهای با کیفیت و معتبر است

هنوز مشخص نیست چه کسانی، چقدر و چگونه سهمیه واردات دریافت کرده‌اند؛ امضاهای طلایی باید از فرآیند واردات حذف شود. در حالی که واردات خودرو یکی از اصلی‌ترین...

صفحه ۳

باراهاندازی خط تولید اتوبوس‌های بین‌شهری تحت
لیسانس یکی از شرکت‌های معتبر بین‌المللی رقم خورد؛

«ایران خودرو دیزل»
در مسیر توسعه بازار
و تنوع محصول

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:
شعب تخصصی؛
تکمیل‌کننده شبکه
گسترده بیمه‌ای کشور

صفحه ۲

ارزانی ۲۰ میلیون تومانی
کاپرا دو کابین در بازار آزاد
چرا دولت در برابر
آزادسازی قیمت خودرو
مقاومت می‌کند؟

صفحه ۷

چرا EREV ها مطمئن تر هستند؟

«نبکا» هیبرید؛ خاص‌ترین خودرو پاک در بازار ایران

صفحه ۸



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM

www.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591



اعلام نکرده؛ اما نتیجه، قدرتی معادل ۴۹۵ اسب بخار و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور در حالت اسپرت است. یعنی ۷۰ اسب بخار بیشتر از نسخه استاندارد و ۳۵ اسب بخار بیشتر از آرمادا نیسمو در آمریکای شمالی. این قدرت از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک که با پدال پشت فرمان کنترل می شود، انتقال پیدا می کند. سیستم اگزوز نیز بهبود یافته و صدایی غرش آمیز تولید می کند که به لطف سیستم تقویت صدای فعال (ASE)، حتی در کابین هم حس می شود. از آن جا که این شاسی بلند برای فتح شنزارهای خاورمیانه طراحی شده، سیستم تعلیق آن تقویت شده و از کمک فنرهای تنظیم نیسمو (E-Dampers) بهره می برد که به صورت خودکار تنظیم می شوند.

نیسان از باترول نیسمو برای بازار خاورمیانه پرده برداری کرده که با پیشترانه قوی تر ۴۹۵ اسب بخاری و تنظیمات ویژه نیسمو، آماده فتح شنزارهای این منطقه است. همزمان با معرفی آرمادا نیسمو در آمریکای شمالی، نیسان از باترول نیسمو هم در خاورمیانه رونمایی کرده است. این مدل با همکاری مشتریان خاورمیانه ای طراحی شده و به صورت انحصاری در این منطقه عرضه می شود. مهم ترین بخش این شاسی بلند، موتور است. پیشترانه V6 تونین توربو ۳ لیتری به گونه ای تنظیم شده که عملکردی انحصاری برای خاورمیانه ارائه دهد و به قدرتمندترین نسخه موتور VR35DDTT در جهان تبدیل شده است. نیسان جزئیات تغییرات این موتور را



قوی ترین باترول تاریخ با ۴۹۵ اسب بخار قدرت

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

شعب تخصصی؛

تکمیل کننده شبکه گسترده بیمه ای کشور



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

یکی از چالش های اساسی صنعت بیمه، پاسخگویی سریع و دقیق به خسارت ها در شرایط بحرانی است. در سال های اخیر، افزایش تعداد خودروها و پیچیدگی تصادفات باعث شده نیاز به شعب تخصصی تعیین خسارت بیش از گذشته احساس شود. کارشناسان معتقدند تنها تعدد شعب کافی نیست؛ بلکه این شعب باید مجهز به کارشناسان آموزش دیده و سیستم های دیجیتال یکپارچه باشند تا خدمات با بالاترین کیفیت ارائه شود. پژمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این موضوع پرداخته است.

جوفی در این باره توضیح داد: «زمانی که شعب مختلف در مناطق متفاوت مستقر باشند، هر شعبه می تواند متناسب با نیازهای آن منطقه تخصصی تر عمل کند. به عنوان مثال، برخی شعب به خسارت های ناشی از تصادفات سنگین می پردازند و برخی دیگر روی حوادث طبیعی یا آتش سوزی تمرکز دارند. این تخصصی سازی باعث افزایش دقت و سرعت خدمات می شود.»

این کارشناس شرکت بیمه پارسیان با اشاره به نقش خدمات آنلاین گفت: «امروزه بیمه گذاران انتظار دارند همه چیز از طریق ابزارهای دیجیتال قابل انجام باشد. اگر ثبت و پیگیری خسارت از طریق اپلیکیشن یا پلت فرم های اینترنتی انجام شود، مراجعه حضوری به حداقل می رسد. بیمه گذار می تواند فقط برای کارشناسی نهایی به نزدیک ترین شعبه مراجعه کند. این روند، هم

وقت مشتری را حفظ می کند و هم فشار کاری شعب را کاهش می دهد.» او اضافه کرد: «در مواقع بحران مانند سیل، برف سنگین یا تصادفات زنجیره ای، شبکه گسترده و مجهز به فناوری آنلاین، می تواند حجم بالای پرونده ها را بدون ازدحام مدیریت کند. این امر هم به نفع مشتری و هم شرکت بیمه است.» وی تاکید کرد: «وقتی مشتری ببیند شرکت بیمه شبکه ای گسترده و سازمان یافته دارد، احساس می کند با یک برند معتبر و حرفه ای طرف است. این حس اعتماد به طور مستقیم بر رضایت مشتریان تاثیر می گذارد. وجود شعب تخصصی و خدمات آنلاین، آرامش روانی مشتری را بعد از حادثه تقویت می کند.»

به گفته وی تعدد شعب تعیین خسارت مزایای اقتصادی و روانی متعددی دارد؛ بیمه گذار مجبور نیست مسافت طولانی را برای ثبت خسارت طی کند، بنابراین هم زمان و هم هزینه حمل و نقل کاهش می یابد. این موضوع به ویژه در شرایط پر تنش بعد از تصادف، اهمیت زیادی دارد و به افراد کمک می کند با آرامش بیشتری مراحل دریافت خسارت را طی کنند.

او ادامه داد: «در کلان شهرها، مساله ترافیک و شلوغی مسیرها یک مانع بزرگ است. تصور کنید فردی پس از حادثه باید چندین ساعت در ترافیک بماند تا به شعبه مرکزی برسد. با وجود شعب متعدد، بیمه گذار می تواند نزدیک ترین مرکز را انتخاب و بدون اتلاف وقت، خدمات لازم را دریافت کند.»

جوفی در پایان توصیه کرد: «صنعت بیمه باید به سمت ترکیب خدمات حضوری تخصصی و راهکارهای دیجیتال حرکت کند. هدف اصلی باید کاهش زمان و هزینه مشتری و افزایش شفافیت باشد. هرچه این فرآیند روان تر و کارآمدتر باشد، بیمه گذاران وفاداری بیشتری به شرکت ها نشان خواهند داد و این امر به توسعه کل صنعت کمک می کند.»

راه نجات خودروسازی چیست؟

در این شرایط، ادامه سیاست واردات خودرو به عنوان راهکار اصلی نه تنها منطقی نیست، بلکه به صنعت خودرو آسیب می زند. واردات خودرو، با توجه به احتمال محدودیت های ارزی و بانکی، در بهترین حالت به کاهش کیفیت بازار و ایجاد نوسانات قیمت منجر می شود و در بدترین حالت، صنعت خودرو را به ورطه رکود می کشاند. بنابراین، راهکار اساسی در این وضعیت، تمرکز بر تقویت تولید داخلی و ایجاد زنجیره تامین مقاوم و مستقل است. دولت باید سیاست های حمایتی خود را به سمت حمایت از قطعه سازان و تولید کنندگان داخلی تغییر دهد؛ به گونه ای که وابستگی به واردات کاهش یابد و ظرفیت تولید در داخل کشور افزایش پیدا کند. این امر مستلزم تخصیص منابع ارزی و مالی مناسب به تولید و اصلاح ساختارهای مالی و بانکی برای تسهیل همکاری های بین المللی و داخلی است.

همچنین دولت باید در سیاست گزاری های ارزی بازنگری کند و حمایت از تولید را به صورت عملی و مستمر در دستور کار قرار دهد. ایجاد بسترهای قانونی و مالی مناسب برای تشویق سرمایه گذاری در صنعت خودرو و قطعه سازی، افزایش تحقیقات و توسعه فناوری های بومی و توسعه زیرساخت های لجستیکی از دیگر اقداماتی است که می تواند به تاب آوری صنعت خودرو کمک کند. در نهایت، اگرچه تحریم ها تهدیدی جدی هستند، اما نباید بهانه ای برای غفلت از ظرفیت های درونی و عقب نشینی از مسیر توسعه صنعتی باشند. حمایت های بلندمدت، پایدار و هدفمند از تولید خودرو، تنها راه نجات این صنعت حیاتی و مقابله با اثرات تحریم هاست.

دولت باید در این بزنگاه حساس، سیاست هایش را اصلاح کند و به جای تکیه بر واردات، تولید داخل را به عنوان محور اصلی صنعت خودرو قرار دهد؛ در غیر این صورت، فشارهای تحریمی می تواند این صنعت را بیش از پیش ضعیف و بازار خودرو را به مکانی ناامن برای تولید و مصرف تبدیل کند.

کارشناسان اقتصادی در هفته های اخیر بارها نسبت به خطرات جدی فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم های شورای امنیت سازمان ملل علیه کشور و سايه شوم این خصومت که محدودیت های گسترده ای در حوزه های نفت، بانکداری، فناوری و تجارت ایجاد خواهد کرد و به خصوص صنعت خودرو را در شرایطی بسیار شکننده قرار می دهد، هشدار داده اند.

صنعت خودرو کشور، یکی از بخش های کلیدی اقتصاد کشور، به شدت به زنجیره تامین جهانی وابسته است. بیش از ۷۰ درصد قطعات خودروهای مونتاژی چینی که در ایران تولید می شود، وارداتی است. بر اساس آمار سال های اخیر، ارز قابل توجهی صرف واردات قطعات و خودروهای مونتاژی شده و در مقابل حمایت های ملموسی از تولید داخل مشاهده نمی شود. به عنوان مثال، در سال ۱۴۰۳ بیش از ۲ میلیارد دلار ارز صرف واردات خودرو و تنها ۸۰۰ میلیون دلار برای واردات قطعات اختصاص یافته است. این آمار نشان دهنده اولویت دولت بر واردات به جای تقویت تولید است. با بازگشت تحریم ها، محدودیت های بانکی و ارزی باعث اختلال شدید در واردات قطعات و خودرو خواهند شد. این موضوع تولید خودروهای داخلی و مونتاژی را با چالش جدی مواجه می کند و افزایش هزینه ها و مشکلات لجستیکی، شرایط را برای تولید کنندگان دشوارتر خواهد کرد. در نتیجه، نه تنها بازار خودرو دچار کمبود عرضه می شود، بلکه قیمت ها به شدت افزایش خواهد یافت و فشار تورمی بر مصرف کنندگان بیشتر می شود.



امید محمدی
عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



فناوری تعویض سریع باتری برای فیات «۵۰۰»



❖ فیات با افتخار اعلام می‌کند فناوری تعویض باتری را معرفی کرده است که امکان شارژ مجدد خودروهای برقی در کمتر از ۵ دقیقه را فراهم می‌کند. در همکاری فیات با شرکت امپل، استفاده از خودروهای برقی (EV) ساده‌تر شده و زمان مورد نیاز برای شارژ خودرو، با تعویض باتری، کوتاه‌تر می‌شود. این ترفند البته از سال‌ها قبل توسط شرکت‌های چینی توسعه یافته؛ اما هنوز فراگیر نشده است. فیات ناوگانی از فیات 500e را ارائه می‌دهد که به‌طور ایده‌آل برای جای دادن بسته‌های باتری قابل تعویض ارائه شده توسط امپل مناسب است. این برند،

فیات 500e را به‌عنوان خودرو ایده‌آل برای تعامل با سیستم نوآورانه تعویض باتری امپل شناسایی کرده است که امکان شارژ کامل در کمتر از ۵ دقیقه را فراهم می‌کند. تعویض باتری، جایگزینی انعطاف‌پذیر برای شارژ سنتی ارائه می‌دهد. این روش، هزینه‌های عملیاتی مربوط به کابل کشی برای احداث ایستگاه شارژ را کاهش می‌دهد؛ چراکه می‌توان باتری‌ها را در هر مکان خارج شهر شارژ کرد و به‌محل تعویض رساند. مادرید، پیشرو در پذیرش خودروهای برقی در اسپانیا، محیطی ایده‌آل برای پروژه آزمایشی فیات فراهم می‌کند.

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛

سقف ارزی، مانع واردات خودروهای با کیفیت و معتبر است

هنوز مشخص نیست چه کسانی، چقدر و چگونه سهمیه واردات دریافت کرده‌اند امضاهای طلایی باید از فرآیند واردات حذف شود



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

❖ در حالی که واردات خودرو یکی از اصلی‌ترین راهکارهای تنظیم بازار، ارتقای کیفیت و کاهش انحصار در صنعت خودرو کشور است، اما فرآیند اجرای آن، به‌رغم مصوبات قانونی متعدد، همچنان با ابهام، تأخیر و ناکارآمدی همراه است. با توجه به این که مجلس شورای اسلامی قوانین متعددی برای ساماندهی واردات خودرو تصویب کرده و آیین‌نامه‌هایی نیز در دولت ابلاغ شده، هنوز بسیاری از شرکت‌های دارای مجوز واردات، امکان عملیاتی کردن آن را ندارند. در این میان، پرسش‌های متعددی بی‌پاسخ مانده است: چه کسانی سهمیه واردات گرفته‌اند؟ با چه معیاری؟ رتبه‌بندی رقابتی که از آن سخن گفته می‌شود، چگونه اجرا می‌شود؟ چرا گزارش عملکرد وزارت صمت و بانک‌مرکزی منتشر نمی‌شود؟

به‌نظر می‌رسد برنامه واردات ۹۰ هزار دستگاهی وزارت صمت در سال جاری به‌طور کامل تحقق نیابد. برای بررسی این وضعیت، با «سید احسان‌الدین غفوریان»، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

وضعیت فعلی واردات خودرو به کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

واردات خودرو سال‌هاست با مشکل شفافیت مواجه است. از سال گذشته، شرکت‌های مختلف درخواست واردات داشتند؛ حتی سهمیه حداقلی ۵ میلیون یورویی هم برای بسیاری فراهم نشد. در برخی موارد، حتی شرکت‌هایی که شبکه خدمات پس از فروش ایجاد کرده بودند و تاییدیه وزارت صمت را هم داشتند، نتوانستند واردات را آغاز کنند.

دلیل این امر، به‌زعم بنده، به‌نوعی تردید سیاسی در سطح جهانی به‌ویژه در برابر تحولات بین‌المللی است.

شما پیش‌تر به تخصیص سهمیه‌ها اشاره کردید. برخی از فعالان واردات خودرو نسبت به وضعیت تخصیص‌ها در این شرایط گلایه دارند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

ما هنوز نمی‌دانیم چه کسانی، چقدر و چگونه سهمیه گرفته‌اند. اعداد مختلفی شنیده می‌شود؛ یکی می‌گوید به فلان شرکت ۵ هزار دستگاه سهمیه داده‌اند، دیگری می‌گوید ۱۵ هزار دستگاه؛ شاید بهتر باشد در این جاسوالی مطرح شود مبنی بر این که چرا این اطلاعات به‌صورت شفاف منتشر نمی‌شود؟

به‌نظر می‌رسد مدیریت واردات خودرو هم در ساختار وزارت تخته‌دچار تغییراتی شده که باید نسبت به بهبود شرایط امیدوار بود؛ به نظر شما این موضوع می‌تواند سبب رفع مشکلات فعلی شود؟

در سال گذشته مدیریت واردات خودرو به‌عنوان یک ساختار رسمی در وزارت صمت ایجاد شد، اما ظاهراً فرصت کافی

برای سامان‌دهی نداشت. اخیراً نیز دفتر واردات خودرو ساختار سهمیه به ساختمان موسی کلانتری و دفتر خودرو و نیروی محرکه منتقل شده است؛ یعنی به‌جایی که در گذشته نیز همین دفتر آن جا بوده.

آیین‌نامه جدید واردات خودرو که در دولت تصویب شده، از نظر شما چه نقاط ضعف یا ابهامی دارد؟

در آیین‌نامه مصوب هیأت وزیران چند نکته مهم وجود دارد؛ نخست این که در ماده ۴ گفته شده خودروهای وارداتی باید کمتر از ۵ سال عمر داشته باشند. اما این تعریف برای خودرو نو مبهم است. آیا منظور خودرو صفر کیلومتر است یا فقط سن آن مهم است؟ این تعریف دقیقاً مشخص نشده است.

مورد دوم ماده ۲ آیین‌نامه است که تأکید می‌کند واردات خودرو فقط از مسیر سازوکار رتبه‌بندی رقابتی شامل رضایت مشتری، سابقه واردات و خدمات پس از فروش مجاز است. این خوب است، اما سوال این است که این رتبه‌بندی چگونه انجام شده است؟ ما هنوز هیچ فهرست رتبه‌بندی ندیده‌ایم. سال گذشته قرار بود شرکت‌ها را رتبه‌بندی کنند، اما هیچ نتیجه‌ای منتشر نشد. این هم‌اکنون به صورت

مصوبه قانونی در آمده و دولت مکلف است آن را اجرا کند.

یکی از بحث‌برانگیزترین مسائل، اختلاف بین مصوبه مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه دولت است. ارزیابی شما چیست؟

بله؛ این هم بسیار جدی است. مجلس شورای اسلامی در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ تعرفه واردات خودرو را ۱۰۰ درصد تصویب کرده، اما دولت در آیین‌نامه تعرفه‌هایی بین ۲۰ تا ۴۰ درصد را اعلام کرده است. این دو با هم در تعارض هستند. این مساله می‌تواند منشأ اعتراضات حقوقی شود، چراکه مغایرت قانونی دارد. آیا این یک تخلف است یا دولت اختیار داشته چنین کاری کند؟ این مساله باید بررسی شود

وضعیت خودروهای برقی و هیبرید در این آیین‌نامه چگونه است؟

در ماده ۸ آیین‌نامه گفته شده خودروهای برقی با تعرفه ۴ درصد و هیبرید با ۱۵ درصد وارد شوند. اما مشخص نشده که این خودروها در سقف تعهد ارزی ۲ میلیارد یورویی لحاظ شده‌اند یا خارج از آن هستند. همچنین در جدول تخصیص سهمیه‌ها برای سگمنت‌های مختلف خودرو، جایگاه دقیق

این خودروها مبهم است. همین ابهامات باعث می‌شود شرکت‌ها نتوانند با قطعیت برنامه‌ریزی کنند.

