



مدیر عامل اسبق سایپا
در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
حلقه محاصره مالی خودروسازان
با دخالت سیاست گزاران دولتی

صفحه ۳



انتشار اطلاعات اولیه از
سوپراسپرت جدید «لکسوس»



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست گذاری

واقع بین باشیم

بر اساس نیاز یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه بازار خودرو طی سال جاری قرار است یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه از داخل کشور اعم از تولید و مونتاژ و ۹۰ هزار دستگاه هم از محل واردات تامین و عرضه شود...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

مقصودی که مبدأ بازارهای دنیا است

کشورهای صادر کننده

خودرو به چین

صفحه ۶

بازار خودرو قفل شد!

صفحه ۱۰

عملکرد «گروه بهمن» در سال ۱۴۰۳

مورد تایید سهامداران قرار گرفت

صفحه ۴

ابطال دور جدید ثبت نام

صفحه ۱۰

قرعه کشی وارداتی ها

کامیونت های ۶ تن بازار

زیر ذره بین «دنیای خودرو»

انتخابی برای حمل و نقل کارآمد

صفحه ۱۴

به منظور جلوگیری از کاهش تولید خودرو صورت می گیرد:

افزایش تولید خودروهای اقتصادی، سیاست جدید وزارت صمت

وزارت صنعت، معدن و تجارت در تازه ترین سیاست گذاری خود در صنعت خودرو، افزایش تولید خودروهای اقتصادی را در دستور کار خود قرار داده است. این موضوع از آن جا اهمیت...

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

خودروهای کلاسیک

زیر چتر ایمن بیمه ها

خودروهای پلاک کلاسیک به خودروهایی گفته می شود

که معمولاً سن آن ها بالای ۳۰ سال بوده...

صفحه ۲

تویوتا لوین هیبرید در بازار آزاد

۱۰۰ میلیون تومان ارزان شد

بازار خودرو همچنان

در شوک جنگ ۱۲ روزه

بازار خودرو ایران سال هاست بابتی و نوسانات گاه بی گاه

ناشی از تصمیمات مختلف...

صفحه ۷

تبعات تخلفات رانندگی نباید تنها به جریمه

نقدی محدود شود

ضرورت ایجاد حس

«نظارت دائمی»

در رانندگان

صفحه ۱۵



«دنیای خودرو» سیتروئن C3-XR را بررسی می کند

سیتروئن «C3-XR»: همسفر ریتم مدرن شهری

صفحات ۸ و ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



OPEL

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



چراغ‌های بار یک، همراه با کاپوتی با خطوط برجسته، ظاهری خشن و مدرن دارد. در عقب، یک باله دم‌اردکی یکپارچه و دو خروجی آگزوز در پایین، بر اسپرت بودن خودرو تأکید می‌کنند. ابعاد این مدل جدید تغییری نسبت به قبل نداشته و همچنان طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری ۴۰۷۱۵، ۱۸۴۲، ۱۴۷۳ و ۲۶۸۰ میلی‌متری دارد. بدنه خودرو با استفاده از ۶۵ درصد فولاد با مقاومت بالا ساخته شده و ۶ ایربگ در سراسر کابین تعبیه شده است. ام‌جی ۵ همان خودرویی است که در کشورمان با نام ام‌جی GT توسط فردا موتور عرضه می‌شود و با وجود قیمت زیر ۱۰ هزار دلار در مجهزترین نسخه، در بازار ایران شاهد قیمتی ۲٫۶ میلیارد تومانی هستیم.

نسخه فیس‌لیفت ام‌جی ۵ با طراحی جذاب‌تر، آپشن‌های بیشتر و پیشرفته‌های ۱٫۵ لیتری تنفس طبیعی و توربو با قیمت فوق‌العاده ۸ تا ۱۰ هزار دلار در چین عرضه می‌شود. ام‌جی ۵ مدل ۲۰۲۶ به‌طور رسمی در چهار تیپ مختلف و بازه قیمتی ۵۹ هزار و ۹۰۰ تا ۶۹ هزار و ۹۰۰ یوان معادل ۸ هزار و ۳۶۰ تا ۹ هزار و ۷۶۰ دلار وارد بازار چین شد. این مدل که به‌عنوان یک نسخه فیس‌لیفت معرفی شده، عمدتاً در بخش آپشن‌ها و تجهیزات ارتقا یافته است. ام‌جی ۵ مدل ۲۰۲۶ طراحی فست‌بک مدل قبلی را حفظ کرده و دورنگ جدید نارنجی و خاکستری به‌گزین‌های قرمز و سفید اضافه شده است. نمای جلو خودرو با جلوپنجره بزرگ چندضلعی آشنایی و



سدان کامپکت جذاب با قیمت ۸ هزار دلار

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

خودروهای کلاسیک زیر چتر ایمن بیمه‌ها

تعداد کمی از شرکت‌ها توانایی کارشناسی دقیق و ارائه پوشش‌های اختصاصی را دارند. او گفت: «ارزیابی ارزش خودروهای کلاسیک کار آسانی نیست. برای تعیین قیمت واقعی، نیاز به کارشناسان متخصص و آشنا به بازار جهانی و مدل‌های کمیاب است. همچنین هزینه‌های بالای تعمیر و تامین قطعات نایاب باید در قرارداد بیمه دیده شود تا مالک خودرو بتواند بدون دغدغه از بیمه خود استفاده کند.»

وی درباره مزایای بیمه خودروهای کلاسیک گفت: «نکته مثبت این بیمه‌ها این است که ارزش واقعی خودرو تحت پوشش قرار می‌گیرد و نه قیمت روز بازار که ممکن است بسیار کمتر یا بیشتر باشد. این امر برای مالک خودرو اطمینان مالی به همراه دارد.» او افزود: «ترخ حق بیمه خودروهای کلاسیک به‌دلیل محدودیت استفاده و ریسک کمتر معمولاً کمتر از خودروهای معمولی است. اما به‌دلیل ارزش بالای خودرو، پوشش‌های گسترده‌تر و خاصی ارائه می‌شود.» مبصر در پایان تأکید کرد: «مالکین خودروهای کلاسیک باید قبل از انتخاب بیمه‌گر، تمام شرایط و پوشش‌ها را به‌دقت بررسی کنند و از تخصص و تجربه شرکت بیمه در این حوزه مطمئن شوند. داشتن بیمه‌ای کامل و جامع، علاوه‌بر حفظ ارزش خودرو، آرامش خاطر مالی را برای کلکسیونرها به‌همراه خواهد داشت.»

کلاسیک را داشته باشد، یعنی حداقل سن ۳۰ سال و عدم تغییرات غیراصولی در بدنه و قطعات اصلی. این موضوع برای شرکت‌های بیمه بسیار مهم است؛ چراکه خودروهای کلاسیک باید هویت و اصالت خود را حفظ کنند.»

وی درباره محدودیت‌های بیمه توضیح داد و گفت: «بیشتر شرکت‌های بیمه سقف کیلومتر پیمایش سالانه را برای خودروهای کلاسیک تعیین می‌کنند؛ معمولاً بین ۵ تا ۱۰ هزار کیلومتر. علت این محدودیت این است که خودروهای کلاسیک بیشتر به‌صورت نمایشگاهی یا برای سفرهای کوتاه و خاص استفاده می‌شوند، نه به‌عنوان خودروهای روزمره.»

مبصر درباره پوشش‌های بیمه گفت: «پوشش بیمه بدنه خودروهای کلاسیک تفاوت‌هایی با خودروهای معمولی دارد. علاوه‌بر پوشش‌های رایج مانند آتش‌سوزی، سرقت، تصادفات، برخی شرکت‌ها خدمات ویژه‌ای مثل پوشش در حمل‌ونقل تخصصی (برای نمایشگاه‌ها یا انتقال به تعمیرگاه‌های تخصصی) ارائه می‌دهند. همچنین خسارت‌های ناشی از حوادث غیرمترقبه یا خرابی‌های خاص خودروهای قدیمی در برخی بیمه‌ها قابل پوشش است.»

وی به‌سرخی چالش‌های بیمه خودروهای کلاسیک اشاره کرد و گفت: «یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها، محدود بودن شرکت‌های بیمه‌ای است که خدمات تخصصی برای خودروهای کلاسیک ارائه می‌کنند.



مه‌ری درخوش

m.darakshoosh@autoworld.ir

خودروهای پلاک کلاسیک به‌خودروهایی گفته می‌شود که معمولاً سن آن‌ها بالای ۲۰ سال بوده و به دلیل ارزش تاریخی، کمیابی و جایگاه خاص در دل علاقه‌مندان و کلکسیونرها، از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. بیمه این خودروها به‌دلیل شرایط خاص‌شان تفاوت‌های عمده‌ای با بیمه خودروهای عادی دارد و نیازمند ارزیابی‌های دقیق‌تر و پوشش‌های تخصصی است. شیمامبصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی شرایط و ویژگی‌های بیمه خودروهای کلاسیک پرداخته است.

شیمامبصر درباره شرایط بیمه این خودروها گفت: «نخستین مرحله برای بیمه خودروهای کلاسیک، تعیین ارزش واقعی خودرو است. برخلاف خودروهای معمولی که ارزش بیمه معمولاً براساس قیمت روز بازار تعیین می‌شود، در خودروهای کلاسیک ارزش توافقی یا کارشناسی‌شده مدنظر قرار می‌گیرد. این ارزش براساس وضعیت بدنه، اصالت قطعات، نایاب بودن مدل و شرایط فنی خودرو تعیین می‌شود.»

او در ادامه گفت: «خودرو باید مجوز دریافت پلاک

واقع‌بین باشیم

۶۰ سال رویکرد صنعت خودرو ما این‌گونه بوده و با همین شیوه ادامه دارد! به‌عقیده کارشناسان برای حل اساسی و ریشه‌ای این مشکلات باید یک راهبرد جامع و توسعه‌گرا تدوین و اجرا شود تا هم بازار روی آرامش ببیند و هم تولید به‌سامان شده و رونق گیرد. علاوه‌بر آن بر اساس برآوردها قطع متناوب و مکرر برق در واحدهای خوروسازی و قطعه‌سازی باعث کاهش ۲۰ درصدی تولید می‌شود و این موضوع از بدیهیات و واقعیات شده و نیازی به ارائه ادله و براهین ندارد. از آن‌جا که صنعت و بازار خودرو ما جزئی از کلان اقتصاد و صنعت کشور است می‌توان گفت تأثیرات مشکلات صنعت برق مامرتفع نشود، تبعات آن همچنان دامنگیر صنعت خودرو و بازار آن خواهد بود. با عنایت به توانمندی‌های صنعتی موجود کشور اگر به‌خودبیاایم و فعل خواستن را درست صرف کنیم و با پرهیز از حواشی ضد توسعه و بازدارنده، می‌توانیم به‌هدف‌های توسعه در صنعت خودرو دست یابیم. اما کارنامه و عملکرد ما طی ۲۵ سال اخیر، گویای آن است که ما خودرو باز بودن را به‌خودروساز شدن ترجیح داده‌ایم و باید گفت: «چه ترجیح بلا مرجحی» زیرا راهی که رفته‌ایم پايانش نتیجه‌بخش نبوده است.

فرجام سخن این‌که: باید بدانیم بخش عمده مشکلات صنعت خودرو ما مانند: کمبود ارز و یاروش‌های تامین آن، تورم بیش از حد نیروی انسانی، کیفیت نازل محصولات و ... ریشه داخلی دارند که مولود سیاست‌گذاری‌های نادرست و اجرای آن‌هاست و اگر به‌فکر راه‌حل اساسی و نهایی نباشیم باید محتوا و معنای دوبیتی زیر را به‌صورت حقیقت پیدیریم

هر پدیده به‌صنعت خودرو

گرچه با علم و فن بود مائوس

در مقام افاده معنی

چون به ایران رسد شود معکوس



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری



بر اساس نیاز یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه بازار خودرو طی سال جاری قرار است یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه از داخل کشور اعم از تولید و مونتاژ و ۹۰ هزار دستگاه هم از محل واردات تامین

و عرضه شود.

تا آن‌جا که نگارنده به یاد دارد طی دو دهه اخیر هیچگاه به‌طور کامل به‌نیاز بازار پاسخ داده نشده است و هم‌اکنون در بازار خودرو ایران صدها هزار دستگاه کمبود عرضه به‌چشم می‌خورد که باعث نوسان شدید قیمت‌ها شده و به‌این دلیل بازار کمتر رنگ ثبات به‌خود دیده است. برای امسال هم با وجود این که بیش از چهار ماه از آن می‌گذرد و بر اساس آمارهای اعلام‌شده شاهد کمبود تولید هستیم و حتی نسبت به‌مدت مشابه پارسال ۱۳ درصد کاهش تولید داشته‌ایم، چنانچه وضع بر همین منوال پیش رود امسال هم کسری تولید و عرضه خواهیم داشت. در بخش واردات نیز با توجه به‌این که امسال واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی و با تعرفه ۱۹۰ درصدی حقوق و عوارض گمرکی طی مصوبه‌ای آزاد و این مصوبه به‌گمرک‌های کشور نیز ابلاغ شد، باید منتظر باشیم و ببینیم که آیا علی‌رغم تمامی مشکلات مانند: کمبود ارز و ... تحقق می‌یابد یا خیر؟ به‌هر حال این مسائل بخشی از مشکلات محسوس و ملموس صنعت و بازار خودرو کشور است که عینیت دارد. با کمال تأسف بعد از گذشت حدود



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

مشترک توسط شعب مکزیک و خاورمیانه جنرال موتورز انجام شده است. نسل دوم گرو از زبان طراحی مشترک با هاجیک شورولت آونو بهره می برد و با این مدل روی پلتفرم مشترکی که توسط جوینت ونچر سایک-جنرال موتورز-وولینگ در چین توسعه یافته، ساخته شده است. این پلتفرم برای خودروهای کامپکت ارزان قیمت طراحی شده و در نسل جدید شورولت گرو به روزرسانی هایی را تجربه کرده است. طراحی این خودرو کاملاً بازنگری شده و با ظاهری مدرن تر و فناوری های بهبود یافته، جایگاه خود را در بازارهای آمریکای لاتین، خاورمیانه و آفریقا تقویت کرده است.

شورولت گرو (Groove) کراس اوور کوچک و اقتصادی است که روی پلتفرم مشترک جنرال موتورز-سایک-وولینگ ساخته شده و در آمریکای لاتین و خاورمیانه عرضه می شود. شورولت از سال ۲۰۲۰ کراس اوور کوچکی به نام گرو را در بازارهای آمریکای لاتین و خاورمیانه معرفی و عرضه کرد که در اصل نسخه ریچ شده پانوجون ۵۱۰ بود. حال این شرکت نسل دوم گرو را معرفی کرده که باز هم ریشه چینی دارد. این خودرو اساساً کراس اوور کوچکی به نام وولینگ ژینگچی است که با برند شورولت در بازارهایی مثل آمریکای لاتین عرضه خواهد شد. رونمایی نسل جدید گرو به صورت



شاسی بلند اقتصادی ساخت چین برای عرضه جهانی



مدیرعامل اسبق سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

حلقه محاصره مالی خودروسازان با دخالت سیاست گزاران دولتی



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

وضعیت بحرانی هزینه های مالی در خودروسازی کشور، سال هاست که به یکی از موانع اصلی در مسیر سودآوری، تحقیق و توسعه و حتی بقا در بازار داخلی و خارجی بدل شده است. خودروسازان بزرگ کشور به دلیل مداخلات مداوم دولت در قیمت گذاری، ناچار به تامین منابع از محل وام های گران قیمت هستند و این، خودروسازان را وارد چرخه ای از بدهی کرده که خروج از آن بدون اصلاحات ساختاری ممکن نیست. این در شرایطی است که خودروسازان جهانی تنها ۳ تا ۳ درصد از فروش خود را صرف بازپرداخت تسهیلات می کنند و این مساله در مورد خودروسازان ایرانی، به عدد نگران کننده بیش از یک چهارم در آمد حاصل از فروش محصول می رسد. در ادامه سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا و کارشناس صنعت خودرو، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» از دلایل ساختاری این وضعیت، نقش سیاست گزار در بروز بحران مالی و ضرورت اصلاح حکمرانی اقتصادی صنعت خودرو گفت.

چرا هزینه های مالی در خودروسازان ایرانی به چنین سطوح نگران کننده ای رسیده و آیا این یک بحران مدیریتی است یا الزام ساختاری؟

یکی از دلایل اصلی افزایش هزینه های مالی در صنعت خودرو، وابستگی مزمن به نظام بانکی برای تامین نقدینگی است؛ این وابستگی به مرور ساختاری شده و خودروسازان را از مسیر سودآوری دور کرده است.

در نبود منابع پایدار داخلی و فشار سیاست گزار برای تولید مستمر، شرکتهای ناچار هستند برای حفظ جریان نقدینگی،

بهدر یافت تسهیلات روی بیاورند؛ آن هم با نرخ های بالا. این چرخه در سال های اخیر با رشد نرخ سود بانکی و افزایش زیان انباشته، تشدید شده است. از سوی دیگر، ساختار فعلی صنعت خودرو به گونه ای شکل گرفته که انعطاف مالی بسیار پایینی دارد. شرکتهای برای حفظ تیراژ، تامین قطعات و مدیریت بحران های زنجیره تامین، بدون پشتیبانی مالی دوام نمی آورند. در چنین شرایطی، تامین مالی از محل فروش تبدیل به رویایی دور شده و بار اصلی بر دوش منابع گران قیمت بانکی افتاده است.

هزینه های مالی بالا چه تبعاتی برای آینده شرکتهای دارد؟

وقتی بیش از یک چهارم در آمد صرف بازپرداخت سود وامها می شود، طبیعتاً سرمایه گذاری جدید، نوسازی خطوط تولید و حتی پرداخت به موقع به تامین کنندگان به خطر می افتد. خودروسازان به جای این که سود حاصل از فروش را در تحقیق و توسعه یا ارتقای کیفیت خرج کنند، ناگزیرند بدهی های انباشته شده را تسویه کنند.

این وضعیت در بلندمدت به کاهش رقابت پذیری، نارضایتی سهامداران و خروج تدریجی از بازار منجر می شود. در عمل، جریان نقدی شرکتهای بن بست می رسد و تنها راه ادامه مسیر، استقراض بیشتر است؛ یعنی بدهی تازه برای پرداخت بدهی قدیم. این مدل نه تنها ناسالم، بلکه ناپایدار است و در نهایت کل صنعت را به گروگان نظام بانکی در می آورد.

مهم ترین مانع خروج دولت از سیاست گذاری و قیمت گذاری چیست؟

دولت به واسطه نقش تاریخی خود در تاسیس و گسترش

نوربالا



یکی از دلایل اصلی افزایش هزینه های مالی در صنعت خودرو، وابستگی مزمن به نظام بانکی برای تامین نقدینگی است؛ این وابستگی به مرور ساختاری شده و خودروسازان را از مسیر سودآوری دور کرده است

صنعت خودرو، هم چنان خود را مالک معنوی این صنعت می داند و از همین رو، در تصمیم گیری هاد دخالت مستقیم دارد. این مداخله نه تنها در قیمت گذاری، بلکه در نحوه واگذاری، انتخاب مدیران و حتی برنامه ریزی تولید نیز مشهود است. در نتیجه، خودروسازان هیچ گاه استقلال عملیاتی نداشته اند و تصمیمات آن ها تحت تاثیر نهادهای بالادستی بوده است. این در حالی است که دولت به عنوان تنظیم گر بازار، نگران تبعات اجتماعی افزایش قیمت خودرو است. اما این نگاه کوتاه مدت باعث شده است قیمت خودرو پایین تر از بهای تمام شده نگه داشته شود و زیان ساختاری پنهان، به شکل بدهی و تسهیلات سنگین، به آینده منتقل شود.

