



تعرفه واردات ۲۰ درصدی برای جان تولید
صنعت قطعه در مدار
توقف کامل قرار دارد

صفحه ۱۴



«DS3» جدید؛ زیبای فرانسوی

صفحه ۱۲

رشد درآمدی نارنجی پوشان جاده مخصوص در بهار ۱۴۰۴؛

مدیریت هوشمندانه «سایپا» در شرایط دشوار

بهرغم مجموعه‌ای از چالش‌ها و محدودیت‌هایی که طی ماه‌های گذشته گریبان گیر صنعت خودرو شده، گروه خودروسازی سایپا توانسته با تکیه بر مدیریت کارآمد، برنامه‌ریزی ..

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

ضرورت بیمه بدنه خودرو
در عصر آتش و فناوری!

با ورود گسترده خودروهای هوشمند و توسعه

فناوری‌های خودروان، صنعت بیمه خودرو در ...

صفحه ۲

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

بررسی تعرفه‌های واردات
خودرو در سال ۱۴۰۴

بررسی سه‌ساله تعرفه واردات خودرو نشان می‌دهد

میانگین نرخ‌ها به صورت پلکانی از ...

صفحه ۷

فرسودگی ۶۰ درصد از ناوگان عمومی مسافری

شخص رئیس جمهور،

ریاست شورای عالی ایمنی

ترافیک را بر عهده بگیرند

صفحه ۱۵

دو سدان «کرمان موتور»؛ بهترین گزینه‌های یک میلیاردی

چرا انتخاب «ایگل» و «جی ۴» خریدی ارزنده است؟

صفحه ۸



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



چشمگیری در مصرف سوخت و کیفیت رانندگی ارائه می‌دهد. این فناوری همراه با نسخه به‌روز شده قشقای عرّضه شده که سال گذشته در اروپا با طراحی و امکانات جدید رونمایی شد. قشقای e-Power جدید با مصرف سوخت ۴.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، بهبود قابل توجهی نسبت به مدل قبلی با مصرف ۵.۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر نشان می‌دهد. نیسان اعلام کرده است این شاسی‌بلند هیبریدی می‌تواند با یک باک سوخت تا ۱۲۰۰ کیلومتر (در شرایط ایده‌آل) یا بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر (در شرایط واقعی) مسافت را طی کند. همچنین میزان انتشار CO2 از ۱۱۶ گرم در کیلومتر به ۱۰۲ گرم در کیلومتر کاهش یافته است.

نیسان قشقای با نسل سوم قوای محرکه هیبریدی بر دافزای e-Power نیسان معرفی شده که تجربه‌ای مشابه خودروهای الکتریکی را بدون نگرانی شعاع حرکتی ارائه می‌کند. نیسان همچنان به بهبود فناوری هیبریدی خود ادامه می‌دهد و جدیدترین دستاورد این شرکت، نسل سوم سیستم e-Power است که در شاسی‌بلند قشقای بازار اروپا معرفی شده و قرار است در نسل بعدی روگ در آمریکا و مینیون الگراند در ژاپن نیز به کار رود. به گفته نیسان، این سیستم هیبریدی جدید برد و راحتی دیزل را با آرامش و پاسخگویی خودرو الکتریکی ترکیب می‌کند. این نسخه جدید نسبت به مدلی که در سال ۲۰۲۲ معرفی شد پیشرفت‌های



نیسان «قشقای» با نسل جدید پیش‌رانه هیبرید

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

ضرورت بیمه بدنه خودرو در عصر آتش و فناوری!

وی تصریح کرد: «گرمای شدید محیطی می‌تواند کیفیت عملکرد باتری‌ها و سیستم‌های ذخیره انرژی را کاهش دهد. این امر احتمال آتش‌سوزی‌های داخلی را بالا می‌برد. از سوی دیگر، دود و ذرات معلق ناشی از آتش‌سوزی‌های محیطی باعث کاهش دقت حسگرها و سامانه‌های هدایت خودکار می‌شود که در نهایت ممکن است منجر به توقف ناگهانی یا خطاهای فنی در سیستم کنترل خودرو شود. چنین رخدادی خطر بروز بر خوردهای ثانویه در ترافیک را افزایش می‌دهد و خسارات را چند برابر می‌کند.»

این کارشناس بیمه خودرو معتقد است: «مدل‌های سنتی بیمه که صرفاً بر فراوانی و شدت تصادفات متوسط تمرکز دارند، دیگر نمی‌توانند پاسخگوی این تحولات باشند.» او گفت: «باید شاخص‌های نوینی مانند سلامت نرم‌افزاری، کیفیت حسگرها، شرایط اقلیمی و توزیع مکانی خطر به فرآیند قیمت‌گذاری بیمه افزوده شوند.» وی طراحی و اجرای بیمه‌نامه‌های پارامتریک را به‌عنوان راهکاری نوین پیشنهاد کرد و گفت: «این نوع بیمه‌نامه‌ها با تعریف شاخص‌های مشخص اقلیمی و فنی، در صورت بروز شرایط خاص مانند گرمای شدید، دود غلیظ یا توفان گردوغبار، به‌صورت خودکار فرآیند پرداخت خسارت را فعال می‌کنند تا از تأخیر در جبران خسارت و تعمیر خودرو جلوگیری شود و رانندگان بتوانند سریع‌تر به چرخه بهره‌برداری باز گردند.»

او گفت: «اعمال مشقوق‌ها و تخفیفات بیمه‌ای برای خودروهایی که این پایش را به‌صورت مستمر دارند، می‌تواند تشویق خوبی برای پیشگیری از آتش‌سوزی و کاهش خسارات باشد.» وی سه رکن موفقیت در مسیر تحول بیمه خودرو را پیشگیری، مدیریت پویا و طراحی پوشش‌های نوآور و هماهنگ با تحولات فناوری و اقلیم دانست.

فردیوش در پایان گفت: «صنعت بیمه خودرو در آستانه یک دگرگونی بنیادین قرار دارد و باید از روش‌های سنتی فاصله بگیرد و به‌سمت مدل‌های داده‌محور، چندلایه و مشارکتی حرکت کند تا بتواند در برابر ریسک‌های نوین فناوری و اقلیم مقاومت و پاسخگویی لازم را داشته باشد.»



مهری درخوش

m.darakshoosh@autoworld.ir

با ورود گسترده خودروهای هوشمند و توسعه فناوری‌های خودران، صنعت بیمه خودرو در شرایطی متفاوت و پیچیده‌تر نسبت به گذشته قرار گرفته است. الگوهای سنتی و مدل‌های قدیمی بیمه که بیشتر بر خطای راننده و تصادف‌های متعارف تمرکز داشتند، دیگر پاسخگوی مخاطرات نوین نیستند و ضرورت دارد رویکردی نوین، چندلایه و مبتنی بر داده‌های دقیق و به‌روز اتخاذ شود. مهدیه فردیوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این موضوع پرداخته است. فردیوش تأکید کرد: «ظهور فناوری‌های پیشرفته در خودروها موجب تغییر ماهیت ریسک شده است. در خودروهای جدید، بخش عمده‌ای از کنترل و تصمیم‌گیری توسط حسگرها، نرم‌افزارهای هوشمند و سامانه‌های هدایت خودکار انجام می‌شود. این جابه‌جایی مرکز ثقل ریسک، چالش‌های متعددی را پیش روی شرکت‌های بیمه قرار داده که مهم‌ترین آن‌ها بازتعریف مسئولیت‌ها میان سازندگان سخت‌افزار، توسعه‌دهندگان نرم‌افزار، ارائه‌دهندگان داده و مالکان خودرو است.» او به‌طور خاص به مساله افزایش احتمال آتش‌سوزی خودروها اشاره کرد و گفت: «دو منبع عمده دارد: یکی آتش‌سوزی‌های بیرونی ناشی از حوادث محیطی مانند آتش‌سوزی‌های گسترده فضای سبز، تابش گرمای شدید و حوادث طبیعی و دیگری آتش‌سوزی‌های داخلی ناشی از نقص‌های فنی در سیستم‌های ذخیره انرژی، مدیریت حرارتی نامناسب یا ضربات مکانیکی به اجزای حساس خودرو. این دو عامل به‌تنهایی یا ترکیبی می‌توانند خسارات سنگینی را به خودرو و مالک آن وارد کنند.»

شرط جدید برای اخذ گواهینامه رانندگی

در صورتی که مشکلات روانشناختی افراد قابل اصلاح بود، می‌توان به آن‌ها گواهینامه رانندگی داد؛ چرا که در غیر این صورت علاوه بر به خطر افتادن جان فرد حین رانندگی، سلامت سایر افراد جامعه نیز مورد تهدید قرار می‌گیرد. حال پس از سال‌ها تلاش و گمانه‌زنی در این زمینه خبر رسیده که بر اساس آئین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی که توسط هیات وزیران تصویب شده، ارائه گواهی سلامت روان به‌عنوان یکی از شرایط اصلی دریافت گواهینامه رانندگی در کشور الزامی است. براساس ماده ۳ این آئین‌نامه، متقاضیان گواهینامه باید علاوه بر معاینات جسمی و بینایی سنتی، گواهی سلامت روانی خود را از مراکز پزشکی صلاحیت‌دار که مورد تأیید وزارت بهداشت و سازمان پزشکی قانونی هستند، دریافت و ارائه کنند. این الزام شامل تمامی انواع گواهینامه‌ها از جمله پایه سوم، ویژه، موتورسیکلت و ... می‌شود. در ماده ۹ از پیوست ۲ آئین‌نامه، به‌صراحت به ارزیابی اختلالات روحی و روانی (اختلالات اعصاب و روان) به‌عنوان یکی از معیارهای مهم احراز سلامت جسمانی و روانی رانندگان اشاره شده است. البته در این میان برخی حقوق‌دانان با نگاهی متفاوت به این اجبار تازه برای دریافت گواهینامه، می‌گویند که هنوز درباره تعریف، شاخص‌ها، ابزارهای ارزیابی و صلاحیت صادرکننده‌های این گواهی سلامت روانی اجماع کامل وجود ندارد. از طرفی ممکن است یک روان‌پزشک بر اساس ملاک‌های پزشکی‌اش فردی را سالم تشخیص دهد، اما یک روان‌شناس بالینی با مشاهده نشانه‌هایی دیگر، به نتایجی متفاوت برسد. در نهایت لازم است مساله سنجش سلامت روان، با دقت و بر پایه معیارهای علمی و حقوقی تبیین شود تا راه بر تفسیرهای شخصی نیز بسته شود. با اجرای دقیق، مشخص و قانونمند این طرح تازه می‌توان راه را برای کاهش حوادث رانندگی هموار کرد؛ به‌خصوص در مورد رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی که روزانه صدها مسافر را در سطح شهر و کشور جابه‌جا می‌کنند.

در روند صدور گواهینامه تا پیش از این، مراجعه به پزشک معتمد برای بررسی سلامت و صلاحیت جسمی مورد نیاز برای رانندگی، یکی از مراحل اخذ یا تمدید گواهینامه بود. در این میان کسانی که برای معاینه پزشکی صدور یا تمدید گواهینامه رانندگی به پزشک معتمد پلیس راهور مراجعه می‌کردند، چنانچه روی بدن‌شان آثار مشهودی از توتو یا آثاری از جای زخم و بریدگی مشکوک به خودزنی یا درگیری داشتند، به کمیسیون پزشکی ناجا ارجاع داده می‌شدند. در نهایت اگر برای روانپزشکان معتمد و متخصصان کمیسیون پزشکی ثابت می‌شد فردی خودزنی کرده یا دارای مشکلات روحی و روانی است یا تنوّهایی که انجام داده به دلیل مشکلات روانی است، بسته به نوع و شدت بیماری، برای بیمار گواهینامه مشروط دو ساله صادر یا تمدید می‌شد و اگر هم فرد به تشخیص پزشکان معتمد مشکلات روانی حادی داشت، از داشتن گواهینامه منع می‌شد. در این میان سال‌ها بود که کارشناسان مختلف اعلام می‌کردند بررسی موردی سلامت روانی متقاضیان گواهینامه رانندگی کافی نیست و این امر باید به یک رویه دائمی و برای تمام متقاضیان گواهینامه رانندگی تبدیل شود. به‌عقیده این کارشناسان، بررسی سلامت روانی رانندگان قبل از صدور گواهینامه در کاهش تصادفات بسیار موثر خواهد بود. به‌عبارت دیگر، جامعه باید به روش‌های مختلف اطمینان لازم در اعطای این امتیاز اجتماعی به افراد را کسب کند تا فرد به یک تهدید اجتماعی در بستر خیابان‌ها و جاده‌ها تبدیل نشود. با این نگاه،



استارت

علی زرائندوز

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری



فراخوان اکثر نمونه‌های «AMG One»



مرسدس برای رفع خطر ناک در ۲۱۹ دستگاه از ۲۷۵ دستگاه AMG One فراخوان داده است. این نقص در خط هیدرولیک اسپویلر عقب می‌تواند منجر به نشت مایع و آتش‌سوزی شود. توسعه‌مرسدس AMG One از ابتدا چالش‌برانگیز بوده است. این هایپرکار که در سپتامبر ۲۰۱۷ به‌شکل کانسپت رونمایی شد، تا ژوئن ۲۰۲۲ به خط تولید نرسید. تحویل به‌مشتربان نیز با تأخیر مواجه‌و از ژانویه ۲۰۲۳ آغاز شد. نصب پیش‌ران فرمول روی خودرویی خیابانی کار آسانی نبود و حتی مدیرعامل مرسدس اظهار داشت که مدیران شرکت احتمالاً در حالت مستی این پروژه را تأیید کرده‌اند! اما با وجود این که بیشتر مشکلات

One به‌موتور توربوشارژ ۱٫۶ لیتری V6 برگرفته از خودرو فرمول یک لوئیس همیلتون مربوط بود، فراخوان گسترده‌ای که توسط اداره فدرال حمل‌ونقل موتوری آلمان (KBA) اعلام شده به این موتور پیچیده ارتباطی ندارد. KBA از مرسدس خواسته است نقصی را که می‌تواند ۲۱۹ دستگاه از ۲۷۵ دستگاه تولیدی را تحت تأثیر قرار دهد، برطرف کند. این نقص می‌تواند خطر آتش‌سوزی به‌همراه داشته باشد، مشکل از خط هیدرولیک اسپویلر فعال عقب ناشی می‌شود که ممکن است فاقد پین قفل باشد. در بدترین حالت، این نقص می‌تواند باعث نشت مایع هیدرولیک و اشتعال آن بر اثر تماس با قطعات داغ اطراف شود.

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

راهکارهای برون‌رفت از بن‌بست تعرفه‌ای چیست؟

ترخیص، باعث توقف کامل پرونده می‌شود. واردکننده که

میلیون‌ها تومان بابت ثبت سفارش، تخصیص ارز و حمل کالا

نوربالا



یکی از چالش‌های بزرگ واردکنندگان، فرآیند پیچیده و زمان‌بر ترخیص خودرو است و موانع موجود بر سر راه آن چیست؟ یکی از چالش‌های بزرگ واردکنندگان، فرآیند پیچیده و زمان‌بر ترخیص خودرو است. به‌رغم وجود سامانه‌های هوشمند و فرآیندهای دیجیتال، همچنان دریافت مجوزها از نهادهای مختلف (استاندارد، محیط‌زیست، نمایندگی رسمی، پلیس راهور، گمرک و...) زمان زیادی می‌برد. این روند نه تنها باعث افزایش خواب سرمایه می‌شود، بلکه هزینه‌های انبارداری، توقف در بندر و هزینه‌های واسطه‌ای را نیز به واردکننده تحمیل می‌کند. در بسیاری از موارد، تغییر ناگهانی بخشنامه‌ها در میانه فرآیند



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با وجود شعارهای پررنگ در حمایت از خودروهای برقی و هیبریدی و تلاش برای کاهش آلودگی در حمل‌ونقل شهری، روند واردات این خودروها در ایران همچنان با موانع جدی مواجه است. در عین حال، دولت با اتکا به درآمد حاصل از تعرفه‌ها و عوارض متعدد، نه تنها مانعی در برابر آزادسازی بازار خودرو است، بلکه به‌طور غیررسمی خود را شریک اصلی در قیمت‌گذاری خودرو وارداتی می‌بیند. در ادامه علی‌رضا قربانی‌نژاد، فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به مشکلات واردات خودروهای دست‌دوم، چالش‌های ترخیص از گمرک، نقش پنهان دولت در افزایش قیمت نهایی خودرو و مهم‌تر از همه راهکارهایی برای خروج از شرایط فعلی گفت: «راه‌هایی که اگر چه ساده به‌نظر می‌رسند، اما اجرای آن‌ها نیازمند جسارت، شفافیت و عبور از منافع رانتی است.» وی در ادامه افزود: «آن‌چه مشخص است این‌که بازنگری جدی در نظام تعرفه‌گذاری، رویه‌های ترخیص و سیاست‌های ارزی باید در دستور کار دولت قرار گیرد؛ در غیر این صورت، واردات همچنان در انحصار گروهی خاص باقی خواهد ماند و مصرف‌کننده ایرانی از حق انتخاب محروم خواهد شد.»

وضعیت تعرفه و شرایط واردات خودروهای برقی و هیبریدی چگونه است و چرا با وجود شعارها، واردات این خودروها عملاً متوقف شده است؟

در ظاهر، تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبریدی کمتر از خودروهای بنزینی است و دولت هم در مصوبات خود بر این نکته تأکید کرده است. اما در عمل، موانع متعددی باعث شده واردات این خودروها تقریباً متوقف شود. محدودیت‌هایی

بخش دوم

نبود رقابت خارجی در بازار خودرو ایران چه پیامدی برای مصرف‌کننده و کیفیت تولید داخلی دارد؟

نبود رقابت خارجی، بزرگ‌ترین آسیب را به مصرف‌کننده ایرانی وارد کرده است. در غیاب واردات آزاد و رقابتی، خودروسازان داخلی با وجود دهه‌ها حمایت، همچنان محصولاتی با کیفیت پایین، ایمنی ناقص و قیمت بالا عرضه می‌کنند. مصرف‌کننده نیز که چاره‌ای جز خرید از بازار داخلی ندارد، ناچار است بین انتخاب‌های محدود و ناکارآمد دست به انتخاب بزند. در سطح کلان، این انحصار نه تنها موجب رکود نوآوری و ضعف بهره‌وری در صنعت خودرو شده، بلکه فرهنگ مطالبه‌گری و استانداردخواهی را نیز از میان برده است. نبود واردات واقعی موجب حذف شاخص‌های مقایسه و در نتیجه بی‌اعتنایی به نیاز بازار شده است. در چنین شرایطی، افزایش کیفیت یا کاهش قیمت دیگر نه یک ضرورت، بلکه یک انتخاب داوطلبانه برای تولیدکننده خواهد بود.

پیشنهاد شما برای اصلاح نظام تعرفه‌ای و ساختار واردات خودرو چیست؟

اصلاح ساختار واردات خودرو مستلزم سه گام مهم است: شفاف‌سازی، ثبات و رقابت. نخست باید همه هزینه‌های واردات، اعم از حقوق ورودی، مالیات‌ها، عوارض و سایر مطالبه‌گری‌ها در یک سامانه رسمی و قابل دسترسی جمع شود. این کار ضمن شفاف‌سازی، از فساد و رانت‌جویی می‌کند و به مصرف‌کننده امکان می‌دهد بفهمد بابت چه چیزی پول پرداخت می‌کند.

گام دوم، ایجاد ثبات در مقررات واردات است. تغییرات لحظه‌ای در بخشنامه‌ها، ترخیص کالا را فلج کرده و اعتماد سرمایه‌گذار را نیز برده است. واردکننده باید بداند اگر امروز خودرو سفارش داد، ۶ ماه دیگر با همان قوانین می‌تواند آن را تحویل بگیرد. و در نهایت، دولت باید اجازه دهد رقابت واقعی با واردات شکل بگیرد. این رقابت تنها ابزاری است که می‌تواند تولیدکننده داخلی را به سمت ارتقای کیفیت و پاسخ‌گویی به نیاز بازار سوق دهد.