در باره سقف قیمت خودروهای وارداتی چه نظری دارید؟

یکی از اشکالات جدی این آیین‌نامه سقف قیمتی خودروهای وارداتی است. برای خودروهای بنزینی سقف قیمت ۲۰ هزار یورو تعیین شده که اساساً برای واردات خودروهای با کیفیت و دارای آپشن کافی نیست. به‌عنوان مثال اگر بخواهیم یک خودرو شاسی‌بلند یا حداقل CUV وارد کنیم، باید از بسیاری از آپشن‌ها چشم‌پوشی کنیم. برای خودروهای هیبرید هم با ۲۰ هزار یورو فقط می‌شود خودروهای سطح پایین چینی وارد کرد. اگر بخواهیم برندهای معتبر جهانی را وارد کنیم، باید این سقف تا حداقل ۳۰ یا ۴۰ هزار یورو افزایش یابد. این قیمت‌ها باید بازنگری شود تا واردات عملاً قابل اجرا باشد.

با توجه به وضعیت واردات که پیش‌تر به آن اشاره داشتید، چه پیشنهادی برای بهبود این روند دارید؟

وزارت صمت باید معیارهای رتبه‌بندی شرکت‌های واردکننده را به‌صورت شفاف اعلام کند. به‌عنوان مثال آیا برند سازنده خودرو تأثیر دارد؟ آیا سابقه شرکت در واردات مهم است؟ آیا قیمت خودرو در ارزیابی دخیل است؟ اگر این‌ها مشخص شود، شرکت‌ها می‌دانند چطور برنامه‌ریزی کنند و دچار بلاتکلیفی نمی‌شوند.

همچنین برای حذف امضاهای طلایی باید همه این فرآیندها شفاف، مستند و قابل پیگیری باشد. من مطمئنم که کارشناسان خبره در وزارت صمت حضور دارند. اگر همکاری با تشکلهای بخش خصوصی شکل بگیرد، این مسیر شفاف می‌شود و هم حق به حق دار می‌رسد، هم بازار خودرو از انحصار نجات پیدا می‌کند.

۲۴ دقیقه شارژ ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس





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.



اکسپلورر را از سایر مدل‌ها متمایز می‌کنند. زیر کاپوت، موتور ۳ لیتری اکوبوست V6 تونین توربو قرار دارد که مشابه مدل اکسپلورر ST است و ۴۰۰ اسببخار قدرت و ۵۶۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. همچنین، فورد یک پیشران ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر با ۳۰۰ اسببخار قدرت را به عنوان آپشن ارائه می‌دهد. سیستم چهار چرخ محرک و دیفرانسیل لغزش محدود تورسن به صورت استاندارد عرضه شده و محافظ‌های زیر بدنه نیز برای حفاظت در مسیرهای آفرود تعبیه شده‌اند. در داخل کابین، اکسپلورر ترمور به فناوری کمک‌راننده CoPilot 360 2.0 مجهز است. آپشن‌هایی مانند ماساژر صندلی‌های جلو، سیستم صوتی ۱۴ بلندگوی B&O و فناوری BlueCruise ۱.۵ نیز در دسترس هستند.

فورد با گسترش خانواده خودروهای سری ترمور، این بار اکسپلورر را به جمع مدل‌های ماجراجوی خود اضافه کرد. اکسپلورر ترمور به جمع ماوریک، اکسپدیشن و F150 پیوسته و قرار است به عنوان یک شاسی‌بلند آفرودی، تجربه‌ای متفاوت ارائه دهد. این مدل برای سال ۲۰۲۶ به بازار می‌آید، اما فورد هنوز تاریخ دقیق عرضه آن به‌نمایشگاه‌ها را اعلام نکرده است. اکسپلورر ترمور با تعلیق و یژه آفرود طراحی شده که ارتفاع خودرو را ۲۵ میلی‌متر افزایش داده و با فنرها و میل‌ها تعادل تنظیم‌شده، زوایای ورود و خروج بهتری فراهم می‌کند. لاستیک‌های ۱۸ اینچی بر جی‌ستون آل‌ترین در چهار گوشه خودرو قرار دارند. چراغ‌های کمکی، قلاب‌های بکسل نارنجی و تزئینات نارنجی‌رنگ هم این



نسخه آفرود محور از فورد «اکسپلورر»

نگاهی به صنعت خودروسازی در ایران و جهان؛

وزارت صمت کجای ماجراست؟



یک طرف، مصرف‌کننده‌ای قرار دارد که ناامید از ثبت‌نام‌های ناکام در یخت‌آزمایی ناچار است وسیله‌نقلیه مورد نظرش را از بازار زیرزمینی تهیه کند و آن طرف، خودروسازی که به‌دلیل زبان و بدهی انباشته همچنین شمشیر داموکلس قیمت‌گذاری دستوری، قادر به کسب درآمد برای اصلاح پلت‌فرم‌ها، تحقیق و توسعه، استفاده از قطعات باکیفیت ... و نیست.

سرمایه‌گذاری در خودروسازی افزایش می‌یابد؟ نکته قابل تأمل این که به گفته خودروسازان، نهادهای تصمیم‌گیری چون سازمان حمایت حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و وزارت صمت، ابتدایی‌ترین قوانین همین شیوه را نیز رعایت نمی‌کنند؛ کما این که بعد از تعلل چندماهه در کشف قیمت‌ها در سال جاری، فرمول اعلام‌شده از سوی شورای رقابت را هم کنار گذاشته و آن را تحریف و به تعبیر خود «تعدیل» کردند؛ موضوعی که اگر چه منجر به طرح شکایت شورای رقابت از وزارت صمت شده، اما احتمالاً هفته‌ها و چه بسا ماه‌ها طول بکشد تا به نتیجه برسد و تا آن زمان خودروسازان ناچار هستند با وجود افزایش ۶۵ درصدی قیمت ارز، تورم ۵۵ درصدی نهادهای تولید و افزایش ۴۵ درصدی دستمزدها، محصولات خود را زیر قیمت تمام‌شده عرضه کنند؛ دودتایی که جواب آن مشخص است؛ تداوم زبان.

حال سوال این جاست چه کسی -خارجی یا داخلی- حاضر است سرمایه خود را وارد صنعتی کند که به ازای تولید هر محصول، چیزی معادل ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان زبان خلق می‌کند؟ آن هم در شرایطی که کشور درگیر جنگ اقتصادی و تحریمی است که به‌دلیل محدودیت‌های دست‌وپاگیر مالی، تأمین مواد اولیه، قطعات و ... به‌مراتب دشوارتر از شرایط عادی است؟ امروز واقعیت‌های بازار، اعداد و آمار، خسارت دو دهه قیمت‌گذاری دستوری در صنعت و بازار خودرو، تجربه کشورهای دیگر و چشم‌انداز جهانی این صنعت پیش روی همه مسئولان، کارگزاران، صاحبان سرمایه، خودروسازان و البته شهروندان است. می‌توان مانند گذشته به روی آن چشم بست، اما نمی‌توان با نادیده گرفتن موضوع یا پاک کردن صورت‌مساله با رویای «واردات» یا «تنظیم بازار با دستور» مانع تبعات و خسارت‌های آن شد؛ چرا که هیچکس در هیچ کجای دنیا روی اسب بازنده شرط‌بندی نمی‌کند!

چالش‌های صنعت خودروسازی در ایران و نقش وزارت صمت

نیمی از مصرف جهانی نفت و لاستیک، یک‌چهارم تولید شیشه و یک‌ششم تولید فولاد در جهان به خودروسازی اختصاص دارد و همین اعداد کافی است تا نقش این صنعت در اقتصاد کشور، همچنین صنایع بالادستی و پایین‌دستی آن روشن شود.

هر خودرو دست‌کم از ۳۰ هزار عدد قطعه کوچک و بزرگ تشکیل شده و خودروسازها برای تولید محصولات‌شان از فولاد، آهن، آلومینیوم، پلاستیک، شیشه، منسوجات، تراشه‌های کامپیوتری، لاستیک و غیره استفاده می‌کنند که روی هم رفته این صنعت را پس از هواپیماسازی به دومین صنعت از نظر حجم مصرف محصولات سایر صنایع بدل کرده است. آیا می‌توان نتیجه گرفت که اگر می‌خواهید چرخ اقتصاد کشور بچرخد، باید چرخ تولید خودرو بچرخد؟

آمار به این سوال پاسخ مثبت می‌دهد؛ در اقتصاد کشورهای توسعه‌یافته، هر یک درصد رشد صنعت خودروسازی باعث افزایش ۱.۵ درصدی تولید ناخالص داخلی می‌شود و هیچ اقتصاد بزرگی وجود ندارد که صنعت خودروسازی بزرگی در قلمرو خود نداشته باشد.

سهم این صنعت در تولید ناخالص داخلی کشورهای توسعه‌یافته بین ۵ تا ۱۰ درصد است؛ در آلمان ۱۴ درصد، در ژاپن ۱۲ درصد و در کره جنوبی ۱۰ درصد. جالب است بدانید یک دلار سرمایه‌گذاری در صنعت خودروسازی، تولید ناخالص داخلی را ۳۴ دلار افزایش می‌دهد و در این شاخص، هیچ بخش دیگری با صنعت خودروسازی قابل مقایسه نیست.

پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰، درآمد ناخالص صنعت خودروسازی به‌طور قابل توجهی افزایش یابد و این صنعت با افزایش ۳۰ درصدی، ۱.۵ تریلیون دلار درآمد اضافی ایجاد کند. این درحالی است که درآمد حاصل از فروش خودروهای دست‌دوم، خدمات پس از فروش و فروش قطعات یدکی حدود ۵.۲ تریلیون دلار برآورد می‌شود؛ تقریباً دو برابر سال ۲۰۱۵.

این آمار نشان می‌دهد صنعت خودروسازی یکی از شاخه‌های کلیدی اقتصاد است که با توسعه سایر صنایع، باعث توسعه کلی کشورها می‌شود و به فام میلیون‌ها نفر می‌انجامد؛ بر همین پایه است که امروز دیگر از خودروسازی به عنوان یک «بر صنعت» یاد می‌کنند. سوال این جاست آیا کشور ما آن گونه که بایسته و شایسته چنین اتمسفر و مختصاتی است، در صنعت خودروسازی سرمایه‌گذاری کرده است؟

پیگیری يك موضوع follow up

مهرداد لاهوتی

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی

رفع محدودیت ارزی واردات خودرو با واردات بدون انتقال ارز

«در حال حاضر واردات خودرو با اما و اگرهای بسیاری روبه‌رو است که مهم‌ترین موضوع آن نیز بحث تأمین ارز است. حال در این زمینه مهرداد لاهوتی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

برای تسهیل واردات خودرو چه راهکاری رامی‌توان به کار گرفت؟

در این رابطه می‌توان گفت واردات خودرو بدون انتقال ارز راهکاری موثر در جهت رفع محدودیت ارزی واردات خودرو است. به‌نوعی می‌توان گفت ورود خودروهای خارجی بدون خروج ارز از کشور بستری مناسب را برای ایجاد رقابت در صنعت خودرو به‌خصوص در حوزه کیفیت و قیمت فراهم خواهد کرد.

آیا محدودیت ارزی برای واردات خودرو در سال جاری وجود دارد؟

خیر؛ زیرا علاوه بر سقف ارزی ۲ میلیارد دلار که در قانون بودجه ۱۴۰۴ برای واردات خودرو در سال جاری در نظر گرفته شده، دولت نیز زمینه واردات خودرو بدون انتقال ارز و استفاده از ارز در اختیار ایرانیان مقیم خارج از کشور را نیز فراهم کرده است.

واردات خودروهای جانبازی در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

فرآیند واردات خودروهای جانبازی از سوی وزارت صمت باید تسریع شود. این درحالی است که واردات خودروهای جانبازی نیز مدتی با مشکل تخصیص ارز مواجه بود که خوشبختانه این محدودیت مرتفع شده است. بر این اساس وزارت صمت باید فرآیند واردات خودرو برای جانبازان بالای ۵۰ درصد را که بالغ بر ۲۰۰ هزار نفر هستند، تسهیل و تسریع کند.

واردات خودرو چه مزایایی را در پی دارد؟

صنعت خودروسازی نیز در جای خود از اهمیت به‌سزایی برخوردار است؛ اما تنها راه رقابت‌پذیری در این صنعت و ایجاد رقابت بین خودروهای داخلی و خارجی، واردات خودرو است. از سویی، امید است با استفاده از ارز ایرانیان مقیم خارج از کشور و فرصت خوبی که در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو ایجاد شده است و با وجود تمام مشکلات، موانع بتوانیم در سال جاری زمینه افزایش واردات خودرو را فراهم کنیم.

نگاه View

جبار کوچکی‌نژاد

نایب‌رئیس کمیسیون برنامه و بودجه خانه ملت

تحمل هزینه‌های سنگین به خودروساز و مشتری

«هر چه دخالت‌های دولت در صنعت خودرو کاهش یابد به‌همان میزان شاهد رشد کمی و کیفی تولید محصول در صنعت خودرو خواهیم بود.

ورود دولت به حوزه قیمت‌گذاری، فروش و عرضه خودرو ممکن است در کوتاه‌مدت به‌نفع مصرف‌کننده باشد و به تنظیم و کوتاه شدن دست دلالان از بازار خودرو کمک کند، اما در بلندمدت نتیجه‌ای جز ایجاد رانت و افزایش قیمت خودرو نخواهد داشت.

وقتی هزینه تمام‌شده خودرو و نرخ ارز مشخص است، نیازی به ورود نهادهای مختلف به حوزه قیمت‌گذاری خودرو نیست و نظارت دولت همراه با توافق بخش خصوصی برای محاسبه قیمت خودرو کفایت خواهد کرد.

دخالت بیش از حد دولت و ارگان‌های دولتی در هر بخشی، هزینه‌های سنگینی را به تولیدکننده، مصرف‌کننده و حتی خود دولت تحمیل می‌کند.

هر چه دخالت‌های دولت در صنعت خودرو کاهش پیدا کند، به‌همان میزان شاهد رشد کمی و کیفی در صنعت خودرو خواهیم بود.

دولت به‌جای مداخله در امور خودروسازان باید با واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی و نظارت بر قیمت و کیفیت محصولات خودرویی، فرصتی را در اختیار خودروسازان قرار دهد تا خودروسازان در رقابت با خودروهای خارجی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های داخلی و خارجی نسبت به بهبود کیفی تولیدات خود اقدام کنند.

در نهایت دولت باید شرایطی را فراهم کند تا خودروسازان امکان حل مسائل خود در شرایط آزاد و رقابتی را داشته باشند.

کما این که با واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، اکنون شرایط بهتری در این شرکت حاکم شده و باری از روی دوش دولت برداشته شد. تجربه نشان داده است هر زمان که دولت مداخله کمتری در صنعت خودرو داشته، بازار خودرو به شرایط متعادل خود نزدیک‌تر شده است.

دولت با خصوصی‌سازی صنعت خودرو می‌تواند طی یک زمان‌بندی مشخص، بخش خصوصی را ملزم به افزایش کمی و کیفی تولیدات خودرویی و تعادل در بازار خودرو کند. به این ترتیب نیازی به مداخله وزارت صمت در توزیع و عرضه خودرو و روش‌هایی مانند قرعه‌کشی نخواهد بود و مصرف‌کننده می‌تواند خودرو مورد نیاز خود را از بین مدل‌های داخلی و وارداتی انتخاب کند.

زاپاس Spare Tire

برگزاری نخستین تست اختصاصی خودرو ویژه خبرنگاران خانم



فنی پیشرفته و امکانات مدرن، آماده است تا به یکی از محبوب‌ترین کراس‌اوورهای بازار خودرو تبدیل شود. این خودرو نه تنها گزینه‌ای مقرون به‌صرفه برای مصرف‌کنندگان است، بلکه نمادی از پیشرفت صنعت خودروسازی کشور به‌شمار می‌رود. برگزاری این تست با هدف توجه گروه خودروسازی سایپا به نگاه‌های متنوع تخصصی در مسیر معرفی محصولات جدید به بازار انجام می‌شود.

این خودرو همچنین با مجموعه‌ای از تجهیزات ایمنی نظیر کنترل پایداری، ترمز ضدقفل، توزیع نیروی ترمز و ۶ کیسه هوا عرضه می‌شود. در بخش امکانات رفاهی نیز نمایشگر ۹ اینچی لمسی، صندلی‌های ترکیبی چرم و پارچه، فرمان ID-Cut، نورپردازی کابین، فضای بار ۴۲۰ لیتری و طراحی کاربردی کابین، تجربه‌ای مناسب برای کاربران خانوادگی و شهری فراهم می‌سازد. سیتروئن C3-XR با مشخصات

تا با اطمینان بیشتری خودرو متناسب با نیازهای خود را انتخاب کنند. سیتروئن C3-XR که در سایت سایپا-سیتروئن کاشان تولید می‌شود، یک کراس‌اوور ساب‌کامپکت با پیشران ۱.۲ لیتری توربوشارژ، توان ۱۱۶ اسببخار و گشتاور ۱۹۰ نیوتون‌متر است که با گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه و مصرف ترکیبی ۵.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، گزینه‌ای کم‌مصرف و مناسب برای استفاده روزمره محسوب می‌شود.

به گزارش سایپانپوز، تست اختصاصی خودرو ویژه خبرنگاران خانم، با هدف تمرکز بر تجربه رانندگی و ارزیابی تخصصی از نگاه کاربرانی که به جنبه‌هایی مانند راحتی، ایمنی، طراحی داخلی و سهولت کاربری اهمیت بیشتری می‌دهند، انجام می‌شود و می‌تواند به شناخت بهتر انتظارات بخش مهمی از جامعه مصرف‌کنندگان کمک کند. این رویداد می‌تواند راهنمای ارزشمندی برای خریداران باشد



خروج «جیمینی» از بازار اروپا



«نسخه ویژه ۵۵ سالگی که فقط در ۵۵ دستگاه ساخته و صرفاً در فرانسه عرضه می‌شود، به‌مناسب خروج جیمینی از بازار اروپا به‌خاطر قوانین آلا پندگی در نظر گرفته شده است. به‌دلیل قوانین سخت‌گیرانه انتشار گازهای گلخانه‌ای، نسل چهارم سوزوکی جیمینی از بازار اروپا خارج شده است. اما این شاسی‌بلند کوچک پیش از خداحافظی نهایی، آخرین حضور خود را با نسخه‌ای ویژه به نام پنجاه و پنجمین سالگرد رقم می‌زند. این نسخه که فقط در فرانسه عرضه می‌شود، بسیار محدود است. همان‌طور که از نامش پیداست، این نسخه ۵۵ سال جادوی خودروهای چهار چرخ‌محرك سوزوکی را جشن می‌گیرد و تنها ۵۵ دستگاه از

ویژه‌ها

واردات خودرو توسط ایرانیان خارج در دست بررسی است



«مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت گفت: «تصمیم‌گیری نهایی درباره واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور هنوز انجام نشده و جلسات همچنان در حال برگزاری است.» نرگس باقری زمردی اظهار کرد: «براساس قانون بودجه ۱۴۰۴ بند «ر» تبصره ۱ قانون بودجه امسال ما موظف هستیم خودروهای نو و کار کرده حتی بالای ۲۵۰۰ سی‌سی را وارد کشور کنیم.»