آیا آزادسازی قیمت خودرو بدون کنترل هزینه های تولید، تورمزا نخواهد بود؟

قطعاً آزادسازی قیمت خودرو باید با اصلاح ساختار هزینه در شرکتهای همراه باشد. اگر تنها قیمت ها آزاد شود ولی هزینه های سربرابر، ناکارآمدی مدیریتی و بدهی های بانکی پابرجا بماند، مصرف کننده با افزایش قیمت مواجه می شود؛ بدون آن که کیفیت یا خدمات بهبود یابد. بنابراین، آزادسازی باید در چارچوب یک برنامه کلان باشد که شامل بهینه سازی زنجیره تامین، شفاف سازی صورت های مالی و کاهش هزینه های مالی از طریق سیاست های حمایتی هدفمند است. نباید فراموش کرد که مداخله در قیمت گذاری به ظاهر در خدمت مصرف کننده است، اما در واقع به دلیل سرکوب

قیمت ها، کیفیت را کاهش داده، نوسآوری را متوقف کرده و حتی باعث افزایش قیمت ها در بازار آزاد شده است. شفافیت، رقابت پذیری و مقررات گذاری هوشمند، راه حل های بلندمدت و موثرتری هستند.

برخی کارشناسان معتقدند تمرکز تصمیم گیری در وزارت صمت و نبود نهاد مستقل تنظیم گر در صنعت خودرو، موجب سر درگمی خودروسازان شده است. از نظر شما، چگونه می توان ساختار سیاست گذاری این صنعت را به گونه ای بازطراحی کرد که تصمیمات کلان با مشارکت واقعی ذی نفعان اتخاذ شود؟

ساختار فعلی سیاست گذاری صنعت خودرو به شدت متمرکز و دولتی است و در بسیاری از موارد تصمیم گیری ها به صورت دستوری و بدون لحاظ واقعیات تولید، بازار، منابع مالی و ظرفیت شرکت ها انجام می شود. وزارت صمت عملاً هم ناظر است و هم مجری؛ یعنی در جایگاه سیاست گزار، تنظیم گر و حتی گاهی شریک تجاری خودروسازان عمل می کند. این تضاد منافع سبب شده است تصمیمات بیشتر جنبه بخشی و کوتاه مدت داشته باشند، نه راهبردی و منسجم. یکی از راهکارهای مهم برای اصلاح این وضعیت، ایجاد یک نهاد مستقل تنظیم گر است که بتواند بدون وابستگی به دولت یا خودروسازان، سیاست ها را طراحی و ارزیابی کند و به صورت شفاف پاسخ گو باشد. این نهاد مستقل باید متشکل از نمایندگان بخش خصوصی، دانشگاه ها، تشکلهای صنفی، مصرف کنندگان و حتی نمایندگان تأمین کنندگان باشد تا تعادل منافع واقعی همه ذی نفعان صنعت خودرو باشد، نه صرفاً نگاه دولت. همچنین این نهاد باید اختیار تدوین استانداردها، رصد کیفیت، مدیریت قیمت گذاری و نظارت بر رقابت را داشته باشد. با چنین ساختاری می توان امیدوار بود که سیاست گذاری ها از حالت واکنشی و مقطعی خارج شوند و به سمت برنامه ریزی بلندمدت، ارتقای رقابت پذیری و توسعه صادرات حرکت کنند. تنها در چنین صورتی است که صنعت خودرو ایران می تواند از وضعیت فعلی خارج شود و به جایگاه قابل دفاعی در منطقه و جهان برسد.



فونیکس



اولین پلاگین هیبرید مونتاژی



جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com
fownix.official



قانونی، بررسی و تصویب صورت‌های مالی سال ۱۴۰۳، انتخاب حسابرس مستقل و بازرس قانونی برای سال ۱۴۰۴ برگزار شد. پس از ارائه گزارش هیات‌مدیره درباره عملکرد شرکت و توضیحات مدیرعامل گروه، صورت‌های مالی سایپا به تصویب رسید. همچنین سازمان حسابرسی به‌عنوان حسابرس و بازرس قانونی و روزنامه اطلاعات به‌عنوان روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی‌های شرکت در سال ۱۴۰۴ تعیین شدند. اعضای حقوقی جدید هیات‌مدیره نیز با رأی اکثریت سهامداران انتخاب شدند. در جریان این نشست، سهامداران پرسش‌های خود را مطرح کردند و مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره پاسخ مناسب ارائه کردند.

به گزارش سایپا، مجمع عمومی عادی سالیانه صاحبان سهام شرکت خودروسازی سایپا با حضور علی شیدایی، قائم‌مقام مالی و اقتصادی مدیرعامل سایپا به‌عنوان رئیس مجمع، محمدحاشم سمعی، معاون حقوقی گروه سایپا به‌عنوان دبیر مجمع، نمایندگان سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران و صندوق بازنشستگی فولاد به‌عنوان ناظران اول و دوم، همچنین مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره شرکت، حسابرس قانونی و نماینده سازمان بورس برگزار شد. در این نشست، صورت‌های مالی سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۴۰۳ به تصویب مجمع و سهامداران رسید. این جلسه با دستور کار استماع گزارش هیات‌مدیره، حسابرس و بازرس

مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت خودروسازی «سایپا» برگزار شد



تمرکز اصلی «بهمن موتور»، تولید خودروهایی با استانداردهای روز دنیا؛

عملکرد «گروه بهمن» در سال ۱۴۰۳ مورد تایید سهامداران قرار گرفت

سبد محصولات سواری گروه بهمن با ورود مزدا EZ6، AVATR 07، CHEVAL، ENVOY تکمیل شد



و به‌بازار ایران عرضه می‌کند.»

وی در بخش دیگری از توضیحات خود به رابطه دیرینه بهمن با خودروسازان شناخته‌شده نظیر مزدا اشاره کرد و از برنامه‌های واردات محصولات این شرکت خبر داد و گفت: «گروه بهمن از دیرباز با خودروسازان شناخته‌شده نظیر مزدا ارتباط داشته و همچنان این رابطه ادامه دارد. به‌همین ترتیب خودرو سدان مزدا ۳ توسط بهمن وارد کشور شد که مورد استقبال خریداران قرار گرفته و این شرکت به‌زودی محصول دیگری از مزدا به‌نام مزدا EZ6 با تکنولوژی روز (Ex-tended Range) را به بازار خودرو کشور وارد خواهد کرد.»

مدیرعامل گروه بهمن بیان کرد: «ما در حال حاضر دارای ۷ هزار و ۹۰۰ پرسنل هستیم که نسبت به سال ۱۴۰۲ هفت درصد رشد نیروی انسانی داشتیم. همچنین توانستیم جایگاه نخست خدمات فروش و پس از فروش در حوزه تجاری را برای ششمین سال متوالی به خود اختصاص دهیم.»

محمّدی گفت: «برنامه داریم تا با تمرکز بر فعالیت‌ها و ایجاد هم‌افزایی با شرکت‌های تابعه گروه بهمن، دارایی‌های شرکت را از طریق تبدیل سرمایه‌گذاری‌های راكد و کم‌بازده به پروژه‌های پر بازده افزایش دهیم.»

مجمع عمومی عادی سالیانه گروه بهمن در روز پایانی تیرماه سال جاری با حضور بیش از ۷۵ درصد از سهامداران حقیقی و حقوقی برگزار شد. در پایان مجمع به‌ازای هر سهم ۱۱۵ ریال سود (۶۵ درصد افزایش سود نسبت به سال گذشته) بین سهامداران تقسیم شد.

وی گروه بهمن را یک خودروسازی مدرن و همگام با روندهای صنعتی روز دنیا و نیازمندی‌های مصرف‌کننده داخلی دانست و افزود: «تمرکز اصلی بهمن موتور بر تولید خودروهایی با استانداردهای روز دنیا و کم‌مصرف است.»

محمّدی در ادامه به ارائه توضیحاتی در خصوص گرایش خودروسازان دنیا به طراحی و ساخت محصولات هیبریدی، از همراهی این شرکت با نوآوری‌های روز جهان خبر داد و گفت: «بهمن‌موتور در شهرپور سال جاری تولید خودرو هیبریدی CHEVAL را آغاز خواهد کرد و همچنین به‌زودی یک خودرو طراحی داخل هیبریدی را به‌نام ENVOY تولید

نویز بالا

بهمن‌موتور در شهرپور سال جاری تولید خودرو هیبریدی CHEVAL را آغاز خواهد کرد و همچنین به‌زودی یک خودرو طراحی داخل هیبریدی را به نام ENVOY تولید و به بازار ایران عرضه می‌کند



در جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه این شرکت، مدیرعامل گروه بهمن اقدامات توسعه‌ای سال ۱۴۰۳ و همچنین اهداف و برنامه‌های سال ۱۴۰۴ را برای سهامداران تشریح کرد.

محمد محمدی در این جلسه از تکمیل سبد محصولات سواری با ورود مزدا EZ6، AVATR 07، CHEVAL، ENVOY، سید محصولات تجاری سبک با ورود کاپرا، سید تجاری سنگین با ورود کشنده BD560، کامیون BD460، کامیونت فورس ۳۸ تن دوگانه‌سوز، مینی‌باس یگاسوس IXL، اتوبوس بین شهری ۹ متری و ۱۲ متری و اتوبوس درون شهری ۱۲ متری برقی خبر داد.

مدیرعامل این گروه صنعتی در همین رابطه گفت: «ما در خانواده بهمن دارای ۱۳ شرکت زیرمجموعه در حوزه تولید و خدمات هستیم. در سال گذشته توانستیم جایگاه نخست تولید خودروهای کشنده، کامیونت، مینی‌بوس و ون را به‌خود اختصاص دهیم. همچنین جایگاه دوم تولید اتوبوس و کامیون و جایگاه سوم تولید خودروهای SUV را دارا بودیم.» محمدی با اشاره به این که مساحت فضای فیزیکی در اختیار مجموعه پس از خصوصی‌سازی به ۵۰۰ هکتار رسیده است، گفت: «سود خالص مجموعه در سال ۱۴۰۳، ۱۳۲ هزار و ۸۷۴ میلیارد ریال بود که نسبت به سال ۱۴۰۲، ۴۰ درصد رشد داشته است. مجموع درآمدهای عملیاتی و غیر عملیاتی سال ۱۴۰۳ نیز ۷۸۸ هزار و ۷۱۱ میلیارد ریال بوده که نسبت به سال ۱۴۰۲، ۳۹ درصد رشد شاهد هستیم که نشان از عملکرد مثبت گروه بهمن دارد.»

پیگیری يك موضوع Follow up



اکبر رنجبرزاده
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

راهکار ساماندهی صنعت خودرو

«صنعت خودرو این روزها با مشکلات عدیده‌ای در حوزه‌های مختلف از تولید گرفته تا واردات دست و پنجه نرم می‌کند که رفع آن‌ها نیاز به همکاری متقابل مجلس و دولت دارد. حال در این زمینه اکبر رنجبرزاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

رقابت واقعی در بازار خودرو چگونه شکل می‌گیرد؟

این مسأله تنها در صورت شرایط برابر میان خودروسازان داخلی و واردکنندگان و ایجاد تعادل بین تولیدات داخل و خودروهای وارداتی حاصل می‌شود. این در حالی است که تشویق واردکنندگان خودروسازان و تنبیه تولیدکنندگان داخلی نه تنها کمکی به رقابت‌پذیری و رونق بازار خودرو نمی‌کند، بلکه به صنعت و بازار خودرو آسیب نیز وارد خواهد کرد.

واردات خودرو چه نقشی در رونق این بخش از بازار دارد؟

زمانی که عرضه خودرو در بازار کاهش می‌یابد، واردات خودرو می‌تواند نقش به‌سزایی در تعادل عرضه و تقاضا در بازار ایفا کند. با توجه به این که در آیین‌نامه جدید واردات خودرو هم تعرفه واردات کاهش یافته و هم امکان ورود خودروهای خارجی به کشور بدون انتقال ارز فراهم شده است، واردات از این طریق می‌تواند به ایجاد سود قابل توجه برای واردکنندگان خودرو و ترغیب آن‌ها به واردات هر چه سریع‌تر خودروها کمک کند.

دولت در این باره چه اقداماتی باید انجام دهد؟

اگرچه واردات خودرو می‌تواند خودروسازان داخلی را به رقابت با خودروهای خارجی ترغیب کند، اما دولت هم‌زمان با واردات خودرو باید مشوق‌هایی را برای تولیدات داخل در نظر گرفته و مشکلات خودروسازان داخلی را در بخش قیمت‌گذاری و فروش محصولات، تامین نقدینگی و تخصیص ارز برطرف کند. واردات خودرو بدون رفع موانع تولید در صنعت خودرو مانند این است که دست و بال یک دوندۀ را ببندیم و از او بخواهیم با سرعت بالا و متناسب با سرعت رقیب خود حرکت کند که قطعاً امکان‌پذیر نیست. به بیان دیگر باید شرایط و تمهیدات لازم برای حمایت از خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی فراهم شود تا آن‌ها بتوانند خودروهای باکیفیت تولید کنند و هم‌زمان نیز میزان تولیدات خود را افزایش دهند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس معتقد است بحران کمبود نقدینگی در صنعت خودرو منجر به افزایش زبان‌انباشته شده که ریشه در سیاست‌های دستوری دارد. ابوالقاسم جراره گفت: «در سال‌های اخیر صنعت خودرو به دلیل چالش قیمت‌گذاری و ایجاد اختلاف میان قیمت کارخانه‌ای و بازار آزاد دچار آسیب‌های جدی شده است.» وی با اشاره به این که خودروسازان به دلیل عدم تعادل میان نرخ هزینه‌های تمام‌شده و قیمت بازار دچار زیان شده‌اند، اظهار داشت: «از آن‌جا که اختلاف قیمت کارخانه با بازار برای دلالان بسیار جذاب است و عده‌ای سودجو

وزارت صمت به دنبال کیفیت در تولید خودرو باشد

وزارت صمت به‌جای اعمال سیاست‌های چندگانه و سخت‌گیری در قیمت‌گذاری، به دنبال کیفیت در تولید خودرو باشد. وضعیت فعلی صنعت خودرو نیاز به اصلاح زیرساخت‌ها دارد و وزارت صمت باید از نقش تولی‌گری به‌نقش نظارتی تغییر مسیر دهد.

در سال‌های اخیر نمره صنعت خودرو مورد قبول نیست و وزارت صمت باید در بحث صنایع بیشتر به‌نقش نظارتی، آن هم به‌صورت سختگیرانه توجه داشته باشد.

در این‌جا باید یادآور شد که سیاست‌گذاری‌های اخیر در صنعت خودرو نتیجه‌ای جز زیان‌های سنگین نداشته است؛ چرا که در بحث کیفیت خودروسازان به دلیل سیاست‌های چندگانه موفق به تولید محصولاتی کیفی نشده بودند که اگر وزارت صمت از بحث قیمتی روی سخت‌گیری در رابطه با کیفیت محصولات تمرکز داشته باشد، بدون شک بازار خودرو هم به تعادل خواهد رسید.

در این‌جا باید یادآور شد که وزارت صمت مسئول اصلاح روندهای کنونی بازار خودرو است و واقعی‌سازی قیمت محصولات خودروسازان منجر می‌شود بازار خودرو حالت تعادلی به‌خود بگیرد.

وقتی تمرکز روی کیفی‌سازی محصولات بیشتر شود، بدون شک هر محصولی با هر قیمتی به بازار ارائه نمی‌شود و این‌جاست که کیفیت به برگ برنده خودروسازان تبدیل خواهد شد.

متأسفانه در حال حاضر بازار خودرو از یک انحصارگری و فضای غیر شفاف رنج می‌برد که می‌توان مهم‌ترین دلیل آن را نیز وجود شرایط غیرمتعادل در بخش تولید دانست.

تا زمانی که محصولات داخلی با تکیه بر اصل کیفی‌سازی تولید نشوند، نمی‌توان انتظار کاهش زبان از خودروسازان داشت. عمده‌دلیل این موضوع هم اعمال سیاست‌های چندگانه به صنعت خودرو است. وقتی خودروهای خارجی وارد بازار شوند، یک فضای رقابتی ایجاد می‌شود که رشد کیفیت محصولات داخلی باید در این شرایط را اولویت قرار گیرد. در چنین شرایطی محصولات نیز با قیمت واقعی و شفاف طبق اصل عرضه و تقاضا در بازار عرضه می‌شود.

در حال حاضر صنعت خودرو نیاز به تولید محصولات با کیفیت و عرضه مناسب دارد که امید است با فعالیت بخش خصوصی و نظارت جدی وزارت صمت این موضوع محقق شود.

افزود: «در حال حاضر عوامل متعددی در افزایش قیمت خودرو اثرگذار هستند که در نهایت فشار مضاعفی را بر خودروسازان تحمیل می‌کنند و به دنبال آن فشار مضاعفی نیز به مصرف‌کنندگان وارد خواهد شد. وضعیت کنونی یک بازی باخت-باخت برای تولیدکننده و مصرف‌کننده است.» وی تصریح کرد: «ادامه این روند منجر به کاهش شدید سطح تولید و توان تولیدکننده خواهد شد. هر چه صنعت خودرو از قیمت‌گذاری واقعی و ارائه آمارهای شفاف فاصله بگیرد، فضا برای حضور محصولات بی‌کیفیت دست‌چندم خارجی بیشتر فراهم خواهد شد.»

زاپاس

Spare Tire

تعیین قیمت غیر واقعی خودرو؛ بازی باخت-باخت برای تولیدکننده و مصرف‌کننده

دیگر می‌شود که می‌توان با حل بحران نقدینگی در صنعت و حرکت به سمت تعیین قیمت واقعی هزینه‌های تمام‌شده از این شرایط خارج شد. این نماینده مجلس تأکید کرد: «وقتی هزینه‌های تمام‌شده به‌صورت دقیق مشخص شود و میزان حمایت‌هایی که از صنعت شده به صورت رسمی اعلام شود، می‌توان یک قیمت واقعی برای محصول نهایی تعیین کرد که منجر به کاهش شدید زبان انباشته خواهد شد.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس



حراج آخرین شاهکار برتونه با پیشرانه فراری «F430»



نوجیو که آخرین شاهکار ساخت برتونه است، به حراج گذاشته شده و انتظار می‌رود با قیمتی بین ۴۵۰ تا ۶۰۰ هزار دلار به فروش برسد. برتونه، استودیوی طراحی افسانه‌ای ایتالیایی، در طول تاریخ خود فراز و نشیب‌های بسیاری را تجربه کرده و نوجیو نمونه‌ای بر جسته از این داستان است. این خودرو که در سال ۲۰۱۲ به صورت یک کانسپت غیر کار بردی رونمایی شد، در همان سال به یک شاهکار واقعی و قابل رانندگی تبدیل شد. اکنون، همین نمونه به عنوان آخرین خودرو برتونه که نام این استودیو را بدک می‌کشد، در حراجی به فروش خواهد رسید. نوجیو که به افتخار

پسر جوانی برتونه نام‌گذاری شده، ادای احترامی به کانسپت لاتیچیا استراتوس زیرو است. این خودرو از شاسی، موتور و گیربکس فراری F430 بهره می‌برد؛ بنابراین، برنده این حراجی صاحب یک پیشسرنه ۴.۳ لیتری V8 تنفس طبیعی، پدال‌های تعویض دنده به سبک فرمول یک و صدایی دل‌انگیز از آگزوز خواهد شد. با این حال، نقطه قوت اصلی نوجیو، بدنه خیره‌کننده آن است. بخش جلویی خودرو با طراحی گوه‌ای بسیار تهاجمی، فوق‌العاده تیز و جذاب است. کابین نوجیو اگر چه به اندازه بدنه چسورانه نیست، اما صرفاً شبیه یک فراری با طراحی شده هم به نظر نمی‌رسد.