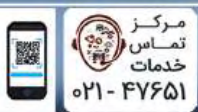
فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



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

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



شده است موتور سیکلت‌های ۴ سیلندر خطی مانند یک دهه پیش مورد توجه قرار نگیرند و حتی برخی از این موتورها در حالی که هنوز در حال تولید هستند، اما کاملاً فراموش شده‌اند. یکی از این موتورهای ۴ سیلندر فراموش شده، سوزوکی -GSX-R600 است. این موتور سال‌هاست که به روزرسانی نشده و قطعات آن بر اساس استانداردهای امروزی ساده و ابتدایی هستند. حتی سوزوکی دیگر تبلیغ -GSX-R600 را هم نمی‌کند و تنها کاری که این برند اخیراً انجام داده، معرفی رنگ‌های جدید بوده است. البته این موتور سیکلت هر چند فراموش شده، اما ویژگی‌های قابل توجهی دارد که مهم‌ترین آن‌ها، پیشران ۴ سیلندر خطی ۶۰۰ سی‌سی است.

سوزوکی GSX-R600، موتور سیکلت ۴ سیلندر فراموش شده، هنوز روی خط تولید است و با عملکردی قابل توجه و طراحی کلاسیک، در بازار رقابتی امروزی همچنان جایگاهی خاص دارد. زمانی موتور سیکلت‌های ۴ سیلندر خطی در همه‌جا حضور داشتند و در تمام حجم‌ها، حتی ۲۵۰ سی‌سی و ۴۰۰ سی‌سی ساخته می‌شدند؛ اما امروز، این نوع پیشران‌ها دیگر انتخاب اصلی نیستند. تعداد موتور سیکلت‌های ۲ سیلندر و ۲ سیلندر پیش از هر زمان دیگری است و این موضوع در تمام بخش‌های بازار صدق می‌کند. پیچیدگی‌های تطبیق پیشران‌های ۴ سیلندر با استانداردهای جدید آلایندگی نیز به این موضوع دامن زده است. این امر سبب



سوزوکی قصد حذف «آر۶۰۰» را ندارد

خیز جدی «سایپا» برای تسلط به بازار کراس اوورهای اقتصادی در کشور

سیتروئن «C3 XR»؛ رقبایا به چالش می‌کشد

بازار هدف سیتروئن C3 XR در داخل کشور رقابت در میان کراس اوورهای اقتصادی است



است. مصرف سوخت این خودرو بیناگر برنامه‌ریزی گروه خودروسازی سایپا برای کاهش مصرف سوخت در سید محصولات خود بر اساس رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و تلاش برای بهبود مصرف سوخت خودروهاست.

سیتروئن C3 XR روی پلت‌فرم PF1 گروه PSA ساخته شده است؛ پلت‌فرمی که در پژو ۲۰۰۸ و سیتروئن C3 که در گذشته نه چندان دور در خطوط تولید ایران خودرو و سایپا و بازار خودرو کشور حضور داشتند، استفاده شده است. تعلیق مک‌فرسون در جلو و تورشن بسم در تعلیق عقب خودرو طراحی شده است. سیتروئن C3 XR تولید کارخانه کاشان، نشان از تحولی جدید در استراتژی سایپا برای تولید کراس اوور اقتصادی دارد.

سیتروئن C3 XR چه امکاناتی دارد؟

سیتروئن C3 XR در نظر تجهیزات رفاهی و ایمنی در جایگاهی قابل توجه نسبت به رقبایا قرار دارد. در بخش رفاهی، تجهیزاتی مانند نمایشگر ۹ اینچی مولتی‌مدیا، سانروف، صندلی‌های برقی ترکیبی چرم و پارچه، شارژر مخصوص سر نشینان عقب، گرم‌کن صندلی جلو، سیستم ورود بدون کلید (PEPS)، فرمان دی‌کات، دوربین و سنسور عقب، کروز کنترل، سنسور باران و آینه‌های تاشو برقی، تجربه‌ای کامل و مدرن از رانندگی را به‌ارمغان می‌آورند. برای زیبایی بیشتر، از رنگ‌های آلومینیومی ۱۶ اینچی دو رنگ استفاده شده که ظاهر خودرو را اسپرت‌تر و جوان‌پسندتر کرده است.

در حوزه ایمنی نیز، این خودرو با تجهیز به کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پردای، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، سیستم پایش فشار باد لاستیک‌ها، ترمز کمکی در سربالایی و هشدار کمربند ایمنی برای تمامی سر نشینان،

به‌تازگی گروه خودروسازی سایپا طی خبری اعلام کرد که تست اختصاصی خودرو سیتروئن C3 XR ویژه خبرنگاران خانم، با هدف تمرکز بر تجربه رانندگی و ارزیابی تخصصی از نگاه کاربرانی است 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 فراهم کند تا با اطمینان بیشتری خودرو متناسب با نیازهای خود را انتخاب کنند.

در سال جاری گروه خودروسازی سایپا با معرفی و تولید سیتروئن C3 XR در کارخانه کاشان، گامی تازه در جهت توسعه سید خودروهای کراس اوور برداشت. این خودرو که پیش از این تحت عنوان «سیلک» نیز شناخته می‌شد، حالا چهره جهانی خود را با پلت‌فرم PSA و همکاری دانگ‌فنگ آشکار ساخته است. خودرویی که علاوه بر ایجاد تنوع سید محصول برای نارنجی‌پوشان جاده مخصوص می‌تواند تاثیر مثبتی نیز در تنوع خودروهای کراس اوور در بازار داخل با ژن فرانسوی داشته باشد. از همین رو در ادامه نگاهی کوتاه به ویژگی‌های فنی و وضعیت بازار این محصول جدید نارنجی‌پوشان خواهیم داشت؛

سیتروئن C3 XR چه در زیر کاپوت دارد؟

C3 XR به یک پیشران ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر توربوشارژر مجهز شده است که می‌تواند ۱۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۱۹۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. قدرت تولیدی در موتور به کمک یک جعبه‌دنده ۶ سرعته دو کلاچه (گیربکس DCT ساخت Getrag) به سرچرخ‌ها منتقل می‌شود. بر اساس آن‌چه که نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص اعلام کرده است، مصرف سوخت ترکیبی بین ۵.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر

پیگیری يك موضوع

Follow up



مجتبی یوسفی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

مجلس حامی رانندگان تپسی و اسنپ

توسعه کسب‌وکارهای اینترنتی به‌ویژه تاکسی‌های برخط سبب شده است حمایت از فعالان این بخش نسبت به گذشته بیشتر شود. مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از حمایت خانه ملت در خصوص فعالان مذکور خبر داد و به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

کمیسیون عمران مجلس چه اقداماتی برای حمایت از معیشت رانندگان انجام داده است؟

یکی از مسائلی که در مجلس یازدهم و دوازدهم پیگیری کرده‌ایم، توجه به معیشت رانندگان بخش حمل‌ونقل است. در این راستا بسته‌های حمایتی مختلفی، از جمله پوشش بیمه‌ای برای رانندگان به تصویب رسیده است. در حال حاضر بیش از ۶۰۰ هزار فعال در حوزه حمل‌ونقل برون‌شهری بار، بیش از ۲۰ هزار نفر در حوزه حمل‌ونقل مسافر، ۱۷ هزار نفر در حوزه نفت‌کش‌ها و حدود ۱/۵ میلیون نفر در تاکسی‌های اینترنتی مانند اسنپ و تپسی فعالیت می‌کنند. البته باید توجه داشت که تمام رانندگان اسنپ و تپسی به‌صورت دائمی فعالیت ندارند. این افراد به‌عنوان بخشی از اقتصاد کشور، نیازمند توجه ویژه به معیشت و بهبود شرایط کاری خود هستند.

برنامه‌ای برای ساماندن کسب‌وکارهای اینترنتی در حوزه حمل‌ونقل وجود دارد؟

بله؛ یکی از مهم‌ترین اولویت‌های ما ساماندن کسب‌وکارهای حوزه اپلیکیشن‌ها و وب است. این حوزه ظرفیت بزرگی دارد که نمی‌توان آن را به‌سادگی نادیده گرفت. بنابراین، باید به تسهیل فعالیت این کسب‌وکارها بپردازیم و نه محدودسازی آن‌ها. از طرف دیگر، باید کیفیت خدمات را ارتقا دهیم و پاسخگویی و نظارت مناسب را برای بهبود شرایط رانندگان فراهم کنیم. همان‌طور که گفتیم، حدود ۱/۵ میلیون نفر در تاکسی‌های اینترنتی مشغول به کار هستند که باید به شرایط معیشتی آن‌ها توجه ویژه داشته باشیم.

تحولات اخیر چه تاثیری بر صنعت حمل‌ونقل کشور گذاشته است؟

در شرایط بحرانی مانند جنگ ۱۲ روزه اخیر، رانندگان نقش کلیدی در جابه‌جایی بار و مسافر ایفا کردند و اجازه اختلال در حمل‌ونقل را ندادند. در برخی استان‌ها، شاهد افزایش پنج برابری تعداد مسافران بودیم و مصرف سوخت نیز از ۱۲۰ میلیون لیتر در روز به حدود ۱۸۰ تا ۲۰۰ میلیون لیتر رسید. این حجم افزایش تولید برای مصرف، نشان‌دهنده فعالیت جهادی وزارت نفت و شرکت‌های پالایش و بخش است که با همکاری ۱۷ هزار نفت‌کش و جایگاه توزیع سوخت، این جابه‌جایی‌ها را انجام دادند.

نگاه

View



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

۳۰ درصد از فروش خودروسازان صرف هزینه‌های مالی می‌شود

وابستگی مالی خودروسازان به تسهیلات بانکی، یکی از گره‌های ساختاری این صنعت است. درحالی که بخشی از شرکت‌ها قادر هستند با اتکالی به فروش و تولید مستمر به سودآوری برسند، مداخلات سیاستی و کسری نقدینگی مزمن، آن‌ها را ناگزیر به دریافت وام‌های پرهزینه کرده و سهم هزینه‌های مالی از کل فروش را به حدود ۳۰ درصد رسانده است. در این میان، ذی‌نفعان اصلی صنعت خودروسازی اعم از سهامداران، بانک‌ها و قطعه‌سازان هیچ‌یک از وضعیت کنونی رضایت کافی ندارند. بانک‌ها نگران بازگشت سرمایه هستند و سهامداران از زیان مستمر شرکت‌ها آسیب دیده‌اند. سیاست‌گذاری ناکارآمد، عدم ثبات در مقررات و...، همگی از جمله عواملی هستند که در وضعیت کنونی صنعت خودرو نقش داشته‌اند. اصلاح این روند نیازمند بازتعریف نقش دولت،



ثبات مدیریتی، شفافیت در واگذاری‌ها و حرکت به‌سوی مدل‌های حکمرانی نوین مبتنی بر کارآمدی، پاسخ‌گویی و ارزیابی مستمر است. به‌بیان دیگر، یکی از دلایل اصلی وابستگی خودروسازان به تسهیلات بانکی، مداخلات دولتی در سازوکارهای قیمت‌گذاری و سیاست‌گذاری کلان صنعت خودروسازی است. این مداخلات، شرکت‌ها را وارد چرخه‌ای از بدهی و نیاز مستمر به وام کرده است. امروز که خود دولت در شکل‌گیری شرایط فعلی نقش داشته، در عمل امکان عقب‌نشینی وجود ندارد. در این وضعیت، لازم است برای عبور از بحران، راه‌حلی عملی و ساختاری فراهم شود. اگر از حدود ۲۰ سال پیش نظام قیمت‌گذاری آزاد می‌شد و دولت به بانک‌ها نیز سقف مشخصی برای اعطای تسهیلات به خودروسازان می‌داد، امروز این شرکت‌ها نیاز چندانی به منابع مالی بیرونی نداشتند. در مقیاس جهانی، میزان سودی که خودروسازان بابت بازپرداخت تسهیلات پرداخت می‌کنند حدود ۲ تا ۳ درصد از فروش آن‌هاست. اما در ایران، این رقم به ۲۵ تا ۳۰ درصد رسیده است؛ به‌گونه‌ای که به‌نظر می‌رسد، خودروسازان به‌جای توسعه فعالیت‌های خود یا حرکت در مسیر سوددهی، تنها بدهی خود ناشی از دریافت وام با سود بالا را می‌پردازند.

مجمع عمومی سالیانه شرکت «پارس خودرو» برگزار شد / تصویب صورت‌های مالی

برای اکثریت سهامداران تصویب شد. همچنین سازمان حسابرسی به‌عنوان حسابررس قانونی شرکت در سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۴ ابقا شد. در این مجمع، روزنامه اطلاعات به‌عنوان روزنامه رسمی شرکت انتخاب و سرفصل هزینه‌های مرتبط با مسئولیت‌های اجتماعی نیز به تصویب سهامداران رسید.

تشریح برنامه‌ها و اهداف این شرکت در سال جاری پرداخت. همچنین نماینده سازمان حسابرسی، گزارش قانونی این نهاد را قرائت کرد. سهامداران نیز ضمن طرح پرسش‌هایی درباره عملکرد شرکت، پاسخ‌های خود را از مدیرعامل و معاون مالی و اقتصادی پارس خودرو دریافت کردند. در پایان این مجمع، صورت‌های مالی سال ۱۴۰۳



۳۰ اسفندماه ۱۴۰۳، استماع گزارش سازمان حسابرسی، بررسی و تصویب صورت‌های مالی، انتخاب بازرس قانونی و روزنامه رسمی و تعیین حق‌الزحمه اعضای غیرموظف هیات‌مدیره برگزار شد. در جریان این نشست، پس از ارائه گزارش عملکرد سال گذشته از سوی هیات‌مدیره، بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت پارس خودرو به

گزارش سالیانپوز، در ابتدای مجمع عمومی عادی سالیانه صاحبان سهام شرکت پارس خودرو که با حضور بیش از ۷۸ درصد از سهامداران برگزار شد، علی‌شیدایی به نمایندگی از شرکت سایپا به‌عنوان سهامدار عمده، ریاست مجمع را برعهده گرفت. این مجمع با دستور کار ارائه گزارش عملکرد هیات‌مدیره در سال مالی منتهی به

زاپاس

Spare Tire



نتیجه عجیب تست داینو شورولت کوروت «ZR1»



تست داینو نشان داده که پیش‌راننه توربین توربووی کوروت ZR1 ممکن است قدرتی بیش از ۱۱۲۰ اسببخار تولید کند که رقمی بیشتر از ادعای ۱۰۶۴ اسببخاری شورولت است. براساس اعلام شورولت، کوروت ZR1 جدید با موتور ۵.۵ لیتری توربین توربووی V8 با میل‌لنگ تخت، ۱۰۶۴ اسببخار قدرت و ۱۱۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این مشخصات باعث می‌شود خودرو ظرف ۲.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد و مسافت ۴۰۰ متر را در ۹.۶ ثانیه طی کند. با این حال، به‌نظر می‌رسد ارقامی که شورولت برای قدرت و گشتاور

ZR1 اعلام کرده محافظه‌کارانه باشند. تحویل این خودرو به‌مشتریان به‌تازگی آغاز شده و تیم پاراگون پرفورمنس یکی از این خودروها را روی داینو تست کرده است. این خودرو بدون هیچ تغییری، ۱۰۲۸ اسببخار قدرت و ۱۱۳۷ نیوتون‌متر گشتاور در چرخ‌های عقب تولید کرده است. تعیین دقیق میزان تلفات نیروی پیش‌راننه در ZR1 دشوار است؛ اما احتمالاً بین ۱۰ تا ۱۵ درصد است. اگر این فرض درست باشد، موتور توربین توربووی V8 ممکن است درواقع حدود ۱۱۳۰ اسببخار قدرت و ۱۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

ویژه‌ها

واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی غیر آمریکایی به مناطق آزاد مجاز شد



دبیر شورای عالی مناطق آزاد از فراهم شدن امکان واردات خودروهای با حداکثر ۵ سال ساخت و نیز خودروهای غیر آمریکایی با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی از خارج کشور به مناطق آزاد خبر داد. رضا مسرور با اشاره به آخرین آئین‌نامه ابلاغی واردات خودرو اظهار داشت: «در آخرین آئین‌نامه واردات خودرو به‌ذکر نام مناطق اشاره نشده بود؛ اما پس از مکاتبه رسمی، واردات خودرو با این شرایط امکان‌پذیر شده است.»

دیگه چه خبر؟

مدت‌زمان بسته حمایت از صنایع تمدید می‌شود



وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «بسته حمایت از تولید در همان روزهای اولیه جنگ تدوین شد؛ اما به‌دلیل تاخیر در ابلاغ، مدت‌زمان اجرای این بسته تمدید می‌شود.» سیدمحمداتابک افزود: «این بسته در راستای حمایت از بنگاه‌های خرد و متوسط است که بیشترین اشتغال در این بنگاه‌هاست. همچنین این بسته قابل تمدید برای شرایط عادی است که اتاق بازرگانی می‌تواند این موضوع را پیگیری کند.»

توئیتر!

مغایرت قانونی مصوبه امهال تسهیلات بانکی واحدهای تولیدی



محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای خطاب به مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور اعلام کرد: «تصویب‌نامه هیات وزیران با عنوان «امهال تسهیلات بانکی واحدهای تولیدی به‌منظور کاهش آثار ناشی از قطع برق و گاز» با قوانین بالادستی مغایرت دارد و باید نسبت به اصلاح آن اقدام شود. امهال بدهی‌ها و تسهیلات بانکی صرفاً در چارچوب آیین‌نامه‌ای که به تصویب شورای پول و اعتبار می‌رسد، مجاز است.»