دیگه چه خبر؟

جزئیات جدید تعرفه واردات خودرو



«با انتشار تصویب‌نامه هیات وزیران، تعرفه واردات خودروهای هیبریدی ۱۱ درصد و برقی صفر درصد اعلام شد. برای خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی، نرخ سود بازرگانی ۱۶ درصد و برای خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی برابر با ۳۶ درصد و برای خودروهایی با حجم موتور بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نیز سود بازرگانی ۱۵۱ درصدی در نظر گرفته شده و برای پیشرفته‌های ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی، این عدد به ۱۷۶ درصد رسیده است.»

توئیتر!

شاخص شامخ صنعت در خردادماه ۱۴۰۴ کاهش شد



«تداوم قطعی انرژی واحدهای اقتصادی، تحمیل جنگ ۱۲ روزه، نااطمینانی شکل گرفته و سخت‌گیری تعهدات ارزی و نظایر آن، موجب شده است شاخص مدیران خرید (شامخ) در بخش کل اقتصاد و صنعت، در خردادماه ۱۴۰۴، کاهش پیدا کند. نتایج شاخص شامخ گویای این واقعیت است که علاوه بر مشکلات موجود در دو سوی عرضه و تقاضا، فضای کلی صنعت و اقتصاد نیز با نااطمینانی‌های فزاینده‌ای مواجه است.»

باراه اندازی خط تولید اتوبوس‌های بین‌شهری تحت لیسانس یکی از شرکت‌های معتبر بین‌المللی رقم خورد؛

«ایران خودرو دیزل» در مسیر توسعه بازار و تنوع محصول

ایران خودرو دیزل



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت ایران خودرو دیزل به‌عنوان یکی از تولیدکنندگان اصلی خودروهای تجاری در کشور، گام تازه‌ای در مسیر توسعه فعالیت‌های خود برداشته و در تازه‌ترین اقدام، تولید اتوبوس بین‌شهری را در دستور کار قرار داده است. براساس اطلاعیه رسمی منتشرشده در سامانه کدال، این شرکت اعلام کرده خط تولید اتوبوس‌های بین‌شهری تحت لیسانس یکی از شرکت‌های معتبر بین‌المللی در حال راه‌اندازی است. در فاز نخست این طرح، تولید ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برنامهریزی شده و هماهنگی‌های لازم جهت تامین ارز و قطعات مورد نیاز، با وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و ترابری و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در حال نهایی‌سازی است. حرکت به سمت تولید محصولات جدید، از جمله اتوبوس‌های برون‌شهری، نشان از رویکرد توسعه‌محور ایران خودرو دیزل دارد؛ رویکردی که نه تنها در تنهادر سیاست‌های تولیدی، بلکه در عملکرد مالی این شرکت نیز انعکاس یافته است. این درحالی است که براساس گزارش فعالیت ماهانه منتشرشده در سامانه کدال، شرکت ایران خودرو دیزل با نماد «خاور» در بازار سرمایه، طی سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴ توانسته به‌درآمدی بالغ بر ۷ هزار و ۸۷ میلیارد تومان از محل فروش

محصولات و خدمات دست پیدا کند. این رقم در مقایسه با درآمد ۴ هزار و ۶۵۹ میلیارد تومانی ثبت‌شده در مدت مشابه سال گذشته، حاکی از رشدی ۵۲ درصدی است؛ رشدی که جایگاه «خاور» را در میان شرکت‌های پیشرو بازار سرمایه تقویت می‌کند. همچنین بررسی عملکرد خردادماه این شرکت نیز موید تداوم روند صعودی فروش است. در این ماه، ایران خودرو دیزل موفق به ثبت فروش ۳ هزار و ۲۳۶ میلیارد تومانی شده که نسبت به فروش ۲ هزار و ۲۴۳ میلیارد تومانی خرداد ۱۴۰۳، معادل ۴۴ درصد افزایش داشته است. رشد مستمر فروش در ماه‌های ابتدایی سال، گواهی بر افزایش تقاضا برای محصولات این شرکت و بهبود وضعیت بازار خودروهای تجاری در کشور است. روند افزایشی درآمد‌های عملیاتی و گسترش سبد محصولات، به‌ویژه با ورود به حوزه حمل‌ونقل بین‌شهری، چشم‌اندازی مثبت از آینده کاری ایران خودرو دیزل ترسیم می‌کند. این تحولات می‌تواند زمینه‌ساز افزایش سهم بازار این شرکت در بخش خودروهای سنگین و جلب توجه بیشتر سهامداران و سرمایه‌گذاران در بازار

سرمایه باشد. از سوی دیگر، ورود ایران خودرو دیزل به حوزه تولید اتوبوس‌های بین‌شهری تحت لیسانس یک برند بین‌المللی، نه تنها یک گام فنی و صنعتی محسوب می‌شود، بلکه از منظر استراتژیک نیز می‌تواند مزایای قابل توجهی برای این شرکت به‌همراه داشته باشد. این حرکت می‌تواند به‌طور بالقوه منجر به ارتقای استانداردهای تولید، بهبود کیفیت محصولات و ایجاد قابلیت صادرات شود؛ به‌ویژه در شرایطی که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی به یکی از اولویت‌های مهم دولت و وزارت راه تبدیل شده است. در حال حاضر، بازار اتوبوس‌های بین‌شهری با کمبود عرضه و فرسودگی شدید ناوگان موجود مواجه است. از این رو، تولید داخلی این گونه وسایل نقلیه با استانداردهای بین‌المللی می‌تواند نه تنها پاسخ‌گوی تقاضای داخلی باشد، بلکه در آینده نزدیک امکان تبدیل شدن به یکی از محصولات صادرات‌محور ایران خودرو دیزل را نیز فراهم آورد. این ظرفیت صادراتی، به‌ویژه در بازارهای منطقه‌ای مانند عراق، کشورهای آسیای میانه و برخی کشورهای آفریقایی، از اهمیت بالایی برخوردار است.

اینفوگرافیک

Infography

افزایش درآمد شرکت موتورسازان تراکتورسازی ایران

درآمد خردادماه

466

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد سه ماهه

35%

درآمد سه ماهه

1.512

میلیارد تومان

شرکت موتورسازان تراکتورسازی ایران در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش یک‌هزار و ۵۱۲ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

برای چه؟

تغییر محسوسی در وضعیت موجود ایجاد نشده است

«این عضو هیات نمایندگان اتاق تهران با اشاره به پیگیری‌های بخش خصوصی در زمینه بهبود فرآیندهای تجاری بیان کرد: «پیشنهادهایی برای تسهیل واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات تولیدی از سال گذشته ارائه شد و در نهایت پیش از شب عید، وزارت صمت با آن موافقت کرد تا سه‌ماهه اول و دوم امسال باز اما هنوز در اجرا شاهد تغییر محسوسی نیستیم.»

چرا؟

وضعیت تخصیص ارز در حال اصلاح است

«احمد رضا فرشچیان گفت: «هر چند سامانه‌ای جدید برای بهینه‌سازی روند تخصیص ارز معرفی شده، اما این سامانه هنوز رسمیت نیافته و به گفته مسئولان مربوطه در حال اصلاح است. در عمل، شرایط تخصیص ارز همانند گذشته ادامه دارد. این درحالی است که سهمیه‌های مربوط به سه‌ماهه اول و دوم امسال باز شده و بسیاری از فعالان اقتصادی در حال ثبت سفارش هستند.»

چه نلند؟

صف تخصیص ارز کماکان پابرجاست

«یک عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران از استمرار سیاست‌های قبلی تخصیص ارز و عدم تغییر محسوس در فرآیندهای اجرایی مربوط به آن خبر داد و گفت: «هیچ تغییری در وضعیت تخصیص ارز ایجاد نشده و همچنان همان صف‌های ۵ تا ۶ ماهه برای تخصیص و تامین برقرار است.»

زنده يك

First gear



علی زران‌دوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چرا در روزهای آینده حتما قیمت خودرو سسقوط می‌کند؟

«حاضر جواب: در این میان نباید این گفته یک فیلسوف نه چندان معروف تبتی را هم فراموش کنیم که: هرگز نگو حتماً به خصوص در بازار خودرو تبت و چند تا کشور دیگر

هم فروشنده‌ها و هم خریداران از بازار خودرو فرار کردند.

«حاضر جواب: طفلی‌ها از بس کساد و ورکود کشیدند، خسته شده‌اند و رفته‌اند دوری بزنند و هوایی عوض کنند.

مصرف سوخت حمل‌ونقل جاده‌ای چین در طول سال گذشته نسبت به دو سال قبل که این کشور از حدود سه سال قرنطینه کرونایی بیرون می‌آمد، کاهش یافته است.

«حاضر جواب: احتمالاً سهمیه‌بندی سوخت‌شان با کارت سوخت، خیلی بهتر از ما بوده است.

چراغ ترمز جلو خودرو، راه‌حلی نوآورانه برای کاهش تصادفات رانندگی...

«حاضر جواب: حالا که اضافه کردن چراغ ترمز به خودرو این قدر جواب است، خب چند تایی هم چراغ ترمز به سایر نماهای خودرو و حتی سقف و کف آن اضافه کنید.

یک نماینده مجلس تاکید کرد: خودروسازان باید استراتژی توسعه محصول داشته باشند؛ چراکه فقدان استراتژی و تغییرات پی‌درپی و بی‌ثباتی در عرصه مدیریتی باعث شد نگاه دوربرد در این حوزه نداشته باشیم.

«حاضر جواب: اتفاقاً نگاه دوربرد در صنعت خودرو الان هم وجود دارد، ولی خب نهایتاً تا چند سانسنتی متر جلوتر از میز مدیریت!

خودرو از صرفه افتاد!

«حاضر جواب: به امید آن که از عرضه نیفتد!

اشتباه مهلک که موتور توربو را نابود می‌کند.

«حاضر جواب: که اولین اشتباه اجتناب‌ناپذیر در این زمینه، زدن بنزین معمولی در نبود بنزین سوپر است.

انتقاد خودروسازان از «استندهای غیرقانونی» وزارت صمت در اصلاح قیمت خودرو.

«حاضر جواب: حالا تا منظور دو طرف از استناد و قانون و اصلاح قیمت، چه باشد.

زمان عرضه خودروهای وارداتی مشخص نیست.

«حاضر جواب: همان‌طور که بسیاری از شرایط دیگرش هم در حال حاضر مشخص نیست!

دوئل وزارت صمت با خودروسازان!

«حاضر جواب: که البته تلفاتش مثل همیشه، از جیب مصرف‌کننده است.

پیش‌بینی رکود تورمی ساختاری در صنعت خودرو با اجرای مکانیسم ماشه.

«حاضر جواب: خلاصه که گویا در هر مکانیسم و تحریمی، دیواری کوتاه‌تر از دیوار خودروسازان پیدا نمی‌شود.

شگفتانه دولت برای بازار خودروهای وارداتی.

«حاضر جواب: البته دست‌شان درد نکند، ولی تا حالا که این شگفتانه‌ها فقط روی کاغذ و در حد بخشنامه و دستورالعمل و جدول و نمودار بوده است.



تورسسن در محور جلو، اسپیلون HF می‌تواند ظرف ۵٫۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد. اگر چه این سرعت برای کلاس خود قابل توجه است، اما حداکثر سرعت آن به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده که چندان چشمگیر نیست. انرژی مورد نیاز از باتری ۵۴ کیلووات-ساعتی تأمین می‌شود که طبق استاندارد WLTP، برد ۳۷۰ کیلومتری را فراهم می‌کند. اسپیلون HF روی شاسی تقویت‌شده با هندسه تعلیق باز طراحی شده و ارتفاع پایین‌تر سوار است. این خودرو ۲۰ میلی‌متر پایین‌تر از اسپیلون استاندارد قرار دارد و عرض محورهای جلو و عقب آن ۲۰ میلی‌متر افزایش یافته است. سیستم ترمز نیز با کالیبرهای چهار پیستونه مونوبلوک و دیسک‌های ۲۵۵ میلی‌متری در جلو ارتفاع یافته است.

«حدود یک سال پیش، لانچیا هاجیک داگ اسپیلون HF را به صورت دیجیتالی معرفی کرد و حالا سرانجام این مدل رنگ واقعیت به خود گرفته است. HF در پیست آزمایشی بالوکو در ایتالیا به طور رسمی معرفی شده است. همچنین برای کسانی که ظاهر اسپرت را بدون قیمت بالا یا قدرت زیادی می‌خواهند، نسخه HFLINE هم برای این هاجیک کوچک عرضه شده که گزینهای ارزان‌تر در دو مدل هیبریدی و الکتریکی است. این نسخه از اکثر ویژگی‌های ظاهری جذاب HF بهره می‌برد، اما از ارتقای فنی بی‌بهره است. اسپیلون HF به یک موتور الکتریکی با ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۵ نیوتون‌متر گشتاور مجهز است که مشابه دیگر خودروهای الکتریکی اسپرت استلانتیس مثل آپارت ۶۰۰e و پژو GTI ۲۰۸ است. با کمک دیرانسیل لغزش محدود



لانچیا اسپیلون در نسخه «HF»

تویوتا «پریوس» با برچسب قیمتی جدید



نسب اول تویوتا پریوس سه سال پس از نخستین معرفی یعنی از سال ۲۰۰۰ به آمریکا وارد شد. نسل پنجم این خودرو نیز در دو مدل هیبرید و پلاگین-هیبرید از سال ۲۰۲۲ در آمریکا به فروش می‌رسد. تویوتا از پریوس به عنوان پایه‌گذار بنیان خودروهای برقی یاد می‌کند. هم‌زمان با گذشت ۲۵ سال از حضور این خودرو در آمریکا، پریوس ۲۰۲۶ با کمی افزایش قیمت رونمایی شده است. تویوتا پریوس HEV مدل ۲۰۲۶ در تیپ پایه LE با قیمت ۲۸ هزار و ۵۵۰ دلار و در تیپ لیمیتد AWD با قیمت ۳۷ هزار دلار به فروش می‌رسد، که نسبت به مدل قبل بین ۲۰۰ تا ۲۴۰ دلار افزایش نشان می‌دهد. تویوتا پریوس پلاگین-هیبرید ۲۰۲۶ با قیمت ۳۳ هزار و ۷۷۵ دلار ۴۰ هزار و ۴۷۰ دلار به فروش می‌رسد. قیمت تیپ Nightshade هم ۳۷ هزار و ۸۰۰ دلار تعیین شده است. تویوتا پریوس HEV به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر تنفس طبیعی و یک موتور برقی مجهز شده است، که در مجموع ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. تویوتا پریوس پلاگین-هیبرید ۲۰۲۶ به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر تنفس طبیعی، دو موتور برقی و باتری ۱۳٫۶ کیلووات ساعت مجهز شده است، که در مجموع، ۲۲۳ اسب‌بخار قدرت و برد حرکتی برقی ۷۱ کیلومتر را برای این خودرو فراهم می‌کند.

نسب اول تویوتا پریوس سه سال پس از نخستین معرفی یعنی از سال ۲۰۰۰ به آمریکا وارد شد. نسل پنجم این خودرو نیز در دو مدل هیبرید و پلاگین-هیبرید از سال ۲۰۲۲ در آمریکا به فروش می‌رسد. تویوتا از پریوس به عنوان پایه‌گذار بنیان خودروهای برقی یاد می‌کند. هم‌زمان با گذشت ۲۵ سال از حضور این خودرو در آمریکا، پریوس ۲۰۲۶ با کمی افزایش قیمت رونمایی شده است. تویوتا پریوس HEV مدل ۲۰۲۶ در تیپ پایه LE با قیمت ۲۸ هزار و ۵۵۰ دلار و در تیپ لیمیتد AWD با قیمت ۳۷ هزار دلار به فروش می‌رسد، که نسبت به مدل قبل بین ۲۰۰ تا ۲۴۰ دلار افزایش نشان می‌دهد. تویوتا پریوس پلاگین-هیبرید ۲۰۲۶ با قیمت ۳۳ هزار و ۷۷۵ دلار ۴۰ هزار و ۴۷۰ دلار به فروش می‌رسد. قیمت تیپ Nightshade هم ۳۷ هزار و ۸۰۰ دلار تعیین شده است. تویوتا پریوس HEV به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر تنفس طبیعی و یک موتور برقی مجهز شده است، که در مجموع ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. تویوتا پریوس پلاگین-هیبرید ۲۰۲۶ به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر تنفس طبیعی، دو موتور برقی و باتری ۱۳٫۶ کیلووات ساعت مجهز شده است، که در مجموع، ۲۲۳ اسب‌بخار قدرت و برد حرکتی برقی ۷۱ کیلومتر را برای این خودرو فراهم می‌کند.

برندهایی که در مقابل رقبای خود کم آورده‌اند!

فروش ناموفق «استلانتیس» در نیمه نخست امسال

ظاهر شده و آئودی با تمرکز بر فناوری‌های نوین مانند سیستم‌های کمک‌راننده و پلنفرم‌های برقی e-tron، گوی رقابت را برده است. آلفا در تلاش است با مدل توناله و نسخه‌های برقی، مسیر رشد را باز یابد، اما اگر نتواند به سرعت تنوع، کیفیت خدمات و بازار یابی خود را ارتقا دهد، این افت فروش می‌تواند مقدمه‌ای برای کاهش حضور جهانی‌اش باشد.

برند اصلی که مهجور مانده فروش کرایسلر نیز که فقط یک مدل پاسیفیکا را عرضه می‌کند، در سال جاری ۲۲ درصد کاهش یافته و به ۵۸ هزار و ۲۴۴ دستگاه رسیده در حالی که در سه‌ماهه دوم این افت به ۴۲ درصد و ۲۳ هزار و ۱۷۵ دستگاه رسیده است. در سال ۲۰۲۵، کرایسلر با تکیه بر تنها مدل موجود خود یعنی پاسیفیکا، به طور فزاینده‌ای در بازار خودرو آمریکا جایگاهش را از دست داده است. فروش این برند در نیمه اول سال با کاهش ۲۲ درصدی به ۵۸ هزار و ۲۴۴ دستگاه رسید، در حالی که افت سه‌ماهه دوم حتی شدیدتر بوده و به ۴۲ درصد رسیده است، یعنی تنها ۲۳ هزار و ۱۷۵ دستگاه. این در حالی است که رقبای سرسختی همچون فورد، جنرال موتورز و تویوتا در همین بازه با تنوع بالای محصولات خود از جمله سدان‌های خانوادگی، کراس‌اوور و مدل‌های الکتریکی، توانسته‌اند موقعیت خود را تقویت کنند.

