



در گفت‌وگو با مدیرعامل یک شرکت قطعه‌سازی مطرح شد:
تسهیلات بانکی تولید را دور زد و به واردات رسید!
صفحه ۱۴



کدام ۶ سیلندر قوی‌تر است؟
صفحه ۸

واکنش مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو به حکم اخیر دیوان عدالت اداری؛

رئیس‌جمهور ورود نکند، واردات خودرو دوباره متوقف می‌شود!

مهدی دادفر: با ورود مستقیم رئیس‌جمهور و سران قوا می‌توان این بن‌بست واردات خودرو را شکست و به سمت بازاری رقابتی و منصفانه حرکت کرد. تصمیم داریم امروز جلسه‌ای را...
صفحه ۳

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
چالش بیمه بار در حمل‌ونقل ترکیبی
در سال‌های اخیر، حمل‌ونقل ترکیبی به‌عنوان راهکاری کارآمد برای کاهش هزینه، افزایش سرعت تحویل و ...
صفحه ۲

اجرای طرح ترافیک جدید پایتخت بر اساس پیمایش از سال آینده
طرح ترافیک جدید در مرحله آماده‌سازی زیرساخت‌ها است
صفحه ۱۵

کاکبیت دیجیتال «کروز» رانندگی را چشم‌نواز می‌کند
گامی بلند برای تولید خودروهای پرچمدار داخلی: کابین خودروهای ایرانی دیجیتال می‌شود
صفحه ۴

در چهار ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

افزایش نزدیک به سه برابری صادرات محصولات «سایپا»

صفحه ۵



سایپا



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

سرانجام معاملات خودرو بر خط می‌شود

طرح راه‌اندازی سامانه معاملات بر خط خودرو برای نخستین بار در سال ۱۳۹۱ توسط رئیس وقت اتحادیه کشوری صنف فروشندگان و نمایشگاه‌داران ...
صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

مذا با زبان طراحی «کودو» مفاهیم عمیقی را دنبال می‌کند
فرصتی برای همراهی بیشتر با طبیعت
صفحه ۶

کنفرانس ملی تحول دیجیتال با رویکرد معماری دیجیتال
صفحه ۷

بلاتکلیفی بازار خودرو متأثر از تغییرات دائمی قوانین!
صفحه ۱۰

چانگان «هانترا پلاس»: پیکاپ جدید «زامیاد» برای تحول در بازار خودروهای تجاری ایران
صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



نسل جدید CX-5 با فاصله قابل تشخیص است؛ زیرا در نمای جلویی جلوپنجره آشنای مزدا به همراه چراغ‌های باریک دیده می‌شود که به خوبی با اطراف آن هماهنگ شده‌اند. سپراسپرت‌تر با ورودی‌های هوای برجسته‌تر نیز به این بخش اضافه شده است. در کنارها، خط شانه‌ای تیزتر و درهای عقب بلندتر برای دسترسی راحت‌تر سر نشینان عقب دیده می‌شود. در عقب، ترکیبی از خطوط نرم و سطوح سیال دیده می‌شود. چراغ‌های عقب باریک، در صندوق مدرن با نوشته MAZDA به جای لوگو، سیستم اگزوز دو گانه، تزئینات مشکی براق و رینگ‌های ۱۹ اینچی قابل سفارش، از دیگر ویژگی‌ها هستند.

پرفروش‌ترین شاسی‌بلند مزدا حالا بزرگ‌تر و لوکس‌تر شده و از اوایل سال آینده راهی بازار خواهد شد تا رقبا را به چالش بکشد. مزدا CX-5 از زمان عرضه در سال ۲۰۱۲ با فروش بیش از ۴٫۵ میلیون دستگاه، موفقیتی خیره‌کننده داشته است. این خودرو با فروش بیش از ۱٫۶ میلیون دستگاه در آمریکا، پرفروش‌ترین محصول مزدا در این بازار است. با این حال، در سال‌های اخیر و با معرفی مدل‌های جدید مانند CX-70، CX-50 و CX-90، به نظر می‌رسید CX-5 کمی مورد بی‌توجهی قرار گرفته است. مزدا حالا با نسل سوم CX-5 این مشکل را برطرف کرده و طراحی تکامل‌یافته‌ای را ارائه داده است که همچنان آشنا به نظر می‌رسد.



ظاهر آشنای برای مزدا CX-5 جدید

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

چالش بیمه بار در حمل‌ونقل ترکیبی

آماری کافی برای تحلیل این ریسک‌ها وجود ندارد. از سسوی دیگر، هماهنگی موثری میان بیمه‌گران و اپراتورهای حمل‌ونقل نیز وجود ندارد. وی با اشاره به تجربه کشورهای اروپایی نظیر آلمان و هلند، از سامانه‌های دیجیتال یکپارچه‌ای یاد می‌کند: «در آن‌ها از لحظه بارگیری تا لحظه تحویل، مسئولیت بیمه با یک نهاد مشخص باقی می‌ماند. این سامانه‌ها با تکیه بر فناوری‌هایی نظیر جی‌پی‌اس، بلاک چین و پایش هوشمند بار، شفافیت عملکردی بالایی دارند.» شفيعی پیشنهاد می‌کند: «ایران نیز به دنبال تدوین آیین‌نامه ملی بیمه حمل‌ونقل ترکیبی باشد، سامانه رصد دیجیتال راهاندازی کند و کارشناسان خسارت با تخصص بین‌وجهی را تربیت کند.»

وی در پایان افزود: «برای اصلاح این وضعیت، چند اقدام کلیدی می‌تواند راهگشا باشد؛ تدوین آیین‌نامه ملی ارزیابی خسارت با مشارکت بیمه مرکزی و وزارت صمت، توسعه بیمه جامع چندوجهی با سقف تعهد یکپارچه و پوشش حوادث زنجیره‌ای، بهره‌گیری از فناوری بلاک چین برای ثبت لحظه‌ای و دقیق هر مرحله از جابه‌جایی بار و آموزش مشترک اپراتورهای ریلی و جاده‌ای برای شناخت و اجرای مسئولیت‌های بیمه‌ای، چالش بیمه بار در حمل‌ونقل ترکیبی نه تنها یک موضوع فنی، بلکه مساله‌ای حقوقی و صنفی است. تازمانی که ساختار یکپارچه‌ای برای مسئولیت‌ها و ارزیابی خسارت وجود نداشته باشد، تعویق در پرداخت و اختلاف‌نظرها ادامه خواهد داشت.»

بیمه چندوجهی یا بیمه بین‌المللی. با این وجود، زنجیره مسئولیت در حمل‌ونقل ترکیبی به گونه‌ای است که از اپراتور ریلی به اپراتور جاده‌ای و بالعکس منتقل می‌شود و این جابه‌جایی نقش، زمینه اختلاف و ابهام در زمان وقوع خسارت را فراهم می‌کند. شفيعی تصریح کرد: «خلاف‌های قانونی متعددی نیز در این حوزه به چشم می‌خورد. تناقض میان اطلاعات بیمه‌نامه‌های اینترنتی و قراردادهای حمل، نبود استاندارد واحد برای ارزیابی خسارت در مراحل مختلف بارگیری و تخلیه و همچنین دشواری در شناسایی دقیق عامل خسارت، از جمله موانع اصلی هستند. تفاوت در سقف تعهدات بیمه‌ای میان روش‌های مختلف حمل (ریل، دریا، جاده) نیز بر پیچیدگی اوضاع افزوده است.» شفيعی گفت: «مشکل اصلی، نبود یک نهاد بیمه‌گر مرکزی یا قرارداد واحد برای کل مسیر حمل‌ونقل است.» وی افزود: «با انتقال بار از یک محل به محل دیگر، مسئولیت بیمه‌ای هم دست‌به‌دست می‌شود و در زمان بروز خسارت، هیچ‌کس پاسخگو نیست.» وی تأکید کرد: «در چنین شرایطی، صاحبان بار ناچار هستند با چند شرکت مختلف بیمه، کارشناسی و شکایت قضایی مواجه شوند؛ فرآیندی که علاوه بر تأخیر در پرداخت خسارت، اعتماد به سیستم حمل‌ونقل را نیز خدشه‌دار می‌کند.» شفيعی معتقد است: «شرکت‌های بیمه در ایران هنوز نتوانسته‌اند بیمه جامع بین‌وجهی ارائه دهند؛ چراکه ریسک‌ها در هر شیوه حمل متفاوت است و اطلاعات



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، حمل‌ونقل ترکیبی به عنوان راهکاری کارآمد برای کاهش هزینه، افزایش سرعت تحویل و بهبود بهره‌وری زنجیره تامین در ایران مطرح شده است؛ اما با گسترش این روش، چالش‌های حقوقی و بیمه‌ای نیز برجسته‌تر شده‌اند. محمدحسین شفيعی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «وقتی محموله‌ای با ترکیب کامیون، قطار یا کشتی جابه‌جا شده و در مقصد آسیب می‌بیند، این سوال مطرح می‌شود که مالک بار، شرکت حمل‌ونقل و شرکت بیمه چه وظایفی دارند؟ این در حالی است که در پنج سال گذشته، جابه‌جایی بار با روش ترکیبی بیش از ۲۵ درصد رشد داشته و گزارش‌ها از کاهش ۱۵ درصدی هزینه سوخت و نگهداری نسبت به مسیرهای صرفا جاده‌ای حکایت دارند.» وی در ادامه افزود: «به‌ویژه صادرکنندگان کالا، علاقه‌مندی بیشتری به بهره‌گیری از قطارهای باری و خطوط ریلی ویژه نشان داده‌اند. با این حال، این تحول زیرساختی با چالش‌هایی در حوزه بیمه بار همراه بوده است. در ساختار حقوقی فعلی، انواع مختلفی از بیمه‌نامه‌ها برای حمل‌ونقل بار صادر می‌شود؛ از بیمه باربری داخلی و خارجی تا

سرانجام معاملات خودرو بر خط می‌شود

در این راستا همچنین خبر می‌رسد بانک مرکزی متعهد شده است تا ۱۰ روز آینده به صورت پایلوت و با همکاری یک یا دو بانک عامل، حساب‌های امانی برای معاملات خودرو راهاندازی کند. این اقدام به منظور فراهم کردن بستری امن برای تبادل وجه در معاملات خودرو انجام خواهد شد و به تمامی افراد این امکان را می‌دهد که از هر حساب بانکی در هر بانک برای انجام معاملات استفاده کنند. همچنین بانک مرکزی متعهد شد که تا ۲۰ روز آینده، این سازوکار به طور کامل فعال شود. از طرفی فرماندهی فراجا نیز از راهاندازی سرویس برخط معاملات خودرو تا پایان مردادماه خبر داده و بیان کرده است که این سرویس به‌مرور این امکان را می‌دهد که از طریق پلتفرم‌های دیجیتال، معاملات خودرو را ثبت کرده و با اطمینان خاطر از صحت اطلاعات، فرآیند خرید و فروش را به‌انجام برسانند.

همچنین پلیس راهور اعلام کرده است تا یک ماه آینده، روند احراز نشانی متقاضیان انتقال پلاک را از طریق پست متوقف کرده و اطلاعات مربوط به نشانی‌ها را از سامانه املاک و اسکان کشور استخراج خواهد کرد. این اقدام به منظور تسهیل فرآیندهای ثبت‌نام و انتقال مالکیت خودرو و نیز کاهش پیچیدگی‌های موجود در روند معاملات انجام می‌شود.

این اقدامات در چارچوب سیاست‌های کلان دولت برای ساماندهی بازار خودرو از طریق ثبت معاملات برخط و وسایل نقلیه و کاهش تخلفات در این بازار انجام شده و می‌تواند گام موثری در جهت بهبود شفافیت، امنیت و اعتماد عمومی در معاملات خودرو باشد و سرانجام این که کاهش چشمگیر کلاهبرداری‌ها، حذف واسطه‌ها و کاهش هزینه‌های مالی و زمانی برای شهروندان از جمله مزایای دیگر این طرح مهم خودرویی به‌شمار می‌رود.

طرح راهاندازی سامانه معاملات برخط خودرو برای نخستین بار در سال ۱۳۹۱ توسط رئیس وقت اتحادیه کشوری صنف فروشندگان و نمایشگاه‌داران اتومبیل مطرح شد.

وی در آن زمان، از پیاده‌سازی سامانه ثبت الکترونیکی معاملات خودرو با همکاری و پشتیبانی وزارت صمت خبر داد. در فروردین ۱۴۰۲ نیز وزیر صمت وقت (فاطمی‌امین) در گفت‌وگویی به محتوای ماده ۱۹ آیین‌نامه اجرایی مبارزه با پولشویی اشاره کرد و گفت: «مشکل مادر معاملات خودرو این است که اولاً مشخص نیست کسی که مشخصات خودرویی را برای فروش در سایت اینترنتی قرار داده، مالکیت دارد یا نه و ثانیاً پیشنهاد قیمت توسط فروشنده به این معنی نیست که خریدار قیمت را قبول کرده و معامله انجام شده است؛ بنابراین این که احراز مالکیت و انجام معامله رصد شود، بسیار مهم است.»

در شهریور ۱۴۰۳، از آغاز به کار سکوها‌های معاملات خودرو رونمایی شد؛ اما هنوز هیچ ثبت معامله‌ای به شکل واقعی در این سکوها صورت نگرفته است.

در ادامه روند اجرایی شدن این طرح، چند روز قبل رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در راستای تحقق قانون برنامه هفتم پیشرفت به منظور معاملات برخط خودرو، از دستورالعمل ایجاد حساب امانی توسط بانک مرکزی برای معاملات برخط خودرو تا ۲۰ روز آینده خبر داد.



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری



XS

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



مک‌لارن «اف‌وان» به سبک لانز انته



لانز انته ۵۹-۹۵، سوپر اسپر تی سسه‌نفره با بدنه فیبر کربنی و بیش از ۸۵۰ اسب‌بخار قدرت، ادای احترامی به مک‌لارن F1 افسانه‌ای است که در لمان ۱۹۹۵ پیروز شد. لانز انته یک شرکت بریتانیایی است که قبلاً یک مک‌لارن F1 GTR را به نسخه‌ای جاده‌ای تبدیل کرده بود. حال این شرکت سوپر اسپرت جدیدی به نام ۵۹-۹۵ را معرفی کرده که ادای احترامی به مک‌لارن F1 است و مثل آن، کابین سه‌نفره با صندلی راننده در وسط دارد. این پروژه یک خودرو کاملاً جدید است که بر پایه ساسی مک‌لارن ساخته شده است. نام ۵۹-۹۵ هم به پیروزی مک‌لارن F1

GTR شماره ۵۹ لانز انته در لمان ۱۹۹۵ اشاره دارد. حتی تعداد تولید محدود ۵۹ دستگاه نیز به این موفقیت مسابقه‌ای اشاره می‌کند. در قلب سوپر اسپرت جدید لانز انته، یک موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو پر گرفته از مک‌لارن قرار دارد که بیش از ۸۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. خبر خوب برای طرفداران سوپر کارهای سنتی این‌که این قدرت بدون هیچ کمک هیبریدی تولید می‌شود. همچنین نیرو از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه مک‌لارن صرفاً به محور عقب منتقل می‌شود.

واکنش مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو به حکم اخیر دیوان عدالت اداری؛

رئیس‌جمهور ورود نکند، واردات خودرو دوباره متوقف می‌شود!

مهدی دادفر: با ورود مستقیم رئیس‌جمهور و سران قوا می‌توان این بن‌بست واردات خودرو را شکست و به سمت بازاری رقابتی و منصفانه حرکت کرد

بلا تکلیف دارند و هیچ خودرو جدیدی وارد بازار نشده است. این به معنای تعطیلی موقت واردات خودرو است.

شنیده‌ها حاکی از آن است که بازگران صنعت خودرو نقش مهمی در این شکایت و دستور توقف داشته‌اند. این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟
بله؛ واقعیت این است که خودروسازان از همان ابتدا با کاهش تعرفه‌ها مخالف بودند. هدف آن‌ها حفظ انحصار و جلوگیری از رقابت است. این اقدام آن‌ها کاملاً قابل فهم است؛ چراکه هر کسب و کاری به دنبال حفظ منافع خود است؛ اما به هر حال، این سیاست باعث می‌شود مصرف‌کننده و بازار متضرر شود. آن‌ها در این مسیر تلاش کرده‌اند تا با این شکایت و اخذ دستور توقف، بازار را به شرایط انحصاری بازگردانند. البته ما باید با انجمن خودروسازان مذاکره کنیم و درباره این موضوع گفت‌وگو داشته باشیم؛ اما این کار آسان نیست. ضمن این‌که باید یادآور شد که سیاست‌گذاری باید به گونه‌ای باشد که ابتدا از تولید حمایت شود و سپس براساس نیاز بازار که مردم آن را تعیین می‌کنند، واردات خودرو برقرار و بستر بازار رقابتی فراهم شود.