ویژه‌ها

فوریت ترخیص آمبولانس و خودروهای برقی لغو شد



گمرک جمهوری اسلامی ایران بخشنامه تسریع در ترخیص برخی کالاها از جمله آمبولانس، خودروهای امدادی، جرثقیل، خودروهای برقی و نیز گوشی تلفن همراه بدون نیاز به اخذ شناسه را لغو کرد. براساس بخشنامه‌ای که صادر شده بود، برای تسریع در روند ترخیص برخی کالاها مانند آمبولانس، خودروهای امدادی، جرثقیل و خودرو آتش‌نشانی و نیز خودروهای برقی و هیبریدی، مرحله ارزش‌گذاری حذف شده بود.

دیگه چه خبر؟

لزوم بازنگری و تقویت بسته حمایت از صنایع



رئیس اتاق ایران گفت: «مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد بسته حمایتی از صنایع، با برخی ابهامات و نواقص همراه است و نیاز به بازنگری و تقویت دارد.» صمد حسن‌زاده، با تأکید بر لزوم افزایش تاب‌آوری اقتصادی کشور گفت: «تاب‌آوری اقتصادی ارتباط مستقیمی با میزان حمایت‌ها، ارائه تسهیلات، توسعه سرمایه‌گذاری و گسترش روابط داخلی و خارجی دارد. در این شرایط سخت باید تدابیری جدی برای تداوم تولید و حفظ اشتغال اندیشیده شود.»

توئیتر!

بازگرداندن مابه‌التفاوت وجوه تعرفه‌های گمرکی به شرکت‌های واردکننده خودرو



گمرک ایران در بخشنامه‌ای مکلف شد تا بر اساس آیین‌نامه اجرایی حقوق ورودی واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۴ و جلوگیری از تحمیل هزینه‌های مازاد به مصرف‌کنندگان، اقدام به اصلاح و محاسبه گمرکی و بازگرداندن (استرداد) مابه‌التفاوت وجوه به شرکت‌های واردکننده کند. در ۲۳ تیرماه بود که دولت آیین‌نامه اجرایی تعرفه خودروهای وارداتی را اعلام کرد که در آن سود بازرگانی با کاهش چشمگیری از ۱۰ درصد به ۲۰ درصد رسیده بود.

به منظور جلوگیری از کاهش تولید خودرو صورت می‌گیرد؛

افزایش تولید خودروهای اقتصادی، سیاست جدید وزارت صمت

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

وزارت صنعت، معدن و تجارت در تازه‌ترین سیاست‌گذاری خود در صنعت خودرو، افزایش تولید خودروهای اقتصادی را در دستور کار خود قرار داده است. این موضوع از آن جا اهمیت دارد که افزایش تولید خودروهای اقتصادی می‌تواند از افت میزان تولید خودرو در کشور مان جلوگیری کند. بر این اساس، در پانزدهمین جلسه شورای معاونین این وزارتخانه که در تیرماه با حضور سیدمحمد اتابک، وزیر صمت برگزار شد، افزایش تولید خودروهای اقتصادی به عنوان سیاست اولویت‌دار دولت در حوزه خودرو به تصویب رسید. همچنین مقرر شد هماهنگی برای افزایش تولید خودروهای اقتصادی با شرکت‌های تولیدکننده صورت پذیرد. این تغییر رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که خودروهای اقتصادی با قیمت پایین‌تر، مصرف سوخت کمتر و هزینه نگهداری پایین‌تر، برای قشر وسیعی از جامعه به‌ویژه اقشار متوسط و کم‌درآمد بیشتر قابل دسترس خواهند بود. در سال‌های اخیر، شکاف بین قدرت خرید مردم و قیمت خودروهای داخلی به یکی از چالش‌های جدی بازار تبدیل شده است؛ وضعیتی که موجب



کاهش تقاضای واقعی و افزایش سودآوری در بازار شد. در چنین شرایطی، افزایش تولید خودروهای اقتصادی می‌تواند به تعدیل این شکاف کمک کند و شرایط خرید خودرو را برای طیف گسترده‌تری از مردم فراهم سازد. از سوی دیگر، این سیاست با افزایش عرضه خودروهای ارزان‌قیمت به بازار، می‌تواند به کاهش تدریجی قیمت‌ها و شکل‌گیری یک تعادل منطقی میان عرضه و تقاضا منجر شود. افزون بر آن، ارتقای بهره‌وری خطوط تولید

سیاست محوری، شورای معاونین وزارت صمت در مصوبات دیگر خود نیز بر ثبات بازار تأکید کرده است. در همین جلسه، افزایش قیمت خودرو در بازار بیش از سقف ۱۵ درصدی تعیین‌شده از سوی وزارتخانه ممنوع اعلام شد. از دیگر بندهای مصوبه شورای معاونین وزارت صمت می‌توان به تذکر جدی به خودروسازان برای جلوگیری از عقب‌افتادن از برنامه تولید اشاره کرد؛ موضوعی که در سال‌های گذشته نیز مورد انتقاد بوده و بر عملکرد کلی صنعت خودرو تأثیر منفی گذاشته است. علاوه بر این، اجرای سریع فرایند واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور بدون انتقال ارز نیز مورد تأکید قرار گرفت؛ اقدامی که می‌تواند بخشی از تقاضای بازار را از طریق واردات کنترل‌شده پاسخ دهد. در بخش پایانی این مصوبه، به مساله تأمین نقدینگی برای خودروسازان پرداخته شد. در این راستا، با توجه به خصوصی‌سازی برخی شرکت‌ها نظیر ایران خودرو، وزارت صمت اعلام کرد در صورتی که این شرکت‌ها خود را با سیاست‌های کلان وزارتخانه هماهنگ کنند، حمایت‌های لازم برای حل مشکلات به‌ویژه در زمینه نقدینگی به عمل خواهد آمد. همچنین توافقاتی با بانک مرکزی برای کمک به حل مشکل کمبود منابع مالی در شرکت‌های خودروساز صورت گرفته است.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس مطرح کرد: «تحمیل هزینه‌های سنگین به تولیدکننده و مصرف‌کننده با دخالت‌های بی‌پایان دولت در خودروسازی.»

حاضر جواب: ای کاش به‌جز بیان این صورت‌مساله در مدل‌های مختلف و با جمله‌بندی‌های متفاوت، راهکاری هم برای خروج از این وضعیت بیان می‌شد!

ریزش قیمت خودروهای خارجی و مونتاژی...

حاضر جواب: خلاصه که شعر معروف «ریز ریزه، وقتی حرف می‌زنی قیمت‌ها می‌ریزه» الان در مورد بازار خودروهای وارداتی و وعده‌های مسئولان، به شدت صادق است!

مرسدس بنز قیمت خودروهای برقی جدیدش را به‌طور چشمگیری کاهش داد تا شاید بتواند مشتریان بیشتری جذب کند.

حاضر جواب: به عبارت دیگر، این جا هر روز در شورای رقابت، بحث‌ها بر سر افزایش قیمت است و در شورای رقابت آلمان، جدل‌ها بر سر کاهش قیمت‌هاست

در پی بروز اختلاف میان ایلان ماسک و دونالد ترامپ که سیاست‌هایی برای کاهش حمایت از صنایع سبز اتخاذ کرده است، اکنون تسلا، شرکت خودروسازی این میلیاردر حوزه فناوری، با خطر از دست دادن میلیاردها دلار بارانه دولتی مواجه است.

حاضر جواب: بفرمایید؛ پس این فقط ما نیستیم که هر ماه، منتظر رسیدن پیامک واریز بارانه به حساب‌مان هستیم... ایلان ماسک هم تقریباً در همین وضعیت به سر می‌برد!

قیمت خودرو در بازار به کدام سمت و سو می‌رود؟

حاضر جواب: از خودش هم بیرسید، طفلکی نمی‌داند و بیشتر احساس می‌کند در حال چرخیدن دور خودش است.

نه کاهش دلار بر بازار خودرو اثر گذاشت، نه جنگ؛ ر کود همچنان پابرجاست.

حاضر جواب: کلاً مثل این که بازار خودرو دچار بی‌حسی موضعی شده است.

صادرات بی‌سابقه خودروهای چینی، بازارهای جهانی را دگرگون کرده است. این موج عظیم، کشورها را غرق در خودروهای ارزان‌قیمت کرده است.

حاضر جواب: البته نه همه کشورها را!

شورای معاونین وزارت صمت با هدف تنظیم بازار خودرو، ۶ سیاست اولویت‌دار را تصویب کرد. در این مصوبه، ضمن تأکید بر حفظ سقف ۱۵ درصدی افزایش قیمت، درباره رشد خارج از چارچوب قیمتی به خودروسازان هشدار داده شد. همچنین خودروسازان موظف به حفظ تیراژ تولید شده‌اند و نسبت به کاهش تولید یا عقب‌ماندگی از برنامه، تذکر دریافت کردند. حاضر جواب: البته این چیزی که شما توصیف کردید، بیشتر شبیه ۶ هشدار و تذکره و امر و نهی به خودروسازان بوده ۶ سیاست اولویت‌دار!

انتقاد تولیدکنندگان از واردات خودروهای کارکرده... حاضر جواب: البته این اعتراض بیشتر به اسم واردات خودروهای کارکرده است؛ چون تا به حال خودرو کارکرده‌ای وارد کشور نشده است و هر چه مشکل هست، بر سر اسم آن است، نه رسمش!

اینفوگرافیک

Infography

افزایش درآمد شرکت «سایپا شیشه»



شرکت سایپا شیشه
(سهامی عام)

درآمد تیرماه

43
میلیارد تومان

میزان کاهش درآمد
چهار ماهه

6
٪

درآمد چهار ماهه

238
میلیارد تومان

شرکت «سایپا شیشه» در چهارماه ابتدایی سال ۱۴۰۴، فروش ۲۳۸ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

چند تلند؟

تشدید رکود در بازار خودرو



بازار خودرو کشور در سال جاری به‌خصوص از ابتدای تابستان وضعیت رکود و انجماد معاملاتی را تجربه می‌کند؛ جریانی که نشان می‌دهد شرایط اخیر کشور روی تصمیم‌گیری‌های اقتصادی مردم تأثیر مستقیم گذاشته و سبب سردی بی‌سابقه‌ای در بازار خودرو شده است.

چرا؟

ریشه‌های شرایط رکودی بازار خودرو



در نگاه نخست، این سکون در معاملات و نبود خریدار از توقف کامل فعالیت بازار خبر می‌دهد؛ رکودی که صرفاً ناشی از التهاب روانی متأثر از تهدیدات جنگ نیست؛ بلکه ریشه در مجموعه‌ای از ناهماهنگی‌ها و اتخاذ سیاست‌های نادرست و ناکارآمد دارد که طی ماه‌های گذشته منجر به توقف کامل فعالیت‌ها در بازار شده است.

برای چه؟

اصلاحات ساختاری باید انجام شود



کارشناسان صنعت خودرو معتقدند برای دستیابی به یک بازار متعادل و پررونق انجام اصلاحات ساختاری و جلوگیری از سیاست‌های ناکارآمد از جمله حذف قیمت‌گذاری دستوری، آزادسازی واردات با تعرفه‌های منطقی و... باید در دستور کار سیاست‌گذاران صنعت خودرو قرار گیرد. حال باید دید در عمل چه اتفاقاتی رخ خواهد داد.



آپرودینامیک تر برای حداکثر سرعت می‌شود. تولید مدل ر تروی CC850 تنها به ۷۰ دستگاه محدود است؛ آن هم در حالی که در ابتدا ۵۰ دستگاه بود، اما به دلیل تقاضای بالا، ۲۰ دستگاه دیگر اضافه شد. یکی از این پروژه‌ها، جایگزین یسکو است. هنوز مشخص نیست که نیوگ خارق‌العاده کونیگزک در قدم بعدی به کجا می‌رسد و چگونه می‌تواند خودرویی با ۱۶۰۰ اسب‌بخار قدرت را پشت سر بگذارد، اما اطمینان داریم که او موفق خواهد شد. همچنین انتظار می‌رود نسخه‌های سریع تر و متمرکزتری از پلت‌فرم پلاگین-هیبریدی جمرامعرفی شوند؛ اما این قطعی است که کونیگزک در حال توسعه یک هایپر کار کاملاً الکتریکی نیست.

تمام محصولات جدید و در حال تولید کونیگزک فروخته شده‌اند و هم‌اکنون حتی تروتمندترین افراد هم امکان خرید یک کونیگزک نور نخواهند داشت. هر مدیرعاملی در صنعت خودرو آرزوی چنین موقعیتی را دارد. فروش تمام محصولات برای چند سال آینده. این دقیقاً جایی است که گریستین فون کونیگزک، مدیرعامل کونیگزک قرار دارد؛ زیرا تمام مدل‌هایی که تولید می‌کند یا قرار است تولید کند از قبل فروخته شده‌اند. البته تمام محصولات این شرکت تولید محدود هستند. به عنوان مثال، از یسکو تنها ۱۲۵ دستگاه ساخته شد که شامل هر دو نسخه اتک (با داون فورس بالا برای پیست) و ابسلوت (با طراحی



«کونیگزک» خودرویی برای فروش ندارد!

رکوردشکنی پورشه «کاین» برقی در زمینه یدک کشی



نسل جدید پورشه کاین تا پیش از پایان سال ۲۰۲۵ رونمایی خواهد شد. این خودرو برقی براساس پلتفرم ۸۰۰ ولتی PPE شکل می‌گیرد. از طرف دیگر، نسل سوم پورشه کاین با پیش‌رانه درونسوز هم تا سال ۲۰۳۰ به حیات خود ادامه می‌دهد. هر چند پورشه کاین برقی در حال گذراندن آزمایشات نهایی قبل از عرضه است، اما برای رکوردشکنی هم آمادگی دارد چراکه نمونه آزمایشی این خودرو توانسته با ثبت زمان ۳۱،۲۸ ثانیه در پیست Shelsley Walsh در بریتانیا، عنوان سریع‌ترین شاسی‌بلند این پیست را به‌دست آورد. این خودروی آزمایشی تحت هدایت راننده اهل چک یعنی خانم گابریلا یلکووا قرار داشته است. پیست Shelsley Walsh با

مسیری به طول ۹۰۰ متر، به عنوان یکی از محل‌های برگزاری مسابقات قهرمانی تپه‌نوردی بریتانیا شناخته می‌شود. عرض این مسیر در برخی نقاط به ۳،۵ متر محدود می‌شود. کاین برقی به عنوان یک خودروی بزرگ و سنگین با تایرهای تابستانی، توانست ۱۸،۳ متر ابتدایی این مسیر را در فقط ۱،۹۴ ثانیه طی کند که پیش از این توسط یک خودروی تک نفره مسابقه‌ای به‌دست آمده بود. یکی از مهمترین عوامل پایداری خوب کاین برقی، تعلیق هیدرولیک فعال است که مشابه آن در نسل سوم پانامرا و مدل جدید تایکان هم نصب می‌شود.

انتشار اطلاعات اولیه از سوپراسپرت جدید «لکسوس»



از زمان رونمایی کانسپت GR GT3 در نمایشگاه توکیو ۲۰۲۲ متوجه شدیم که توپوتا قصد دارد یک خودروی مسابقه‌ای تولید کند. البته حالا می‌دانیم که نسخه خیابانی از این خودرو با نشان لکسوس و نام احتمالی LFR در ایالات متحده عرضه خواهد شد، تا خاطرات LFA را زنده کند. مدل مسابقه‌ای در سال ۲۰۲۶ و مدل عادی با کمی فاصله زمانی، وارد میدان می‌شود تا فاصله بین دو مدل RC و LC را پر کند. البته تولید هر دو مدل مذکور در سال ۲۰۲۵ خاتمه می‌یابد. با توجه به تصاویر مخفیانه‌ای که در طول سه سال گذشته از خودروی مسابقه‌ای توپوتا به ثبت رسیده است، می‌توان کاپوت طولی، جزئیات آئرودینامیک شامل هواکش‌های

روی کاپوت و سقف کم ارتفاع شبیه به کانسپت GR GT3 را تشخیص داد. البته در تصاویر مربوط به گواهی ثبت اختراع، ظاهراً با مدل خیابانی این خودرو مواجه هستیم، چراکه برخی قطعات همچون باله عقب، حذف شده است. دیفیوزر بزرگ عقب، جزئیات مثلثی چراغ‌های عقب و هواکش‌ها در این مدل می‌تواند یادآور LFA باشد. قرارگیری کابین در جلوی چرخ‌های عقب هم به مرسدس AMG GT شباهت دارد. با توجه به وجود هواکش در گلگیرهای جلو، احتمال دارد که خروجی‌های اکروز در این بخش تعبیه شده باشد.

مقصودی که مبدأ بازارهای دنیا است

کشورهای صادرکننده خودرو به چین



با ارسال ۱۷ هزار و ۷۳۳ دستگاه در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵ حضوری شگفت‌انگیز داشته که نشان‌دهنده رشد قابل توجه این کشور در زنجیره تامین جهانی خودرو است. بخش عمده‌ای از این خودروها توسط برندهایی چون فولکس‌واگن، کیا و پژو در کارخانه‌های واقع در خاک اسلواکی مونتاژ شده‌اند و به واسطه سطح بالای استانداردهای تولید اروپایی و هزینه‌های نسبی پایین تر نیروی کار، توان رقابتی بالایی دارند. افزایش چشمگیر واردات از اسلواکی نسبت به مدت مشابه سال قبل (+۱،۹۳۱ دستگاه) حکایت از جایگاه فزاینده آن در بازارهای صادراتی، به‌ویژه چین دارد. بسیاری از این مدل‌ها در دسته خودروهای میان‌رده اقتصادی قرار می‌گیرند که برای خانوارهای شهری چین جذابیت دارند. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری مستمر در خطوط تولید مدرن و بهره‌گیری از فناوری‌های به‌روز موجب شده تا محصولات اسلواکی، هم کیفیت مورد انتظار بازار چین را تأمین کنند و هم در رقابت قیمتی با برندهای چینی و ژاپنی پایرجا باقی بمانند. با توجه به روند فعلی، اسلواکی می‌تواند نقش مهم‌تری در آینده واردات خودرو به چین ایفا کند و در معادلات تجاری منطقه‌ای تاثیر گذار تر ظاهر شود.

واردات با وجود تعرفه‌های بیشتر در رتبه چهارم فهرست صادرکنندگان خودرو به چین، ایالات متحده با ارسال ۸ هزار و ۸۷۱ دستگاه در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵ جای گرفته است؛ اما این عدد نسبت به سال‌های گذشته نشان‌دهنده کاهش چشم‌گیر سهم واردات از بازار وارداتی چین است. با توجه به اعمال تعرفه ۲۵ درصدی از سوی چین بر خودروهای آمریکایی، بسیاری از برندهای مطرح مانند تسلا، جی‌ام و فورد با چالش‌هایی تازه در رقابت قیمتی مواجه شده‌اند. اگرچه مدلهایی مانند کراس‌اوورهای الکتریکی و پیکاپ‌های سائز متوسط آمریکایی هنوز در میان برخی مشتریان چینی محبوبیت دارند، اما افزایش قیمت نهایی در کنار گسترش تولید خودروهای مشابه توسط برندهای داخلی چین، این مزیت را تضعیف کرده است. از سوی دیگر، تنش‌های تجاری میان دو کشور نیز بر آینده واردات تاثیر منفی گذاشته و سبب شده تا بسیاری از خودروسازان آمریکایی به‌جای تمرکز بر صادرات به چین، راهبردهای محلی‌سازی یا همکاری با شرکت‌های چینی را در نظر بگیرند.