فورد با موفقیت موستانگ و کراس‌اوورهای پر فروش و شورولت با سیدی کامل از مدل‌های اقتصادی تا لوکس، هر دوازده لحاظ فروش، عملکرد به مراتب مطلوب‌تری نسبت به کرایسلر داشته‌اند. در واقع، محدود بودن گزین‌های خرید در کرایسلر و عدم به‌روزرسانی پاسیفیکا برای هماهنگی با روندهای بازار، مانند فناوری‌های کمک‌راننده یا نسخه‌های هیبریدی، باعث شده مشتریان به سمت برندهایی با نوآوری بیشتر گرایش پیدا کنند. اگر کرایسلر قصد دارد دوباره حضوری پررنگ در بازار داشته باشد، باید با تنوع بخشی به محصولات، به‌روزرسانی طراحی و ورود جدی به بخش خودروهای برقی، بازی را عوض کند. در غیر این صورت، احتمال خروج آرام این برند از بازار آمریکای شمالی بعید نیست.



۳ هزار و ۱۶۴ دستگاه رسیده در حالی که فروش سه‌ماهه دوم ۵۱ درصد افت کرده است. در نیمه اول سال، آلفارومئو تنها ۸۸۲ دستگاه جولیا (۳۲ درصد کاهش)، یک هزار و ۱۲۶ دستگاه استلویو (۴۰ درصد کاهش) و یک هزار و ۱۵۶ دستگاه توناله (۲۸ درصد کاهش) فروخته است.

با وجود پیشینه‌ای پرشور و طراحی منحصربه‌فرد، آلفارومئو در رقابت با برندهای اروپایی همچون بی‌ام‌و، مرسدس‌بنز و آئودی همچنان در تلاش برای حفظ جایگاه خود در بازار آمریکا و اروپا است.

در نیمه اول سال ۲۰۲۵، فروش این برند در ایالات متحده با کاهش ۳۴ درصدی مواجه شده و به تنها ۳ هزار و ۱۶۴ دستگاه رسیده؛ عددی که در مقایسه با رقبایی چون بی‌ام‌و با ده‌هزار دستگاه فروش در همین بازه، فاصله‌ای فاحش را نشان می‌دهد. گرچه مدل‌هایی چون جولیا و استلویو از نظر هندلینگ و شخصیت رانندگی تحسین‌برانگیز هستند، اما محدود بودن تنوع محصولات، ضعف شبکه نمایندگی و تبلیغات کم‌رنگ باعث شده آلفارومئو نتواند در برابر حجم بالای مدل‌های متنوع و تبلیغات گسترده رقبایش تاب آورد. مرسدس با سیدی غنی شامل انواع سدان، کوپه، کراس‌اوور و مدل‌های برقی، موفق‌تر

واضح‌تری از تغییرات بازار خودروهای ماسل آمریکایی ارائه می‌دهد. فورد با تمرکز بر مدل موستانگ، در نیمه اول سال عملکردی به مراتب بهتر از دوج داشته است. موستانگ با حفظ موتورهای قدرتمند V8 در کنار نسخه‌های هیبریدی و برقی، توانسته مخاطبان سنتی و مدرن را هم‌زمان جذب کند؛ در حالی که دوج با حذف ناگهانی مدل‌های محبوب چارجر و چلنجر بنزینی و عرضه نسخه الکتریکی دیتونا، بخش بزرگی از مشتریان وفادار خود را از دست داده است. از سوی دیگر، شورولت کامارو، محصول جنرال موتورز، نیز با افت فروش مواجه شده، ولی این برند همچنان از تنوع سید محصولات و محبوبیت تراک‌ها و SUV‌های خود سود می‌برد. دوج که بر مدل‌های خاص و نمادین تمرکز داشته، باز دست دادن چارجر و چلنجر به نوعی هویت برند خود را به خطر انداخته است. در مجموع، سیاست‌های محافظه‌کارانه‌تر فورد در گذار به برق، نسبت به استراتژی تهاجمی‌تر دوج، موفق‌تر بوده و فروش بهتر موستانگ در مقایسه با دیتونای الکتریکی، گویای این تفاوت است.

ایتالیایی‌ها در اروپا آلفارومئو نیز در وضعیت سختی قرار دارد. فروش شش‌ماهه ۲۰۲۵ کاهش ۳۴ درصدی داشته و به



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در حالی که بسیاری از خودروسازان مانند فورد و کیا در نیمه اول سال، افزایش فروش را در آمریکای شمالی گزارش کردند، اوضاع برای استلانتیس چندان مطلوب نبوده است. در واقع، فروش این گروه در ۶ ماهه اول ۲۰۲۵ با ۱۱ درصد کاهش مواجه شده و در سه‌ماهه دوم نیز ۱۰ درصد افت کرده است. دلایل اصلی این افت، عملکرد ضعیف برندهای دوج، آلفارومئو و کرایسلر بوده است.

پونی کارهای دوست‌نداشتنی! اوضاع برای دوج وخیم است. این شرکت در ۶ ماه نخست سال ۲۰۲۵ تنها ۴۷ هزار و ۴۸۱ دستگاه خودرو فروخته که ۴۹ درصد کمتر از ۹۲ هزار و ۷۳۵ دستگاه مدت‌مناهی سال ۲۰۲۴ است. فروش سه‌ماهه دوم نیز با کاهش ۴۸ درصدی فروش از ۴۹ هزار و ۷۸۷ به ۲۵ هزار و ۷۴۷ دستگاه رسیده است. دلیل اصلی این کاهش، کنار گذاشتن مدل‌های بنزینی قدیمی چارجر و چلنجر است. در نیمه اول ۲۰۲۴، دوج ۲۶ هزار و ۸۷۶ دستگاه چارجر و ۲۱ هزار و ۲۱۷ دستگاه چلنجر فروخت اما در سال جاری، تنها یک هزار و ۶۳۰ دستگاه چارجر و یک هزار و ۵۰۰ دستگاه چلنجر از موجودی باقی‌مانده به فروش رفت. هر چند چارجر دیتونا الکتریکی جدید مدت‌هاست که به بازار عرضه شده اما محبوبیت آن به مراتب کمتر از مدل‌های بنزینی قبلی است. در شش ماهه اول، دوج تنها ۴ هزار و ۲۲۹ دستگاه چارجر الکتریکی فروخته است. علاوه بر این، فروش دوج هورنت نیز ۵۲ درصد کاهش یافته و به ۵ هزار و ۶۴۷ دستگاه در سال جاری رسیده در حالی که در نیمه اول ۲۰۲۴ این رقم ۱۱ هزار و ۷۱۸ دستگاه بود. تنها خبر خوب برای دوج، افزایش ۴ درصدی فروش دورانگو در سال جاری و رشد ۱۶ درصدی آن در سه‌ماهه دوم است. در حالی که فروش مدل‌های بنزینی چارجر و چلنجر دوج در سال ۲۰۲۵ به شدت کاهش یافته، مقایسه آن‌ها با رقبای سنتی‌شان در جنرال موتورز و فورد، تصویر

آینده «بنتلی» عجیب خواهد بود

شرکت بنتلی با معرفی یک کانسپت به نام EXP 15، تصویر اولیه از نخستین محصول برقی خود را به نمایش گذاشته است. این خودروی برقی سه نفره با دو در سمت چپ و یک در سمت راست، یکی از عجیب‌ترین طرح‌هایی است که تاکنون از بنتلی مشاهده کرده‌ایم. طراحان بنتلی برای شکل دادن به EXP 15، نسخه ویژه‌ای از بنتلی اسپید سیکس ۱۹۳۰ به نام Blue Train را منبع الهام خود قرار داده‌اند. مالک این خودرو یعنی وولفس برناتو که یکی از رانندگان مشهور مسابقات بود، با یک قطار فرانسوی به نام قطار آبی، رقابت کرد. بنتلی از EXP 15 به عنوان یک سدان یاد می‌کند، اما نمای جانبی این خودرو می‌تواند یادآور مدل‌های کوپه یعنی کانترینتال GT و اسپید سیکس ۱۹۳۰ باشد. به اعتقاد



آقای رابین پیچ، یکی از مهمترین مزایای مدل‌های کانسپت این است که علاوه بر معرفی زبان طراحی یک برند، می‌تواند جهت‌گیری بازار را هم آزمایش کند. بنابر اظهار وی، بنتلی پس از عرضه چهار نسل کانترینتال GT، با کلاس خودروهای کرن تور (GT) به خوبی آشنایی دارد، اما در سگمنت در حال تغییر سدان، نیاز به تعامل و دریافت بازخورد از مخاطبان احساس می‌شود. بنابر اعلام بنتلی، EXP 15 میان سایر محصولات فعلی این برند یعنی کانترینتال GT، فلائینگ اسپور و بنتلیا قرار می‌گیرد.

از آن‌جا که خودروی برقی به هواکش جلو نیاز ندارد، طراحان از چراغ‌های تزئینی در این بخش استفاده کرده‌اند، که رابین پیچ مدیر طراحی بنتلی از آنها به عنوان «هنر دیجیتال» یاد می‌کند. کاپوت طویل بنتلی EXP 15، امکان تعبیه دو فضا برای قرار دادن لوازم را فراهم کرده است. در فضای کابین علاوه بر صندلی راننده، دو صندلی دیگر در بخش عقب قرار دارد. صندلی‌های پیکنیک هم در داخل در صندوق نصب شده است. از دیگر ویژگی‌های کابین بنتلی EXP 15 می‌توان به نمایشگرهای دیجیتال، تعدادی دکمه فیزیکی روی داشبورد و فرمان و همچنین روکش‌های ساخت یک شرکت بریتانیایی با ۲۵۰ سال سابقه کار، اشاره کرد.

«کودالونگا اسپیدستر» محصولی با تیراژ ۱۰ دستگاه از «پاگانی»

به استقبال همیشگی از خودروهای ویژه مخصوصا از برند پاگانی، به نظر می‌رسد که تمامی ۱۰ دستگاه ظرفیت تولید این مدل هم از قبل به فروش رسیده باشد. بنابر اظهار هوراجیو پاگانی، هوایرا کودالونگا اسپیدستر برای علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت سبک وزن با طراحی زیبا، ساخته شده است. کلمه کودالونگا را می‌توان به «دم-بلند» ترجمه کرد، صفتی که در فرم بدنه خودروهای مسابقه‌ای دهه ۶۰ میلادی همچون پورشه ۹۰۸، آلفارومئو تیپو ۲/۳ و آلبا A220 به وفور مشاهده می‌شد. طول بیشتر بدنه این خودروها به افزایش پایداری در سرعت‌های بالا، یاری می‌رساند. طول بدنه پاگانی هوایرا کودالونگا اسپیدستر با تقریباً ۲۸ سانتی‌متر افزایش نسبت به هوایرا کوپه به ۴٫۹ متر رسیده است.

پاگانی جزو معدود برندهایی است که خطرات گذشته را به آسانی فراموش نمی‌کند. هر چند سومین محصول این برند یعنی ائوپیا از مدتی پیش در بازار حضور دارد، اما پاگانی با معرفی نسخه‌ای ویژه از هوایرا، قصد دارد به خودروهای مسابقه‌ای دهه ۶۰ میلادی ادای احترام کند. پاگانی چند سال پیش، هوایرا کودالونگا (Codalun-ga) را در فرم اتاق کوپه و به تعداد ۵ دستگاه عرضه کرد. اکنون نسخه رودستر این خودرو در تعداد ۱۰ دستگاه از سال آینده به خریداران تحویل داده می‌شود. کودالونگا اسپیدستر توسط بخش خودروهای سفارشی و تک‌ساخت پاگانی یعنی Grandi Complicazioni شکل گرفته است. خبرنگاران نشریه موتور وان برای اطلاع از موجودی احتمالی هوایرا کودالونگا اسپیدستر با پاگانی تماس گرفته‌اند. البته با توجه





کیت فیبر کربن برای لامبورگینی «روئلتو»



«شرکتی آمریکایی به نام وورشائینر، کیت فیبر کربنی جذابی برای لامبورگینی روئلتو ارائه کرده که در صورت سفارش تمام قطعات بیش از ۵۰ هزار دلار قیمت خواهد داشت. وورشائینر مجموعه قطعات کربنی خود را برای این خودرو پرچمدار لامبورگینی معرفی کرد. برجسته ترین بخش این ارتقای ظاهری، کاپوت باز طراحی شده با روکش فیبر کربنی است. این کاپوت همراه با اسپلیتر برجسته تر و گلگیرهای دارای درجه، ظاهری شبیه به بتموبیل به روئلتو می بخشد. در نمای جانبی، راکب‌های کشیده تر دیده می شود و در عقب، دیفیوزری بسیار بزرگ تر جای گرفته است. بر خلاف سایر تیونرها،

ورشائینر بال عقب را اضافه نکرده و به اسپویلر فعال استاندارد روی این مدل اکتفا کرده است. به گفته وورشائینر، بکیج آپرودینامیک تنها برای زیبایی نیست و برای افزایش داون فورس، کاهش وزن و بهبود جریان هوا طراحی شده است. تمام قطعات از بافت فیبر کربنی ۲x۲ ساخته شده اند که با فناوری اتوکلوا شکل گرفته و نسبت به فیبر کربن معمولی، ۲۰ تا ۳۰ درصد استحکام بیشتری ارائه می دهد. نکته مهم برای مالکان روئلتو این که کیت بدنه وورشائینر روی نقاط نصب استاندارد خودرو نصب می شود. این یعنی تغییرات برگشت پذیر هستند و نصب قطعات هیچ آسیبی به این اثر خودرو از شما منتظر ندارد.

بازار

Market

اخراج کارکنان «جگوار-لندروور»



«جگوار-لندروور اخیراً عملکرد پرنوسانی داشته است. این شرکت در ماه می به تلف موفقیت لندروور دیفندر، بالاترین سود خود را در یک دهه گذشته ثبت کرد؛ اما از سوی دیگر، به دلیل بازسازی بحث‌برانگیز برند جگوار که در حال حاضر هیچ خودرویی تولید نمی کند، مورد انتقاد قرار گرفته است. حالا این خودروساز بریتانیایی اعلام کرده است تا ۵۰۰ نفر از کارکنان خود را در بریتانیا اخراج خواهد کرد. جگوار-لندروور می گوید به ۱۵ درصد از نیروی کار خود، بسته خروج داوطلبانه ارائه خواهد داد و انتظار دارد حداکثر ۵۰۰ نفر این پیشنهاد را بپذیرند. این شرکت اعلام کرده است این بسته عمدتاً برای نقش‌های مدیریتی در نظر گرفته شده، اما مشخص نکرده که کدام یک از مراکز یا بخش‌های آن تحت تأثیر قرار می گیرند. اما با وجود افزایش سود، چرا چنین کاهشی در نیروی کار صورت می گیرد؟ از پایان سال مالی جگوار-لندروور (۳۱ مارس ۲۰۲۵)، دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا تعرفه ۲۵ درصدی بر تمام خودروهای وارداتی به آمریکای اعمال کرد و در نتیجه، جگوار-لندروور با فاصله از سال خودرو به آمریکا را متوقف کرد.

فناوری

Technology

تاکسی هوایی در امارات



«امارات با قرار دادی یک میلیارد دلاری، ۳۵۰ فروند تاکسی هوایی E20 از چین خریداری کرد. این بزرگ‌ترین پیش‌سفارش هواپیمای الکتریکی عمودپرواز در چین است. یک شرکت اماراتی تفاهم‌نامه‌ای با شرکت چینی تولیدکننده هواپیمای الکتریکی عمودپرواز امضا کرده است. این توافق شامل خرید ۳۵۰ فروند هواپیمای E20 با ارزش تخمینی یک میلیارد دلار آمریکا است که آن را به بزرگ‌ترین پیش‌سفارش برای هواپیمای eVTOL در چین تا به امروز تبدیل کرده است. این قرارداد از همکاری شکل گرفته بین دوشرکت در نمایشگاه بین‌المللی واردات چین سال گذشته حاصل شد. انتظار می‌رود تاکسی‌های هوایی E20 برای کاربردهای تجاری در بخش‌هایی مانند گردشگری کمارتفاع و حمل‌ونقل هوایی شهری در خاورمیانه و شمال آفریقا به کار گرفته شوند. تاکسی پرند E20 با برد ۲۰۰ کیلومتر و حداکثر سرعت ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت، برای حمل یک خلبان و چهار سرنشین طراحی شده است. تحویل این هواپیمای طبق شرایط توافق، در چندین مرحله انجام خواهد شد.

آینه بغل

کادیلک در سال ۲۰۲۵

موفقیت‌های چشمگیری کسب کرده است. براساس آخرین آمارها، فروش این برند در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵ با ۱۵ درصد رشد، بهترین عملکرد سه‌ماهه دوم از سال ۲۰۰۷ را ثبت کرده است. این دوازدهمین سه‌ماهه متوالی رشد فروش کادیلک است. جان راث، رئیس کادیلک در گفت‌وگویی با رسانه‌ها توضیح داد که بسیاری از این خریداران از تسلا، مرسدس بنز، آئودی، لکسوس و بامو به کادیلک روی آورده‌اند. به عنوان مثال، لیریک بسیاری از مشتریان تسلا را جذب کرده است و ۲۵ درصد از خریداران کادیلک لیریک پیش تر مالک تسلا بوده‌اند. همچنین نرخ جذب مشتریان تسلا برای کل برند کادیلک به ۱۰ درصد رسیده است. این موفقیت احتمالاً نتیجه ترکیبی از جذابیت خودروهای الکتریکی کادیلک و تمایل برخی مالکان تسلا برای تغییر برند به دلیل نارضایتی از ایلان ماسک است. نزدیک به ۸۰ درصد از خریداران خودروهای الکتریکی کادیلک، برای نخستین بار این برند را انتخاب کرده‌اند.