اکنون انجمن واردکنندگان خودرو چه برنامه‌ای برای مقابله با این وضعیت دارد و از دولت چه انتظاری می‌رود؟

با توجه به صدور دادنامه هیات عمومی دیوان عدالت اداری،

اگر این دستور ادامه یابد، واردات خودرو دوباره به شرایط سال ۹۷ بازمی‌گردد. عملاً مسیر واردات خودرو بسته می‌شود و ما شاهد افزایش قیمت بسیار چشمگیر و بازار غیرشفاف خواهیم بود. به‌ویژه اگر تعرفه ۱۰۰ درصدی کامل اعمال شود، قیمت خودروهای وارداتی تا حد زیادی افزایش می‌یابد و مصرف‌کننده نهایی دچار ضرر خواهد شد. ضمن اینکه سامانه‌های فروش و تخصیص سهمیه‌ها هم‌اکنون وضعیت



تصمیم داریم امروز جلسه‌ای را با حضور تمام فعالان حوزه برگزار کنیم تا چاره‌اندیشی کرده و یک صدای واحد را به گوش رئیس‌جمهور و سران قوا برسانیم

این شکایت را مطرح کرده و دستور توقف تعرفه‌ها را گرفته‌اند. این دستور، در واقع اصلاحیه‌ای بر یک اشتباه بودجه‌ای دولت بود که ما همان زمان هم به شخص رئیس‌جمهور و وزرا مکانیه کردیم و خواستیم آن را اصلاح کنند. هدف ما ایجاد شفافیت، طبقه‌بندی پلکانی تعرفه‌ها و حرکت به سمت بازار رقابتی بود. اما با این دستور قضایی، همه این تلاش‌ها متوقف شده‌اند.

شما اشاره کردید که دولت با این مصوبه تلاش کرده بود بودجه را اصلاح و بازار را به سمت رقابت سوق دهد؛ این فرآیند قرار بود چگونه ایجاد شود؟

در بودجه اولیه، تعرفه واردات خودرو به گونه‌ای تنظیم شده بود که عملاً واردات خودرو به شرایط سختی گرفتار می‌شد؛ اما دولت با مصوبه‌ای تلاش کرد که این اشتباه بودجه‌ای را اصلاح کند. این اصلاحات دقیقاً در راستای شعارهای انتخاباتی رئیس‌جمهور و پاسخ به تقاضای واقعی بازار بود. هدف ما رسیدن به یک بازار رقابتی بود که مصرف‌کننده نفع ببرد و به تدریج انحصار شکسته شود. اما کسانی که منافعشان در انحصار بوده، این دستور توقف را گرفتند تا مسیر اصلاحات را سد کنند. البته این توقف قانونی است؛ اما باید پرسید آیا در شرایط فعلی به نفع مردم هست یا خیر؟

اگر این دستور ادامه پیدا کند، تبعات آن برای بازار خودرو و مردم چیست؟ آیا بازار خودرو بار دیگر شاهد توقف واردات خواهد بود؟



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

هیات عمومی دیوان عدالت اداری با صدور دادنامه‌ای اجرای بخش مهمی از آیین‌نامه اجرایی قانون بودجه را که به کاهش تعرفه واردات خودروهای خارجی اختصاص داشت تا زمان رسیدگی نهایی متوقف کرد. بر اساس شکایت مطرح شده از آیین‌نامه جدید دولت که حقوق ورودی خودروهای وارداتی را کمتر از ۱۰۰ درصد محاسبه کرده بود (در حالی که قانون بودجه سال ۱۴۰۴ صراحتاً واردات خودرو را تنها با تعرفه کامل ۱۰۰ درصد مجاز می‌داند) این تصمیم دیوان عدالت اداری باعث توقف اجرای این آیین‌نامه و بازگشت تعرفه‌ها به سطح ۱۰۰ درصدی شده و تأثیرات گسترده‌ای روی وضعیت بازار خودرو و فعالان این حوزه گذاشته است. در پی این تحولات، با مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو به گفت‌وگوی اختصاصی پرداختیم؛

به عنوان پرسش نخست، واکنش فعالان حوزه واردات خودرو نسبت به صدور دادنامه هیات عمومی دیوان عدالت اداری و توقف اجرای آیین‌نامه چه بوده است؟ بازار و واردکنندگان خودرو چه وضعیتی دارند؟
واقعیت این است که همه فعالان حوزه واردات خودرو، بدون استثنا، در شرایطی به‌شدت بحرانی قرار گرفته‌اند. شرکت‌های واردکننده، خریداران و متقاضیان خودروهای ثبت‌نام‌شده، همه سردرد گم و مضطرب شده‌اند. تماس‌ها و پیام‌های دریافتی به حدی زیاد شده که عملاً تلفن‌های ما داغ شده است. مردم می‌پرسند چه اتفاقی افتاده و ما واقعا پاسخی برای آن‌ها نداریم. شنیده‌ایم که خودروسازان داخلی



فونیکس



اولین پلاگین هیبرید مونتاژی



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com

fownixofficial

تولید کند. فعلا اطلاعات فنی کاملی درباره این مدل جدید منتشر نشده، اما شرکت اعلام کرده است مشتریان می‌توانند آن را با موتور V8 ارتقاء یافته‌ای با حداکثر ۱۰۲۵ اسب‌بخار قدرت سفارش دهند. این خودرو همچنین به مجموعه‌ای از بهبودهای آپرودبنامیکی مجهز شده که با این سطح قدرت خارق‌العاده هماهنگی دارد. GT سوپراسپرت از یک باله عقب ثابت بزرگ بهره می‌برد که به چسباندن چرخ‌های عقب به زمین کمک می‌کند. برای نخستین‌بار است که شاهد این ویژگی در یک مدل بر پایه AC کبرا هستیم و باید پذیرفت که این بال چندان با شکل کلاسیک بدنه همخوانی ندارد؛ اما قطعاً به بهبود پایداری کمک می‌کند.

ACGT سوپراسپرت با طراحی کلاسیک شلبی کبرا، قدرت ۱۰۲۵ اسب‌بخاری و قیمت ۵۵۰ هزار دلاری، تنها در ۲۵ دستگاه عرضه می‌شود. با بودجه‌ای ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار دلاری می‌توان سوپرکارهای هیبریدی اروپایی مثل فراری SF90 و لامبورگینی رونلتورا خرید که حدود ۱۰۰۰ اسب‌بخار قدرت دارند. حال اما شرکت AC کارز آمریکا با همین قیمت و قدرت، گزینه‌ای کاملاً متفاوت را معرفی کرده است. این خودرو که ACGT سوپراسپرت نام دارد، طراحی نمادین کبرا را با عملکردی در سطح هایپرکارها ترکیب کرده است. قیمت پایه این خودرو از ۵۵۰ هزار دلار آغاز می‌شود. AC قصد دارد تنها ۲۵ دستگاه از GT سوپراسپرت را



شلبی کبرا برای مدرن باتوان سوپراسپرتی



توئیتر!

مهلت ثبت‌نام خودروهای وارداتی تمدید شد



مدیر پروژه واردات خودرو در وزارت صنعت، معدن و تجارت از تمدید مهلت و کالتی کردن حساب‌ها تا چهارشنبه (۱۵ مرداد) و مهلت ثبت‌نام خودروهای وارداتی تا پنجشنبه (۱۶ مرداد) خبر داد. بنا به گفته مهدی ضیغمی متقاضیان نخست باید حساب را

و کالتی کنند و بعد از ۲۴ ساعت، بانک اطلاعات را به سایت می‌دهد و در آن زمان می‌توانند اقدام به خرید کنند.

دیگه چه خبر؟

بازگشت تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد با حکم دیوان عدالت اداری



با شکایت رسمی از مصوبه هیات وزیران، دیوان عدالت اداری دستور توقف موقت اجرای آیین‌نامه جدید واردات خودرو را صادر کرد. بنا توجه به این که ادامه اجرای مصوبه مورد اعتراض و اعمال تعرفه‌های تعیین شده ممکن است موجب خسارات جبران‌ناپذیر شود، دیوان عدالت اداری با استناد به مواد قانونی مربوط، دستور موقت توقف اجرای این مصوبه را صادر کرد.

ویژه‌ها

بانک کشاورزی سهامدار درصدی ایران خودرو شد



اطلاعات سامانه بورس تهران نشان می‌دهد خریدار بلوک سنگین ۲۶ میلیارد سهمی شرکت ایران خودرو، بانک کشاورزی بوده است. به این ترتیب بانک کشاورزی با سهم ۱۰۱۴ درصدی، به جمع سهامداران درصدی ایران خودرو پیوست. حال باید دید بانک کشاورزی با چه هدفی اقدام به خرید سهام ایران خودرو به عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور کرده است.

در چهار ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

افزایش نزدیک به سه برابری صادرات محصولات «سایپا»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گزارش فعالیت ماهانه شرکت سایپا که تا پایان تیرماه ۱۴۰۴ منتشر کرده حاوی نکات مهمی است. بر این اساس، یکی از نکات برجسته گزارش چهار ماهه سایپا، رشد چشمگیر صادرات این شرکت است. میزان صادرات سایپا در این بازه زمانی به حدود ۱۲۹.۸۸ میلیارد تومان رسیده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که تنها ۴۴.۹۱ میلیارد تومان بوده، رشدی معادل ۱۸۹ درصد را نشان می‌دهد. افزایش قابل توجه صادرات سایپا در چهار ماه نخست سال جاری، نشان‌دهنده تمرکز استراتژیک شرکت بر توسعه بازارهای خارجی است. این رشد چشمگیر که نزدیک به سه برابر سال گذشته بوده، بیانگر تلاش‌های مستمر برای افزایش سهم صادرات در سبد فروش شرکت است. بهره‌گیری از ظرفیت‌های تولید محصولات نیمه‌ساخته (SKD) به عنوان یک راهکار موثر، به سایپا امکان داده تا به سرعت وارد بازارهای جدید شود و هزینه‌های مرتبط با صادرات کامل خودرو را کاهش دهد. سایپا با توسعه شبکه صادراتی خود، علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی، توانسته است روابط تجاری خود را با شرکای بین‌المللی مستحکم‌تر کند. این موضوع می‌تواند در بلندمدت به افزایش اعتماد مشتریان خارجی و تسهیل فرآیندهای صادراتی منجر شود. همچنین، تمرکز بر بازارهای منطقه‌ای و کشورهای همسایه، به عنوان گام اول در توسعه صادرات، می‌تواند



زمینه‌ساز حضور گسترده‌تر در بازارهای جهانی باشد. در کنار رشد کمی صادرات، سایپا در تلاش است کیفیت محصولات صادراتی را نیز بهبود بخشد تا رقابت‌پذیری خود را در بازارهای بین‌المللی افزایش دهد. این رویکرد باعث شده شرکت علاوه بر حفظ مشتریان فعلی، فرصت‌های جدیدی برای گسترش حضور در بازارهای جدید به دست آورد. همچنین رشد صادرات نه تنها به افزایش درآمدهای شرکت کمک می‌کند، بلکه نقش مهمی در ارتقای جایگاه سایپا به عنوان یک خودروساز فعال در سطح بین‌المللی ایفا می‌کند. در تیرماه نیز، شرکت موفق شده ۴۲ میلیارد تومان فروش صادراتی

ثبت کند که به اندازه چهار ماه نخست سال گذشته است و بخش عمده آن مربوط به فروش قطعات نیمه‌ساخته (SKD) به ارزش ۳۸ میلیارد تومان می‌شود. این رویکرد صادرات محور، ضمن ایجاد تنوع در درآمدهای شرکت می‌تواند به کاهش وابستگی به بازار داخلی و افزایش پایداری مالی در برابر نوسانات اقتصادی کمک کند. از سویی، براساس اطلاعات منتشر شده، سرمایه ثبت شده شرکت معادل ۱۶۲ هزار و ۱۱۴ میلیارد تومان است که نشان‌دهنده جایگاه محوری سایپا در بازار سرمایه کشور است. در چهار ماه نخست سال جاری، سایپا موفق شده است درآمد عملیاتی قابل توجهی به مبلغ ۲۹ هزار و ۱۰۵ میلیارد تومان ثبت کند که بخش عمده آن از محل فروش داخلی حاصل شده است. تنها در تیرماه، شرکت توانسته درآمدی معادل ۵ هزار و ۹۵۲ میلیارد تومان کسب کند که از این میزان، ۵ هزار و ۹۱۰ میلیارد تومان مربوط به فروش داخلی بوده است. عمده‌ترین سهم فروش به محصولات خانواده X200 شامل تیبیا، کوئیک و ساینا تعلق دارد که در مجموع با ۲ هزار و ۶۸۱ میلیارد تومان، نقش اصلی در درآمدزایی شرکت را ایفا کرده‌اند. این امر نشان‌دهنده تداوم تقاضا برای خودروهای اقتصادی و پر مصرف در بازار داخلی است. به‌طور کلی، گزارش تیرماه سایپا و عملکرد چهارماهه آن، حاکی از روندی مثبت و رو به رشد است. به رغم شرایط کلی صنعت خودرو که چندان مساعد نیست، سایپا با تکیه بر تنوع محصولات، حفظ سهم بازار داخلی و تقویت صادرات، در مسیر دستیابی به اهداف بلندمدت خود گام برداشته است. انتشار مستمر و شفاف گزارش‌های عملکرد نیز عاملی کلیدی در تقویت اعتماد سرمایه‌گذاران و تحلیل‌گران نسبت به آینده سهام «خسپا» به‌شمار می‌رود.

اینفوگرافشی

Infography

افزایش درآمد شرکت «ایران خودرو دیزل»



شرکت «ایران خودرو دیزل» در ۴ ماهه منتهی به مردادماه ۱۴۰۴، درآمدی بالغ بر ۱۰ هزار و ۳۱۹ میلیارد تومان داشت.

برای چه؟

منافع همه ذینفعان باید در نظر گرفته شود

دوست‌علی با بیان این که در واردات خودرو همه موارد باید در کنار یکدیگر دیده شود، افزود: «با واردات خودرو و حق انتخاب خرید خودروهای اقتصادی و غیر اقتصادی برای مصرف‌کننده را بالا برده و خودرو ساز داخلی را ترغیب به عرضه خودروهای با کیفیت و تامین نیاز بازار می‌کنیم و از ایجاد لطمه به صنعت خودرو و بیکاری کارگر، مهندس و تولیدکننده ایرانی ممانعت خواهیم کرد.»

چرا؟

باید در بازار خودرو رقابت وجود داشته باشد

مجید دوست‌علی با اشاره به این که مصرف‌کننده داخلی هنگام خرید خودرو با گزینه‌های محدودی مواجه است، تصریح کرد: «متأسفانه این محدودیت در انتخاب، پاسخگوی نیاز جامعه نبوده و موجب افزایش شکاف قیمتی خودرو در کارخانه و بازار و واسطه‌گری در بازار خودرو شده است. این حق مردم است که بین خرید خودرو داخلی و خارجی حق انتخاب داشته باشند.»

چند تندی؟

واردات مدیریت شده آسیبی به صنعت خودرو وارد نمی‌کند

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس اظهار داشت: «واردات خودرو در کشور باید به نحوی مدیریت شود که نه به صنعت خودرو داخلی آسیب وارد شود و نه پیشرفت خودروسازان در سال‌های پس از انقلاب نادیده گرفته شود؛ در عین حال با ورود خودروهای خارجی، امکان رقابت در صنعت خودروسازی و حق انتخاب خرید خودروهای با کیفیت فراهم خواهد شد.»

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چرا سیاست قیمت دستوری خودرو، این صنعت را دچار بحران ورشکستگی خواهد کرد؟

حاضر جواب: ولی خودمانیم، در شرایط فعلی دیگر نباید پرسید: چرا...! بلکه باید پرسید: چه زمانی...؟

پیچیدگی قیمت در اطلاعیه عرضه وارداتی‌ها...

حاضر جواب: پیچیدگی‌هایش به این دلیل است که در حال حاضر، نه دولت دقیقاً می‌داند قرار است چقدر برای واردات ارز بدهد و مالیات و تعرفه بگیرد، نه وارد کننده می‌داند باید هزینه‌های مختلف را با چه ارزی پرداخت کند و نه مصرف‌کننده می‌داند قرار است چه زمانی، چه خودرویی را با چه بهایی دریافت کند!

شیانومی در ژوئیه با تحویل بیش از ۳۰ هزار دستگاه خودرو (که افزایش ۲۰ درصدی ماهانه را نشان داد)، رکورد جدیدی در تحویل خودرو ثبت کرد.

حاضر جواب: همزمان در برخی نقاط دیگر جهان هم برخی خودروسازان، رگوردهای عذرخواهی به خاطر عدم تحویل به‌موقع خودروهای ملت را جا به جا کردند

یک مدل پژو ۴۰۵ فقط در ایران تولید شد و به موزه فرانسه رفت.

حاضر جواب: و بسیاری دیگر هم همچنان در موزه‌های جاده‌ای و خیابانی کشور، در حال تردد هستند؛ به‌خصوص نمونه‌های نادر و کمیاب و موزه‌ای پژو آر دی!

یک نماینده مجلس: شاهد افزایش قیمت‌ها و تعطیلی بازار خودرو هستیم.

حاضر جواب: در دهه‌های اخیر در بازار و صنعت خودرو، شاهد چیزهایی بودیم که افزایش قیمت‌ها و تعطیلی بازار، در میان آنها کوچک‌ترین است!

فراخوان تسلا برای رفع مشکل بوق!

حاضر جواب: آن هم در شرایطی که مشکل باز شدن و نشدن ایربگ، سال‌هاست از نظر برخی‌ها، ارزش صادر کردن مختصر فراخوانی را هم ندارد.

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: با واردات خودرو مدیریت شده نه خودروساز داخلی متضرر شده و نه مردم مجبور به خرید خودرو با هر کیفیتی خواهند بود.

حاضر جواب: فعلاً که عده‌ای معتقدند حتی با واردات خودرو مدیریت شده هم، خودروسازان داخلی متضرر می‌شوند زیرا مردم دیگر مجبور به خرید هر خودرویی با هر کیفیت و قیمتی نخواهند بود!

مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: ۷۵ درصد از مراکز معاینه فنی به بخش خصوصی واگذار شد.