۲۳ هزار دستگاه خودرو به چین ظاهر شد و با ارسال بیش از ۳۰ هزار دستگاه، جایگاه اول را در میان ۱۰ کشور تامین‌کننده خودرو برای بازار چین حفظ کرد. این حجم بالا نشانگر تقاضای پایداری برای کیفیت، دوام و فناوری پیشرفته خودروهای ژاپنی است. بخش بزرگی از این واردات شامل مدل‌های سدان و شاسی‌بلندهای محبوب از برندهایی مانند توپوتا، لکسوس و نیسان بوده که به واسطه مصرف سوخت بهینه و راحتی بالا، در میان خریداران چینی جایگاه ویژه‌ای دارند. در مقایسه با کشورهای دیگر، خودروهای ژاپنی از نظر توازن بین قیمت و عملکرد، انتخابی منطقی برای طبقه متوسط چین محسوب می‌شوند. با وجود گسترش تولید داخلی در چین و رشد برندهای چینی در بخش خودروهای الکتریکی، وابستگی نسبی بازار به واردات ژاپنی همچنان پایرجاست، هر چند روند کاهش حجم کل واردات حاکی از تغییرات تدریجی در سیاست‌های مصرفی چین است. از سوی دیگر، حضور پررنگ مدل‌های ژاپنی در بازار چین نشانه‌ای از رقابت تکنولوژیک و فرهنگی میان دو قدرت آسیایی است که در سطح صنعت خودرو نیز بازتاب یافته است.

کشوری برای تامین فولکس در جایگاه سوم صادرکنندگان خودرو به چین، اسلواکی

بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو به چین ظاهر شد و با ارسال بیش از ۳۰ هزار دستگاه، جایگاه اول را در میان ۱۰ کشور تامین‌کننده خودرو برای بازار چین حفظ کرد. این حجم بالا نشانگر تقاضای پایداری برای کیفیت، دوام و فناوری پیشرفته خودروهای ژاپنی است. بخش بزرگی از این واردات شامل مدل‌های سدان و شاسی‌بلندهای محبوب از برندهایی مانند توپوتا، لکسوس و نیسان بوده که به واسطه مصرف سوخت بهینه و راحتی بالا، در میان خریداران چینی جایگاه ویژه‌ای دارند. در مقایسه با کشورهای دیگر، خودروهای ژاپنی از نظر توازن بین قیمت و عملکرد، انتخابی منطقی برای طبقه متوسط چین محسوب می‌شوند. با وجود گسترش تولید داخلی در چین و رشد برندهای چینی در بخش خودروهای الکتریکی، وابستگی نسبی بازار به واردات ژاپنی همچنان پایرجاست، هر چند روند کاهش حجم کل واردات حاکی از تغییرات تدریجی در سیاست‌های مصرفی چین است. از سوی دیگر، حضور پررنگ مدل‌های ژاپنی در بازار چین نشانه‌ای از رقابت تکنولوژیک و فرهنگی میان دو قدرت آسیایی است که در سطح صنعت خودرو نیز بازتاب یافته است.

بزرگ‌ترین صادرکننده اروپایی در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵، آلمان با ارسال بیش از



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو، بخشی از بازار خود را با واردات مدل‌های خارجی تامین می‌کند. ژاپن و آلمان در صدر فهرست صادرکنندگان خودرو به چین هستند. چین در سه‌ماهه اول ۲۰۲۵، تعداد ۳۰ هزار و ۵۱۷ خودرو از ژاپن، ۲۳ هزار و ۶۹۵ از آلمان و ۱۷ هزار و ۷۳۳ مدل از اسلواکی وارد کرد. امسال هم واردات خودرو از انگلیس و آمریکا، روند کاهش دارد. تولید خودرو در چین، ماه به ماه رکورد می‌زند و حالا طبق نمودارهای رسمی، نیاز بازار چین به مدل‌های وارداتی، شدیداً کاهش یافته است. در سه‌ماه اول سال ۲۰۱۴ تعداد ۴۳/۱ میلیون خودرو وارد چین شده اما برای ۲۰۲۵، آمار به کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه رسیده است

وضعیت در سه ماهه نخست ۲۰۲۵ براساس گزارش کوی دوتنگشو، دبیر کل اتحادیه خودروهای سواری چین (CPCA)، چین در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۵، تعداد ۹۵ هزار خودرو وارد کرده که کاهش ۳۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل دارد. در ماه مارس ۲۰۲۵ نیز ۳۹ هزار خودرو وارد شد که کاهش ۲۷ درصدی را نشان می‌دهد. حجم واردات خودرو به چین از سال ۲۰۱۷ به‌طور متوسط سالانه ۸ درصد کاهش یافته است. در سال ۲۰۲۴، تعداد کل خودروهای وارداتی به ۷۰۰ هزار دستگاه رسید که کاهش ۱۲ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد. از این میان سهم سدان‌ها با ۴۰ هزار دستگاه ۴۳ درصد بوده و شاسی‌بلند‌ها با سهم نزدیک به ۳۰ درصد حدود ۲۷ هزار دستگاه وارد شده‌اند. چین همچنان بیشترین حجم واردات خودرو را از ژاپن، سپس آلمان و پس از آن اسلواکی داشته است. کشور چین به‌تازگی تعرفه ۲۵ درصدی بر واردات خودرو از آمریکا اعمال کرده است. با توجه به ادامه جنگ تجاری بین چین و آمریکا، انتظار می‌رود رتبه آمریکا در فهرست واردات تغییر کند.

ژاپن در صدر در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵، ژاپن بار دیگر به عنوان

خبر

News

حراج فراری دیتونا SP3» با اهداف خیره

فراری با F80 مجزه به پیش‌رانه ۶ سیلندر، با برخی انتقادات مواجه شد. بسیاری از مخاطبان اعتقاد دارند که با وجود مدل‌های دودیچی چیلندری و پوروسانگونه با پیش‌رانه ۱۲ سیلندر، دلیلی نداشت که F80 نیز به این پیش‌رانه مجزه نشود. البته با وجود این انتقادات، تمام تیراژ ۷۹۹ دستگاهی فراری F80 به‌فروش رسید. اکنون فراری با معرفی مجدد دیتونا SP3 می‌خواهد نشان دهد که پیش‌رانه V12 را فروش نکرده است، هر چند که این خودرو یک نمونه تک-ساخت باقی می‌ماند. البته فراری دیتونا SP3 آخرین محصول این کمپانی ایتالیایی با پیش‌رانه V12 خواهد بود چراکه فراری قصد دارد تا پایان عمر پیش‌رانه‌های درونسوز، به استفاده از این نیروگاه تنفس طبیعی در سری آیکونا و



همچنین مدل‌های عادی، ادامه بدهد. فراری دیتونا SP3 به عنوان عضوی از سری ویژه آیکونا، در فاصله سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴ به تعداد ۵۹۹ دستگاه عرضه شد. دو مدل دیگر این سری یعنی مونزا SP1 و SP2 هم به سرعت به‌فروش رسیدند، تا ظرفیت ۱۰۰ دستگاه باقی مانده هم به پایان برسد. حالا با ششصدمین خودرو از این مجموعه روبرو هستیم که هنوز به تملک کسی درنیامده است و این خودرو در ماه آینده عرضه خواهد شد. عواید حاصل از فروش آن توسط بنیاد فراری در امور آموزشی صرف می‌شود. گمانه‌زنی درباره قیمت این نمونه خاص از فراری دیتونا SP3 کار راحتی نیست، اما می‌توان انتظار داشت که از رقم ۲،۲ میلیون دلار تعیین عبور کند. این نخستین بار نیست که فراری برای حمایت از امور خیریه، تیراژ محصولات خود را افزایش می‌دهد. به یاد داریم که پانصدمین نمونه از لافاروی در سال ۲۰۱۶ به قیمت ۷ میلیون دلار یعنی ۵ برابر بیشتر از رقم اصلی، به‌فروش رسید. دویست و دهمین نمونه از این خودرو هم با قیمت ۱۰ میلیون دلار و برای حمایت از کودکان، فروخته شد. بدنه ششصدمین نمونه از فراری دیتونا SP3 با ترکیب رنگ مشکی و زرد و لوگو تایپ Ferr و ari در دو انتهای بدنه، تزئین شده است، ترکیبی که قبلاً مشاهده نکرده‌ایم.

جیب کامپس 4xe»؛ آماده برای آفرود

درجه افزایش می‌دهد. برای نخستین بار می‌توانیم فضای داخلی جیب کامپس 4xe را مشاهده کنیم که در مقایسه با تیپ عادی، روکش پارچهای بادوام با قابلیت تمیز شدن آسان، روکش ضدخش و کفپوش‌های ضدآب را به‌همراه دارد. تزئین برخی قسمت‌ها شامل داشبورد، کنسول میانی، صندلی‌ها و پوشش داخلی درها با رنگ قهوه‌ای، دوخت قرمز، جزئیات تفراده، صفحه‌نشان‌دهنده ۱۰ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۶ اینچ، از دیگر ویژگی‌های کابین جیب کامپس 4xe به‌شمار می‌آید. فعلاً از مشخصات فنی جیب کامپس 4xe اطلاع دقیقی نداریم، اما این خودرو براساس پلتفرم STLA Medium شکل گرفته و به سامانه چهار چرخ محرک مجهز شده است. حالت رانندگی Select-Terrain هم می‌تواند رانندگی در بیره را آسان تر کند.

نسل‌های اول، دوم و سوم جیب کامپس در سال‌های ۲۰۰۶، ۲۰۱۶ و ۲۰۲۵ معرفی شدند. نسل جدید این خودرو در کارخانه گروه استلانتیس در ایتالیا تولید خواهد شد. پس از معرفی اولیه جیب کامپس، اکنون اطلاعات بیشتری درباره تیپ آفرودی 4xe هم منتشر شده است. چهره جیب کامپس 4xe به واسطه قطعه پلاستیکی پایین سپر جلو که در یچه‌های هواکش و چراغ‌های مه‌شکن را در خود جای داده، استیکر مشکی مات روی کاپوت، رینگ‌های ۱۹ اینچ با تایرهای آفرود، سپر عقب و جزئیات قرمز بدنه، از مدل استاندارد متمایز شده است. از دیگر ویژگی‌های جیب کامپس 4xe می‌توان به افزایش ۱۰ میلیمتری تعلیق اشاره کرد، که زوایای حمله، خروج و شکست را به ۳۱،۲۷ و ۱۶





تیونینگ مرسدس «AMG GT63»



مرسدس AMG GT63 چهار در به دلایلی چندان مورد توجه تیونر ها قرار نگرفته و شرکت های کمی برای این مدل ارتقا هایی ارائه می دهند؛ اما لار ته دیز این یکی از همین معدود تیونر هاست. ارتقا های لار ته دیز این برای مرسدس AMG GT63 شامل کاپوت جدید، جلو پنجره جدید، پیش بند سپر تهاجمی تر، تزئینات گلگیر جلو، قاب آینه های جانبی، رکاب های جانبی، تزئینات سپر عقب و اسپویلر در صندوق می شود. دیفیوزر جدید با چراغ های ترمز اضافی نیز در این پکیج گنجانده شده و تمام قطعات از جنس فیبر کربن هستند. رینگ های چند پره جدید هم تکمیل کننده ویژگی های بیرونی این تیونینگ هستند. لار ته دیز این

قیمت این قطعات را اعلام نکرده اما به گفته این شرکت، تحویل قطعات ۱۸ روز طول می کشد و نصب آن ها تنها ۶ ساعت زمان می برد. این قطعات همچنین گواهینامه TÜV آلمان را نیز دریافت کرده اند. پکیج تیونینگ لار ته دیز این اما صرفاً یک کیت ظاهری است و افزایش قدرت را به دنبال ندارد. با این حال، GT63 در حالت استاندارد و بدون تقویت پیشترانه هم قدرت فوق العاده ای دارد. پیشترانه ۴ لیتری V8 توئین توربو این مدل در نسخه معمولی ۵۸۵ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ در حالی که این اعداد در نسخه GT63 S به ۶۴۰ اسب بخار و ۹۰۰ نیوتون متر می رسند.

فروش نقدی محصولات «سیا موتور» با تخفیف ویژه آغاز شد



شرکت سیا موتور، از زیر مجموعه های گروه بهمن، در جدیدترین بخشنامه فروش خود شرایط ویژه ای برای عرضه نقدی سه محصول خود با تخفیف نقدی قابل توجه اعلام کرده است. این طرح از ساعت ۹ صبح روز سه شنبه ۳۱ تیرماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۱۲ ظهر پنجشنبه ۱۶ مردادماه ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت نام از طریق عاملیت های سیا موتور در سطح کشور انجام می شود در این طرح فروش، سه مدل از محصولات فاو شامل کشنده تک محور، کشنده جفت محور و کامیون کمپرسی فاو ۴۶۰ عرضه شده اند که همگی با موعد تحویل فوری در هفته چهارم شهریورماه ۱۴۰۴ در اختیار مشتریان قرار خواهند گرفت. مدل کشنده تک محور در این طرح با قیمت مصوب ۶۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال به فروش می رسد که با احتساب تخفیف یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریالی، قیمت نهایی آن برای خریداران ۶۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال در نظر گرفته شده است. همچنین کشنده جفت محور دارای قیمت مصوب ۶۵ میلیارد و ۶۲۹ میلیون و ۳۶۰ هزار ریال است که با اعمال تخفیف یک میلیارد و ۲۱۹ میلیون و ۳۶۰ هزار ریالی، به قیمت نهایی ۶۴ میلیارد و ۴۰۱ میلیون ریال عرضه می شود. سومین محصول این طرح کامیون کمپرسی است که قیمت مصوب آن ۶۷ میلیارد و ۴۲۵ میلیون و ۲۰ هزار ریال بوده و با تخفیف یک میلیارد و ۳۵۵ میلیون ریالی، با قیمت نهایی ۶۶ میلیارد و ۸۰ میلیون ریال قابل خرید است. همه خودروهای این طرح با رنگ سفید عرضه می شوند و نرخ جریمه دیرکرد در تحویل خودرو، معادل ۲.۵ درصد ماهانه اعلام شده است. تحویل خودروها تنها از طریق عاملیت های مجاز شرکت سیا موتور در سراسر کشور انجام خواهد شد و تحویل خودرو بدون پلاک ممنوع است.

در این طرح، امکان خرید برای تمامی متقاضیان حقیقی بالای ۱۸ سال فراهم است و محدودیتی در تعداد ثبت نام برای هر کد ملی وجود ندارد. همچنین شماره شب و حساب بانکی وارد شده در هنگام ثبت نام حتماً باید به نام متقاضی باشد. پرداخت وجه نیز فقط باید از طریق درگاه رسمی معرفی شده و در قالب یک تراکنش کامل صورت گیرد. از مهم ترین مزایای این طرح می توان به تحویل فوری خودروها، قیمت گذاری با تخفیف ویژه نقدی، خدمات فروش رسمی و قانونی و عرضه محصولات پرکاربرد و قدرتمند برند FAW اشاره کرد.

آمریکایی

روزنامه های بازیافتی در کابین «کادیلک»!

یکی از جذاب ترین تحولات در خودروهای الکتریکی، بازیافتی در طراحی کابین های آن هاست. وقتی خریداری به فناوری، آینده نگری و حفاظت از محیط زیست اهمیت می دهد، حاضر است هزینه بیشتری برای مواد پایدار بپردازد و این مواد برایش جذابیت بیشتری دارند. جدیدترین خودروی الکتریکی کادیلک یعنی اپتیک هم دقیقاً همین مسیر را در پیش گرفته است. یکی از طراحان کادیلک درباره موادی که در کابین این خودرو استفاده شده اظهارات جالبی داشته است. نینا چو، طراح کادیلک، می گوید: «موضوع فقط موادی که استفاده می کنیم



نیست، بلکه نحوه استفاده از آن ها به شکلی همچنان انگیز برای مشتری اهمیت دارد. ما از پالت های رنگی جذاب و هماهنگی رنگ ها بهره بردیم و رویکردی نوین در کاربرد و چیدمان مواد در کابین اتخاذ کردیم.» در کابین اپتیک از پارچه ای با طرح برجسته استفاده شده که از نخ های صد درصد بازیافتی بافته شده است. این پارچه خاکستری روشن روی نواری که جلوی سرنشینان جلو قرار دارد و همچنین اطراف کنسول مرکزی کار شده است. کنسول مرکزی اپتیک نیز از مادی پایدار ساخته شده است. پوش ویژه این بخش که پیپروود (PaperWood) نام دارد، ترکیبی از چوب درخت و روزنامه های بازیافتی است. چو توضیح می دهد که با نگاه دقیق، می توان حروف چاپ شده روزنامه ها را در روکش چوبی تشخیص داد. برای این کار، برد، کادیلک لایه های نازکی از چوب و روزنامه های بازیافتی را مانند ویفر به هم فشرده می کند. سپس لایه های نازکی از این ترکیب برش داده می شود تا روکش چوبی تولید شود. کاغذ روزنامه بین رگه های چوب نمایان است.



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو ایران سال هاست بای ثباتی و نوسانات گاهویی گاه ناشی از تصمیمات مختلف و متفاوت مواجه است؛ اما این وضعیت از ابتدای امسال و به دنبال تحولات اخیر و جنگ ایران و رژیم صهیونیستی، با بحران عمیق تر سیاسی و اقتصادی روبه رو شده؛ شرایطی که به همراه بدهی های کلان خودرو سازان، بحران نقدینگی زنجیره تامین، کمبود ارز و کاهش شدید قدرت خرید مردم، جریان عرضه خودرو را فلج و بازار را به وضعیت قرمز رسانده است.

بازار خودرو کشور در سال جاری به خصوص از ابتدای تابستان وضعیت رکود و انجماد معاملاتی را تجربه می کند؛ جریانی که نشان می دهد شرایط اخیر کشور و جنگ ۱۲ روزه تأثیر مستقیمی بر تصمیم گیری های اقتصادی مردم گذاشته که سبب سردی بی سابقه ای در بازار خودرو شده است. این وضعیت در بازار خودرو ایران با ترکیبی از مشکلات ساختاری، بحران های مالی و سیاست های ناکارآمد، بازار فعلی را به نقطه ای از بحران رسانده که نه مصرف کننده توان و انگیزه ای برای خرید خودرو دارد و نه خودروسازان برای ادامه تولید از توانایی و امکانات لازم بهره مند هستند.

در نگاه نخست، این سکون در معاملات و نبود خریدار از توقف کامل فعالیت بازار خبر می دهد؛ رکودی که صرفاً ناشی از التهاب روانی متأثر از تهدیدات جنگ نیست؛ بلکه ریشه در مجموعه ای از ناهماهنگی ها و اتخاذ سیاست های نادرست و ناکارآمد دارد که طی ماه های گذشته منجر به توقف کامل فعالیت ها در بازار شده است. وضعیتی که تا به امروز نه فروکش نسبی تنش ها و کاهش محدود بهای ارز و نه ابلاغ آئین نامه واردات خودرو برای سال ۱۴۰۴ و اعلام رسمی افزایش قیمت محصولات خودروسازان، نتوانسته بازار را از لاک بی اعتمادی بیرون بکشند. به بیان دقیق تر وضعیت کنونی بازار خودرو ایران، نتیجه سال ها سیاست گذاری ناکارآمد، انحصار در صنعت خودرو و عدم توجه به نیازهای واقعی مصرف کنندگان است. تداوم شرایطی که می تواند به توقف کامل برخی خطوط تولید، ورشکستگی قطعه سازان و افزایش بیکاری در این صنعت منجر شود.