محصول

Product

سفارش خاص برای پآگانی «یوتوپیا»

«پآگانی یکی از چشمگیرترین نسخه‌های یوتوپیا را با سفارش یک مشتری خاص رونمایی کرد. این نسخه تک‌ساخت که کاپوت نام گرفته، طرحی سفارشی با الهام از مسابقات اسقامتی دار و به همین دلیل روی بدنه خراش‌های مصنوعی کار شده است، رنگ آمیزی منحصر به فرد این خودرو شامل رنگ بدنه سفید با گرافیک‌های قرمز مونزا، آبی و فیروزه‌ای است که یادآور طرح‌های کلاسیک مارتینی ریسینگ است؛ اما نقطه برجسته، خراش‌های مصنوعی اطراف دهانه گلگیرها، اسپلیتر، راکب‌های جانبی و سپر عقب است که لایه‌های فیبر کربنی زیرین بدنه یوتوپیا



رانمایان می کنند. جزئیات جذاب دیگر شامل رینگ‌های آلایژی مشکی، افکت سوخته روی چهار سراگزوز و کالیپرهای ترمز قرمز در جلو و آبی در عقب است. شخصی سازی گسترده در کابین هم اعمال شده و روکش چرم آبی با دوخت سفید، صندلی‌هایی با تریم قرمز و فیروزه‌ای و نوارهای هیرنگ روی دسته‌دنده دیده می شود. همچنین فیبر کربن نمایان و تزئینات فلزی در سرتاسر کابین به کار رفته است. این نسخه هیچ ارتقای فنی یا پرفورمنسی را تجربه نکرده و از همان موتور ۱۲ سیلندر ۵ لیتری توثین توربو ساخت AMG با ۸۶۴ اسب بخار قدرت استفاده می کند. همان طور که تصاویر کابین نشان می دهند، قدرت از طریق گیربکس دستی ۷ سرعته به چرخ‌های عقب منتقل می شود که برای کلکسیونرها نسبت به نسخه اتوماتیک جذاب تر است. پآگانی هزینه این شخصی سازی را اعلام نکرده اما برای خودروهای منحصر به فردی مانند این، پول هرگز مهم نیست. یوتوپیا استاندارد با قیمت پایه ۲.۲ میلیون دلار عرضه می شود و تمام ۹۹ دستگاه آن پیش از رونمایی به فروش رفت.

ارزانی ۲۰ میلیون تومانی کاپرادو کابین در بازار آزاد

چرا دولت در برابر آزادسازی قیمت خودرو مقاومت می کند؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

«در حالی وزیر اقتصاد از توسعه بخش خصوصی سخن می گوید که خودروسازان از دولتی گرفته تا خصوصی، همچنان با چالش قیمت گذاری مواجه هستند که به عنوان یکی از اصلی ترین ابزارهای رقابت، در دستان دولت است. سیاست ناکارآمدی که صنعت خودرو را در چرخه‌ای از زیان، فرسودگی و بحران فرو برده است. به تازگی علی مدنی زاده، وزیر جدید اقتصاد دولت چهاردهم، کاهش تصدی گری دولت و توسعه بخش خصوصی واقعی و افزایش نقش و مشارکت مردم در اقتصاد را از اولویت‌های اصلی برنامه‌های خود اعلام کرده است. این مقام دولتی که در نخستین نشست شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی سخن می گفت، ضمن تشریح برنامه‌های خود تأکید کرد که در دوره جاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، آنچه را که به صورت جدی دنبال می کند، توسعه بخش خصوصی و خصوصی سازی واقعی است.

این اظهارات در حالی مطرح می شود که پس از گذشت نزدیک به ۶ ماه از مدیریت بخش خصوصی در ایران خودرو و ارسال نامه اخیر مدیرعامل سایپا به بورس برای سرگیری خصوصی سازی در این شرکت، همچنان این شرکت‌ها با چالش قیمت گذاری روبه‌رو هستند و مداخلات دولتی کماکان بر سر این شرکت‌ها سایه افکنده است. البته حالا این شورای رقابت است که در خصوص انحراف وزارت صمت در اجرای قانون و دستورالعمل قیمت گذاری انتقاد کرده و تهدید به ارسال پرونده تخطی وزارت صمت به نهادهای نظارتی کرده است. جریان مداخلات دولت در قیمت گذاری خودرو در حالی همچنان ادامه دارد که در دهه‌های اخیر همواره یکی از مهم ترین چالش‌های صنعت خودرو، نظام قیمت گذاری دستوری بوده است. در حالی که تجربه نشان داده است این سیاست نه تنها کمکی به حفظ قدرت خرید مردم نکرده، بلکه به دلیل ایجاد شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، بهرانت، واسطه‌گری، کاهش کیفیت و فرار سرمایه از صنعت منجر شده است.

این مساله در این سال‌ها نه تنها مانع توسعه محصولات جدید و ارتقای کیفی خودروها شده، بلکه چرخه تأمین مالی قطعه‌سازان را نیز مختل کرده است؛ تداوم اثرات این سیاست این روزها گریبانگیر قطعه‌سازان شده است. مطالبات معوق قطعه‌سازان از خودروسازان، آن‌ها را با خطر تعطیلی و کاهش ظرفیت تولید مواجه کرده است. متأسفانه قیمت گذاری دستوری سال‌هاست به عنوان ابزاری برای کنترل بازار در دستور کار نهادهای تنظیم گر قرار گرفته است؛ اما این ابزار هرچند در ظاهر می تواند آرامشی موقتی در بازار مصرف ایجاد کند، اما در عمل به ویژه برای تولیدکنندگان، به عاملی بازدارنده و مخرب تبدیل شده است.



با این حال طی یک ماه گذشته خبر افزایش بیش از ۱۵ درصدی قیمت خودرو در کارخانه، توجه بسیاری را به خود جلب کرد و موجی از نقدها را به سوی خودروسازان سرازیر کرده است. این هجمه‌ها در شرایطی مطرح می شود که نرخ مواد اولیه، انرژی، مالیات و سایر مولفه‌های تولید بارش‌ی فراتر از ۴۰ درصد مواجه شده‌اند. بنابراین با اصلاح اخیر قیمت‌ها به نظر نمی رسد جز ادامه زبان سنگین، سودی نصیب خودروسازان شده باشد.

در این ارتباط یکی از کارشناسان صنعت خودرو با تأکید بر این که تأدیر نشده رفع یلانگلیفی در قیمت گذاری خودرو باید در اولویت سیاست گزار خودرویی قرار بگیرد، تصریح کرد: «شکی نیست که حل موضوع قیمت گذاری باید در اولویت متولیان صنعت خودرو قرار بگیرد؛ چرا که این صنعت و زنجیره تأمین آن بیشترین آسیب را از همین رویکرد اشتباه دیده‌اند.» به گفته وی دلیل مقاومت متولیان صنعت خودرو در برابر آزادسازی قیمت خودرو به نگرانی از گرانی بیش از حد خودرو و ضرر و زیان مصرف کننده نهایی برمی گردد؛ در حالی که این نگرانی مبنای درستی ندارد و در نهایت قیمت‌ها در شرایط رقابتی بازار در سطح معقولی ثابت خواهد ماند و کاهش تقاضای سرمایه‌ای خودرو، همان گونه که این روزها شاهد آن هستیم، موجب می شود مصرف کننده واقعی با شناس بیشتر و قیمت مناسب تر خودرو مورد نیاز خود را خریداری کند.

این کارشناس صنعت خودرو با بیان این که یکی از مشکلات اساسی صنعت خودرو که سال‌هاست گریبان آن را گرفته، عدم تطابق بین هزینه‌های واقعی تولید و قیمت‌های تعیین شده برای خودروهاست، افزود: «این مشکل به ویژه زمانی که نرخ تورم و ارز افزایش می یابد، بیشتر نمایان می شود.» او تأکید کرد: «این مشکل در شرایطی بیشتر بروز می کند که خودروسازان با هزینه‌های بالای تولید مواجه می شوند؛ اما قیمت‌های فروش خودروها به کندی و با تأخیر تعیین می شود. این تأخیر در تصمیم گیری‌ها موجب می شود خودروسازان نتوانند به موقع واکنش نشان دهند و در نتیجه با زیان‌های مالی مواجه می شوند.»

وی در پایان خاطر نشان کرد: «دولت هم زمان با توسعه خصوصی سازی در صنعت خودرو، باید با بازنگری در سیاست‌های خود مانند قیمت‌های تکلیفی، به حل مشکلات موجود در صنعت خودرو و زنجیره تأمین و مهم تر از همه مصرف کنندگان بازار خودرو بپردازد.»

ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کاپرادو کابین (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش ۹۹۲ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۶۶ میلیون تومان، ری را (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۲۵ میلیون تومان و ساینا S اتومات (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۶۲۳ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ و ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که آرزش هوندا HR-V و eHEV (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، جتا VS7 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و تیوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

کراس

Korean

توسعه نخستین تانک هیدروژنی جهان

«شرکت هیوندای روتم (صنایع دفاعی) رسماً توسعه تانک رزمی نسل بعدی خود با نام K3 را با همکاری آژانس توسعه دفاعی (ADD) و آژانس فناوری و کیفیت دفاعی کره جنوبی آغاز کرده است. این پروژه که تولید آن برای سال ۲۰۴۰ برنامه ریزی شده، به عنوان جاه طلبانه ترین پروژه رزمی کر جنوبی شناخته می شود و با استفاده از پیشرفته سولول سوختی هیدروژنی، تحولی در میدان نبرد ایجاد می کند. K3 پیشرفت چشمگیری نسبت به تانک K2، بلکه بهتر ارائه می دهد و فلسفه طراحی آن نشان دهنده تغییر در رویکردهای عملیاتی جنگ مکانیزه است. هیوندای روتم در حال



توسعه تانک‌هایی با پیشرفته هیبریدی برای حذف موتور دیزلی است. نسخه‌های اولیه K3 از سیستم هیبریدی هیدروژن-دیزل استفاده خواهند کرد؛ اما هدف نهایی، گذار کامل به سولول‌های سوختی هیدروژنی است که مزایای تاکتیکی قابل توجهی ارائه می دهند. این مزایا شامل کاهش چشمگیر افضای صوتی و حرارتی است که تشخیص توسط حسگرهای مادون قرمز و سیستم‌های نظارتی صوتی را دشوار می کند. در عین حال استقامت عملیاتی را افزایش می دهد. به گفته هیوندای روتم، تانک رزمی نسل بعدی، تمامی قابلیت‌های تانک‌های امروزی را پشت سر می گذارد و با جدیدترین فناوری‌های این جنگ آینده، بهره‌وری مأموریتی بالاتری ارائه می دهد. این شرکت تأکید دارد که تغییرات در میدان نبرد نیازمند آتش افزار قوی تر، فرماندهی و کنترل پیشرفته تر و بقای بیشتر برای نبرد موثر و همکاری تیمی است. این توپ که برای کشندگی در بردهای بلند طراحی شده، توسط سیستم کنترل آتش مبتنی بر هوش مصنوعی پشتیبانی می شود که قادر به ردیابی و درگیری خودکار با اهداف است.



موتور آن ۶ سیلندر وی-شکل ۳.۵ لیتری تنفس طبیعی است. اما نسخه ۲۰۲۳ این خودرو با موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری اتمسفریک می‌تواند حداکثر ۲۰۷ اسببخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته تیپ‌ترونیک به چهار چرخ منتقل کند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی آوالون می‌توان به کروز کنترل هوشمند، ۸ ایربگ، سیستم پایش نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی حرکت بین خطوط و دستیار هوشمند کمکی بارک و دوربین ۳۶۰ درجه اشاره کرد. مدل ۲۰۲۳ تویوتا آوالون لاکچری ادیشن با کارکرد ۲ هزار کیلومتر ۲۶ هزار و ۵۰۰ دلار ارزش دارد.

تویوتا آوالون یکی از سدان‌های سایز بزرگ لوکس بازار جهانی است که تا به امروز پنج نسل از آن روی خط تولید این خودروساز ژاپنی قرار گرفته است. نسل پنجم این سدان موسوم به XX50 مبتنی بر زبان جدید طراحی این خودروساز صاحب‌نام ژاپنی بوده که با خطوط تیز و فرمت کوپه بدنه بسیار جذاب و اسپرت به‌نظر می‌رسد. در نمای جلو چراغ‌های باریک با جلوپنجره عریض با خطوط تیز روی کاپوت برای این سدان چهره تهاجمی و جسورانه‌ای را رقم زده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های به‌هم‌پیوسته بوده که با حجم‌پردازی خاص بسیار زیبا و جذاب به‌نظر می‌رسد. در بخش فنی نیز شاهد نصب پیش‌ران‌های متعدد هستیم که قوی‌ترین



**سدان لوکس
۲۶ هزار دلاری «تویوتا»**

چرا EREV ها مطمئن تر هستند؟

«نیکا» هیبرید؛ خاص‌ترین خودرو پاک در بازار ایران

چرا نیکا هیبرید مناسب ایران است؟



خودرو نیکا هیبرید در دسته خودروهای EREV قرار می‌گیرد. همین ساختار سبب برتری این کراس‌اوور تازه‌نفس در بازار ایران خواهد شد. در حقیقت ساختار این خودرو EREV (خودرو الکتریکی با پیمایش بیشتر و مجهز به موتور بنزینی) است. آن چه قلب تپنده نیکا هیبرید را تشکیل می‌دهد، یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰ سی‌سی است که با موتور الکتریکی نسل جدید کوپل شده است. راندمان موتور بنزینی طبق اعلام نیکا خودرو ۴۲ درصد بوده که این درصد به معنای بهینه‌ترین حالت مصرف سوخت است. موتور بنزینی ۱.۵ لیتری می‌تواند حداکثر ۱۱۰ اسببخار توان و ۱۳۵ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان آورد. موتور الکتریکی که به‌عنوان نیروی محرکه دوم شناخته می‌شود، می‌تواند حداکثر ۱۳۰ کیلووات (۱۷۴.۳ اسببخار) قدرت و حداکثر ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. با در نظر گرفتن ساختار EREV نیکا هیبرید، این خودرو به‌صورت ترکیبی ۱۲۸۶ اسببخار قدرت تولید می‌کند. آن چه این کراس‌اوور تازه‌نفس بازار ایران را از دیگر مدل‌ها متمایز می‌سازد، پک باتری‌های آن است که انرژی الکتریکی لازم را به‌چرخ‌ها منتقل می‌کند. بر این اساس برای نیکا هیبرید پک باتری‌های ۲۱.۶۸ کیلووات-ساعتی در نظر گرفته شده که طبق چرخه NEDC حداکثر تا ۱۱۵ کیلومتر پیمایش را به‌صورت تمام‌الکتریکی یا EV در اختیار راننده قرار می‌دهد. ناگفته‌نماند که طی مسافت ۱۱۵ کیلومتر با توجه به وزن ۱۸۲۰ کیلوگرمی این خودرو، بسیار عالی است. از سوی دیگر به‌لطف ساختار فنی، این خودرو حداکثر شیب‌روی ۳۰ درصدی را با بهترین عملکرد ارائه می‌دهد. این شیب‌روی برای چنین خودرویی فوق‌العاده است. برای سیستم انتقال قدرت از گیربکس DHT با ساختار E-CVT بهره گرفته شده تا قدرت و گشتاور تولیدشده به چرخ‌ها منتقل شود. نیکا هیبرید به‌لطف ساختار EREV می‌تواند طرف ۷.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

پیمایش بالاتر، اطمینان بیشتر

نیکا هیبرید مناسب‌ترین و بهترین گزینه برای داشتن یک خودرو پاک در بازار ایران است. اما دلایل اصلی این مزیت چیست؟ این خودرو سه حالت مختلف عملکردی دارد. در حقیقت چراغ از دو حالت رانندگی و دینامیکی نرمال و اسپرت، سه حالت عملکردی برای آن تعریف شده است.

در حالت اول اگر مدل EV با تمام‌الکتریکی انتخاب شود، خودرو تا زمانی که باتری‌های شارژ کافی داشته باشند (ظرفیت ۲۱.۶۸ کیلووات-ساعتی) با نیروی الکتریکی به‌حرکت در می‌آید و موتور بنزینی خاموش می‌ماند. اما هنگامی که مقدار انرژی الکتریکی کاهش پیدا کرده (زیر ۲۰ درصد) یا به‌حدی که راننده تعیین کرده باشد، برسد (به‌عنوان مثال ممکن است راننده میزان شارژ باتری را در این مورد ۶۰ درصد تعیین کرده باشد)، موتور بنزینی فعال شده و در حالت EV با تمام‌الکتریکی، انرژی لازم به باتری‌ها منتقل می‌شود.

در حقیقت موتور بنزینی نقش ژنراتور را ایفا کرده و باتری‌ها را شارژ می‌کند. در این حالت خودرو از نظر عملکردی مشابه یک خودرو EV یا تمام‌الکتریکی به‌حرکت ادامه می‌دهد. این حالت همان رنج اکستندر است. حالت یا مد دیگری نیز وجود دارد که با نام HEV شناخته می‌شود. در واقع HEV همان هیبریدی است که سیستم به‌صورت هوشمند، میزان شارژ باتری را ارزیابی کرده و بر اساس آن میزان نیروی لازم برای پاسخگویی به نیاز راننده را در اختیار وی قرار می‌دهد.

در حالت HEV هم موتور بنزینی و هم موتور الکتریکی به‌صورت هم‌زمان نیرو را به چرخ‌ها منتقل می‌کنند. به‌عبارت دیگر در این مد، موتور بنزینی نیز می‌تواند به‌صورت مستقیم نیرو را به چرخ‌ها برساند. همچنین خودرو به‌صورت خودکار می‌تواند از حالت HEV به EV نیز تغییر حالت دهد. اما حالت سوم یا مد سومی نیز برای نیکا هیبرید تعریف شده است.

در این حالت هرگز موتور بنزینی فعال نخواهد بود. این حالت با نام Wending شناخته می‌شود. اگر خودرو تا نصف چرخ‌هایش در آب قرار داشته باشد، در این حالت سیستم اجازه روشن شدن موتور را نمی‌دهد. البته این حالت در شرایط خاصی (ارتفاع خودرو نسبت به سطح دریا ۱۵۰ متر باشد) فعال می‌شود.

همچنین باتری‌ها باید حداقل ۴۰ درصد شارژ داشته باشند. این حالت برای حفظ ایمنی سیستم‌های الکترونیکی و الکتریکی خودرو و عدم ورود آب به‌موتور در نظر گرفته شده است.

این ساختار سبب افزایش ایمنی و کاهش خرابی موتور و سیستم‌های الکترونیکی و الکتریکی می‌شود. همچنین ناگفته‌نماند که در این حالت از نیروی الکتریکی کمک گرفته می‌شود و خودرو تمام‌الکتریکی خواهد بود.



کابین لوکس با امکانات پیشرفته



در زمان قرارگیری در پشت فرمان اسکای‌ول با سبک طراحی بسیار مدرن و لوکسی مواجه می‌شویم. تریم دورنگ، چرم با کیفیت، جبر مصنوعی و دکوراتیو چوب و کرم این حس را به‌خوبی به‌سر نشینان منتقل می‌کند. همچنین طراحی نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر و وجود یک نمایشگر ۱۲.۸ اینچی برای مولتی‌مدیا فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهد. استفاده از سقف پانورامیک، نورپردازی LED و تریم دورنگ، حال و هوای لوکس بودن این خودرو را دوچندان می‌کند. این خودرو مجهز به فهرستی طولانی از امکانات رفاهی و ایمنی است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به کروز کنترل هوشمند، دستیار کروز کنترل هوشمند، کنترل حرکت در سربالایی، اتوهلد، کنترل حرکت در سربایینی، دوربین ثبت وقایع، دوربین ۳۶۰ درجه (با چهار دوربین)، انتخاب مد نرمال و اسپرت رانندگی، سیستم تابلوخوان، اتوپارک، سیستم هشدار خروج از خطوط، سیستم هشدار برخورد از جلو، سیستم پایش نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم تهویه مطبوع هوشمند اتوماتیک، آینه الکتروکرومیک و... اشاره کرد.