رشد در آمدی نارنجی پوشان جاده‌مخصوص در بهار ۱۴۰۴؛

مدیریت هوشمندانه «سایپا» در شرایط دشوار



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



سایپا

اصلی‌ترین چالش‌ها، محدودیت‌های ارزی در واردات مواد اولیه و قطعات مورد نیاز تولید بود. با توجه به تغییرات و نوسانات نرخ ارز، بسیاری از خودروسازان برای تامین به‌موقع قطعات از خارج کشور با مشکلات جدی مواجه شدند. با این حال سایپا توانست درآمد خود را افزایش دهد. از سوی دیگر، قیمت‌گذاری دستوری همچنان یکی از معضلات بزرگ در صنعت خودروسازی کشور به‌شمار می‌رود. در شرایطی که هزینه‌های تولید با رشد مداوم همراه است، قیمت‌گذاری دستوری موجب کاهش حاشیه‌سود شرکت‌ها و کند شدن روند توسعه می‌شود. این مساله برای سایپا نیز محدودیت‌هایی ایجاد کرده است؛ با این حال شرکت سایپا توانسته با مدیریت هزینه‌ها و بهره‌وری بهتر، اثر منفی آن را کنترل کند. تنگنای تامین مالی و دشواری دسترسی به منابع بانکی و سرمایه در گردش نیز از دیگر چالش‌های جدی این دوره محسوب می‌شود. محدودیت در تزریق منابع مالی شرکت‌ها را ناگزیر به مدیریت دقیق نقدینگی و اولویت‌بندی در اجرای پروژه‌ها کرده است. سایپا با اتخاذ

سیاست‌های مدیریت مالی دقیق و ایجاد توازن بین هزینه‌ها و درآمدها، توانسته بر این مانع نیز غلبه کند. در کنار این مشکلات ساختاری، محدودیت‌های تامین انرژی، به‌ویژه برق در فصل گرم سال، موجب کاهش زمان تولید و وقفه در فعالیت برخی خطوط شد. با این حال، برنامه‌ریزی دقیق برای زمان‌بندی تولید، استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود و جابه‌جایی شیفت‌ها، باعث شد سایپا بتواند این چالش را نیز پشت سر بگذارد و از افت شدید تولید جلوگیری کند. افزون بر این، نوسانات هزینه‌های حمل‌ونقل، مشکلات لجستیکی، و کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده بر بازار خودرو نیز سایه افکنده‌اند. اما سایپا با توسعه تنوع محصول، بهره‌ورسانی در مدل‌های تولیدی و تمرکز بر نیاز بازار داخلی، تلاش کرده است جایگاه خود را در بازار حفظ و سطح فروش را تقویت کند. ثبت درآمد ۸ هزار و ۶۲۴ میلیارد تومانی در خردادماه، خود گواهی بر موفقیت این راهبردهاست. این عملکرد نشان می‌دهد شرکت توانسته با وجود تمام دشواری‌ها، سطح درآمد خود را حفظ کند

به‌رغم مجموعه‌ای از چالش‌ها و محدودیت‌هایی که طی ماه‌های گذشته گریبان‌گیر صنعت خودرو شده، گروه خودروسازی سایپا توانسته با تکیه بر مدیریت کارآمد، برنامه‌ریزی منسجم و استفاده بهینه از ظرفیت‌های داخلی، مسیر رشد درآمدی خود را حفظ کرده و عملکردی مثبت از خود به‌جا بگذارد. این دستاورد سایپا در حالی است که فشارهایی چون محدودیت‌های ارزی برای واردات مواد اولیه، قیمت‌گذاری دستوری، تنگنای تامین مالی، قطعی‌های مکرر برق و همچنین کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، شرایط را برای تولید دشوارتر از گذشته کرده است. با این حال، ثبات در روند فروش و ثبت درآمد قابل توجه در فصل بهار نشان می‌دهد این شرکت توانسته با اتخاذ تصمیمات هوشمندانه و راهبردی، از پیچیده‌ترین دوره‌های اقتصادی عبور کند و همچنان در مسیر رشد باقی بماند. بر این اساس، طبق اطلاعات مالی منتشر شده در سامانه کدال، سایپا در فصل بهار موفق به تحقق درآمد ۲۳ هزار و ۱۵۳ میلیارد تومانی شد که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که درآمدی بالغ بر ۲۱ هزار و ۶۵۷ میلیارد تومان به‌ثبت رسیده بود، حکایت از رشد حدود ۷ درصدی دارد. این عملکرد مثبت در حالی رقم خورده که صنعت خودرو طی ماه‌های گذشته با فشارها و موانع متعددی روبه‌رو بوده است. یکی از

اینفوگرافیک

Infography

کاهش درآمد شرکت «فنر سازی خاور»



شرکت «فنر سازی خاور ایران» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش ۱۲۲ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

چرا؟

واردات خودرو تسهیل خواهد شد

این در حالی است که دولت، پیش‌تر در بحبوحه تنش‌های نظامی میان ایران و رژیم صهیونیستی، نسخه جدید آئین‌نامه واردات خودرو را منتشر کرده؛ آئین‌نامه‌ای که برخلاف گذشته، علاوه بر خودروهای صفر کیلومتر، واردات خودروهای کارکرده را نیز دربر می‌گیرد و ساختاری ساده‌تر و روان‌تر دارد. واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو برای سال جاری هدف‌گذاری شده است.

برای چه؟

واردات، بازار خودرو را از رکود خارج می‌کند

در حال حاضر بازار خودرو در رکود به‌سر می‌برد؛ اما به‌نظر می‌رسد اگر واردات خودرو جنبه اجرایی پیدا کند، این موضوع می‌تواند بازار را از رکود خارج کند. از سویی کاهش تعرفه‌ها نیز در راستای حمایت از واردات خودرو و ساماندهی بازار خودرو ارزیابی می‌شود. این موضوع رقابت‌پذیری بازار و صنعت خودرو را ارتقا خواهد داد؛ مساله‌ای که از اهمیت بسزایی برخوردار است

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

دو سناریو از پشت پرده عرضه اخیر خودرو...

حاضر جواب: یعنی این قدر که در صنعت و بازار خودرو سناریو وجود دارد، در بانک فیلم‌نامه کشور، سناریو وجود ندارد!

خودرو، معطل در پیچ تصمیمات.

حاضر جواب: به امید آن که بعد از این همه معطلی، شرایط طوری نشود که پیچ تصمیمات بپیچد و خودرو نیپیچد!

راه اصلی نجات بازار خودرو چیست؟

حاضر جواب: هر چند که سوال اصلی را باید این طوری پرسید: راه اصلی نجات بازار خودرو از دست دولت‌ها چیست؟

قیمت خودرو باز هم ریخت.

حاضر جواب: البته به امید آن که طوری نزیزد که جمع کردنش برای گرانی‌های نجومی در آینده، سهل و آسان باشد!

۳۰ میلیون گیرم در ایران وجود دارد.

حاضر جواب: کسانی که بازار و صنعت خودرو را بازی می‌دهند هم در این آمار محاسبه شده‌اند؟

اقدام متقابل خودروسازان ژاپنی علیه آمریکا.

حاضر جواب: طفلکی ژاپنی‌ها که احتمالاً تا چند وقت دیگر به‌جای بزرگ‌ترین خودروساز، تبدیل می‌شوند به بزرگ‌ترین اقدام متقابل‌کننده علیه تصمیمات ترامپ!

رقابت خودروهای وارداتی و مونتاژی در سال ۱۴۰۴ شدید‌تر از همیشه خواهد بود.

حاضر جواب: و البته حسرت به‌دلان خرید آن‌ها با وجود قیمت‌های نجومی‌شان هم بیشتر خواهند شد!

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی CNG کشور، از کاهش تمایل دارندگان خودرو به دوگانه‌سوز شدن و کمبود تقاضا به‌عنوان مهم‌ترین چالش‌های فعلی صنعت CNG کشور یاد کرد.

حاضر جواب: چه می‌شود کرد؟ با پیشرفت تکنولوژی در جهان، مردم به‌جای خودروهای دوگانه‌سوز، دل‌شان خودروهای برقی و هیبریدی می‌خواهد.

وقتی خودرو هر روز گران‌تر می‌شود، خسارت تصادف هم هر روز بالاتر می‌رود.

حاضر جواب: یادش بخیر ... قدیم‌ترها می‌گفتند فوقش کلیه می‌فروشیم و خسارت تصادف را جبران می‌کنیم؛ ولی الان بعد از برخی تصادف‌ها، حتی با پول دیه‌راننده مقصر هم نمی‌توان خسارت برخی خودروهای لوکس را جبران کرد!

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.

حاضر جواب: البته ما در همین ایام، احتمالاً همچنان مشغول محاسبه زیان انباشته چند صد همتی صنعت خودروی مان هستیم.

روشن کردن کولر؛ دشمن پنهان باک بنزین.

حاضر جواب: دست شما درد نکند، ولی بدون این تیرها هم رانندگان تاکسی، دلایل لازم و کافی را برای روشن نکردن کولر به مسافران ارائه می‌دهند!



و در بخش جلویی، یک اسپلیتر منحصربه‌فرد از جنس پلی‌اورتان، به‌الهای کناری جدید، و کاپ‌های جانبی و یک اسپویلر سقفی را شامل می‌شود. چندین طرح رینگ از ۱۹ اینچ تا ۲۲ اینچ ارائه شده که به‌لطف اسپیس‌های ۱۰ میلی‌متری در هر سمت و کیت کاهش ارتفاع فتراها تا ۲۵ میلی‌متر، فضای گلگیرهای X3 را بهتر پر می‌کنند. در بخش عقب، فقدان خروجی اکروز قابل توجه است؛ زیرا این مدل مجهز به پیش‌رانه ۲ لیتری دیزلی ۴ سیلندر است. با این حال، یکجک AC اشنیتزر تنها برای این مدل ۱۹۷ اسببخاری دیزلی نیست؛ زیرا به‌گفته شرکت، نسخه‌ای برای مدل اسپرت تر ۳۹۸ اسببخاری M50 نیز در حال آماده‌سازی است.

هرچند در نسل چهارم به‌امو X3 خبری از نسخه اسپرت M نیست، اما AC اشنیتزر با ارائه کیت بدنه جدید، ظاهری اسپرت و تهاجمی به این شاسی‌بلند بخشیده است. به‌امو X3 نسل چهارم سال گذشته رونمایی شد و شرکت تیونینگ آلمانی AC اشنیتزر با سرعت عمل، این شاسی‌بلند را با یکجکی اسپرت جذاب‌تر کرده است. سری ۵ و M2 از مدل‌های کنونی هستند که می‌توانند با قطعات AC اشنیتزر ارتقا یابند و حالا X3 نیز به این فهرست اضافه شده است. طبق سبک همیشگی AC اشنیتزر، تغییرات ظاهری شامل مجموعه‌ای از افزودنی‌های تهاجمی است که به‌گفته این شرکت، داون‌فورس واقعی ایجاد می‌کنند. این یکجک بر پایه مدل M Performance X3 طراحی شده



«ای‌سی اشنیتزر» به‌داد ظاهر ایکس ۳ رسید

همکاری «آئودی» با «سایک»



بدون حاشیه و دستگیره‌های نیمه-مخفی اشاره کرد. دو سامانه دیگر یعنی چهار چرخ‌محرك کواترو و هیبرید-خفیف ۴۸ ولتی MHEV نیز به این پیش‌رانه اضافه می‌شود تا آئودی A5L اسپرت‌یک بتواند در سرعت کمتر از ۲۵ کیلومتر بر ساعت به‌صورت کاملاً برقی حرکت کند. در فضای کابین آئودی A5L اسپرت‌یک با صفحه‌نمایش خمیده متشکل از نشان‌دهنده ۱۱٫۹ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۴٫۵ اینچ، فرمان ۴ پره D-شکل، تعدادی دکمه فیزیکی روی داشبورد و البته نمایشگر ۱۰٫۹ اینچ سر نشین جلو، روبه‌رو هستیم.

شرکت آئودی از سوم جولای، پیش‌فروش A5L اسپرت‌یک را در ۵ تریم با قیمت ۲۶۰ تا ۳۲۰ هزار یوان (۳۶ تا ۴۴ هزار دلار) آغاز کرده است. این خودرو توسط گروه سایک و برای عرضه در بازار چین تولید می‌شود. ابعاد بدنه آئودی A5L اسپرت‌یک در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۴٫۹۰۳، ۱٫۸۸۲، ۱٫۴۲۷ و ۲٫۹۲۲ میلی‌متر اعلام شده است که نسبت به A5 معمولی، ۷۴ و ۲۳ میلی‌متر طول و عرض بیشتر و ۱۷ میلی‌متر ارتفاع کمتری دارد. از ویژگی‌های ظاهری آئودی A5L اسپرت‌یک می‌توان به چیدمان ماتریسی چراغ‌های LED جلو، نسل دوم چراغ‌های OLED عقب با ۲۶۴ واحد روشنایی، پاله صندوق، درهای

چینی‌ها فراتر از تقاضای بازارشان می‌سازند

وضعیت بفرنج خودروسازی چین!



محلی چین این رویه را با صدور مجوزهای لازم برای تولید، ثبت و صادرات خودروها تشویق می‌کنند. آن‌ها بازپرداخت مشقوق‌های مالیاتی را تسریع کرده و زیرساخت‌های لازم برای جابه‌جایی حجم بالای خودروها را گسترش داده‌اند. یک مدل خودرو نو تولید می‌شود، پلاک و ثبت چینی دریافت می‌کند و سپس صادرکننده آن را به‌عنوان یک مدل دست‌دوم صادر می‌کند. بدین ترتیب، خودروسازان چینی می‌توانند به اهداف فروش دولتی برسند.

با توجه به حجم بالای تولید خودرو در چین، این روند بر بازارهای هدف و رقبا تاثیر گذاشته است. برخی نمایندگان چینی این رویه را در رویدادهای عمومی آشکارا ستایش می‌کنند و از جزئیات آن ابایی ندارند.

شرایط چری

چری یکی از خودروسازان خصوصی بزرگ چین است که در مواجهه با بحران عرضه بیش از حد و تقاضای ناکافی، موقعیتی نسبتاً باثبات اما چالش‌برانگیز را تجربه می‌کند. این کمپانی با تکیه بر برندهای زیرمجموعه‌اش نظیر فونیکس، جتور و اومودا، تلاش کرده است بازار خود را

چالش‌های جدی در مسیر حفظ موقعیت خود در بازار داخلی و خارجی مواجه شده است. بایک که با برندهایی چون سنوا، فوتون و آرک‌فاکس شناخته می‌شود، از جمله شرکت‌هایی است که زیر فشار سیاست‌های حمایتی دولت چین اقدام به‌افزایش تولید کرده و اکنون با مازاد عرضه روبه‌رو است.

این برند با تکیه بر سابقه طولانی و ارتباط با شرکت‌های بین‌المللی نظیر هیوندای و مرسدس‌بنز، تلاش کرده کیفیت محصولات خود را حفظ کند؛ اما روند دامپینگ ساختاریافته در صنعت چین باعث شده است که رقابت سالم در بازارهای خارجی تحت‌تاثیر قرار بگیرد. صادر کردن خودروهای نو به‌عنوان دست‌دوم و فروش آن‌ها با قیمت‌های پایین‌تر در کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و روسیه، نه‌تنها موجب بی‌ثباتی قیمت‌ها شده، بلکه اعتبار برندهایی چون بایک را نیز تهدید می‌کند. به‌علاوه، ادغام احتمالی شرکت‌های کوچک‌تر و تجمع برندها در دستور کار دولت قرار دارد که می‌تواند ساختار عملیاتی بایک را دچار تغییرات گسترده کند.

در چنین فضایی، تداوم موفقیت بایک وابسته به تطبیق‌پذیری آن با ساختار جدید، تمرکز بر نوآوری در تولید و توانایی حفظ کیفیت در شرایط رقابت جهانی خواهد بود.

دولت آگاه است!

این شرایط نشان می‌دهد دولت کاملاً آگاه است که بیش از حد خودرو تولید می‌کند؛ اما باز هم قیمت‌ها را کاهش می‌دهد و رقابت جهانی را تضعیف می‌کند تا آمار افزایش یابد و سیاستمداران را راضی نگه دارد. علاوه‌بر این، دولت چین به‌دنبال تسلط بر بازار جهانی خودرو است. جالب است که این اخبار درباره رویه‌های فروش جهانی مشکوک در حالی منتشر می‌شود که بازار داخلی چین از رشد به‌سمت کوچک شدن حرکت می‌کند. بزرگ‌ترین خودروساز چین یعنی بی‌وای‌دی تولید خود را کاهش داده و برنامه‌هایی برای گسترش خطوط تولید همگام با تغییرات بازار دارد. همچنین برخی مقامات چینی از ادغام بازار و تجمع برخی از صدها خودروساز موجود صحبت می‌کنند. بنابراین به‌نظر می‌رسد بازار چین در آستانه آشوب است.

بایک در فراتر از مرزها

در شرایط بحرانی خودروسازی چین، گروه بایک نیز با



سهیل سیاووشی

s.siaavashi@autoworld.ir

چین با بیش از ۳۰۰ خودروساز داخلی، بیش از حد نیاز خودرو تولید می‌کند و به‌دلیل کمبود تقاضا، به اقداماتی مثل صادرات خودروهای نو در قالب دست‌دوم دست زده است. چین سال‌هاست که با بیش از ۳۰۰ خودروساز داخلی مشغول توسعه و تولید خودروهای جدید است و دولت محلی با فشار بر بازار، فروش و عرضه را افزایش می‌دهد؛ اما مشکلاتی وجود دارد. با وجود جمعیت عظیم چین، تقاضای داخلی برای این حجم از خودروها کافی نیست. طبق گزارش‌ها، دولت چین حالا صادرکنندگان را تشویق می‌کند تا خودروهای نو را مستقیماً از خط تولید به‌عنوان خودروهای دست‌دوم در بازارهای خارجی بفروشند. این کار قیمت‌ها را در این بازارها به‌طور مصنوعی کاهش می‌دهد و رقبای بین‌المللی را کنار می‌زند. این جنگ قیمت برای خودروسازان خارجی، حتی آن‌هایی مثل تسلا که در چین تولید می‌کنند، خبر بدی است.

اجباری از سوی دولت

این فرایند با اهداف تولید و فروش اجباری که از سوی دولت تعیین شده است، آغاز می‌شود. دولت به‌صنایع تحت کنترل خود اهدافی را دیکته می‌کند که باید به آن‌ها برسند. در صورت تحقق این اهداف، مشقوق‌هایی مانند ترفیع و بودجه‌های گسترده‌تر ارائه می‌شود؛ اما ناکامی در رسیدن به این اهداف اغلب با مجازات دولتی همراه است. این موضوع سبب شده است صادرکنندگان و شرکت‌های خارجی، خودروهای داخلی چین را مستقیماً از خط تولید به‌صورت نو خریداری نکنند و بلافاصله آن‌ها را به خاورمیانه، آسیای مرکزی و روسیه صادر کنند؛ جایی که به‌عنوان مدل‌های دست‌دوم غیرواقعی با قیمت‌های پایین‌تر فروخته می‌شوند. به گزارش «رویتز»، دولت‌های

خبر

News

آماده‌سازی مزدا «CX-5» برای بازار چین

تا همین دو سال پیش به‌نظر می‌رسید که مزدا برنامه‌ای برای عرضه نسل سوم CX-5 نداشت و در عوض به‌تولید مزدا CX-50 ادامه خواهد داد. اما با استقبال مشتریان در بازار اصلی مزدا یعنی آمریکا از CX-5، خودروساز ژاپنی تصمیم گرفت نسل سوم این خودرو را به‌عنوان یک کراس‌اور شهری معرفی کند. درحالی که مزدا CX-50 به‌عنوان خودروی مناسب افراد ماجراجو با محصولات سوبارو در بازار آمریکا رقابت خواهد کرد. نسل سوم مزدا CX-5 در عین وفاداری به‌فرم کلی و ابعاد نسل قبل، به‌قدری تغییر کرده است که بتوانیم آن را یک مدل کاملاً جدید قلمداد کنیم. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۴٫۶، ۱٫۸، ۱٫۶ و ۲٫۸ متر اعلام



شده است که نسبت به نسل قبل در تمام جهات، افزایش نشان می‌دهد. به‌نظر می‌رسد که طراحان مزدا CX-5 برای شکل دادن به‌چراغ‌ها و مخصوصاً نمای عقب از محصولات به‌امو الگوبرداری کرده‌اند. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۷ تا ۱۹ اینچ استوار می‌شود. طراحی داخلی مزدا CX-5 به‌طور کامل به 6e شباهت دارد. این سدان مزدا در واقع نسخه تغییر یافته از دیپال S07 است و توسط چانگان تولید می‌شود. از اهرم تعویض دنده که بگذریم، در کابین این خودرو از دکمه و کلیدهای فیزیکی خبری نیست، چراکه حتی اهرم برف‌پاک‌ن نیز حذف و به نمایشگر منتقل شده است. از امکانات این خودرو می‌توان به صفحه‌نشان‌دهنده ۱۰٫۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۲٫۹ یا ۱۵٫۶ اینچ (بسته به تیپ) و سیستم صوتی Bose با ۱۲ بلندگو اشاره کرد. فضای ۵۸۳ لیتری محفظه بار ضمن افزایش ۶۱ واحدی نسبت به نسل قبل، پس از خم کردن صندلی‌های عقب به ۲۰۱۹ لیتر افزایش می‌یابد که باز هم ۳۸۱ لیتر بیشتر از قبل است. سیستم تعلیق همچون نسل دوم به‌صورت اتصالات مک‌فرسون در جلو و چند-اتصال نیمه‌مستقل در عقب طراحی شده است؛ اما بنابر اعلام سازنده، می‌تواند ایمنی و راحتی بیشتری تأمین کند. فروش مزدا CX-5 در بازار اروپا از دسامبر ۲۰۲۵ آغاز می‌شود.