گزارش های اخیر نشان می دهد بدهی خودروسازان بزرگ داخلی به زنجیره تامین و زیان انباشته هنگفت آن ها به هزاران میلیارد تومان رسیده است و این وضعیت می تواند تولید و عرضه خودروسازان را به شدت دچار چالش کند. از سویی شکست سیاست واردات به رغم وعده های مکرر برای تنظیم بازار خودرو از طریق واردات، موجب شده است این خودروها با قیمت هایی نجومی و اغلب بیش از دو تا سه برابر قیمت جهانی در بازار داخل عرضه شوند. در

تویوتا لوین هیبرید در بازار آزاد ۱۰۰ میلیون تومان ارزان شد

بازار خودرو همچنان در شوک جنگ ۱۲ روزه



بازار خودرو کشور در سال جاری به خصوص از ابتدای تابستان وضعیت رکود و انجماد معاملاتی را تجربه می کند؛ جریانی که نشان می دهد شرایط اخیر کشور و جنگ ۱۲ روزه تأثیر مستقیمی بر تصمیم گیری های اقتصادی مردم گذاشته که سبب سردی بی سابقه ای در بازار خودرو شده است

کاهش قیمت ها در بازار آزاد

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای ۱۳ تا ۲۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری را (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۰۲ میلیون تومان، کاپرا دو کابین (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان، شاهین (بدون سنسوروف) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۷۸ میلیون تومان، دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش ۹۴۰ میلیون تومان و دنا تومات (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۹۸ میلیون تومان قیمت گذاری شد.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S8 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان، ریسینگ پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان، کی ام سی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان و ام وی ام X33 کراس تومات (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، تویوتا bZ4X ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد تومان و نisan قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

کنار این مسائل، کمبود ارز و تشدید تحریم ها، مشکلات را دوچندان کرده و مانع از تامین قطعات برای خودروهای مونتاژی و همچنین واردات خودروهای کامل شده است. در میان این مشکلات، قدرت خرید مردم نیز به دلیل تورم بالا، کاهش ارزش پول ملی و مشکلات اقتصادی به شدت افت کرده است؛ به طوری که خودروهای داخلی که زمانی گزینه ای مقرون به صرفه برای اقشار متوسط بودند، هم اکنون در بازار آزاد قیمتی بیش از یک میلیارد تومان دارند و این افزایش بهای، تقاضا را به شدت کاهش داده و بازار خودرو را به رکودی عمیق فرو برده است. در واقع امروز کاهش قدرت خرید مردم نه تنها بازار خودروهای نو، بلکه بازار خودروهای دست دوم و حتی خدمات پس از فروش را نیز تحت تأثیر قرار داده است؛ رکودی که به زنجیره تامین و صنایع وابسته آسیب رسانده و به تدریج اثرات منفی گسترده ای بر اقتصاد کشور خواهد گذاشت.

با این حال فعالان و کارشناسان بازار معتقدند به رغم مشکلات موجود و رکود و کاهش شدید تقاضا، وضعیت کنونی بازار خودرو می تواند بستری برای دسترسی به بخش وسیع تری از جامعه به خودرو باشد. در واقع این وقفه، به نوعی فرصت تجدید ساختار بازار را فراهم می آورد؛ زیرا زمانی که قیمت ها براساس ارزش واقعی خودرو و نه بر مبنای هیجان بازار تنظیم شود و حباب قیمتی ناشی از فعالیت دلالان فروکش کند، خریداران بالقوه می توانند بدون فشار روانی و هیجانی، انتخاب دقیق تری داشته باشند. اما نکته مهم تر و پایانی برای دسترسی به یک بازار متعادل و پرونق، انجام اصلاحات ساختاری و جلوگیری از سیاست های ناکارآمد از جمله حذف قیمت گذاری دستوری، آزادسازی واردات با تعرفه های منطقی و حمایت و همراهی با بخش خصوصی واقعی است.

تکنولوژی

پیشترانه «فراری» روی موتور سیکلت!

موتور سیکلت HF355 با پیشترانه V8 فراری F355 شاهکاری از مکتول هیزن است که ۴۰۰ اسب بخار قدرت را روی دو چرخ ارائه می دهد. مکتول هیزن، سازنده موتور سیکلت های سفارشی در لس آنجلس، موتور سیکلتی ساخته که از پیشترانه V8 فراری F355 نیرو می گیرد. این موتور سیکلت که HF355 نام دارد، از اوایل سال ۲۰۲۴ در دست ساخت بوده و هنوز کاملاً به پایان نرسیده، اما اخیراً برای اولین بار چرخ هایش به حرکت درآمده است. هیزن، در بستنی در اینستاگرام می گوید: «هدف ما خلق یک موتور سیکلت اسپرت با پیشترانه V8 بود که همچنان ابعاد



و تناسبات یک موتور سیکلت معمولی را حفظ کند و این قطعاً چالش بزرگی بود». موتور سیکلت هایی با پیشترانه های بزرگ خودرو، پیش تر هم ساخته شده اند و شاید معروف ترین آن ها، موتور سیکلت کانسپت دوج تاماهاک باشد که به پیشترانه V10 و آپیر مجهز شده بود؛ اما چنین موتور سیکلت هایی هرگز معمول نیستند. هیزن برای HF355 شاسی سفارشی ای طراحی کرده تا پیشترانه فراری و گیربکس ۶ سرعته را در خود جای دهد. بدنه دست ساز این موتور سیکلت، همراه با سیستم ترمز و تعلیق، برای مدیریت قدرت تخمینی ۴۰۰ اسب بخار پیشترانه طراحی شده است. این موتور سیکلت با مایعات و ۱۵ لیتر بنزین، تنها ۲۶۸ کیلوگرم وزن دارد که ۱۴۵ کیلوگرم آن متعلق به پیشترانه و گیربکس است. هیزن که پیش تر طراح داخلی و پیمانکار بود، ساخت موتور سیکلت را در کارگاه چوبی پدرش در بروکلین آغاز کرد و سپس به لس آنجلس نقل مکان کرد تا با تأسیس شرکت خود بنام هیزن موتورورکس، به صورت تمام وقت به این حرفه بپردازد.



ریسک بزرگ برای برندی بود که به موتورهای بزرگش شهرت دارد. اما این ریسک نتیجه داد و اسپیکتر موفقیتی چشمگیر به دست آورد. این خودرو پر فروش ترین مدل رولزرویس در اروپا در سال گذشته بود و حتی خریداران جدیدی را که عمدتاً جوان تر هستند جذب کرد. در مورد اسپیکتر، قدرت از ۵۸۵ اسب بخار و ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور در نسخه استاندارد به ۶۶۰ اسب بخار و ۱۰۷۵ نیوتون متر گشتاور در مدل بلک بیج افزایش یافته است. این افزایش ۸۵ اسب بخاری قدرت و ۱۷۵ نیوتون متری گشتاور، با همان یکجی باتری لیتیوم-یونی ۱۰۲ کیلووات-ساعت و دو موتور الکتریکی به دست آمده است. به لطف این افزایش قدرت، اسپیکتر بلک بیج ظرف ۴٫۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست می یابد که ۰٫۳ ثانیه سریع تر از نسخه معمولی است.

موتور V12 در حال انقراض است. به جز چند برند که همچنان تلاش می کنند این موتور غول پیکر را زنده نگه دارند، اکثر شرکت ها به دلیل قوانین سخت گیرانه آلایندگی و مصرف سوخت بالا، به سمت موتورهای کوچک تر با الکتریکی حرکت کرده اند. رولزرویس یکی از معدود برندهایی است که همچنان به موتور V12 وفادار مانده است. موتور ۶٫۷۵ لیتری V12 این شرکت، نمادی از تجمل و عملکرد است که به نوعی در برابر عصر کوچک سازی پیشرفته مقاومت کرده است؛ اما حتی رولزرویس نیز از الکتریکی شدن مصون نیست. در سال ۲۰۲۳، رولزرویس مدل اسپیکتر را به عنوان جایگزینی برای ریت معرفی کرد؛ اما برخلاف سنت این برند، اسپیکتر به جای موتور نمادین V12، به یک یکجی باتری بزرگ و دو موتور الکتریکی مجهز شده است. این یک



رولزرویس اسپیکتر
«بلک بیج» باتوان برقی

«دنیای خودرو» سیتروئن C3-XR را بررسی می کند

سیتروئن «C3-XR»؛ همسفر ریتم ده

کراس اوور جدید سایپا با فناوری های نوین و طراحی مدرن، تعریف تازه ای از تردد روزمره در شهر ارائه می دهد

سیتروئن C3-XR، محصول جدید گروه خودروسازی سایپا در تازه ترین تست میدانی، نه تنها از نظر فنی و کیفیت ساخت مورد ارزیابی قرار گرفت، بلکه عملکرد آن در پاسخ به نیازهای متنوع رانندگان شهری، به ویژه زنان به دقت سنجیده شد. این بررسی با تمرکز بر راحتی، سهولت استفاده، امکانات ایمنی و کاربری روزمره، نشان می دهد سایپا در عرضه این کراس اوور فرانسوی تا چه حد توانسته انتظارات نسل جدید مصرف کنندگان را برآورده سازد و مسیر انتخاب خودرو در بازار داخلی



را وارد فصل تازه ای کند.



فرانسوی متفاوت در آستانه ورود به بازار ایران

با معرفی رسمی سیتروئن C3-XR از سوی خودروسازی سایپا، این کراس اوور فرانسوی معتبر، در پیچهای متفاوت برای بازار ماشین های شهری کشور گشوده است. C3-XR با هدف پاسخگویی به نسل مدنی ارائه می شود که کیفیت، امنیت، سهولت رانندگی و حس استفاده روزانه مهم ترین اولویتهای شان در خرید خودرو است.

این خودرو نه فقط یک وسیله حمل و نقل معمولی، بلکه گزینه ای دلپذیر و مناسب برای کسانی است که تمایل دارند سبک زندگی شهری شان با ریتم سریع زندگی امروزی هماهنگ باشد.

گرچه قیمت نهایی خودرو هنوز به طور رسمی از سوی سایپا اعلام نشده و این موضوع همچنان ذهن بسیاری از خانواده ها را به خود مشغول کرده، اما نوید قیمتی رقابتی، نگاه ها را متوجه این کراس اوور جمع و جور فرانسوی کرده است. حتی متقاضیانی که تجربه آشنایی با خودرو فرانسوی را ندارند، با وعده کیفیت، اصالت، امکانات روز و هزینه نگهداری مناسب، امیدوارند C3-XR پاسخ مناسبی به نیاز روزافزون بازار خودروهای اقتصادی، کم مصرف و البته خوش ساخت باشد.

در فضایی که گزینه های چینی یا داخلی، هنوز نتوانسته اند ترکیب مناسبی از کیفیت و راحتی سواری را عرضه کنند، مونتاژ سیتروئن C3-XR توسط سایپا، نخستین قدم برای تجربه خاطره ساز یک خودرو اروپایی در دل زندگی ایرانی است؛ به ویژه برای زنان و خانواده هایی که به دنبال امنیت روانی و سهولت واقعی در حرکت روزانه هستند.



طراحی ظاهری؛ جذابیت مینیمال برای سلیقه های مدرن

در برخورد اول با سیتروئن C3-XR، ذهن هر ناظری درگیر هماهنگی و سادگی خطوط طراحی آن می شود. زبان طراحی معاصر سیتروئن نه تنها یک نوستالژی اروپایی را یادآور می شود بلکه با طرافت در فرم دهی، دقت در تناسبات و انتخاب المان های دیداری مینیمال، به شدت مورد توجه نسل جوان و رانندگان بارو حیه مدرن قرار می گیرد.

حجم دهی نرم بدنه، کشیدگی هوشمند خطوط در امتداد کاپوت و کناره ها و استفاده از حجم های منحنی، ظاهر اسپرت اما متین را برای خودرو و رقم زده که بدون افتراق یا زرق و برق بیش از اندازه، چشم نواز و دلنشین باقی می ماند. جلو پنجره پهن و جسورانه با لوگوی فلزی براق سیتروئن، چراغ های باریک و مدرن، تماماً با هدف ایجاد شخصیتی شیک برای خودرو انجام شده است.

بخش هایی مانند قاب های پلاستیکی محافظ روی گلگیرها، فرم منحنی ستون های سقف و رنگ آمیزی چندگانه آینه ها و دستگیره ها، نمادهایی از دقت اروپایی در جزئیات هستند. سادگی اصولی این خودرو نه تنها آن را از بسیاری از رقبای چینی متمایز می کند، بلکه برای زنان جوان که به دنبال شیک بودن و وقار توانمند هستند، پاسخ کاملی دارد.

کسانی که علاقه دارند خودرویشان مکمل استایل روزمره شان باشد و در خیابان ها با آرامش خاطر تردد کنند، جذب بدنه جمع و جور و ابعاد مناسب با میدان دید وسیع C3-XR می شوند. از تقاع معقول این مدل از سطح زمین هم تسلط راننده را به طرز محسوسی افزایش داده و چه برای افرادی که تازه وارد دنیای رانندگی شده اند و چه رانندگان با تجربه تر، حس کنترل و تسلط بر مسیر را تقویت می کند.

حتی فقدان برخی آپشن ها در نسخه پایه مانند سانروف یا رینگ آلومینیومی هم با انتخاب هوشمندانه رنگ تریم، دستگیره ها و دی لایت های LED به خوبی جبران شده و خودرو را از نظر بصری به روز و باب سلیقه جوانان و زنان نگه داشته است.

درواقع، سیتروئن C3-XR به گونه ای طراحی شده تا در عین مینیمال بودن، همچنان با تنوع رنگ بدنه و قابلیت شخصی سازی ظاهری، به ویژه برای جوانان، انتخابی خوشایند باشد.

داخلی سازی سیتروئن «C3-XR» تا ۵۰ درصد

رضا حسینی، مدیر کل ارتباطات و امور بین الملل گروه خودروسازی سایپا در باره میزان داخلی سازی سیتروئن C3-XR در حاشیه مراسم تست و بررسی این خودرو در گفت و گو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «در حال حاضر حدود ۲۰ درصد داخلی سازی برای این خودرو آغاز شده است و قابلیت رساندن این عدد به ۵۰ درصد وجود دارد. این موضوع هم در بخش آپشن ها و قطعات، شامل تریم داخلی و قطعات بیرونی و هم در حوزه قوای محرکه قابل



انجام است.» وی اضافه کرد: «در نخستین مرحله عرضه، بازخوردها و نظرات مشتریان گردآوری خواهد شد و این موضوع می تواند در ادامه مسیر تولید و برنامه ریزی های بعدی برای این خودرو بسیار موثر واقع شود.»

حسینی در باره زمان بندی تحقق هدف داخلی سازی ۵۰ درصدی ادامه داد: «دستیابی به این هدف نیازمند تعریف پروژه های داخلی سازی و رعایت استاندارد ده است تا کیفیت مورد تایید شرکت سیتروئن نیز تامین شود. با توجه به این که این خودرو با برند سیتروئن به بازار عرضه می شود و در شرایط تحریم امکان تجهیز محصول به برخی گواهی ها محدود شده، عمدتاً از قطعات کشورهای شرق آسیا بهره گرفته می شود.»

مدیر کل ارتباطات و امور بین الملل گروه خودروسازی سایپا در باره مزیت های رقابتی سیتروئن C3-XR در بازار خودرو ایران تأکید کرد: «این خودرو سازگاری کامل با بنزین کشور دارد و نیازی به استفاده از افزودنی های خاص ندارد. همچنین با برخورداری از ابعاد مناسب، مصرف سوخت پایین، هندلینگ مطلوب و دوام قابل توجه، ویژگی های بارزی را ارائه می دهد. سابقه فعالیت برند سیتروئن در ایران نیز با محصولاتی چون ژیان، زانتیا و C3 که پیش تر به بازار عرضه شده اند، نشان می دهد این برند جایگاه قابل اعتنایی نزد مصرف کنندگان دارد و همواره مورد استقبال واقع شده است.»

وی اضافه کرد: «این خودرو با وجود داشتن ابعاد نه چندان بزرگ، فضای کافی برای سرنشینان عقب پیش بینی کرده و دید قابل قبولی برای راننده فراهم می کند. امکانات و آپشن های ضروری روی همین محصول در نظر گرفته شده است. اگرچه برخی قابلیت هایی که شاید در بعضی محصولات چینی اهمیت زیادی ندارند، فعلاً در این خودرو وجود ندارد، اما از تقای آن ها در تیپ های بعدی و با سرمایه گذاری و توسعه خطوط تولید، پیگیری خواهد شد. تلاش ما بر این بوده که ضمن حفظ سادگی، جذابیت یک برند اروپایی و سطح دوام بالا، نیازهای اساسی راننده

و سرنشینان ایرانی را پوشش دهیم.» حسینی درباره قیمت نهایی خودرو در بازار کشور «محدوده دقیق قیمت این خودرو هنوز تعیین گرفته و بازنگری مجدد روی قیمت اثر گذار خواهد شد. اطلاع رسانی لازم انجام خواهد شد. عرضه فوری زیاد از هفته دوم شهریور ماه آغاز خواهد شد.»

وی در خصوص تیراژ تولید سالانه سیتروئن R تولید ۴ هزار دستگاه انجام شده و برنامه ریزی آینده و ۱۲ هزار دستگاه در سال بعدی وجود دارد. مدیر کل ارتباطات و امور بین الملل گروه خودرو برنامه افزایش تنوع خاطر نشان کرد: «در حال و پس از عرضه اولیه که نیازمند سرمایه گذاری سری های بعدی برای ارائه آپشن های متنوع تر و

بهره مندی از موتور توربوشارژر منتخب

زهرا اسدی، کارشناس فنی سایت سایپا نخستین بار در سال ۲۰۱۴ توسط شرکت سیتروئن بدنه، نسخه های جدیدی از آن در سال های ۱۹ بازار چین و با همکاری دانگ فنگ پژو سیتروئن در سال ۲۰۱۶، برنامه ریزی برای تولید آن در شده است.»



وی اضافه کرد: «تفاوت های نسخه جدید نسبت گانه بوده است که برخی ویژگی های نرم افزاری چراغ روز، کروز کنترل و سیستم پایش فشار باد اسدی در خصوص نسخه های مختلف خودرو تو که نخستین تیپ، نسخه پایه است. تمامی اس



راحتی و کاربری هوشمند داخل کابین

با ورود به کابین سیتروئن C3-XR، حس آرامش و سادگی مدرن فضای داخلی، توجه شما را به خود جلب می کند. تریم پارچه ای با کیفیت و دوخت اصولی

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دنده‌دستی یا ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک DCT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. البته این ۸ سرعته دوکلاچه ۲۷۶ اسب‌بخاری، در فهرست ۵۰ سیلندری توان‌ساز قرار دارد. همچنین چاب‌دستی بداندیک به‌نصب گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک ۸ سرعته جین سان کامپکتی نظیر بدهد و تا شتاب و سُرعت خوبی در اختیار راننده قرار دهد. و این اساس تنها ۵۲ ثانیه زمان نیاز است که این ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک از حالت سکون به سُرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

انتراندان کامیخت خانوادگی هیوندای است. این خودرو که در حال حاضر در هفتم خرداد عرضه می‌شود، در قوی تر نسخه، یعنی N، مسلح بالای تکنولوژی هیوندای را با خود یکم می‌کشد. انتراندان Z یا مو تور ۲ سیلندر ۱۷۰۰ لیتری توربوشارژر با سیستم پاششی سوخت مستقیم بهره می‌گیرد. این موتور توان تا ۲۸۵ اسب بخار می‌شود. با در نظر گرفتن سیستم بر خور آن توربوشارژ و سیستم پاششی سوخت مستقیم با ۴۱ میلندرها (IGI) ایستاده می‌تواند حداکثر ۲۷۶ اسب بخار قدرت را در ده هزار دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۹۲ نیوتون متر گشتاور را در ۱۷۴۰۰ دور به ارمغان آورد.