بعد از وضع استانداردهای

سخت‌گیرانه آلودگی در

بیشتر کشورهای جهان، از

سال ۲۰۱۵ میلادی بحث تولید

خودروهای انرژی نو یا NEV که

شامل خودروهای تمام‌الکتریکی، هیبریدی، پلاگین-هیبریدی، پیل سوختی و EREV (با

پیمایش بالاتر) می‌شود، بسیار جدی‌تر شد. بر این اساس طی دو سال اخیر، شاهد رشد فروش

خودروهای تمام‌الکتریکی در جهان هستیم. البته مدل‌های تمام‌الکتریکی در بسیاری از

کشورهای جهان همچون کشورهای حاشیه خلیج فارس، ترکیه و ایران که زیرساخت‌های

لازم برای مصارف روزانه این خودروها را ندارند، چندان کاربردی نیست و بهترین گزینه برای

این مناطق EREV ها هستند. در این مدل خودرو شاهد ساختار یک خودرو تمام‌الکتریکی

BEV هستیم؛ با این تفاوت که یک موتور احتراق داخلی برای شارژ باتری‌ها در نظر گرفته

شده است. بر این اساس نیکا هیبرید که از چنین ساختاری برخوردار است، بهترین گزینه

برای خرید یک خودرو الکتریکی، بدون دغدغه پیمایش حرکتی به حساب می‌آید. در ادامه

نیکا هیبرید را از نظر فنی بررسی خواهیم کرد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

آشنایی با ساختار EREV

خودروهای تمام‌الکتریکی همواره محدود به انرژی باتری‌های خود هستند. به‌عبارت دیگر اگر شارژ باتری‌ها در بالاترین سطح باشد، خودرو می‌تواند حداکثر پیمایش را داشته باشد؛ اما اگر تحت شرایط خاص محیطی قرار گیرد، این عوامل محیطی سبب کاهش راندمان انرژی الکتریکی می‌شود. از آن جا که بسیاری از کشورهای سازنده این خودروها زیرساخت‌های تمام‌الکتریکی ندارند، کمپانی‌های مطرح خودروساز در جهان، به‌خصوص چینی‌ها، EREV ها را در سبد محصولات پاک خود قرار داده‌اند. EREV ها ساختاری مشابه یک خودرو تمام‌الکتریکی دارند؛ با این تفاوت که یک موتور احتراق داخلی برای شارژ باتری‌های خودرو در نظر گرفته شده تا دیگر دغدغه تامین انرژی الکتریکی از سوی شارژرها وجود نداشته باشد. بر این اساس گزینه خاص و بسیار کارآمد در گروه EREV ها (خودرو الکتریکی با پیمایش بیشتر و مجهز به موتور بنزینی) در بازار ایران، نیکا هیبریدی است. این خودرو به‌لطف ساختار موتور احتراق داخلی و باتری‌های می‌تواند پیمایش بسیار خوبی داشته باشد. از آن جا که زیرساخت‌های ممکن برای یک خودرو تمام‌الکتریکی در کشورمان وجود ندارد، اسکای‌ول نیکا هیبرید بهترین گزینه در این زمینه به حساب می‌آید تا نیاز آن دسته از مشتریان را که به دنبال یک خودرو تمام‌الکتریکی اما به دور از نگرانی‌های مرتبط با شارژ باتری هستند، برطرف کند.

طراحی بدنه، هماهنگ با ترند روز



اسکای‌ول نیکا هیبریدی یکی از به‌روزترین اس‌یووی کراس‌اوورهای سایز متوسط بازار خودرو کشورمان است. این خودرو محصول کمپانی اسکای‌ول بوده و در بخش فنی به‌لطف مهندسی کمپانی بی‌وای‌دی، حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. از جمله عامل موفقیت این خودرو در بازار ایران، بخش فنی آن و خدمات پس از فروش مناسب نیکاست. این خودرو به‌لطف استفاده از خطوط نسبیت‌تیز روی بدنه و ریخت‌های ۱۹ اینچی، کاراکتر اسپرتی دارد. در طراحی نمای جلو، با چراغ‌های کشیده با گرافیک کریستالی مواجه هستیم که چهره بسیار اسپرت و مدرنی به نیکا هیبرید می‌بخشد. در نمای عقب، چراغ‌های به‌هم پیوسته با گرافیک LED ما را به یاد کراس‌اوورهای زیبا و جذاب تمام‌الکتریکی مرسدس‌بنز می‌اندازد.

استفاده کرده است. رسانه‌های دولتی چین و وزارت صنعت این کشور، ضمن هشدار نسبت به فروش خودروهای موسوم به «کار کرد صفر»، اعلام کرده‌اند که قصد دارند این رویه را متوقف کنند. خریداران بسیاری پس از خرید متوجه شدند که بیمه خودرو از مدت‌ها قبل فعال بوده است. این اقدامات با هدف دریافت پارتانه و بهبود صورت‌های مالی شرکت‌ها انجام شده و اکنون با واکنش‌های شدید دولتی و رسانه‌ای روبه‌رو شده‌اند. در این میان، شرکت مادر نتا وارد فرآیند ورشکستگی شده و نتا با کاهش شدید فروش مواجه است.

«دو شرکت چینی تولیدکننده خودروهای برقی، «نتا» و «زیکر» برای دستیابی به اهداف فروش بالا، اقدام به تنظیم و ارائه گزارش جعلی فروش کرده‌اند. اسناد منتشر شده نشان می‌دهد این شرکت‌ها با خرید بیمه اجباری ترافیکی پیش از فروش واقعی خودروها، آن‌ها را در سیستم ثبت کرده و به عنوان فروش نهایی گزارش کرده‌اند. در بازه ژانویه ۲۰۲۲ تا مارس ۲۰۲۴، نتا حدود ۶۵ هزار خودرو را به این روش به صورت صوری به فروش رسانده است. زیکر، زیرمجموعه لوکس گروه جیلی نیز از این روش در شهر شیامن در جنوب چین



تخلف برقی سازان چینی با فروش صوری محصول



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

حضور آرام‌ون‌های مدرن؛ رقابت سه گزینه جدی بازار ایران

نبود تنوع در کلاس ون‌های مسافری، فرصت مغفولی است که می‌تواند با اصلاح قوانین واردات و حمایت از مونتاژکنندگان داخلی به بخش پررونق‌تری در بازار خودروهای تجاری ایران تبدیل شود

دیزل هستند. هر کدام با ویژگی‌های خاص، مزایا و چالش‌هایی وارد میدان رقابت شده‌اند؛ یکی با پیرند معتبر و کیفیت ساخت کرای، دیگری با سابقه اروپایی و موتور بهینه و سومی با تجربه طولانی حضور در ناوگان عمومی کشور. در ادامه، نگاهی دقیق‌تر به هویت، مشخصات، عملکرد و جایگاه هر یک از این ون‌های مسافری در بازار ایران خواهیم داشت.

خدمات ناقص و کمبود تنوع محصول، همچنان موانع مهمی بر سر راه گسترش این بخش از بازار محسوب می‌شوند، اما سه ون شاخص در حال حاضر توانسته‌اند به عنوان نمایندگان واقعی این کلاس، نگاهی بخشی از بازار را به خود جلب کنند. این سه خودرو شامل هیوندای H350 مونتاژ سروش موتور، فیات دو کاتو مونتاژ پارسیان موتور و وانا تولید ایران خودرو

در فضایی که بازار خودروهای تجاری و مسافری ایران در سال‌های اخیر زیر سایه پیکاپ‌ها، کامیونت‌ها و حتی SUVهای جادار قرار گرفته، ون‌های مسافری با کاربری ترکیبی از حمل‌ونقل سازمانی تا مصارف خانوادگی و توریستی در حال تجربه رقابتی محدود در سبد محصولات خودروسازان هستند. هر چند نبود استراتژی بلندمدت، قیمت‌های بالا،



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

وانا؛ قدیمی اما همچنان در میدان



در کنار دو گزینه مدرن بالا، ون وانا که توسط ایران خودرو دیزل عرضه می‌شود، همچنان یکی از بازیگران فعال بازار ون‌های مسافری ایران است. این خودرو که در اصل بر پایه ون جینی بی چینی و بالهام از تویوتا هایس قدیمی طراحی شده، بیش از یک دهه است که در بازار حضور دارد و همچنان به صورت محدود تولید می‌شود. وانا با موتور ۲.۷ لیتری بنزینی تویوتا، گیربکس دستی و ظرفیت ۱۳ نفره، شاید از نظر طراحی و فناوری فاصله زیادی با H350 یا دو کاتو داشته باشد، اما چند ویژگی مهم باعث شده که هنوز مورد توجه خریداران سازمانی، تاکسیرانی و آمبولانس قرار گیرد. مهم‌ترین مزیت آن قیمت پایین‌تر، فراوانی قطعات، هزینه نگهداری کمتر و در دسترس بودن خدمات پس از فروش است. طراحی داخلی وانا بسیار ساده است و تجهیزات ایمنی آن در سطح پایه قرار دارد. ترمز ABS و تهویه مطبوع تک‌مدار از معدود امکانات این خودرو هستند. با این حال، دوام فنی نسبتاً مناسب، تجربه چندین ساله ناوگان‌های دولتی یا آن و تعمیرپذیری بالا باعث شده‌اند که در برخی استان‌ها و شهرستان‌ها همچنان گزینه قابل‌انگیزی باشد. بدیهی است که وانا گزینه‌ای برای مصارف لوکس یا رقابت با خودروهای مدرن نیست. اما برای آن دسته از مشتریانی که به دنبال ون ارزان‌قیمت برای استفاده روزمره، جابه‌جایی کارکنان یا سرویس هستند، این خودرو هنوز هم منطقی به نظر می‌رسد. ضمن آن که زیرساخت خدمات پس از فروش ایران خودرو دیزل، مزیتی مهم در مقایسه با برندهای تازه‌وارد محسوب می‌شود.

فیات دو کاتو؛ گزینه اروپایی با موتور کم‌مصرف



در کنار هیوندای، ون فیات دو کاتو نیز به عنوان یک محصول اروپایی‌الصل، توسط شرکت پارسیان موتور وارد بازار ایران شده است. این خودرو که در اصل طراحی و توسعه آن توسط فیات-کرایسلر انجام شده و در کشورهای مختلف از جمله ایتالیا، فرانسه و ترکیه تولید می‌شود، از سال ۱۴۰۲ وارد سبد محصولات پارسیان موتور شد. طراحی خاص بدنه، عملکرد اقتصادی و شهرت خوب برند فیات در زمینه خودروهای تجاری، سه ویژگی کلیدی این خودرو هستند. دو کاتو در ایران با موتور ۲.۳ لیتری توربودیزل و گیربکس ۶ سرعته دستی عرضه می‌شود؛ پیش‌ران‌های که برای مصارف شهری و بین‌شهری ایده‌آل است و مصرف سوخت آن در کلاس خود بسیار پایین ارزیابی می‌شود. این موتور با حدود ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت و گشتاور بالا، عملکردی روان و قابل پیش‌بینی دارد که برای رانندگان ناوگان‌های تجاری و گردشگری، نکته‌ای بسیار مهم محسوب می‌شود. کابین دو کاتو با تمرکز روی سادگی، دوام و کاربری طراحی شده است. در نسخه‌های وارد شده به ایران، چیدمان ۱۴ نفره با تهویه جداگانه، سیستم روشنایی سقفی و کف پوش ضدسایش وجود دارد. اگر چه طراحی داخلی آن در مقایسه با H350 ساده‌تر است، اما کیفیت مترتال و فضای سرو پای سرنشینان در سطح مطلوبی قرار دارد. ضمن آن که طراحی صاف دیواره‌ها و سقف، امکان شخصی‌سازی بهتر و نصب تجهیزات جانبی مانند مانیتور، یخچال یا قفسه‌های توریستی را فراهم می‌کند. قیمت دو کاتو در مقایسه با H350 کمی پایین‌تر است و این می‌تواند برای برخی مشتریان که به دنبال یک ون اقتصادی‌تر با برند اروپایی هستند، مزیت محسوب شود. اما نقطه ضعف اصلی این خودرو، وضعیت خدمات پس از فروش و تامین قطعه است. پارسیان موتور به عنوان یک عرضه‌کننده نوپا در بازار خودروهای تجاری، هنوز شبکه خدمات گسترده‌ای مانند رقبای سابقه‌نادر و همین موضوع می‌تواند در بلندمدت چالشی برای ناوگان‌های پر تردد باشد.



هیوندای H350؛ پرچمدار مدرن بازار ایران



در میان تمام گزینه‌های موجود، بدون تردید هیوندای H350 با فاصله‌ای ملموس مدرن‌ترین، ایمن‌ترین و باکیفیت‌ترین ون مسافری بازار ایران به‌شمار می‌رود. این محصول که توسط شرکت سروش موتور مونتاژ می‌شود، نسخه‌ای تقریباً کامل از ون موفق کرمانی هیوندای است که سال‌ها در بازار اروپا و آسیا حضور فعال داشته است. از نظر طراحی بیرونی، H350 چهره‌ای مدرن، متناسب و کاملاً تجاری دارد. خطوط بدنه دقیق، گلگیرهای برجسته، چراغ‌های جلو با چیدمان هوشمندانه و ورودی‌های هوا، تصویری حرفه‌ای از یک ون چندمنظوره ترسیم کرده‌اند. اما آن چه H350 را فراتر از رقبا قرار می‌دهد، فضای داخلی بزرگ، ارگونومی مناسب و سطح بالای تجهیزات ایمنی و رفاهی است. در نسخه مسافری این خودرو، ظرفیت ۱۴ تا ۱۶ سرنشین به صورت استاندارد پیش‌بینی شده و چیدمان صندلی‌ها نیز با هدف حداکثر آسایش طراحی شده است. موتور ۲.۵ لیتری توربودیزل با قدرت حدود ۱۵۰ اسب‌بخار، در کنار گیربکس ۶ سرعته دستی، ترکیبی مناسب از توان و صرفه‌جویی در مصرف سوخت را ارائه می‌دهد. عملکرد نرم موتور در دورهای پایین، گشتاور کافی برای حرکت در شیب‌ها و قابلیت اطمینان بالا سبب شده است این ون برای مصارف سنگین‌تر مانند مسیرهای بین‌شهری نیز گزینه‌ای منطقی باشد. علاوه بر این، بهره‌مندی از سیستم‌های ترمز ABS، کنترل پایداری، کیسه‌هوای راننده و سرنشین، سیستم تهویه مجزا و حتی مانیتور عقب، سطح ایمنی و راحتی بالایی به همراه دارد. نکته مهم اما قیمت تمام‌شده H350 است که با وجود مونتاژ داخلی، همچنان در دسته خودروهای نسبتاً گران‌قیمت قرار می‌گیرد. البته اگر نگاه مشتریان به هزینه نگهداری پایین‌تر، دوام بیشتر و کرایه بالای این ون باشد، شاید این قیمت توجیه‌پذیرتر به نظر برسد. از سوی دیگر، سابقه سروش موتور در فروش و خدمات پس از فروش سنگین، می‌تواند اطمینان خوبی برای خریداران سازمانی فراهم آورد.



سه گزینه برای سه نیاز متفاوت

با مقایسه سه ون فعال در بازار ایران می‌توان به این نتیجه رسید که هر کدام برای طیفی خاص از نیازها طراحی شده‌اند. هیوندای H350 انتخاب نخست برای ناوگان‌های تشریفاتی، گردشگری سطح بالا و موسسات بین‌شهری است که به دنبال کیفیت و دوام هستند. فیات دو کاتو می‌تواند گزینه‌ای جذاب برای ناوگان‌های هوشمند و خصوصی باشد که به رانندمان سوخت و طراحی اروپایی اهمیت می‌دهند. وانا نیز برای مشتریانانی با بودجه محدود، استفاده شهری و تاکید بر خدمات و هزینه نگهداری، همچنان یک انتخاب کارآمد است. اگر نگاهی کلان‌تر به بازار ببینیم، نبود تنوع در کلاس ون‌های مسافری، فرصت مغفولی است که می‌تواند با اصلاح قوانین واردات، حمایت از مونتاژکنندگان داخلی و گسترش خدمات پس از فروش، به بخش پررونق‌تری در بازار خودروهای تجاری ایران تبدیل شود.



جانبازان و حالا هم خودروهای عادی با حجم موتور بالاتر سبب شده است واردکنندگان خودرو و به‌طور کلی فعالان این بخش به‌نوعی سردرگم شوند و متاثر از چنین تغییراتی سرعت واردات خودرو به کشور تا حد زیادی کاهش یابد.

سیاست‌های مرتبط با واردات خودرو و مخصوصاً در یک سال گذشته مدام تغییر می‌کند. بر این اساس تغییرات پی‌درپی در میزان تعرفه، تعداد مجاز برای واردات، سقف حجم موتور و همین‌طور اولویت‌گذاری روی واردات از خودروهای عادی گرفته تا برقی، سپس مدل‌های مختص



سردرگمی واردکنندگان خودرو از تغییر دائمی سیاست‌ها!

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت وارداتی‌ها کاهش می‌یابد؟

داشت؛ زیرا در مقابل، شاهد بالا رفتن نرخ ارز مبادله‌ای تخصیصی برای واردات خودرو با وادار کردن واردکنندگان به استفاده از ارز خود (ارز با منشأ خارجی) هستیم و این مساله مانع افت بهای خودروهای وارداتی به‌شکل محسوس و چشمگیر خواهد شد.

بنزینی وارداتی غیر هیبرید با حجم موتور بیش از ۱۵۰۰ سی‌سی که تعداد آن‌ها از تعداد انگشتان یک دست فراتر نمی‌رود، باقی خودروهای وارداتی در این محدوده قرار دارند. با این وجود کاهش تعرفه در این بخش، به‌طور کلی روی قیمت وارداتی‌ها تاثیر چندانی نخواهد

با ابلاغ تعرفه‌های جدید واردات خودرو شاهد بیشترین کاهش تعرفه در ردیف مدل‌هایی با حجم موتور بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی‌سی، از ۵۵ درصد سال گذشته به ۲۰ درصد در سال جاری هستیم. این در حالی است که مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، غیر از مدل‌های

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 ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۴۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۳۴۰	۱۰	▼
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 ۵۸۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۱۷۰	۲۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۲۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۳۵۰	۳۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۷۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
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 ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
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 ۵۰	۰	
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
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 ۴۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▼
نیسان قشقایب تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا eHEV-HR (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۵ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
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)	۴۰۹	۴۱۸	۱	▼
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۶	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۴	۸	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۲۳	۹	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۸	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۲۳	۵	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۱	۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۳	۲	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۳	۳	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۲	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۴۰	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۷	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۹	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۰	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۸	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۵	۱۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۹۲	۱۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۴۸	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۶	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۳۶	۴	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۴	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۲۰	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۸	۴	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۹	۳	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۶	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۴۹	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۹	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۶	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۹	۶	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۱	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۴۳	۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۵	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۵۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۲۱	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۱۲	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۵۶	۷	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۶۶	۱۱	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۵	۴	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۲	۲	▼

افزود: «شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نکردن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز اعلام و متهم را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۶۷۸ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» حسام گفت: «ماموران نیروی انتظامی، این محموله را از یک خودرو کشف کردند و پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابین بررسی شد. تقی حسام، مدیر کل تعزیرات حکومتی مازندران گفت: «پرونده قاچاق روغن موتور و فیلتر روغن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۲ میلیون ریال در شعبه اول بدوی ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تنکابین بررسی شد.»