توان ۶۰۰ اسببخاری هیوندای آیونیک «ان ۶»

مجازی N-Shift و صدای مصنوعی N Active Sound نیز تدارک دیده شده است. علاوه‌بر این باید به N Drift Optimizer برای بهینه‌سازی دریفت، N Battery برای آماده‌سازی باتری، N Torque Distribution برای توزیع مناسب گشتاور بین محورها و جلو و عقب، Brake Regen برای بازیابی انرژی ترمز، Ned برای دور زدن آسان‌تر و N Launch Control برای شروع حرکت سریع اشاره کرد. فوای حرکتی هیوندای آیونیک N6 از مجموعه‌ای شامل موتور ۲۲۶ اسببخار روی محور جلو و ۳۸۳ اسببخار روی محور عقب تأمین می‌شود. این خودرو در مجموع، ۶۰۹ اسببخار قدرت و ۷۷۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد. با فشردن دکمه قرمز N Grin Boost روی فرمان، ۶۵۰ اسببخار قدرت به‌مدت ۱۰ ثانیه در دسترس قرار می‌گیرد.

در حالی که شیائومی با سدان SU7 در حال ثبت رکوردهای جدید در آمار فروش و البته سرعت و شتابگیری است، هیوندای با کمی تاخیر از آیونیک N6 رونمایی می‌کند. این خودرو سه سال پیش در قالب کانسپت RN22e به‌نمایش در آمد، اما هیوندای تصمیم گرفت مدتی پس از اعمال تغییرات ظاهری در تیپ عادی آیونیک ۶ نسخه N را هم در فستیوال گودوود عرضه کند. چهره هیوندای آیونیک N6 به‌واسطه تزئینات مشکی و قرمز بدنه، کیت آپرویدینامیک جدید شامل باله عقب و رینگ‌های اسپرت با تایرهای بی‌پرو ۵ ساخت پیرلی، از مدل عادی متمایز می‌شود. در فضای کابین هیوندای آیونیک N6 با فرمان سه‌پره و صندلی‌های اسپرت با پشت‌سری یکپارچه مواجهیم. برای افزایش هیجان رانندگی با این سدان برقی، دو ویژگی تعویض دنده



فستیوال سرعت گودوود اظهار داشت: «ما به خودرویی در کلاس‌های D و E نیاز داریم.» این گفته به‌وضوح نشان‌دهنده برنامه آلپین برای معرفی یک شاسی‌بلند پرچم‌دار است که بالاتر از A390 قرار خواهد گرفت. هرچند هنوز تصاویر رسمی از A590 منتشر نشده‌است، اما آلپین اعلام کرده که زبان طراحی یکسانی در تمام خودروهای الکتریکی خود به کار خواهد برد. این زبان شامل چهار چراغ جلو با آرایش V شکل، شیشه عقب منحنی و پروفیل جانبی گرد است. این عناصر طراحی، هویت ظاهری منسجمی را برای محصولات الکتریکی آلپین ایجاد خواهند کرد.

آلپین در حال توسعه یک شاسی‌بلند الکتریکی لوکس در سگمنت E است که با پورشه کاین، بامو IX و لوئوس الترا رقابت خواهد کرد. آلپین در حال گسترش سبد محصولات الکتریکی خود است و پس از معرفی هاچ‌بک داغ A290 و شاسی‌بلند A390، برنامه‌ای بزرگ برای عرضه یک شاسی‌بلند پرچم‌دار در کلاس E دارد. این برند قصد دارد تا سال ۲۰۲۰ سبد محصولات الکتریکی خود را به هفت مدل افزایش دهد و یکی از این مدل‌ها، شاسی‌بلند لوکسی خواهد بود که احتمالاً با نام A590 معرفی می‌شود. آنتونی ویلن، مدیر طراحی آلپین در گفت‌وگو با اتواکسپرس در



شاسی‌بلند برقی لوکس «آلپین»



بریتانیایی

British

سریع‌ترین اسکوتر برقی جهان



شرکت بریتانیایی Bo با اسکوتر الکتریکی توربو که سرعت آن به بیش از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، قصد دارد رکورد جهانی گینس را بشکند. این اسکوتر مجهز به دو موتور است و از ترندهای طراحی الهام گرفته از:

فرمول یک بهره می‌برد. هدف سازندگان توربو، رسیدن به سرعت سرگیجه‌آور ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت است. آن‌هم روی یک اسکوتر! توربو بر پایه شاسی مونو کورو Bo ساخته شده که از قطعات تراش‌خورده CNC و روکش آلومینیوم هوافضایی تشکیل شده‌است. سپس دو موتور ۲۴۰۰۰ وات را شرکت فرانسوی Rage Mechanics به کار گرفته شده‌اند که سیستمی اختصاصی برای رساندن توربو به سرعت بیش از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت دارند. این موتورها از باتری ۱۸۰۰ وات‌ساعتی تغذیه می‌کنند که برد ۲۴۰ کیلومتری را فراهم می‌کند. طراحی ورودی‌های هوا از سیستم ورودی خنک‌کننده ترمز خودروهای فرمول یک الهام گرفته شده است. ۱۸ ماه پس از راه‌اندازی اولیه و آزمایش، توربو در گودوود با رانندگی راکب حرفه‌ای، تری وایت، به سرعت ۱۳۷ کیلومتر بر ساعت رسید.

برقی

EV

معرفی فورد «برونکو» برقی



فورد برونکو در آمریکا دو گزینه برای انتخاب پیش‌رانه دارد: موتور چهار سیلندر خطی و نسخه V6. موتور چهار سیلندر در حالت پایه ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند، در حالی که موتور V6 توربو دوقلو در نسخه

پرهیجان ریپتور ۴۱۸ اسب‌بخار ارائه می‌دهد. برونکو اسپرت کوچکتر نیز از موتور سه یا چهار سیلندر استفاده می‌کند. اما در چین، برونکو و برونکو اسپرت یک همزاد برقی جدید دارند. در کمال تعجب، فورد برونکو نیو انرژی، پیش‌رانه تمام برقی ارائه می‌دهد. این شاسی‌بلند باتری‌دار که در وب‌سایت وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) رونمایی شده‌است، اساساً یک برونکو بزرگ‌تر با ساختار یکپارچه و باتری BYD است. نسخه استاندارد برقی با باتری ۱۰۵،۴ کیلووات‌ساعتی ۲۷۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و بر اساس چرخه CLTC چین، ۴۰۴ مایل (۶۵۰ کیلومتر) توان پیمایش دارد. برونکو بزرگ برقی پروژه‌ای مشترک بین فورد و شرکت جیانگ‌لینگ موتورز چین است و انتظار می‌رود اواخر امسال در چین به‌فروش برسد.

آمریکایی

American

معرفی بیوک «الکترا L7»



در حالی که بیوک در آمریکا بر شاسی‌بلندها تمرکز کرده، در چین رویکرد متفاوتی دارد و سدان‌های سنتی را همچنان عرضه می‌کند و حالا الکترا L7 به‌عنوان جدیدترین عضو سبد محصولات بیوک در بزرگ‌ترین

بازار خودرویی جهان معرفی شده‌است. این سدان با طراحی جذاب، کابین پیشرفته و پیش‌رانه‌های الکتریکی، آماده رقابت است. الکترا، زیربرند بیوک برای خودروهای انرژی نو، در آوریل ۲۰۲۵ معرفی شد و سه کانسپت سدان، شاسی‌بلند و مینی‌ون را به‌نمایش گذاشت. الکترا L7 نسخه تولیدی کانسپت سدان L است که سال گذشته رونمایی شده بود. طراحی L7 تا حد زیادی به کانسپت اولیه وفادار مانده اما برای تولید انبوه کمی ساده‌سازی شده‌است. امضای نوری در جلو و عقب با گرافیک LED کاربردی‌تر بازطراحی شده و دستگیره‌های در مخفی و آینه‌های جانبی سنتی جایگزین عناصر آزمایشی کانسپت شده‌اند. بیوک، الکترا L7 را خودرویی در کلاس ۳۰۰ هزار یوانی (حدود ۴۲ هزار دلار) توصیف کرده‌است. تاریخ دقیق عرضه اعلام نشده‌است

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

بررسی تعرفه‌های واردات خودرو در سال ۱۴۰۴

چینی

Chinese

هفتمین کشتی حمل خودرو «بی‌وای‌دی»

بی‌وای‌دی با راه‌اندازی هفتمین کشتی خودروبر خود با ظرفیت ۷ هزار خودرو، گام دیگری در گسترش صادرات خودروهای الکتریکی برداشته است. بی‌وای‌دی در سال‌های اخیر تصمیم گرفته به‌جای پرداخت هزینه به شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌های غول‌پیکر حمل خودرو را خریداری کند تا صادرات خودروهای خود به بازارهای جهانی را ارزان‌تر کند. این خبر ابتدا در دسامبر ۲۰۲۳ اعلام شد و سپس در ژانویه ۲۰۲۴، بی‌وای‌دی شروع به ارسال خودروهای الکتریکی خود به بازارهای صادراتی با کشتی



اکسپلورر شماره ۱۰۱ که مانند بسیاری از فعالیت‌های بی‌وای‌دی، رشد شرکت در این زمینه هم بسیار سریع است و در حالی که چند ماه پیش، راه‌اندازی ششمین کشتی حمل خودرو بی‌وای‌دی گزارش شد، حالا بی‌وای‌دی هفتمین کشتی خود را هم راه‌اندازی کرده است! نام این کشتی جدید، بی‌وای‌دی ژنگزو است و مانند سایر کشتی‌های این شرکت، ظرفیت حمل حدود ۷ هزار خودرو را به‌صورت هم‌زمان دارد. این کشتی توسط شرکت کشتی‌سازی بین‌المللی گوانگزو ساخته شده است. تاکنون، بی‌وای‌دی بیش از ۷۰ هزار خودروی الکتریکی و پلاگین هیبریدی را از طریق کشتی‌های خود به سراسر جهان صادر کرده‌است. این که بی‌وای‌دی در کمتر از یک سال و نیم این تعداد کشتی حمل خودرو را راه‌اندازی کرده، چندان عجیب نیست زیرا فروش این شرکت به‌شدت در حال رشد است. فروش بی‌وای‌دی در ژوئن امسال نسبت به سال گذشته ۴۲ درصد افزایش یافت و در شش ماهه اول سال، ۳۱،۵ درصد رشد داشت.



احسان ناصر یابلی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی سه‌ساله تعرفه واردات خودرو نشان می‌دهد میانگین نرخ‌ها به‌صورت پلکانی از ۶۱ درصد در ۱۴۰۲ به ۱۱۷ درصد در ۱۴۰۴ رسیده‌است. بررسی تعرفه‌گذاری واردات خودرو در سه سال اخیر (۱۴۰۲، ۱۴۰۳، ۱۴۰۴) نشان می‌دهد دولت‌ها در هر دورای با چیدمانی متفاوت از تعرفه‌ها، محدودیت‌ها و تخصیص ارز، مسیر واردات را با اهدافی مشخص در حوزه مدیریت منابع و کنترل بازار هدایت کرده‌اند. آن‌چه مشخص است در سال ۱۴۰۲ با وجود ابلاغ تعرفه‌ها، واردات محدودی صورت گرفت؛ به‌طوری‌که ساختار تعرفه‌ای چندان موضوعیت پیدا نکرد.

اما در سال ۱۴۰۳ تعرفه خودروهای وارداتی در شرایطی اعلام شد که ورود خودروهای بالای ۲۰۰۰ سی‌سی ممنوع بود؛ اما هم‌زمان تعرفه واردات برای خودروهای اقتصادی‌تر در بازه ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به‌شدت بالا رفت. به‌عبارت دیگر، در حالی که عرضه خودروهای لوکس متوقف ماند، خودروهای نیمه‌اقتصادی نیز به‌دلیل تعرفه‌های سنگین، از دسترس عموم جامعه خارج شد. در واقع دولت چهاردهم تلاش کرد تقاضا را کنترل و درآمد ریالی خود را از محل واردات حفظ کند. با این حال امارد این سال ۵۰ هزار خودرو با تخصیص بیش از یک میلیارد دلار به‌بازار عرضه شد.

اماد در سال ۱۴۰۴ معادلات تغییر کرده‌است. واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی آزاد شده؛ البته با تعرفه‌هایی بسیار سنگین تا سقف ۱۹۰ درصد. در عین حال تعرفه خودروهای پرتقاضا در بازه ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی نسبت به سال ۱۴۰۳ کاهش یافته، ولی همچنان بالاتر از سطح ۱۴۰۲ است. این چیدمان جدید نشان می‌دهد دولت به‌دنبال ایجاد تعادل میان درآمدزایی از خودروهای گران‌قیمت و کنترل محدودتر بر ورود خودروهای اقتصادی است، بدون آن که به منافع مصرف‌کننده به‌ویژه طبقه متوسط و نیازمند توجه لازم نشان داده شود. در واقع، دولت با کاهش نسبی تعرفه خودروهای ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی در سال ۱۴۰۴، این تصور را ایجاد کرده که قصد تسهیل واردات خودروهای اقتصادی را دارد؛ اما در عمل سطح تعرفه آن‌قدر بالاست که قیمت نهایی این خودروها برای طبقه متوسط به‌شدت افزایش می‌یابد.

در مجموع، سه‌گانه تعرفه‌ای سه سال اخیر اثبات می‌کند که واردات خودرو در ایران را نمی‌توان یک سیاست توسعه‌ای توصیف کرد. بلکه واردات در دو سال گذشته نشان داده است ابزاری برای تنظیم کوتاه‌مدت بازار و مدیریت منابع است. با نگاهی به چیدمان تعرفه‌های سال ۱۴۰۴ دو پرسش اساسی مطرح می‌شود: نخست این که هدف دولت از چیدمان تعرفه‌ای امسال چه بوده است؟ برخلاف سال ۱۴۰۳ که واردات خودروهای بالای ۲۰۰۰ سی‌سی عملاً ممنوع بود، در سال جاری واردات این خودروها با تعرفه بسیار بالا از ۱۵۵



کارشناسان معتقدند تعرفه‌گذاری به‌گونه‌ای طراحی شده که یا مانع ورود خودروهای با کیفیت اقتصادی می‌شود یا قیمت نهایی آن‌ها را در سطحی قرار می‌دهد که دست طبقه متوسط جامعه به آن نمی‌رسد

ثبات قیمت نسبی در خودروهای وارداتی

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۱۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۵ میلیون تومان، سهند تیپ G (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۹۰ میلیون تومان و شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۴۴ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اسکا‌دول ET5 نیسکا (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، فونیکس آر‌یزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۶۰ میلیون تومان و هایما S5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و نیسان سی‌پاور E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.

تا ۱۹۰ درصد مجاز شده است.

این بدین معناست که دولت اکنون با هدف جذب حداکثری منابع پولی، دروازه‌ها را به‌روی خودروهای لوکس و گران‌باز کرده. البته شرط مهم آن نیز پرداخت تعرفه‌های سنگین است. اما در پاسخ به سوالاتی که مطرح شد، می‌توان به سناریوی دیگری هم اشاره کرد. این که دولت به‌صورت هدفمند در تلاش است تا بین واردکنندگان عادی و لوکس‌پسند تفکیک قیمتی ایجاد کند. این برنامه‌ریزی موجب می‌شود ورود خودروهای لوکس با درآمدزایی بالا انجام شود؛ بدون این که واردات انبوه خودروهای اقتصادی، بازار را دچار به‌هم‌ریختگی کند. به‌این ترتیب می‌توان هدف دولت از چیدمان تعرفه‌ای امسال را در دو مورد افزایش درآمد از محل خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی و کنترل واردات انبوه خودروهای نیمه‌اقتصادی با حفظ تعرفه نسبتاً بالا خلاصه کرد.

در این میان، برخلاف وعده‌هایی چون رقابت‌پذیری و حمایت از مصرف‌کننده، منافع گروه گسترده‌ای از جامعه که حالا از قدرت خرید پایینی برخوردار است، در این تعرفه‌ها چندان لحاظ نشده‌است. افزایش تعرفه خودروهایی که با تقاضای بیشتری مواجه هستند، در شرایطی که بازار داخلی همچنان در تله کمبود و کیفیت پایین گرفتار است، عملاً به‌زیان مصرف‌کننده تمام می‌شود و دسترسی به خودروهای ایمن را دشوارتر می‌کند. در واقع برخی کارشناسان به این نکته اشاره می‌کنند که تعرفه‌گذاری به‌گونه‌ای طراحی شده که یا مانع ورود خودروهای با کیفیت اقتصادی می‌شود یا قیمت نهایی آن‌ها را در سطحی قرار می‌دهد که دست طبقه متوسط جامعه به آن نمی‌رسد.

محصول

Product

فروش مزدا «RX-7» فیلم «سریع و خشن»

مزدا RX-7 افسانه‌ای فیلم توکیو در یفت، با کیت بدنه ویل‌ساید و رنگ نارنجی درخشان، در حراجی بونامز به قیمت ۱/۲ میلیون دلار فروخته شد. سری فیلم‌های سریع و خشن خودروهای خیره‌کننده‌ای را به دنیای سینما معرفی کرده و برخی از آن‌ها در حراجی‌ها به‌فروش رسیده‌اند. جدیدترین مورد، مزدا RX-7 مدل ۱۹۹۲ از فیلم توکیو در یفت (سومین قسمت این مجموعه در سال ۲۰۰۶) است که در حراجی بونامز به قیمت شگفت‌انگیز ۹۱۱ هزار پوند (معادل ۱،۲ میلیون دلار) به‌فروش رفت. این خودرو یکی از دو نمونه باقی‌مانده‌ای است



که در فیلمبرداری استفاده شده‌است. این مزدا RX-7 مجهز به کیت بدنه ویل‌ساید، ساخته متخصص قطعات افترمارکت ژاپنی است و بیشتر برای نمایش ثابت یا نزدیک در فیلم استفاده شده‌است. در این مزدا نشانه‌های یک خودروی سینمایی مثل آثار پایه‌های دوربین دیده می‌شود. ابعاد این خودرو نسبت به RX-7 استاندارد حدود ۲۰۰ میلی‌متر بزرگ‌تر است و تنها سقف و در عقب آن از نسخه اصلی حفظ شده‌اند. بدنه با رنگ نارنجی مراریدی رنگ‌آمیزی شده و مجهز به رینگ‌های ۱۹ اینچی ۵ با لاستیک‌های پیرلی P Zero Nero با عرض ۳۰۵ میلی‌متر در عقب است. این مزدا پیش از فروش، بازسازی جامعی را پشت‌سر گذاشته و موتور و انکل توئین توربو آن توسط RE-Amemiya بازسازی شده‌است. خودرو در مجموع ۱۰۷ کیلومتر کارکرد دارد اما از زمان بازسازی تنها ۸ هزار کیلومتر پیموده‌است. با این حال، نیسان اسکای‌لین R34 GT-R مدل ۲۰۰۰ پل واکر در سال ۲۰۲۳ به قیمت ۱،۳۵ میلیون دلار به‌فروش رسید.

حداکثر می‌تواند ۲۴۸ اسب‌بخار قدرت را در ۶۵۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و این پیش‌رانه، یکی از موتورهای محبوب اسپرت‌دوستان و تیونرهاست. کمپانی جی - پاور به‌عنوان یک برند تیون کار در سال ۲۰۲۰ میلادی با تیون کردن یک دستگاه بامو ۱۵۳۰i تا ۳۰ G30 توانست حداکثر ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۲۰ نیوتون‌متر گشتاور از این پیش‌رانه دریافت کند. این پیش‌رانه نه تنها در محصولات بامو، بلکه در کوبه محبوب توپو تا یا همان سوپرا نسل جدید چهار سیلندر نیز نصب شده است.