موتور ۱۲۷۶ اسب بخاری
«هیوندای»



مدرن شهری



توازن امکانات رفاهی، وایمنی، ارویایی

یکی از نقاط قوت اصلی سبترئون CS-XR، همین توازن بی نقص میان امکانات رفاهی کاربردی و استانداردهای بالای ایمنی اروپایی است. سیستم پهنه‌په‌په‌مطبوع دستی، شیشه‌های برقی، سنسور و دوربین عقب، امکانات ممتازی را حتی در نسخه پایه خود و برآندۀ عرضه می‌کند. سنسور و دوربین پارک، مانور دادن حتی در پارکینگ‌های کوچک و باریک یا خیابان‌های شلوغ را بسیار راحت، سریع و بدون استرس ساخته‌است.

در بحث ایمنی، مجموعه کامل سامانه‌های مدرن مانند سامانه کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، ترمز ضد قفل (ABS)، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)، دو ایربگ برای سرنشینان جلو، قفل کودک و اتصال ISOFIX برای صندلی کودک خیال خانواده‌ها را راحت می‌کند. سامانه کنترل حرکت در سربالایی و سراسیمه (HAC/ HSA) و سیستم هشدار فشار باد لاستیک با اضافه شدن به مجموعه امکانات، باعث شده رانندگان ناآشنا به جاده یا مسیرهای نو، از شهر نیز هیچگاه نگران مشکلات غیر منتظره نباشند.



فرمان برقی، نرم، نرمی سواری و پایداری بی نظیر

در نخستین دقایق رانندگی با سیستم C3-XR، توجه شما را به خود جلب میکند، «فرمان بر پی سبک و منعطف» آن است. این فرمان چنان نرم و بی تنش تحت دستان راننده می چرخد که گویی یک اسباب بازی حرفه ای و مهندسی شده زیر انگشتان است. نتیجه آزمایش های میدانی نشان داد حتی در لحظات اضطراری و نیاز به مانور های ناگهانی، خودرو با دقت و کمترین انحراف به دست راننده پاسخ می دهد.

خیلی از ارانندگان، این ویژگی را یک نعمت واقعی تلقی می کنند؛ چرا که در ترافیک پر تراکم شهری، فرمان پذیری آسان و مانور چابک بدون اعمال فشار یاد، است بر ارانندگی را به طور محسوس کاهش می دهد.

در بخش دیگری از تست میدانی، زمانی که تغییر مسیر ناگهانی یا دور زدن سریع تر از معمول را آزمایش کردیم، پاسخ فرمان C3-XR و پایداری آن اصلاً ما را آغافلگیر نکرد. خودرو بدون کوچک‌ترین تکان یا رفتار غیرمنتظره، تعادل خود را در مسیر حفظ کرد و سامانه ESP اجازه لغزش یا هر گونه بی‌تعادلی را خواسته نداد. این سطح از کنترل‌پذیری برای رانندگانی که هنوز از مانور دادن یا عبور سریع از کنار موانع شهری می‌ترسند، توأم با اعتماد به‌بنفس، حساس امنیت و کنترل مسیر است.



همراهی دقیق با سبک زندگی پرشتاب

سیسترون CX-3R برای زنان راننده، یک خودروی دوستدار کاربر است. محل قرارگیری فرمان، ابعاد جمع و جور بدنه، ارتفاع معقول صندوق عقب و حتی شیوه طراحی درهای ورودی به گونه‌ای است که ورود و خروج، حمل خرید یا وسایل کودک، پارک دوبل یا حرکت در معابر باریک را به‌امری ساده و بی‌دردسر تبدیل می‌کند. حتی جزئیاتی مثل جالبوئی یا محل قرارگیری اقامت کوچک مورد نیاز بانوان و مادران، ارگونومی مطلوبی دارد. رانندگان زن دیگر نگران سروصدا یا استهلاک بالا هنگام تردد در شهرهای پرتراфик نیستند و تجربه رانندگی نرم، آرام و بی‌استرس برایشان زمینی می‌شود.

به‌طور کلی، سیتروئن C3-XR، با ترکیبی موفق از اصالت برنرند اروپایی، طراحی چشم‌نواز، مینیمال و مدرن، تجهیزات کافی، قابلیت شخصی‌سازی، فرمان آلمانی، راحتی، کاربری و حتی هزینه نگهداری را رافع می‌کند، بلکه با حذف تجملات بی‌مورد و تمرکز بر فناوری‌های کاربردی، گامی رو به جلو برای بازار خودروهای اقتصادی اما با کیفیت در ایران به‌شمار می‌رود.



فرایند اخذ مجوزهای لازم در حال انجام است و به زودی مجوز فروش نیز دریافت خواهد شد. این کارشناس شرکت خودروسازی سایپا اظهار داشت: «در تپپ بعدی، امکاناتی بر اساس بازخورهایی که در نمایشگاه‌ها و ارزیابی‌های میدانی دریافت شد افزوده می‌شود؛ از جمله سندلی‌های برقی گرم‌کن‌دار، تغییرات ظاهری و ایربگ پرده‌ای در کنار ایربگ‌های راننده و سرشیش که هم‌اینک موجود هستند. در تپپ سوم، سقف پانوراما، سامانه ورود و استارت بدون کلید نیز به امکانات افزوده خواهد شد.»

وی درباره قوای محر که خاطر نشان کرد: «موتور این خودرو ۳ سیلندر با حجم ۱.۲ لیتر و مجهز به توربوشارژر است. سیستم پاشش مستقیم سوخت، مصرف سوخت خودرو را کاهش داده؛ به گونه‌ای که در آزمایش‌ها، مصرف سوخت ترکیبی ۵.۹ لیتر ثبت شده است و یکی از مزیت‌های رقابتی محسوب می‌شود.»

انسدی تاکید کرد: «موتور این خودرو طی چهار سال متوالی عنوان موتور سال چین را کسب کرده است. با وجود ۳ سیلندر بودن، این پیشرفته موفق به تولید ۱۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۱۹۰ نیوتون‌متر گشتاور شده که عملکرد بسیار مطلوبی است. شتاب‌گیری خودرو کاملاً قابل قبول بوده و، انده تفاوت خاص با خود راه‌آهن ۴ سیلندر، احساس نمی‌کند.»

وی در ادامه بیان کرد: «سیستم تعلیق از ویژگی‌های بارز محصولات سی‌ترون است. تست‌های میدانی با رانندگان مختلف در اقلیم‌های متفاوت کشور انجام شده و باز خوردها نرم بودن سیستم تعلیق را تایید کرده‌اند.» اسدی افزود: «گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک این خودرو طراحی آلمان بوده و نه ۵ دنده کلاچه است که عملکرد مناسبی دارد.»

وی مشتریان این مدل را شامل همه گروه‌های سنی و جنسی دانست و ادامه داد: «از جوانان تا افراد باسن بالاتر و خاطره مثبت از زانتیا، همگی به این خودرو توجه نشان داده‌اند. طراحی اسپرت آن، نیز مهم‌داستقبال جوانان را برانگیخته است.»

این کارشناس خودرو در خصوص جذابیت ویژه سیتروئن CX-3 برای رانندگان زن اظهار داشت: «مصرف سوخت پایین و کلاس کراس اور جمع و جور، پارک آتومبیل در فضاهای شهری پرتراфик را آسان می‌کند. این خودرو برای بانوانی که به مسائل زیست‌محیطی توجه دارند یا از خودروی عمده‌دار شهر استفاده می‌کنند، گزینه‌ای بسیار مناسب است.»

وی در پایان خاطر نشان کرد: «فضای داخلی کافی برای صندلی‌های عقب، صندوق جادار و قابلیت نامزدنگی صندلی‌ها مهیا است. یعنی خودرو نیز بدلیل بدنه مستحکم و کسب موفقیت در آزمون‌های تصادف و ترمز، خاطر جمعی ویژه‌ای را برای خانواده‌ها، خصوصاً بانوان به همراه دارد. طراحی شده ظاهری نیز مزید بر جلب توجه طیف‌های مختلف جامعه به‌این خودرو، توجه است.»

گفتنی است سیتروئن C3-XR تولید سایت سایپا-سیتروئن کاشان، با پیشرانۀ ۱.۲ لیتری توربوشارژر، قدرت ۱۱۶ اسببخار و گشتاور ۱۹۰ نیوتون متر، در کنار گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه و مصرف سوخت ترکیبی ۵.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، به عنوان گزینه ای کم مصرف و مناسب برای تردد در زمراه و خانواده گی شناخته می شود.

این کراس‌اور، در بهره‌گیری از تجهیزات ایمنی کامل نظیر کنترل پایداری، ترمز ضد قفل، توزیع نیروی ترمز، ۶ کیسه‌هو و مجموعه‌ای از امکانات رفاهی از جمله نمایشگر لمسی ۹ اینچی، صندلی‌های ترکیبی چرم و پارچه، فرمان D-Cut، نورپردازی داخلی و فضای بار جادار، تجربه رانندگی ایمن، راحت، ادای کار را به ما می‌دهد.

C3-XR با ترکیب فناوری روز، طراحی مدرن و قابلیت‌های متناسب با نیاز بازار، می‌تواند به انتخابی جذاب و مقرون به صرفه در میان کراس‌اورهای داخلی تبدیل شود و نمادی از ارتقای تکنولوژی در صنعت خودروسازان کشور باشد.

ییت تنظیم راحت، سبب شده است حتی در مسیرهای طولانی یا شهری، سر نشینان به هیچ وجه احساس

طراحی شده که چه یک زن جوان با قد متوسط و چه مادری با فرزند خردسال، همه به راحتی و با کمترین زحمت بتوانند از آن استفاده کنند.

شورود و کنسول وسط، کاربردی بودن تجهیزات را افزایش داده و کنترل امکانات مختلف، به ویژه برای رانندگانی درگیر حواس پرتی شوند، بسیار ساده و ایمن است.

مره آن‌ها به ارتباطات، مسیریابی و مدیریت تماس اختصاص دارد، به راحتی می‌توانند از روی نمایشگر و بدون

بسط فضای کافی دارد. به واسطه طراحی هوشمندانه جایگاه صندلی ها و فضای پا، چه راننده و چه سرنشینان. نمی تواند مدتی طولانی در مسیرهای شهری حضور داشته باشند. صندوق عقب با حجم بالای ۳۰ لیتر نیز برای جابه جایی، خرید، وانه یا وسایل کودک، کاملاً راهم کرده است.

رد پاسخ به خبرنگار «دنیای خودرو» بیان کرد: «شده است؛ زیرا اصلاحاتی در تعرفه‌ها صورت داده و پس از تعیین قیمت نهایی، به سرعت این خودرو نیز طبق پیش‌بینی‌ها، به احتمال 3X-GC2: «در سال جاری هدف گذاری روی برای ارتقای این عدد به ۸ هزار دستگاه در سال»

سازی سایپا درباره عرضه تیپ‌های مختلف و حاضر تنها یک تیپ از این خودرو عرضه می‌شود به منظور نصب برخی امکانات بیشتر است، در برنامه‌های آینده خواهد شد.»

و کم مصرف

ستروئن کاشان بیان کرد: «ستروئن C3-XR روئین رونمایی و پس از اعمال تغییرات در ظاهر و ۲۰ و ۲۰۱۲ عرضه شد. این خودرو در ابتدا برای توسعه یافت و پس از امضای قرارداد با ستروئن ایران نیز آغاز شد که هم‌اکنون این هدف عملی



به ورژن ۲۰۲۱ مربوط به الزامات استاندارد ۸۵
و امکانات رفاهی به آن اضافه شده است؛ از جمله
لاستیک‌ها (TPMS)».

ضحیح داد: «این خودرو در سه تیپ ارائه می شود
ستانداردهای ۸۵ گانه در این مدل رعایت شده و



مسئولان سامانه عرضه خودروهای وارداتی با توجه به شرایط بازار، به این نتیجه رسیده‌اند که ثبت‌نام در این دوره آن چنان که باید با استقبال مردم مواجه نخواهد شد.

در حالی که قرار بود دور جدید ثبت‌نام خودروهای وارداتی در هفته اول مردادماه انجام شود، اما هفته گذشته این موضوع با وجود اعلام نام خودروهای لیست‌شده برای عرضه متوقف شد. به نظر می‌رسد



ابطال دور جدید ثبت‌نام قرعه‌کشی وارداتی‌ها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بازار خودرو قفل شد!

این روزها وضعیت کلی کشور به گونه‌ای است که متقاضیان خودرو ترجیح می‌دهند تصمیم خود را برای خرید خودرو مورد علاقه‌شان، حداقل تا دو ماه آینده به تعویق بیندازند.

در عین حال فروشندگان خودرو نیز با توجه به بی‌ثباتی بازار و این که ممکن است طی ماه‌های پیش رو قیمت انواع خودرو متأثر از تغییر و تحولات بهای ارز تا حدی تغییر کند، آن چنان که باید در تصمیم خود

جدی نیستند. بنابراین این روزها خرید و فروش خودرو در بازار با رکود قابل توجهی مواجه شده و شاید بتوان گفت بازار به نوعی قفل شده است!

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۱۰	۳۰	▼
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۸۵	۱۵	▼
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۵۸۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۱۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۳۲۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۳۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۷۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۲۶۰	۴۰	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۸	۰	
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۱	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۵	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۵	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۱۱	۹	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۲	۴	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۸۸	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۳	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۶	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۱	۲	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۲۰	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۱۹	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۳۷	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۳	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۶	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۶۶	۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۷۸	۹	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۳	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۵	۴	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۴۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۴	۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۰	
کارون (پادار ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۳۵	۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۶۵۵	۱۲	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۲۲	۳	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۲	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۴	۲	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۱	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۲	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۴۶	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۲	۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۱۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۳۲	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۶۵	۶	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۴۰	۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۹۳	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۸	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۹۸	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۵۲	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۵۲	۸	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۶۸	۳	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۰۲	۱۳	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۱	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۷۰۰ میلیون و ۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-Ve HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۵ میلیون و ۲۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۴۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	۰	



توقیف محموله ۴۱ میلیاردی روغن موتور قاچاق در هرمزگان



وی افزود: «ماموران جهت بررسی کامیون مورد نظر را متوقف و در بازرسی دقیق از آن مقدار ۲۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و فاقد پته گمرکی و پلمپ ترانزیتی کشف و ضبط کردند.» این مقام انتظامی استان ارزش مالی این محموله قاچاق کشف شده را بنا به اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۴۱ میلیارد ریال عنوان کرد و بیان داشت: «در این رابطه دو متهم دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به دستگاه قضائی معرفی و محموله قاچاق کشف شده به سازمان تعزیرات حکومتی استان انتقال داده شد.»

فرمانده انتظامی استان هرمزگان از شناسایی و کشف یک محموله روغن موتور قاچاق در یکی از بنادر تجاری استان خبر داد. سردار علی اکبر جاویدان در تشریح این خبر اظهار داشت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی مستقر در یکی از بنادر تجاری استان هرمزگان در راستای مقابله با قاچاق کالا و ارز و به منظور جلوگیری از هدر رفت سرمایه های ملی، روز گذشته با بررسی های سیستمی توسط سامانه های در اختیار سالن پایش پلیس گمرک و حین کنترل و پایش محموله های خروجی از بندر به یک دستگاه کامیون کشنده تریلی مشکوک شده و دستور توقف دادند.»

رئیس کانون سراسری جایگاهداران مطرح کرد:

درآمدها با هزینه ها تناسبی ندارد

اما هنوز توجه لازم صورت نگرفته است. بیم آن می رود که ادامه این شرایط منجر به شکل گیری بحران اجتماعی در این صنف شود.» وی تشریح کرد: «طرح جایگاه های حمایتی یا ترمیمی وجود دارد که برای جایگاه هایی که ماهانه کمتر از ۲۰۰ هزار لیتر فروش دارند، کارمزد حمایتی در نظر گرفته شده است؛ یعنی آن ها هر میزانی که فروش داشته باشند، کارمزد ۲۰۰ هزار لیتر را دریافت می کنند.» صالحی اما افزود: «این میزان کارمزد حمایتی (حدود ۹۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان) به هیچ وجه جوابگوی هزینه های اداره جایگاه حتی در مناطق دورافتاده نیست؛ زیرا حداقل حقوق و بیمه ۶ کارگر به تنهایی هزینه ای بیشتر از این رقم دارد.» وی درباره وضعیت جایگاه های قدیمی گفت: «بسیاری از جایگاه ها نیازمند تعمیرات و نوسازی هستند؛ اما در شرایط فعلی و با مشکلات مالی موجود، رسیدگی به این موضوع برای جایگاهداران دشوار است.» صالحی در پایان ضمن ابراز امیدواری نسبت به بهبود شرایط جایگاهداران و رفع مشکلات، خواستار همکاری و انعکاس صحیح اخبار شد و با اشاره به دشواری های موجود در صنف خود، تاکید کرد که توجه مسئولان به وضعیت جایگاهداران امری ضروری است.

رئیس کانون سراسری جایگاهداران با بیان این که در کشور حدود ۷ هزار واحد عرضه سوخت وجود دارد، گفت: «از این تعداد حدود ۲ هزار و ۵۰۰ جایگاه مربوط به بخش سی آن جی و مایع (گاز طبیعی فشرده و مایع) است و بیش از ۴ هزار و ۷۰۰ جایگاه برای عرضه بنزین و نفت و گاز مایع فعال هستند.» همایون صالحی ادامه داد: «با وجود این، جایگاهداران با مشکلات مالی جدی روبه رو هستند. سال گذشته قرار بود افزایش کارمزد ۴۰ درصدی برای بخش مایع و ۷۰ درصدی برای بخش سی آن جی اعمال شود، اما تا امروز که نزدیک به ۵ ماه از سال گذشته، هیچ اقدامی در این زمینه انجام نشده و ابلاغ رسمی به ما نشده است.» وی تاکید کرد: «تورم و افزایش روزافزون هزینه ها موجب شده است درآمد جایگاهداران به هیچ وجه با هزینه ها تناسب نداشته باشد و بسیاری از جایگاه های کوچک به خصوص در شهرستان ها در وضعیت مالی بحرانی به سر می برند و برای گذران امور مجبور به استفاده از وام و قرض هستند.» صالحی با ابراز نگرانی از تشدید مشکلات گفت: «بارها و با مستندات کامل مشکلات مالی جایگاهداران را به مسئولان از جمله معاون وزیر و بازرس ویژه ریاست جمهوری اعلام کرده ایم؛

نشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

نشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

نشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

TITAN UNIVERSAL CI-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CI-4

10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

- استارت سریع در هوای سرد
- حفظ گرانیرو روغن در دمای بالا
- افزایش راندمان موتور و کاهش مصرف سوخت

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



«گردند»؛ بلند قامت جسور «اوپل»

گردنلند، اس بیوی کر اس) اور کامیخت اوپل است. در ۲۲ ژوئیل سال ۲۰۲۴ میلادی نسل دوم این خودرو بصورت رسمی معرفی شد. نسل دوم این خودرو، مبتنی بر زبان جدید طراحی اوپل بود که بسیار متشابه به نواک جدید است. در نمای جلوی گردنلند، شاهد طراحی چراغ‌های نسبتاً کشیده‌ای با یک نوار LED در میان آن‌ها هستیم. این ویژگی در کنار خطوط تیز روی کاپوت، چهره بسیار جسورانه‌ای به این خودرو بخشیده‌است. در نمای عقب نیز چهارپروازی در باج چراغ‌ها در مزین به LED‌های اشکال، بسیار

زیبا و چشم‌نواز است. از طرفی کابین گردن‌دند نیز بسیار مدرن و لوکس بوده که حس بسیار خوبی را به‌سر‌نشینان القا می‌کند. از نظر فنی، اوایل هیچ چیز برای گردن‌دند کم نگذاشته‌است. این بلندقامت جسور در مدل‌های پلاکین - هیبریدی، هیبرید، متوسلو و سه مدل تمام‌الکترونیکی به‌دست‌موتور با پی‌سی. در مدل پلاکین - هیبرید، یک موتور ۴ سیلندر ۱۲۰۰ سی‌سی و دو شوارز با موتور الکترونیکی هماهنگ شده تا به‌صورت ترکیبی ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۵۰ می‌لین تونر تست‌شوار تولید کند.