توقیف محموله میلیاردی قاچاق روغن و فیلتر روغن



پیل سوختی در رقابت‌های استقامت نیز کاربرد دارد

سوخت هیدروژن برای خودروهای مسابقه‌ای «تویوتا»

مجهز شده است که همچون سایر خودروهای کلاس DCF، از سوخت مشابه بنزین با مواد اولیه بر پایه گیاهان استفاده می‌کند. این سوخت با محیط زیست سازگاری بسیار بیشتری دارد. خروجی پیش‌رانه این خودرو از طریق گیربکس ۷ سرعته سکونشال به محور عقب منتقل می‌شود. چرخ‌های جلو هم موتور برقی را به حرکت درمی‌آورد. احتمال دارد تویوتا GR LH2 Racing کانسپت نیز به‌همین پیش‌رانه مجهز باشد؛ با این تفاوت که از سوخت هیدروژن مایع استفاده خواهد کرد. پیش از این و در جریان یک اقدام آزمایشی، تویوتا پیش‌رانه بنزینی یاریس و کرولا را با هیدروژن سازگار کرد. حتی کرولا با این پیش‌رانه در چند مسابقه هم حاضر شد. برای حمل هیدروژن مایع به‌سیندر بزرگ و فشار بالا نیازی نیست؛ هرچند که برای حفظ این ماده در حالت مایع، باید دمای آن را در مرز ۲۵۳ درجه سانتیگراد زیر صفر نگه داشت که همین امر به‌سامانه پیچیده نیاز دارد. به‌هر حال خودروهای حاضر در مسابقات WEC و لمان در آینده نزدیک از هیدروژن مایع استفاده خواهند کرد؛ چراکه از نظر ایمنی و کاربرد، نسبت به بنزین در جایگاه بهتری قرار دارد. تویوتا انتظار دارد با استفاده از سوخت هیدروژن، بتواند پیروزی دیگری در مسابقات لمان به‌دست آورد

تویوتا از سال ۱۹۸۵ تاکنون در مسابقات لمان حضور دارد. نخستین پیروزی این برند ژاپنی کمی دیر و در سال ۲۰۱۸ به‌دست آمد؛ اما راه را برای موفقیت‌های متوالی در سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۲ هموار کرد. تویوتا در مسابقات لمان ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ با GR010 هیبرید به‌رتبه دوم دست یافت. امسال تویوتا علاوه بر دو دستگاه GR010 به رنگ‌های مشکی و قرمز، کانسپت GR LH2 Racing را هم نمایش داده است. این خودروهای هیدروژنی تا قبل از پایان دهه فعلی در لمان و سایر مسابقات استقامتی شرکت خواهند کرد. تویوتا GR LH2 Racing کانسپت را می‌توان جانشین مستقیم GR010 هیبرید دانست. تویوتا در سال ۲۰۲۳ نیز یک کانسپت هیبرید دیگر به نام GR H2 Racing را معرفی کرده بود؛ اما حرف L در نام کانسپت جدید، از کلمه Liquid به‌معنای «مایع» برگرفته شده است و به‌سازگاری پیش‌رانه این کانسپت با سوخت هیدروژن مایع اشاره دارد. متأسفانه در حال حاضر از مشخصات فنی تویوتا GR LH2 Racing کانسپت چیزی نمی‌دانیم. تنها می‌توان برخی تغییرات ظاهری در نمای جلورا تشخیص داد؛ در حالی که قطعات آیرودینامیکی بدنه هم با GR010 هیبرید تفاوتی ندارد. تویوتا GR010 هیبرید به‌پیش‌رانه ۳،۵ لیتر ۶ سیلندر biturbo



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



خودرو را به بهترین شکل بهبود بخشید. در حقیقت زاویه ستون‌های A در کنار خطوط شکستگی روی بدنه و ورودی هوا روی بدنه سبب شده است ضریب درگ حدود ۱۲ درصد نسبت به‌ترین رو بهبود یابد. این بهبود نیروی آیرودینامیک بمظهور یابرداری است و البته مانور پذیری بالاتر خودرو است. همچنین اسپویلر عقب توربیین به‌طلف سانسورهای نسل جدید، به نیروی دان‌فورس کمک کرده تا یابرداری خودرو در زمان حرکت بهبود یابد.

« یوگانی تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از هایپر کار تاز، نفوس خود با نام توربین رومانیای کرد. توربین در حقیقت نسل جدید هایپر کار مبتنی بر پیشرفته V16 اتسفر فیک است که با ساختار هایپریدی هم‌راه است. این هایپر کار فزونی هم‌مانند برادر بزرگ ترش یعنی شیرون از استاتیل بسیار عضلانی و جذاب بر خود را است که در مسافت‌ها بالاتر از ۳۱۰۰ کیلومتر بر ساعت از دی‌نامیک بی‌حد و مرز و بی‌ارائه می‌دهد. تاحی که از اسپی‌در و ریم‌جی‌های، هر دو گرفته شده تا ضرب‌بندی در آن.

آیرو دینامیک فوق العاده هایپر کار «بوگاتی»

[illegible]

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

هشدار!



طرح توسعه نخ تایر «صبا» با حمایت وزیر کار اجرایی شد

افزایش ظرفیت تولید ماده اولیه لاستیک سازان

بازار بزرگ‌ترین تولیدکننده نخ تایر، استیل کورد، انواع پارچه‌های صنعتی و پارچه کیسه‌هوای اتومبیل (ایریگ) در کشور است.

دیدار چهره به‌چهره و صمیمی با کارگران خطوط تولیدی و گفت‌وگو با پرسنل در خصوص شرایط معیشتی و رفاهی کارکنان از دیگر نکات جالب توجه در خلال بازدید وزیر کار از نخ تایر صبا بود. در پی اجرایی شدن طرح توسعه نخ تایر صبا با حمایت وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، گام بزرگی در جهت تقویت صنعت تایر سازی کشور برداشته شده است.

این طرح که با هدف تکمیل زنجیره ارزش استیل کورد طراحی شده، نه تنها ظرفیت تولید را تا ۲۰ هزار تن افزایش خواهد داد، بلکه با کاهش قابل توجه مصرف انرژی، نقش مهمی در افزایش بهره‌وری ملی ایفا خواهد کرد.

افتتاح مرکز جوار مهارت‌آموزی در این مجتمع نیز نقطه عطف دیگری است؛ مرکزی که با همکاری سازمان فنی و حرفه‌ای زنجان تأسیس شده و مأموریت دارد تا سطح دانش و مهارت‌های فنی کارکنان را به‌شکل هدفمندار تقاددهد. چنین اقداماتی به‌وضوح نشان‌دهنده حرکت شستا به سمت مسئولیت‌های اجتماعی و توسعه منابع انسانی است.

از سوی دیگر، حضور صمیمی وزیر کار در میان کارگران و گفت‌وگوی چهره به‌چهره با آنان، توجه ویژه به معیشت و رفاه نیروی کار را نشان می‌دهد که می‌تواند در افزایش انگیزه و رضایت شغلی تأثیرگذار باشد.

با توجه به سهم چشمگیر این شرکت در بازار نخ تایر و محصولات صنعتی کشور، اجرای این طرح نه تنها جنبه تولیدی، بلکه ابعاد اقتصادی، اجتماعی و آموزشی متنوعی دارد که پیامدهای مثبتی در سطح ملی خواهد داشت.



با تکیه بر پتانسیل‌های استان زنجان در دستور کار قرار گرفته است، اعلام کرد. شایان ذکر است با انجام طرح توسعه استیل کورد علاوه بر تکمیل زنجیره ارزش این محصول استراتژیک، علاوه بر اشتغال‌زایی و رشد ۲۰ هزار تنی تولید، بخشی از مصرف انرژی در صنعت تایر سازی از میان خواهد رفت. گفتنی است نخ تایر صبا در حال حاضر با در اختیار داشتن ۶۵ درصد از سهم

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 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	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-ساندرو واستپ 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-ساندرو واستپ 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-تیوتا 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	تیوتا 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-کوراندو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	
KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-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-تیوتا 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		





خواهد کرد و هدف آن تامین نیاز مشتریان خودروهای برقی و غیر برقی در چین و بازارهای جهانی است. تمرکز JV بر تولید سیستم‌های انتقال قدرت (Drive-line) برای خودروسازان داخلی و بین‌المللی است. سونا کام‌استار در حال حاضر بزرگ‌ترین تامین‌کننده مجموعه دیفرانسیل برای خودروهای برقی در آمریکای شمالی است و با این اقدام، گام مهمی در توسعه حضور خود در آسیا، به‌ویژه در چین، ژاپن، کره جنوبی و هند برمی‌دارد. چین با فروش ۱۱ میلیون دستگاه خودرو برقی در سال ۲۰۲۴، دوم فروشنده جهانی را به‌خود اختصاص داده است.

شرکت هندی «سونا کام‌استار» (Sona Comstar)، تولیدکننده قطعات خودرو با همکاری شرکت چینی «جینایت ماشینری» (Jinnaite Machin-ery) در قالب یک سرمایه‌گذاری مشترک (JV) به ارزش ۲۰ میلیون دلار، به بازار روبه‌رشد خودروهای برقی چین وارد می‌شود. در این توافق، سونا کام‌استار سهم ۶۰ درصدی داشته و با ۱۲ میلیون دلار سرمایه وارد این همکاری می‌شود؛ درحالی‌که ارزش دارایی جینایت برای افزوده شدن به این پروژه در مرحله نخست، به ۸ میلیون دلار می‌رسد. این سرمایه‌گذاری در نیمه دوم سال مالی ۲۰۲۶ آغاز به‌کار



ورود «سونا کام‌استار» به بازار خودروهای برقی چین

نگرانی درباره آینده صنعت قطعه شدت گرفت

قطعه‌سازان در تنگنای فناوری و نقدینگی به دنبال صنایع دیگر

ادامه ممنوعیت واردات تجهیزات، تیراژ و کیفیت تولید را کاهش داده و واحدهای قطعه‌سازی را از مسیر رشد واقعی دور کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه‌سازی خودرو در ایران با وجود پتانسیل گسترده و بازار منحصر به‌فرد، با چالش‌های متعددی از جمله محدودیت‌های ساختاری، مشکلات واردات ماشین‌آلات، رکود سرمایه‌گذاری و عقب‌ماندگی فناوری دست‌وپنجه‌نرم می‌کند. درحالی‌که برخی این وضعیت را مطلوب می‌دانند، فعالان صنفی معتقدند نبود امکان توسعه تولید و ارتقای کیفیت، مسیر پیشرفت را دشوار ساخته است و اگر تحولی اساسی رخ ندهد، خطر فاصله گرفتن از بازارهای جهانی جدی‌تر خواهد شد.

پشت پرده پیشنهادهای مهاجرت به قطعه‌سازان بایک کریم‌خان، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت صنعت قطعه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «شرایط قطعه‌سازی در بعضی زمینه‌ها خوب است و در بعضی زمینه‌ها بد. ما بازاری در ایران داریم که تنوع محصولات آن پایین است و تیراژ تولید بالاست. این شرایط جذاب و منحصر به‌فرد است؛ هر جای دنیا این‌گونه باشد، جذاب به‌شمار می‌رود.»

وی درباره این که برخی مدعی می‌شوند چرا قطعه‌سازان ایرانی در کشورهای همسایه همچون امارات اقدام به تولید نمی‌کنند؟ اضافه کرد: «حالا اگر کسی بلند شود و برود امارات، باید ببیند امارات چند تا قطعه می‌خواهد تولید کند؟ چه زیرساختی دارد؟ اگر من بخواهم بروم امارات سرمایه‌گذاری کنم، فرض کنید قرار باشد ۱۰۰ عدد قطعه بنز یا چهار عدد قطعه پورشه تولید کنم؛ این میزان تولید به لحاظ اقتصادی چه سودی خواهد داشت؟»

این مقام صنفی درباره این که برخی با سوءنیت درباره قطعه‌سازان سخن می‌گویند، ادامه داد: «گرچنین پیشنهادی از سوی برخی برای سرمایه‌گذاری در کشورهای همسایه منطقی بود، کشورهایی چون امارات، احتیاجی به سرمایه و دانش قطعه‌ساز ایرانی نداشت؛ خود سرمایه دارد و هر نوعی از تکنولوژی را بخواهد می‌تواند با پول وارد کند. پس اگر پیشنهادی مبنی بر سرمایه‌گذاری در امارات داده می‌شود، آن پیشنهاد واقعی نیست و از لحاظ اقتصادی توجیه ندارد.» وی با اشاره به این که تولید برخی از کشورهای همسایه به لحاظ اقتصادی صرفه ندارد و زیان‌ده است، افزود: «امارات جمعیت کمی دارد، شما چطور می‌خواهید قطب خودروسازی در چنین کشوری ایجاد کنید؟ یا به‌عنوان مثال می‌خواهید به اندازه ظرفیت کوچک‌شان یک خط تولید داشته باشید و هزار عدد قطعه بسازید؟ ساخت یک‌هزار عدد قطعه صرف نمی‌کند و تولید آن اقتصادی نیست. بنابراین، اگر چنین ایده‌هایی مطرح می‌شود، حتماً دلایل دیگری پشت آن است.»

سرپایماندن، جای توسعه را نمی‌گیرد

کریم‌خان درباره این که برخی به اشتباه فکر می‌کنند وضعیت امروز قطعه‌سازان چندان هم بحرانی نیست، تصریح کرد: «این که شرایط قطعه‌سازی خوب یا بد است را باید چطور قضاوت کرد؟ اگر گردش مالی یک قطعه‌ساز سال به‌سال فراتر از تورم رشد دارد، نشانه خوبی است. اما اگر قطعه‌ساز امسال یک میلیون قطعه از یک محصول تولید کند و سال بعد هم همین میزان را بسازد اما تنها قیمت فروش بالا برود، نمی‌شود گفت رشد داشته است. اگر تیراژ تولید یا کیفیت واقعی رشد کرده باشد، می‌توان گفت توسعه و رشد اتفاق افتاده است. بنابراین باید در نظر گرفت که آیا قطعه‌ساز از نظر کیفیت یا تیراژ ارتقا پیدا کرده؟ اگر این دو شاخص حاصل شده باشد، می‌توان گفت وضعیت قطعه‌سازی خوب است؛ چرا که سرمایه‌گذاری و توسعه رخ داده است.»

وی توضیح داد: «اگر یک واحد قطعه‌سازی امسال یک میلیون عدد قطعه تولید کند و سال بعد تیراژ تولید یا کیفیت آن کاهش یابد و میزان برگشتی‌ها افزایش یابد و این روند طی چند سال ادامه داشته باشد، درواقع مسیر فعالیت تولیدکننده روی همین وضعیت ثابت خواهد ماند. امروز اگر به‌چین بروید و یک کارخانه را نزدیک ببینید، ممکن است سال بعد همان کارخانه را نشناسید؛ زیرا مدام در حال توسعه



نوربالا

و رشد است. اما در کشور ما، با نگاه به صنایع قطعه‌سازی درمی‌یابید که تجهیزات و ماشین‌آلات برخی واحدها حتی بیشتر از ۱۰ سال است که بدون تغییر باقی مانده‌اند.» این مقام صنفی افزود: «در حال حاضر قطعه‌سازان فقط با تلاش فراوان، سعی می‌کنند خود را سرپا نگه دارند؛ اما این به‌معنای توسعه نیست و نمی‌توان آن را وضعیت مطلوب قطعه‌سازی دانست؛ به‌همین دلیل رضایت عمومی نیز حاصل نمی‌شود. مردم بارها عنوان می‌کنند که کیفیت محصولات سال به‌سال افت می‌کند. علت این مساله آن است که یا به‌قطعه‌ساز اجازه توسعه داده نمی‌شود، یا امکان اقتصادی لازم را ندارد. بنابراین همان‌طور که گفته شد، یا سیاست‌های قیمت‌گذاری اجازه نمی‌دهد و یا مجموعه عواملی دست به‌دست هم داده‌اند که امکان توسعه صنعتی و بهره‌گیری از فناوری روز را سلب کرده‌اند.» وی تأکید کرد: «خودرویی که ۱۰ سال در خط تولید بوده، طبیعتاً در ادامه تولید، خرابی‌ها و ایرادات آن افزایش می‌یابد و این مشکل به‌مرور تشدید خواهد شد.»

سنگ‌اندازی پیش‌پای‌نوسازی صنعت قطعه

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه

چندی پیش دستگاه تست خریداری کردم و این دستگاه هفته‌ها در گمرک ماند و از ترس این که خراب شود، به مسئول گمرک گفتم این را ۹۰ درصدی ترخیص کنید؛ گفتند نمی‌شود، بالاخره با چانه‌زنی ترخیص شد؛ اما هنوز هم تخصیص ارز به دستگاه انجام نشده و بلا تکلیف است

و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این سوال که آیا هنوز ممنوعیت واردات تجهیزات و ماشین‌آلات مانعی بر سر راه توسعه و بهبود کیفی صنایع است؟ گفت: «من به‌عنوان یک قطعه‌ساز هر قدر در خواست واردات ماشین‌آلات دادم، نتیجه نگرفتم؛ حالا بقیه را نمی‌دانم؛ اما یادم هست آقای لطفی‌زاده در جلسه‌ای آخر سال گذشته وعده داد واردات را مورد به‌مورد بررسی کند. الان اگر بخواهم تجهیزات بیاورم، نمی‌توانم.» وی افزود: «به‌عنوان نمونه، چندی پیش دستگاه تست خریداری کردم و این دستگاه هفته‌ها در گمرک ماند و از ترس این که خراب شود، به مسئول گمرک گفتم این را ۹۰ درصدی ترخیص کنید؛ گفتند نمی‌شود، چون دستگاه باید بررسی شود. بالاخره با چانه‌زنی ترخیص شد؛ اما هنوز هم تخصیص ارز به دستگاه انجام نشده و بلا تکلیف است. پول آن را داده‌ام، اما هنوز بدهی‌ام به بانک مرکزی و مشکلات اداری پابرجاست.»