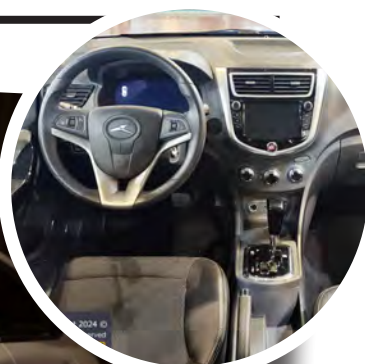
محصولات بامو از نظر شتاب و عملکرد جزو بهترین خودروهای جهان به‌شمار می‌روند. از طرفی شتاب هیجان‌انگیز خودروهای بامو، به دلیل پیش‌رانه قدرتمند و گیربکس به‌روز آن‌ها است. یکی از پیش‌رانه‌های محبوب باواریایی که در محصولات این کمپانی مطرح مورد استفاده قرار می‌گیرد: یک موتور چهار سیلندر دولتری مزین به تکنولوژی توپین توربوشاژ است. این موتور که با نام B48B20 شناخته می‌شود، دارای بلوک سیلندر تمام آلومینیومی و سرسیلندر آلومینیومی است. این پیش‌رانه با حجم موتور ۱۹۹۸ سی‌سی و با همراهی توربوشاژهای دوقلو و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها،



موتور محبوب باواریایی‌ها

دو سدان «کرمان موتور»؛ بهترین گزینه‌های یک میلیاردی

چرا انتخاب «ایگل» و «جی ۴» خریدی ارزنده است؟



جک جی ۴ نیز با قیمت در کارخانه ۹۳۲ میلیون تومان در بازار ۹۷۵ میلیون تومان ارزش دارد. بر این اساس دوقلوهای ناهمسان کرمان موتور از نظر جایگاه، در بازار شرایط بهتری دارند. کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ برای افرادی که به دنبال سدان با کیفیت هستند که مجبور نباشند به صورت دائم برای تعمیر یا تعویض بی‌مورد قطعات به تعمیرگاه مراجعه کنند، انتخاب مناسبی است

به دلیل چنین ساختار فنی در بلندمدت با خرابی گیربکس و افزایش هزینه نگهداری خودرو مواجه می‌شوند. بر این اساس کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ هر دو دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱۴۹۹ سی‌سی مزین به ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر هستند. این موتور به لطف ساختار VVT می‌تواند حداکثر ۱۰۴٫۵ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار دور در دقیقه (دور در دقیقه) و ۱۲۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و این موتور بسیار مشابه ساختار موتور ۱٫۶ لیتری تنفس طبیعی ۱۶ سوپاپ هیوندای، یعنی گام‌است که روی اکسنت نصب شده است. به لطف چنین ساختار فنی و کیفیت ساخت بالای موتور و قطعات اصلی، موتور ۱٫۵ لیتری کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ جزو کم‌دردسرها و کم‌استهلاک‌ترین موتورهای تنفس طبیعی ایران به حساب می‌آیند. همچنین نسبت قدرت و گشتاور به حجم موتور در این دو خودرو در سطحی قرار دارد که پیش‌رانه تحت تنش و فشار نبوده و همین سبب برتری این قوای محرکه می‌شود. گیربکس CVT نیز به لطف ساختار نرم‌افزاری جدید، قابلیت‌های دستی با مثال را در اختیار راننده قرار می‌دهد که کیفیت رانندگی را در سطح بالایی نگه می‌دارد. در زمان خرید خودرو، پس از بررسی قیمت، توجه به کیفیت خدمات پس از فروش بسیار اهمیت دارد. در این بخش نیز کرمان موتور هیچ چیز نه تنها برای این دو سدان، بلکه برای تمامی محصولات خود کم‌نگذاشته است. این موضوع سبب می‌شود ضریب اعتماد به خرید دوقلوهای ناهمسان کرمانی‌ها افزایش یابد و این دو خودرو، در اولویت خرید در بازه قیمتی زیر یک میلیارد تومان قرار گیرند.

مقایسه دوقلوهای کرمانی با رقیب



تارا اتوماتیک V4 و فردا ۵۱۱ هر دو خودروهایی تنفس طبیعی و دارای موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ و ۱٫۵ لیتری ۱۶ سوپاپ با گیربکس اتوماتیک AT و دو کلاچه هستند. هر دو خودرو و آپشن‌ها و امکانات رفاهی قابل قبولی دارند؛ اما از نظر قیمتی با چنین مشخصات فنی و سطح امکانات رفاهی و ایمنی، ارزشی بالاتر از یک میلیارد تومان دارند. این در حالی است که کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ هر دو دارای موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری تنفس طبیعی مزین به گیربکس CVT و سطح آپشن قابل قبول هستند. این دو خودرو کرمانی از نظر مشخصات فنی با دو سدان دیگر بازار داخلی در یک سطح قرار دارند و از نظر امکانات رفاهی و ایمنی نیز هم‌تراز هستند. اما جالب است که هر دو سدان کرمانی‌ها در بازه قیمتی زیر یک میلیارد تومان قرار دارند. این به معنای احترام به مشتری و کمک به افرادی است که قدرت خرید خودروهای بالاتر از یک میلیارد تومان را ندارند. شاید اختلاف قیمتی دوقلوهای ناهمسان کرمان موتور با دو سدان مذکور در حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان باشد که البته این رقم برای بسیاری از اقشار جامعه، قابل توجه بوده و تأمین آن برای شان سخت و دشوار است.

انتخاب‌های کم‌دردسر

چرا کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ نسبت به دو سدان تارا اتوماتیک V4 و فردا ۵۱۱ کم‌دردسرها هستند؟ پاسخ را باید در ساختار فنی هر دو سدان کرمانی جست‌وجو کرد. تارا اتوماتیک V4 مجهز به موتور ۱٫۶ لیتری ۱۶ سوپاپ معروف پژو یعنی TU5 است که در برخی از شرایط استهلاک و خرابی بالایی را ایجاد می‌کند. این پیش‌رانه متناسب با شرایط جوی ایران طراحی نشده است. همچنین خودرو فردا ۵۱۱ با وجود آن که محصول کمپانی چانگان بوده و یکی از قابل قبول‌ترین سدان‌های بازار داخلی است، اما به دلیل هماهنگی با گیربکس دو کلاچه، افرادی که در شهر تردد زیادی دارند،

این روزها خرید یک خودرو خانوادگی، با کیفیت و کم‌دردسر در اولویت بسیاری از خانواده‌های ایرانی است. در بازه قیمتی یک میلیارد تومان، خودروهایی قرار دارند که نسبتاً اقتصادی بوده و دارای سطح امکانات رفاهی قابل قبول و مناسبی برای مصارف شهری هستند. تا چندی پیش محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور، در این بازه قیمتی حضور داشتند؛ اما با توجه به این که اخیراً بیش قیمت محصولات دو خودرو ساز بزرگ تأیید شده، تنها گزینه‌های با کیفیت و کم‌دردسر زیر یک میلیارد تومان در کلاس سدان‌ها (بهترین گزینه خرید یک خودرو خانوادگی) کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ هستند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

چرا ایگل و جی ۴؟



تا چندی پیش در بازه قیمتی زیر یک میلیارد تومان در کلاس سدان‌ها، شاهد حضور چهار خودرو کی‌ام‌سی ایگل، جک جی ۴، سایپا شاهین اتوماتیک پلاس و تارا اتوماتیک V4 بودیم. اما پس از اعمال افزایش قیمت محصولات دو خودرو ساز بزرگ، تنها گزینه‌هایی که این روزها زیر بازه یک میلیارد تومان قرار داشته و ارزش خرید بالایی دارند، کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ هستند. البته خودروهایی مانند تارا اتوماتیک V4 و فردا ۵۱۱ هر دو در کلاس سدان‌های با کیفیت کرمان موتور قرار دارند؛ اما سدان گروه صنعتی ایران خودرو و سدان فردا موتورز، هر دو قیمتی بالاتر از یک میلیارد تومان دارند. این در حالی است که با در نظر گرفتن کیفیت ساخت بالاتر، دوقلوهای ناهمسان کرمانی‌ها همچنان در بازه قیمتی زیر یک میلیارد تومان قرار دارند. با در نظر گرفتن ویژگی‌هایی مانند طراحی جوان‌پسند، سطح امکانات رفاهی مناسب، موتور تنفس طبیعی و کم‌دردسر، هزینه نگهداری پایین و خدمات پس از فروش مناسب، این دو سدان کرمانی بهترین گزینه در این بازه قیمتی به‌شمار می‌روند.

سدان‌هایی در بازه قیمتی یک میلیارد تومان

این روزها قیمت کارخانه هر دو خودرو تارا اتوماتیک V4 و فردا ۵۱۱ بالاتر از یک میلیارد تومان است. این موضوع سبب شده است قیمت بازار این دو سدان نیز فراتر از قیمت کارخانه رفته و همین مساله، خرید را برای افرادی که به دنبال گزینه‌هایی نسبتاً اقتصادی هستند، دشوار می‌سازد. اکثر مشتریان برای خرید این دسته از خودروها، از تسهیلات بانکی و بودجه شخصی خود استفاده می‌کنند و همین مساله سبب شده است تارا اتوماتیک V4 و فردا ۵۱۱ دیگر به آسانی در دسترس این دسته از مشتریان قرار نگیرند. اما از آن جا که استراتژی کرمان موتور همواره بر پایه و اساس جذب همه مشتریان در اقشار مختلف جامعه است، کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ همچنان در بازه قیمتی زیر یک میلیارد تومان حضور دارند. این مساله به معنای جایگاه پایدار هر دو سدان کرمانی‌ها در بازار بوده که در نهایت به محبوبیت آن‌ها می‌افزاید.

جایگاه دو سدان کرمانی در بازار



اگر بخواهیم نگاهی تیزبینانه به بازار سدان‌های داخلی، در بازه قیمتی یک میلیارد تومان داشته باشیم، بهترین شرایط پایدار متعلق به دوقلوهای ناهمسان کرمان موتور است. تارا اتوماتیک V4 با قیمت در کارخانه یک میلیارد و ۱۰۳ میلیون و ۷۷۳ هزار تومان عرضه می‌شود. قیمت بازار آزاد این خودرو (که این روزها روند کاهشی دارد) یک میلیارد و ۱۵۳ میلیون تومان است. خودرو فردا ۵۱۱ نیز با قیمت در کارخانه یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان عرضه می‌شود. این خودرو در بازار آزاد با روند کاهش بهار و بهار و شده و حدوداً یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان ارزش دارد. به عبارت دیگر هر دو سدان مذکور در بازه قیمتی بالاتر از یک میلیارد تومان قرار داشته و شرایط ثابت و پایداری هم ندارند؛ به‌ویژه فردا ۵۱۱ که ۶۵۰ میلیون تومان از قیمت کارخانه ارزش پایین‌تری دارد. این در حالی است که کی‌ام‌سی ایگل با قیمت در کارخانه ۹۹۲ میلیون تومان در بازار یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش دارد.

جک جی ۴ نیز با قیمت در کارخانه ۹۳۲ میلیون تومان در بازار ۹۷۵ میلیون تومان ارزش دارد. بر این اساس دوقلوهای ناهمسان کرمان موتور از نظر جایگاه، در بازار شرایط بهتری دارند. کی‌ام‌سی ایگل و جک جی ۴ برای افرادی که به دنبال سدان با کیفیت هستند که مجبور نباشند به صورت دائم برای تعمیر یا تعویض بی‌مورد قطعات به تعمیرگاه مراجعه کنند، انتخاب مناسبی است. مصرف سوخت و هزینه نگهداری پایین و بهینه و در دسر و خرابی بسیار کم، سبب شده است این دو خودرو به چنین جایگاهی دست یابند.

اگر بخواهیم نگاهی تیزبینانه به بازار سدان‌های داخلی، در بازه قیمتی یک میلیارد تومان داشته باشیم، بهترین شرایط پایدار متعلق به دوقلوهای ناهمسان کرمان موتور است. تارا اتوماتیک V4 با قیمت در کارخانه یک میلیارد و ۱۰۳ میلیون و ۷۷۳ هزار تومان عرضه می‌شود



گزینه‌ای خاص در اسکانیا

در این نسخه یک موتور شش سیلندر خطی ۱۳ لیتری توربوشارژر با سیستم کامن-ریل زیر چهره زیبایی خود جا داده است. این موتور به لطف تکنولوژی ساخت اسکانیا حداکثر می‌تواند ۵۰۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۲۵۵۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۱۲ سرعته با دودنده عقب به چرخ‌ها انتقال دهد. از مهم‌ترین امکانات ایمنی و رفاهی این اتوبوس می‌توان به سیستم کمکی هوشمند رانندگی، کروز کنترل پیشرفته و سیستم ترمز هوشمند اضطراری خودکار و... اشاره کرد.

اسکانیا که به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و مطرح‌ترین کمپانی‌های سازنده اتوبوس و کشنده در جهان به حساب می‌آید، اتوبوس برون شهری خود را که با نام تورینگ شناخته می‌شود؛ برای مسافت‌های طولانی که فضای راحت‌تری را در اختیار مسافران بگذارد؛ در مدل ۱۳،۸ متری ارائه داده است. تورینگ ۱۳،۸ متری در بخش ظاهری همانند سایر نسخه‌های تورینگ است که استایل بسیار زیبا و چشم‌نواز دارد. کابین این اتوبوس چسور برون شهری با کیفیت و لوکس است. از نظر مشخصات فنی تورینگ

«دنیای خودرو» بررسی کرد

ون یا وانت؛ کدام یک گزینه بهتری برای پخش مو رگی است؟



پخش مویرگی به‌عنوان

یکی از مهم‌ترین روش‌های توزیع کالا، نیازمند زیرساخت لجستیکی دقیق، برنامه‌ریزی منعطف و ناوگانی متناسب با بافت شهری است. این مدل پخش که اغلب در صنایع غذایی، دارویی،

لوازم خانگی و محصولات مصرفی کاربرد دارد، به‌دفع پوشش هرچه بیشتر خرده‌فروشی‌ها و نقاط توزیع درون شهری انجام می‌شود. در چنین سیستمی، چابکی، مصرف بهینه سوخت، سهولت بارگیری و تخلیه و توانایی تردد در معابر شلوغ، از جمله عوامل کلیدی موفقیت هستند. در سال‌های اخیر، با افزایش جمعیت شهری، محدودیت‌های ترافیکی و قوانین زیست‌محیطی سخت‌گیرانه‌تر، انتخاب ناوگان مناسب برای پخش مویرگی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. در این میان، دو گروه اصلی از خودروهای سبک باربری، یعنی وانت‌های شهری و ون‌های باری، در رقابت مستقیم برای تصاحب این بازار قرار دارند. هر دو گروه مزایا و کاستی‌هایی دارند؛ اما این پرسش باقی است: کدام یک در میدان عملیاتی شهرهای شلوغ، انتخاب هوشمندانه‌تری است؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

■ ظرفیت حمل بار؛ برگ برنده ون‌های باری

یکی از نخستین فاکتورهایی که در انتخاب وسیله نقلیه برای پخش مویرگی باید مدنظر قرار گیرد، ظرفیت حمل بار است؛ چه از نظر وزنی و چه حجمی. در این زمینه، ون‌های باری مثل اینرودز نسبت به وانت‌های سبک، برتری محسوسی دارند. ساختار پسته و یکپارچه‌ن بودن باعث می‌شود بتوان بار را با چینش منظم‌تری در فضای عقب خودرو جای داد. در بسیاری از موارد، طراحی کابین بار ون‌ها به گونه‌ای است که امکان قرار دادن چند پالت یا جعبه به‌صورت عمودی و افقی، بدون نگرانی از باران، گردوغبار یا آلودگی، فراهم می‌شود.

در مقابل، وانت‌های سبک شهری مانند پراید وانت، آریسان یا مدل‌های مشابه، به‌دلیل باز بودن قسمت بار، در حمل کالاهای حساس یا نیازمند مراقبت خاص با محدودیت مواجه هستند. حتی با استفاده از چادر یا سازه‌های موقتی، نمی‌توان امنیت یا سلامت محموله را در سطحی مشابه ون‌های باری تضمین کرد. همچنین فضای بار وانت‌های سبک، از نظر ابعاد، عموماً کوچک‌تر از ون‌هاست که این مساله به کاهش دفعات تحویل در هر مسیر منجر می‌شود و در بلندمدت، بهره‌وری ناوگان را کاهش می‌دهد.

■ دسترسی به معابر شهری؛ مزیت نسبی وانت‌ها

در نقطه مقابل ظرفیت بالا، پارامتر مهم دیگری وجود دارد که در پخش مویرگی نقشی تعیین‌کننده دارد: امکان دسترسی سریع و روان به معابر شهری، به‌ویژه کوچه‌های باریک و مراکز پرترافیک. در این‌جا، وانت‌های سبک مزیت نسبی دارند. طول، عرض و شعاع گردش کمتر این خودروها موجب می‌شود رانندگان بتوانند با سهولت بیشتری در معابر فرعی، خیابان‌های شلوغ یا حتی بازارهای مرکزی شهر حرکت کرده و عملیات تخلیه بار را انجام دهند.

ون‌های باری، هرچند نسبت به کامیونت‌ها بسیار چابک‌تر هستند، اما در مقایسه با وانت‌های سبک، دارای ابعاد بزرگ‌تری هستند. پارک کردن، مانور در نقاط پرترافیک و حتی ورود به برخی معابر با محدودیت ارتفاع یا عرض، ممکن است برای ون‌ها دشوارتر باشد. البته مدل‌هایی از ون با طراحی فشرده‌تر و شعاع گردش بهتر مانند اینرودز به‌من موتور یا ون‌های پایه کوتاه اروپایی، می‌توانند تا حدی این مشکل را کاهش دهند؛ اما همچنان در مقابل وانت‌های کوچک، چابکی کمتری دارند.

■ مصرف سوخت و هزینه عملیاتی؛ توازن مهم در تصمیم‌گیری

یکی از دغدغه‌های همیشگی مدیران لجستیک، کاهش هزینه‌های عملیاتی ناوگان است. این هزینه‌ها شامل سوخت، تعمیر و نگهداری، بیمه، استهلاک و حتی مالیات می‌شود. در این زمینه، انتخاب بین ون و وانت به نوع کاربری، مسافت‌های طی شده و نحوه بارگیری بستگی دارد.

به‌طور معمول، وانت‌های سبک شهری به‌دلیل وزن کمتر و موتور کوچک‌تر، مصرف سوخت کمتری نسبت به ون‌ها دارند. در شرایط فعلی ایران که سوخت بنزین با نرخ پارتال‌ای در دسترس نیست و گاز نیز با محدودیت عرضه روبه‌رو است، این موضوع می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر هزینه ماهانه داشته باشد. از سوی دیگر، ون‌های باری با توجه به ظرفیت حمل بار بیشتر، در صورت برنامه‌ریزی صحیح می‌توانند در هر مسیر حجم بیشتری از کالا را تحویل دهند و در نتیجه، تعداد سفرها کاهش یافته و مصرف سوخت در واحد کالا کاهش یابد.

در مورد هزینه‌های نگهداری نیز، وانت‌های ساده‌تر و اقتصادی مانند پراید وانت یا آریسان، تعمیرات ارزان‌تری دارند. اما برخی مدل‌های ون نیز در سال‌های اخیر با تکیه بر موتورهای کم‌مصرف و قطعات مشترک با خودروهای سواری اقتصادی طراحی شده‌اند که این تفاوت را کاهش داده است.

■ ایمنی و حفظ کیفیت کالا؛ نقطه قوت بی‌رقیب ون‌ها

در پخش مویرگی، بسیاری از کالاهای نیاز به حفاظت در برابر تغییرات دما، ضربه یا تماس مستقیم با نور خورشید دارند. در این موارد، ون‌های باری با کابین کاملاً پوشیده، به‌راحتی بر وانت‌ها برتری می‌یابند. امکان نصب سیستم تهویه، رف‌های داخلی یا حتی یخچال و فریزرهای کوچک در داخل ون، باعث شده این خودروها در صنایع مانند لبنیات، دارو، گل و گیاه و مواد غذایی فاسدشدنی به‌گزینه‌ای غیرقابل جایگزین تبدیل شوند.