حاضر جواب: مراکز معاینه فنی خودروها هم خصوصی شد، ولی دریغ از اندکی پسا پس کشیدن دولتی‌ها از صنعت و بازار خودرو و مجال دادن به بخش خصوصی!

نیال در سال گذشته میلادی، موفق شد ۷۶ درصد از کل فروش خودروهای خود را به مدل‌های برقی اختصاص دهد.

حاضر جواب: یعنی یک روز فکر می‌کردید در زمینه پیشرفت استفاده از خودروهای برقی و توسعه زیرساخت‌های مرتبط، نیال هم از ماجلو بزند؟



بلک نیز همین تم مشکی دنبال شده است. تودوزی چرمی، لوگوهای رنجروور به رنگ مشکی، دوخت مورب منحصر به فرد روی قسمت بالای صندلی‌ها، تریم چوبی سیاه و روکش سرامیکی مشکی مات برای شیفر گیربکس در کنسول مرکزی، فضایی لوکس و خاص ایجاد کرده‌اند. SV، بلک همچنین نخستین خودرویی است که از جدیدترین نسخه فناوری صندلی‌های بدن و روح (BASS) رنجروور بهره می‌برد. این ویژگی با افزودن باز خورد لمسی از طریق کف پوش‌ها و صندلی‌ها، تجربه‌ای فراگیر و عمیق از گوش دادن به موسیقی فراهم می‌کند که به گفته رنجروور، سرشنشانی می‌توانند موسیقی را به صورت فیزیکی احساس کنند.

«رنجروور SV بلک نسخه‌ای با ظاهر تمام‌مشکی است که با پیش‌رانه V8 توفین توربو ۶۱۵ اسب‌بخاری و قیمت ۱۸۸ تا ۲۰۵ هزار پوند عرضه می‌شود. رنجروور شاید نخستین نامی نباشد که با شنیدن عبارت شاسی‌بلند اسپرت به ذهن می‌رسد، اما نسخه جدید SV بلک که با ظاهر جسور و قدرت خیره‌کننده‌ای که می‌تواند سوپراسپرت‌ها را به چالش بکشد، این دیدگاه را تغییر می‌دهد. همان‌طور که انتظار می‌رود، رنجروور SV بلک تنها در رنگ مشکی براق نارویک عرضه می‌شود و جزئیات و لوگوهای آن نیز همگی به رنگ مشکی هستند. این خودرو روی رینگ‌های آلایازی ۲۳ اینچی به رنگ مشکی براق قرار گرفته و کالیپرهای ترمز و جلو پنجره نیز به رنگ مشکی براق درآمده‌اند. داخل کابین SV



نسخه تمام‌مشکی از رنجروور «اسوی»

سیستم AWD جدید برای چری «تیگو 7L»



«نسخه به‌روزرسانی شده از چری تیگو ۷ در آوریل ۲۰۲۵ وارد بازار روسیه شد. برای جلوگیری از ایجاد شباهت نام بین این مدل با چری تیگو ۷ پرومکس، لقب 7L در انتهای نام این مدل قرار گرفت. تاکنون مشتریان به تیپ محرک-جلو از چری تیگو 7L دسترسی داشتند، اما حالا تیپ چهار چرخ محرک نیز اضافه شده است. چری تیگو 7L بازار روسیه به پیش‌رانه ۱.۶ لیتر توربوشاژ مجهز شده است که ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۵ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به محور جلو انتقال می‌داد. پیش‌رانه این خودرو با بنزین اکتان ۹۲ هم‌سازگاری دارد. بنابر اعلام چری، شتاب صفر تا صد تیگو 7L چهار چرخ محرک با ۰.۱ ثانیه افزایش

نسبت به مدل قبل به ۹.۸ ثانیه می‌رسد. حداکثر سرعت دو تیپ محرک-عقب و چهار چرخ محرک به ترتیب ۱۹۰ و ۱۹۲ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. همچون مدل قبل، چری تیگو 7L چهار چرخ محرک نیز در سه تیپ اکتیو، پرایم و اولترا عرضه خواهد شد. هر سه تیپ به رینگ‌های ۱۹ اینچ و کالیپرهای قرمز رنگ ترمز مجهز هستند، اما تیپ پایه، چراغ‌های LED جلو، حسگرهای عقب، گرمکن شیشه جلو و شیشه شور، گرمکن فرمان و تمام صندلی‌ها، تهویه مطبوع دومنطقه‌ای، دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچ، دوربین عقب و کروزر کنترل را به همراه دارد.

نسخه هیبرید و برقی برای شانگجیه «اچ ۵»



«هوای به‌عنوان یکی از غول‌های فناوری چین، از یک دهه پیش به صنعت خودروسازی هم وارد شده است. این شرکت علاوه بر همکاری مشترک با آواتار، برندهای دیگری یعنی آیتو (مشترک با سرس)، استلاتو (مشترک با بایک)، لوکسید (مشترک با چری)، مکس ترو (مشترک با جک) و شانگجیه (مشترک با سایک) را نیز تأسیس کرده است. در تمامی این همکاری‌های مشترک، تأمین پلتفرم و ساخت خودروها برعهده همکار خودروساز و تأمین سامانه‌های برقی و نرم‌افزار برعهده هوای قرار دارد و خودروها از طریق شبکه فروش اختصاصی هوای به نام هیم (HIMA) به فروش می‌رسند. شانگجیه H5 به‌عنوان اولین محصول از

جدیدترین شرکات هوای در صنعت خودروسازی، از سپتامبر وارد بازار چین خواهد شد. اکنون تعدادی تصویر و همچنین برخی مشخصات این خودرو توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شده است. شانگجیه H5 در بازار چین با دیپال S7 و ایکس پنگ G6 رقابت خواهد کرد. فرم بدنه شانگجیه H5 با دماغه خمیده، چراغ‌های کمانی جلو و چراغ یکپارچه عقب، به برخی محصولات فعلی گروه سایک شباهت دارد.

مزدا با زبان طراحی «کودو» مفاهیم عمیقی را دنبال می‌کند

فرستی برای همراهی بیشتر با طبیعت



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در دنیای طراحی خودرو، زبان‌های بصری منحصر به فردی وجود دارند که هویت یک برند را تعریف می‌کنند. زبان طراحی «کودو» شرکت مزدا که برای نخستین بار در سال ۲۰۱۰ معرفی شد، ترکیبی از انرژی، ریتم و حیات را در اشکالی ارائه می‌دهد که به وضوح ریشه در ظرافت و سبک ژاپنی دارند. این زبان که با عنوان روح حرکت (Soul of Motion) نیز شناخته می‌شود، بازتاب‌دهنده مفهوم خاص ژاپنی است؛ رویکردی که سادگی را به‌شکلی زیبا در ورق‌های فلزی خودروهای کانسپت مزدا به‌نمایش می‌گذارد و سپس به تولید انبوه می‌رسد. به گفته ایکوتو ماندا، مدیر طراحی مزدا «برای ما، خودرو صرفاً یک وسیله‌نقلیه یا توده‌ای از فلز نیست؛ بلکه باید حضوری پویا در زندگی مردم داشته باشد، مانند یک دوست یا عضو خانواده. به‌همین دلیل، فلسفه طراحی کودو بر احیای حیات در شکل ظاهری خودروهای مامترکز است.» این مقاله به بررسی این زبان طراحی و تأثیر آن بر نسل خودروهای جاودانه می‌پردازد.

شروعی بر تحول در مزدا

زبان طراحی کودو مزدا از سال ۲۰۱۰ با معرفی کانسپت «شینساری» آغاز شد و از آن زمان، در نمایشگاه‌های خودرویی مختلف جهان به‌نمایش گذاشته شده است. یکی از برجسته‌ترین نمونه‌ها، کانسپت «RX-Vision» است که در سی‌ویکمین دوره جشنواره بین‌المللی خودرو پاریس در سال ۲۰۱۶، عنوان «زیباترین خودروی کانسپت سال» را کسب کرد. پس از آن، دو کانسپت دیگر، یعنی «مزدا کای کانسپت» و «مزدا ویژن کوپه»، در اکتبر ۲۰۱۷ در نمایشگاه خودروی توکیو رونمایی شدند. چند سال بعد، در اواخر سال ۲۰۲۳، کانسپت مزدا ایکونیک SP، یک خودرو اسپرت کامپکت، در نمایشگاه توکیو موبیلیتی به نمایش درآمد. مدل‌هایی مانند RX-8 و RF مزدا هم‌اکنون به‌عنوان کلاسیک‌های آینده شناخته می‌شوند و نشان‌دهنده تأثیر عمیق این زبان طراحی هستند. برخی از

کانسپت‌های مزدا، مانند RX-Vision، به‌انواعی از خودروها اشاره دارند که احتمال ساخت آن‌ها کم است، اما بازگشت موتورهای دورانی را پیش‌بینی می‌کنند. با این حال، برخی دیگر، مانند ایکونیک SP، مسیر آینده محصولات مزدا را منعکس می‌کنند. این کانسپت می‌تواند تکامل منطقی طراحی نسل پنجم میاتا MX-5 باشد. طراحان مزدا همچنین اصول زبان کودو را در بازطراحی مدل‌های موجود به کار گرفته‌اند؛ به‌عنوان مثال، در به‌روزرسانی نسل دوم CX-5 در سال ۲۰۲۲.

ادامه مسیر «کودو»

کانسپت‌های دیگر مزدا نیز مستقیماً بازتاب‌دهنده خودروهای تولیدی آینده بوده‌اند. کانسپت «میناگی»

در سال ۲۰۱۱، شباهت شگفت‌انگیزی به مدل اولیه CX-5 داشت. کانسپت «تاکری» از همان سال، به‌طور قابل توجهی شبیه به سدان مزدا ۶ بود که پس از آن عرضه شد. کانسپت «کای» نیز که در نوامبر ۲۰۱۸ در نمایشگاه خودرو لس‌آنجلس رونمایی شد، تقریباً یکسان با هاجیک مزدا ۲ بود. بد نیست بدانید برخی کارشناسان ما این مزدا ۳ را یادآوری کننده ارزش‌های اصیل طراحی یافته‌اند. هرچند خودروی برقی MX-30 مزدا به‌دلیل برد بسیار محدود خود در بازار ناکام ماند، اما زبان کودو را به سمت کاربردی‌تری هدایت کرد. مزدا همچنین طراحان خود را به خلق اشیای غیر خودرویی با الهام از کودو تشویق کرده است که منجر به تولید اشیایی مانند چاقو، کاسه، لباس، صندلی و حتی عطر شده است.

آینده‌ای به سبک مزدا

زبان طراحی کودو مزدا، با تأکید بر سادگی، حیات و هویت ژاپنی، نه تنها بر زیبایی‌شناسی خودروهای این برند تأثیر گذاشته، بلکه نسل جدیدی از خودروهای جاودانه را شکل داده است. از کانسپت‌های پیشگام مانند RX-Vi-sion تا مدل‌های تولیدی مانند مزدا ۳ و CX-5، این زبان طراحی نشان داده که چگونه می‌توان با حفظ اصالت، به نوآوری‌های آینده‌نگرانه دست یافت. حتی شکست‌هایی مانند MX-30 نیز به‌عنوان فرصتی برای گسترش این فلسفه به حوزه‌های جدید عمل کرده‌اند. این رویکرد، مزدا را به برندی تبدیل کرده که نه تنها در صنعت خودروسازی، بلکه در خلق آثار هنری نیز پیشگام است و میراثی جاودانه برای نسل‌های آینده به جامی گذارد.

خبر

News

رقیب تراشی لینک اندکو برای «شیائومی»

«مدتی پس از انتشار تصاویر لینک اندکو EM-P 10، اکنون فروش این خودرو آغاز شده است. این محصول درواقع همتای پلاگین-هیبرید از Z10 به‌شمار می‌آید. لینک اندکو EM-P 10 در شباهت کامل به Z10 و همچون سایر محصولات جدید این برند با تأثیر از کانسپت Next Day طراحی شده است. درهای بدون قاب، دستگیرهای مخفی‌شونده، باله لبه صندوق، فرم نواری چراغ‌های عقب با نورپردازی متغیر، فرم خمیده سقف، جلو پنجره با منافذ فعال و باله عقب، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری این سدان به‌شمار می‌آید. لیدار روی سقف نیز از وجود سامانه خودروان بسا قابلیت پارک خودکار و حرکت خودروان با کمک



مسیر یاب، خبر می‌دهد. ابعاد بدنه لینک اندکو EM-P 10 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۰۵، ۱،۹۶۶، ۱،۴۸۷ و ۳،۰۰۵ متر اعلام شده است، که نسبت به Z10 در طول و ارتفاع، ۲۲ و ۱۹ میلیمتر افزایش را نشان می‌دهد. خریداران می‌توانند علاوه بر رنگ‌های قبلی، یکی از سه رنگ جدید بژ، بنفش یا طلایی را هم انتخاب کنند. در فضای کابین EM-P 10 همچون لینک اندکو Z10 با طراحی ساده مواجه هستیم، که نمایشگر لمسی ۱۵.۴ اینچ، صفحه نشان‌دهنده باریک، فرمان دو شاخه و کنسول میانی معلق را به همراه دارد. بنابر اعلام سازنده، این فضا با ۱۰۱۴ و ۹۵۱ میلی‌متر در بالای سر سرشنشان جلو و عقب، در چهار رنگ نارنجی، سفید، مشکی یا مشکی‌طلاتی قابل سفارش است. از تجهیزات رفاهی لینک اندکو EM-P 10 می‌توان به سیستم صوتی هارمن کاردون با ۲۳ بلندگو، شارژر بی‌سیم، صندلی‌های مجهز به گرمکن، سردکن، ماساژور و تنظیم برقی، محفظه سردکن و گرمکن، میز پشت صندلی جلو با تحمل ۱۵ کیلوگرم و تنظیم پشتی صندلی عقب در بازه ۱۱۷ تا ۱۲۴ درجه، اشاره کرد. لینک اندکو EM-P 10 براساس پلتفرم CMA Evo شکل گرفته و به سامانه هیبرید EM-P شامل پیش‌رانه ۱.۵ لیتر توربوشاژ با ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت و دو موتور برقی با ۲۴۱ و ۱۲۱ اسب‌بخار، مجهز شده است.



خاص‌ترین مرسدس G کلاس

که مرسدس یکی از اسپانسرهای او در دهه ۸۰ بود و او هنگام بازدید از شرکت با این شاسی بلند دودر کانور تیبل آشنا شد. او از کلیت خودرو خوشش آمد؛ اما از ظاهرش متنفر بود و به‌طور اتفاقی از نماینده مرسدس پرسید آیا می‌توان آن را با نمای جلو یک خودرو سواری معمولی ساخت؟ این گفت‌وگو او را به‌سوی AMG هدایت کرد؛ جایی که GD 300 به چراغ‌ها و جلوپنجره S کلاس نسل W116، سپرها و کیت بدنه AMG، رنگ‌های BBS، صندلی‌های چرمی آبی ریکاروو و رنگ آمیزی سفارشی مجهز شد.

AMG بیش از ۴۰ سال است G کلاس‌ها را اصلاح می‌کند؛ حتی قبل از خریداری شدن توسط مرسدس و یکی از این ساخته‌های اولیه و کمیاب آن اکنون در موزه پترسن لس آنجلس به‌نمایش درآمده است. این GD 300 مدل ۱۹۸۳ بخشی از نمایشگاهی تحت‌عنوان «کاملاً شگفت‌انگیز» است که خودروها و فرهنگ دهه‌های ۸۰ و ۹۰ را نمایش می‌دهد. این G کلاس خاص به‌سفارش ایوان لندل، قهرمان تنیس دهه ۸۰ ساخته شد که نامش حتی روی پلاک VIN خودرو حک شده است. لندل در ویدئویی در کانال یوتیوب مجموعه ویتینا توضیح می‌دهد

کنفرانس ملی تحول دیجیتال با رویکرد معماری دیجیتال

- نقش داده و تحلیل پیشرفته در تصمیم‌گیری استراتژیک
- مدیریت تغییر و چالش‌های فرهنگی در تحول دیجیتال
- مطالعات موردی موفق از بخش‌های عمومی و خصوصی

اطلاعات رویداد:

- تاریخ برگزاری: ۱۴ و ۱۵ مرداد ۱۴۰۳
- مکان دانشگاه خاتم، تهران (سالن مصطفی محمود)
- برگزار کنندگان: دانشگاه خاتم، انجمن مدیریت ایران

مخاطبان: مدیران ارشد، متخصصان فناوری، دانشجویان تحصیلات تکمیلی، فعالان صنعت و دولت

- شرکت در این کنفرانس فرصتی است برای شما تا:
 - از آخرین دانش تحول دیجیتال بهره‌مند شوید
 - با نخبگان و متخصصان کشور شبکه‌سازی کنید
 - راهکارهای عملی برای تحول سازمان خود کسب نمایید
 - بخشی از حرکت ملی به سوی «صنایع هوشمند و دولت الکترونیک پیشرفته» باشید

وب سایت اندیشکده خودرو
www.autott.ir

علاقه‌مندان به تحولات دیجیتال دعوت می‌شود تا در این کنفرانس شرکت کنند و از بستری منحصربه‌فرد برای «شبکه‌سازی، تبادل دانش و یادگیری راهکارهای عملیاتی تحول دیجیتال» بهره‌مند شوند.