[illegible]

مشاور! برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

محدود، جذابیت خاصی دارد. با این وجود، کیت‌های تعمیر محدودیت‌های جدی دارند که نمی‌توان از آن‌ها چشم‌پوشی کرد. آن‌ها تنها برای سوراخ‌های کوچک در آج لاستیک کارآمد هستند و در موارد پارگی دیواره، خرابی والوها یا آسیب‌های گسترده (مثل برخورد با چاله‌های عمیق جاده‌های ایران) ناکارآمدند. کانسومر ریپورتر اشاره کرده که حدود ۴۰ درصد خودروهای جدید بدون زاپاس، به این کیت‌ها مجهز هستند؛ اما مواد درزگیر می‌توانند به سیستم کنترل فشار باد لاستیک (TPMS) آسیب بزنند و نیاز به تعویض حسگرها را ایجاد کنند. همچنین، پس از استفاده، لاستیک باید در اولین فرصت توسط متخصص بررسی شود که در مناطق دورافتاده مثل جاده‌های بین‌شهری ایران، ممکن است غیرممکن باشد. تاریخ انقضای مواد درزگیر (معمولاً ۴ تا ۸ سال) نیز محدودیت دیگری است. برای مقایسه دقیق، باید نیازها، سبک زندگی و شرایط جغرافیایی راننده را در نظر گرفت. لاستیک زاپاس فول‌سایز در سفرهای طولانی یا مناطق روستایی که دسترسی به تعمیرگاه محدود است، برتری دارد. داده‌ها نشان می‌دهد این لاستیک با نگهداری مناسب (چک فشار باد و ذخیره‌سازی در دمای ۱۰ تا ۲۵ درجه سانتی‌گراد) می‌تواند تا ۱۰ سال دوام بیاورد؛ درحالی‌که کیت‌های تعمیر معمولاً پس از ۴ تا ۸ سال منقضی می‌شوند و نیاز به تعویض دارند. از سوی دیگر، کیت‌های تعمیر برای رانندگی شهری و کوتاه‌مدت، به‌ویژه در خودروهای بدون فضای کافی برای زاپاس (مثل هاچ‌بک‌های کوچک)، مناسب‌ترند. همچنین این کیت‌ها می‌توانند هزینه‌های اولیه را تا ۸۰ درصد کاهش دهند که برای رانندگان ایرانی با توجه به شرایط اقتصادی، مزیت بزرگی است

بر پایه پلیمر یا لاتکس) و گاهی دستورالعمل‌های ساده هستند، به‌عنوان جایگزینی برای لاستیک زاپاس در بسیاری از خودروهای جدید، به‌ویژه مدل‌های اقتصادی معرفی شده‌اند. این کیت‌ها با اشغال فضای بسیار کم (مشابه یک سشوار با ابعاد ۳۰×۲۰×۱۰ سانتی‌متر) و هزینه اولیه پایین‌تر گزینۀ ایمنی محبوب برای تولیدکنندگان هستند که به دنبال کاهش وزن خودرو تا ۲۰ کیلوگرم و بهبود مصرف سوخت تا ۲ درصد هستند. مزیت اصلی کیت‌های تعمیر، سهولت و سرعت استفاده است؛ تعمیر با کیت‌های مورد بحث می‌تواند در کمتر از ۱۵ دقیقه، بدون نیاز به جک یا ابزار پیچیده انجام شود. این کیت‌ها برای سوراخ‌های کوچک در ناحیه آج لاستیک (تا ۶ میلی‌متر) موثرند و با تزریق مواد درزگیر و پمپاژ هوا، فشار را به‌سطح ایمن (معمولاً ۲٫۵ بار) بازمی‌گردانند. حذف وزن اضافی زاپاس، مصرف سوخت را تا حدی بهبود می‌بخشد که با اهداف زیست‌محیطی و سیاست‌های کاهش آلودگی سازگار است. در شهرهای بزرگ مثل تهران یا مشهد با دسترسی سریع به تعمیرگاه (کمتر از ۳۰ دقیقه)، این گزینه می‌تواند نیازهای روزمره را به‌خوبی برآورده کند. افزون بر این، قیمت پایین‌تر آن برای رانندگان با بودجه



حجم قابل توجه آن (حدود ۲۳ تا ۲۷ کیلوگرم) فضای زیادی از صندوق عقب را اشغال می‌کند که برای خودروهای کوچک یا خانواده‌هایی با نیاز به فضای بار، مشکل‌ساز است. این وزن اضافی همچنین می‌تواند به‌طور اندک (حدود ۵ تا ۱۰ درصد) مصرف سوخت را افزایش دهد که روی هزینه‌های خانوار تأثیر گذار است. هزینه اولیه خرید و نگهداری آن نیز بالاست. نصب آن نیز نیازمند مهارت و زمان (حدود ۲۰ تا ۳۰ دقیقه) است که در شرایط بحرانی مثل بارندگی یا شب‌های تاریک جاده‌های ایران، می‌تواند خطر آفرین باشد. کیت‌های تعمیر و رفع پنچری که اغلب شامل کمپرسور هوا، مواد درزگیر (معمولاً

سیستم تعلیق، ترمز و آبرودینامیک خودرو، گزینۀ ای مطمئن برای سفرهای جاده‌ای طولانی، به‌ویژه در مناطق دورافتاده‌ای مانند جاده‌های روستایی ایران، محسوب می‌شود. یکی از برجسته‌ترین مزایای لاستیک زاپاس فول‌سایز، انعطاف‌پذیری و قابلیت اطمینان آن در شرایط اضطراری است. این لاستیک می‌تواند در مواردی مثل پارگی دیواره، خرابی گسترده آج، یا حتی ترک‌های عمیق که کیت‌های تعمیر ناتوان هستند، به‌خوبی عمل کند. داده‌های کانسومر ریپورتر نشان می‌دهد حدود ۱۰ درصد از خودروهای جدید در بازارهای جهانی، از جمله برخی مدل‌های وارداتی به ایران، همچنان با این نوع زاپاس عرضه می‌شوند که بیانگر اعتماد تولیدکنندگان به دوام و کارایی آن است. نگهداری آن نیز ساده است؛ کافی است فشار باد را به‌صورت دوره‌ای (هر دو ماه یا پیش از سفرهای طولانی) با دستگاه‌های استاندارد چک کرد و از نگهداری در محیط خشک و خنک اطمینان حاصل شود. افزون بر این، نصب آن با ابزارهای ساده مثل جک هیدرولیک و آچار چرخ که معمولاً همراه خودرو ارائه می‌شود، امکان‌پذیر است و به‌رآنندۀ اجازه می‌دهد کنترل کامل را در دست داشته باشد. با این حال، لاستیک زاپاس فول‌سایز معایبی نیز دارد. وزن و



همواره بین رانندگان بحث و مقایسه‌های زیادی درباره مزایا و معایب لاستیک زاپاس و کیت تعمیر پنچری لاستیک وجود دارد. در این مقاله به بررسی مزایا و معایب هر کدام از این موارد می‌پردازیم تا در نهایت اطلاعات مفیدی را در اختیار مخاطبان قرار دهیم. با پیشرفت فناوری در صنعت خودروسازی و افزایش تولید خودروهای مدرن، بسیاری از مدل‌های جدید دیگر به‌صورت استاندارد با لاستیک زاپاس ارائه نمی‌شوند. این تغییر، انتخاب بین لاستیک زاپاس فول‌سایز و کیت‌های تعمیر و رفع پنچری را به یکی از موضوعات مهم برای رانندگان در سراسر جهان، از جمله ایران تبدیل کرده است. هدف مقاله پیش‌رو این است که رانندگان با اطلاعات علمی و دقیق بتوانند تصمیمی آگاهانه برای ارتقای ایمنی و راحتی خود اتخاذ کنند. لاستیک زاپاس که به‌عنوان یک جایگزین کامل برای لاستیک آسیب‌دیده طراحی شده، از دیرباز به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از تجهیزات خودروها شناخته می‌شود. این لاستیک معمولاً با اندازه، مشخصات و شاخص‌های بار و سرعت مشابه لاستیک‌های اصلی خودرو عرضه می‌شود و امکان استفاده تا مسافت‌های طولانی (تا ۱۰۰ کیلومتر یا بیشتر) و با سرعت‌های عادی (تا ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت، بسته به توصیه سازنده) را میسر می‌سازد. بر اساس گزارش‌های موجود، این نوع زاپاس به دلیل سازگاری کامل با

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	







نسخه استاندارد جلب توجه می‌کند و با طرح رنگی کاملاً متضاد اسپکتر بلک بیج طراحی شده است. اسپکتر RS با رنگ سفید لینن رویکردی آرام‌آرام همچنان خیره‌کننده دارد. آن چه این مدل را متمایز می‌کند، اولین چیزی که چشم را می‌گیرد، کاهش ارتفاع سیستم تعلیق و رینگ‌های عظیم ۱۲۴ اینچی با روکش براق در رنگ سفید لینن است. چراغ‌ها روکش دودی دارند، تزئینات دور پنجره‌ها همرنگ بدنه شده‌اند و قاب پلاک هم براق است.

رولزرویس اسپکتر به خودی خود، خودرویی است که نگاه‌ها را به سمت خود می‌کشاند. این گویه الکتریکی لوکس که از کادپلاک اسکالید هم طول بیشتری دارد، با ابهت همیشگی رولزرویس و قیمت پایه حدود ۴۰۰ هزار دلاری، هر جایی که باشد به شدت جلب توجه می‌کند. اما برای کسانی که حتی این را هم کافی نمی‌دانند، یک نمایندگی در آتلانتا به نام «رود شوا اینترنشنال» که در سفارشی‌سازی تخصص دارد، نسخه‌ای خاص به نام اسپکتر RS ادیشن را ساخته است. این مدل بیش از

**نسخه‌ای خاص
از رولزرویس
اسپکتر «RS»**



کامیونت‌های ۶ تن بازار زیر ذره‌بین «دنیای خودرو»

انتخابی برای حمل‌ونقل کارآمد

خدمات پس از فروش یکی از عوامل کلیدی در انتخاب کامیونت است که می‌تواند در موفقیت محصول تاثیرگذار باشد

کولر، بخاری و سیستم مالتی‌مدیا، تجربه رانندگی را بهبود بخشیده‌اند.

مقایسه مشخصات فنی

از نظر مشخصات فنی، هر سه کامیونت شباهت‌های زیادی دارند؛ اما تفاوت‌های ظریفی نیز بین آن‌ها وجود دارد. فورس و جک با موتورهای ۱۵۵ اسب بخاری، قدرت بیشتری نسبت به الوند با ۱۴۵ اسب بخار ارائه می‌دهند. گشتاور فورس (۴۹۱ نیوتون‌متر) و جک (۴۹۰ نیوتون‌متر) نیز کمی بالاتر از الوند (۴۵۰ نیوتون‌متر) است که این تفاوت در حمل بارهای سنگین‌تر یا در مسیرهای شیب‌دار مشهودتر است. گیربکس جک به دلیل استفاده از برنر بیکاردو، عملکرد نرم‌تر و سازگاری بهتری با موتورهای دیزلی دارد؛ در حالی که گیربکس WLY فورس از کیفیت مناسب‌تری برخوردار است و برخی رانندگان از نرمی عملکرد آن رضایت دارند، گیربکس الوند نیز عملکردی مشابه فوتون دارد.

سیستم تعلیق فورس با فنرهای پارابولیک و چندلایه، تعادل بهتری در جاده‌های ناهموار ارائه می‌دهد. جک الوند نیز سیستم تعلیق مشابهی دارند؛ اما فورس به دلیل طراحی به روزتر، عملکردی مطلوب‌تر ارائه می‌دهد. از نظر سیستم ترمز، فورس پایداری بیشتری در شرایط لغزنده دارد. مخزن سوخت جک با ۲۱۰ لیتر ظرفیت، برتری اندکی نسبت به فورس و الوند با ۲۰۰ لیتر دارد.

امکانات رفاهی و کابین

کابین فورس به دلیل عریض‌تر بودن و امکانات مدرن‌تر مانند مولتی‌مدیا لمسی، کروژ کنترل و صندلی بادی قابل تنظیم، راحتی بیشتری برای راننده فراهم می‌کند. این ویژگی‌ها به ویژه در مدل خواب‌دار فورس که امکان تبدیل صندلی به تخت خواب را دارد، برای سفرهای طولانی ایده‌آل است. جک نیز با طراحی مدرن‌تر کابین و امکانات مشابه، تجربه‌ای نزدیک به فورس ارائه می‌دهد؛ اما گفته می‌شود کابین جک کمی تنگ‌تر از فورس طراحی شده است. الوند، با وجود امکانات مناسب مانند تهویه مطبوع و شیشه‌بالابر برقی، از نظر طراحی داخلی مینیمال و با کیفیت است و امکانات کمتری نسبت به فورس و جک دارد.

خدمات پس از فروش و بازار

خدمات پس از فروش یکی از عوامل کلیدی در انتخاب کامیونت است. فورس از شبکه گسترده خدمات پس از فروش بهمن دیزل بهره می‌برد که در سراسر ایران فعالیت دارد. جک نیز با پشتیبانی آری‌دیزل، خدمات قابل اعتمادی ارائه می‌دهد؛ اما شنیده‌ها حاکی از آن است که دسترسی محدودتری نسبت به رقبای به قطعات یدکی جک وجود دارد. الوند، با سابقه طولانی‌تر در بازار و پشتیبانی سایپا دیزل، از نظر دسترسی به قطعات و خدمات، جایگاه قوی‌تری دارد و در مقایسه با سایر رقبای کیفیت قطعات یدکی این محصول به نوعی بهتر است. از نظر قیمت، فورس معمولاً ارزان‌تر از الوند و جک است و شرایط عرضه بهتری دارد که این موضوع آن را برای خریدارانی با بودجه محدود جذاب‌تر می‌کند. فوتون الوند و جک، با قیمت‌های نزدیک به هم، در رده بالاتری قرار دارند. در بازار دست‌دوم الوند به دلیل قدمت بیشتر، عرضه گسترده‌تری دارد؛ اما فورس به دلیل جدیدتر بودن، ارزش خود را بهتر حفظ می‌کند. جک نیز به دلیل محدود بودن عرضه، بازار دست‌دوم ضعیف‌تری نسبت به دو رقیب دیگر دارد. انتخاب بین کامیونت‌های فورس، الوند و جک به نیازها و اولویت‌های خریدار بستگی دارد. اگر به دنبال کامیونتی با امکانات رفاهی مدرن، کابین راحت و قدرت بالا هستید، فورس گزینه‌ای عالی است؛ به ویژه برای سفرهای طولانی. جک با گیربکس باکیفیت‌تر و طراحی مدرن، برای کسانی که به دوام و عملکرد نرم اهمیت می‌دهند، مناسب است. الوند نیز با خدمات پس از فروش گسترده، برای کاربری‌های درون‌شهری گزینه مناسبی است. هر یک از این کامیونت‌ها نقاط قوت و ضعف خود را دارند؛ اما با بررسی دقیق نیازها، می‌توانید بهترین گزینه را برای کسب‌وکار خود انتخاب کنید.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

کامیونت‌های ۶ تن به دلیل ظرفیت مناسب، مصرف سوخت اقتصادی و کاربرد گسترده در حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری، از محبوب‌ترین گزینه‌ها در بازار ایران هستند. در این میان، کامیونت‌های فورس (محمصول بهمن دیزل)، فوتون الوند (محمصول سایپا دیزل) و جک (محمصول آری‌دیزل) به دلیل کیفیت، امکانات و خدمات پس از فروش، جایگاه ویژه‌ای در میان رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل دارند. در این گزارش به بررسی این سه کامیونت و مقایسه آن‌ها از جنبه‌های مختلف می‌پردازیم:

معرفی کامیونت فورس ۶ تن

کامیونت فورس ۶ تن، محصولی از بهمن دیزل، به عنوان جانشین ایسوزو از سال ۱۴۰۰ وارد بازار ایران شده و به سرعت به یکی از گزینه‌های پرطرفدار تبدیل شده است. این کامیونت که با همکاری شرکت چینی فوتون تولید می‌شود، در دو مدل خواب‌دار و بدون خواب عرضه شده و برای حمل‌ونقل درون‌شهری و بین‌شهری طراحی شده است. فورس با بهره‌گیری از موتور قدرتمند کامینز (Cummins) و امکانات رفاهی مدرن، به رانندگان راحتی و اطمینان خاطر می‌دهد. طراحی ظاهری آن با چراغ‌های بزرگ و جلوپنجره کرومی، ظاهری نسبتاً مدرن دارد. کابین فورس نسبت به رقبای عریض‌تر است و فضای بیشتری برای راننده فراهم می‌کند که این ویژگی به ویژه در سفرهای طولانی مورد استقبال قرار گرفته است.

موتور این کامیونت از نوع ۴ سیلندر خطی با حجم ۳۷۶۰ سی‌سی است که ۱۵۵ اسب بخار قدرت و ۴۹۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این مشخصات، فورس را به گزینه‌ای قدرتمند برای حمل بارهای سنگین تبدیل کرده است. همچنین، این کامیونت با استاندارد آلایندگی یورو ۵، گزینه‌ای سازگارتر با محیط‌زیست محسوب می‌شود. سیستم تعلیق پیشرفته با فنرهای پارابولیک در جلو و چندلایه در عقب، به همراه سیستم ترمز ضد قفل (ABS) و توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)، ایمنی و پایداری را در جاده‌های لغزنده تضمین می‌کند. امکانات رفاهی مانند کروژ کنترل، شیشه‌بالابر برقی، مولتی‌مدیا لمسی و صندلی بادی قابل تنظیم، فورس را به یکی از راحت‌ترین کامیونت‌ها در این رده تبدیل کرده است.

معرفی کامیونت فوتون (الوند) ۶ تن

کامیونت الوند ۶ تن که با نام فوتون نیز شناخته می‌شود، محصولی از سایپا دیزل است که از سال ۱۳۹۴ در بازار ایران حضور دارد. این کامیونت به دلیل قیمت مناسب، کیفیت قابل قبول و تنوع کاربری، یکی از پر فروش‌ترین کامیونت‌های بازار است. الوند در دو مدل خواب‌دار و بدون خواب تولید می‌شود و برای کاربری‌های متنوعی مانند حمل بار فلزی، یخچال، تانکر آب و زباله مناسب است.

موتور الوند نیز ۴ سیلندر و با حجم ۳۷۶۰ سی‌سی است و ۱۴۵ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. اگرچه قدرت موتور الوند کمی کمتر از فورس است، اما مصرف سوخت اقتصادی و عملکرد قابل اعتماد آن در جاده‌های مختلف، این کامیونت را به گزینه‌ای محبوب تبدیل کرده است. سیستم ترمز دیسکی با دو مدار پنوماتیک و مجهز به ABS، ایمنی مناسبی ارائه می‌دهد. امکانات رفاهی الوند شامل سیستم تهویه مطبوع، شیشه‌بالابر برقی، جک هیدرولیکی و نمایشگر دیجیتال برای اطلاعات خودرو است. با این حال، وضعیت تامین قطعات و شبکه خدمات پس از فروش این محصول نسبت به برخی از کامیونت‌ها در بازار مناسب است.