در مقابل، وانت‌های سبک برای چنین کاربردهایی یا نیاز به سازه‌های جانبی دارند که هزینه را بالا می‌برد، یا به‌طور کلی از کاربرد خارج می‌شوند. همچنین در ایستگاه‌های طولانی مدت یا تردد در شرایط جوی نامناسب، کالای بارگیری‌شده در وانت بیشتر در معرض آسیب است.

■ برندینگ، پرتیتر و تأثیر روانی بر مشتری

یکی دیگر از ابعاد کمتر دیده‌شده در انتخاب خودرو برای پخش مویرگی، تأثیر بصری آن بر مخاطب نهایی و برندینگ شرکت است. در بسیاری از موارد، حضور یک ناوگان حرفه‌ای از خودروهای تمیز، یکنواخت و لوگودار، باعث افزایش اعتماد و وجهه برند می‌شود. ون‌های باری به‌دلیل بدنه یکپارچه و قابلیت گرافیک‌پذیری بالا، برای این منظور مناسب‌تر هستند. شرکت‌های بزرگ در صنایع غذایی

یا دارویی اغلب از ون‌هایی با طراحی گرافیکی برند استفاده می‌کنند که در ذهن مصرف‌کننده به‌عنوان نماد حرفه‌ای‌گری ثبت می‌شود.

در مقابل، وانت‌ها به‌دلیل ماهیت ساده و بعضاً قدیمی طراحی، این امکان را کمتر فراهم می‌کنند. به‌ویژه اگر وانت مورد استفاده قدیمی، آسیب‌دیده یا فاقد پوشش مناسب برای بار باشد، ممکن است حتی اثر منفی بر درک مخاطب از کیفیت برند داشته باشد.

■ قوانین شهری و محدودیت‌های ترافیکی

در برخی شهرها، ورود خودروهای باری به‌محدوده طرح ترافیک یا مراکز پرترافیک با محدودیت‌هایی همراه است. در چنین شرایطی، اندازه، وزن و کلاس پلاک خودرو اهمیت پیدا می‌کند. بعضی از وانت‌های سبک به‌دلیل شباهت به خودروهای سواری، مشمول محدودیت‌های کمتری هستند یا می‌توانند مجوزهای ویژه بگیرند. در مقابل، ون‌های بزرگ‌تر ممکن است در برخی ساعات روز یا مناطق خاص از ورود بازمانند.

البته بسیاری از شهرهای به‌دلیل حفظ نظم و کاهش بار ترافیکی، به ناوگان منظم و مجوزدار مانند ون‌های یکنواخت، مجوز فعالیت سهل‌تری می‌دهند. این موضوع بستگی زیادی به سیاست‌های

محلی دارد و باید توسط مدیران پخش به‌طور دقیق بررسی شود.

■ انتخابی وابسته به نوع کالا و مسیر پخش

در نهایت، نمی‌توان نسخه واحدی برای همه کسب‌وکارها در زمینه پخش مویرگی پیچید. انتخاب بین ون باری و وانت سبک شهری، به‌نوع کالا، ویژگی‌های مسیر پخش، دفعات بارگیری، انتظارات مشتری و حتی نوع برند و تصویر سازمانی شرکت بستگی دارد.

برای صنایعی که کالاهای حساس، حجیم یا نیازمند حفاظت را جابه‌جایی می‌کنند، ون باری انتخاب مناسب‌تری است. چابکی مناسب، ظرفیت بالا و قابلیت پرندسازی، ون را به‌ابزار کلیدی در زنجیره پخش تبدیل کرده است. در مقابل، برای پخش در کوچه‌های شهر، تحویل سریع کالاهای سبک و کم‌حجم، یا شرایطی که هزینه اولیه خرید و نگهداری اولویت اصلی است، وانت سبک شهری می‌تواند انتخاب بهینه‌تری باشد.

مهم‌تر از همه آن است که مدیران لجستیک با توجه به تحلیل دقیق مسیرها، نوع کالا و رفتار مصرف‌کننده، ترکیب مناسبی از این دو گزینه را در ناوگان خود به‌کار گیرند تا هم از مزایای اقتصادی بهره‌مند شوند و هم رضایت مشتری را حاصل کنند.



به‌خود اختصاص دهند. بر این اساس شاید بتوان گفت فوتون جی ۷ تنها پیکایی است که قدرت رقابت با پیکاپ‌های کرمان موتور را دارد.

درحالی‌که بازار پیکاپ‌ها دارای تنوع زیادی است، اما پیکاپ‌های کرمان موتور یعنی کی‌ام‌سی تی ۸ و تی ۹ توانسته‌اند در این بخش از بازار، سهم چشمگیری را



عملکرد فوق‌العاده «کرمان موتور» در بازار پیکاپ‌ها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

فرصت مناسب برای خرید خودرو فراهم است

مدل‌های خاص همچنان با قیمت‌های نامتعارف عرضه می‌شوند و لازم است متقاضیان این مدل خودروها با هدف سرکوب قیمت، همچنان از خرید آن‌ها اجتناب کنند.

خودرو فراهم شده است که هر چه سریع‌تر خودرو مورد نظرشان را خریداری کنند. درعین حال بررسی وضعیت بازار خودرو و خبر از آن می‌دهد که برخی

این روزها رکود همچنان دامن بازار خودرو را گرفته است. با این حال بسیاری از خودروها به‌جز مدل‌های داخلی ارزان قیمت با نرخ‌های مناسبی عرضه می‌شوند و در نتیجه فرصت مناسبی برای متقاضیان

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۴۰	۰	
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	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۶۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۲۰۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۰۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۸۹۰	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	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۲۰	۳۰	▼

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 کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا سلتنوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۲)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
جتا V5S (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۲۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا جی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-Online V (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون و ۹۸۶	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۸	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۳	۱	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۶	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۴	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۲۰	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۶	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۰	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۷	۶	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۸	۳	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۳	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۲	۱	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۲	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۳۸	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۵	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۸	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۷	۱	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۱	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۹	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۴۴	۴	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۸۶	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۳۶	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۴۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۶۶۷	۳	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۵	۳	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۵	۴	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۶	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۴۹	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۶	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۲	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۵	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۱۸	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۳۹	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۱	۴	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۴۸	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۹۶	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۵	۶	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۰۵	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۵۴	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۶	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۱	۴	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۱۵	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۱	۱	▼

۴۰ هزار لیتر سوخت مازوت بود، این فرآورده نفتی که به صورت غیر قانونی و بدون مجوز کسب و کار ذخیره شده بود، به انبار نفت شهر ری منتقل شد. «سر هنگ افشاری افزود: «در تحقیقات انجام شده، مالک کارگاه شناسایی و مدارک ارائه شده توسط وی بررسی شد. با مشخص شدن مغایرت اسناد با محتوای مخازن، پرونده‌ای قضایی تشکیل و متهم برای رسیدگی بیشتر به مراجع قضایی معرفی شد.» وی همچنین با اشاره به ارزش ریالی سوخت کشف شده که کارشناسان آن را بیش از ۱.۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، گفت: «قاچاقچیان حرفه‌ای از این شیوه برای تغلیظ سوخت قاچاق و تبدیل آن به محصولات مانند روغن موتور استفاده می‌کنند.»

«به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت ما» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق خبر داد و گفت: «کارشناسان ارزش کالاها کشف شده را بیش از ۱.۵ میلیارد تومان برآورد کرده‌اند.» سر هنگ کارآگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ اظهار کرد: «ماموران این پلیس با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی موفق به کشف یک کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند.» وی گفت: «طی بررسی‌های اطلاعاتی مشخص شد مقادیری فرآورده نفتی در یک کارگاه غیرمجاز در کهریزک دپو شده است. ماموران با ورود به این محل، تعدادی مخزن و میکسر تغلیظ را مشاهده کردند که حاوی



کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در کهریزک



آیا مدل خودرو در انتخاب روانکار مناسب تاثیر دارد؟

روغن موتور 10W-40 برای تمام فصل‌ها

موتور سالم‌تری دارند، از سوی دیگر، مقایسه 10W-40 با 5W-30 نیز حائز اهمیت است. روغن 5W-30 هم در حالت سرد و هم در حالت گرم، رقیق تر است. این ویژگی باعث می‌شود 5W-30 در هوای سرد بسیار سریع‌تر به تمام اجزای موتور برسد و همچنین به دلیل اصطکاک داخلی کمتر، به کاهش مصرف سوخت کمک کند. به همین دلیل است که اکثر خودروهای جدید و کم‌مصرف امروزی به استفاده از روغن 5W-30 یا گریدهای مشابه نیاز دارند. انتخاب بین این دو کاملاً به توصیه شرکت سازنده خودرو بستگی دارد و جایگزینی آن‌ها بدون دلیل فنی توصیه نمی‌شود. روغن موتور 10W-40 یک انتخاب بسیار رایج و کارآمد برای طیف وسیعی از خودروها، به‌ویژه مدل‌های تولیدشده در دهه‌های گذشته و خودروهای با کارکرد بالاست. این روغن با ارائه تعادل مناسب بین عملکرد در هوای سرد و محافظت در دمای بالا، گزینه‌ای مطمئن برای شرایط آب و هوایی معتدل محسوب می‌شود. خودروهایی مانند خانواده پژو، سمند و پراید از جمله مصرف‌کنندگان اصلی آن در ایران هستند. باین حال، این روغن برای موتورهای مدرن و پیشرفته امروزی که به روغن‌های رقیق‌تر و تمام‌سنتتیک نیاز دارند، مناسب نیست. مهم‌ترین نکته‌ای که هر صاحب خودرو باید به آن توجه کند، دفترچه راهنمای خودرو است. شرکت سازنده، بهترین منبع برای تعیین دقیق‌ترین و مناسب‌ترین گرید روغن برای موتور و وسیله نقلیه شماست. انتخاب صحیح روغن، سرمایه‌گذاری برای سلامت طولانی‌مدت موتور و جلوگیری از هزینه‌های سنگین تعمیرات در آینده است.

این روغن برای خودروهای مدرن و جدید که با تکنولوژی‌های پیشرفته مانند توربوشارژر، سیستم Start-Stop و موتورهای GDI (تزریق مستقیم سوخت) طراحی شده‌اند، به هیچ وجه مناسب نیست. موتور این خودروها با تلورانس‌های بسیار دقیق و پایین ساخته شده و نیازمند روغن‌های رقیق‌تر (مانند 0W-20 یا 5W-30) برای روانکاری سریع، خنک‌کاری بهتر و دستیابی به حداکثر بهره‌وری سوخت هستند. استفاده از روغن 10W-40 در این موتورهای می‌تواند منجر به افزایش مصرف سوخت، کاهش شتاب و فشار آمدن به پمپ روغن شود. همچنین در مناطق بسیار سردسیر، عملکرد استارت آن به‌خوبی روغن‌های 5W یا 0W نخواهد بود. مقایسه روغن 10W-40 با سایر گریدهای رایج به درک بهتر جایگاه آن کمک می‌کند. یکی از متداول‌ترین مقایسه‌ها، بین 10W-40 و 20W-50 است. روغن 20W-50 هم در دمای پایین و هم در دمای بالا، غلیظ‌تر از 10W-40 است. به همین دلیل، 20W-50 معمولاً برای موتورهای بسیار قدیمی و فرسوده که دچار روغن‌سوزی شدید هستند و به‌طور کلی در شرایط آب و هوایی بسیار گرم مورد استفاده قرار می‌گیرد. در مقابل، 10W-40 به دلیل روانکاری بهتر در لحظه استارت، گزینه مناسب‌تری برای مناطق معتدل و خودروهایی است که وضعیت



مینرال (قیمت مناسب) و سنتتیک (پایداری حرارتی و مقاومت در برابر اکسیداسیون) را ارائه می‌دهد. این ویژگی باعث می‌شود فیلم روغن تشکیل شده توسط آن، مقاومت خوبی در برابر فشار و حرارت داشته باشد و از قطعات حیاتی موتور مانند پاتاقان‌ها، میل‌لنگ و پیستون‌ها به‌خوبی محافظت کند. این روغن برای رانندگی‌های شهری و بین‌شهری در آب و هوای معتدل ایران یک گزینه اقتصادی و کارآمد محسوب می‌شود. با وجود تمام مزایا، استفاده از 10W-40 محدودیت‌هایی نیز دارد.

زمان و فرسودگی قطعات، فواصل داخلی موتور افزایش یافته و این روغن به دلیل غلظت بیشتر در دمای بالا، می‌تواند به کاهش روغن‌سوزی، کم کردن صدای اضافی موتور و آب‌بندی بهتر کمک کند. با این حال، همواره اولویت اصلی، رجوع به دفترچه راهنمای خودرو است. یکی از بزرگ‌ترین مزایای روغن 10W-40، تطبیق‌پذیری و عملکرد متعادل آن در شرایط آب و هوایی مختلف است. این روغن که عمدتاً به صورت نیمه‌سنتتیک (Semi-Synthetic) تولید می‌شود، ترکیبی از خواص مثبت روغن‌های

روغن 10W-40 یک روغن چهارفصل یا Multi-Grade است که می‌تواند عملکرد مناسبی را هم در دماهای نسبتاً سرد برای استارت اولیه و هم در دماهای بالا برای محافظت از موتور ارائه دهد و به همین دلیل به یکی از محبوب‌ترین گزینه‌ها تبدیل شده است. به‌طور کلی، روغن موتور 10W-40 اغلب برای طیف گسترده‌ای از خودروهای بنزینی و دیزلی که در دهه‌های گذشته طراحی و تولید شده‌اند، توصیه می‌شود. این خودروها معمولاً شامل مدل‌های تولیدشده از اواخر دهه ۱۹۹۰ تا اواخر دهه ۲۰۱۰ میلادی هستند. موتور این خودروها با تلورانس یا فواصل داخلی بیشتری بین قطعات طراحی شده‌اند و یک روغن با گرانی‌تری متعادل مانند 10W-40 می‌تواند به‌خوبی این فضاها را پر کرده و یک لایه محافظ پایدار ایجاد کند. در بازار ایران، خودروهایی مانند پژو ۴۰۵، پژو پارس (با موتور XU7)، سمند معمولی، پراید (مدل‌های قدیمی‌تر)، نیسان پاترول و وانت نیسان (زامیاد) از جمله مصرف‌کنندگان اصلی این نوع روغن هستند. علاوه بر مدل خودرو، کارکرد آن نیز در انتخاب این روغن موثر است. خودروهای با کارکرد بالا (High-Mileage) که بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر پیموده‌اند، حتی اگر در ابتدا از روغن رقیق‌تری استفاده می‌کردند، می‌توانند کاندیدای مناسبی برای استفاده از 10W-40 باشند. زیرا با گذشت

انتخاب روغن موتور مناسب، یکی از حیاتی‌ترین تصمیمات برای حفظ سلامت و افزایش طول عمر موتور خودرو است. در میان انبوهی از استانداردها و کدهای مختلف، روغن موتور 10W-40 یکی از پرکاربردترین و شناخته‌شده‌ترین گزینه‌ها در بازار ایران و جهان به شمار می‌رود. اما آیا این روغن برای خودرو شما نیز انتخاب درستی است؟ عدم آگاهی در این زمینه می‌تواند به موتور آسیب‌های جدی و پرهزینه‌ای وارد کند. درک صحیح مفهوم ویسکوزیته یا گرانی‌وری و شناخت خودروهایی که با این استاندارد سازگاری دارند، نخستین قدم برای یک انتخاب هوشمندانه است. قبل از هر چیز، باید بدانیم که عبارت 10W-40 یک کد استاندارد از سوی انجمن مهندسان خودرو (SAE) است که ویسکوزیته یا مقاومت روغن در برابر جاری شدن را در دماهای مختلف توصیف می‌کند. این کد از دو بخش اصلی تشکیل شده است. بخش اول، عدد ۱۰ همراه با حرف W است. حرف W مخفف کلمه Winter (زمستان) بوده و نشان‌دهنده گرانی‌وری روغن در دماهای پایین و هوای سرد است. هرچه این عدد کمتر باشد (مانند 5W یا 0W)، روغن در هوای سرد رقیق‌تر بوده و سریع‌تر در اجزای موتور به‌گرددش درمی‌آید که این امر به استارت آسان‌تر و محافظت بهتر از موتور در لحظات اولیه روشن شدن کمک می‌کند. بخش دوم کد، عدد ۴۰ است که ویسکوزیته روغن را در دمای کاری نرمال موتور (حدود ۱۰۰ درجه سانتی‌گراد) نشان می‌دهد. این عدد بیانگر میزان غلظت و پایداری لایه روغن بین قطعات متحرک موتور در شرایط کارکرد عادی و دماهای بالاست. بنابراین،



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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



محصول می‌شود. «تغییرات طراحی در کرو لاکراس اروپا به دستگیره‌های در، گرافیک چراغ‌های جلو (که باریک‌تر شده) و چراغ‌های کشیده عقب منتهی می‌شود. در حقیقت کرو لاکراس به عنوان یکی از پر فروش‌ترین محصولات تویوتا در اتحادیه اروپا شناخته می‌شود. همچنین در نسخه اروپایی این کراس‌اوور کامپکت، یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری بنزینی تنفس طبیعی با موتور الکتریکی هماهنگ شده تا حداکثر ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت را در اختیار مالک خود بگذارد. این کراس‌اوور دارای سیستم چهار چرخ محرک است که توسط موتور الکتریکی با سیستم انتقال قدرت هماهنگ می‌شود.

«کرو لاکراس اس‌ویوی جدید سگمنت C کمپانی تویوتا است. این خودرو برای کسانی که به دنبال مدلی کامپکت اما با فضای بیشتر نسبت به CH-R و یا ابعاد کوچک‌تر از رافور هستند، کاملاً مناسب است. آندر با کار لوچی، مدیر بخش تولید و بازار کمپانی تویوتا در اروپا در این باره می‌گوید: «کرو لاکراس زیباترین معماری تویوتا روی پلت‌فرم GA-C است که زیبایی منحصر به فردی از یک خودرو کراس را به نمایش می‌گذارد. هدف کرو لاکراس در گام نخست، تصاحب بازار اروپا و در گام بعدی، تصاحب بازار جهانی است. به همین دلیل تغییراتی در نسخه اروپا داده شده که سبب افزایش فروش این

راز موفقیت تویوتا «کرو لاکراس»



تلگرام

Telegram

تعمیرات اصولی موتور سیکلت

موتور سیکلت‌هایی که از اقتصادی‌ترین و کارآمدترین و وسایل نقلیه در هر کشوری به‌شمار می‌روند. با این حال از سال ۱۳۹۵ به بعد تغییرات اعمال شده در بازار و صنعت موتور سیکلت، سبب افزایش قیمت انواع موتور سیکلت در کشور مان به تبع آن کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان شد. بر این اساس نگهداری از این وسیله نقلیه در کشور مان می‌تواند تا حدی هزینه‌بردار باشد. بنابراین در این جا سوالاتی مطرح می‌شود مبنی بر این که برای کاهش هزینه نگهداری موتور سیکلت باید به چه نکاتی توجه داشت؟ همچنین این که مالکان موتور سیکلت‌های انژکتوری برای صرفه‌جویی در هزینه‌های ترمیم با تعمیرات این دسته از موتور سیکلت‌ها باید به چه مواردی توجه کنند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در نگهداری از موتور سیکلت باید به دو مساله مهم توجه داشت. نخست این که مالک موتور سیکلت به روش‌های نگهداری صحیح و استاندارد که توسط کمپانی سازنده پیشنهاد شده، توجه ویژه‌ای داشته باشد. همچنین تعویض به‌موقع قطعات مصرفی پیش‌رانه می‌تواند در کاهش خرابی‌های موتور موثر باشد. از طرفی انجم تعمیرکاران با برگزاری دوره‌های آموزشی برای تعمیرکاران می‌تواند در شیوه تعمیرات، تغییرات اساسی ایجاد کند.