کریم‌خان ادامه داد: «این شرایطی درحالی‌رخ می‌دهد که از سمت دیگر هم می‌شنویم چرا کیفیت قطعات بالا نمی‌رود؟ این مشکلات و محدودیت‌ها باعث شده‌اند نتوانیم تولید را رشد بدهیم. وقتی شرایط نرمال نباشد، انتظار عملکرد نرمال هم نباید داشت. همه این مشکلات به‌هم‌گره خورده‌اند. بنابراین هر سوال دیگری هم بپرسید باز سر از همین مشکلات در می‌آورد. همه این موضوعات مستقیم یا غیرمستقیم به‌هم‌رابط دارند.»

چشم‌انداز مبهم قطعه‌سازی

این مقام صنفی در پاسخ به این که آیا قطعه‌سازان به سمت تولید رشته‌های دیگر هم رفته‌اند تا توان تولید فعلی قطعات خود را حفظ کنند؟ گفت: «طبیعتاً این اتفاق افتاده. همان مثالی که همه تخم‌مرغ‌ها را نباید در یک سبد گذاشت، برای همه صنوف صدق می‌کند. وقتی به آینده خودروسازی نگاه می‌کنیم، چشم‌انداز روشن و اطمینان‌بخشی دیده نمی‌شود. راه‌حل احتمالی برای خروج از بحران خودروسازی چیست؟ هر سرمایه‌گذاری که بخواهد وارد این صنعت شود، اول دنبال سودآوری و بهبود اقتصاد مجموعه است. بنابراین به‌جای راه‌اندازی خط تولید و نوآوری، روی مونتاژ خودروهای CKD و CBU حساب می‌کنند؛ چرا که خودرو خارجی طرفدار دارد و به‌سرعت فروش می‌رود. این کار، آینده قطعه‌سازی را مبهم و پرخطر کرده است.»

وی تأکید کرد: «متأسفانه هر کسی به‌عنوان سرمایه‌گذار قصد ورود به خودروسازی را داشته باشد، به‌جای توسعه فناوری و خطوط تولید، سعی می‌کند با خرید و فروش دارایی‌ها یا مونتاژ محصولات وارداتی سریع سوددهی و تسویه بدهی‌ها را رقم بزند. اگر محدودیت بگذارند که به‌عنوان مثال اجازه فروش زمین یا کارخانه را نداشته باشند، راه‌حلی که باقی می‌ماند، باز همین است و نتیجه آن، آسیب به آینده کسب‌وکار قطعه‌سازی خواهد بود.»

کریم‌خان ادامه داد: «تهدید دیگر مربوط به تکنولوژی است؛ چه خودروهای هیبریدی و چه برقی. ما الان در بن‌بست تکنولوژیک قرار گرفته‌ایم و اجازه ارتقای فنی داده نمی‌شود. به‌دلیل بحران ارزی، مشکلات کشور و تحریم‌ها، امکان ارتقای تکنولوژی وجود ندارد. بنابراین اگر روند توسعه صنعت خودرو دنیا به سمت فناوری‌های نو حرکت کند، قطعه‌سازی ما بازمهم عقب خواهد ماند و دچار بحران جدی خواهد شد؛ مگر این که همین حالا به فکر باشد و کنار فعالیت فعلی، وارد یک زمینه، صنعت یا رشته دیگر شود تا اگر در این بازار دچار مشکل شد، از راه دیگری بتواند جبران کند.»

وی با اشاره به ضرورت تنوع در فعالیت‌های قطعه‌سازان گفت: «وقتی آینده صنعت نگران‌کننده به‌نظر برسد، چاره‌ای جز حرکت به سمت صنایع دیگر باقی نمی‌ماند. زمانی شرکت‌های دولتی با چانه‌زنی می‌توانستند کار را پیش ببرند؛ اما با خصوصی‌سازی و واگذاری، برخورد مدیران واحدها متفاوت است و به‌راحتی می‌گویند نه، نمی‌خواهم باشما کار کنم.»

با وجود توانمندی و تجربه ارزشمند فعالان صنعت قطعه، آینده این حوزه در گرو عبور از موانع ساختاری، رفع ممنوعیت‌ها و بهره‌گیری از فناوری‌های روز جهان است. انفعال و تکرار مسیرهای گذشته نه تنها توسعه را به‌توقی می‌اندازد، بلکه خطر عقب‌ماندگی از بازارهای جهانی را تشدید می‌کند. تنها با جسارت در اصلاح سیاست‌ها، تسهیل واردات تجهیزات و حمایت از نوآوری، می‌توان چشم‌اندازی روشن‌تر برای صنعت قطعه کشور ترسیم کرد.

تهران در جایگاه بیستم شبکه‌های متروی جهان قرار دارد



بلند، به‌ویژه در سفرهای کوتاه، مترو را کمتر انتخاب می‌کنند و همین مساله، زنجیره سفر را ناتمام می‌گذارد.» وی راهکار خروج از این وضعیت را در تکمیل زنجیره سفرها دانست و گفت: «در شهرهای پیشرفته جهان، با توسعه مسیرهای دوجرعه‌سوار، پیاده‌راه‌های ایمن استفاده از اپلیکیشن‌های هوشمند سفر ترکیبی، این مشکل به‌طور موثر، حل و فصل شده است.» مدیرعامل شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نقش کلیدی تاکسی‌های اینترنتی در ارتقای دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی را یادآور شد و اعلام کرد: «هم‌افزایی میان این خدمات و شبکه حمل‌ونقل عمومی، علاوه بر سهولت در جابه‌جایی شهروندان، موجب کاهش ترافیک و آلودگی هوا نیز خواهد شد.»

میشم نوروژیان، مدیرعامل شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «طول خطوط مترو تهران از سال ۱۳۷۷ تاکنون به ۳۰۸ کیلومتر رسیده و جایگاه بیستم را در میان شبکه‌های مترو جهان به خود اختصاص داده‌ایم.» به گزارش «پسنا» نوروژیان افزود: «با این وجود، تنها ۱۹ درصد از ۲۰ میلیون و ۶۰۰ هزار سفر روزانه شهروندان از طریق مترو و اتوبوس انجام می‌شود؛ رقمی که با هدف‌گذاری طرح جامع حمل‌ونقل فاصله زیادی دارد و باید به بیش از ۵۵ درصد برسد.» نوروژیان تاکید کرد: «با این بودن استقبال از حمل‌ونقل عمومی، تنها به قیمت بلیت مربوط نمی‌شود؛ چراکه تهران دارای ارزان‌ترین بلیت مترو جهان است، اما شهروندان به علت زمان‌بر بودن دسترسی به ایستگاه‌ها و مسیرهای



پرونده قضایی برای پیگیری علل حادثه واژگونی اتوبوس در کوار تشکیل شد

مرگبارترین سانحه تابستان با ۲۱ کشته



سختگوی دولت نیز در پی واژگونی این اتوبوس مسافری در استان فارس در شبکه ایکس نوشت: «خبر واژگونی اتوبوس در محور فیروزآباد-کوار و جان‌باختن ۲۱ نفر از هم‌میهن‌انمان، بسیار تلخ و اندوهناک است. با پیگیری هلال احمر و استانداری فارس، روند امداد رسانی و رسیدگی به مصدومان ادامه دارد. وزارت کشور و دستگاه‌های مسئول، گزارش دقیق حادثه را به دولت ارائه خواهند کرد. با خانواده‌های داغدار ابراز همدردی می‌کنم.»

دستور معاون اول رئیس‌جمهور برای حمایت از خانواده‌های آسیب‌دیده

رئیس کل دادگستری فارس هم در پی وقوع حادثه مرگبار واژگونی اتوبوس مسافری در محدوده شهرستان کوار، از تشکیل پرونده قضایی در خصوص این حادثه و شروع تحقیقات به منظور شناسایی علل حادثه خبر داد. حجت‌الاسلام والمسلمین سید صدراله رجایی‌نسب، در این باره گفت: «در پی وقوع حادثه مرگبار واژگونی اتوبوس مسافری در محدوده شهرستان کوار، تشکیل پرونده قضایی در خصوص این حادثه و شروع تحقیقات به منظور شناسایی علل اتفاق ناگوار آغاز شده است.» رئیس کل دادگستری استان فارس با بیان این‌که از لحظات اولیه وقوع حادثه، مقامات قضایی به منظور بررسی صحنه در محل حاضر شدند، تصریح کرد: «با حضور مقام قضایی هم‌زمان با عملیات نیروهای امدادی، نظارت‌های قضایی آغاز شد و پرونده در خصوص علل وقوع حادثه شناسایی مقصر یا مقصران احتمالی در دستور کار قرار گرفت.» در همین رابطه فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی نیز با صدور پیامی، ضمن تسلیت به خانواده‌های جان‌باختگان این سانحه، کمیسیون ایمنی راه‌ها را مسئول بررسی علل حادثه مذکور کرد. در پیام تسلیت وزیر راه و شهرسازی آمده است: «بررسی دقیق و سریع علت یا علل وقوع این حادثه را وظیفه خود و همکارانم در وزارت راه و شهرسازی می‌دانم؛ از این رو به کمیسیون ایمنی راه‌ها تکلیف شد تا ضمن بررسی ابعاد این سانحه دلخراش، گزارش بررسی‌های کارشناسی خود را در نخستین جلسه این کمیسیون ارائه کند. در پی وقوع این سانحه دلخراش، معاون اول رئیس‌جمهور با تاکید بر ضرورت بسیج همه امکانات درماني و امدادی برای درمان مصدومان، بر لزوم پیگیری دلایل بروز این سانحه و ارائه گزارش دقیق به افکار عمومی تاکید کرد. دکتر عارف همچنین از دستگاه‌های مسئول خواست حمایت‌های لازم را از خانواده‌های آسیب‌دیده در دستور کار فوری خود قرار دهند.

تماس تلفنی با ابراز تسلیت به‌مناسبت درگذشت تعدادی از سرنشینان این اتوبوس، از اقدامات انجام‌شده برای مصدومان این حادثه اطلاع پیدا کرد و از آمادگی مراکز درمانی تهران برای پذیرش مصدومان این حادثه برای اقدامات تخصصی و فوق تخصصی خبر داد. سید بصیر هاشمی، رئیس دانشگاه علوم پزشکی شیراز نیز ضمن تشکر از تماس وزیر بهداشت و پیگیری وضعیت مصدومان این حادثه، از انجام اقدامات لازم برای مصدومان در چندین بیمارستان تحت پوشش این دانشگاه خبر داد. پس از اطلاع واژگونی یک دستگاه اتوبوس (حدود ۵ کیلومتر بعد از کوار به سمت فیروزآباد) به مرکز ارتباطات اورژانس ۱۱۵، بلافاصله ۱۱ دستگاه آمبولانس و ۲ دستگاه اتوبوس آمبولانس به محل حادثه اعزام شد. فاطمه مهاجرانی،

فارس اعزام شده‌اند تا بررسی‌های دقیق‌تری انجام دهند. همچنین نماینده شرکت عقاب‌افشان جهت بررسی فنی اتوبوس و سیستم ترمز آن به استان فارس اعزام شده است.» سرهنگ کرمی‌اسد در پایان تاکید کرد: «پلیس راه با تمام توان در حال بررسی این حادثه است و هدف اصلی، ارائه گزارش دقیق و اتخاذ اقدامات لازم برای پیشگیری از وقوع چنین حوادثی در آینده است.»

اعزام ۱۱ آمبولانس و ۲ اتوبوس آمبولانس به محل حادثه وزیر بهداشت در پی بروز حادثه واژگونی اتوبوس در استان فارس، در تماس با سید بصیر هاشمی، رئیس دانشگاه علوم پزشکی شیراز پیگیر وضعیت خدمت‌رسانی به مصدومان این حادثه شد. محمدرضا ظفرقندی در این



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

۲۸ تیرماه، مدیرعامل هلال احمر استان فارس از وقوع یک سانحه رانندگی دلخراش در محور فیروزآباد - کوار خبر داد که طی آن یک دستگاه اتوبوس واژگون شد. بر اساس اعلام این مقام مسئول، تا لحظه تنظیم این گزارش ۳۱ نفر از مسافران این اتوبوس کشته و ۲۵ نفر دیگر به شدت مجروح شده‌اند. در ادامه برخی جزئیات و حواشی این تصادف مرگبار را بررسی می‌کنیم.

پلیس راه با تمام توان در حال بررسی این حادثه است سرهنگ احمد کرمی‌اسد، رئیس پلیس راه فراجا در خصوص حادثه واژگونی یک دستگاه اتوبوس اسکانیا در مسیر اوز به شیراز اعلام کرد: «ساعت ۱۱:۲۰ دقیقه روز شنبه، بیست و هشتم تیرماه ۱۴۰۴، یک دستگاه اتوبوس اسکانیا که از مبدأ اوز (قبر) به سمت شیراز در حرکت بوده، در ۲۹۰ م‌محور اوز - شیراز دچار واژگونی شد. این حادثه که در نزدیکی حوزه استحفاظی شیراز - فسا رخ داد، منجر به فوت ۲۱ نفر به‌طور مستقیم و مجروح شدن ۲۵ تن دیگر شده است. مصدومان این حادثه به بیمارستان شهر کوار، از توابع شهرستان شیراز منتقل شده‌اند.» مسیر اوز به شیراز حدود ۳۴۷ کیلومتر است و اتوبوس در طول مسیر، در دو پایگاه پلیس راه قبر و فیروزآباد ثبت ساعت شده است. در بررسی‌های اولیه مشخص شده است اتوبوس در مسیر سرازیری با پیچ‌های تند متوالی مواجه بوده است. در برخورد اولیه، چرخ جلو سمت راننده (چپ) دچار نقص فنی شده و سپس وسیله نقلیه به سمت راست جاده منحرف می‌شود و با حفاظ پل برخورد می‌کند. پس از آن، اتوبوس تغییر مسیر داده و با نیوجرسی‌های وسط جاده برخورد می‌کند. در ادامه، مجدداً وسیله نقلیه تغییر مسیر داده و در نهایت در حاشیه سمت راست با برخورد به نیوجرسی‌های کناری، واژگون می‌شود. رئیس پلیس راه فراجا افزود: «در برخورد اولیه با نیوجرسی‌های وسط جاده، تعدادی از مسافران به بیرون از اتوبوس پرتاب شده‌اند که این امر منجر به فوت تعدادی از سرنشینان شده است. کارشناسان پلیس راه فراجا به استان



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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



بیلبرد
Billboard

مراقب امداد خودروهای غیرمجاز باشید!

«این روزها با توجه به تعطیلات تابستانی، تردد شهروندان در محورهای درون شهری و برون شهری بیشتر از سایر روزهای سال است. در این میان با توجه به احتمال بالا رفتن آمار خرابی خودروها ناشی از افزایش حجم سفرها، احتمال کلاهبرداری از مالکان خودرو در پوشش امداد خودروهای متفرقه و غیرمجاز بیشتر می‌شود؛ از این رو پلیس تاکید دارد که مردم در صورت نیاز حتماً با امداد خودروهای مرتبط با شرکت‌های تولیدکننده خودرو و موارد معتبر و ثبت‌شده ارتباط گرفته و از خدمات آن‌ها بهره

برند. رئیس پلیس راهور فراچانی نیز در این زمینه تاکید کرد که در طول طرح تابستانی و در ایام مصادف با آیین راهپیمایی اربعین، با امداد خودروهای غیرمجاز برخورد قاطع خواهد شد. لازم به ذکر است که امداد خودروهای متفرقه و غیرمجاز نه تنها خدمات مناسبی به خودروهای در راه مانده ارائه نمی‌کنند، بلکه دستمزدهای گزاف و غیرمنطقی (بدون ارائه فاکتور رسمی) را نیز از مردم مطالبه می‌کنند. همچنین استفاده از قطعات یدکی تقلبی و معیوب به جای قطعات اصلی، از دیگر مواردی است که ممکن است امدادهای غیرمجاز با هدف کسب سود بیشتر به آن متوسل شوند. به این ترتیب احتمال وارد شدن صدمات و خسارت‌های جدی به خودروها دور از تصور نیست. به گفته پلیس، مردم در مواجهه با چنین تخلفاتی حتماً مراتب را به پلیس ۱۱۰ گزارش کنند تا با حضور پلیس در محل، با امداد خودرو خاطی برخورد شود. همچنین نباید فراموش کرد که شرکت‌های امدادی، علائم مشخصی دارند و از طریق سامانه راهور ۱۲۰ نیز می‌توان استعلام مجاز بودن هر امداد خودرویی را دریافت کرد.



حرف آخر

The Fast Word
علی زراندوز

روزنامه نگار

رونمایی سراسری «BharatBenz» از کامیون‌های جدید سخت‌کار در هند

«برند هندی «BharatBenz» در سال ۲۰۲۴ با کمپینی نوآورانه و سراسری در شهرهای بزرگ این کشور، از نسل جدید کامیون‌های «ریجید» خود رونمایی کرد. این کمپین که با رویدادهای حضوری و فیلمی تبلیغاتی توسط یک آژانس تبلیغاتی تهیه شده، قدرت، نوآوری و روح جسورانه محصول را به تصویر کشید. این اقدام نه تنها گامی بزرگ در معرفی محصول بود، بلکه استاندارد جدیدی برای رونمایی خودروهای تجاری در هند تعریف کرد. فیلم کمپین به تازگی در هند منتشر شده است.

نکته آموزشی

اگر صدای جیرجیر از موتور شنیدید یا چراغ باتری روی داشبورد روشن شد، ممکن است تسمه دینام دچار لغزش یا خرابی شده باشد. در هوای سرد یا مرطوب نیز تسمه‌های فرسوده بیشتر دچار ترک خوردگی می‌شوند. همچنین تنظیم بودن کشش تسمه اهمیت زیادی دارد. تسمه‌ای که بیش از حد سفت یا شل باشد، می‌تواند باعث کاهش عمر قطعه یا عملکرد نادرست آن شود. استفاده از قطعات اصلی یا تاییدشده نیز برای افزایش طول عمر و عملکرد مطمئن توصیه می‌شود.

«تسمه‌های خودرو نقش بسیار حیاتی در عملکرد صحیح موتور و اجزای وابسته به آن دارند. تسمه‌هایی مانند تسمه تایم و تسمه دینام، نیروی مکانیکی را بین قطعات مختلف انتقال می‌دهند و در صورت پارگی یا خرابی، می‌توانند باعث وارد آمدن آسیب جدی به موتور شوند. یکی از مهم‌ترین نکات در نگهداری تسمه‌ها، بازرسی منظم از نظر ترک، ساییدگی یا پوسیدگی است. این بازرسی‌ها معمولاً هر ۲۰ تا ۳۰ هزار کیلومتر یا طبق توصیه دفترچه راهنمای خودرو انجام می‌شود.

چرا بررسی منظم
تسمه‌های خودرو
اهمیت دارد؟





فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD

www.fornix.com



جهت اطلاعات
بیشتر من را
تماس بگیرید



مرکز
تعمیرات
خدمات

۰۲۱-۴۷۶۵۱