معرفی کامیونت جک ۶ تن

کامیونت جک ۶ تن، محصولی از شرکت آری‌دیزل

و نماینده رسمی جک موتورز چین، به دلیل کیفیت ساخت و اعتبار برند، طرفداران زیادی پیدا کرده است. جک در چهار تناژ ۶، ۸، ۵، ۹ و ۱۲ تن عرضه می‌شود؛ اما مدل ۶ تن به دلیل تعادل بین ظرفیت و مصرف سوخت، بسیار مورد توجه است. طراحی ظاهری جک مدرن‌تر از رقبای به نظر می‌رسد و استفاده از قطعات باکیفیت و گیربکس ریکاردو، آن را به گزینه‌ای رقابتی تبدیل کرده است.

موتور جک ۶ تن ۴ سیلندر با حجم ۳۷۶۰ سی‌سی است و ۱۵۵ اسب بخار قدرت و حدود ۴۹۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که عملکردی مشابه فورس دارد. مخزن سوخت آلومینیومی ۲۱۰ لیتری جک، در مقایسه با مخزن ۲۰۰ لیتری فورس و الوند، ظرفیت بیشتری ارائه می‌دهد که برای سفرهای طولانی مزیت محسوب می‌شود.

گیربکس جک از نوع ریکاردو با ۶ دنده جلو و یک دنده عقب، عملکرد بهتری نسبت به گیربکس WLY فورس دارد؛ به ویژه در خودروهای دیزلی. سیستم تعلیق و ترمز جک نیز با استانداردهای روز طراحی شده و ایمنی و راحتی مناسبی فراهم می‌کند. امکانات رفاهی مانند

از نظر قیمت، فورس معمولاً ارزان‌تر از الوند و جک است و شرایط عرضه بهتری دارد که این موضوع آن را برای خریدارانی با بودجه محدود جذاب‌تر می‌کند. فوتون الوند و جک، با قیمت‌های نزدیک به هم، در رده بالاتری قرار دارند. در بازار دست‌دوم الوند به دلیل قدمت بیشتر، عرضه گسترده‌تری دارد؛ اما فورس به دلیل جدیدتر بودن، ارزش خود را بهتر حفظ می‌کند.

خدمات پس از فروش یکی از عوامل کلیدی در انتخاب کامیونت است. فورس از شبکه گسترده خدمات پس از فروش بهمن دیزل بهره می‌برد که در سراسر ایران فعالیت دارد. جک نیز با پشتیبانی آری‌دیزل، خدمات قابل اعتمادی ارائه می‌دهد؛ اما شنیده‌ها حاکی از آن است که دسترسی محدودتری نسبت به رقبای به قطعات یدکی جک وجود دارد.

تابلوها در نقاط نامناسب نصب شده‌اند و برخی دیگر اصلاً وجود ندارند و بعضی هم اطلاعات ناقص یا اشتباه به‌راندنده منتقل می‌کنند که می‌تواند باعث سردرگمی شود.» گلشنی با اشاره به اجرای پروژه‌های با عنوان «خوانایی معابر شهری»، گفت: «این پروژه از این جهت تعریف شده که متاسفانه نظام آدرس‌دهی در سطح شهر تهران وضعیت مطلوبی ندارد و شهروندان و رانندگان هنگام جست‌وجوی مسیر و آدرس با مشکلات جدی مواجه هستند.» وی با بیان این‌که در حال حاضر تابلوهای راهنمای مسیر، چه در بزرگراه‌ها و چه در کوچه‌ها و معابر فرعی، از نظر جانمایی، محتوا یا خوانایی دچار ضعف‌هایی هستند، افزود: «بعضی

ایستاد: مهدی گلشنی، مدیر کل حمل‌ونقل عمومی و امور مناطق معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در مورد اصلاح و نوسازی تابلوهای ترافیکی در سطح معابر تهران با اشاره به اجرای پروژه‌های با عنوان «خوانایی معابر شهری»، گفت: «این پروژه از این جهت تعریف شده که متاسفانه نظام آدرس‌دهی در سطح شهر تهران وضعیت مطلوبی ندارد و شهروندان و رانندگان هنگام جست‌وجوی مسیر و آدرس با مشکلات جدی مواجه هستند.» وی با بیان این‌که در حال حاضر تابلوهای راهنمای مسیر، چه در بزرگراه‌ها و چه در کوچه‌ها و معابر فرعی، از نظر جانمایی، محتوا یا خوانایی دچار ضعف‌هایی هستند، افزود: «بعضی



اجرای طرح «خوانایی معابر شهری»



تبعات تخلفات رانندگی نباید تنها به جریمه نقدی محدود شود

ضرورت ایجاد حس «نظارت دائمی» در رانندگان



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«روزهای پایانی سال گذشته سردار احمدرضا رادان، فرمانده کل فراجا به صراحت اعلام کرد که مبالغ مرتبط با جریمه رانندگی در ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای دنیا تا حد زیادی ناچیز است؛ این مساله سبب شده است برخی رانندگان بدون توجه به هزینه‌های تعیین‌شده برای جرایم، به‌راحتی مرتکب تخلفات رانندگی شوند. سردار رادان تأکید کرد باید هزینه تخلف، به‌خصوص تخلفات حادثه‌ساز برای متخلف را بالا ببریم تا حتی اراده و انگیزه تخلف از کسانی که می‌خواهند با جان مردم بازی کنند، گرفته شود. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

جریمه تخلفات رانندگی همچنان بازدارنده نیست هر چند در سال‌های اخیر سامانه‌های نظارتی پلیس راهور به‌دوربین‌های ثبت تخلف و سامانه پیامکی تجهیز شده، اما هنوز نتوانسته در سطح وسیع، حس «نظارت دائمی» را در رانندگان ایجاد کند.

راننده‌ای که بداند احتمال ثبت تخلفش کم است، دلیلی برای رعایت قانون نمی‌بیند و اجرای نامتوازن قانون، زمینه‌ساز افزایش جسارت در قانون‌شکنی است. علاوه بر این یکی دیگر از مشکلات اساسی، فقدان ابزارهای مکمل

برای مجازات متخلفان است. در اغلب کشورهای پیشرفته، جرایم راهنمایی و رانندگی تنها پرداخت جریمه نقدی نیست و متخلفان ممکن است با محرومیت از خدمات اجتماعی، توقیف طولانی وسیله نقلیه و تعلیق رانندگی، جریمه سنگین در برخی موارد (بیشتر از قیمت وسیله نقلیه) و حضور در کلاس‌های آموزشی اجباری یا حتی انجام خدمات اجتماعی مواجه شوند. در کشور ما با وجود برخی تلاش‌ها برای اصلاح سامانه نمره منفی، همچنان جریمه نقدی تنهاترین و اصلی‌ترین ابزار اعمال قانون پلیس نسبت به رانندگان متخلف است. حتی با وجود این‌که تابستان سال گذشته شاهد اصلاح و افزایش نرخ جریمه‌های رانندگی بودیم، اما تنها در عرض چند ماه از ابلاغ نرخ‌های جدید، فرمانده کل انتظامی کشور اعلام کرد جریمه تخلفات رانندگی در ایران بازدارنده نیست. سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجانیز بارها تأکید کرده که بازدارندگی باید واقعی باشد. وی معتقد است: «اگر جریمه صرفاً عددی باشد که برای بخشی از جامعه بی‌اثر است، قانون‌گریزی گسترش می‌یابد. ما به دنبال ابزارهای مکمل برای بازدارندگی هستیم؛ از جمله استفاده از نمره منفی، آموزش‌های اجباری و اصلاح قانون.

بنابراین نباید تبعات تخلفات رانندگی تنها به جریمه نقدی محدود باشد؛ بلکه ثبت نمره منفی برای راننده، تعلیق یا ابطال گواهینامه و حتی اجبار برای انجام کارهای عام‌المنفعه به‌عنوان مجازات‌های مکمل در کنار افزایش نرخ جریمه، باید نقش مهمی در افزایش بازدارندگی قوانین در این بخش داشته باشد.»



افزایش جریمه‌های رانندگی بر عهده قوای مجریه و مقننه است

معاون هماهنگ‌کننده فرماندهی انتظامی کشور نیز در این خصوص گفت: «اعمال جریمه، چه به صورت مالی و چه به صورت مجازات اجتماعی در کشورهای پیشرو در امر مدیریت ترافیک و کنترل رفتار رانندگی، براساس بازدارندگی و اثرگذاری آن محاسبه و اعمال می‌شود.» سردار محمدباقر سلیمی افزود: «مهم‌ترین هدف قانون، اصلاح رفتار و پیشگیری از ناهنجاری‌های رفتاری در افراد و رانندگان است تا نظم ترافیکی را برقرار و سطح آن را ارتقا

دهد.» به گفته وی، این اقدام موجب می‌شود رانندگان همواره به قانون احترام گذاشته و با پرهیز از تخلف، در مقابل پلیس و برخورد‌های قانونی قرار نگیرند. وی بر سه اصل اساسی در کنترل و مدیریت رفتار ترافیکی تأکید کرد و گفت: «اطمینان رانندگان به این مهم که رفتارهای ترافیکی آنان کاملاً رصد می‌شود، نخستین اصل در این عرصه است.» سردار سلیمی اضافه کرد: «باید این باور در تمام رانندگان نهادینه شود که هر گونه ناهنجاری در رفتارهای ترافیکی آنان از چشم قانون پنهان نخواهد ماند و مستوجب مجازات خواهد بود و در واقع هیچ خطایی بدون کیفر نخواهد ماند.»

وی همچنین تصریح کرد: «بازدارندگی اعمال قانون، از دیگر اصول مهم در این بحث است؛ چراکه فرد با محاسبه و بررسی هزینه‌های ناشی از تخلف رانندگی (مالی و غیرمالی)، دیگر این ریسک را نخواهد کرد.» معاون عملیات پلیس راهور فراجا در خصوص نداشتن بازدارندگی قوانین مرتبط با تخلفات رانندگی اظهار کرد: «۱۲ سال وقفه در به‌روزرسانی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی خود یکی از مهم‌ترین دلایل این مهم و کاهش جدی بازدارندگی مجازات است.»

پلیس همواره به دنبال تغییرات بنیادین است سردار سلیمی در ادامه بیان کرد: «متاسفانه با وجود اجازه قانونی برای اصلاح سالانه این قوانین، از سال ۱۳۸۹ تا سال ۱۴۰۱ برای اصلاح یا بازنگری در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی هیچ گونه اقدامی نشده است و سال ۱۴۰۲ اصلاحاتی در این خصوص انجام و سال ۱۴۰۳ برای اجرا ابلاغ شد که این وقفه ۱۲ ساله خود عاملی برای ناکارآمدی قوانین شده است. وی با اشاره به این‌که پلیس راهور مجری قانون است، افزود: «براساس قانون، دولت می‌تواند هر سال و با توجه به میزان تورم و رشد اقتصادی، نسبت به تعدیل و یا افزایش رقم جریمه‌های رانندگی اقدام کند و این تصمیم بر عهده قوه مجریه و مقننه است. البته پلیس همواره به دنبال تغییرات بنیادین در این زمینه با هدف تغییر رویکرد جرایم به محرومیت‌های اجتماعی برای راننده متخلف بوده است که این مهم نیز باید توسط متولیان (دولت و مجلس) عملیاتی شود.» سخن آخر این‌که بی‌تفاوتی نسبت به تخلفات رانندگی از سوی برخی رانندگان، زنگ خطری است که از عادی شدن قانون‌گریزی در فضای عمومی جامعه خبر می‌دهد و به همین دلیل، افزایش مبالغ مرتبط با جرایم رانندگی تنها راهکار اصلاح این نگرش و حفظ اقتدار قانون در رفتارهای ترافیکی نمی‌تواند باشد و باید از دیگر ظرفیت‌ها همچون اعمال نمره منفی و محرومیت‌های اجتماعی و احکام تنبیهی برای مجازات فرد خاطی نیز بهره گرفته شود.



فونیکس



2.0 Lit TGDİ - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۳۴۶۵۱

WWW.FONIX.COM
© fotonix otomobil



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

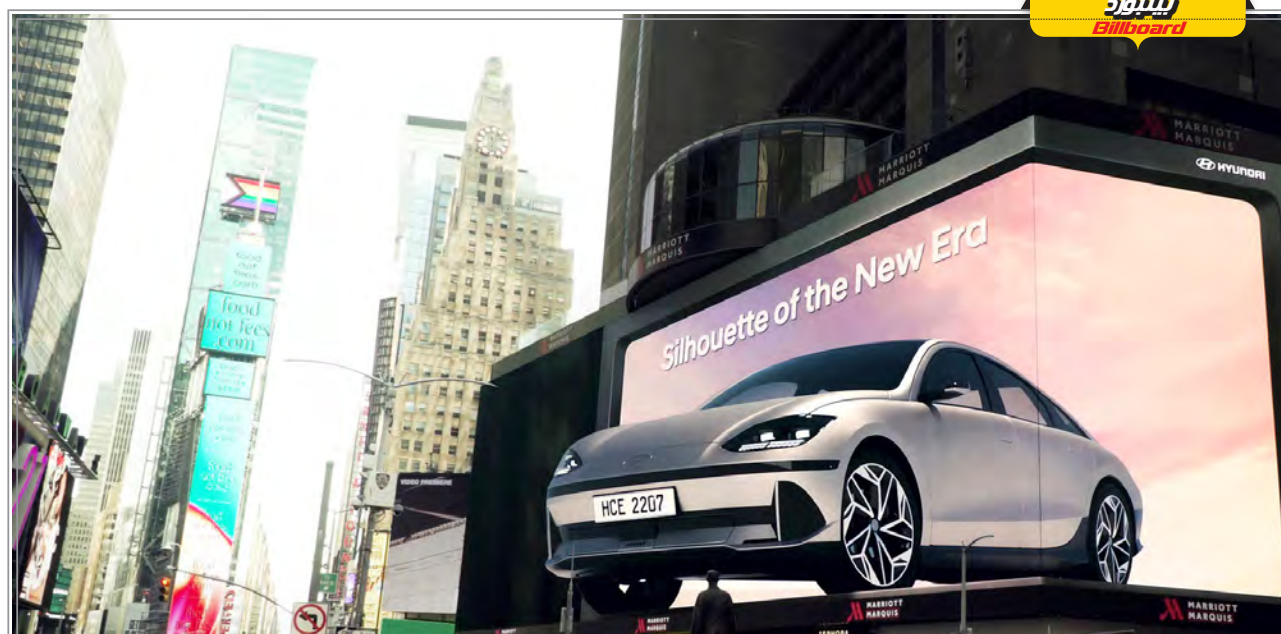
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلیورد
Billboard



گذاشتن آیونیک ۶ و تمرکز بر طراحی بدنه و بهترین ضریب ایرودینامیک، عملکرد فوق العاده این خودرو را به نمایش بگذارد. همچنین در این بیلیورد سه بعدی با هدف به نمایش گذاشتن راحتی بالا برای سرنشینان، سعی شده است فضای داخلی نیز به تصویر کشیده شود. بنابراین به دلیل ویژگی های فنی سطح بالا، هیوندای از عبارت «شیخ عصر جدید» برای آیونیک ۶ استفاده کرد.

شیخ عصر جدید

آیونیک ۶ دومین محصول تمام برقی هیوندای است که از سال ۲۰۲۲ میلادی به تولید رسید. این خودرو ساز کره ای در همان سال با استفاده از بیلیوردهای سه بعدی (3D) در شهر نیویورک، به کمک یک آژانس دیجیتال مارکتینگ توانست با به نمایش

لزوم نظارت دقیق بر بازار لوازم یدکی

بازار لوازم یدکی خودرو اگر چه در نگاه نخست تنها تامین کننده قطعات تعویضی برای وسایل نقلیه به شمار می رود، اما در واقع یکی از حساس ترین حلقه های زنجیره ایمنی، اعتماد عمومی و حتی امنیت جاده ای است. در سال های اخیر، افزایش چشم گیر قطعات غیر استاندارد، قاچاق و بی هویت، نه تنها به اعتماد مصرف کنندگان آسیب زده، بلکه جان آنان را نیز در معرض خطر مستقیم قرار داده است. نکته قابل تامل این جاست که نبود نظارت سیستماتیک و موثر، زمینه را برای ورود آزادانه قطعات تقلبی و بی کیفیت به بازار فراهم کرده است؛ قطعاتی که گاهی در بست بندی هایی کاملاً مشابه برندهای معتبر داخلی یا خارجی عرضه می شوند، اما هیچ گونه ضمانتی در کیفیت یا حتی اصالت ندارند. همین مساله موجب شده است بسیاری از تعمیرکاران و مصرف کنندگان به ناچار بین کیفیت و قیمت دست به انتخاب بزنند و گاهی به بهای پایین تر، کالایی بی ضمانت را انتخاب کنند. در چنین شرایطی، نبود بانک اطلاعاتی از تولید کنندگان رسمی لوازم یدکی و همچنین فقدان شفافیت در نظام توزیع، نه تنها کار را برای نهادهای نظارتی دشوار کرده، بلکه عملاً دست سودجویان را برای سوء استفاده باز گذاشته است. این در حالی است که راهکارهای کنترلی، اعم از ایجاد سامانه ردیابی اصالت کالا تا الزام بر درج اطلاعات تولید کننده روی بست بندی، مدت هاست در سایر کشورها به عنوان استاندارد اجرا می شود و نتایج مثبتی نیز به همراه داشته است. اگر بخواهیم از منظر کلان تر به موضوع نگاه کنیم، بازار لوازم یدکی نه تنها مستقیماً با ایمنی خودرو مرتبط است، بلکه با آینده صنعت قطعه سازی نیز پیوندی جدی دارد. وقتی قطعه سازان رسمی کشور نمی توانند به درستی سهم خود از بازار را حفظ کنند، بی شک انگیزه تولید، تحقیق و توسعه نیز در آن ها کاهش می یابد. این یعنی ضربه ای مضاعف به توان داخلی، در شرایطی که صنعت خودرو ایران بیش از هر زمان دیگری نیازمند خوداتکالی است. در نتیجه، مسئولان نظارتی، از سازمان ملی استاندارد تا تعزیرات و پلیس امنیت اقتصادی، باید با حساسیتی مضاعف نسبت به وضعیت این بازار اقدام کنند.

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیگ زاده

روزنامه نگار



نکته آموزشی

دانشبورد یا درون کاپوت قرار دارد. بررسی دوره ای فیوزها، به ویژه پس از بروز مشکل در چراغ ها، بوق یا سایر تجهیزات الکتریکی ضروری است. هنگام تعویض فیوز سوخته، باید فیوزی با آمپر از مشابه نصب شود؛ استفاده از فیوز با ظرفیت بیشتر می تواند خطر آتش سوزی یا آسیب شدید به مدار را افزایش دهد. همچنین از خشک و تمیز بودن جعبه فیوز اطمینان حاصل کنید. نفوذ رطوبت یا گرد و غبار می تواند منجر به زنگ زدگی یا اتصال ناقص شود.

فیوزهای خودرو نقش بسیار حیاتی در محافظت از سیستم های الکتریکی ایفا می کنند. آن ها مانند نگهبانانی عمل می کنند که مانع از آسیب رسیدن به قطعات حساس بر اثر جریان برق اضافی یا اتصال کوتاه می شوند. نگهداری صحیح فیوزها نه تنها به افزایش عمر آن ها کمک می کند، بلکه مانع بروز خرابی های پرهزینه در سیستم برقی خودرو می شود. برای نگهداری بهتر فیوزها، ابتدا باید محل دقیق جعبه فیوز در خودرو را شناسید. این جعبه معمولاً در داخل کابین، زیر

اصول نگهداری صحیح فیوز خودرو



XTRIM

BORN FOR MORE

LX

تجربه یک زندگی مدرن