زاهدی

یکی از موارد بسیار مهم در نگهداری از موتور سیکلت، توجه به تعویض به‌موقع روغن موتور و قطعات مصرفی است. از سوی دیگر نمونه‌های انژکتوری حاضر در بازار، به دلیل برخورداری از تکنولوژی نسبتاً بالاتر، نیاز به توجه بیشتری دارند. همچنین از دیگر مواردی که سبب افزایش خرابی در موتور سیکلت‌ها می‌شود، تعمیرات غیر اصولی است. بنابراین ضروری است که راکبان موتور سیکلت‌ها با هدف بهره‌مندی از خدمات تخصصی، حتماً به مراکز تعمیر معتبر مراجعه کنند.

کاشانی

Message



صدای مانتلی

۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت ساخت پایین!



«موتور سیکلت چینی ۲ سیلندر دارم و مدتی بود در زمان روشن کردن آن، صدای زیادی از بخش بالای پیش‌رانه به گوش می‌رسید و همچنین دمای موتور روی صفحه کیلومتر شمار بالاتر از حد استاندارد قرار می‌گرفت. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک پس از بررسی دقیق گفت موتور سیکلتم نیاز به تعویض واشر سرسیلندر دارد. در عین حال وی افزود برخی موتور سیکلت‌های چینی به دلیل برخورداری از قطعات نامناسب، پس از مدتی کار کرد، با مشکل واشر سرسیلندر رزن مواجه می‌شوند.

۰۹۱۳*۲۶۲۷

پیامک

SMS

ایجاد صدا در موتور سیکلت

موتور سیکلت آپاچی RTR160 مدل ۱۳۹۵ دارم و حدود سه هفته است در زمان استارت زدن و نگه داشتن دکمه استارت، صدای تیک‌تیک از آن به گوش می‌رسد. از طرفی باید دکمه استارت را نگه دارم تا موتور روشن شود؛ چرا که توان روشن شدن روشن شدن پیش‌رانه، صدای خاصی از آن تولید می‌شود. علاوه بر این، صدای خاصی از سمت راست موتور به گوش می‌رسد و در زمان حرکت و موقع رها کردن گاز نیز صدای بسیار زیادی از زنجیر تولید می‌شود. علت این موارد چیست؟

احمدیان-تهران

«عدم وجود قدرت کافی برای روشن شدن موتور در زمان استفاده از استارت و ایجاد صدای خاص در این زمان، تنها مربوط به ضعف بودن باتری است. به عبارت دیگر باید باتری باز شود و زیر دستگاه شارژ قرار بگیرد تا به اصطلاح شارژ شده و توان و قدرت لازم را برای روشن کردن موتور داشته باشد. اگر باتری قبلاً شارژ شده باشد، لازم است آن را تعویض کنید تا مشکل برطرف شود. اما ایجاد صدای خاص از موتور، آن هم در هنگام روشن شدن، به تنظیم نبودن قطعات دوار موتور مربوط می‌شود. در واقع تولید چنین صدایی، بیانگر تنظیم نبودن سوپاپ‌های موتور است. هنگامی که سوپاپ‌های موتور از حالت استاندارد خارج شده و لقی میان قطعات دوار زیاد شود، چنین اشکالی به وجود می‌آید. برای رفع این مشکل باید سوپاپ‌های موتور را فیلر و میزان لقی را نیز تنظیم کرد. از سوی دیگر تولید صدا از سمت راست موتور، می‌تواند به دلیل خرابی بلبرینگ کلاچ موتور سیکلت شما باشد. با توجه به ماهیت بلبرینگ، اگر این قطعه مکانیکی معیوب شود، یکی از نشانه‌های خرابی آن، تولید صداست. در چنین حالتی ابتدا باید در سمت راست پیش‌رانه را باز کرده و بلبرینگ را بررسی کنید. در صورت نیاز لازم است این قطعه مکانیکی را تعویض کنید. اما این که پس از رها کردن گاز، صدای عجیبی از موتور تولید می‌شود، با توجه به این که موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری است، این مشکل به تنظیم نبودن سیستم سوخت‌رسانی مربوط است. به بیان دیگر اگر در زمان رها کردن گاز صدای تولید شود، این ایراد به دلیل تنظیم نبودن پیچ هوای کاربراتور است. در این حالت باید این پیچ در حالت استاندارد خود قرار گیرد تا هوای ورودی به سیلندر مناسب و در حد نیاز باشد. تولید صدا از سوی قطعه متحرک سیستم انتقال قدرت یعنی زنجیر نیز چهار علت عمده دارد. ۱- اگر زنجیر موتور سیکلت شما به اصطلاح خشک کار کند، حرکت این قطعه بدون سیال روانکاری برای کاهش اصطکاک، صدا تولید می‌کند. برای حل این معضل لازم است که زنجیر، روغن کاری شود. ۲- اگر زنجیر موتور سیکلت شما بیش از حد استاندارد کار کرده باشد، معیوب شده و نمی‌تواند به درستی انتقال نیرو و قدرت را انجام دهد. در این صورت لازم است این قطعه تعویض شود. ۳- سفت یا شل بودن بیش از حد این قطعه، می‌تواند به تولید صدا منتهی شود. بنابراین باید زنجیر را تنظیم کنید تا اشکال مورد نظر، رفع شود. ۴- اگر زنجیر در زمان کار کرد با پدیده کشیدگی مواجه شده باشد، به دلیل خارج شدن فرم آن از حالت استاندارد، صدایی را تولید خواهد کرد.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۸۸۳۰۶۷۶۱-۰۲۱ تماس بگیرید



آیا کوچولوی برقی «پژو-سیتروئن» موفق خواهد شد؟

«DS3» جدید؛ زیبای فرانسوی

دکمه‌ای فیزیکی به شکل لوزی است که هارمونی خاصی در کابین ایجاد می‌کند. دکمه‌های کریستالی کنسول میانی یا دسته‌دهنده جذاب و استفاده از متریا ل چرم با کیفیت آلکاترا و کروم مشکی، جذابیت فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کند. همچنین طراحی غریب‌کفرمان نسل جدید دی-کات با ترمیم مشکی رنگ، رانندگی با DS3 را جذاب جلوه می‌دهد. ناگفته نماند که استفاده از کلاستر ۱۷ اینچی تمام‌دیجیتال مقابل راننده و تعبیه یک نمایشگر ۱۰.۳ اینچی عریض لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی، فضای داخلی مدرنی برای این خودرو ایجاد کرده است. از مهم‌ترین امکانات این هاچ‌بک کراس جدید می‌توان به: سیستم هشدار نقاط کور، کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم پارک اتوماتیک، سیستم کمکی رانندگی سطح یک پلاس، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار انحراف از مسیر، پایش و آنالیز مسیر و ترافیک شهری، هدآپ‌دیسپلی، سیستم دستیاب صوتی برای راننده و... اشاره کرد. DS3 جدید در چهار نسخه بنزینی، هیبریدی، الکتریکی و دیزلی به بازار عرضه شده است. در نسخه بنزینی از پیش‌رانه‌های ۳ و ۴ سیلندر با قدرت‌های ۱۳۰ تا ۲۱۰ اسب‌بخار و گشتاورهای ۲۰۵ تا ۳۰۰ نیوتون‌متر استفاده خواهد شد. در نسخه هیبریدی قدرت ۱۶۵ تا ۱۹۰ اسب‌بخار در دسترس است. نسخه‌های دیزلی با قدرت ۱۱۰ تا ۱۲۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۳۰ تا ۲۸۵ نیوتون‌متر عرضه می‌شود. اما مهم‌ترین نکته در زمینه قوای محرکه این هاچ‌بک کراس، مدل تمام‌برقی DS3 است. در نسخه برقی این خودرو، تنها از یک موتور در محور جلو بهره گرفته شده که حداکثر ۱۵۶ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. DS3 جدید برقی با یک باتری‌های لیتیوم-یونی ۵۴ کیلووات-ساعتی همراه است که حداکثر با یک بار شارژ ۴۰۲ کیلومتر را می‌پیماید. این خودرو تا ۵۰۰ کیلومتر مسافت درون شهری با ترافیک‌های نسبتاً سنگین را طی می‌کند. قیمت نسخه پایه DS3 در زادگاهش ۳۰ هزار یورو و نسخه تمام‌برقی آن ۴۱ هزار و ۷۰۰ یورو است.



س

رینگ و لاستیک

TIRE & RING

سه‌شنبه ۳۱ تیر ۱۴۰۴. سال دهم، شماره ۲۳۶۱

دنیای خودرو

کشف ۲۰ حلقه لاستیک قاچاق در جوانرود

←

جانشین فرمانده انتظامی استان از کشف محموله کالای قاچاق لاستیک در شهرستان جوانرود به ارزش یک میلیارد ریال خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز کرمانشاه، سرهنگ فرزاد اکبری گفت: «ماموران انتظامی جوانرود هنگام گشتزنی در سطح شهرستان موفق به شناسایی و توقیف یک

دستگاه خودرو حامل کالای قاچاق شدند.» سرهنگ اکبری ارزش مجموع کشفیات صورت گرفته را یک میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این راستا ۴ نفر نیز دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای صدور احکام لازم تحویل مراجع قضائی شدند.»

قاچاق کالا



صورت‌های مالی جدید لاستیک‌سازان خراسانی در سه‌ماهه اول منتشر شد رشد درآمد و افزایش هزینه «کویر تایر»

مدیران نقش موثری داشته‌باشد. در مجموع، آمار و ارقام منتشر شده حاکی از رشد درآمد و سودآوری شرکت کویر تایر در دوره مورد گزارش است؛ هرچند همچنان رویکرد محتاطانه به کنترل هزینه‌ها و مدیریت منابع می‌تواند برای شرکت و سهامداران آن اهمیت داشته باشد. با انتشار صورت‌های مالی سه‌ماهه نخست ۱۴۰۴، شرکت کویر تایر تصویر شفافی از عملکرد خود در آغاز سال مالی جدید ارائه داده است. رشد ۵۴ درصدی درآمد عملیاتی و جهش قابل توجه سود خالص به میزان ۸۷ درصد، نشان از توانمندی این شرکت در حفظ روند صعودی خود دارد؛ با این حال، افزایش ۶۰ درصدی بهای تمام‌شده نیز نمایانگر فشارهای هزینه‌ای است که می‌تواند در آینده چالش‌برانگیز شود. رشد سود ناخالص تا یک‌هزار و ۴۰۶ میلیارد تومان بهبود از موفقیت در مدیریت تولید و فروش بوده؛ اما ادامه این مسیر مستلزم بهبود بهره‌وری و کنترل هزینه‌هاست. برای سهامداران، تداوم سودآوری کویر تایر در شرایط اقتصادی فعلی نقطه‌امیدی تلقی می‌شود؛ اما انتظار می‌رود شرکت در دوره‌های بعدی با دقت بیشتری منابع خود را تخصیص دهد. این گزارش علاوه بر نمایان ساختن ظرفیت‌های درآمدزایی، بر ضرورت تدوین راهبردهای جدید برای مقابله با افزایش هزینه‌ها تاکید دارد. توازن میان رشد فروش و کنترل هزینه‌ها، عاملی کلیدی در حفظ سودآوری پایدار محسوب می‌شود. نگاه دقیق مدیران به متغیرهای هزینه‌ای و بهره‌برداری از فرصت‌های بازار می‌تواند مسیر شرکت را در ماه‌های آینده تقویت کند.



مالی جاری ارائه می‌کند. در عین حال، افزایش بهای تمام‌شده نشان‌دهنده چالش‌هایی در زمینه هزینه‌هاست که همچنان نیاز به توجه و مدیریت دارد. این موضوع می‌تواند در استراتژی‌های آتی شرکت و تصمیم‌گیری‌های

۸۷ درصدی، از ۴۹۷ میلیارد تومان در سه‌ماهه ابتدایی سال گذشته به ۹۳۲ میلیارد تومان در مدت مشابه امسال رسیده است. انتشار این گزارش مالی، تصویری از روند درآمدزایی و سودآوری کویر تایر طی سه ماه آغازین سال

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

← شرکت کویر تایر، یکی از تولیدکنندگان فعال صنعت لاستیک و تایر کشور، صورت‌های مالی سه‌ماهه نخست سال مالی منتهی به خرداد ۱۴۰۴ را منتشر کرد. طبق اطلاعات منتشر شده، درآمد عملیاتی این شرکت در سه‌ماهه نخست امسال به ۴ هزار و ۴۸۲ میلیارد تومان رسیده است. این رقم نسبت به درآمد عملیاتی ۲ هزار و ۹۰۷ میلیارد تومانی شناسایی شده در مدت مشابه سال قبل، رشد ۵۴ درصدی را نشان می‌دهد. بر اساس صورت‌های مالی، بهای تمام‌شده شرکت نیز نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶۰ درصد افزایش داشته و به همین جهت، سود ناخالص شرکت در این دوره بارشد ۴۴ درصدی نسبت به سال گذشته به رقم یک‌هزار و ۴۰۶ میلیارد تومان رسیده است. این اعداد نشان‌دهنده رشد نسبی حجم عملیات شرکت در کنار افزایش هزینه‌های تولید طی دوره مذکور است. در ادامه بررسی‌ها، سود عملیاتی کویر تایر در پایان خرداد ۱۴۰۴ معادل یک‌هزار و ۲۲۷ میلیارد تومان ثبت شده است. همچنین سود خالص شرکت با افزایش

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 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 کولیوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تهران را پاک بگردیم





بر پیستون‌های کالیبر را تأمین کند تا منجر به کاهش سرعت و در مقابل منجر به افزایش قدرت ترمزگیری شود. همچنین باید بدانیم که در سیستم ترمز دیسکی که این روزها به لطف کمپانی برمبو پیشرفت‌های بسیار چشمگیری داشته‌است، عملکرد ترمز بر مبنای سرعت بالا تر و قدرت بیش تر است. بر این اساس برمبو قصد دارد تا مکانیزم ترمزگیری در کالیبرها و همچنین ساختار ترمزهای دیسکی را به‌خوبی متحول سازد. این سیستم به‌زودی در محصول جدید یکی از سوپراسپرت‌های ایتالیایی استفاده خواهد شد.

«ابتدای سال جاری میلادی بود که کمپانی سازنده ترمزهای منحصر به فرد و حرفه‌ای برمبو اعلام کرد که به‌زودی از تکنولوژی نوینی رونمایی خواهد کرد. حال اطلاعات دقیق تری از این سیستم منتشر شده که قرار است برمبو به‌زودی از کالیبر ترمزهای نسل جدید که مکانیزمی میان ترمزهای پنئوما تیکی و هیدرولیکی دارد، رونمایی خواهد کرد. در حقیقت این سیستم در سرعت‌های بالا دیگر به کمک نیروی هیدرولیکی نیاز ندارد، بلکه این سیستم به واسطه خلا تولید شده می‌تواند نیروی لازم



برمبو پیشرو در ترمز خودرو!

تعارفه واردات ۲۰ درصدی بلای جان تولید

صنعت قطعه در مدار توقف کامل قرار دارد

بی توجهی به سیاست‌های حمایتی، قدرت تولید را کاهش داده و جایگاه اشتغال صنعتی را در سرایشی قرار داده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«صنعت قطعه و خودرو سازی ایران امروز با بحرانی جدی ناشی از ضعف سیاست‌گذاری تعرفه‌ای، عدم برنامه‌ریزی مناسب از سوی دولت و رقابت سنگین جهانی روبه‌رو است. اگر سیاست‌های فعلی اصلاح نشود، به اعتقاد کارشناسان ادامه بقای این صنایع ممکن نخواهد بود؛ چرا که نبود برنامه حمایتی هدفمند، فشار تولید کنندگان خارجی و بی‌ثباتی اقتصادی، زمینه را برای نابودی تولید داخلی و جایگزینی آن با واردات فراهم کرده است.

غلبه چین و ضعف حمایت داخلی

امیر حسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در باره وضعیت صنایع قطعه و خودرو سازی در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «سیاست‌گذار باید فکر اساسی بکند؛ چون با این نظام تعرفه‌ای واردات که پیش می‌رود و کارهایی که در چین انجام می‌دهند، شرایط نیازمند اقدام فوری است.»

وی اضافه کرد: «در حال حاضر خودروسازان و قطعه‌سازان در کشور چین از حمایت‌های دولتی به شکل کامل بهره‌مند هستند. به همین دلیل اگر کشوری بخواهد در شرایط کاملاً رقابتی جهانی رود روی چین قرار بگیرد، قطعاً شکست می‌خورد؛ همان‌طور که امروز حتی آمریکا و کشورهای اروپایی نیز در برابر قدرت چین کم آورده‌اند.»

این استاد دانشکده مهندسی خودرو و دانشگاه علم و صنعت ایران با اشاره به الزامات توجه سیاست‌گذاری ملی در برابر فشارهای رقابتی بین‌المللی بیان داشت: «ما باید ابتدا این را بپذیریم که در دنیا بالانس و توازن قدرت اقتصادی و تولیدی به شدت به هم خورده و بدون سیاست‌گذاری و حمایت‌های درست و هدفمند، امکان ادامه بقای صنعت قطعه دیگر وجود ندارد؛ یعنی صنعت قطعاً نابود خواهد شد. البته این نکته به این معنی نیست که باید هر طور شده از داخلی سازی حمایت کرد و سیاستی کور کورانه داشت. باید سیاستی هوشمندانه اتخاذ و صورت‌مساله‌ها را حل کنیم.» کاکایی با نگاهی به گذشته قوانین حمایتی داخل تصریح کرد: «در سال‌های گذشته قانونی برای حمایت از تولید داخلی و ممنوعیت ورود کالاهای مشابه خارجی داشته‌ایم؛ اما این قانون جواب نداده است. مردم حق دارند کالای خوب و با کیفیت بخرند. اما چرا این سیاست‌ها به نتیجه نمی‌رسد؟ آیا فقط قطعه‌سازان ما ضعیف هستند یا دولت ضعیف عمل می‌کند؟ من این‌جا باید عرض کنم دولت است که ضعیف عمل می‌کند.»

وی با اشاره به مثالی افزود: «ببینید کجای دنیا یک وزیر نیرو اعلام می‌کند که خودتان بروید برق تأمین کنید؟ یا در جای دیگر، رئیس کل بانک مرکزی یا معاون وزیر اقتصاد می‌گویند مردم به فکر ریال نباشید اگر می‌خواهید به فکر خودتان باشید، طلا بخرید؟! این‌ها حداقل‌هایی هستند که حکمرانی ما در حوزه صنعت زیر بار مسئولیتش نمی‌رود و به همین خاطر طبیعی است که صنعت از حرکت متوقف شود.»

قطعه سازی در مسیر توقف!

این کارشناس صنعت خودرو در باره متغیر بودن برخی از مسئولان دولتی نسبت به این صنعت مولد گفت: «این که الان می‌گویند صنعت قطعه در شرایط بحرانی قرار گرفته، کاملاً درست است. اگر دولت به فکر نباشد، کار تمام است و این صنعت از حرکت خواهد افتاد. متأسفانه وقتی سراغ ذات سیاست‌گذاری می‌رویم، می‌بینیم نه تنها حمایت اجرایی وجود ندارد، بلکه اراده و باور به تولید نیز سست شده است.»