سخنرانی ویژه با مشارکت اندیشکده خودرو:

آینده صنایع هوشمند، راهکارها و فناوری‌های هوشمندسازی در صنایع و بخش‌های دولتی و عمومی

با ارائه مهندس رضا رجائی، پژوهشگر و عضو تیم هوش مصنوعی اندیشکده خودرو

در این سخنرانی به تحلیل عمیق «فناوری‌های پیش‌تاز هوشمندسازی» —از جمله هوش مصنوعی، اینترنت اشیا (IoT)، اتوماسیون فرآیندها (RPA)، بلاکچین و تحلیل داده‌های بزرگ — پرداخته شده و راهکارهای عملی برای اجرای موفق تحول دیجیتال در بخش‌های حیاتی کشور ارائه می‌شود.

محورهای کلیدی کنفرانس

- طراحی و اجرای معماری دیجیتال در سازمان‌های صنعتی و دولتی
- هوشمندسازی فرآیندها با فناوری‌های صنعت ۴.۰ و ۵.۰



«اندیشکده خودرو با حمایت از تحول دیجیتال کشور، حامی معنوی چهارمین کنفرانس ملی تحول دیجیتال با رویکرد معماری دیجیتال سازمان شده است

تهران، مرداد ۱۴۰۳ – در راستای انعقاد تفاهم‌نامه قیمابین «اندیشکده خودرو» به عنوان یکی از پیش‌تازان بخش خصوصی در حوزه تحول دیجیتال صنعت خودرو و زنجیره تأمین خودروسازی، با «انجمن مدیریت ایران» اقدام به مشارکت در رویداد «چهارمین کنفرانس ملی تحول دیجیتال با رویکرد معماری دیجیتال سازمان» در محل دانشگاه خاتم و با مشارکت «دانشگاه خاتم» و «انجمن مدیریت ایران» در تاریخ‌های: ۱۴ و ۱۵ مردادماه ۱۴۰۳ نموده است.

این رویداد ملی، حاصل هم‌فکری نهادهای پیشرو علمی، آکادمیک و صنعتی کشور است و «اندیشکده خودرو» در نقش یک نهاد فعال و آینده‌نگر در زنجیره تأمین خودرو، به پیش‌سبرد تحولات فناورانه و هوشمندسازی ساختارهای ملی پرداخته و حمایت تمام و کمال خود را از حرکت ملی به سوی «صنایع هوشمند، دولت دیجیتال و ساختارهای مبتنی بر داده» اعلام کرده است.

شما دعوت شدید!

از تمام مدیران، متخصصان فناوری، دانشگاهیان، فعالان صنعت و

بارای دیوان عدالت اداری واردات خودرو تا اطلاع ثانوی متوقف شد

بازار خودروهای وارداتی در شوک ناگهانی!



فوری خواهد بود.

به‌طور کلی، می‌توان گفت پایان تابستان، بازار خودرو همچنان در وضعیت رکود و بی‌تحریکی به‌سر خواهد برد. در چنین فضایی، آینده بازار خودرو بیش از هر زمان دیگری وابسته به تصمیمات سیاست‌گزاران در حوزه اقتصاد کلان خواهد بود.

رکود شدید در خرید و فروش خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، کاپرا دو کابین (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۹۳۴ میلیون تومان، نیسان آپشنال (درچپه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۷۹۵ میلیون تومان و دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان کاهش ۹۸۳ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اسکلت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۵۵ میلیون تومان و لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهدافت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و تویوتا bZ4x ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

برخی کارشناسان معتقدند: «طی هفته‌های گذشته، بازار خودرو به دو دوره زمانی پیش و پس از جنگ ۱۲ روزه تقسیم می‌شود.» آن‌چه امروز با آن مواجه هستیم، بازاری است که وارد مرحله پس از بحران شده است؛ بازاری که در ذات خود سرمایه‌محور است، اما اکنون به‌شدت تحت‌تأثیر افزایش ناگهانی ریسک‌های اقتصادی و سیاسی قرار دارد. بازار خودرو، مشابه بازار مسکن، در مواجهه با اخبار منفی از حوزه‌های اقتصادی و سیاسی، واکنشی سریع و محافظه‌کارانه از خود نشان می‌دهد. در حال حاضر، فضای بازار ناامن و ملتهب است. این فضای نااطمینانی، به‌مصرف‌کننده منتقل شده و رفتار او را تحت‌الشعاع قرار داده است؛ به‌گونه‌ای که تقاضا برای خرید و فروش به‌شدت کاهش یافته است.»

بر اساس گزارش‌های میدانی، حجم معاملات در بازار خودرو به کمتر از ۱۰ درصد رسیده است؛ درحالی‌که پیش از بحران اخیر، این میزان حدود ۳۰ درصد بود. خروج نقدینگی از بازار خودرو و انتقال آن به بازارهایی همچون طلا، ارز و سکه نیز به این روند دامن زده است. در چنین شرایطی، طبیعی است که مراکز تعویض پلاک نیز با کاهش مراجعه مواجه شوند. چنان‌چه این وضعیت تداوم یابد و اصلاحات اساسی در فضای کلان اقتصادی صورت نگیرد، احتمال تعطیلی بخشی از نمایشگاه‌ها، نگاهاهای فعال در حوزه خرید و فروش خودرو و حتی تعدیل نیرو در شرکت‌های واردکننده، مونتاژکار و خودروساز نیز دور از ذهن نخواهد بود.

از طرفی برخی کارشناسان معتقدند پیش‌بینی قیمت خودرو و شرایط بازار فعلی بسیار دشوار است؛ اما در بازه کوتاه‌مدت، حداقل تا پایان تابستان، انتظار نمی‌رود تغییر قابل توجهی در روند بازار ایجاد شود. بازار در حال حاضر وارد مرحله رکود تورمی شده و ریسک در آن به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش یافته است. چنان‌چه مکانیسم ماشه فعال شود، ممکن است شاهدافت بیشتر حجم معاملات باشیم؛ به‌طوری‌که این رقم به‌زیر ۵ درصد نیز کاهش یابد. در چنین شرایطی، نوسانات نرخ ارز، محدودیت‌های وارداتی و اختلال در تأمین قطعات، از جمله پیامدهای



احسان ناصربابلی

e.nasari@autoworld.ir

«با صدور قرار دستور موقت از سوی دیوان عدالت اداری، واردات خودرو تا اطلاع ثانوی متوقف شد؛ به‌نحوی که هیات عمومی دیوان عدالت با صدور قرار دستور موقت، اجرای آیین‌نامه تعرفه‌های مصوب هیات وزیران برای واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ را تا اطلاع ثانوی متوقف کرد. اگرچه ظاهر این رأی، بازگشت به قانون بودجه و الزام به تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو است، اما در واقع واکنش برخی ذی‌نفعان در صنعت خودرو ایران به هر گونه کاهش تعرفه و تسهیل واردات محسوب می‌شود.

شاکیان این پرونده، با استناد به قانون بودجه سال ۱۴۰۴ که در آن حقوق ورودی خودروهای وارداتی از محل ارز بند (ه) تبصره یک ۱۰۰ درصد تعیین شده، مدعی شدند که آیین‌نامه اجرایی دولت، تعرفه‌هایی کمتر از ۱۰۰ درصد را در نظر گرفته است. دیوان نیز با عنایت به خواسته طرف خواهان و با توجه به «احتمال ورود خسارات جبران‌ناپذیر به منافع عمومی»، به توقف موقتی اجرای آیین‌نامه رای داده است. دستوری که فعلاً واردات خودرو به کشور را معلق می‌کند. نکته قابل تامل آن‌که در سایه این دستور موقت، هیچ ساز و کار قانونی مشخصی برای ترخیص خودروهای در راه یا حتی ثبت سفارش‌های جدید وجود ندارد. در واقع، واردات خودرو با نرخ تعرفه کمتر از ۱۰۰ درصد فعلاً معلق شده و از آن سو، تعرفه جایگزین و مطابق با قانون نیز، هنوز تعیین نشده است.

نتیجه این فضای جدید، قفل شدن واردات است؛ آن‌هم در شرایطی که بازار خودرو با رکود تورمی، کاهش عرضه و نااطمینانی مواجه است.

اکنون دیوان عدالت اداری در مقام داور نهایی، راه را بر آیین‌نامه اجرایی دولت بسته و تا زمان صدور رای نهایی، واردات خودرو رسماً تعطیل شده است. در نبود تعرفه مشخص، نه تنها خودروهای در گمرک مانده، بلکه سفارش‌های جدید نیز با لاکلیف هستند. در این شرایط، مصرف‌کننده ایرانی یک بار دیگر هزینه نامهارمانگی سیاست‌گزار، مقاومت تولیدکنندگان و فقدان استراتژی جامع صنعتی را پرداخت خواهد کرد.

این درحالی است که آینده بازار خودرو زیر سایه فشارهای سیاسی و اقتصادی در هاله‌ای از ابهام است. یکی از کارشناسان حوزه خودرو از وضعیت نگران‌کننده حجم معاملات خودرو سخن می‌گوید که در فصل تابستان به‌زیر ۱۰ درصد رسیده است؛ این درحالی است که آغاز تابستان همواره برابر با فصل رونق خرید و فروش خودرو در کشور به‌شمار می‌رفت. چرا که تابستان، فصل مسافرت و تفریح محسوب می‌شود؛ اما با این وجود مراکز تعویض پلاک برخلاف روال سال‌های گذشته، روزهای کمرمقی را سپری می‌کنند.

خدمات پس از فروش ایران خودرو، مسیری برای اعتمادسازی پایدار

توزیع روزانه ۳۵۰ هزار قطعه یدکی خودرو در کشور بالجستیک هوشمند «ایساگو»



«گسترش شبکه مشتریان و افزایش تنوع محصولات، خدمات پس از فروش را به یکی از ارکان کلیدی حفظ رضایت مشتریان و پایداری برندها در صنعت خودرو تبدیل کرده است. سرعت، دقت و دسترسی آسان به قطعات یدکی از جمله عواملی است که می‌تواند تجربه مشتری را بهبود بخشد و اعتماد به خدمات را افزایش دهد.

در همین راستا، شرکت ایساگو مجموعه‌ای از راهکارهای فناورانه و ساختارهای عملیاتی را به‌عنوان نقشه راهی هدفمند طراحی کرده تا بتواند خدماتی سریع، دقیق و قابل اتکا را در سراسر کشور ارائه دهد؛ برخی از این فرآیندها در ادامه بررسی می‌شوند.

لجستیک هوشمند روزانه در خدمت ۱۲ میلیون مشتری

شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو (ایساگو) با تکیه بر زیرساخت لجستیک هوشمند، روزانه بیش از ۳۵۰ هزار قطعه یدکی اصل و استاندارد را برای بیش از ۱۲ میلیون دارنده محصولات ایران خودرو به سراسر کشور ارسال می‌کند. این عملیات از طریق ناوگان حمل شامل روزانه حدود ۳۰۰ دستگاه خودرو با ظرفیت‌های ۶ تا ۲۴ تن انجام می‌شود و هماهنگی مسیرها و بارگیری توسط سامانه اینترنتی و آنلاین حمل بار، مانند بارآگین صورت می‌گیرد. بارآگین اپلیکشنی بومی برای مدیریت حمل قطعات از انبارهای ایساگو به نمایندگی‌ها و فروشگاه‌های مجاز است.

تنوع چشم‌گیر قطعات

روزانه بیش از ۲۴ هزار نوع قطعه یدکی پس از گردآوری و بسته‌بندی به شبکه گسترده نمایندگی‌ها منتقل می‌شود.

یوش ۸۷ در صدی جمعیت کشور با شبکه سراسری

ایساگو در حال حاضر در ۲۷۲ شهرستان کشور نمایندگی فعال دارد و با ۵۷۹۰ جایگاه خدماتی در مساحت تعمیرگاهی بالغ بر ۱.۵ میلیون مترمربع، ۸۷ درصد از جمعیت کشور را تحت پوشش خدمات خود قرار داده است. این مجموعه با تکیه بر ظرفیت ۶۶۳ نمایندگی، ۱۲۵۴ فروشگاه مجاز و ۱۷ هزار نیروی شاغل در نمایندگی‌ها، سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون قطعه را تأمین و به‌صورت روزانه بیش از ۲۲ هزار خودرو را پذیرش می‌کند.

فناوری در خدمت تجربه مشتری

در ادامه روند هوشمندسازی زنجیره خدمات پس از فروش، «رسید الکترونیکی» نیز به عنوان یکی از ابزارهای دیجیتال در فرآیند تحویل قطعات به نمایندگی‌ها پیاده‌سازی شده و اکنون به‌طور رسمی در حال بهره‌برداری است. این رسید دیجیتال، امکان ره‌گیری دقیق، ثبت منظم اطلاعات و کاهش خطاهای انسانی را فراهم کرده است. لجستیک هوشمند ایساگو همچنین با بهره‌گیری از فناوری‌هایی نظیر هوش مصنوعی، کلان‌داده و پلت‌فرم‌های دیجیتال، مسیر بهینه‌ای برای حمل، انبارش و توزیع قطعات یدکی طراحی کرده است؛ ساختاری که با هدف دسترسی سریع، دقیق و قابل اعتماد به خدمات شکل گرفته و در نهایت، نقش مهمی در ارتقای تجربه مشتری ایفا می‌کند



خودرو همچنان فابریک است که گواهی بر مهندسی فوق‌العاده E39 است. از آن‌جا که بامو مثل اکثر خودروسازان انتظار ندارد ساخته‌هاش این قدر کار کنند، کیلومتر ششمار E39 فقط تا کارکرد ۹۹۹,۹۹۹ کیلومتر را نشان می‌دهد و بعد از آن دوباره صفر می‌شود. این خودرو که در فنلاند، زادگاه یکمدر روزگار گذرانده، زمستان‌های سخت بسیاری را تحمل کرده و در دمای منفی ۳۷ درجه سانتی‌گراد کار کرده که گواهی دیگر بر دوام آن است. در زمینه نگهداری، یکمدر فقط از قطعات بدکی اصلی بامو که از مراکز خدمات رسمی تهیه شده‌اند استفاده کرده است؛ مانند موتور و گیربکس، کابین و بدنه نیز فابریک هستند.

مردی فنلاندی با بامو E39 به یک میلیون کیلومتر کارکرد رسید و ثابت کرد با نگهداری درست، این سدان آلمانی می‌تواند به اندازه مدل‌های مختلف تویوتا قابل اعتماد باشد. خودروهای بامو معمولاً به استهلاک بالا و دوام نه‌چندان طولانی شهرت دارند؛ اما پوهان یکمدر فنلاندی و بامو سری ۵ نسل E39 و خلاف این موضوع را ثابت کرده‌اند. این خودرو نشان می‌دهد با مراقبت و توجه مناسب، حتی یک سدان آلمانی ۳۰ ساله هم می‌تواند از تویوتا‌های معروف به جان‌سختی پیشی بگیرد. بخش بامو کلاسیک تأیید کرده که E39 یکمدر به یک میلیون کیلومتر رسیده است. نکته قابل توجه این که موتور و گیربکس



«بامو» سری ۵ با کارکرد یک میلیون کیلومتر!

گشتی در دنیای موتورهای پرتوان توربو

کدام ۶ سیلندر قوی‌تر است؟

به کارگیری تکنولوژی‌های منحصربه‌فرد، سبب شده‌اند تا جزو قوی‌ترین‌ها باشند. ناگفته نماند که این موتورهای ۶ سیلندر به صورت فابریک و از سوی کمپانی سازنده، از توان و گشتاور بالایی برخوردار بوده و فاقد تیونینگ هستند

هستند که موتورهای ۶ سیلندر را روی محصولاتشان نصب می‌کنند که از نظر توان و گشتاور هم‌تراز ۸ سیلندر‌ها هستند. با توجه به این مهم در این مطلب، پیش‌رانه‌های ۶ سیلندری را برسی خواهیم کرد که کمپانی سازنده با

این روزها کاهش حجم موتور و استفاده از نیروی الکتریکی در اس‌اولویت کار خودروسازان مطرح جهان قرار دارد، اما همچنان موتورهای ۸ و ۱۲ سیلندر از محبوب‌ترین‌ها در دنیای خودرو هستند. بر این اساس کمپانی‌هایی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

۱ پورشه ۹۱۱ توربو S (۹۹۲)



پورشه ۹۱۱ همواره نماد سوپراسپرت با عملکرد بالا بوده که نسل هشتم آن موسوم به ۹۹۲ در اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی به جهان معرفی شد. این سوپراسپرت اشتوتگارتی که بهترین هندلینگ را با شتاب هیجان‌انگیز ارائه می‌دهد؛ در نسخه توربو S خود (که قوی‌ترین نسخه است)، یک موتور شش سیلندر تخت مجهز به تکنولوژی توپین -توربو به حجم ۳٫۷ لیتری رادر زیر چهره جابک و جسورانه خود جاداده است.

این موتور به لطف ساختار تمام آلومینیوم و پیستون‌های فورج، می‌تواند بوست بالایی از توربو را تحمل کرده و توان و گشتاور بالایی را فراهم کند. موتور شش سیلندر تخت ۹۱۱ توربو S از پارامترهای فنی مانند:نسبت تراکم ۱۱ به یک، قطر سیلندر ۱۰۲ میلی‌متری و کورس پیستون ۷۶٫۴ میلی‌متری برخوردار است.

علاوه بر این موارد، توربوشاژرهای دوقلو الکتریکی نسل جدید نیز بر روی این پیش‌رانه تعبیه شده تا بتواند قدرت و گشتاور بالاتری را فراهم آورد. بر این اساس، موتور شش سیلندر تخت ۳۷۴۵ سی‌سی ۹۱۱ توربو S می‌تواند حداکثر ۶۵۰ اسب بخار قدرت رادر ۱۶۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور رادر ۲ هزار آرپی‌ام فراهم آورد.

نکته بسیار مهم این است که از حجم موتور ۳۷۴۵ سی‌سی (مزین به توپین -توربو و ساختار پیستون‌های افقی) توان ۶۵۰ اسب بخاری و گشتاور ۸۰۰ نیوتون متری استخراج می‌شود. این در حالی است که توان چنین موتوری در زمان تیون شدن، حداکثر تا ۲ هزار اسب بخار ارتقا پیدا می‌کند. گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه PDK منحصربه‌فرد پورشه نیز به موتور کوپل شده تا قدرت و گشتاور را به چرخ‌ها منتقل کند.

۲ فورد F-150 رپتور



در این لیست، موتور پیکاپ اسپرت با عملکرد بالای فورد نیز قرار دارد که توان و گشتاور بالایی را به ارمان می‌آورد. فورد F-150 رپتور که پیکاپ اسپرت جسور آمریکایی است و هر ساله در لیست بهترین پیکاپ‌های جهان قرار می‌گیرد، از موتور شش سیلندری برخوردار است که جزو پرتوان‌ترین‌ها در کلاس خود به حساب می‌آید. موتور شش سیلندری -شکل ۳٫۵ لیتری اکوبوست D35high-output فورد زیر کاپوت عضلانی F-150 رپتور جا خوش کرده است. این پیش‌رانه از فناوری سیستم پرخوران توپین -توربو و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر بهره می‌گیرد. این پیش‌رانه با در نظر گرفتن تکنولوژی توپین -توربو، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر‌ها و حجم موتور ۳٫۵ لیتری می‌تواند حداکثر ۴۵۰ اسب بخار قدرت رادر ۵ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۹۰ نیوتون متر گشتاور رادر ۳۵۰۰ آرپی‌ام به ارمان آورد. جالب است بدانید که این نسل دوم موتور شش سیلندر ۳٫۵ لیتری توربو اکوبوست فورد بوده که دارای بلوک سیلندر و سرسیلندر تمام آلومینیومی است. همچنین قطر سیلندر ۹۲٫۵۱ میلی‌متری و کورس پیستون ۸۶٫۷ میلی‌متری، طراحی ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر و مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها و نسبت تراکم ۱۰٫۵ به یک، چنین قدرت و گشتاور بالایی را فراهم می‌کند. ناگفته نماند به دلیل ساختار سیلندر‌ها و عملیات فورجینگ ساخت پیستون‌ها، حداکثر بوست توربو به ۱۶ psi، ۱۰۱۰ بار می‌رسد؛ این بوست در کلاس موتورهای شش سیلندر حداکثر میزان بوده و با در نظر گرفتن این مهم، این پیش‌رانه می‌تواند توان و گشتاور بسیار بالایی را تولید کند. این موتور شش سیلندری -شکل ۳٫۵ لیتری توپین -توربو اکوبوست می‌تواند با گیربکس ۱۰ سرعته 10R80 سلیک‌شفت قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند.

۳ بامو M3 CS



موتورهای بامو در زمینه تولید توان و گشتاور با الحرف‌های بسیاری برای گفتن دارند. در کلاس شش سیلندر‌ها، باورایی‌ها با بهره‌گیری از موتور سه لیتری شش سیلندر خطی معروف S58B30T0؛ توان و گشتاور بالایی را برای محصولات های -پر فورمنسی خود به ارمان آورد. بر این اساس، ساختار این موتور خطی، با متر یال آلومینیوم همراه بوده که ساختاری مانند بوش خشک دارد.

به عبارت دیگر مسیرهای بین جداره سیلندر با متر یال آلومینیوم همراه بوده و دیگر جداره‌ها مانند موتورهای متداول از کانال‌های باز برخوردار نیستند. این نوع طراحی، به منظور ایجاد تحمل فشار بالا به دلیل بوست بالای توربو و به منظور کاهش استهلاک است. برخی مشخصات فنی موتور شش سیلندر خطی ۲۹۹۳ سی‌سی بامو M3 CS عبارت است از: قطر سیلندر ۸۴ میلی‌متری، کورس پیستون ۹۰ میلی‌متری، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۲۴ سوپاپ) و کاهش ارتفاع اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به ۹٫۳ به یک. این ویژگی‌ها توان و گشتاور بسیار بالایی را برای این پیش‌رانه فراهم می‌آورد.

ناگفته نماند که ساختار توپین -توربو و رسیدن حداکثر سرعت موتور به ۱۷۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) -سبب شده تا قدرت و گشتاور بالایی توسط این پیش‌رانه ایجاد شود. بر این اساس موتور S58B30T0 می‌تواند حداکثر ۵۵۰ اسب بخار قدرت رادر ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور رادر ۴۲۰۰ آرپی‌ام به ارمان آورد. جالب است بدانید که واٹر پمپ (پمپ آب) الکتریکی در این موتور استفاده شده تا تنش حرارتی موتور را کاهش داده و توان موتور را افزایش دهد. همچنین اویل پمپ (پمپ روغن) این موتور، از نسل جدید بوده که در سرعت‌های بالا، با کنترل دبی خروجی نیروی هیدرولیک روغن موتور، سبب کاهش دما و کاهش اتلاف انرژی می‌شود. گیربکس ۸ سرعته‌ام -استپ ترونیک قدرت و گشتاور تولیدی را به کمک سامانه xDrive به چهار چرخ منتقل می‌کند.

۴ مرسدس بنز CLE53 AMG



اکتبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که مرسدس بنز، کوپه اسپرت جدیدش را با نام CLE کلاس به جهان معرفی کرد. اگرچه مرسدس بنز CLE53 AMG کوپه اسپرت هیبریدی به حساب می‌آید، اما موتور بنزینی آن قدرت و گشتاور بالایی را ایجاد می‌کند که توانسته در این لیست حضور یابد. بر این اساس یک موتور شش سیلندر خطی به حجم ۲۹۹۹ سی‌سی، قلب تپنده این کوپه جسور اشتوتگارتی را تشکیل می‌دهد. این موتور (موسوم به M256) مزین به تکنولوژی پرخوران منحصربه‌فرد مرسدس بنز یعنی -توربو است.

تمام ساختار سیلندر و سرسیلندر، از جنس آلومینیوم است. این پیش‌رانه دارای ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر و مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC است. به لطف نصب سیستم -بای -توربو، قطر سیلندر ۸۳ میلی‌متری، کورس پیستون ۹۲٫۴ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۰٫۵ به یک، این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۴۴۹ اسب بخار قدرت رادر ۱۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور رادر ۵ هزار آرپی‌ام فراهم آورد.

نکته بسیار مهم درباره موتور M256 شش سیلندر سه لیتری -بای -توربو مرسدس بنز بهره‌گیری از توربوشاژرهای الکتریکی است که منجر به کاهش لگ و افزایش توان و گشتاور لحظه‌ای موتور می‌شود. همچنین گیربکس ۹ سرعته -جی -ترونیک قدرت و گشتاور تولید شده را به کمک سامانه فورماتیک، به چهار چرخ انتقال می‌دهد.

۵ لکسوس LS500



لکسوس LS همواره رقیبی جدی برای مرسدس بنز S کلاس و بامو سری ۷ بوده است. در یک دهه اخیر، این سدان فول‌سایز لاکچری سامورایی به حدی از نظر تکنولوژی پیشرفت کرده که هم‌تراز با سدان‌های لاکچری اروپایی و حتی آمریکایی قرار دارد.

LS انسل پنجم (موسوم به XF50) سال ۲۰۱۷ میلادی با استایل جدید و مبتنی بر زبان جدید طراحی لکسوس به جهان معرفی شد. LS نسل پنجم در قوی‌ترین نسخه خود که با نام LS500 شناخته می‌شود، یک موتور شش سیلندر وی -شکل ۳٫۵ لیتری توپین -توربو را زیر کاپوت کشیده خود جاداده است.

ساختار ۶ درجه‌ای پیستون‌ها در این موتور (موسوم به V35A-FTS) این امکان را ایجاد کرده تا توان و گشتاور بالاتری از موتور در یافت شود. تمام بخش‌های بلوک سیلندر و سرسیلندر از متر یال آلومینیوم است تا وزن سازه کاهش پیدا کرده و تبادل حرارت بهتری نیز انجام شود.

پارامترهایی مانند: کاهش ابعاد اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به ۱۰٫۵ به یک، طراحی توپین -توربو (توربوشاژرهای دوقلو)، سیستم پاشش سوخت مستقیم D-4T، قطر سیلندر ۸۵٫۵ میلی‌متری و کورس پیستون ۱۰۰ میلی‌متری، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۲۴ سوپاپ)، استفاده از مکانیزم DOHC دو میل سوپاپ و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها در این پیش‌رانه استفاده شده است.

این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۴۱۶ اسب بخار قدرت رادر ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور رادر ۴۸۰۰ آرپی‌ام فراهم کند. جالب است بدانید که در این پیش‌رانه، از سیستم خنک‌کننده نسل جدید مبتنی بر واٹر پمپ (پمپ آب) الکتریکی بهره گرفته شده تا نام تویوتا همچنان به عنوان با کیفیت‌ترین برند خودرویی، به‌خوبی حفظ شود.

ناگفته نماند که موتور V35A-FTS تویوتا -لکسوس در سال ۲۰۲۲ در لیست ۱۰ پیش‌رانه برتر سال قرار گرفت. برای سیستم انتقال قدرت نیز از گیربکس ۱۰ سرعته AWR10L65 دایرکت شفت آپسن بهره گرفته شده است.

۶ جنسیس GV80 کوپه



۷ سپتامبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که برند لوکس هیوندای یعنی جنسیس، از اولین کراس کوپه خود (GV80) رونمایی کرد. جنسیس که به منظور رقابت با اروپایی‌ها و ژاپنی‌ها همواره از سبک خاص خود پیروی می‌کند، GV80 را به یکی از کراس کوپه‌های جابک بدل کرده است. بر این اساس، قلب تپنده این کراس کوپه جسور کره‌ای را یک موتور شش سیلندری -شکل به حجم ۳٫۵ لیتری مزین به تکنولوژی پرخوران توربو و سوپرشاژر با پاشش سوخت مستقیم تشکیل می‌دهد. موتور اسمارت استریم G3.5 زیر کاپوت GV80 کوپه قرار گرفته است. نکته بسیار مهم درباره موتور اسمارت استریم G3.5 جنسیس GV80 استفاده همزمان از توربوشاژر و سوپرشاژر الکتریکی است که این موتور رادر لیست ۶ سیلندرهای پرتوان قرار می‌دهد. مشخصات فنی این موتور، عبارت است از: حجم موتور ۳۴۷۰ سی‌سی، قطر سیلندر ۹۲ میلی‌متری، کورس پیستون ۸۷ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۰٫۵ به یک. به لطف چنین مشخصات فنی و البته بهره‌گیری از توربوشاژر و سوپرشاژر الکتریکی، این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر قدرت خروجی از اسمارت استریم G3.5 را به ۴۰۹ اسب بخار قدرت در ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۵۴۹ نیوتون متر در ۴۵۰۰ آرپی‌ام برساند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود.

یک بار بلکه دو بار به دلیل تقاضای صفر به تأخیر افتاده است. این خبرگزاری با استناد به منابع آگاه ادعا کرد که خودرو الکتریکی دوم تا پیش از ۲۰۲۸ عرضه نخواهد شد. با این حال، مدیرعامل فراری بند تو وینیا اکنون این شایعات را رد و اشاره کرده که اصلاً برنامه‌ای برای ساخت این خودرو وجود نداشته است. وینیا توضیح داد: «ما هرگز درباره خودرو الکتریکی دوم یا سوم صحبت نکردیم.» در همین حال، مدیرعامل فراری کاملاً مطمئن است که اولین خودرو الکتریکی این برند موفق خواهد بود و افزود که برای این خودرو حتی یک ساعت تأخیر هم وجود ندارد.

«مدیرعامل فراری شایعات درباره تأخیر توسعه خودرو الکتریکی دوم این شرکت را رد کرد و گفت اصلاً برنامه‌ای برای ساخت این خودرو وجود ندارد. سه سال از زمانی که فراری اعلام کرد نخستین خودرو الکتریکی خود را خواهد ساخت می‌گذرد. رونمایی اولیه و خصوصی اولین اسب سرکش بدون پیش‌ران بنزینی در ۱۹ اکتبر (۱۸ مهر ۱۴۰۴) صورت خواهد گرفت؛ در حالی که رونمایی کامل برای اواخر سال ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است. در این میان، شایعاتی در جریان است که فراری تصمیم گرفته عرضه خودرو الکتریکی دوم خود را به تعویق بیندازد. «ریتز» در ماه ژوئن گزارش داد که این مدل نه



دومین خودرو برقی «فراری» ساخته می‌شود؟



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

چانگان «هانتِر پلاس»: پیکاپ جدید «زامیاد» برای تحول در بازار خودروهای تجاری ایران

چانگان هانتِر پلاس با توجه به مشخصات فنی، امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته و طراحی جذاب، پتانسیل بالایی برای موفقیت در بازار ایران دارد

چرا چانگان هانتِر پلاس گزینه‌ای جذاب است؟

مزایای چانگان هانتِر پلاس متعدد است. برند چانگان در سال‌های اخیر با عرضه محصولات مانند CS35 و CS55 در ایران، جایگاه خوبی در ذهن مشتریان ایرانی پیدا کرده و کیفیت ساخت و طراحی مدرن این برند، اعتماد خریداران را به خود جلب کرده است. هانتِر پلاس نیز از این اعتبار بهره می‌برد. امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته این خودرو، در مقایسه با بسیاری از پیکاپ‌های موجود در بازار ایران، یک سر و گردن بالاتر است و برای مشتریان ایرانی که به دنبال خودروهای مجهز و مدرن هستند، بسیار جذاب خواهد بود. موتور توربوشارژ با گشتاور بالا و گیربکس اتوماتیک ZF، عملکردی قابل اعتماد در کاربری‌های شهری و آفرودی ارائه می‌دهد و این خودرو را به گزینه‌ای مناسب برای کسب و کارها و علاقه‌مندان به سفرهای خارج جاده‌ای تبدیل می‌کند. همچنین، برنامه زامیاد برای مونتاژ این خودرو در نیمه دوم سال ۱۴۰۴، نشان دهنده عزم این شرکت برای عرضه قابل توجه است که می‌تواند اطمینان مشتریان را افزایش دهد.

با این حال، چانگان هانتِر پلاس با چالش‌هایی نیز مواجه است. بازار پیکاپ‌های دودیفرانسیل ایران با حضور محصولاتی مانند فوتون G7، کی‌ام‌سی T9، مک‌سوس استار H و بهمن G9 بسیار رقابتی است. هانتِر پلاس برای موفقیت باید از نظر قیمت‌گذاری و خدمات پس از فروش، مزیت رقابتی ایجاد کند. قیمت این خودرو در بازار چین بین ۲۰ تا ۲۲ هزار دلار اعلام شده که با توجه به هزینه‌های واردات قطعات و تعرفه‌ها، احتمالاً بالای ۵،۲ میلیارد تومان خواهد بود. این قیمت ممکن است برای برخی مشتریان گران به نظر برسد. علاوه بر این، موفقیت هانتِر پلاس در ایران به شدت به شبکه خدمات پس از فروش زامیاد وابسته است. تجربه‌های گذشته نشان داده است ضعف در خدمات پس از فروش می‌تواند به کاهش محبوبیت خودروهای وارداتی منجر شود.



جایگاه در بازار ایران و چشم‌انداز آینده

چانگان هانتِر پلاس با توجه به مشخصات فنی، امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته و طراحی جذاب، پتانسیل بالایی برای موفقیت در بازار ایران دارد. برنامه زامیاد برای مونتاژ این خودرو در سال ۱۴۰۴، نشان دهنده عزم این شرکت برای افزایش سهم بازار و کاهش وابستگی به محصولات قدیمی است. انتظار می‌رود هانتِر پلاس در ابتدا به صورت وارداتی عرضه شود و پس از راه‌اندازی خط تولید، با تیراژ بالاتر مسیر بازار را در پیش گیرد. با توجه به سابقه چانگان در ارائه خودروهای با کیفیت در ایران، هانتِر پلاس می‌تواند به یکی از پر فروش‌ترین پیکاپ‌های بازار تبدیل شود؛ به‌ویژه اگر زامیاد بتواند قیمت آن را در محدوده‌ای رقابتی نگه دارد و خدمات پس از فروش قوی ارائه دهد.

چانگان هانتِر پلاس گامی مهم در مسیر توسعه سبد محصولات زامیاد محسوب می‌شود. این پیکاپ دو دیفرانسیل با طراحی مدرن، امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته و عملکرد فنی قدرتمند، گزینه‌ای جذاب برای آن دسته از مشتریان ایرانی است که به دنبال خودرویی کاربردی و در عین حال مجهز هستند. با وجود چالش‌هایی مانند رقابت سنگین و قیمت احتمالی بالا، هانتِر پلاس با پشتوانه برند معتبر چانگان و برنامه مونتاژ داخلی زامیاد، شانس بالایی برای موفقیت در بازار ایران دارد.

«شرکت زامیاد، یکی از زیرمجموعه‌های گروه خودروسازی سایپا و تولیدکننده نیسان آبی با بیش از نیم قرن سابقه در صنعت خودروسازی ایران، در سال‌های اخیر تلاش کرده است با تنوع بخشی به سبد محصولات خود، پاسخگوی نیازهای متنوع بازار باشد. در همین راستا، زامیاد در سال ۱۴۰۳ پیکاپ جدید خود با نام چانگان هانتِر پلاس (Changan Hunter Plus) رونمایی کرد. این خودرو که نتیجه همکاری مشترک شرکت چینی چانگان و گروه خودروسازی PSA (پژو-سیتروئن) است، به عنوان یکی از مدرن‌ترین پیکاپ‌های دو دیفرانسیل در بازار ایران معرفی شده و قرار است به صورت مونتاژی در ایران عرضه شود. چانگان هانتِر پلاس با طراحی جذاب، امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته و عملکرد فنی قابل توجه، قصد دارد جایگاهی ویژه در بازار رقابتی پیکاپ‌های سایز متوسط ایران به دست آورد»

معرفی چانگان هانتِر پلاس: محصولی مشترک با پشتوانه جهانی

چانگان هانتِر پلاس، نسخه فیس لیفت و ارتقا یافته پیکاپ چانگان هانتِر (یا همان F70) است که در سال ۲۰۱۹ برای نخستین بار معرفی شد. این خودرو که بر پایه پلتفرمی مشترک با پژو لندرک طراحی شده، در بازارهای جهانی با نام‌هایی مانند چانگان کاسیسن F70 و با حتی مدل‌هایی از

مشخصات فنی: قدرت و عملکرد برای کاربری‌های متنوع

از نظر مشخصات فنی، چانگان هانتِر پلاس از یک پیش‌ران ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ با فناوری پاشش مستقیم سوخت (TGDI) بهره می‌برد که قادر است ۲۲۶ اسب بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این موتور با یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ساخت شرکت ZF آلمان جفت شده که نیرو را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند.

این مشخصات، هانتِر پلاس را به یکی از قدرتمندترین پیکاپ‌های سایز متوسط در بازار ایران تبدیل کرده است. سیستم تعلیق این خودرو در محور جلو از نوع دابل وی‌شپون و در محور عقب از

طراحی ظاهری: ترکیبی از ابهت و مدرنیته

در طراحی ظاهری، چانگان هانتِر پلاس رویکردی تهاجمی و عضلانی را دنبال کرده که با نیازهای بازار پیکاپ‌های دو دیفرانسیل همخوانی دارد. جلو پنجره بزرگ با لبه‌های کرومی و چراغ‌های کشیده متصل شده با نوار LED، چهره‌ای مدرن و قدرتمند به این خودرو بخشیده است. نمای عقب نیز با چراغ‌های عمودی و گرافیک نئون‌مانند، طراحی استاندارد پیکاپ‌های جهانی را حفظ کرده است. ابعاد این خودرو (۵۳۳۰ میلی‌متر طول، ۱۹۳۰ میلی‌متر عرض و ۱۸۲۵ میلی‌متر ارتفاع) آن

کابین و امکانات: راحتی و فناوری در خدمت سرنشینان

کابین چانگان هانتِر پلاس یکی از نقاط قوت اصلی آن است. داشبورد این خودرو با طراحی راننده‌محور و استفاده از ترم دو رنگ (مشکی و قهوه‌ای)، حس لوکس بودن را منتقل می‌کند. نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم مولتی‌مدیا که کمی به سمت راننده متمایل است، به همراه صفحه‌آمبر دیجیتال ۷.۵ اینچی، تجربه‌ای به‌روز و کاربرپسند ارائه می‌دهد. متر یال به کاررفته در کابین از کیفیت بالایی برخوردار است و استفاده از چرم مصنوعی در صندلی‌ها و اجزای داخلی، جذابیت بصری کابین را افزایش داده است. با این حال پلاستیک سخت استفاده‌شده در بخش‌هایی از داشبورد ممکن است حس لوکس بودن را کمی کاهش دهد. همچنین، فضای کابین برای سرنشینان بلندقد در ردیف عقب ممکن است کمی محدود باشد که می‌تواند یکی از نقاط ضعف این خودرو در مقایسه با رقبای باشد.

از نظر امکانات رفاهی و ایمنی، چانگان هانتِر پلاس مجموعه‌ای قابل توجه ارائه می‌دهد. امکانات رفاهی شامل سیستم تهویه اتوماتیک با دریچه مجزا برای سرنشینان عقب، کروز کنترل، استارت دکمه‌ای، ورود بدون کلید، صندلی‌های برقی با قابلیت سردکن، سنسور نور و باران، آینه‌های جانبی برقی با گرم‌کن، دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم مولتی‌مدیا با اتصال به گوشی‌های هوشمند است. در بخش ایمنی نیز این خودرو مجهز به چهار کیسه هوا (راننده، سرنشین جلو و جانبی)، سیستم‌های ABS، EBD، ESC، کنترل کشش (TCS)، کنترل حرکت در سرازیری (HDC)، کنترل شروع حرکت در سربالایی (HAC)، ترمز پارک برقی و رادار نقطه کور است. این امکانات، هانتِر پلاس را در مقایسه با بسیاری از پیکاپ‌های موجود در بازار ایران، به گزینه‌ای مجهز و ایمن تبدیل کرده است.





بیم مونتاز کاران از مکانیزم ماشه

در صورت فعال شدن مکانیزم ماشه که منجر به بازگشت تحریم‌های سازمان ملل می‌شود، خودروهای مونتازی بیش از مدل‌های وارداتی و محصولات داخلی متاثر از پیامدهای آن خواهند شد. در این صورت مونتاز کاران چاره‌ای جز آن

نخواهند داشت که تیراژ تولید محصولاتشان را هر چه بیشتر کاهش دهند. این مساله به‌خودی خود روی وضعیت اشتغال و به‌طور کلی صنعت و بازار خودرو تأثیرات نامطلوبی خواهد داشت.

تحلیل analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بلا تکلیفی بازار خودرو متاثر از تغییرات دائمی قوانین!

نتیجه‌ای نخواهد داشت جز آن که هر چه بیشتر به‌ر کود بازار دامن می‌زند. درنهایت درآمد دولت نیز تحت‌تأثیر چنین تغییراتی بانوساناتی همراه خواهد بود که به‌خودی خود می‌تواند روی میزان بودجه اختصاصی تأثیرات نامطلوبی داشته باشد.

مصوبه مجلس برای بودجه سال ۱۴۰۴ داده است. به این ترتیب تعرفه واردات مجدداً به ۱۰۰ درصد خواهد رسید. این وضعیت و تغییرات بی‌درپی سبب نارضایتی و بلا تکلیفی واردکنندگان، متقاضیان و به‌طور کلی فعالان بازار خودرو شده است و

در حالی که حدود چهار ماه و نیم از آغاز سال جدید می‌گذرد و همچنین حدود یک ماه و نیم پیش دولت میزان تعرفه واردات خودرو را در سال جاری کاهش داد، حال مجدداً دیوان عدالت اداری رای به بازگشت تعرفه واردات خودرو مطابق با

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۸۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۵۰۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۲۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۱۱۰	۴۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۰۵	۳۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰۰	۲ میلیون و ۷۹۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۱۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۷۰	۱۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۷۰	۱۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۵۰	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 ۷۰۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▼
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون و ۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۲۳	۱	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۶	۱	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۴۱	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۰	۱	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۰۳	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۰۹	۲	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۷۵	۳	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۹۰	۹	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۵	۲	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۰	۱	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۳	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۴	۳	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۳۹	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۵	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۷	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۰	۸	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۶۹	۱	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۶۸	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۷۹	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۹	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۰	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۵	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۳۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۲۸	۳	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۸	۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۵۸	۸	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۸	۴	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۴۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۴	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۸	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۱۸	۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۶	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۵	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۳۹	۱۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۸۶	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۳	۴	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۸۲	۱۰	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۲	۱	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۴۹	۱	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۶۸	۲	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۵۶۸	۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۷	۲	▲

ریالی کالای کشف‌شده محکوم کرد. «فضلی افزود: «با گزارش گشت مشترک تعزیرات حکومتی به همراه بازرسان صمت پیرامون کشف کالاها از یک انبار، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد. «بنابر اعلام اداره کل تعزیرات استان زنجان، سامانه ۱۳۵ تعزیرات حکومتی آماده دریافت شکایات مردمی است. این سامانه مربوط به ثبت شکایات است که مستندات مربوط در آن ثبت و سپس جهت پیگیری به روسای شعبه‌ار جاع می‌شود و در صورتی که مستندات مربوط قابل استناد باشد، پرونده تشکیل و رسیدگی می‌شود.

رئیس شعبه چهارم تعزیرات حکومتی زنجان از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق و اعمال جریمه این متخلف در استان خبر داد. بهمن فضلی در گفت‌وگو با «ایرنا» افزود: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۱۳۸ قوطی چهار لیتری روغن موتور خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی زنجان رسیدگی شد. «وی اظهار داشت: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز دانست و علاوه بر ضبط کالای کشف‌شده، متخلف را به پرداخت ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش



قاچاقچی روغن موتور در زنجان جریمه شد



در راستای ابلاغیه بهای نرخ خوراک و مواد اولیه؛

افزایش ۳۶ درصدی در آمد «بهران» کافی نیست!

سرمایه‌گذاران قرار می‌دهد. براساس آمار منتشر شده، شرکت نفت بهران در چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۴ موفق شد با فروش محصولات و ارائه خدمات، درآمدی بالغ بر ۱۱ هزار و ۸۹۷ میلیارد تومان کسب کند که این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته با درآمد ۸ هزار و ۷۴۲ میلیارد تومان، رشد قابل توجه ۳۶ درصدی را نشان می‌دهد. این روند صعودی بیانگر توانمندی شرکت در توسعه بازار، افزایش حجم فروش و ارتقای کیفیت محصولات است. عملکرد نفت بهران در تیرماه ۱۴۰۴ نیز بسیار قابل توجه بوده است. این شرکت توانسته فروش ماهانه خود را از ۲ هزار و ۳۲۸ میلیارد تومان در تیر سال گذشته به ۳ هزار و ۹۲۶ میلیارد تومان در تیر سال جاری برساند که معادل ۶۹ درصد رشد ماهانه است. این دستاورد نشان از حضور موفق شرکت در بازار داخل و افزایش سهم صادرات به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی دارد. در ترکیب فروش تیرماه ۱۴۰۴، بیشترین درآمد مربوط به روغن موتور بنزینی با رقم یک‌هزار و ۵ میلیارد تومان بوده که سهم قابل توجهی از درآمد داخلی شرکت را تشکیل داده است. در مجموع از فروش ماه تیر، ۲ هزار و ۸۲۹ میلیارد تومان به فروش داخلی و حدود یک‌هزار و ۹۶ میلیارد تومان به فروش صادراتی اختصاص یافته است؛ موضوعی که نشان‌دهنده حضور پررنگ شهرن در بازارهای جهانی و بهره‌برداری موثر از مزیت‌های صادراتی شرکت است. نفت بهران با سرمایه ثبت‌شده یک‌هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان، در جایگاه یکی از بزرگ‌ترین و پویاترین شرکت‌های حاضر در بورس تهران قرار دارد. استمرار رشد درآمد، افزایش سهم صادرات و تمرکز بر محصولات استراتژیک، نویدبخش چشم‌انداز روشنی برای سهامداران و فعالان بازار سرمایه خواهد بود.



شرکت نفت بهران در خصوص افزایش نرخ فروش محصول اعلام کرد با توجه به افزایش بهای تمام‌شده ناشی از نرخ خوراک و سایر مواد اولیه تولید روغن موتور، نرخ فروش انواع روغن موتور افزایش می‌یابد. نرخ قبلی روغن موتور ۹۵۱ هزار و ۱۳۳ ریال بوده است و نرخ جدید به یک میلیون و ۱۲۲ هزار و ۳۳۷ ریال رسیده است. در اطلاعیه منتشره این شرکت مبلغ فروش محصول در سال مالی قبل، ۱۶۰ میلیون و ۷۸۰ هزار و ۹۱۵ ریال اعلام شد که ۵۶ درصد از کل درآمد شرکت را شامل می‌شود. البته پیش از این سپاهان نیز از افزایش قیمت خبر داده بود؛ نفت سپاهان با نماد شسپا اطلاعیه‌ای روی کدال منتشر و اعلام کرد عطف به نامه انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران در خصوص صدور مجوز افزایش قیمت روغن‌های موتوری بنزینی و دیزلی شرکت‌های روانکار، حجم فروش سبید محصولات شرکت نفت سپاهان مشمول افزایش قیمت مزبور در تیرماه سال ۱۴۰۴ به میزان ۵ هزار و ۷۱۰ تن و میانگین نرخ فروش هر کیلوگرم مبلغ ۸۶۲ هزار و ۱۰۹ ریال بوده است (بر اساس گزارش فعالیت ماهانه منتشرشده در سایت کدال مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۷) که در صورت اعمال قیمت‌های مصوب جدید میانگین نرخ فروش سبید محصولات مذکور با احتساب ۱۸ درصد افزایش مبلغ یک‌میلیون و هفده هزار و ۲۸۸ ریال خواهد بود. در مورد بهران می‌توان گفت این شرکت با نماد شهرن به‌عنوان یکی از شرکت‌های مطرح صنعت روانکار کشور، در تیرماه ۱۴۰۴ گزارش فعالیت ماهانه خود را منتشر کرد؛ گزارشی که رشد قابل توجه درآمد تجمیعی و فروش ماهانه این شرکت را به‌نمایش می‌گذارد و چشم‌انداز امیدوارکننده‌ای پیش روی سهامداران و

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 روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هابلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	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 روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	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 روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	(5W30SN) سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



لیموزین چقدر وزن دارد؛ اما قطعاً بسیار سنگین تر از مدل استاندارد داست. زیر کاور عقب، پیشروانه اصلی قرار دارد که یک موتور ۳.۶ لیتری V8 تنفس طبیعی است که وقتی نو بود ۴۰۰ اسببخار قدرت و ۳۷۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کرد؛ اما مشخص نیست در این نمونه چند تا از اسبهای بخار آن فرار کرده اند! این خودرو تنها ۶۰ هزار کیلومتر کار کرده و سند و پلاک دارد. بدنه خودرو نیز در شرایط نسبتاً خوبی به نظر می رسد و با این که چند خط و خش و مقدار زیادی کثیفی روی خودرو دیده می شود، اما بیشتر آن ها جزئی هستند.

هر خودرویی با هدف خاصی طراحی و تولید می شود. یک سو پراسپرت برای لذت و هیجان رانندگی طراحی می شود؛ در حالی که سدان های لوکس و بزرگ می توانند به لیموزین های مجلل تبدیل شوند. اما ترکیب این دو موضوع با یکدیگر چندان جالب نخواهد بود و به همین دلیل است که این فراری ۳۶۰ مودنا لیموزین خریدار ندارد. این خودرو عجیب که هم اکنون در سن دیگو برای فروش گذاشته شده، هر چند در خیابان قطعاً توجهات را جلب می کند، اما نمی تواند کارهایی را که نسخه معمولی با طول استاندارد انجام می داد، انجام دهد. مشخص نیست این



«فراری ۳۶۰» لیموزین

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو اموی ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم

تیگو ۷ جدید با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۲ تا ۱۲ ماه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

پژو پارس سال

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو پارس سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۸۴۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تیو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۸۰۲ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

جک اس ۵ نیوفیس

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک S5 نیوفیس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان



توقیف محموله ۶۰ میلیاردی لاستیک قاچاق در خرمدره



خودروهای سواری خارجی قاچاق و فاقد هر گونه مدارک مثبتیه که به صورت عرضه خارج از شبکه از مبدأ به یکی از استان‌های غربی کشور در حال انتقال بود کشف و ضبط کردند. سرهنگ عباسی ادامه داد: «برابر اعلام کارشناسان مربوطه، ارزش کالاهای مکشوفه ۶۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان با بیان این که در این خصوص یک نفر متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شد، از شهر وندان خواست در مواجهه با موارد مشابه موضوع را با سامانه فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ در میان بگذارند.

«جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان از توقیف یک دستگاه کشنده تریلی بنز و کشف ۳۲ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش بیش از ۶۰ میلیارد ریال در خرمدره خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، زنجان، سرهنگ مرتضی عباسی با اعلام این خبر گفت: «طرح عملیاتی مقابله با قاچاق کالا و ارز در دستور کار ماموران این فرماندهی قرار گرفت.» وی افزود: «در این راستا کارآگاهان پلیس آگاهی موفق شدند طی عملیاتی منسجم و پس از هماهنگی با مراجع قضایی، یک دستگاه خودرو کشنده را متوقف و در بررسی از آن مقدار ۳۲ حلقه انواع لاستیک

با دلایل درج عبارت «Outside و Inside» روی لاستیک آشنا شوید

نشانه‌ای برای دریافت عملکرد بیشتر از تایر



که از نام این نوع تایرها برمی‌آید، تایرهای جهت‌دار برای چرخش در یک مسیر مشخص طراحی شده‌اند و دارای طرح آج خاصی به شکل V هستند که به منظور افزایش چسبندگی و بهبود کنترل خودرو در شرایط خاص جاده‌ای طراحی شده‌اند. به این معنا که در صورت خرید مجموعه‌ای از تایرهای جهت‌دار، یک جفت از آن‌ها باید همیشه در سمت راننده نصب شود و جفت دیگر باید در سمت سرنشین باقی بماند. همچنین در زمان نصب این تایرها باید دقت ویژه‌ای به عمل آید تا به اشتباه در جای نادرست نصب نشوند و هنگام انجام سرویس چرخش تایرها نیز باید دقت شود که تایرها به درستی در موقعیت مناسب باز نصب شوند. با آن که تایرهای جهت‌دار مزایایی دارند، اما از معایبی نیز برخوردارند. همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، تایرهای جهت‌دار در برخی شرایط رانندگی مزایای خاصی ارائه می‌دهند. بزرگ‌ترین مزایای این نوع تایرها توانایی بهتر در حفظ چسبندگی روی سطوح خیس و بهبود عملکرد فرمان‌پذیری در سرعت‌های بسیار بالاست. الگوی آج V شکل که پیش‌تر به آن اشاره شد، به تخلیه موثر تر آب از زیر تایر در هنگام چرخش کمک

بیشتر افراد از نقش تایرها در حرکت خودرو روی جاده آگاهی دارند. این قطعات ساخته‌شده از لاستیک برای تحمل وزن خودروها، ایجاد چسبندگی با سطح جاده و کمک به کنترل و فرمان‌پذیری وسیله نقلیه طراحی شده‌اند. اگر چه تمام تایرهای خودرو با اهداف اصلی مشابهی تولید می‌شوند، اما تمامی تایرها از نظر ساختاری و عملکرد یکسان نیستند. برخی تفاوت‌ها کاملاً آشکارند؛ مانند تفاوت‌های قابل مشاهده میان تایرهای چهارفصل با تایرهای مخصوص مسیرهای ناهموار یا تفاوت میان تایرهای زمستانی و تایرهای مخصوص مسابقات درگ. با این حال، برخی ویژگی‌های کمتر مشهود نیز وجود دارند که موجب تمایز بین انواع تایرها می‌شود؛ برای نمونه، واژه‌های inside و outside که روی دیواره برخی از تایرها حک شده‌اند. اگر با این نوع تایرها آشنایی ندارید، جای نگرانی نیست؛ چرا که این مدل از تایرها در میان خودروهای سواری روزمره چندان رایج نیستند. وجود کلمات inside و outside روی دیواره تایر نشان‌دهنده آن است که تایر مورد نظر از نوع جهت‌دار است. علاوه بر این نوشته‌ها، ممکن است پیکان‌هایی نیز روی دیواره آن دیده شود که به یک جهت خاص اشاره دارند. همان‌گونه

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	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 (آمیگو)
	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	تیولوی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنئو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





نهفته است. انتخاب مسیر نقش مهمی در دستیابی لوسید ایر گرند تورینگ به مسافتی حدود ۵۰ درصد بیشتر از برد رسمی ۸۲۵ کیلومتری اعلامی آن داشته است. سنت مورتیز در آلپ سوئیس و در ارتفاع حدود ۱۸۲۰ متری از سطح دریا قرار دارد؛ در حالی که مونیک تنها در ارتفاع ۵۲۰ متری است. این یعنی مسیر شامل سرازیری‌های متعدد بوده و بنابراین، تیم رگوردشکنی احتمالاً از ترمز سیستم احیای انرژی ترمزها به‌طور گسترده‌ای استفاده کرده است. لوسید اعلام کرده است تیم مسیری‌های کوهستانی، بزرگراه‌ها و جاده‌های فرعی را طی کرده و از ایر گرند تورینگ با رینگ‌های استاندارد ۱۹ اینچی استفاده کرده است.

لوسید ایر با پیمودن ۱۲۰۵ کیلومتر با یک بار شارژ، رگورد بیشترین برد خودروهای الکتریکی را که قبلاً در اختیار مرسدس EQS بود، شکست. لوسید ایر گرند تورینگ عنوان رگورد جهانی طولانی‌ترین مسافت طی شده توسط یک خودرو الکتریکی تولیدی با یک بار شارژ را از آن خود کرد. تیمی موفق شد مسافت ۱۲۰۵ کیلومتر را بدون توقف طی کند. این رگورد آخر هفته گذشته ثبت شد و رگورد قبلی ۱۰۴۵ کیلومتری را که ماه گذشته توسط مرسدس بنز EQS450+ در ژاپن به ثبت رسیده بود در هم شکست. این رگورد لوسید در اروپا، از سنت‌مورتیز سوئیس تا مونیک آلمان به‌دست آمد. راز موفقیت این رگورد در مسیر انتخاب‌شده



رگورد پیمایش جدید برای «لوسید ایر»

در گفت‌وگو با مدیرعامل یک شرکت قطعه‌سازی مطرح شد؛

تسهیلات بانکی تولید را دور زد و به واداد رسید!

قطعه‌سازان داخلی تا ۶ ماه بعد از تحویل، پول خود را دریافت نمی‌کنند اما تامین‌کنندگان خارجی نقدی پول می‌گیرند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

تقابل تولید و سیستم بانکی به چالشی جدی برای صنعت کشور تبدیل شده است؛ جایی که سود ناچیز فعالیت تولیدی، توان رقابت با بهره‌های سنگین بانک‌ها را ندارد. در چنین شرایطی، بخش مولد اقتصاد زیر بار فشار مالی، تأخیرهای طولانی در دریافت مطالبات و همکاری نکردن بانک‌ها در حال خم شدن است و به گفته فعالان صنعت، تنها تعهد معنوی، خط تولید کارخانه‌ها را از توقف کامل باز داشته است. هم‌زمان، تسهیلات کلان بانکی روانه مسیر واداد و تجارت می‌شود و صنعت داخلی نه از حمایت برخوردار است و نه از نقدینگی لازم برای ادامه فعالیت! بحران مالی صنایع به نقطه خطرناکی رسیده است؛ جایی که اخبار تعطیلی، واقعی‌تر از همیشه به نظر می‌رسد.

سود پایین تولید در برابر بهره‌های نجومی بانکی! محمود نجفی سهری، مدیرعامل یک شرکت قطعه‌سازی درباره شرایط فعلی قطعه‌سازان در فضای پس از گذشت بیش از ۴۰ روز از جنگ تحمیلی اخیر اسرائیل علیه ایران در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «متأسفانه از نظر مطالباتی، قطعه‌سازان در شرایط بسیار سخت و حادی قرار دارند و تنها تعهد اخلاقی است که سبب ادامه فعالیت آن‌ها شده است. اگر این تعهد وجود نداشت، مطمئن باشید بسیاری از قطعه‌سازان کار را متوقف می‌کردند.»

وی اضافه کرد: «این توقف نه به به خاطر وصول نشدن طلب، بلکه به علت از بین رفتن منابع مالی‌شان رخ می‌داد. از سوی دیگر، سیستم بانکی نیز هیچ‌گونه همکاری با تولید ندارد و ترجیح می‌دهد سرمایه را به بخش بازرگانی اختصاص دهد که هم سود بیشتری دارد و هم وصول آن سریع‌تر صورت می‌گیرد. بازرگانی گرفتار مشکلاتی نظیر تولید نیست و مجموعه شرایط، بانک‌ها را به سمت بازرگانی سوق می‌دهد.»

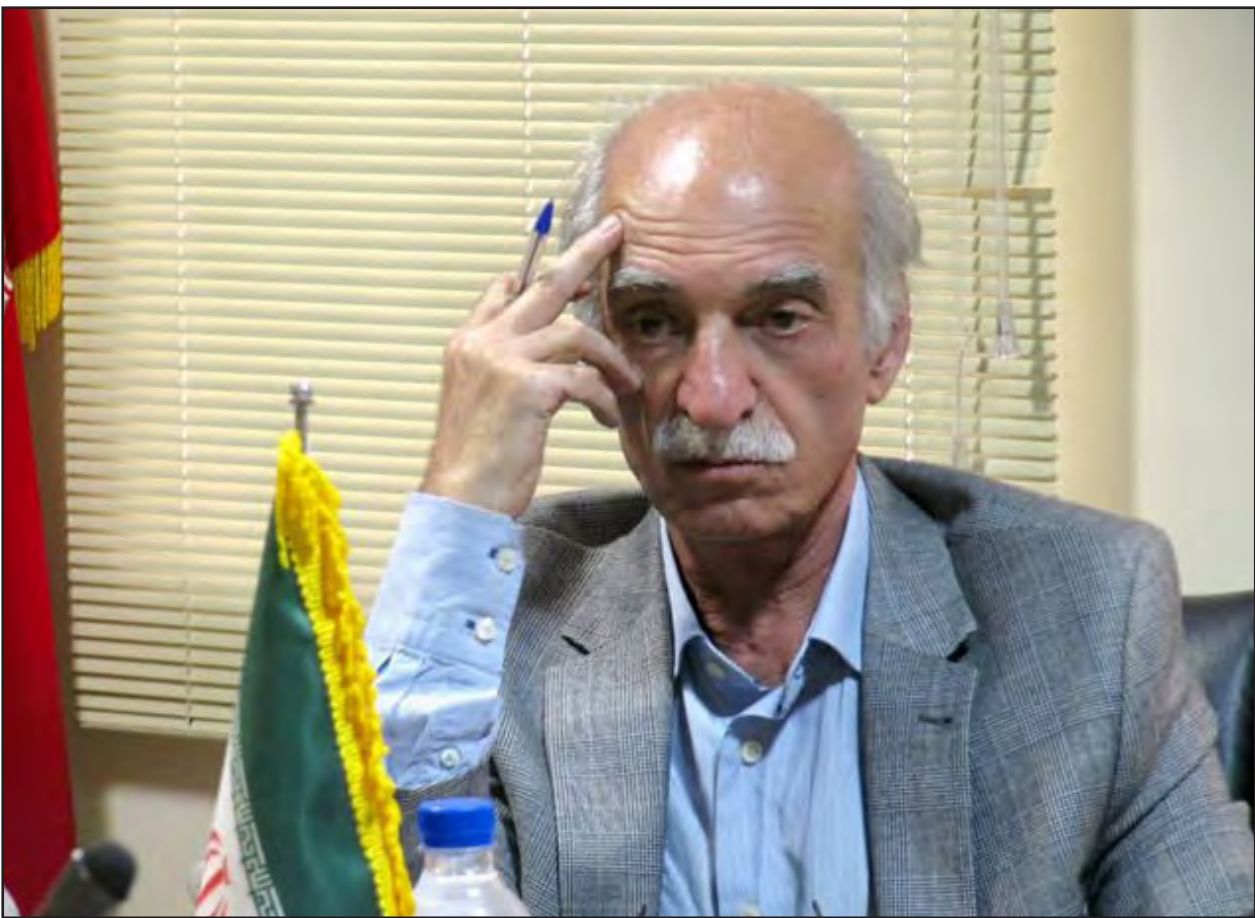
این قطعه‌ساز با یادآوری تقسیم‌بندی تسهیلات بانکی در سال‌های نه‌چندان دور گفت: «پیش‌تر تسهیلات بانکی را به چند بخش تقسیم می‌کردند؛ برای مثال ۴۰ درصد برای صنعت، ۳۰ درصد برای کاری دیگر و ۲۰ درصد برای کشاورزی و غیره، اما هیچ‌وقت درصد مربوط به صنعت به‌طور کامل اختصاص نمی‌یافت؛ حتی زمانی که شرایط آرام‌تر بود و خبری از جنگ و فشارهای فعلی وجود نداشت، باز هم سهم صنعت تحقق پیدا نمی‌کرد. به‌نظر من، باید بیش از ۵۰ درصد تسهیلات را به صنعت و تولید اختصاص یابد.»

نجفی سهری با اشاره به نرخ بالای بهره بانکی و فشار مضاعفی که بر صنعتگران وارد آمده است، افزود: «تسهیلات نباید با نرخ‌هایی باشد که امکان تأمین آن برای تولیدکننده وجود نداشته باشد. امروزه تولیدکننده در بهترین حالت ۱۵ درصد سود می‌برد. حتی اگر بسیار موفق باشد، تا ۱۷ درصد سود دارد. حالا چگونه می‌تواند بهره ۳۰ درصدی به بانک بدهد؟ این مساله شدنی نیست و در عمل، بانک در شرایط فعلی به تولید پشت کرده است. برعکس، بازرگانی هیچ‌کدام از این مشکلات را ندارد و قیمت محصولاتش هر هفته تغییر می‌کند، اما قطعه‌ساز و صنعتگر با قرار دادهای بلندمدت و تعهد پرداخت‌های نسبی مجبور است همیشه با تورم و تغییرات ارز و مواد اولیه دست‌وپنجه نرم کند.»

وی با اشاره به نحوه تعدیل قیمت در صنعت خودرو و بیان کرد: «خودروسازها هم برای تعدیل قیمت گفته‌اند هر سه ماه یک‌بار بازنگری انجام می‌دهند؛ البته به این وعده هم چندان عمل نمی‌کنند. تصور نکنید هر سه ماه دقیقاً قیمت‌ها و تورم مواد اولیه را حساب و مبلغ قرارداد را تعدیل می‌کنند. در نهایت در صدی از این افزایش قیمت‌ها را به قطعه‌ساز می‌پردازند و آن هم همیشه قطعی نیست و سه ماه یک‌بار نیز ضمانتی ندارد.»

قطعه‌سازی گرفتار زنجیره تأخیر پرداخت

نجفی سهری مشکلات قطعه‌سازی را گسترده دانست و توضیح داد: «این وضعیت مختص قطعه‌سازی نیست.



ورود دولت: راهکار اساسی نجات صنعت نجفی سهری ادامه داد: «بهترین کار، ورود دولت و اختصاص تسهیلات با نرخ منطقی به کل صنعت است. اعداد و ارقام نشان می‌دهد پول‌هایی که اکنون در بانک‌هاست، بهره‌ای حتی ۱۵ یا ۲۰ درصدی هم نصیب مردم نمی‌کند. بانک تنها محل سپرده‌های افراد کسب سود می‌کند، اما به شما بهره نمی‌دهد و حتی به‌تازگی کارمزدهای متعددی هم به تراکش‌ها فزوده شده است.»

وی از سیاست‌های فعلی بانک مرکزی نیز انتقاد کرد و گفت: «همه حقوق بگیران - چه دولتی چه خصوصی - حقوقشان به حساب‌شان واریز می‌شود و در طول ماه این پول خرج می‌شود. اما بانک هم به این پول‌ها بهره نمی‌دهد و هم بابت جابه‌جایی آن کارمزد می‌گیرد. کسی که پولش را می‌خواهد حواله کند یا از بانکی جز بانک خودش برداشت کند، باید دوباره کارمزد بپردازد. این در حالی است که بانک مرکزی تمامی این‌رویه‌ها را رها کرده و هر گونه تخلف بانکی هم، با چراغ سبز دولت انجام می‌شود. بانک‌ها به هیچ مقرراتی پایبند نیستند و مسئولیت اصلی بانک مرکزی باید نظارت بر این رفتارها باشد.»

نجفی سهری به تجربه واحدهای بانکی در گذشته اشاره کرد و گفت: «زمانی کل منابع مالی بانک ملی را محاسبه کردم و دیدم که بهره پرداختی آن به سپرده‌ها در نهایت معادل ۶.۹ درصد است؛ آن هم زمانی که سود روزشمار می‌پرداختند. اما امروز بهره روزشمار جای خود را به بهره ماهانه داده است که بسیار کمتر پرداخت می‌شود. حال ادعای بانک مبنی بر پرداخت سود ۲۰ درصدی هیچ پایه و اساسی ندارد. همین نرخ‌های غیر قابل دفاع باعث شده که تسهیلات مناسب نصیب تولیدکننده نشود.»

وی تأکید کرد: «تورم جهانی نیز می‌گوید ۱.۵ تا ۲ درصد باید بانک روی این عدد بگذارد؛ یعنی اگر به ۸.۹ درصد برسد، منطقی است. ما ۳ درصد هم به آن اضافه کردیم؛ شد ۹.۹ درصد. زمانی که سیف مدیرعامل بانک ملی بود، هزینه تمام‌شده منابع برای بانک ملی همین ۹.۹ درصد بود. آن هم با همان نرخ‌های سود روزشمار، نه مثل حالا که دیگر سود پرداختی نزدیک به این ارقام نیست و نه مثل امروز که بابت جابه‌جایی پول کارمزد می‌گیرند و نه مثل الان که من می‌خواهم پرداخت انجام دهم باید علاوه بر همه این‌ها کارمزد دیگری هم بپردازم.»

خرید خارجی نقدی، پرداخت به داخلی با تأخیر نجفی سهری در دفاع از اختصاص بیشتر تسهیلات به بخش تولید اضافه کرد: «باید بالای ۵۰ و ۶۰ درصد تسهیلات بانکی به تولید اختصاص یابد تا شاید مشکل تولید تا حدی رفع و از زمین‌گیر شدن تولیدکنندگان جلوگیری شود. همین موضوع درباره تخصیص ارز نیز صدق می‌کند. ارز برای واردکننده بسیار راحت‌تر تأمین می‌شود تا تولیدکننده. اگر این گونه نبود این تعداد خودرو وارد کشور نمی‌شد.» وی افزود: «قطعه‌سازان زیر فشار هستند، خودروساز داخلی نیز همین وضعیت را دارد؛ اما واردکننده تقریباً هیچ فشاری را تحمل نمی‌کند. شاهد بوده‌ام در مشکلات مشابه، ظرف سه روز ارز مورد نیاز یکی از خودروسازها برای واردات تأمین شد و خودروها را به سرعت وارد کردند. آیا چنین سهولتی برای قطعه‌ساز یا تولیدکننده وجود دارد؟ خیر.» نجفی سهری به همانندی شرایط پرداخت در واردات خودرو و تولید داخلی اشاره کرد و گفت: «دو خودروساز بزرگ داخلی، در کنار تولید، خودروهای وارداتی نیز مونتاژ می‌کنند؛ اما آیا برای مونتاژ خودروهای CKD به خارجی‌ها، گمرک و حمل و نقل همچون قطعه‌سازان داخلی پرداخت دارند یا به‌صورت نقدی می‌پردازند؟ آن‌ها حتی پیش‌پرداخت می‌کنند و برای آن بخش‌ها پول کافی دارند.» وی تشریح کرد: «در جلساتی که با خودروسازها داشته‌ایم، یکی از آن‌ها صراحتاً گفت که تمایل بیشتری به واردات نسبت به توسعه ساخت داخل دارند؛ چرا که هم سود بیشتری دارد و هم با مشکلات کمتری روبه‌رو هستند. بنابراین ارز به راحتی اختصاص می‌یابد و واردات انجام می‌شود. به این ترتیب سود بیشتر نصیب آنان می‌شود و در دسری برای تأمین قطعات از قطعه‌سازان داخلی باقی نمی‌ماند. وقتی قطعه‌ساز داخلی شریک تولید است، باید سهم خود را پرداخت را با تأخیرهای طولانی دریافت کند، اما قطعه‌ساز خارجی سریع‌تر به پرداخت دست می‌یابد. تمام مسئولیت و تعهد روی دوش تولیدکننده داخلی مانده است.»

منطقی ادامه داد: «تخست، تسهیلات با نرخ منطقی باید در اختیار صنعتگر و تولیدکننده قرار گیرد. دوم این که چرا باید قطعه‌ساز پول خود را چهار یا پنج ماهه دریافت کند؟ خودروساز با نقدی می‌فروشد یا پیش‌فروش می‌کند؛ بنابراین دلیلی ندارد قطعه‌ساز با تأخیر و تا این حد دیر بپردازد. اگر هم خودروساز مدعی زیان انباشته است، یا عملکرد اشتباه بوده یا قیمت تمام‌شده بالاست. اعداد و ارقام و قراردادهای ملاک قضاوت قرار بگیرند. نمی‌شود همه فشار را روی قطعه‌ساز انداخت و او را آخرین نفر در حلقه پرداخت‌ها قلمداد کرد.»

وی با بیان تفاوت پرداخت‌ها به قطعه‌سازان ایرانی در مقایسه با واردات خودرو و گفت: «مشکلاتی که قطعه‌ساز دارد، هیچ‌گاه شامل حال پرسنل خودروسازی نمی‌شود. آن‌هایی که هم تولید و هم واردات دارند، اولویتشان تأمین مالی ارز برای واردات است. حتی در خودروهایی که مونتاژ می‌شوند و درصدی ساخت داخل دارند، قطعه‌ساز ایرانی بخش کوچکی از پرداخت‌ها را دریافت می‌کند و تفاوت پرداخت در خرید خارجی با قطعه‌ساز داخلی قابل تأمل است. بیشتر اوقات قطعه‌ساز خارجی هفتگی پول می‌گیرد؛ اما داخلی باید ماه‌ها منتظر بماند.»

نیروبال

دو خودروساز بزرگ داخلی در کنار تولید، خودروهای وارداتی نیز مونتاژ می‌کنند اما آیا برای مونتاژ خودروهای CKD به خارجی‌ها، گمرک و حمل و نقل همچون قطعه‌سازان داخلی پرداخت دارند یا به صورت نقدی می‌پردازند؟ آن‌ها حتی پیش‌پرداخت می‌کنند و برای آن بخش‌ها پول کافی دارند!

صنعت ساختمان، صنایع لوازم خانگی و دیگر صنایع هم شرایط مشابهی دارند؛ اما قطعه‌سازی از آن جهت که خودروسازها گاهی پنج یا ۶ ماهه تأخیر در پرداخت دارند، وضعیت بدتری دارد. بازار ادی که زمانی نقدی کار می‌کرد، حالا پرداخت‌هایش ۲ و سه ماهه شده است. قطعه‌ساز وقتی خودش با خودروساز پنج یا ۶ ماهه تسویه می‌کند، در میان بد و بدتر به ناچار مجبور است این روند را ادامه دهد.»

وی از وضعیت بحرانی مالی فعالان قطعه‌سازی پرده برداشت و افزود: «دور از ذهن نیست که صنعت قطعه زمین‌گیر شود و نتواند تعهد اخلاقی خود را نیز حتی ادامه دهد؛ زیرا قیمت‌ها چند برابر شده و پرداخت‌ها در همان بازه‌های طولانی باقی مانده است. مضاف بر این مشکلات، همان‌طور که گفته شد، سیستم بانکی نه تنها همکاری نمی‌کند، بلکه بانک مرکزی هم بانک‌ها را به حال خود رها کرده است. متأسفانه به‌شرایطی در تأمین نقدینگی رسیده‌ایم که ممکن است تولید متوقف شود و راه‌اندازی دوباره چنین واحدهایی بسیار سخت‌تر از شروع کار است.»

این فعال صنعت قطعه درباره اولویت مطالبات قطعه‌سازان و لزوم دریافت تسهیلات بانکی مناسب و با نرخ سود



پلیس عامل تاخیر شماره گذاری خودروهای جدید نیست

«ایستنا: رئیس پلیس راهور فراجا با تاکید بر این که پلیس تنها در آخرین مرحله فرآیند شماره گذاری خودرو قرار دارد، گفت: «هرگونه تاخیر در ششماه گذاری خودروهای جدید مربوط به مراحل قبل از رسیدن پرونده به پلیس است و حتی یک مورد هم وجود ندارد که پلیس عامل تاخیر شماره گذاری ها باشد.» سردار حسینی درباره تسهیل فرآیند شماره گذاری خودروهای جدید و برخی انتقادات در خصوص تاخیر در این زمینه گفت: «فرآیند شماره گذاری چه مربوط به ناوگان عمومی یا خودروهای وارداتی باشد و چه خودروهای نوشماره تولید داخل، در هر صورت تابع تشریفات قانونی

است که پلیس در حلقه آخر این تشریفات و فرآیند قرار دارد.» وی در ادامه افزود: «شما حتی یک مورد را نمی‌توانید به عنوان مصداق پیدا کنید و بگویید که به‌رغم این که همه تشریفات قانونی را پشت سر گذاشته است، پلیس با تاخیر یک‌ساعته این کار را انجام داده است.» رئیس پلیس راهور فراجا ادامه داد: «فقط در مورد خودروهای نوشماره و وارداتی، حدوداً چند هفته پیش به واسطه یک اخلال در سامانه، انتقال اطلاعات مقدراری با مشکل مواجه بود که بلافاصله دستور دادم اطلاعات به‌شکل غیر برخط و روی سی‌دی جابه‌جا شود تا معطلی در موضوع شماره گذاری ایجاد نشود.»

اجرای طرح ترافیک جدید پایتخت براساس پیمایش از سال آینده

طرح ترافیک جدید در مرحله آماده‌سازی زیرساخت‌ها است



علی زراددوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«چند سالی است که زمینه اجرای طرح ترافیک جدید در پایتخت به‌گوش می‌رسد. براساس آخرین گفته‌ها، قرار بود این طرح جدید در سال ۱۴۰۴ اجرایی شود؛ اما اجرای آن باز هم به سال آینده موکول شد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

اعضای شورای شهر در بررسی لایحه‌ای که هنوز هم به این شورا نرسیده اهتمام ویژه‌ای نیز داشته باشند، باز هم این لایحه باید بعد از تصویب در شورای شهر، در شورای ترافیک و فرمانداری نیز مورد بررسی و تصویب قرار گیرد و عملاً در دو ماه باقی‌مانده این مهم امکان‌پذیر نیست. بنابراین اجرای طرح ترافیک جدید بعد از بررسی در شورا و اخذ تاییدیه نهادهای مربوطه به سال آینده موکول می‌شود.» البته همان‌طور که بیان شد، اجرایی شدن طرح ترافیک جدید پایتخت از سال ۱۴۰۲ به ۱۴۰۳ و بعد هم ۱۴۰۴ و سرانجام ۱۴۰۵ موکول شد!

«بهره‌گیری از حداکثر ظرفیت فناوری‌های نوین و هوش مصنوعی

روز گذشته مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت طرح ترافیک جدید پایتخت براساس پیمایش از سال آینده در تهران اجرایی می‌شود. پوریا علیمردانی درباره آخرین وضعیت لایحه طرح ترافیک جدید گفت: «لایحه‌ای که برای اجرای طرح ترافیک جدید با رویکرد پیمایش محور و با استفاده از تکنولوژی و هوش مصنوعی آماده شده، مراحل بررسی را در سازمان ماطی کرده و اکنون در مرحله آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم قرار دارد. مبنای این طرح، پیمایش خودروهاست و تلاش می‌کنیم با بهره‌گیری از حداکثر ظرفیت فناوری‌های نوین و هوش مصنوعی، آن را از سال آینده اجرایی کنیم.» وی گفت: «این طرح پیش‌تر به تصویب شورای ترافیک تهران رسیده است و هم‌اکنون در مرحله آماده‌سازی دوربین‌های متعدد برای ثبت دقیق داده‌ها در محدوده طرح ترافیک

«بحث اجرای طرح ترافیک جدید در شورای شهر از سال ۱۴۰۲

اواخر سال ۱۴۰۲ بود که رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، دلایل عدم اجرای طرح ترافیک جدید در سال جاری را تشریح کرد. جعفر تشکری هاشمی با اعلام عدم اجرای طرح ترافیک جدید در سال جاری اظهار کرد: «شهرداری تهران مطالعات خود را پیرامون تغییر در اجرای طرح ترافیک فعلی آغاز کرده است و قرار بود در نیمه دوم سال جاری این طرح بررسی، تصویب و در سال آینده اجرایی شود.» وی اضافه کرد: «اما هنوز شهرداری تهران لایحه طرح ترافیک جدید را برای بررسی به شورای شهر ارائه نکرده است و با توجه به پیک کاری شورای شهر در بیش از دو ماه باقی‌مانده از سال که به‌بررسی بودجه معطوف خواهد شد، بررسی این لایحه که هنوز هم به شورای شهر ارائه نشده در مدت‌زمان باقی‌مانده امکان‌پذیر نیست.» رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران ادامه داد: «اگر



هستیم که این اقدام توسط سازمان و شرکت کنترل ترافیک تهران در حال انجام است.» علیمردانی افزود: «پس از نصب و آماده‌سازی تجهیزات سخت‌افزاری، نوبت به توسعه نرم‌افزارهای مربوطه خواهد رسید تا داده‌های لازم برای محاسبه میزان پیمایش ثبت شود. نرخ گذاری نهایی نیز در قالب لایحه‌ای به شورای اسلامی شهر تهران ارائه خواهد شد که طبق برنامه‌ریزی‌ها این موضوع در زمان بررسی تعرفه‌های سال آینده یعنی اواخر امسال انجام می‌شود.»

«گامی مهم برای مدیریت عادلانه تر ترافیک علیمردانی با بیان این که در حال حاضر طرح ترافیک براساس زمان ورود و خروج محاسبه می‌شود، تاکید کرد: «اجرای

طرح ترافیک به صورت پیمایش محور به این معناست که شهروندان به میزان تردد خود در محدوده طرح، هزینه پرداخت خواهند کرد. در حال حاضر نیز محاسبه نرخ طرح ترافیک با توجه به زمان ورود و خروج خودروها به محدوده انجام می‌شود؛ اما در مدل جدید، میزان پیمایش نیز لحاظ خواهد شد. به‌عنوان مثال، اگر یک خودرو ۵ کیلومتر در محدوده طرح ترافیک تردد کند، نسبت به خودرویی که فقط ۲ کیلومتر در همین محدوده تردد کرده، باید هزینه بیشتری بپردازد. این رویکرد عادلانه‌تر است و سعی می‌کند مصرف واقعی از فضای ترافیکی شهر را مبنا قرار دهد.» وی در ادامه خاطر نشان کرد: «در حال حاضر هیچ تغییری در شرایط اجرای طرح ترافیک نسبت به سال گذشته ایجاد

نشده و طرح فعلی همانند سال قبل در حال اجراست. تنها توقف دو هفته‌ای در اجرای آن به دلیل شرایط خاص جنگ ۱۲ روزه و حمله رژیم صهیونیستی و خلوتی معابر صورت گرفت و در همان مقطع، با تصمیم شورای ترافیک و شورای اسلامی شهر تهران، طرح ترافیک به‌طور موقت تعلیق شد. تعرفه‌های پس از پایان این دوره تعلیق، بدون تغییر و مطابق نرخ مصوب سال ۱۴۰۴ مجدداً اعمال شد.» وی همچنین اظهار امیدواری کرد: «با بهره‌گیری از تکنولوژی‌های جدید، می‌توانیم در سال آینده شاهد اجرای کامل طرح‌های ترافیکی مبتنی بر پیمایش در تهران باشیم که گامی مهم در جهت مدیریت عادلانه‌تر ترافیک و کاهش آلودگی هوا خواهد بود.»

«امتیازات ارائه‌شده به سکنه محدوده طرح ترافیک کافی نیست

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در مهرماه سال گذشته نیز در پاسخ به این سوال که آیا در مطالعات جدید، کاهش یا افزایش محدوده طرح ترافیک پیش‌بینی شده است؟ اظهار کرد: «طبق نتایج مطالعات تغییر محدوده مشخص شده، اما هنوز نهایی نشده است؛ اما به‌طور کلی باید عنوان کنم که تغییر گسترده‌ای در محدوده‌های گذشته رخ نمی‌دهد؛ بلکه برخی از معابر پر تردد و ترافیکی به‌مجموعه طرح اضافه می‌شود. به این معنا که یعنی محدوده فعلی تغییر نمی‌کند، اما ممکن است برخی محورهای پر تردد و همچنین معابر محوری به‌محدوده طرح ترافیک اضافه شود.» مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در مورد تمهیدات صورت گرفته برای سکنه محدوده طرح ترافیک نیز با تاکید بر این که در گذشته هم به ساکنان محدوده‌های طرح ترافیک، امتیازاتی برای خرید طرح داده شده است، گفت: «بررسی‌ها نشان می‌دهد این امتیازات کافی نیست و قطعاً در بازنگری طرح ترافیک جدید این موضوع مدنظر است تا ساکنان این محدوده کمتر تحت تاثیر اجرای طرح ترافیک قرار گیرند.»



فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۳۲۶۵۱

www.foton.com
© fotonix official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

بیل‌بورد
Billboard

«فقط رانندگی نیست،
یک جرأت است»

کمپانی پورشه سال گذشته میلادی نسخه خاصی از ۹۱۱ را معرفی کرد و در کمپین تبلیغاتی خود در مورد این خودرو، این گونه نوشت: «فقط رانندگی نیست، یک جرأت است»! این کمپین توضیحاتی درباره این عبارت می‌دهد که ما این جا درباره یک خودرو صحبت نمی‌کنیم، بلکه درباره یک تجربه سرشار از آدرنالین و تیتانیوم صحبت می‌کنیم که روح شما را به وجد خواهد آورد. برای شتاب‌گیری نفسگیر آماده شوید و ردی از حسادت در پی خود به جا بگذارید. پورشه 911 S/T سفرها را از نو تعریف کرده تا تجربه‌ای متفاوت را ارائه دهد



رشد فروش خودرو
در گرو ارتقای کیفیت

این روزها بحث ایمنی در اولویت کار خودروسازان قرار گرفته و همین مقوله سبب اعتماد هر چه بیشتر مشتریان به محصولات برندهای مطرح خودروسازی در سطح جهان می‌شود.

بر این اساس موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) از اواخر سال ۲۰۲۴ تا اوایل سال جاری میلادی محصولات خودروسازان مطرح را مورد بررسی و ارزیابی قرار داد. بر این اساس مدل‌هایی در کلاس هاچ‌بک، سدان، کراس‌اوور و پیکاپ در تست تصادف «IIHS»

مورد آزمایش قرار گرفتند و نکته این جاست که حدود ۶۰ درصد خودروهای حاضر در این بررسی، متعلق به کمپانی‌های ژاپنی هستند. در واقع می‌توان گفت خودروهای ژاپنی از کیفیت ساخت بالا و چشمگیری برخوردارند. به عبارت دیگر فلسفه طراحی و ساخت کمپانی‌های ژاپنی بر پایه و اساس کیفیت است و به همین دلیل آن‌ها در فهرست ایمن‌ترین خودروهای ۲۰۲۵ حضور محسوس و قابل توجهی دارند. بر این اساس بهره‌گیری از متریا با کیفیت، طراحی به‌روز و کیفیت بالای مونتاژ خودرو سبب شده است ژاپنی‌ها به‌چنین جایگاهی دست پیدا کنند.

در نهایت می‌توان نتیجه گرفت که در مرحله ساخت یا مونتاژ، هر اندازه به‌بحث کیفیت توجه بیشتری شود، به‌همان میزان خودرو از ایمنی بالاتری برخوردار خواهد بود. با توجه به آن چه گفته شد، شایسته است خودروسازان داخلی نیز با هدف ارتقای تولید محصول و کسب سهم هر چه بیشتر از بازار جهانی، به استراتژی سامورایی‌ها در این بخش توجه بیشتری داشته باشند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی دیروز در بازار کاهشی شد



قیمت فردا ۱۱۱
با ۱۳ میلیون تومان کاهش در
بازار به یک میلیارد
۲۰ و ۲ میلیون تومان رسید



قیمت فونیکس تیگو ۸ پرو مکس
با ۲۰ میلیون تومان کاهش
در بازار به ۳ میلیارد و ۴۳۰
میلیون تومان رسید



قیمت شاهین اتوماتیک پلاس
با ۴ میلیون تومان کاهش در
بازار به یک میلیارد و ۲۲۲
میلیون تومان رسید



قیمت دنا پلاس توربو اتوماتیک
آپشنال با ۵ میلیون تومان کاهش
در بازار به یک میلیارد و ۱۷۹
میلیون تومان رسید

XTRIM
BORN FOR MORE



TXL | بالذت برانید