کاکایی در باره نگرانی قطعه‌سازان از پایین بودن تعرفه واردات خودرو توضیح داد: «متأسفانه حالا صحبت از تعرفه‌های ۲۰ یا ۴۰ درصدی برای واردات خودرو است و این واقعاً یک فاجعه محسوب می‌شود. سرمایه‌گذاری در صنعت کاری نیست که نتایج آن یک شبه دیده شود؛ معمولاً دست کم پنج سال طول می‌کشد تا به نتیجه برسند. وقتی قیمت دلار نوسان دارد و قیمت انرژی هم معلوم نیست چقدر خواهد بود، واقعاً چطور می‌توان برای آینده



مشخص است که با این برنامه‌ریزی باید هم شکست بخورد! این‌ها می‌خواهند صنعت شکست بخورد و حقیقتاً شکست هم خورده است. در گذشته کارآفرینان با تلاش سعی می‌کردند زنده بمانند؛ اما الان فقط کسانی باقی می‌مانند که مبتنی بر واردات، رانت و ارتباط فعال باشند.»

این کارشناس صنعت خودرو در باره نگرانی تعطیلی گسترده واحدهای قطعه سازی با جدیت گفت: «متأسفانه دولت به جای حمایت از تولید داخلی و اشتغال، مصمم است که از راه واردات همه مشکلات را حل کند. پیامد ورود میلیون‌ها مهاجر افغان به کشور چه بود؟ در کنار آن تعطیلی اشتغال صنعتی هم اتفاق می‌افتد و دیگر دولت به اشتغال فکر نمی‌کند. من واقعاً این را این‌گونه می‌فهمم: وقتی آشکارا سیاست‌های ضد تولید و ضد توسعه اعلام می‌شود، دیگر کسی به فکر اشتغال و تولید نیست.»

گفتنی است اعلام تعرفه حداقلی ۲۰ درصدی برای واردات برای خودروهای با حجم موتور بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی‌سی به عنوان یکی از همین سیاست‌های ضد تولید معرفی می‌شود که می‌تواند آینده قطعه سازی کشور را که محل اشتغال ۵۵۰ هزار نیروی انسانی است، در معرض خطر قرار دهد؛ قطعه‌سازانی که اکنون در تنگنای جدی نقدینگی و ممنوعیت واردات تجهیزات و ماشین آلات قرار دارند.

جایگزینی واردات به جای تولید

این کارشناس صنعت خودرو در باره نحوه حمایت دولت از مردم توضیح داد: «دولت تصمیم گرفته به جای حمایت واقعی از تولید، با یارانه و کالابرگ فقط کالاهای موقتی وارد کند. فعلاً مردم هم با کالاهای ارزان قیمت، موقت راضی می‌شوند. در این میان فرصت‌های شغلی از بین می‌رود؛ چرا که به‌نظر می‌رسد هیچ سیاستی در حمایت از تولید و اشتغال وجود ندارد.»

وی افزود: «در سه سال اخیر، شرکت‌هایی که فقط مونتاژ می‌کنند، رشد چشمگیری داشته‌اند؛ اما خودروسازان بزرگ کشور شکست خورده‌اند و قطعه‌سازان هم همراه آن‌ها آسیب دیده‌اند. وقتی ساختار صنعت خودرو از بین برود، حتی برندهای اصلی مثل ایران خودرو و سایپا هم ناچار می‌شوند به واردات روی بیاورند. همین حالا هم بعضی شرکت‌های خصوصی، واردات خودرو را شروع کرده‌اند. متأسفانه این روند متوقف نمی‌شود و کالاهای وارداتی جایگزین تولید داخلی خواهند شد؛ این که بعداً چه بلایی سر صنعت خواهد آمد، مسئولان باید پاسخ دهند.»

کاکایی با بررسی ریشه‌های ترجیح سیاست واردات خودرو و رمزارز ادامه داد: «اگر دقت کنید مشاهده می‌کنید که حتی قطعی برق نیز عمدتاً ناشی از استخراج رمزارز است. چرا تولید رمزارز برای دولت به صرفه تر است تا تولید خودرو؟ چون تولید خودرو در دسر دارد، نیازمند طراحی و مدیریت و مسئولیت است. اما تولید رمزارز شفافیتی نیاز ندارد و به راحتی هر فرد پانهادی می‌تواند سود ببرد.»

وی اضافه کرد: «دقت کنید بانک مرکزی تا حدی شفاف است؛ اما در رمزارز هیچ شفافیتی نیست. حتی کسانی که ادعای خرید یکی از خودرو سازی‌ها را داشتند، پول از کجا آورده‌اند؟ بله؛ از همین مسیر آورده‌اند؛ چرا که جابه‌جایی پول از طریق رمزارز به‌سادگی انجام شده و حالا هم افتخار می‌کنند که چند میلیارد دلار وسط گذاشته‌اند!»

این کارشناس صنعت خودرو به تغییر سیاست‌های کلان اشاره کرد و گفت: «این دقیقاً مسیری است که دولت در پیش گرفته است؛ مگر این که شواهدی خلاف آن ببینیم. کافی است به روندها توجه کنید؛ هم در بودجه، هم در قوانین، هم در نحوه اجرای واردات خودرو؛ به‌وضوح می‌بینید که دولت راه را برای ورود خودروهای نو و حتی دست‌دوم باز گذاشته است.»

وی افزود: «نتایج این تصمیمات ارسال گذشته هم دیده‌ایم. اگر کسی نظر دیگری دارد، کافی است آمار و مستندات بیاورد؛ چرا که من فقط روندها و اتفاقات واقعی را شرح می‌دهم و این موضوع تحلیل شخصی نیست. تا زمانی که خلاف آن را با دلایل و شواهد کافی ببینیم، بر همین نظر باقی خواهیم ماند. سال گذشته سطحی بی‌سابقه برای واردات خودرو نو و دست‌دوم ایجاد شد. نمایی از همین روند ادامه‌دار است. اسمان نوبت واردات گسترده خودرو سواری دست‌دوم است. آثار مخرب این مسیر بر صنعت و کشور را به‌زودی خواهید دید.»

با ترکیه پرداخت و افزود: «خیلی‌ها دوست دارند ایران را با ترکیه مقایسه کنند که چرا صادرات قطعه‌سازها در آن کشور رشد کرده است؟ اما شرایط دو کشور کاملاً متفاوت است. ترکیه همانند مکزیک عمل می‌کند؛ مکزیک تولید کننده بزرگ خودرو برای بازار آمریکا است؛ چرا که در بحث اجرا سیاست‌های صنعتی آمریکایی‌ها را در دستور خود قرار داده و ترکیه هم بر اساس برنامه‌های صنعتی اروپا عمل می‌کند.»

این استاد دانشگاه در مقام تحلیل دلایل موفقیت ترکیه و ضعف ایران افزود: «ما چنین ارتباط هدفمندی نداریم. در سال‌های اخیر اتفاق بدتری هم افتاده است؛ زمانی انرژی مزیت رقابتی تولید در ایران بود؛ اما دیگر این مزیت نیست و حتی نمی‌توانیم روی تأمین انرژی حساب کنیم. تعطیلی‌های بی‌برنامه و برنامه‌ریزی نشده خطوط تولید، کمبود ارز، عدم شفافیت در نرخ تبدیل ارز و نحوه تخصیص ارز، همه این‌ها باعث می‌شود صنعت ما با ترکیه قابل مقایسه نباشد.»

وی تصریح کرد: «لان پول‌هایی در خارج مسدود شده که برخی آن‌ها را برای واردات کالا برنامه‌ریزی می‌کنند؛ بعد همین مسئولین می‌پرسند چرا صنعت شکست خورد؟

نیرو باز

کجای دنیا یک وزیر نیرو و اعلام می‌کند که خودتان بروید برق تأمین کنید؟ یا در جای دیگر، رئیس کل بانک مرکزی یا معاون وزیر اقتصاد می‌گویند مردم به فکر ریال نباشید، اگر می‌خواهید به فکر خودتان باشید طلا بخرید؟! این‌ها حداقل‌هایی هستند که حکمرانی ما در حوزه صنعت زیر بار مسئولیتش نمی‌رود و به همین خاطر طبیعی است که صنعت از حرکت باز بماند

اشتغال صنعتی در خطر تعطیلی

کاکایی در واگوی تاریخی، به مقایسه وضعیت فعلی ایران

شرقی کشور اظهار کرد: «در مرزهای میرجاوه و ر بندان، نظارت‌ها با دقت بیشتری اعمال می‌شود و تاکید شده که هر دستگاه اتوبوس پاکستانی باید دست‌کم ۲ راننده واجد صلاحیت همراه داشته باشد. این تمهیدات در پاسخ به حادثه تلخ سال گذشته در استان یزد اتخاذ شده و هدف نهایی آن، حفظ جان و ایمنی زائران است.» رئیس پلیس راهور کشور با بیان ضرورت بهره‌برداری بهینه از تمام ظرفیت ناوگان موجود، تصریح کرد: «در تلاش هستیم از تمام امکانات حمل‌ونقل اعم از مینی‌بوس، ون و خودروهای سواری دارای مجوز، حداکثر استفاده را ببریم تا پوشش کامل و بی‌نقصی در خدمت‌رسانی به زائران انجام شود.»

اینجا، رئیس پلیس راهور فراجا از ارتقای ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی برای خدمت‌رسانی به زائران اربعین ۱۴۰۴ خبر داد و بر لزوم کنترل دقیق ناوگان ورودی از مرزهای شرقی کشور تاکید کرد. سردار سید تیمور حسینی با اشاره به اهمیت آمادگی حمل‌ونقل عمومی برای خدمت‌رسانی به زائران اربعین افزود: «به‌منظور افزایش بهره‌وری ناوگان حمل‌ونقل در ایام اربعین، ظرفیت مجاز جابه‌جایی مسافر در اتوبوس‌های شهری به ۲۰ نفر افزایش یافته است. این تصمیم به‌دین نظر گرفتن تدابیر کنترلی و نظارتی دقیق در طول مسیر اتخاذ شده تا از هرگونه اختلال یا حادثه احتمالی جلوگیری شود.» وی با اشاره به تردد اتوبوس‌های پاکستانی از مرزهای

اتوبوس‌های پاکستانی در مرزهای شرقی زیر ذره‌بین پلیس راهور



فرسودگی ۶۰ درصد از ناوگان عمومی مسافربری

شخص رئیس جمهور، ریاست شورای عالی ایمنی ترافیک را بر عهده بگیرند



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل مسافری تأثیر مستقیمی بر افزایش تصادفات و تلفات جاده‌ای، مصرف سوخت و اثرات زیست‌محیطی دارد. از این رو توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافری باید مورد توجه قرار گیرد. در سال‌های اخیر افزایش هزینه‌های مربوط به ارائه خدمات حمل‌ونقل، به‌ویژه در بخش عمومی مسافری جاده‌ای نظیر هزینه‌های سرمایه‌گذاری اولیه، تعمیر و نگهداری، لوازم‌بدکی و مصرفی باعث شده که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در توسعه و نوسازی ناوگان جاده‌ای در بخش مسافری داشته باشند. مجموعه این عوامل در نهایت به حوادثی همچون واژگونی اتوبوس مسافری در مسیر اوز- شیراز (که چند روز قبل رخ داد) منجر می‌شود. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

معضل استفاده مجدد از اتوبوس‌های فرسوده!

سرهنگ عین‌الله جهانی، معاون پیشین پلیس راهور فراجا با انتقاد از وضعیت فعلی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، عوامل انسانی، فنی و قانونی را از دلایل تکرار سوانح رانندگی می‌داند. معاون پیشین پلیس راهور فراجا با اشاره به حادثه واژگونی اتوبوس اسکانیا در مسیر اوز به شیراز گفت: «این که یک اتوبوس در میانه مسیر واژگون شود، تنها به یک عامل ساده خلاصه نمی‌شود. ما با زنجیره‌ای از عوامل مواجهیم؛ از خطای انسانی و نقص فنی گرفته تا وضعیت نامطلوب راه‌ها و سازه‌های ناقص نظارت و نوسازی ناوگان.» سرهنگ



جهانی با تاکید بر این که حدود ۶۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور فرسوده است، ادامه داد: «این عدد، آماری خشک و بی‌روح نیست؛ یعنی از هر ۱۰ وسیله نقلیه‌ای که در جاده‌ها تردد می‌کند، ۶ مورد عملاً فاقد استانداردهای ایمنی روز هستند. این یعنی جان میلیون‌ها مسافر هر روز به خطر می‌افتد.» این کارشناس رسمی در امور تصادفات، یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف فعلی در مدیریت ایمنی ناوگان را رأی دیوان عدالت اداری مبنی بر لغو محدودیت سنی خودروها دانست و گفت: «از زمانی که سن فرسودگی به عنوان مبنای کنار گذاشته شد و صرفاً معاینه فنی کافی تلقی شد، شاهد سرازیر شدن اتوبوس‌ها و کامیون‌هایی با عمر بالای ۲۰ یا ۳۰ سال به جاده‌ها بودیم. این در حالی است که برخی از این معاینه‌های فنی نه دقیق هستند و نه نظارتی موثر بر آن‌ها وجود دارد.» این مدرس دانشگاه گفت: «چند ماه پیش کارشناس ارزیابی خرید ۵ دستگاه از اتوبوس‌های فرسوده شرکت واحد تهران بودم که متأسفانه مشخص

کمبود حفاظ‌های میانی، وجود شیب‌های خطرناک، پیچ‌های غیرمهندسی و عدم نصب علائم هشداردهنده در برخی مسیرها، به‌طور کلی زمینه‌ساز وقوع چنین تصادفاتی هستند.» سرهنگ جهانی با اشاره به اهمیت نظارت مستمر، از دولت خواست تا شخص رئیس‌جمهور، ریاست شورای عالی ایمنی ترافیک را بر عهده بگیرد و با نظارتی میدانی، دستگاه‌های مسئول را موظف به اجرای دقیق وظایف‌شان کند.

نوسازی ناوگان مسافری با استفاده از ظرفیت تولید داخل چندی پیش داریوش باقرجوان، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری گفت: «در حال حاضر ۱۴ هزار و ۲۰۰ ناوگان اتوبوسی در کشور وجود دارد که دارای کارت هوشمند فعال هستند و از این تعداد حدود ۶۰ درصد بالای ۱۵ سال سن دارند و مشمول جابه‌جایی و تعویض خودرو هستند.» وی درمورد مباحث مرتبط با نوسازی ناوگان مسافری اظهار کرد: «در این مورد بیشتر تاکید بر این است که بتوانیم از ظرفیت تولید داخل استفاده کنیم که در همین زمینه نیز تعدادی از تولیدکنندگان اعلام آمادگی کرده‌اند.» به گفته مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری، این تولیدکنندگان محصولات جدیدی طراحی و عرضه کرده‌اند که در مرحله پیش‌نمایش است. باقرجوان تصریح کرد: «برای ارتقای تولید داخل تسهیلات نیز در نظر گرفته شده است تا استفاده از توان تولید داخل در بحث نوسازی ناوگان اتوبوسی سرعت بگیرد.» مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری با اشاره به پیگیری مباحث مرتبط با واردات ناوگان اتوبوسی گفت: «اگرچه هنوز توفیق حاصل نشده که بتوانیم از این قضیه بهره ببریم، اما فعلاً تمرکز بر بحث استفاده از توان داخلی است که مطمئناً مزیت بیشتری هم دارد.» رضا اکبری، معاون وزیر راه و شهرسازی نیز درمورد نوسازی و واردات ناوگان حمل‌ونقل به کشور گفت: «باتوجه به قوانین بودجه سسنوایی، تکالیفی مشخص شده که در این زمینه قانون سامان‌دهی صنعت خودرو نیز وزارت راه و شهرسازی را مکلف کرده که نیاز سالانه‌اش را به وزارت صمت اعلام کند.» وی ادامه داد: «علام نیاز باید در ۲ بخش مسافری و باری انجام شود که در این بخش‌ها نیاز سالانه ناوگان به وزارت صمت اعلام شده است.» رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به مصوبه نوسازی ۸۵ هزار ناوگان اظهار کرد: «این مصوبه مربوط به شورای اقتصاد است و از محل ماده ۱۲ صرفه‌جویی سوخت بوده و منابع آن از سوی وزارت نفت و سازمان هدفمندی یارانه‌ها باید تأمین شود.»



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



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: 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 ورگش - 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

بیل‌بورد
Billboard

نوآوری الهام‌بخش «هوندا» در کمپین جدید

«شرکت هوندا در کمپینی جدید با شعار «فناوری الهام‌بخش»، داستانی احساسی از پیوند پدر و پسر را روایت می‌کند. این کمپین که در ژوئیه ۲۰۲۵ در گواتمالا و توسط یک آژانس تبلیغاتی تولید شده، نشان می‌دهد چگونه فناوری با مصرف سوخت کم، سرعت و قابل اعتماد بودن می‌تواند الهام‌بخش ارتباطات انسانی باشد. این روایت انسانی از نوآوری، فراتر از مشخصات فنی، تاکید دارد که فناوری زمانی معنا پیدا می‌کند که با احساس همراه باشد.

لزوم ارتقای فرهنگ رانندگی در کشور

چندی پیش ویدئویی در فضای مجازی منتشر شد با این محتوا که در یکی از شهرهای کشور آفریقای جنوبی، مأمور راهنمایی‌وراندگی با یک راکب موتورسیکلت متخلف که از چراغ قرمز عبور کرده بود، برخورد نسبی‌تندی کرد. آفریقای جنوبی به‌لحاظ اقتصادی با مشکلات عدیده‌ای مواجه است؛ اما برخورد پلیس این کشور با آن دسته از شهروندان که به‌قوانین راهنمایی‌وراندگی بی‌توجه هستند، می‌تواند الگوی مناسبی برای

بسیاری از جوامع و حتی کشور ما باشد. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، فرهنگ رانندگی در کشور ما تا حد زیادی ضعیف است و متأسفانه در طول شبانه‌روز شهروندان بسیاری، از راننده خودرو گرفته تا راکب موتورسیکلت و حتی عابر پیاده، بابت توجهی به‌قوانین راهنمایی‌وراندگی، گاه زمینه‌ساز وقوع حوادث و سوانح رانندگی تلخ و مرگبار می‌شوند. به‌عنوان مثال گاه رانندگان وسایل نقلیه شخصی و عمومی تنها با هدف صرفه‌جویی در زمان خود، حقوق دیگر شهروندان را نادیده گرفته و بابت توجهی به‌اصول رانندگی، در سطح شهر اقدام به حرکت‌های مارپیچ و خطرناک با خودرو یا موتورسیکلت می‌کنند که این نوع رانندگی در کنار دامن زدن به ترافیک، می‌تواند ریسک و آمار تصادفات را تا حد زیادی افزایش دهد. این در حالی است که احترام به‌قوانین راهنمایی‌وراندگی وظیفه تمام اقشار جامعه است و تنها در این صورت است که زندگی در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور می‌تواند تا حد زیادی لذت‌بخش و با کیفیت باشد.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

از نظر خوردگی یا شل شدن بررسی شوند. شل بودن اتصالات یا وجود سولفات‌ها می‌تواند باعث اختلال در استارت خودرو یا عملکرد تجهیزات الکترونیکی شود. از سوی دیگر، کارکرد زیاد کولر خودرو در تابستان فشار بیشتری بر دینام وارد می‌کند؛ بنابراین بررسی سلامت دینام نیز ضروری است. در نهایت، اگر متوجه شدید چراغ‌های خودرو کم‌نور شده‌اند یا استارت زدن خودرو کند شده، این نشانه‌ها می‌تواند به‌ضعف سیستم برق اشاره داشته باشد.

در فصل تابستان، گرمای شدید می‌تواند تأثیرات منفی بر سیستم برق خودرو بگذارد. یکی از مهم‌ترین بخش‌هایی که باید مورد توجه قرار گیرد، باتری خودرو است. دمای بالا باعث افزایش سرعت واکنش‌های شیمیایی در باتری شده و در نتیجه، ممکن است باعث کاهش عمر مفید آن شود. برای جلوگیری از این مشکل، توصیه می‌شود به‌طور منظم سطح آب باتری را بررسی کرده و در صورت نیاز با آب مقطر تکمیل کنید. همچنین اتصالات برقی و کابل‌های باتری باید

نکته‌ای مهم برای نگهداری سیستم برق خودرو در تابستان



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM