

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح کرد

سکوت برخی از متولیان در برابر خطر توقف تولید زنجیره تامین!

افزایش نرخ ارز، بدهی های انباشته خودروسازان و سیاست های محدود کننده، ادامه کار بسیاری از قطعه سازان را غیرممکن کرده است. همچنین...

صفحه ۱۴

در سه ماهه اول سال جاری رقم خورد:

افت ۲۴ درصدی سودآوری
و رشد ۵۴ درصدی هزینه
تمام شده «سازه پویش»

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

خطر پنهان برای
خودروهای لوکس!

با جهش قیمت خودروها در ایران، مرز میان خودروهای معمولی و لوکس روز به روز نامحسوس تر می شود...

صفحه ۲

رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ
خبر داد:

حذف کروکی در تصادفات
تا سقف ۵۳ میلیون تومان

این روزها کروکی تصادفات رانندگی به صورت آنلاین
ترسیم می شود و برای دریافت کروکی آنلاین پلیس...

صفحه ۱۵

«نگین تندیس الماس» به زودی عرضه
مدل های تمام برقی «اسمارت» را آغاز می کند

هوشمندهای برقی جذاب در راه ایران

صفحه ۸



چالش های نظارتی و سیاست های
اصلاحی؛ از بازار سیاه
تا آینده صنعت خودرو

صفحه ۳

حضور «ولوو»
در صنعت بیمه
قطعی شد

صفحه ۶

رونمایی از جدیدترین محصول
صنایع خودروسازی ایلیا



صنایع خودروسازی ایلیا

بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد
زمان: سه شنبه ۴ شهریور ۱۴۰۴ - ساعت ۱۷
مکان: سالن مفاخر - غرفه A4



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



نمایندگی مرکزی ایرتویا

حفاظت بی وقفه، عمر بیشتر موتور



@irtoya.co
021-73451
www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



۴۴۰ نصب شده است. این قدرت بسیار فراتر از نسخه استاندارد است. موتور ۷۸۰ توین توربو ۴۴۰ استاندارد ۴۷۸ اسب بخار قدرت تولید می‌کند که برای یک سوپراسپرت دهه ۸۰ کافی است؛ اما این عدد برای دانیل مار تین، مدیر وقت واردکننده فراری در فرانسه کافی نبود و در نتیجه، از جولیانو میکلو توار تفای ۴۴۰ را خواست. میکلو تو، جادوگر خودروهای رالی فراری ۵۰ سال از عمر خود را صرف خلق مدل‌های نمادین فراری مانند GTO ۲۸۸ کرد. لانچیا استراتوس گروه ۴ نیز امضای این استاندارد را دارد. او ۱۹ دستگاه فراری ۴۴۰ را آماده کرد که پسوند LM گرفتند تا نشان دهند قصد رقابت در لمان را دارند.

یک نمونه از فراری ۴۴۰ LM که تنها در ۱۹ دستگاه ساخته شد، به‌زودی در کالیفرنیا با قیمت تخمینی ۸.۵ تا ۹.۵ میلیون دلار به حراج گذاشته می‌شود. فراری معمولاً در برابر تغییرات خودروهای بسیار سخت‌گیر است؛ اما گاهی نه تنها این تغییرات را می‌پذیرد، بلکه از آن‌ها حمایت هم می‌کند. این فراری ۴۴۰ مدل ۱۹۹۳، چهاردهمین نمونه از ۱۹ خودرویی است که برای مسابقات آماده شده‌اند. این خودرو سال ۲۰۰۹ گواهی فراری کلاسیک را هم دریافت کرده است که اصالت موتور، گیربکس و بدنه را تأیید می‌کند. این ۴۴۰ با قدرت خیره‌کننده ۷۶۰ اسب بخار، قدرتمندترین موتوری را دارد که تاکنون در یک



حراج ۹.۵ میلیون دلاری برای کمیاب‌ترین فراری «اف ۴۰»

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

خطر پنهان برای خودروهای لوکس!

لوکس عجیب و خاص محسوب نمی‌شود، اما سقف تعهد بیمه هنوز محدود است. این فاصله میان ارزش واقعی خودرو و سقف تعهد بیمه‌گر، شکاف مالی بزرگی ایجاد کرده و مالکان را در زمان حادثه با ریسک سنگین روبه‌رو می‌کند.

او همچنین تجربه مالکان را بخشی از این بحران دانست و گفت: «مالکان خودروهای گران‌قیمت وقتی با خسارت‌های بزرگ مواجه می‌شوند، تازه متوجه می‌شوند که بیمه شخص ثالث تنها بخش کوچکی از هزینه‌ها را پوشش می‌دهد. بسیاری از آن‌ها به‌دلیل هزینه بالای بیمه بدنه، از خرید آن صرف‌نظر کرده‌اند؛ اما بعداً مجبور می‌شوند بخش زیادی از خسارت را از جیب خود پرداخت کنند. این وضعیت نه تنها فشار مالی ایجاد می‌کند، بلکه اعتماد عمومی به بیمه‌گران را نیز کاهش می‌دهد.»

مبصر در پایان تأکید کرد: «برای اصلاح وضعیت، لازم است هم مالکان و هم بیمه‌گران نگاه دقیق‌تری به بازار داشته باشند. شرکت‌های بیمه باید محصولات و پوشش‌های خود را به‌روز کنند و قوانین مربوط به سقف تعهد بیمه شخص ثالث با توجه به تغییرات قیمت خودرو اصلاح شود. اصلاح قوانین بیمه و توسعه پوشش‌های تکمیلی برای خودروهای گران‌قیمت تنها راه منطقی برای محافظت از مالکان در برابر خسارت‌های مالی غیرمنتظره است و هم‌زمان می‌تواند به شفافیت و ثبات بیشتر در بازار بیمه خودرو منجر شود.»



از هزینه برعهده مالک خواهد بود. او افزود: «مشکل فقط محدودیت سقف تعهد نیست. بیمه شخص ثالث هیچ پوششی برای افت ارزش خودرو پس از حادثه ندارد و خسارت ناشی از آسیب به قطعات خاص یا حوادثی مانند آتش‌سوزی، سرقت یا بلایای طبیعی نیز در آن لحاظ نمی‌شود. به‌همین دلیل، داشتن بیمه بدنه برای خودروهای لوکس نه یک انتخاب بلکه یک ضرورت است. بیمه بدنه علاوه بر جبران خسارت ناشی از تصادف، پوشش‌هایی مثل افت قیمت، سرقت و آسیب‌های محیطی را نیز شامل می‌شود.»

وی با تحلیل وضعیت بازار خودرو اضافه کرد: «امروز یک خودرو داخلی که حدود یک میلیارد تومان قیمت دارد، در بازار واقعی ایران دیگر یک خودرو



مه‌ری درخوش

m.dorakshoosh@autoworld.ir

«با جهش قیمت خودروها در ایران، مرز میان خودروهای معمولی و لوکس روز به‌روز نامحسوس‌تر می‌شود. مالکان خودروهای گران‌قیمت در زمان تصادف متوجه می‌شوند بیمه شخص ثالث پوشش کافی ندارد و تنها با بیمه بدنه می‌توانند از ریسک‌های مالی سنگین جلوگیری کنند. بازار خودرو در ایران این روزها با تغییرات گسترده‌ای روبه‌رو است. خودروهایی که سال گذشته در دسته محصولات متعارف قرار داشتند، امروز به‌دلیل جهش قیمتی در رده «لوکس» جای گرفته‌اند. این وضعیت، مالکان را در زمینه دریافت خسارت بیمه با چالش جدی مواجه کرده و نشان می‌دهد قوانین و سقف تعهد بیمه هنوز با واقعیت‌های بازار هماهنگ نشده است. شیمامبصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بسیاری از مالکان تصور می‌کنند بیمه شخص ثالث برای حفاظت از خودروهایشان کافی است؛ اما واقعیت این است که بیمه شخص ثالث محدودیت‌های جدی دارد. سقف تعهد بیمه‌گر تنها به ارزش یک خودرو متعارف محدود می‌شود و این بدان معناست که اگر خودرو در تصادف دچار خسارت سنگین شود، بخش عمده‌ای

لزوم گسترش توقف‌گاه‌های موتورسیکلت

با وجود این حجم از تردد موتورسیکلت در پایتخت و اقبال روز افزون شهروندان تهرانی به این وسیله‌نقلیه، تاکنون در زمینه اختصاص پارکینگ‌های اختصاصی برای موتورسیکلت‌ها، حتی در مناطق پر رفت و آمد موتورسواران در مرکز و جنوب پایتخت، اقدامات جدی و گسترده‌ای صورت نگرفته است. می‌توان گفت یکی از چالش‌های جدی در شهر تهران، به‌ویژه در محدوده‌های مرکزی، تراکم بالای موتورسیکلت‌هاست و همین مساله نیاز به ساماندهی فضاهای توقف این وسایل نقلیه را دوچندان کرده است. اختصاص فضای اختصاصی برای پارک موتورسیکلت‌ها نه تنها سبب از بین رفتن عادت پارک کردن این وسایل نقلیه در پیاده‌راه‌ها می‌شود، بلکه به‌دلیل امکان قفل شدن موتورسیکلت به‌موانع جداکننده اختصاصی در این فضاها، امکان به‌سرقت رفتن آن‌ها در غیاب مالکان‌شان نیز کاهش می‌یابد.

البته چند روز قبل، مسئولان شهرداری تهران اعلام کردند طرحی با هدف ساماندهی محل‌های توقف موتورسیکلت‌ها به‌مناطق ۲۲ گانه شهر تهران ابلاغ شده است. براساس توضیحات بیان شده توسط مسئولان مربوطه، این فضاها کانالیزه و از محدوده پیاده‌راه جدا می‌شوند.

در این میان لازم است به این نکته نیز توجه شود که متأسفانه در بسیاری از نقاط مرکزی شهر، شاهد تردد موتورسیکلت‌ها در پیاده‌راه‌ها هستیم که این موضوع امنیت عابران را تهدید می‌کند. هر چند پلیس راهور در حال انجام اقدامات قانونی برای برخورد با تخلفات موتورسواران در این زمینه است؛ اما می‌توان با ساخت توقف‌گاه‌های اختصاصی برای موتورسیکلت‌ها، تلاش برای ایمن‌سازی فضای پیاده‌راه‌ها و ایجاد محدودیت‌های فیزیکی برای جلوگیری از ورود موتورسیکلت به محدوده تردد عابران پیاده، نظم ترافیکی شهر را افزایش داده و همچنین شاهد افزایش ایمنی عابران پیاده باشیم.

اواخر سال گذشته بود که اعلام شد تعداد موتورسیکلت‌های فعال و در حال تردد در شهر تهران از تعداد خودروهای شخصی سبقت گرفته است.

در همان زمان، رئیس شورای شهر تهران در سخن علنی‌شورا و هنگام گلایه نسبت به ضعف شبکه حمل و نقل عمومی (به‌ویژه مترو) در پایتخت و اثر آن روی آلودگی هوا، تعداد موتورسیکلت‌های دارای پلاک در تهران را ۴ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه اعلام کرد که ۲۰۰ هزار دستگاه بیشتر از تعداد خودروهای پلاک تهران در آن زمان بود.

گرانی خودرو و برخی عوامل اقتصادی و اجتماعی، سبک‌زندگی تهرانی‌ها را دست‌کم طی چند سال اخیر، به شدت تغییر داده است که یکی از مصادیق این تغییر، دگرگونی در شیوه تردد و رفت و آمد روزانه بخش قابل توجهی از جمعیت ساکن تهران است. در حال حاضر با وجود ازدحام مسافرو معطلی بالا در ایستگاه‌های مترو و اتوبوس و همچنین بالا بودن نرخ کرایه تاکسی و تاکسی اینترنتی برای بیشتر اقشار جامعه، صرفه و مزیت استفاده از حمل و نقل عمومی در پایتخت تا حدی کاهش یافته است. در این شرایط تنها گزینه ممکن برای رفت و آمد راحت و بی‌دردسر در تهران، استفاده از موتورسیکلت است. موتورسیکلت نه تنها گزینه اجباری نسل جوان ساکن تهران است که بخشی از شاغلان طبقه نسبتاً پردرآمد (از جمله اهالی بازار تهران) نیز برای رفت و آمد بین محل زندگی و محل کار خود در مناطق شلوغ پایتخت، از این گزینه استفاده می‌کنند.



استارت

Start

علی زراوندوز

عضو شورای سردبیری



فونیکس



F8 PRO MAX IE
2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official

بنفش و طلایی است. نوویتک این مدل را جوکر نامیده و یکی از خیره‌کننده‌ترین نسخه‌های ۲۹۶ است که تاکنون دیده‌ایم. پکیج N-Largo نوویتک، بدنه فیبر کربنی کاملی را به همراه دارد که شامل سپرها، کاپوت، گلگیرهای جلو و عقب، راکب‌های کناری و پتل عقب است و عرض ۲۹۶ و ۱۱۹۱ میلی‌متر افزایش داده است. این مدل خاص به اسپویلر دم‌اردکی مجهز شده و رینگ‌های مشکی‌رنگ آن در جلو ۲۱ اینچ و در عقب ۲۲ اینچ هستند. در داخل کابین، تغییرات چندانی دیده نمی‌شود؛ جز صندلی‌های سفید با طرح لوزی و تزئینات زرد که با رنگ برون‌ی هماهنگ است.

نوویتک با پکیج N-Largo، فراری ۲۹۶ را به سوپراسپرتی با ۸۷۰ اسب‌بخار قدرت تبدیل کرده که با رنگ بنفش و طلایی توجه همه را به خود جلب می‌کند. نوویتک یکی از تیونرهایی است که فراری‌ها را از آن چه هستند، جذاب‌تر می‌کند. از جمله آثار این شرکت می‌توان به SF90 XX با ۱۰۴۵ اسب‌بخار قدرت و دودیچی چیلندری اشاره کرد. اما شاید برجسته‌ترین کار نوویتک، پکیج بدنه عریض N-Largo باشد که برای فراری GTB296 و مدل روباز آن یعنی GTS296 قابل سفارش است. مشتریان می‌توانند از میان ترکیب رنگ‌های متنوع انتخاب کنند که یکی از جذاب‌ترین آن‌ها،



اثر اخیر «نوویتک» برای رسیدن به توان ۱۹۰۰ اسب‌بخاری



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

چالش‌های نظارتی و سیاست‌های اصلاحی؛ از بازار سیاه تا آینده صنعت خودرو



نهاد علی بیگ‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

پس از بررسی بحران‌های اقتصادی و مدیریتی که صنعت خودرو ایران را تحت تأثیر قرار داده‌اند، توجه به سایر چالش‌های کلیدی نیز ضروری است. بازار سیاه، محدودیت‌های قیمت‌گذاری دستوری، مشکلات جذب سرمایه‌گذاری خارجی و نیاز به بهبود کیفیت داخلی، همگی موانع مهمی هستند که مسیر رشد پایدار صنعت را دشوار کرده‌اند. کارشناسان بر این باورند که بدون اصلاحات ساختاری و تقویت رقابت سالم، نه تنها مصرف‌کنندگان آسیب می‌بینند، بلکه تولیدکنندگان داخلی نیز فرصت بهره‌گیری از ظرفیت‌های خود را از دست خواهند داد. محمد بیاتیان، عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «ایجاد شفافیت در بازار، اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، می‌تواند مسیر صنعت خودرو را به سمت بهبود کیفیت و توسعه پایدار هدایت کند.» وی معتقد است: «بدون نوآوری و همکاری بین بخش‌های دولتی و خصوصی، چشم‌انداز روشن برای صنعت خودرو ایران امکان‌پذیر نخواهد بود.»

نقش بازار سیاه در صنعت خودرو چیست و چگونه می‌توان با آن مقابله کرد؟

بازار سیاه خودرو نتیجه کمبود عرضه و تقاضای بالاست و در شرایطی که محدودیت‌های ارزی و گمرکی شدید وجود دارد، فعالیت‌های غیررسمی و قاچاق قطعات و خودرو افزایش می‌یابد. این بازار باعث می‌شود قیمت‌ها غیرشفاف و بالاتر از ارزش واقعی باشند و مصرف‌کنندگان با نارضایتی

و بی‌اعتمادی مواجه شوند. همچنین، بازار سیاه انگیزه تولیدکنندگان داخلی را برای برنامه‌ریزی صحیح کاهش می‌دهد و مدیریت تقاضا را دشوار می‌کند. برای مقابله با این



پدیده، افزایش شفافیت در فرآیندهای اقتصادی و ایجاد بسترهای قانونی بسیار حیاتی است. دولت و سازمان‌های نظارتی باید با کنترل دقیق ثبت سفارش، مدیریت مناسب عرضه و پیاده‌سازی سامانه‌های شفاف برای فروش خودرو، زمینه فعالیت غیررسمی را محدود کنند. همچنین، آموزش مصرف‌کنندگان و اطلاع‌رسانی دقیق می‌تواند آن‌ها را از خرید از بازار سیاه باز دارد و فشار بر تولیدکنندگان رسمی را افزایش دهد تا کیفیت و عرضه خود را بهبود دهند

چگونه می‌توان با چالش‌های قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو مقابله کرد؟

قیمت‌گذاری دستوری یکی از مشکلات مزمن صنعت خودرو است که باعث کاهش انگیزه تولیدکنندگان و افت کیفیت محصولات شده است. این سیاست می‌تواند منجر به ایجاد بازار غیررسمی و افزایش شکاف بین قیمت واقعی و نرخ مصوب شود و نارضایتی مصرف‌کننده را به همراه داشته باشد. اصلاح این سیاست و حرکت به سمت نظام قیمت‌گذاری مبتنی بر عرضه و تقاضا، می‌تواند به ایجاد رقابت سالم کمک کند و تولیدکنندگان را ترغیب به بهبود کیفیت کند. علاوه بر اصلاح قیمت‌گذاری، حمایت از تولیدکنندگان داخلی از طریق ارائه تسهیلات مالی، کاهش هزینه‌های تولید و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین، می‌تواند به کاهش اثرات منفی قیمت‌گذاری دستوری کمک کند. ایجاد شفافیت در فروش خودرو، برنامه‌ریزی دقیق تولید و کنترل دقیق بر تحویل محصولات نیز می‌تواند از بروز نارضایتی مصرف‌کنندگان جلوگیری و بازار را به سمت ثبات هدایت کند.

آیا می‌توان به سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو امیدوار بود؟

سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو ایران تحت تأثیر



آینده صنعت خودرو ایران به تصمیمات امروز و اصلاحات ساختاری بستگی دارد. توجه به نوآوری، تولید قطعات پیشرفته، خودروهای برقی و هیبریدی می‌تواند مسیر رشد پایدار را هموار کند. همچنین همکاری بین بخش‌های دولتی و خصوصی و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، می‌تواند کیفیت و تنوع محصولات را افزایش دهد و مصرف‌کنندگان را مجذب بازار داخلی کند. در کنار این موارد، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و ارتقای استانداردهای خدمات پس از فروش می‌تواند نقش موثری در بهبود کیفیت خودروهای داخلی داشته باشد. در نهایت، ترکیبی از اصلاحات مدیریتی، سیاست‌های تشویقی و ایجاد رقابت سالم می‌تواند صنعت خودرو ایران را به سمت ثبات، رشد و رقابت‌پذیری در سطح بین‌المللی هدایت کند.

شرایط سیاسی و اقتصادی کشور قرار دارد. در سال‌های گذشته، تحریم‌ها و نوسانات اقتصادی مانع از جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی شده‌اند و فعالان بازار از عدم اطمینان در شرایط اقتصادی و ریسک‌های سیاسی گلایه دارند. با این حال، اگر دولت بتواند محیطی امن، شفاف و پایدار برای سرمایه‌گذاران خارجی ایجاد کند، امکان ورود سرمایه‌گذاری به صنعت خودرو فراهم می‌شود. سرمایه‌گذاری خارجی نه تنها به تأمین منابع مالی کمک می‌کند، بلکه انتقال فناوری و نوآوری به تولیدکنندگان داخلی را نیز تسهیل می‌سازد. این موضوع می‌تواند صنعت خودرو ایران را به سمت خودروهای هیبریدی و برقی هدایت و مسیر توسعه محصولات با کیفیت و رقابتی را هموار کند. همکاری با شرکت‌های بین‌المللی همچنین می‌تواند دانش مدیریتی و استانداردهای جهانی را به بخش‌های مختلف زنجیره تولید منتقل کند.

نظر شما درباره آینده صنعت خودرو در ایران چیست؟

آینده صنعت خودرو ایران به تصمیمات امروز و اصلاحات ساختاری بستگی دارد. توجه به نوآوری، تولید قطعات پیشرفته، خودروهای برقی و هیبریدی می‌تواند مسیر رشد پایدار را هموار کند. همچنین همکاری بین بخش‌های دولتی و خصوصی و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، می‌تواند کیفیت و تنوع محصولات را افزایش دهد و مصرف‌کنندگان را مجذب بازار داخلی کند. در کنار این موارد، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و ارتقای استانداردهای خدمات پس از فروش می‌تواند نقش موثری در بهبود کیفیت خودروهای داخلی داشته باشد. در نهایت، ترکیبی از اصلاحات مدیریتی، سیاست‌های تشویقی و ایجاد رقابت سالم می‌تواند صنعت خودرو ایران را به سمت ثبات، رشد و رقابت‌پذیری در سطح بین‌المللی هدایت کند.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



بازارهای داخلی و بین‌المللی بر دارد. این دستاورد، بیانگر عزم جدی پارس خودرو برای حرکت به سمت تولید دانش‌محور و نوآورانه است؛ رویکردی که حاصل تلاش نخبگان و متخصصان ایرانی در این مجموعه و همچنین مدیریت جدید آن به‌شمار می‌آید. گفتنی است این پیشرفت ارزشمند با همراهی و همکاری شرکت مشاور خودرو محقق شده است. قرار گرفتن پارس خودرو در زمره شرکت‌های دانش‌بنیان، نماد نگاه تازه این خودروساز به نوآوری، بومی‌سازی فناوری‌های پیشرفته و تجاری‌سازی دستاوردهای علمی است و می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای جایگاه این شرکت در صنعت خودرو کشور باشد.

به گزارش «سایپانیوز»، پارس خودرو به عنوان نخستین شرکت در میان خودروسازان داخلی موفق به دریافت مجوز دانش‌بنیان از معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری شد. این شرکت پس از تأیید «کارگروه ارزیابی شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان»، در فهرست شرکت‌های دانش‌بنیان کشور قرار گرفت؛ افتخاری که تاکنون هیچ‌یک از خودروسازان داخلی به آن دست نیافته‌اند. با ورود به جمع شرکت‌های دانش‌بنیان، پارس خودرو از این پس می‌تواند با بهره‌مندی از حمایت‌های قانونی و تسهیلات ویژه، گام‌های موثرتری در مسیر ارتقای کیفیت محصولات، توسعه فناوری‌های نوین و افزایش توان رقابتی در

«پارس خودرو» نخستین خودروساز دانش‌بنیان کشور شد



پیگیری يك موضوع Follow up



کرامت ویس کرمی
مدیرعامل شرکت ملی
پخش فرآورده‌های نفتی ایران

رشد کیفیت و تولید بنزین در کشور

«مصرف سوخت در ایران همواره یکی از موضوعات راهبردی در حوزه انرژی و اقتصاد ملی بوده است. رشد فزاینده مصرف بنزین در سال‌های اخیر، ضرورت مدیریت بهینه و توسعه سامانه‌های نظارتی و هوشمند را بیش از پیش نمایان کرده است. براین اساس کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، به تشریح تازه‌ترین آمار مصرف و توزیع بنزین در کشور و اقدامات انجام‌شده در زمینه ارتقای کیفیت سوخت پرداخت.

وضعیت مصرف و توزیع بنزین در سال جاری چگونه بوده است؟

میانگین توزیع روزانه بنزین از ابتدای امسال تاکنون حدود ۱۳۰ میلیون‌لیتر بوده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته که میانگین روزانه ۱۲۲ میلیون‌لیتر بود، رشد حدود ۷ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین در ۲۳ خرداد ۱۴۰۴، هم‌زمان با تهدیدهای ناشی از حمله رژیم صهیونیستی، رکوردی تاریخی ثبت شد و توزیع بنزین در یک روز از ۲۰۰ میلیون‌لیتر عبور کرد.

رشد تامین این میزان بنزین چگونه مدیریت می‌شود؟

تامین بنزین به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شده که با افزایش تولید داخلی و در صورت نیاز، واردات هدفمند، ذخیره‌سازی مطمئن انجام گیرد. این برنامه‌ریزی باعث شده تا حتی در شرایط افزایش مصرف، پاسخگوی نیاز کشور باشیم.

کیفیت سوخت تولیدی کشور در چه سطحی قرار دارد؟

بخش قابل توجهی از بنزین کشور مطابق استاندارد یورو ۴ و بخش عمده نفت‌گاز نیز بر اساس استانداردهای یورو ۴ و یورو ۵ تولید می‌شود. این سوخت‌ها به‌ویژه در کلانشهرها عرضه می‌شود تا آثار زیست‌محیطی کاهش یابد.

درباره استفاده از کارت هوشمند سوخت همواره بحث‌هایی وجود دارد. وضعیت فعلی چگونه است؟

طبق قانون برنامه و بودجه، ۹۵ درصد مالکان خودروها موظف هستند از کارت شخصی خود استفاده کنند؛ اما در حال حاضر حدود ۴۵ درصد بنزین کشور با کارت جایگاه عرضه می‌شود. اگر مردم از کارت شخصی استفاده کنند، علاوه‌بر حفظ سهمیه بارانهای، امکان استفاده از نرخ دوم نیز فراهم می‌شود.

گروه بهمن سبد سوختی محصولاتش را متنوع می‌کند

کامیونت «F38» دوگانه‌سوز «بهمن دیزل» قیمت‌گذاری شد

بهمن دیزل قیمت رسمی فورس F38 دوگانه‌سوز را یک میلیارد و ۶۴۵ میلیون و ۵۵۸ هزار تومان اعلام کرده است. این محصول با امکانات کامل، طراحی به‌روز و موتور اقتصادی، یکی از مهم‌ترین رقبای وانت نیسان در بازار ایران خواهد بود



طول این کامیونت ۵.۳۵ متر، عرض آن ۱.۸ متر، ارتفاع ۲.۰۵ متر و فاصله محوری ۲.۷ متر است. مجموع وزن ناخالصی قانونی این خودرو ۳۸۰۰ کیلوگرم بوده و توانایی حمل بار تا ۱۵۰۰ کیلوگرم روی محور جلو و ۲۲۰۰ کیلوگرم روی محور عقب را دارد. در محور جلو کامیونت فورس F38 از فنر پارابولیک مجهز به کمک‌فنر هیدرولیک و در محور عقب از فنر تخت مجهز به میل موج‌گیر و کمک‌فنر هیدرولیک استفاده شده است.

سیستم ترمز به کار رفته در آن نیز از نوع دیسکی در محور جلو و کاسه‌ای هیدرولیکی در محور عقب بوده و با امکاناتی چون سامانه ترمز ضد قفل (ABS)، کنترل الکترونیکی ترمز (EBS)، ترمز ضد لغزش (ASR)، ترمز اضطراری خودکار (AEBS) و سامانه کنترل پایداری ESC کامل می‌شود.

ترمز دستی مکانیکی با عملکرد روی گاردان نیز برای فورس F38 دوگانه‌سوز در نظر گرفته شده است. سامانه‌هایی نظیر کنترل پایداری و ترمز اضطراری خودکار در این محصول یک برگ برنده در زمینه ایمنی به‌شمار می‌رود که در کمتر محصولی در بخش خودروهای تجاری سبک در بازار کشور دیده می‌شود.

کامیونت فورس F38 دوگانه‌سوز در بخش امکانات، بسیار فراتر از رقبای سنتی خود ظاهر شده است و با امکاناتی نظیر چراغ‌های روشنایی در روز (DRL) و چراغ‌های

گروه بهمن پس از عرضه موفق نسخه بنزینی فورس F38، حالا از نسخه دوگانه‌سوز این کامیونت پرده‌برداری کرده است؛ محصولی که قرار است در نمایشگاه خودرو مشهد ۱۴۰۴ در غرفه گروه بهمن در معرض دید بازدیدکنندگان قرار گیرد. هدف این محصول، رقابت مستقیم با گزینه‌های قدیمی و نه چندان پربازده در بخش خودروهای تجاری سبک و ایجاد گزینه‌ای مدرن‌تر در این بخش از صنعت حمل‌ونقل کشور است.

فورس F38 دوگانه‌سوز به یک موتور ۴ سیلندر خطی با کد DAE-DAN20CL Euro V مجهز است.

این موتور ۲۰۰۰ سی‌سی حجم دارد و از سیستم انژکتور دوگانه‌سوز بهره می‌برد. نسبت تراکم آن ۱۱:۱ بوده و توانایی تولید ۱۳۹ اسب‌بخار در ۶۰۰۰ دور در دقیقه را در حالت بنزینی و ۱۲۵ اسب‌بخار قدرت در حالت گازسوز را دارد.

همچنین حداکثر گشتاور این پیشرانه در حالت بنزین ۱۹۶ نیوتن‌متر در ۴۲۰۰ دور در دقیقه و در حالت گازسوز ۱۸۵ نیوتن‌متر در ۴۸۰۰ دور در دقیقه اعلام شده است. توان این پیشرانه از طریق گیربکس دستی ۵ سرعته DAE مدل T25R به‌چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. سیستم کلاچ نیز از نوع تک‌صفحه‌ای خشک با فنر دیافراگمی است.

زاپاس

Spare Tire

از «شوال» تا «سفیر»؛ «ایران خودرو» با نسل تازه محصولات در نمایشگاه مشهد



همچنین در حاشیه این نمایشگاه، امکان تست درایو خودروهای شوال، فوتون و تارا برای بازدیدکنندگان فراهم شده است. نمایشگاه خودرو مشهد از ساعت ۱۶ تا ۲۲ پذیرای علاقه‌مندان صنعت‌خودرو خواهد بود.

توربوشارژر در بخش محصولات سواری و کامیون کشنده فوتون H۵، کامیونت آرنای پلاس کمپرسی، پیکاپ فوتون اتوماتیک بنزینی، ون مسافری وانا، ون وانا با کاربری آمبولانس و اتوبوس برقی E-Atros به‌نمایش گذاشته خواهند شد.

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی مشهد به‌رگزار می‌شود و ایران خودرو در سالن فردوسی با برپایی غرفه اختصاصی، پذیرای علاقه‌مندان خواهد بود. در غرفه ایران خودرو دو خودرو جدید شوال و سفیر (Cheval و Satir) و همچنین ری‌ا و تارا V۴



تیم «کادیلک» در حال مذاکره با «میک شوماخر» است



«میک شوماخر از مذاکرات بسیار مثبت با کادیلک برای بازگشت به فرمول یک در سال ۲۰۲۶ خبر داد. والتری بوتاس و سرجیو پرز هم دیگر گزینه‌های اصلی کادیلک هستند. میک شوماخر اعلام کرده است که مذاکرات بسیار مثبتی با کادیلک برای بازگشت به فرمول یک در سال ۲۰۲۶ انجام داده است. شوماخر یکی از چندین راننده‌ای است که نامشان با کادیلک، تیمی که در سال ۲۰۲۶ به عنوان یازدهمین تیم به گرید فرمول یک می‌پیوندد، گره خورده است. این تیم آمریکایی هنوز ترکیب رانندگان خود را نهایی نکرده؛ اما در هفته‌های اخیر، نام‌هایی مانند شوماخر، والتری بوتاس، سرجیو پرز و ژوگو آنتیو برای

نخستین روی صندلی خودروهای کادیلک مطرح شده است. گرایم لودون، رئیس تیم کادیلک همچنین از فیلیپه دروگوویچ و فردریک وستی به عنوان گزینه‌های احتمالی نام برده است. شوماخر از سال ۲۰۲۲ که صندلی خود در تیم هاس را از دست داد، در گرید فرمول یک حضور نداشته است. پس از آن، او به عنوان راننده آزمایشی و ذخیره مرسدس فعالیت کرد و سپس در مسابقات جهانی استقامتی با تیم آلپین به رقابت پرداخت. شوماخر همچنان مشتاق بازگشت به فرمول یک است و معتقد است هنوز کارهای ناتمامی در این ورزش دارد. او در این رابطه اظهار داشت: «بله؛ البته مذاکرات در جریان است.

ویژه‌ها

هشدار در خصوص افت چشمگیر آمار اسقاط خودروهای فرسوده



رئیس انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده نسبت به کاهش قابل توجه آمار اسقاط خودروهای فرسوده در سال جاری هشدار داد. محمود مشهدی شریف بیان کرد: «عرضه مزاد گواهی اسقاط نسبت به مصرف آن در حال حاضر به چالش جدی در حوزه اسقاط تبدیل شده؛ چراکه مصرف گواهی ۹۰۰ هزار و تعداد عرضه بر اساس قانون برنامه توسعه هفتم ۵۰۰ هزار گواهی اسقاط است که تا یک میلیون و ۴۰۰ هزار گواهی نیز قابلیت تولید خواهد داشت.»

دیگه چه خبر؟

قیمت‌گذاری دستوری همچنان یکی از معضلات جدی صنایع است



حمید یاری، معاون نظارت بر بورس‌ها و ناشران سازمان بورس با اشاره به یکی از ریشه‌های اصلی مشکلات صنایع گفت: «در بسیاری از صنایع قیمت‌گذاری‌های دستوری همچنان یکی از معضلات جدی است. سیاست‌گذار، در حالی تصمیم به تعیین نرخ‌ها می‌گیرد که تصور می‌کند تنها یک حلقه از زنجیره را هدف گرفته، اما نتیجه آن، اختلال در کل زنجیره ارزش است. نگاه زنجیره‌ای، یعنی درک این که در هر صنعتی، تصمیم‌گیری‌های غیر کارشناسی روی یک بخش، کل زنجیره را دچار تنش می‌کند.»

در سه ماهه اول سال جاری رقم خورد؛

افت ۲۴ درصدی سودآوری

و رشد ۵۴ درصدی هزینه تمام‌شده «سازه پویش»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت سازه پویش، زیرمجموعه گروه عظام در گزارش مالی سه‌ماهه منتهی به خرداد ۱۴۰۴ کاهش ۲۴ درصدی سودآوری را به ثبت رساند. این شرکت در این دوره سود خالص ۴۲ میلیارد تومانی را ثبت کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل با رقم ۵۵ میلیارد تومان، افتی معادل ۲۴ درصد را نشان می‌دهد. این کاهش در حالی رخ داده که هزینه‌های مختلف شرکت در همین بازه زمانی با رشد قابل توجهی همراه بوده است. براساس صورت‌های مالی منتشرشده، بهای تمام‌شده محصولات از ۶۳۴ میلیارد تومان در سال گذشته به ۹۴۹ میلیارد تومان رسیده که رشد حدود ۴۹٫۷ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین هزینه‌های عمومی و اداری با افزایش ۸٫۶ درصدی از ۳۵ میلیارد تومان به ۳۸ میلیارد تومان رسیده است. در همین حال، هزینه‌های مالی شرکت نیز با رشد ۳۰٫۴ درصدی از ۲۳ میلیارد تومان به ۳۰ میلیارد تومان افزایش یافته است. افزایش قابل توجه بهای تمام‌شده در کنار رشد

هزینه‌های مالی و اداری، فشار مضاعفی بر عملکرد مالی سازه پویش وارد کرده و به کاهش سود خالص این شرکت در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته انجامیده است. این وضعیت نشان می‌دهد که اگرچه شرکت همچنان در محدوده سودآوری قرار دارد، اما افزایش هزینه‌های عملیاتی و مالی می‌تواند روند آتی آن را با چالش بیشتری روبه‌رو کند. این کاهش سودآوری در شرایطی رخ داده که صنعت قطعه‌سازی در ماه‌های اخیر با فشار ناشی از افزایش نرخ مواد اولیه و هزینه‌های مالی مواجه بوده است. افزایش نزدیک به ۵۰ درصدی بهای تمام‌شده محصولات سازه پویش، مهم‌ترین عامل افت سود خالص این شرکت محسوب می‌شود؛ موضوعی که به‌طور مستقیم به‌رشد هزینه‌های تامین مواد اولیه و هزینه‌های تولید مرتبط است. از سوی دیگر، رشد بیش از ۳۰ درصدی

هزینه‌های مالی، نشان‌دهنده اتکای بالای شرکت به منابع مالی گران‌قیمت است. این مساله می‌تواند در صورت عدم کنترل بدهی‌های کوتاه‌مدت، بر سودآوری فصول آینده نیز تاثیرگذار باشد. افزایش هزینه‌های عمومی و اداری هر چند نسبت به سایر اقلام کمتر بوده، اما در مجموع به فشار هزینه‌ای بر عملکرد شرکت افزوده است. با توجه به روند موجود، سازه پویش برای حفظ سودآوری نیازمند مدیریت کارآمد هزینه‌ها و بهبود بهره‌وری در فرآیند تولید است. کاهش هزینه‌های مالی از طریق اصلاح ساختار بدهی، مذاکره برای تامین مواد اولیه با شرایط بهتر و استفاده از ظرفیت‌های داخلی برای کنترل بهای تمام‌شده می‌تواند از جمله راهکارهای پیش رو باشد. در غیر این صورت، تداوم روند صعودی هزینه‌ها، سودآوری شرکت را در نیمه دوم سال نیز تهدید خواهد کرد.



اینفوگرافیک Infography

کاهش درآمد لیزینگ «رایان سایپا»

میزان درآمد
تیرماه

شرکت لیزینگ رایان سایپا

68

میلیارد تومان

میزان کاهش درآمد
چهار ماهه

38%

میزان درآمد چهار ماهه

280

میلیارد تومان

لیزینگ «رایان سایپا» در ۴ ماهه منتهی به مردادماه ۱۴۰۴، درآمدی معادل ۲۸۰ میلیارد تومان محقق کرد.

چند تلتد؟

اهداف دوسویه قانون مالیات بر سوداگری



«عضو کمیسیون اقتصادی مجلس درباره قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی گفت: «یکی از اهداف اصلی قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی این است که با تنظیم‌گری، زمینه هدایت نقدینگی به بخش تولید را فراهم و برای رفتارهای سوداگرانه هزینه ایجاد کند.»

چرا؟

معافیت نیازهای مصرفی مردم در حوزه خودرو



«میثم ظهوریان با بیان این که قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی، افراد را تشویق به سرمایه‌گذاری در بخش تولید می‌کند، اظهار داشت: «این قانون برای دلالی کاذب مالیات وضع کرده است. در این قانون معافیتی‌هایی وجود دارد؛ به‌طور مثال بحث خودرو مشمول معافیت شده و حتی بحث تورم در نظر گرفته شده و مالیات پس از تعدیل تورمی، لحاظ و دریافت خواهد شد.»

برای چه؟

باید از سودهای نجومی مالیات گرفته شود



«نماینده مردم مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «اگر افراد در بخش تولیدی و خدماتی سرمایه‌گذاری و سودی کسب کنند، براساس قانون، مالیات بر درآمد پرداخت می‌کنند. بنابراین طبیعی است افرادی که با قصد سوداگری و احتکار به دنبال سودهای نجومی از معاملات هستند، باید از سود خود مقداری مالیات پرداخت کنند.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

آزادراه تهران-شمال؛ ۳۰ سال وعده ناتمام...
«حاضر جواب: همین تیتراژ می‌توان برای صنعت و بازار خودرو هم استفاده کرد که!

ارتقای کیفی خودروهای داخلی با متعادل‌سازی تعرفه واردات خودرو.

«حاضر جواب: از کجا معلوم؛ شاید هم در آینده متوجه شدیم راه را اشتباه می‌رفتیم و برای ارتقای کیفی خودروهای داخلی، چندان هم نیازی به متعادل‌سازی تعرفه واردات خودرو نبوده است.

بسیاری از خودروسازان در چند ماه گذشته چندین بار اقدام به افزایش قیمت محصولات خود کرده‌اند. این در حالی است که هنوز بسیاری از متقاضیان اعلام می‌کنند با وجود چندین ماه از مهلت تحویل هنوز خودرویی تحویل نگرفته‌اند.

«حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها: با یک دست که نمی‌توان هم زیان انباشته را برداشت، هم قیمت‌ها را بالا برد و هم تولید را افزایش داد!

نایب‌رئیس اتحادیه لاستیک و روغن‌موتور: رانندگان، فریب شکل ظاهری روغن‌های موتور جدید را نخورند.

«حاضر جواب: خلاصه که فریب ظاهر خوردن همان و خرید روغن داخلی به‌قیمت روغن خارجی همان!

معمای کاهش تولید خودرو در ایران چیست؟
«حاضر جواب: اگر شما نتوانید معمای زیان انباشته و قیمت‌گذاری دستوری را حل کنید، این معما هم خود به خود حل می‌شود.

عجیب و باورنکردنی؛ احتمال استفاده مرسدس‌بنز از موتورهای بام‌وا!

«حاضر جواب: آن وقت این جا، ایران خودرو و سایپا هنوز نتوانستند یک محصول مشترک تولید کنند!

صنعت خودرو طی دو دهه اخیر بیشترین ارزشی را داشته و ارزش‌آوری اندکی ایجاد کرده است.

«حاضر جواب: گویا صنعت خودرو هم در این زمینه، مثل برخی آدم‌ها فقط دست بگیر دارد و دست‌بده ندارد

«تسللا» با وجود فروش کمتر از حد انتظار و فراخوان‌های متعدد، قیمت گران‌ترین مدل پیکاپ سایبرتراک خود را در آمریکا، ۱۵ هزار دلار افزایش داد.

«حاضر جواب: چشم‌سازمان حمایت از مصرف‌کننده و شورای رقابت‌شان روشن!

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران: مصرف بنزین کشور در یک روز به ۲۰۰ میلیون لیتر رسید.

«حاضر جواب: این بنزین زدن هم برای بیشتر ایرانیان، در برخی روزهای پر استرس خودش نوعی تریابی است گویا!

قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی جذابیت واردات را برای شرکت‌های واردکننده از بین برده است.

«حاضر جواب: قیمت‌های بالا، جذابیت خرید بیشتر این خودروها را از مصرف‌کنندگان هم گرفته است. پس با این حساب، این همه کشمکش برای تعرفه و ارز خودروهای وارداتی، اصلاً چه لزومی دارد که ادامه پیدا کند؟



ارائه می‌دهد. ما این خودرو را در پیست والونگا در یک روز تابستانی با دمای ۲۵ درجه سانتی‌گراد آزمایش کردیم. آپشن‌های اصلی شامل لاستیک‌های برنجستون پوتنزا ریس و پکیج آلچرینا بودند که حدود ۱۲ کیلوگرم از وزن کم کرده و ۶۷ درصد داون‌فورس بیشتری ایجاد می‌کند؛ اما حدود ۵۰ هزار پوند به قیمت ۲۶۷ هزار و ۴۰۰ پوندی خودرو می‌افزاید. موتور ۴ لیتری V8 نمرابو کاملاً جدید است و هیچ نقطه مشترکی با موتور شاسی‌بلند اوروس ندارد. لامبورگینی در رولتو موتور V12 را حفظ کرد؛ اما حجم فروش بالاتر تمراپو تاثیر بیشتری بر میانگین انتشار CO2 محصولات این شرکت دارد که احتمالاً به پایان V10 منجر شده است.

لامبورگینی تمراپو با پیش‌رانه V8 تونین توربو هیبریدی و ۹۲۰ اسب‌بخار قدرت آ یا واقعا می‌تواند جایگزین مناسبی برای هوراکان V10 باشد؟ تمراپو که جانشین هوراکان، پر فروش ترین سوپراسپرت تاریخ لامبورگینی شده است، انتظارات زیادی را به‌دوش می‌کشد. این خودرو V10 تنفس طبیعی معروف سنت آگاتا را کنار گذاشته و به یک موتور V8 تونین توربو هیبریدی مجهز شده است. تمراپو با ۹۲۰ اسب‌بخار قدرت و ردلاین خیره‌کننده ۱۰ هزار rpm، به‌علاوه سیستم هیبریدی با سه موتور الکتریکی که مستقیماً از رولتو الهام گرفته شده، پیشنهاد هیجان‌انگیزی است. این خودرو در واقع فناوری مشابه فراری SF90 را در رده فراری GTB 296

لامبورگینی «تمراپو»؛ وقتی هیجان V10 قربانی می‌شود!



چری فالوین «T11» برد ۱۵۰۰ کیلومتری خواهد داشت



برند فالوین که در چین به‌عنوان فنگیون هم شناخته می‌شود، ابتدا در سپتامبر ۲۰۲۳ و بعد در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۳ از یک کراس‌اوور بزرگ رونمایی کرد. اکنون مشتریان می‌توانند برای ثبت سفارش T11 PHEV اقدام کنند. ابعاد بدنه چری فالوین T11 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲۰۵، ۱،۹۹۸، ۱،۸ و ۳،۱۲ متر اعلام شده، که به رقیب مهم این خودرو یعنی L9 از نودیک است. در نمای جلوی چری فالوین T11 با جلوپنجره بزرگ مستطیلی بدون منفذ، نوارهای عمودی از جنس کروم، چراغ‌های باریک و در نمای عقب با چراغ یکپارچه مواجه هستیم. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۰ یا ۲۱ اینچ استوار می‌شود. در فضای کابین چری فالوین T11 با شش صندلی، صفحه‌نشان دهنده LCD، نمایشگر لمسی ۳۰ اینچ میانه داشبورد، نمایشگر سرنشین جلو، اهرم دنده روی ستون فرمان، دو شارژر بی‌سیم، درجه‌های مخفی تهویه و پتل لمسی برای سرنشینان عقب مواجه هستیم. برای آگاهی از امکانات رفاهی این خودرو فعلاً باید منتظر اطلاعات رسمی سازنده باشیم اما بنابر خبرهای قبلی، مواردی شامل یخچال، سیستم صوتی ۲۳ بلندگو، دستیار هوش مصنوعی، پارک خودکار و نمایشگر سقفی برای سرنشینان عقب نیز در چری فالوین T11 وجود خواهد داشت.

نسخه پیست محور برای یانگ وانگ «یو ۹»



بی‌وای‌دی در آوریل ۲۰۲۳ از تاسیس یک برند پریموم به نام یانگ‌وانگ خبر داد، که نام آن به معنای «نگاه به بالا» است. نخستین محصول این برند یک کراس‌اوور بزرگ به نام U8 بود و بعد دومین محصول یعنی سوپراسپرت U9 در فوریه ۲۰۲۴ معرفی شد. یانگ‌وانگ U9 چهار موتور برقی با مجموع خروجی ۱۳۰۶ اسب‌بخار قدرت و ۱۶۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌همراه دارد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو به ترتیب ۲،۳۶ ثانیه و ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. البته با حذف محدودکننده الکترونیکی، U9 می‌تواند به سرعت ۳۹۲ کیلومتر بر ساعت هم دست‌یابد. با وجود این اعداد حیرت‌انگیز، ثبت زمان ۷ دقیقه و ۱۷،۹ ثانیه‌ای یانگ‌وانگ U9 در پیست نوربورگ‌رینگ، برای رکورد دشکنی کافی نبود. این در حالی است که شیائومی SU7 اولترا در بهار گذشته توانست با ثبت زمان ۷ دقیقه و ۴،۹۵۷ ثانیه، به سریع‌ترین خودروی برقی این پیست تبدیل شود. دورقیب آلمانی و کروات این خودرو یعنی پورشه تایکان توربو GT و ریماک تورا بار کوردهای ۷ دقیقه و ۷،۵۵۱ ثانیه و ۷ دقیقه و ۵،۲۹ ثانیه هم در تبه‌های دوم و سوم قرار می‌گیرند. شیائومی SU7 اولترا سه موتور برقی با مجموع خروجی ۱۵۴۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۷۷۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد.

به دنبال صنعتی پردرآمدتر از خودرو

حضور «ولوو» در صنعت بیمه قطعی شد

گامی دیگر در مسیر تبدیل خودروسازان به بازیگران چندمنظوره‌ای است که به‌دنبال تسلط بر هر جنبه‌ای از زندگی مصرف‌کننده‌اند.



بیمه سنتی، واقعا منافع کاربران را در اولویت قرار می‌دهد. در عمل، خدمات بیمه خودرو ولوو به‌شاهت زیادی به آژانس‌های بیمه رایج دارد. مشتریان به مجموعه‌ای از ارائه‌دهندگان بیمه، قیمت‌گذاری شخصی‌سازی‌شده و مشاوره نمایندگان دارای مجوز دسترسی دارند. حتی ممکن است در صورت نیاز به تعمیرات، از قطعات اصلی ولوو استفاده شود، جزئیاتی حیاتی برای حفظ استانداردهای ایمنی برند. البته تا زمانی که سودآوری برای سهامداران تضمین شود. علاوه بر این، ولوو مشتریان را تشویق می‌کند بیمه خودرو را با بیمه‌های خانه، چتر و سایر پوشش‌ها جمع کنند؛ رویکردی که بیش از آن که به‌نفع مصرف‌کننده باشد، به حفظ سهم بازار و افزایش درآمد شرکت کمک می‌کند. تونی نیکولوسی، مدیرعامل خدمات مالی ولوو، در بیانیه‌ای رسمی اعلام کرده: «با راه‌اندازی خدمات بیمه خودرو Volvo، ما تعهد خود به ایمنی و سادگی را فراتر از خودرو گسترش می‌دهیم. به عبارت دیگر، ولوو بیمه‌رانه به‌عنوان یک فعالیت جانبی، بلکه به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از تجربه مالکیت خودرو معرفی می‌کند. اما پرسش اساسی همچنان باقی‌ست: «آیا این تحول واقعاً در راستای منافع مشتریان است، یا صرفاً



برند سوئدی ولوو سال‌هاست که روی بحث ایمنی نه‌فقط به‌عنوان یک ویژگی، بلکه به‌عنوان هویت خود در بازار خودرو تا حد زیادی متمرکز شده است. از نوآوری تاریخی در طراحی کمربند ایمنی سه‌نقطه‌ای گرفته تا ساخت خودروهایی با تمرکز بر محافظت در برابر تصادف و کمپین‌های آزاربایی مبتنی بر امنیت، ولوو همواره خود را حافظ جان رانندگان و خانواده‌ها معرفی کرده است. اکنون این خودروساز خوشنام، گام تازه‌ای برداشته تا مفهوم ایمنی را از کابین خودرو فراتر ببرد و آن را مستقیماً وارد بیمه‌نامه مشتریان کند. ولوو با ورود به‌حوزه خدمات بیمه، تلاش دارد تا تعهد خود به امنیت را به تجربه‌ای جامع‌تر از مالکیت خودرو تبدیل کند؛ تجربه‌ای که نه تنها در جاده، بلکه در پشتوانه‌های مالی نیز آرمش خاطر را برای مشتریان به همراه داشته باشد.

ایجاد یک جریان در آمد جدید

در هفته‌ای که گذشت، شرکت خدمات مالی ولوو در ایالات‌متحده از راه‌اندازی رسمی «خدمات بیمه خودرو ولوو» خبر داد (نخستین آژانس بیمه مستقل این برند در آمریکا). این برنامه که فعلاً در ایالت‌های منتخب در دسترس است، مشتریان را به مجموعه‌ای از محصولات بیمه‌ای شامل خودرو، خانه، بیمه چتر و حتی پوشش‌های تخصصی متصل می‌کند؛ همه با پشتوانه شرکت‌های بیمه‌گر معتبر. فرایند دریافت خدمات نیز کاملاً دیجیتال و طراحی شده است: خریداران می‌توانند در عرض چند دقیقه قیمت‌ها را دریافت کرده، گزینه‌ها را مقایسه کنند و حتی بسته‌های ترکیبی بیمه را از طریق اپلیکیشن رسمی Volvo Cars انتخاب و فعال کنند. به‌عبارتی، ولوو شما اکنون نه تنها در جاده، بلکه روی کاغذ نیز از شما محافظت می‌کند. اما آیا این تحول صرفاً یک نوآوری است یا نشانه‌ای از تغییر بنیادین در نقش خودروسازان. این حرکت ولوو را می‌توان یک «تغییر پارادایم» دانست، نشانه‌ای روشن

خبر News

متفاوت‌ترین کابین خودرو در نسل جدید «IM LS6»

شرکت IM در سال ۲۰۲۰ و با مشارکت گروه سایک، یکی از غول‌های فناوری چین یعنی علی‌بابا و همچنین پارک فناوری ژانجیانگ، تاسیس شد. نام این شرکت از دو حرف اول عبارت Intelligence in Motion به معنای «هوش متحرک» برگرفته شده است. پس از سدان L7 و کراس‌اوور LS7، سومین محصول این برند یعنی LS6 هم در سال ۲۰۲۳ و براساس پلتفرم مشترک با مدل‌های قبلی، معرفی شد. اکنون سازنده از عرضه نسل دوم این خودرو خبر می‌دهد، هرچند که به نظر می‌رسد با یک فیس‌لیفت طرف هستیم. فرم کلی بدنه IM LS6 تا حد زیادی به مدل قبلی وفادار باقیمانده و فقط طراحی



سپرها و چراغ‌های جلو و همچنین محل نصب نشان جلو، تغییر کرده است. ابعاد بدنه IM LS6 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۹۳۷، ۱،۹۸۸، ۱،۶۷۱ و ۲،۹۶ متر اعلام شده، که نسبت به قبل، ۲۱ میلی‌متر در طول و ۲ میلی‌متر در ارتفاع افزایش یافته است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۰ یا ۲۱ اینچی استوار می‌شود. اگر طراحی مدل فعلی IM LS6 را عجیب می‌دانید، با دیدن طراحی مدل جدید بیشتر متعجب خواهید شد. دو نمایشگر نشان‌دهنده و لمسی مرکزی به‌صورت یکپارچه، در هم ادغام شده‌اند در حالی که نمایشگر لمسی سرنشین در ارتفاع پایین‌تری قرار دارد. دو جالوایی، دو شارژر بی‌سیم، یخچال داخل زیرارنجی و امکان سفارش فرمان به فرم عادی یا پوک-شکل، از دیگر ویژگی‌های کابین IM LS6 جدید به‌شمار می‌آید. نسل دوم IM LS6 در دو تیپ برقی و هیبرید عرضه خواهد شد. تیپ هیبرید به پیش‌رانه ۱،۵ لیتر توربوشارژر با ۱۵۵ اسب‌بخار قدرت، یک موتور برقی با مشخصات نامعلوم و مجموعه باتری ۶۶ کیلووات ساعت مجهز شده است، تا برد حرکتی برقی و هیبرید ۴۵۰ و ۱۵۰۰ کیلومتر (برمبنای CLTC) را فراهم کند. تیپ برقی هم به یک موتور ۳۳۳ اسب‌بخار روی محور عقب مجهز شده است.

لامور نصب شده بود نیز با نمونه‌های عادی تعویض شده است. در ترمیم بالاتر، باله لبه صندوق هم نصب می‌شود. ابعاد بدنه نسل چهارم چانگان آیدو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷۸۵، ۱،۸۴۴، ۱،۴۴۰ و ۲،۷۶۵ متر اعلام شده است، که نسبت به قبل، ۱۵ میلی‌متر افزایش در طول را نشان می‌دهد. در فضای کابین چانگان آیدو با طراحی کاملاً جدید داشبورد، فرمان و پوشش داخلی درها روبه‌رو هستیم. به جای صفحه نشان‌دهنده باریک قبلی که نزدیک به شیشه جلو قرار داشت، یک نمایشگر بزرگتر در فاصله کمتر با راننده دیده می‌شود. نمایشگر لمسی عمودی قبلی نیز با نمونه افقی تعویض شده است. غیر از این باید به دو شارژر بی‌سیم و طراحی جدید اهرم دنده اشاره کرد.

چانگان لامور از ابتدای ۲۰۲۳ وارد بازار شد. پس از یک سال، این خودرو به نسل سوم چانگان آیدو تبدیل شد، در حالی که تولید نسل دوم آیدو نیز همچنان ادامه دارد. نسخه به‌روزرسانی شده از چانگان لامور با تغییرات ظاهری و افزایش قدرت پیش‌رانه در بهار ۲۰۲۵ معرفی شد. اکنون و همزمان با اعلام شروع تولید این خودرو به‌عنوان نسل چهارم آیدو، از تغییرات دیگری هم باخبر شدیم. فرم بدنه چانگان لامور آیدو مثل گذشته به اعضای سری یونی شباهت دارد. در مدل جدید می‌توان نوار افقی LED داخل چراغ‌های جلو، نشان نورانی چانگان، طراحی جدید چراغ‌ها و سپر عقب با جزئیات کروم را تشخیص داد. خطوط موازی با اجزای جلوپنجره تا پایین سپر ادامه دارد. دستگیره‌های مخفی شونده درها که بهار امسال در چانگان



است، نسخهای تکامل‌یافته و وحشی‌تر از مدل استاندارد GT Super با ۶۰۰ اسب‌سوار می‌رود و اوچ مهندسی و هنر توتم را به نمایش می‌گذارد. زیر کاپوت این آلفا رومئو کلاسیک، یک پیشرانه مدرن و بی‌رحم قرار گرفته‌است؛ یک موتور ۲.۹ لیتری V6 توئین توربو از مدل‌های کوادر بفولیو که توسط متخصصان شرکت ایتال تکنیکا تقویت شده و حالا ۷۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. هیجان‌انگیز تر این که تمام این قدرت از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی با شیفتر شیاردار که از یک بلوک آلومینیوم تراشیده شده، به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

شرکت ایتالیایی و خوشنام توتم اومبیلی که سال‌ها با باز آفرینی‌های هنر مندانه و قدرتمند از محصولات کلاسیک آلفا رومئو خبرساز بوده، با رونمایی از آخرین و خاص‌ترین پروژه خود، آماده خدا حافظی با این بخش از فعالیت‌هایش می‌شود. این وداع باشکوه، GT Super SP نام دارد؛ یک هیولای فیبر کربنی که تنها در ۱۰۰ دستگاه برای کل جهان تولید خواهد شد و با پیشرانهای به قدرت ۷۲۰ اسب‌بخار، تعریف جدیدی از یک رستومادرانه می‌دهد. نخستین پروتوتایپ از این خودرو خارق‌العاده در جریان هفته خودرو مونتری رونمایی شد. مدل SP که مخفف Sport Prototipo



باز تولید «آلفا رومئو» کلاسیک



آمریکایی

American

طبیعت‌گردی با «کرایسلر»



کرایسلر با رونمایی از کانسپت پاسیفیکا گریزلی، یک مینی‌ون خانوادگی را به ماجراجویی سرسخت برای طبیعت‌گردی و سفرهای آفرودی تبدیل کرده است. این کانسپت که بر پایه نسخه چهار چرخ

محرك پاسیفیکا ساخته شده، به مجموعه‌ای از ارتقای فنی و ظاهری برای بهبود قابلیت‌های آفرود مجهز شده است. مهم‌ترین تغییر، افزایش ارتفاع سیستم تعلیق به میزان ۷ سانتی‌متر در جلو و ۶.۳ سانتی‌متر در عقب است. این تغییر به همراه لاستیک‌های ۳۱ اینچی آل‌ترین از برند گودریچ که روی رینگ‌های ۱۸ اینچی سوار شده‌اند، به گریزلی پیک اجازه می‌دهد تا با اطمینان بیشتری از مسیرهای ناهموار عبور کند. ظاهر خشن و آماده ماجراجویی این خودرو با تجهیزات اقترمارکت تکمیل شده است. یک بارند سقفی از برند راینو فضای حمل بار را افزایش داده و چراغ‌های LED کمکی TYRI و پروژکتورهای LED بارند باها دیزاین روشنایی فوق‌العاده‌ای را در شب فراهم می‌کنند. یک سایبان جمع‌شونده نیز برای استراحت در طبیعت در نظر گرفته شده است.

آلمانی

German

آئودی «RS3 GT» در راه است



در دنیای رقابت‌های بی‌پایان هاچ‌بک‌های آتشین، به‌نظر می‌رسد آئودی قصد دارد آخرین و قدرتمندترین برگ برنده خود را رو کند. به‌تازگی یک پروتوتایپ از آئودی RS3 با ظاهری تهاجمی‌تر و تغییرات

آیرو دینامیکی چشمگیر در پیست نوربرگ‌رینگ آلمان شکار شده است؛ مدلی که احتمالاً RS3 GT نام خواهد گرفت و به‌عنوان یک نسخه ویژه و تولید محدود، می‌تواند پایانی باشکوه برای موتور افسانه‌ای پنج سیلندر این شرکت بزند. این خودرو که برای ثبت رکوردهای جدید در جهنم سبز آماده می‌شود، فراتر از یک فیس‌لیفت ساده است و خود را برای کسب عنوان قدرتمندترین هاچ‌بک بنزینی جهان آماده می‌کند. زیر کاپوت این هیولای جدید، همان موتور نمادین ۲.۵ لیتری توربوشارژ پنج سیلندر آئودی قرار خواهد گرفت اما افزایش قدرت خواهد داشت. سیاستین گرمز، مدیرعامل آئودی اسپرت، پیش‌تر اشاره کرده بود که می‌توان قدرت این موتور را بدون نیاز به سیستم‌های هیبریدی افزایش داد. این یعنی RS3 GT قدرت فراتر از ۴۰۰ اسب‌بخار نسخه پرفورمنس خواهد داشت.

ژاپنی

Japanese

معرفی تویوتا یاریس «GR» اسپرت



تویوتا با رونمایی از نسخه اسپرت سدان کوچک یاریس آتیو، بار دیگر ثابت کرد که هیجان و بهره‌وری می‌توانند دست در دست هم حرکت کنند. این مدل که در برخی بازارها با نام ویوس شناخته می‌شود، حالا به یک

پیشرانه هیبریدی و یک تیپ جذاب GR اسپرت مجهز شده است. این نسخه جدید، ظاهری جسورانه‌تر و هندلینگ به‌مراتب دقیق‌تر از مدل استاندارد را ارائه می‌کند. نسخه GR اسپرت به‌لطف کیت بدنه اختصاصی بخش «گازورسینگ»، چهره‌ای تهاجمی به‌خود گرفته است. رینگ‌های آلپای ۱۷ اینچی، سقف و قاب آینه‌های مشکی‌رنگ و البته نشان‌های پرافتخار GR در جلو و عقب، این تحول را تکمیل می‌کنند. اما خبر خوب، اضافه شدن پیشرانه هیبریدی به خانواده یاریس آتیو است. این قوای محرکه از ۴ یاریس و یاریس کراس به قرض گرفته شده، یک پیشرانه ۱.۵ لیتری بنزینی ۹۰ اسب‌بخاری را با یک موتور الکتریکی ۸۰ اسب‌بخاری ترکیب می‌کند. مجموع خروجی این سیستم ۱۱۰ اسب‌بخار است که از طریق یک گیربکس CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

پادرا دو کابین در بازار آزاد ۱۲ میلیون تومان ارزان شد

سردی بازار خودرو در داغ‌ترین ماه سال!



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir



مردامه‌ها می‌توان نقطه اوج تنش‌ها در حوزه تصمیم‌سازی خودرو دانست. برای مثال در این ماه ایران خودرو طرح فروش خود را اجرا کرد؛ اما وزارت صمت آن را به خاطر اختلافات قیمتی ملغی کرد. همچنین دیوان عدالت‌اداری و سازمان تعزیرات حکومتی به موضوع قیمت‌گذاری خودرو ورود کردند و در نهایت شورای رقابت خودروهای داخلی را از شمول قیمت‌گذاری خارج کرد. از سوی دیگر اجرای آیین‌نامه واردات خودرو توسط دیوان عدالت‌اداری متوقف شد و تعرفه واردات در پی این اتفاق دستخوش تغییراتی قرار گرفت

بررسی بازار خودرو در مردامه‌ها امسال نشان می‌دهد این بازار در ماه میانی تابستان در آرامش به سر برده؛ به‌طوری که طی این ماه میانگین قیمت خودروهای داخلی با کمی کاهش نیز مواجه شده است.

بررسی بازار خودروهای داخلی و قیمت چند محصول پرتقاضا در بازه زمانی اول مرداد تا اول شهریور ماه نشان از رکود و بی‌رونی بازار دارد. بر این اساس خودروهای که در این بازه زمانی مورد بررسی قرار گرفته‌اند، به‌طور میانگین افت قیمت ۱۰ میلیون تومانی را به‌نام خود ثبت کرده‌اند. بنابراین می‌توان گفت بازار خودرو در پنجمین ماه از سال نوسان خاصی را تجربه نکرده است؛ اما این موضوع را نمی‌توان به‌معنای بهبود شرایط بازار خودرو در نظر گرفت؛ چرا که ثبات یا حتی افت قیمت‌ها به دلیل رونق گرفتن این بازار، بلکه بیشتر به علت رکود عمیقی که بر آن حاکم است، رخ داده است.

به‌طوری که می‌توان گفت میزان معاملات در بازار تقریباً به کف رسیده است. دلیل این موضوع نیز تا حد زیادی نااطمینانی‌هایی است که بر کل فضای اقتصادی کشور سایه افکنده و بیشتر نیز از مسائل سیاسی نشأت می‌گیرد. در واقع در شرایط فعلی فعالان بازارهای مختلف از جمله بازار خودرو فاکتورهای زیادی را پیش روی خود می‌بینند که در شرایط نااطمینانی هستند؛ از جمله این که آیا سطح تنش‌های بین‌المللی افزایش خواهد یافت یا خیر؟ اگر پاسخ این پرسش مثبت باشد، باز هم بسته به احتمال جنگ یا تحریم، تصمیم خرید و فروش در بازار متفاوت خواهد بود. بنابراین ریسک‌های سیاسی و اقتصادی نه تنها بازار خودرو بلکه بیشتر بازارها را درگیر کرده است. از طرف دیگر بازار خودرو به‌طور خاص با برخی تردیدهای دیگر نیز دست‌وپنجه نرم می‌کند. در واقع مردامه‌ها را می‌توان نقطه اوج تنش‌ها در حوزه تصمیم‌سازی خودرو دانست. برای مثال در این ماه، ایران خودرو طرح فروش خود را اجرا کرد؛ اما وزارت صمت آن را به‌خاطر اختلافات قیمتی ملغی کرد؛ دیوان عدالت‌اداری و سازمان تعزیرات حکومتی به‌موضوع قیمت‌گذاری خودرو ورود کردند و در نهایت شورای رقابت خودروهای داخلی را از شمول قیمت‌گذاری خارج کرد. از سوی دیگر اجرای آیین‌نامه واردات خودرو توسط دیوان عدالت‌اداری متوقف شد و تعرفه واردات در پی این اتفاق دستخوش تغییراتی قرار گرفت. بنابراین مشخص است که تردیدها به‌دلیل کشمکش‌هایی که در حوزه سیاست‌گذاری خودرو وجود داشته، افزایش یافته است. بر این اساس وجود رکود در بازار خودرو، امری غیرعادی تلقی نمی‌شود.

محصول

Product

تولد دوباره فراری «۵۵۰»

در دنیای خودرو، گاهی اوقات نگاه به گذشته الهام‌بخش‌ترین مسیر برای خلق آینده است. شرکت اتا سازی مشهور ایتالیایی، تورینگ سوپر لگرا با رونمایی از جدیدترین شاهکار خود با نام ولوچی ۱۲ بارچتا، بار دیگر این فلسفه را به نمایش گذاشته است. این خودروی دست‌ساز و خیره‌کننده، یک رستوماد مدرن و روباز بر پایه فراری ۵۵۰ مارانلو دوست‌داشتنی دهه ۹۰ میلادی است که لذت رانندگی در هوای آزاد را با غرش یک موتور V12 و گیربکس دستی ترکیب می‌کند. این مدل جدید یک سال پس از معرفی نسخه کوپه ولوچی ۱۲ معرفی شده و همان زبان طراحی



جذاب را این بار در یک کپیج بدون سقف ارائه می‌دهد. ولوچی ۱۲ بارچتا که پیل بیچ رونمایی شد، تلفیقی استادانه از هنر طراحی کلاسیک و مهندسی مدرن است. هرچند اسکلت کلی خودرو یادآور فراری ۵۵۰ است، اما طراحان تورینگ سوپر لگرا جزئیات منحصر به‌فردی را برای متمایز کردن آن خلق کرده‌اند. در زیر کاپوت کشیده ولوچی ۱۲ بارچتا، همان پیشرانه اصیل فراری قرار دارد یعنی یک موتور ۵.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی که ۴۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. تمام این نیروی سرکش از طریق یک گیربکس شش سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. این ترکیب کلاسیک به بارچتا امکان می‌دهد تا در ۴.۴ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. کابین این خودرو، اوج هنر دست و توجه به جزئیات را به نمایش می‌گذارد. تورینگ سوپر لگرا اعلام کرده که تنها ۳۰ دستگاه از نسخه کوپه ولوچی ۱۲ با قیمت پایه ۷۵۸ هزار دلار (بدون احتساب هزینه فراری ۵۵۰) تولید خواهد کرد.



است. چشم‌گیرترین ویژگی، رینگ‌های ۱۸ اینچی مشکی‌رنگ از برند معتبر Enkel است که لوگوی قرمز STI روی درپوش مرکزی آن خودنمایی می‌کند. این رینگ‌ها با یک کیت آیرو دینامیک شامل اسپلیتر جلور، کاپ‌های جانبی و یک اسپویلر سقفی بزرگ (همگی به رنگ مشکی براق) تکمیل شده‌اند. جلوپنجره اسپرت با طرح مشکی جدید و دکمه استارت و سر دنده با برند STI در داخل کابین، حس و حال اسپرت‌تری به این خودرو می‌بخشند. با وجود این که سوپارو ادعای کند آدیشن روح مسابقه را از جلوپنجره تا آگزور منتقل می‌کند، اما در بخش فنی هیچ تغییری رخ نداده است. این خودرو از نظر فنی کاملاً با مدل استاندارد یکسان است و قلب تپنده آن همان موتور ۲ لیتری تخت تنفس طبیعی است که ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس CVT به سیستم چهار چرخ محرك متقارن سوپارو منتقل می‌شود. سیستم تعلیق و ترمزها نیز دست‌نخورده باقی مانده‌اند. قیمت ایمپیرا S آدیشن در استرالیا ۲۷ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا تعیین شده است. این رقم ۲ هزار و ۲۵۰ دلار گران‌تر از مدل پایه است.

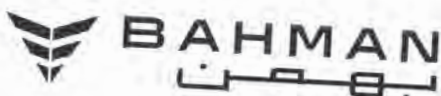
۱۲ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۶۸ میلیون تومان، اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۶۰۶ میلیون تومان و پراید ۱۵۱ با ۱۰۰ میلیون کاهش ۳ میلیون تومان کاهش ۴۵۴ میلیون تومان اعلام قیمت شد. از طرفی ساینای GX دوگانه (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش ۶۱۱ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخن بزرگ) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۹۰۵ میلیون تومان و تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان افزایش ۹۵۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون بودیم. جایی که ارزش کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.

اما از میان چند مدل خودرویی که تغییرات قیمتی آن‌ها بررسی شده است، بیشترین افت قیمت مربوط به پژو پارس XU7 PELX است. این محصول در نخستین روز از مردامه‌ها ۹۹۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد، اما اول شهریور امسال این خودرو ۹۴۰ میلیون تومان در بازار قیمت‌گذاری شد تا افت بهای ۵۰ میلیون تومانی را به‌نام خود ثبت کند. همچنین دنایلاس توربو آپشنال نیز در مدت‌زمان مذکور ۴۰ میلیون تومان افت قیمت را تجربه کرده و بهای آن از یک‌میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان به یک‌میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان رسید. همچنین شاهین اتومات پلاس نیز در اول مردامه‌ها با قیمت یک‌میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان در بازار آزاد قیمت‌گذاری شد؛ اما در اول شهریور ماه با افت بهای ۷ میلیون تومانی به یک‌میلیارد و ۲۳۳ میلیون تومان رسید.

از میان خودروهایی که تغییرات قیمتی آن‌ها بررسی شده است، پنج محصول نیز رشد قیمت داشتند. همچنین دو خودرو با ثبات قیمت مواجه بودند. در این میان بیشترین رشد قیمت مربوط به ساینادهای و کوئیک پلاس اتومات بوده که هر یک ۱۰ میلیون تومان رشد قیمت را طی ماه میانی تابستان تجربه کردند.

نوسان قیمت در بازار خودروهای داخلی

خودروهای داخلی روز گذشته افت قیمت ۳ تا ۱۲ میلیون تومانی و رشد بهای یک تا ۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴) با



انبار خودروهای مزایده‌ای شرکت بهمن‌موتور تعیین شده است. نحوه شرکت در مزایده: متقاضیان باید پس از بازدید، از طریق سامانه bahman.ir پیشنهاد قیمت خود را ثبت کنند. قیمت پایه خودروها بر اساس قیمت کارشناسی تعیین شده که در سایت اعلام شده قابل رویت است. پس از پایان مهلت مزایده، طی ۳ روز کاری نتایج نهایی اعلام خواهد شد و خودرو به بالاترین پیشنهاد فروخته می‌شود. این مزایده فرصتی ویژه برای علاقه‌مندان و خریداران است تا بتوانند محصولات گروه بهمن را در قالب رقابتی و شفاف خریداری کنند.

گروه بهمن در اطلاعیه‌ای از برگزاری مزایده عمومی فروش خودروهای سواری مازاد و مستهلک خود خبر داد. این مزایده شامل طیف متنوعی از محصولات محبوب این شرکت از جمله هاوال H6 هیبرید، پیکاپ G9، بی‌وای‌دی سانگ پلاس، ریسپکت، فیدلیتی الیت، دیگنیتی پرایم و دیگنیتی پرستیژ خواهد بود. زمان و محل بازدید: علاقه‌مندان می‌توانند از روز سه‌شنبه ۱۴۰۴/۰۶/۰۴ به مدت یک هفته تا روز چهارشنبه ۱۴۰۴/۰۶/۱۲ در بازه زمانی ساعت ۸ تا ۱۵ از خودروها بازدید کنند. محل بازدید در کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج (بزرگراه لشگری)،



مزایده عمومی هفت محصول سواری «گروه بهمن»



همگی این خودروها از جذاب‌ترین و به‌روزترین محصولات برند اسمارت هستند که به لطف نگین تندیس الماس بعد از عرضه موفق جهانی در اختیار مصرف‌کنندگان ایرانی نیز قرار خواهند گرفت. نکته مهم در مورد محصولات اسمارت آن است که برخلاف بیشتر خودروهای وارداتی از برندهای غیرچینی که به بازار ایران عرضه شده‌اند، خودروهای اسمارت تولیدشده در چین تنها مختص فروش در بازار این کشور نیستند



«نگین تندیس الماس» به زودی عرضه مدل‌های تمام‌برقی «اسمارت» را آغاز می‌کند هوشمندهای برقی جذاب در راه ایران

چین را اندازند و به لطف نیپوستن کشور ما به قوانین تجارت جهانی، راه صادرات به بازار ایران را پیدا کرده‌اند. این موضوعی است که بر کیفیت این خودروها تأثیر می‌گذارد و در مقام مقایسه می‌توان اسمارت را محصولی همانند آیفون دانست که در چین تولید و به سراسر جهان حتی خودکشور صاحب برند یعنی آمریکا صادر می‌شود؛ اما بقیه خودروهای وارداتی به کشور با برند غیرچینی از کیفیت مشابه تولید در کارخانه‌های مادر در اروپا یا آسیا (ژاپن و کره) برخوردار نیستند.

با این مقدمه طولانی به معرفی نخستین مدل اسمارت می‌پردازیم که توسط نگین تندیس الماس راهی بازار خودرو کشور خواهد شد: اسمارت #3 کراس‌اوور جمع‌وجور این برند با تنوع تیپ تک‌موتوره و دو‌موتوره به بازار ایران عرضه خواهد شد. این خودرو از همان سبک طراحی مدل‌های شاسی‌بلند تمام‌برقی مرسدس‌بنز پیروی می‌کند؛ اما عدم اجبار به رعایت قواعد بصری مرسدس‌بنز باعث شده است طراحی آن بسیار سیال‌تر و جذاب‌تر در مقایسه با خواهران ناتنی خود همانند مدل‌های EQA و EQB مرسدس‌بنز باشد. طراحی درهای فریم‌لس به سبک خودروهای کوپه و سقف خمیده به سبک شاسی‌بلندهای کوپه، هارمونی جذابی را برای این خودرو ایجاد کرده است. طراحی داخل کابین نیز به سبک طراحی کابین خودروهای تمام‌برقی مرسدس‌بنز است؛ اما از جنبه‌های لوکس‌گرایانه آن کاسته شده و بیشتر به ماهیت اسپرت و کاربردی و البته جوان‌پسند بودن آن تأکید شده است. اسمارت #3 در مدل تک‌موتوره از پیش‌ران‌های با قدرت ۱۷۷ اسب‌بخار و گشتاور ۳۴۳ نیوتون‌متر بهره می‌برد که شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۵.۴ ثانیه‌ای را برای خودرو فراهم می‌کند و حداکثر مسافت پیمایش آن نیز به ۵۵۰ کیلومتر می‌رسد و از باتری‌های ۶۶ کیلووات-ساعت بهره می‌برد. مجموعه کامل رادارها شامل نقطه‌کور، رانندگی بین‌خطوط، کروز کنترل تطبیقی و آپشن‌های رفاهی همانند سیستم صوتی حرفه‌ای نیز از امکانات جذاب این خودرو است که در کیبجی همراه با طراحی جذاب و کیفیت ساخت بالا عرضه می‌شود.

در مدل دو‌موتوره روی هر یک از محورها یک موتور الکتریکی قرار دارد. به همین دلیل باید آن را یک خودرو 4WD محسوب کرد. حداکثر توان مدل دو‌موتوره #3 به ۴۲۸ اسب‌بخار و گشتاور آن به ۵۴۳ نیوتون‌متر می‌رسد و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت خودرو نیز برابر با ۴.۳ ثانیه است. در عین حال حداکثر برد پیمایش آن ۵۲۰ کیلومتر و دارای باتری‌های شامل آسیا، اروپا و آمریکا صادر می‌شوند. در حالی که بیشتر یا حتی بهتر بگویم تمامی خودروهای وارداتی به کشور در دور جدید واردات که از برندهای غیرچینی اما تولید چین هستند، تنها برای فروش در بازار داخلی چین تولید می‌شوند و عموماً اجازه صادرات از

برند سوئیسی-آلمانی اسمارت در سال ۱۹۹۴ از همکاری شرکت‌های دایملر بنز و سواچ به وجود آمد. هر چند که مرسدس‌بنز کم‌کم سهام سواچ را کاهش داد و در اواخر دهه ۹۰ کنترل کامل سهام اسمارت در اختیار دایملر بنز قرار گرفت. در طول این دوران تا سال ۲۰۱۹ تمرکز اسمارت بر تولید خودروهای ساب کامپکت شهری اما با کیفیت بالا بود که توانست به سهم بازار خوبی در کشورهای اروپایی دست پیدا کند. اما با تغییر پارادایم در اواخر دهه قبل و حرکت خودروسازان به سمت تولید خودروهای برقی، مرسدس‌بنز استراتژی جدیدی را برای اسمارت در نظر گرفت. در سال ۲۰۱۹ هم‌زمان با خرید بخشی از سهام مرسدس‌بنز توسط جیلی، برند اسمارت وارد فاز جدیدی از توسعه خود شد. از این زمان به بعد تمرکز اسمارت بر تولید خودروهای تمام‌برقی افزایش یافت و استفاده از طراحی و استانداردهای کیفی مرسدس‌بنز در کنار استفاده از پلتفرم‌های خودرو برقی متعلق به جیلی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. جیلی یکی از شرکت‌های پیشرو و تراز اول چینی در زمینه خودروسازی و توسعه مدل‌های تمام‌برقی است. در واقع این تغییر پارادایم و تغییر استراتژی سبب می‌شود اسمارت از یک برند شناخته‌شده در اتحادیه اروپا تبدیل به یک برند جذاب و جهانی در تمامی قاره‌ها شود.

حال شرکت نگین تندیس الماس به عنوان یکی از شرکت‌های تخصصی در زمینه واردات خودرو، بعد از واردات موفق خودروهای تویوتا و مرسدس‌بنز در گام بعدی به سراغ واردات خودروهای اسمارت رفته است تا جدیدترین محصولات تمام‌برقی این برند را به بازار کشور عرضه کند.

نگین تندیس الماس سه مدل اسمارت را در چهار تیپ برای واردات به کشور در نظر گرفته است. کراس‌اوور ساینز کوچک تمام‌برقی #1، کراس‌اوور تمام‌برقی ساینز جمع‌وجور #3 و دو تیپ تک‌موتوره و دو‌موتوره و در نهایت کراس‌اوور ساینز متوسط لوکس #5 توسط نگین تندیس الماس به بازار کشور عرضه خواهند شد.

همگی این خودروها از جذاب‌ترین و به‌روزترین محصولات برند اسمارت هستند که به لطف نگین تندیس الماس بعد از عرضه موفق جهانی در اختیار مصرف‌کنندگان ایرانی نیز قرار خواهند گرفت. نکته مهم در مورد محصولات اسمارت آن است که برخلاف بیشتر خودروهای وارداتی از برندهای غیرچینی که به بازار ایران عرضه شده‌اند، خودروهای اسمارت تولیدشده در چین تنها مختص فروش در بازار این کشور نیستند و از مبدأ چین به تمامی بازارهای جهانی شامل آسیا، اروپا و آمریکا صادر می‌شوند. در حالی که بیشتر یا حتی بهتر بگویم تمامی خودروهای وارداتی به کشور در دور جدید واردات که از برندهای غیرچینی اما تولید چین هستند، تنها برای فروش در بازار داخلی چین تولید می‌شوند و عموماً اجازه صادرات از



تولید «سایپادیزل» ۱۰ برابر شد



«به گزارش «سایپانیوز» بررسی آمار تولید خودروهای تجاری کشور نشان می‌دهد سایپادیزل طی سال جاری موفق شده است جهشی تاریخی در تولید ثبت کند؛ به‌طوری که تیراز محصولات این شرکت نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۸۷۰ درصد افزایش یافته و رکورد ۶ ساله تولید را شکسته است. در این میان سایر تولیدکنندگان خودروهای تجاری سنگین افت تولید داشتند. آمارهای مقایسه‌ای حاکی از آن است که میزان تولید شرکت سایپادیزل در سال گذشته ۱۱۵ دستگاه بوده و این در حالی است که تولید امسال این مجموعه (تا پایان ۲۸ مردادماه) به یک‌هزار و ۱۱۷ دستگاه رسیده که نسبت به سال گذشته رشد ۹.۷ برابری را نشان می‌دهد. دلایل این جهش را می‌توان در بازسازی خطوط تولید، تأمین به‌موقع قطعات، تنوع محصول و ارتقای فرآیندهای

لجستیکی دانست. همچنین افزایش تقاضا برای خودروهای سنگین کارآمد در بازار داخلی، عامل مهمی در رونق تولید سایپادیزل است. سایپادیزل با عرضه کامیون‌ها و کشنده‌های متنوع نه تنها سهم بیشتری از بازار را به‌خود اختصاص داده، بلکه در صورت تداوم این روند می‌تواند مسیر صادرات خودروهای تجاری را نیز هموار سازد و از رقبای خود با سرعت پیشی بگیرد. همچنین طبق اعلام مدیر عامل سایپادیزل، در سه ماهه ابتدای سال گذشته این مجموعه تنها ۲.۲۸ درصد از سهم بازار خودروهای تجاری کشور را در اختیار داشت؛ اما در سال جاری با تلاش کارکنان این شرکت و مذاکره و توافق با شرکای خارجی و افزایش تولید و تنوع محصولات، سهم بازار این شرکت نسبت به بهار سال گذشته بیش از ۴۰۰ درصد (۴ برابر) رشد داشته است.

نگاهی به تولید خودروها در نیمه اول ۲۰۲۵

چالش‌های جهانی حمل و نقل سنگین

■ در سطح جهانی، تولید کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در نیمه اول ۲۰۲۵ حدود ۱۰.۵ میلیون دستگاه وسایل نقلیه تجاری (شامل سبک و سنگین) تخمین زده می‌شود



در دنیای امروز که اقتصاد جهانی به شدت به زنجیره‌های تأمین و حمل و نقل وابسته است، صنعت تولید خودروهای سنگین نقش کلیدی در پشتیبانی از بخش‌های مختلف اقتصادی ایفا می‌کند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

خودروهای سنگین، شامل کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و وسایل نقلیه تجاری سنگین، نه تنها برای حمل کالاها و مسافران ضروری هستند، بلکه نشان‌دهنده سلامت اقتصادی کشورها و مناطق مختلف جهان به‌شمار می‌روند. با توجه به بحران‌های اقتصادی اخیر، نوسانات زنجیره تأمین و فشارهای زیست‌محیطی، بررسی وضعیت تولید این خودروها در شش ماه نخست سال ۲۰۲۵ (از ژانویه تا ژوئن) اهمیت ویژه‌ای دارد. بر اساس آمار مستند از سازمان‌هایی مانند انجمن سازندگان خودرو اروپا (ACEA)، سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتور (OICA) و گزارش‌های تحلیلی مانند S&P Global و MarkLines، تولید جهانی خودروهای سنگین در این دوره با چالش‌های جدی روبه‌رو بوده است. در این گزارش، به بررسی آمار جهانی، منطقه‌ای، عوامل تأثیرگذار و چشم‌انداز آینده می‌پردازیم.

آمار جهانی: رشد آهسته یا سقوط ناگهانی؟

ابتدا نگاهی به آمار جهانی بیندازیم. بر اساس گزارش‌های S&P Global، تولید وسایل نقلیه تجاری متوسط و سنگین (MHCV) در سال ۲۰۲۴ حدود ۳.۳ میلیون دستگاه بوده و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۵ به ۳.۵ میلیون دستگاه برسد، که نشان‌دهنده رشد سالانه حدود ۶ درصدی است. با این حال، تمرکز بر شش ماه نخست ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که این رشد یکنواخت نبوده و در برخی مناطق با کاهش همراه بوده است. گزارش‌های کلی از کاهش ۱.۹ درصدی تولید جهانی وسایل نقلیه تجاری سنگین نسبت به سال ۲۰۲۴ حکایت دارد، که عمدتاً به دلیل نرم‌شدن تقاضا در بازارهای توسعه‌یافته ناشی از نرخ‌های بهره بالا و رکود اقتصادی است. برای مثال، گزارش ACT Research پیش‌بینی می‌کند که فروش جهانی کامیون‌های سنگین (بیش از ۶ تن) در سال ۲۰۲۵ حدود ۱.۴ درصد کاهش یابد، اما داده‌های نیمه اول سال نشان‌دهنده نوسانات منطقه‌ای است. در سطح جهانی، تولید کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در نیمه اول ۲۰۲۵ حدود ۱۰.۵ میلیون دستگاه وسایل نقلیه تجاری (شامل سبک و سنگین) تخمین زده می‌شود، اما تمرکز بر سنگین‌ها (کلاس ۵ تا ۸) نشان‌دهنده تولید حدود ۱.۸ میلیون دستگاه است. این آمار بر اساس تجمیع داده‌های منطقه‌ای به‌دست آمده، جایی که آسیا نقش پیشرو را ایفا می‌کند. سازمان OICA، که آمار تولید جهانی را منتشر می‌کند، داده‌های دقیق نیمه اول ۲۰۲۵ را هنوز به‌طور کامل منتشر نکرده، اما بر اساس روندهای قبلی و گزارش‌های موقت، تولید جهانی وسایل نقلیه تجاری در سال ۲۰۲۳ حدود ۲۳.۷ میلیون دستگاه بوده که در سال ۲۰۲۴ با رشد آهسته ادامه یافته و در ۲۰۲۵ با چالش‌های جدید روبه‌رو شده است. مقایسه با نیمه اول ۲۰۲۴ نشان می‌دهد که تولید جهانی حدود ۳ تا ۴ درصد کاهش یافته، عمدتاً به دلیل کاهش تقاضا در اروپا و آمریکای شمالی.

اروپا در بحران: سقوط دورقمی در ثبت خودروهای سنگین

حال به بررسی منطقه‌ای می‌پردازیم. اروپا یکی از مناطق کلیدی است که در نیمه اول ۲۰۲۵ با کاهش قابل توجهی در ثبت وسایل نقلیه تجاری جدید روبه‌رو بوده است. بر اساس گزارش ACEA، ثبت جدید وسایل نقلیه تجاری در اتحادیه اروپا (EU) در شش ماه نخست ۲۰۲۵ به یک میلیون و ۷۰ هزار و ۱۴۱ دستگاه رسیده که کاهش ۱۳.۲ درصدی برای ون‌ها، ۱۵.۴ درصدی برای کامیون‌ها و ۴.۴ درصدی برای اتوبوس‌ها را نشان می‌دهد. در بخش کامیون‌ها، ثبت جدید به ۱۵۵ هزار و ۳۶۶ دستگاه رسیده که ۱۴.۵ درصد کاهش در کامیون‌های سنگین و ۲۰ درصد کاهش در کامیون‌های متوسط را شامل می‌شود. بازارهای عمده اروپا همگی با کاهش دورقمی مواجه بوده‌اند: «آلمان با ۲۷.۵ درصد کاهش، فرانسه با ۱۸.۸ درصد، اسپانیا با ۱۳.۶ درصد و ایتالیا با ۱۳.۳ درصد». در بخش اتوبوس‌ها، ثبت جدید به ۱۸ هزار و ۱۲۳ دستگاه رسیده که کاهش ۴.۴ درصدی را نشان می‌دهد، با کاهش‌های قابل توجه در ایتالیا (۲۴.۵ درصد)، اسپانیا (۱۰.۷ درصد) و فرانسه (۸ درصد)، در حالی که سوئد و بلژیک رشد‌های چشمگیری (۲۲.۴ درصد و ۷۶.۷ درصد) داشته‌اند. این کاهش‌ها عمدتاً به دلیل رکود اقتصادی، افزایش هزینه‌های انرژی و تأخیر در زنجیره تأمین قطعات ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیکی است. با این حال، سهم وسایل الکتریکی در حال افزایش است: وسایل الکتریکی قابل شارژ در کامیون‌ها به ۳.۶ درصد بازار رسیده (از ۲.۱ درصد در ۲۰۲۴) و در اتوبوس‌ها به ۲۱.۶ درصد (از ۱۶.۴ درصد).

آسیا، موتور محرک: چین و هند در مسیر رشد پرسرعت

در مقابل، آسیا و به‌ویژه چین، نقطه روشن تولید خودروهای سنگین در نیمه اول ۲۰۲۵ بوده است. بر اساس داده‌های MarkLines، تولید وسایل نقلیه تجاری در چین از ژانویه تا ژوئن ۲۰۲۵ به ۲ میلیون و ۹۹ هزار دستگاه رسیده که رشد ۴.۷ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل را نشان می‌دهد. فروش نیز به ۲ میلیون و ۱۲۲ هزار دستگاه رسیده با رشد ۲.۶ درصدی. شکست ماهانه نشان‌دهنده روند صعودی است: «در مارس، تولید ۴۳۱ هزار دستگاه (کاهش ۱.۴ درصدی)، آوریل ۳۶۲ هزار (رشد ۱.۳ درصدی)، مه ۳۳۶ هزار (رشد ۴.۴ درصدی) و ژوئن ۳۵۴ هزار (رشد ۷.۱ درصدی)». فروش نیز در ژوئن ۳۶۹ هزار دستگاه و رشد ۹.۵ درصدی اوج گرفته است. این رشد عمدتاً به دلیل تقاضای داخلی قوی برای حمل و نقل کالا، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و صادرات روبه‌رشد است. چین بیش از ۳۰ درصد سهم جهانی تولید وسایل سنگین را دارد و شرکت‌هایی مانند دایملر تراک و فاو در این رشد نقش کلیدی داشته‌اند. هند نیز با تولید حدود ۷۴۷ هزار دستگاه در سال‌های اخیر، رشد ۷.۳ درصدی را تجربه کرده، اما داده‌های دقیق نیمه اول ۲۰۲۵ نشان‌دهنده ادامه این روند است.

آمریکای شمالی: نوسانات پیچیده در سایه مقررات جدید

در آمریکای شمالی، وضعیت پیچیده‌تر است. گزارش‌های S&P Global نشان می‌دهد که تولید وسایل سبک و سنگین در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۵ به حدود ۹۶۷ هزار دستگاه رسیده

آمریکا-چین ادامه دارد.

سوم، انتقال به وسایل الکتریکی: سهم الکتریکی در اروپا افزایش یافته، با رشد ۱۸۷.۶ درصدی، و لوو (کاهش سفارشات در اروپا) و تاتا موتورز در هند با چالش‌هایی روبه‌رو هستند، اما استلانتیس با یک میلیون و ۲۰۰ دستگاه جهانی در سه‌ماهه اول، عملکرد بهتری داشته است.

غول‌های صنعت: عملکرد شرکت‌های برتر در نیمه اول سال

شرکت‌های برتر مانند دایملر (فروش ۱۰۶ هزار و ۷۱۵ دستگاه در سه‌ماهه دوم با کاهش ۴.۹ درصدی)، ولوو (کاهش سفارشات در اروپا) و تاتا موتورز در هند با چالش‌هایی روبه‌رو هستند، اما استلانتیس با یک میلیون و ۲۰۰ دستگاه جهانی در سه‌ماهه اول، عملکرد بهتری داشته است.

آینده‌ای سبز و پرچالش: چشم‌انداز تولید خودروهای سنگین

در نتیجه، نیمه اول ۲۰۲۵ برای تولید خودروهای سنگین دوره‌ای از نوسان بوده: کاهش در غرب، رشد در شرق. چشم‌انداز آینده با تمرکز بر الکتریکی‌سازی و پایداری روشن است، اما نیاز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها دارد. این روندها نشان‌دهنده نیاز به سیاست‌های حمایتی برای حفظ رشد اقتصادی است.

که ۶.۱ درصد کاهش نسبت به دوره مشابه ۲۰۲۴ دارد. برای وسایل سنگین، فروش کلاس ۸ (کامیون‌های سنگین) در ایالات متحده بر اساس داده‌های AFRED از مارس تا ژوئن حدود ۰.۴۵ میلیون دستگاه در ماه بوده، اما تولید کلی با چالش‌های زنجیره تأمین روبه‌رو است. پیش‌بینی ACT Research نشان‌دهنده کاهش ۱۰ درصدی فروش سنگین در ۲۰۲۴ بوده که در ۲۰۲۵ ادامه یافته، اما نیمه اول با تقاضای پیش‌خرید (pre-buy) قبل از مقررات جدید زیست‌محیطی EPA در ۲۰۲۷ همراه بوده است. مکزیک و کانادا نیز در این زنجیره نقش دارند، با تولید حدود یک میلیون و ۵۹۷ هزار دستگاه در مکزیک.

آمریکای جنوبی و دیگر مناطق: از کاهش برزیل تا رشد ترکیه

در آمریکای جنوبی، برزیل با کاهش ۲۲.۸ درصدی تولید روبه‌رو بوده، در حالی که خاور میانه و آفریقا رندهای متوسطی داشته‌اند. ترکیه با رشد ۱۶.۱ درصدی برجسته است.

عوامل پنهان: چرا تولید خودروهای سنگین در تلاطم است؟

عوامل تأثیرگذار بر این وضعیت متعدد هستند. اول، اقتصاد جهانی: نرخ بهره بالا در ایالات متحده و اروپا تقاضا را کاهش داده، در حالی که رشد اقتصادی چین (حدود ۵ درصد) تولید را تقویت کرده است.

دوم، زنجیره تأمین: کمبود قطعات الکترونیکی و فلزات ناشی از جنگ اوکراین و تنش‌های



مرحله چه زمانی برگزار خواهد شد. به این ترتیب همچنان هدف اصلی قانون‌گذار در این بخش که کاهش قیمت خودرو در بازار است، محقق نشده و هرگونه تاخیر در این بخش می‌تواند روی روند معاملات در کلیه بخش‌های بازار خودرو از تولیدات داخلی گرفته تا مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها تأثیرات منفی و ناخوشایندی داشته باشد

با گذشت بیش از دو هفته از اتمام زمان ثبت‌نام خودروهای وارداتی، همچنان به‌طور رسمی تاریخ مشخصی برای انجام مراسم قرعه‌کشی با هدف واگذاری این مدل خودروها به متقاضیان اعلام نشده است. بر این اساس مشخص نیست مراسم قرعه‌کشی برای تعیین برندگان حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو وارداتی در این



تاخیر در برگزاری مراسم قرعه‌کشی خودروهای وارداتی

زمزمه‌ها از بالا رفتن قیمت خودروهای وارداتی حکایت دارد

خودروهای وارداتی و همچنین سوق دادن واردکنندگان به تأمین ارز با منشأ خارجی، از جمله عوامل بالا رفتن نامحسوس قیمت خودروهای خارجی در بازار است.

قیمت خودروهای وارداتی در بازار تا حدی سیر صعودی به‌خود گرفته است. کارشناسان بر این باور هستند که رشد روزافزون بهای ارز از یک سو و از سوی دیگر توقف چندماهه تخصیص ارز به

اگرچه همچنان تلاش‌ها در جهت جلوگیری از فعال شدن مکانیسم ماشه است، اما بازار خودرو کشور همچنان در برابر آثار اقداماتی از این دست به‌شدت حساس است و بر این اساس این روزها

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۴۲۰	۱۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۵۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۲۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵۰	۳۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▲

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 کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▼
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۴ میلیون و ۵۵۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
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 ۷۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۵ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان قشقای تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۴ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۵ میلیون و ۱۵۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وایدی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	
بی‌وایدی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۵۰	۴	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۵۴	۳	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۴۴	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۱۱	۶	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۴۲	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۵	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۷۸	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۷۳	۱	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۶	۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۵	۱	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۳۱	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۳۵	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۵۰	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۲۲	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۲۳	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۷۱	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۴	۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۷۱	۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۳۳	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۰۲	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۸	۳	▲
کارون (پادارادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۶۸	۱۲	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۰۵	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۰	۱	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۲	۳	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۶	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۷۰	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۴	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۴۱	۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۰۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۷	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۳	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۳۴	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۸۹	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۷	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۳	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۵۲	۳	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۷۲	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۸۷	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۴۶	۱	▲

کشف ۹ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در الیگودرز



فرمانده انتظامی لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۹ هزار لیتر روغن موتور قاچاق از شبکه توزیع به ارزش ۲۰ میلیارد ریال خبر داد. سردار یحیی الهی در حاشیه نشست با فرماندهان در محل انتظامی لرستان اظهار کرد: «ماموران ایست و بازرسی خمه الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک

شده و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۹ هزار لیتر روغن موتور قاچاق از شبکه توزیع کشف شد.» فرمانده انتظامی لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه و تحویل به مراجع قضائی گفت: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را ۲۰ میلیارد ریال اعلام کردند.»



خانواده روانکارهای کوارتز در چین به روزرسانی شد

تلاش جدید «توتال» برای فتح بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان

تمام سنتتیک با کارایی بالا که همگی دارای تاییدیه‌های گسترده از سوی خودروسازان معتبر (OEM) هستند. مراسم رونمایی رسمی این مجموعه در شهر ووهان، با میزبانی آن سولائز رنوار، ریاست شرکت TotalEnergies China Investment Ltd و آنتونی لیو، معاون بخش روانکارها و محصولات تخصصی Total Lubricants China برگزار شد.

لیو این ارتقا نقطه عطفی در استراتژی توتال انرژی در بازار چین دانست و اطمینان داد که نسل جدید کوارتز، جایگاه ویژه‌ای در میان رانندگان سراسر کشور پیدا خواهد کرد. همچنین لین دان، قهرمان نامدار بدمینتون و سفیر برند، در پیامی ویدئویی با تبریک این رویداد، تأکید کرد که تلاش کوارتز برای دستیابی به اوج عملکرد، بازتابی از مسیر حرفه‌ای ورزشی اوست.

توتال انرژی از سال ۱۹۷۹ در چین حضور دارد و اکنون با بیش از ۴ هزار نیروی انسانی، چهارمین تولیدکننده بزرگ روانکار در جهان به‌شمار می‌رود که محصولات خود را به بازارهای خودرویی، صنعتی و دریایی در بیش از ۱۰۰ کشور عرضه می‌کند.



در این بازطراحی، کل خانواده محصولات کوارتز در قالب سطوح عملکردی مشخص سازماندهی شده است؛ از روغن‌های سنتتیک پایه برای نیازهای روزمره گرفته تا روانکارهای

Quartz 8800 با بسته‌بندی منحصربه‌فرد «طلایی شفق قطبی» روانه بازار شده تا جلوه‌ای از فناوری پیشرفته و کیفیت ممتاز خود را به‌نمایش بگذارد.

تثبیت کرده و پیام روشنی به خودروسازان و مصرف‌کنندگان ارسال کرده است: آینده، متعلق به فناوری‌های کارآمد، پاک و سازگار با نیازهای متغیر صنعت حمل‌ونقل است. سری

و بهبود کارایی انرژی در صنعت خودرو محسوب می‌شود. با این تحول، TotalEnergies جایگاه خود را به‌عنوان یکی از بازیگران پیشرو بازار روانکارها

شرکت TotalEnergies Marketing چین از نسل جدید و کاملاً ارتقا یافته روغن‌های موتور Quartz رونمایی کرد؛ مجموعه‌ای که از کوارتز ۵۰۰۰ تا کوارتز INEO را در بر می‌گیرد و با معرفی دو محصول تازه، Quartz 8800 و Quartz 8000 Plus، کامل‌تر شده است.

این بازطراحی با شعار تازه «رانندگی فوق‌العاده، عملکرد بی‌حد و حصر» همراه است؛ شعاری که نشان‌دهنده عزم این برند برای پاسخگویی به نیازهای روبه‌رشد خودروهای بنزینی و هیبریدی نسل آینده است. محصولات جدید مطابق با آخرین استانداردهای API SQ و ILSAC GF-7 توسعه یافته‌اند تا حفاظت بالاتری از موتور ارائه دهند و با الزامات سختگیرانه زیست‌محیطی همسو باشند.

یکی از شاخص‌ترین نوآوری‌ها، معرفی فرمولاسیون 0W-12 با ویسکوزیته بسیار پایین و منشأ فرانسوی است که با هدف افزایش بهره‌وری سوخت و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای طراحی شده است. این اقدام، علاوه بر ارتقای عملکرد فنی، پاسخی به روند جهانی کاهش آلایندگی

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



اشتغال و رونق تولید منجر شود.» محمود سهیل‌نژاد، مدیرعامل سایپادیزل نیز با قدردانی از حمایت‌های بانک ملت، این بانک را شریکی کلیدی در حمایت از تولید ملی خواند و افزود: «رشد تولید و افزایش سهم سایپادیزل در بازار خودروهای تجاری کشور، موهن حمایت و همراهی این مجموعه بوده و امیدواریم با تقویت سطح همکاری‌ها، شاهد توسعه هر چه بیشتر تولید در سایپادیزل و رونق اقتصادی کشور باشیم.»

در پایان این دیدار، دو طرف بر لزوم گسترش تعاملات برای تحقق اهداف مشترک در راستای توسعه اقتصادی و تولید ملی تاکید کردند.

به گزارش «سایپانیز» فرشید فرخ‌نژاد، مدیرعامل بانک ملت به‌همراه هیأتی از این بانک، از بخش‌های مختلف شرکت سایپادیزل بازدید کرد. در این دیدار، گزارش‌های وضعیتی تولید، ظرفیت‌ها و طرح‌های توسعه‌ای سایپادیزل ارائه شد و راهکارهای تقویت همکاری‌های دوجانبه مورد بحث قرار گرفت. فرخ‌نژاد با تحسین اقدامات سایپادیزل در تولید خودروهای تجاری باکیفیت، این شرکت را یکی از پیشگامان صنعت خودروسازی تجاری کشور دانست و بر آمادگی بانک ملت برای حمایت از طرح‌های توسعه‌ای آن تاکید کرد.

وی اظهار داشت: «همکاری‌های دوجانبه می‌تواند به بهبود کیفیت محصولات، افزایش

بازدید مدیرعامل بانک ملت از «سایپادیزل» باهدف تقویت همکاری‌های مشترک



تلگرام Telegram

خودران، مهم‌ترین فناوری در صنعت خودرو

رانندگی خودکار یا خودران از سال ۲۰۱۰ میلادی مورد توجه خودروسازان مطرح قرار گرفت و تاکنون در این مسیر سرمایه‌گذاری‌های کلانی صورت گرفته است. حال سوال این است که صنعت خودرو داخلی در این زمینه تا چه اندازه موفق بوده و برای جبران عقب‌ماندگی‌ها در این بخش چه می‌توان کرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

خودروسازان می‌توانند با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان و سرمایه‌گذاری در این زمینه، کار را در مرحله نخست از تکنولوژی کمکی رانندگی پیشرفته ADAS شروع کنند و در گام‌های بعدی این سیستم را به سطح دو یا سه خودران ارتقا دهند. اگرچه با عرضه محصولات اخیر خودروسازان می‌توان به ارائه این فناوری نیز خوش‌بین بود، اما در نظر داشته باشید که برای رشد و توسعه این فناوری، باید زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای و مخابراتی نیز فراهم شود.

عباس‌پور

سال ۲۰۲۰ میلادی رئیس‌جمهور ترکیه از خودرو ملی این کشور که با کمک شرکت پنین‌فارینا به تولید رسیده بود، رونمایی کرد. اگرچه کشور ترکیه در زمینه قطعه‌سازی یک‌ه‌تاز است، اما در زمینه الکترونیک شدن حمل‌ونقل و هوشمندسازی آن به کمک سیستم اتوپایلو (خودران)، سال‌ها با تکنولوژی سطح یک جهانی فاصله دارد. باتوجه به این که در سال‌های اخیر بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی روی سیستم رانندگی خودکار کار کرده‌اند، به سازمان‌های مهم در این زمینه از جمله وزارتخانه‌های صمت، ارتباطات و وزارت کشور پیشنهاد می‌شود با سرمایه‌گذاری در شرکت‌های دانش‌بنیان و تسهیل در وضع قوانین مربوطه، زمینه را برای پیشرفت این شرکت‌ها و گسترش این تکنولوژی فراهم سازند.

شرفی

Message

۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای مشتری

قطعه تقلبی خودرو

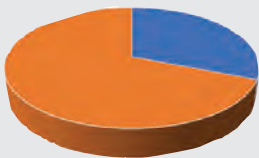
خودرو بامو سری ۵ مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی پیش در فضای مجازی، با یک مجموعه خودرویی آشنا شدم که ادعا داشت دسته‌دنده خلبانی فعلی خودروهای بامو را با مدل جدید الماسی تعویض می‌کند. با مراجعه به این مرکز، تکنسین مربوطه اعلام کرد دسته‌دنده سری ۵ جدید را می‌تواند روی خودرویم نصب کند. با این حال پس از گذشت تنها یک هفته از نصب این قطعه، چراغ‌های مربوط به وضعیت دنده کار نمی‌کرد. با مراجعه مجدد به این مرکز، تکنسین گفت خطایی در شبکه برق خودرویم رخ داده است. این در حالی است که با مراجعه به یک کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک آن مجموعه اعلام کرد این دسته‌دنده تقلبی است و خودرویم مشکلی ندارد!

شاه‌مادی-خرم‌آباد

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۸۲

گزینه ۱ ۳۱ درصد
گزینه ۲ ۶۹ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما افزایش تعداد بانوان فعال در ناوگان تاکسیرانی تا چه اندازه در بالا رفتن امنیت رفت و آمد این قشر از جامعه موثر است.

در پاسخ به این پرسش ۳۱ درصد به گزینه یک یعنی تاثیر چندانی ندارد و ۶۹ درصد به گزینه دوم یعنی تاثیر زیادی دارد رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۸۳
برای گسترش فرهنگ استفاده از کمربند ایمنی توسط سر نشینان عقب خودروها کدام راهکار موثر است؟

۱- فعالیت‌های فرهنگی و تبلیغی در رسانه‌ها و فضای مجازی
۲- در نظر گرفتن جریمه برای چنین تخلفی
۳- فرهنگ‌سازی توسط سلب‌ریتی‌ها و ورز شکاران

پیامک SMS

دیر روشن شدن خودرو

خودرو پژو GLX ۴۰۵ مدل ۱۳۹۸ دارم و چندی پیش مجبور شدم آن را بیش از چند ساعت زیر تابش نور مستقیم آفتاب پارک کنم و وقتی پشت فرمان خودرو قرار گرفتم تا به آن استارت بزنم، خودرویم با تاخیر بسیار طولانی روشن شد. مشکل چیست؟

۲۵۲۳***۰۹۲۱

زمانی که خودرو زیر تابش نور مستقیم آفتاب قرار می‌گیرد، به دلیل افزایش دما ممکن است دچار برخی مشکلات شود. در این حالت دو مشکل سبب می‌شود خودرو با تاخیر روشن شود.

نخستین که اگر شیر کنیستر یا کنیستر دچار مشکل شده باشد، زمانی که خودرو زیر تابش نور خورشید قرار گیرد، مقداری از بنزین داخل باک بخار شده و در زمان استارت زدن، ابتدا بخار بنزین و در ادامه سوخت به داخل پیش‌رانه وارد می‌شود.

این مساله، روشن شدن خودرو را با تاخیر و البته مشکل همراه می‌سازد. همچنین در صورت ایراد داشتن استارت خودرو، افزایش دما سبب پیچ‌ها را دچار مشکل می‌کند. این حالت منجر به کاهش جریان الکتریکی لازم برای روشن شدن خودرو می‌شود. توصیه می‌شود در گام نخست سیستم سوخت‌رسانی و سپس سیستم استارت خودرو را بررسی کنید.

همچنین باید به این موضوع نیز اشاره کرد که برای رفع این مشکل لازم است به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. این مورد رانیز فراموش نکنید که شاید پیش از پارک کردن، سوئیچ ایترسی خودروی تان بر اثر عبور از روی دست‌انداز فعال شده باشد. در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، در زمان فعال شدن سوئیچ ایترسی، با وجود استارت زدن، موتور روشن نمی‌شود. علت این احتمال قطع شدن برق سیستم سوخت‌رسانی است. از این رو احتمال دارد سوئیچ ایترسی خودرو شما فعال شده باشد. در این حالت نیاز است که دکمه فشاری سوئیچ ایترسی را فشار دهید تا برق به سیستم سوخت‌رسانی وارد شود و پس از استارت زدن، موتور آغاز به کار کند.

توجه به زمان تعویض لنت ترمز

خودرو پژو SD۲۰۷ دارم و چندی پیش در زمان ترمز گرفتن، از خودرویم صدای عجیبی به گوش می‌رسید و انگار کف آن با مانعی بر خورد می‌کرد. علت چیست؟

۱۸۷۸***۰۹۳۶

قبل از هر چیز ذکر این نکته ضروری است که عیب‌یابی صحیح خودرو تنها از نزدیک امکان‌پذیر است؛ بنابراین در این‌جا تنها به‌مواردی اشاره خواهد شد و برای رفع ایراد به‌صورت دقیق، باید خودرو به تعمیرگاه یا نمایندگی مربوطه هدایت شود. در عین حال به‌طور کلی این حالت به سه دلیل کلی رخ می‌دهد.

نخستین این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمزگیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک، صدا یا لرزش ایجاد می‌شود. در این حالت لازم است در زمان تعویض لنت ترمز، تکنسین به بررسی فنی دیسک بپردازد. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی‌کیفیت، در زمان ترمزگیری ارتعاش و سروصدا از خودرو به گوش می‌رسد که لازم است لنت بی‌کیفیت را تعویض کنید. از طرفی در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمزگیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز، صدا و ارتعاش تولید می‌شود.

برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع‌تر به‌رسی لنت‌های ترمز بپردازید. لازم به ذکر است برای انجام هر گونه تعویض و تعمیر حتماً به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

«iX1»؛ کوچک‌ترین عضو تمام‌برقی باواریایی با ۱۰ دقیقه شارژ ۱۲۰ کیلومتر برانید!



ابتدای سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی بامو از نسل جدید کراس‌اوور اس‌یووی ساب‌کامپکت لاکچری خود یعنی X1 رونمایی کرد. X1 از سال ۲۰۰۹ میلادی روی خط تولید این خودروساز باواریایی قرار دارد و تا به امروز سه نسل از این خودرو به بازار جهانی معرفی شده است. X1 جدید در مدل‌های بنزینی و دیزلی و الکتریکی روانه بازار شده است که نسخه تمام‌الکتریکی آن را در این مطلب بررسی می‌کنیم.

نگاهی به فضای داخلی و آپشن‌ها

در زمان ورود به کابین iX1 اسبک طراحی و چیدمان قطعات به‌گونه‌ای است که انگار پشت فرمان سری ۱۲ کتیوتور جدید نشسته‌ایم. طراحی دو نمایشگر عریض، یکی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و دیگری برای کلاستر (مجموعه پشت‌آمبر) دقیقاً همان حس حضور در سری ۱۲ کتیوتور را به‌سر نشینان القا می‌کند. بر این اساس یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۰٫۷ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت‌آمبر) تعبیه شده تا فضای داخلی را مدرن جلوه دهد. از سوی دیگر کنسول شانوار با دسته‌دنده منحصر به فرد بامو و دریچه‌های سیستم تهویه مطبوع عریض افقی، جلوه خاصی به فضای داخلی این خودرو بخشیده است. هم‌نشینی چرم آلکانترا، چوب باکیفیت و کروم به‌همراه LEDهای نواری داخلی، حال و هوای لوکسی به کابین iX1 می‌بخشد. از سوی دیگر ترکیب رنگ مشکی با ترمیم داخلی و غریب‌گرمای نسل جدید بامو، رانندگی با این اس‌یووی کراس‌اوور ساب‌کامپکت لاکچری را جذاب می‌کند. از مهم‌ترین امکانات این خودرو می‌توان به: کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم تهویه مطبوع تمام‌اتوماتیک با قابلیت تنظیم در سه نقطه و مجزا برای سرنشینان عقب، سیستم پایداری دینامیکی، فرمان الکترو هیدرولیکی، سیستم پیشگیری از برخورد، هشدار انحراف از مسیر، سامانه آیش نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم آنالیز ترافیکی، ارتباط کاربری بامو نسل هشتم و... اشاره کرد.

بدنه‌ای با خطوط شارپ

نسل سوم X1 (که با کد U11 نیز شناخته می‌شود) روی پلت‌فرم UKL2 بامو شکل گرفته است. این خودرو نسبت به نسل قبل از خود با اندکی رشد ابعادی مواجه شده که با تغییراتی در ظاهر، اسپرت‌تر و تهاجمی‌تر به‌نظر می‌رسد. نسخه iX1 از نظر ظاهری هیچ تفاوتی نسبت به نسخه بنزینی این خودرو یعنی X1 ندارد. با نگاهی به پروفیل این کراس‌اوور اس‌یووی ساب‌کامپکت لاکچری می‌توان به‌خوبی مشاهده کرد که خطوط شارپ در کنار سطوح تخت، تناسب تایر با بدنه و سازه‌های رنگ‌های ۱۹۰۱۸، ۱۷ و ۲۰ اینچی، کاراکتر اسپرت و نافذی به iX1 بخشیده است. ناگفته نماند که در نسخه‌های M تنها امکان نصب رنگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی وجود دارد. از سوی دیگر چراغ‌هایی با LEDهای L شکل، جلوه پنجره نسبتاً بزرگ کلیبی شکل به‌سبک بامو و خطوط نسبتاً تیز روی کاپوت، چهره پویا و تهاجمی را برای کوچک‌ترین عضو بلندقامتان باواریایی به‌ارمغان آورده است. در نمای عقب iX1 نیز شاهد چراغ‌هایی با شکل هسته‌ای که امضای بامو هستند، حجم‌پرداز صریح در این بخش و اسپویلر الحاقی اسپرت و دیفیوزر، نمای چشم‌نواز و اسپرتی برای این خودرو فراهم آورده است.



مشخصات فنی

iX1 در قوی‌ترین مدل یعنی XDrive30e با دو موتور الکتریکی فوق‌قدرتمند (که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب تعبیه شده) راهی بازار خواهد شد. هر دو موتور الکتریکی نسل جدید با یک باتری‌های لیتیوم-یونی ۶۴٫۷ کیلووات-ساعتی می‌توانند حداکثر ۱۳۱۳ اسب‌بخار قدرت و ۴۹۴ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک سامانه چهار چرخ‌محرك XDrive به چرخ‌ها منتقل کنند. با توجه به این قدرت و گشتاور، تنها کافی است پدال گاز را تا انتها فشار دهید تا ظرف ۵٫۷ ثانیه، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را تجربه کنید. همچنین حداکثر سرعت XDrive30e، iX1، ۱۸۸ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. ناگفته نماند که این خودرو با یک بار شارژ کامل، مسافتی برابر با ۴۳۸ کیلومتر را می‌پیماید و تنها با ۱۰ دقیقه شارژ سریع DC، مسافتی برابر با ۱۲۰ کیلومتر را طی می‌کند.



کشف بیش از ۱۲۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در اهواز

فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی به ارزش ۳۹۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد.

به گزارش «همراه»، سردار در شهید مسعود میرفضلی در گفت‌وگوی رسانه‌ای بیان کرد: «در بهار گذشته، تیم‌های مختلف در اهواز و اطراف آن در پی کشف و توقیف این حلقه‌ها بودند. در ادامه طرح مقابله با کالای قاچاق، ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان اهواز در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر پی‌گیری کالای قاچاق در محلات صداسی و مطلع و پیگیری موضوع وارد دو دستو کار خود شدند.»

وی افزود: «ماوراءالنهر» پلیس امنیت اقتصادی شهرستان اهواز ضمن هماهنگی با مقام قضائی در نظر گرفتن و پس از بازرسی تعداد یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک در بازارهای مختلف خارجی قاچاق و قاچده گروهنه مجوز کمرگی کشف کردند.»

سردار میرفیضی با اشاره به این کارشناسان اقتصادی این فرماندهی، ارزش مالی کالای کشفشده را بالغ بر ۳۲۰ میلیارد ریال عنوان کرد. تصریح کرد: «در این رابطه یک قاچاقچی دستگیر و تشکیل پرونده جهت سرچامرأ قانونی و تحویل مرگ قضائی شد.»

درخواستی که دانشمندان از قانون‌گذاران داشتند؛

لزوم معرفی استاندارد برای سطح آلاینده‌گی تایرها



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

« بررسی‌های علمی حکایت از آن دارد که تصمیمات مرتبط با انتشار ذرات ناشی از سایش لاستیک‌ها ممکن است بر مبنای دانشی ناقص اتخاذ شود. در همین زمینه اخیراً مقاله‌ای در سطح بین‌المللی با عنوان «وضعیت دانش: انتشار سایش لاستیک در مرحله استفاده» چاپ و منتشر شده که حاصل بررسی بیش از ۸۵۰ مقاله علمی منتشرشده در چهار دهه گذشته است و نشان می‌دهد اطلاعات موجود در این حوزه پر از نکته، متناقض و فاقد نتیجه‌گیری قطعی است؛ موضوعی که پژوهشگران آن را ناشی از تفاوت در رویکردها و فرضیات مطالعاتی می‌دانند. این پروژه که با حمایت «پروژه صنعت و نوآوری» (TIP) انجام شده، شامل سه مقاله است. دو

اقدامات صنعت گفت: «گزارش وضعیت دانش نشان می‌دهد امروز بیش از هر زمان دیگری به پاسخی هماهنگ و همه‌جانبه برای پر کردن شکاف‌های دانشی نیاز داریم. این هدف، عزم ما را برای ایجاد یک اکوسیستم تحقیقاتی باز و مشارکتی تقویت می‌کند.» بر اساس یافته‌های مقاله نخستین مجموعه به عنوان «اتش‌تایر» مرحله استفاده - روندهای فعلی و آینده»، پژوهشگران بر لزوم دسترسی به داده‌های شفاف درباره ماهیت، نحوه شکل‌گیری و سرنوشت نهایی ذرات متشربده تاکید دارند. این ذرات شامل مواد معلق، ترکیبات فرار و مواد محلول هستند. ذرات سایش لاستیک و جاده (TRWP) ترکیبی از اجزای آج لاستیک، ذرات روسازی، گرد و غبار ترمز و گرد و غبار معدنی را در بر می‌گیرند. مقاله مدلی برای ارزیابی ریسک پیشنهاد می‌کند که مسیر شکل‌گیری، پراکندگی و نقاط وجود مواد در معرض این ذرات را تبیین می‌کند. سبک رانندگی، میزان

A close-up, low-angle shot of the rear of a dark-colored car. The focus is on the rear wheel with a multi-spoke alloy rim and a thick, treaded tire. To the right of the wheel, the car's rear suspension and a prominent, polished metal exhaust pipe are visible. The background is blurred, showing hints of a parking lot and other vehicles.

مسل ریسک زیست محیطی ذرات ناشی
سایش لاستیک، به‌ویژه در مورد ترکیبات
ررر و مواد شست‌وشوپذیر، ناکافی است.
مچنین روش‌های آزمایش متناقض مانع از
جام مقایسه‌های قابل اعتماد شده و ضرورت
وین دستورالعمل‌های هماهنگ را بر جسته
ر کند. به‌گفته محققان، چار چوب‌های موجود

بار خودرو و شرایط جاده از جمله عوامل کلیدی در میزان و نوع این انتشارها هستند. نویسندگان با تاکید بر اهمیت یکپارچگی روش‌ها، چارچوبی چندلایه برای اندازه‌گیری پیشنهاد کرده و خواستار تدوین پروتکل‌های آزمایشی دقیق و هماهنگ شده‌اند. پژوهشگران هشدار می‌دهند که داده‌های موجود برای ارزیابی،

کوبر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاک تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-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	245/70 R17	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 (امیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تهران را پاک بگردیم





است. این شرکت که نامش از هانس ورنر آفرخت (بنیان‌گذار AMG) گرفته شده، با همکاری مرسدس یکی از موفق‌ترین تیم‌های مسابقاتی در DTM، GT3 و حتی فرمول E بوده است. HWA همچنین در پروژه‌های هایپرکارهای مشهوری نقش داشته است. این شرکت برای پاگانی هوآیرا R موتور V12 تنفس طبیعی ساخته است. پیش‌رانه فیتیبالدی EF7 را پیش از کنسل شدن مهندسی کرد و در حال حاضر روی دتوماسو P72 کار می‌کند. HWA از این مرسدس جذاب هم تاکنون هشت پروتو تایپ ساخته است که دو نمونه آخر برای آزمایش تصادف، نمونه‌های چهارم تا ششم برای توسعه دینامیکی و سسه نمونه اول برای توسعه الکترونیکی با بوش استفاده می‌شوند. این خودرو سبزرنگ پروتو تایپ شماره یک است.

HWA Evo که بر پایه مرسدس 190E معمولی ساخته شده، قصد دارد با پیش‌رانه V6 تونین توربو AMG، یاد مرسدس 190E Evo II افسانه‌ای را به شکلی متفاوت زنده کند. HWA Evo یک خودرو شگفت‌انگیز و جذاب است. بال عقب عظیم، رنگ چشم‌نواز و طراحی بی‌نقص، مرسدس 190E قدیمی را به یک اثر هنری تبدیل کرده‌اند. شاید به فکر کلمه رستوماد افتاده باشید؛ اما این خودرو چیزی فراتر از رستوماد است. این خودرو به وضوح از مدل ویزه هومولوگیشن DTM سال ۱۹۹۰ الهام گرفته است؛ اما هیچ یک از ۵۰۲ دستگاه اصلی Evo II برای ساخت آن قربانی نشده‌اند؛ زیرا HWA از یک 190E معمولی شروع کرده که مرسدس حدود دو میلیون دستگاه از آن ساخته است. تصور نکنید HWA شرکتی نوپا و کم‌تجربه



باز تولید مرسدس بنز
«190E Evo II» افسانه‌ای

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد

سکوت برخی از متولیان در برابر خطر توقف تولید زنجیره تامین!

افزایش نرخ ارز، بدهی‌های انباشته خودروسازان و سیاست‌های محدود کننده، ادامه کار بسیاری از قطعه‌سازان را غیر ممکن کرده است

بر آورد می‌شود. ما می‌گوییم بسیار خب؛ بر همین اساس منطقی است اجازه دهند قیمت قطعات و خودرو متناسب با نرخ تورم تعدیل شود. نگاهی به سایر کالاهای پیندا زیده؛ از نان سنگک گرفته تا نخود و لوبیا، قیمت‌ها نه تنها متناسب با تورم، بلکه گاه بسیار بیش از آن افزایش یافته‌اند. اما وقتی نوبت به خودرو می‌رسد، همه دست به کار می‌شوند تا قیمت را متوقف کنند؛ گویی این بخش تنها جایی است که باید به هر قیمت جلو تعدیل آن را گرفت. این رویه چیزی جز تلاش برای زمینگیر کردن صنعت مانیتست. حتی می‌توان گفت نوعی مأموریت نانوشته در کار است تا این صنعت را چنان به خاک بنشانند که دیگر نتواند قد علم کند و در نهایت همه باز یگران این عرصه از میدان خارج شوند.

برخی می‌گویند این مشکلات حاصل خطاهای مدیریتی است، نه تصمیمات عمدی برای نابودی صنعت. شما این تحلیل را قبول دارید؟

با توجه به پیوستگی و هم‌سویی تصمیمات، نمی‌توان همه این‌ها را صرفاً یک سلسله خطا دانست. از کاهش تعرفه‌ها گرفته تا ممانعت از تعدیل قیمت‌ها، از پرداخت‌نشدن مطالبات بی‌اعتنایی به خواست‌های کارشناسی، همه این‌ها یک مسیر واحد را شکل می‌دهند؛ مسیری که مقصد آن توقف و نابودی صنایع داخلی است.

با توجه به تعطیلات تابستانی و وقفه در فعالیت برخی نهادهای شما برای ادامه پیگیری‌ها چه اقداماتی انجام دادید و نتیجه آن‌ها چه بوده است؟

ما حتی در روزهایی که بسیاری از ادارات تعطیل بودند، پیگیری‌ها را متوقف نکردیم. نشست‌های خبری برگزار کردیم، در سمینارها و همایش‌ها شرکت کردیم و مشکلات صنف را بیان کردیم.

همچنین نامه‌هایی به معاون اول رئیس‌جمهور، نمایندگان مجلس، قوه قضائیه و معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری ارسال کردیم تا از همه مسیرها بتوانیم صدای قطعه‌سازان را به گوش مسئولان برسانیم.

اما واقعیت این است که با وجود این حجم اطلاع‌رسانی و گفت‌وگو، تغییر قابل‌لمسی ایجاد نشده و همچنان احساس می‌کنیم که قصد و عمدی برای زمین زدن صنعت وجود دارد.

آیا این پیگیری‌ها، حتی در حد دریافت یک وعده جدی و قابل اتکا نمربخش بوده‌اند؟

متأسفانه خیر. حتی در زمینه وعده‌هایی یا سکوت بوده یا مواردی بسیار محدود و مشروط که در عمل به مرحله اجرا نرسیده‌اند. تاکنون هیچ اقدام عملی جدی مشاهده نشده است

با این تفاسیر، شرایط امروز صنعت قطعه را چگونه توصیف می‌کنید و مهم‌ترین تهدیدهای آن چیست؟

این صنعت اکنون در مرحله‌ای بسیار بحرانی قرار دارد. حتی مجموعه‌هایی با سابقه ۳۰ یا ۴۰ ساله که روزگاری ستون‌های این صنعت محسوب می‌شدند، امروز ناچار به تعدیل نیرو هستند. هر تعدیل نیرو، به معنای از دست رفتن تجربه انباشته و کاهش ظرفیت تولید ملی است.

ما با واردات خودرو و مشکلاتی نداریم؛ اما این واردات نباید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که تولید داخلی را نابود کند. راهکار روشن است: «صلاح تعرفه‌ها به نحوی که تولید داخلی شانس بقا داشته باشد و کنار گذاشتن سیاست مداخله دولت در قیمت‌گذاری خودرو.»

شورای رقابت حتی نسخه‌ای را برای واگذاری اختیار قیمت‌گذاری به خودروسازان تدوین کرده است؛ اما همچنان مخالفت‌هایی وجود دارد که باید هر چه زودتر برطرف شود.

دیدگاه شما درباره مدل جدید شورای رقابت برای «نظارت پسینی» بر قیمت‌گذاری چیست و آیا این شیوه می‌تواند به کارایی صنعت کمک کند؟

من با اصل نظارت موافقم، اما این نظارت نباید مثل گذشته طولانی و فرسایشی شود. در مدل نظارت پسینی، اگر نرخ ارز یا هزینه‌ها افزایش یافت، خودروساز می‌تواند فوراً قیمت را متناسب با شرایط تعدیل کند و بعد، مرجع نظارتی بررسی می‌کند که آیا این اقدام مطابق مقررات بوده است یا خیر. این روش علاوه بر ایجاد انعطاف و سرعت در واکنش به تغییرات بازار، جلوگیری از تاخیر در تعدیل قیمت‌ها را می‌گیرد. در همین دلیل، نسبت به روش فعلی کارآمدتر است.



نویسنده

تنها وعده‌ای که پس از جلسه دریافت کردیم پرداخت ۷ هزار میلیارد تومان به شرکت سایپا بود که آن هم تاکنون عملی نشده و مشخص نیست چه زمان و با چه شرایطی انجام می‌شود. ایران خودرو و نیز تاکنون هیچ گونه کمک مالی دریافت نکرده است

از متوقف شدن خطوط تولید، به ۵۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات فوری نیاز داریم. این درحالی است که قطعه‌سازان در حال حاضر بیش از ۶۵ هزار میلیارد تومان مطالبات معوق از خودروسازان دارند که پرداخت آن‌ها بیش از ۱۲۰ روز به تأخیر افتاده است.

این وضعیت نقدینگی را برای بنگاه‌های مابه‌شدت بحرانی کرده است. حتی تأمین دستمزد کارگران و خرید مواد اولیه به مشکل خورده، چه برسد به سرمایه‌گذاری یا توسعه. با این وجود، تنها وعده‌ای که پس از جلسه دریافت کردیم، پرداخت ۷ هزار میلیارد تومان به شرکت سایپا بود که آن هم تاکنون عملی نشده و مشخص نیست چه زمان و با چه شرایطی انجام می‌شود. ایران خودرو و نیز تاکنون هیچ گونه کمک مالی دریافت نکرده است. در واقع، خروجی جلسه بیشتر به چند وعده محدود شد تا یک اقدام واقعی.

افزایش نرخ ارز و تورم چه فشار جدیدی بر صنعت قطعه وارد کرده است و در این شرایط، مهم‌ترین مطالبه شما از مسئولان چیست؟

وقتی نرخ ارز و حجم نقدینگی در بازار به صورت افسارگسیخته بالا می‌رود، نتایجش تورمی است که اکنون بیش از ۴۰ درصد

نامه‌ای رسمی به معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری ارسال کردیم و توضیح دادیم که وقتی تعرفه واردات خودرو به ۲۰ درصد کاهش می‌یابد مفهوم آن این است که تعرفه واردات قطعات باید به حدود ۵ درصد برسد؛ به عبارتی سازندگان داخلی عملاً به فراموشی سپرده می‌شوند

با توجه به پیگیری‌های شما و از سال نامه به دیوان عدالت اداری، چرا تعرفه‌ها به صورت منطقی و در راستای حمایت از تولید داخلی اصلاح نشده و چه سازوکاری باعث تداوم چنین تصمیماتی شد؟

در ظاهر اعلام شده که متوسط تعرفه‌ها حدود ۱۰۰ درصد است؛ اما این محاسبه با یک طرفداری انجام شده است. بخش‌هایی از کالاهای تعرفه ۲۰ درصد و بخش‌هایی با تعرفه بسیار بالا، به عنوان مثال ۱۶۵ درصد، گروهبندی شده‌اند. این باعث می‌شود میانگین به ظاهر بالا به نظر برسد، اما در عمل اقلانی که توان تولید داخلی دارند، در دست در گروه تعرفه‌های پایین جای گرفته‌اند.

یعنی مدافعان واردات دقیقاً جایی را هدف گرفته‌اند که حساس‌ترین بخش زنجیره تولید است و هر گونه کاهش حمایت، همان نقطه را سریع‌تر از کار می‌اندازد.

در موضوع تأمین مالی و تخصیص ارز، پس از جلسه با بانک مرکزی چه نتایجی به دست آمد و چه مقدار از درخواست‌های قطعه‌سازان محقق شد؟

در آن جلسه به صورت شفاف اعلام کردیم که برای جلوگیری

بحران کمبود نقدینگی و فشار تورمی، صنعت قطعه را وارد مرحله‌ای پر تنش کرده است. انباشت مطالبات معوق، رشد نرخ ارز و افزایش مداوم هزینه مواد اولیه، توان مالی تولیدکنندگان را به شدت محدود کرده و روند تأمین قطعات را کند خواهد کرد. در این میان، برخی واحدهای با سابقه نیز با مشکل در پرداخت دستمزدها و تهیه مواد اولیه روبه‌رو هستند و خطر توقف تولید در بخش‌هایی از زنجیره بیش از پیش احساس می‌شود؛ وضعیتی که در صورت ادامه، می‌تواند به کاهش اشتغال و ظرفیت تولید ملی منجر شود. در این رابطه محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» از مواردی یاد کرد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود:

با توجه به نشست اخیر شما و همکاران تان با مسئولان بانک مرکزی و همچنین نامه‌نگاری‌های متعدد به نهادهای مربوطه، انتظار جامعه قطعه‌سازان این بود که این دیدارها منجر به اتخاذ تصمیمات جدی و اقدامات سریع در جهت کاهش مشکلات شود. آیا پس از این دیدارها، شاهد تغییرات عملی محسوس یا حتی وعده‌های اجرایی مشخص از سوی مقامات بوده‌اید؟

متأسفانه مسئولان ما به جای حمایت از صنعت، تصمیماتی گرفتند که می‌توان آن را تلاش برای زدن ریشه صنعت خودرو دانست. ساده‌تر بگویم، با کاهش تعرفه واردات خودرو از ۵۵ درصد به ۲۰ درصد، به بازار چنین پیامی دادند که: «ای مردم! به سراغ تولید داخل نروید، خودرو آماده را از خارج بخرید.» این تصمیم درحالی گرفته شد که مادر داخل توان تولید کافی داریم. از همین رو، آن را نوعی جنگ آشکار یا تولید ملی می‌دانیم. حتی نامه‌ای رسمی به معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری ارسال کردیم و توضیح دادیم که وقتی تعرفه واردات خودرو به ۲۰ درصد کاهش می‌یابد، مفهوم آن این است که تعرفه واردات قطعات باید به حدود ۵ درصد برسد؛ به عبارتی صنعت قطعه و سازندگان داخلی عملاً به فراموشی سپرده شوند. این، به باور من، اشتباه‌ترین تصمیمی است که می‌توان گرفت.

گذشته از این، کار نادرست دیگری هم که همچنان ادامه دارد، سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. این سیاست باعث وارد آمدن زبانی ۲۸۰ هزار میلیارد تومانی به صنعت خودرو شده است. طبق بند ۹۰ اصل ۴۴ قانون اساسی، وقتی قیمت‌گذاری دولتی موجب زیان شود، دولت موظف به جبران آن است، اما دروغ از یک ریال حمایت.

به نظر می‌رسد وقتی به این نتیجه رسیدند که این فشارها فایده‌ای نداشته و صنعت همچنان به حیات خود ادامه می‌دهد، تصمیم گرفتند ضربه نهایی را وارد کنند: کاهش شدید تعرفه‌ها و در نتیجه، کاهش تعرفه قطعات که پیامد مستقیم آن چیزی جز ورشکستگی و تعطیلی صنعت داخلی نخواهد بود.

گواهینامه رانندگان متخلف حادثه‌ساز ضبط می‌شود



«افزود: «پلیس گیلان با نظارت شبانه‌روزی بر محورهای مواصلاتی استان با رانندگانی که امنیت عمومی و جان مردم را به خطر می‌اندازند برخورد می‌کند. صغاری بخش قابل توجهی از تصادفات منجر به فوت یا جرح در گیلان ناشی از تخلفات حادثه‌ساز عنوان کرد و گفت: «برخورد قاطع با متخلفان نقش موثری در کاهش سوانح دارد.» رئیس پلیس راه گیلان همچنین تاکید کرد: «در چهار ماهه اخیر امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۹ درصد کاهش تصادفات منجر به جرح داریم و امیدواریم که این روند تا پایان سال ادامه داشته باشد.»

ایرنا: رئیس پلیس راه گیلان گفت: «تا پایان شهریور ماه گواهینامه رانندگان متخلف حادثه‌ساز به مدت سه ماه ضبط می‌شود.» سرهنگ جاور صفاری از اجرای طرح تشدید برخورد با تخلفات حادثه‌ساز در استان خبر داد و افزود: «پلیس با رانندگانی که تا پایان شهریور تخلفات حادثه‌ساز شامل سرعت و سسپکت غیرمجاز، تجاوز به چپ، رعایت نکردن حق تقدم، عبور از چراغ قرمز و حرکات مخاطره‌آمیز داشته باشند، برخورد می‌کند.» وی هدف از اجرای این طرح را افزایش بازدارندگی، کنترل رفتارهای پرخطر رانندگان و کاهش تصادفات جاده‌ای اعلام کرد

رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ خبر داد:

حذف کروکی در تصادفات تا سقف ۵۳ میلیون تومان



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«این روزها کروکی تصادفات رانندگی به صورت آنلاین ترسیم می‌شود و برای دریافت کروکی آنلاین پلیس راهور باید از اپلیکیشن «پلیس من» استفاده کنید. در صورت ثبت کروکی الکترونیکی توسط افسر پلیس در محل حادثه، پس از دریافت پیامک حاوی شماره سریال یا کد رهگیری، می‌توانید با ورود به اپلیکیشن «پلیس من»، بخش خدمات راهور و سپس انتخاب گزینه «دریافت کروکی»، کروکی را مشاهده و استعلام کنید. روز گذشته رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ، توضیحاتی درباره تصادفات رانندگی، ترسیم کروکی و دریافت خسارت بیان کرد که در ادامه بخش‌هایی از آن را می‌خوانید.

روزانه ۱۷۲۰ فقره تصادف خسارتی و ۷۵ تصادف جرحی در تهران ثبت می‌شود
سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به حجم بالای تماس‌های شهروندان با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ گفت: «از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا کنون، در مجموع ۸۶۳ هزار و ۴۶۱ تماس از سوی شهروندان تهرانی با سامانه ۱۱۰ برقرار شده است که بخش قابل توجهی از آن‌ها مربوط به حوزه تصادفات رانندگی بوده است. از این تعداد، ۲۷۸ هزار و ۳۲۹ تماس

به‌طور مستقیم به گزارش تصادفات اختصاص داشته که نشان‌دهنده حساسیت بالای شهروندان نسبت به حوادث ترافیکی در سطح شهر است. در میان این موارد، ۲۶۶ هزار و ۶۲۳ تصادف خسارتی و ۱۱ هزار و ۵۵۲ تصادف جرحی ثبت شده که توسط مأموران پلیس راهور مورد بررسی و رسیدگی قرار گرفته‌اند.» سرهنگ جوانبخت اظهار داشت: «میانگین روزانه تماس‌ها ۵ هزار و ۵۷۱ مورد بوده که یک‌هزار و ۷۹۶ تماس مربوط به تصادفات است؛ بر این اساس روزانه حدود یک‌هزار و ۷۲۰ فقره تصادف خسارتی و ۷۵ تصادف جرحی در تهران ثبت می‌شود.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ افزود: «کروکی تصادف، سندی رسمی شامل جزئیات نوشتاری و تصویری است که توسط افسر پلیس راهنمایی و رانندگی در محل وقوع حادثه تهیه می‌شود. این گزارش به‌شناسایی مقصر، تعیین میزان خسارت‌ها و تسهیل پیگیری‌های قانونی و اداری کمک می‌کند. کروکی معمولاً شامل اطلاعاتی نظیر زمان و مکان حادثه، مشخصات خودروها، نحوه برخورد، جهت حرکت وسایل نقلیه و وضعیت صحنه تصادف است.» سرهنگ جوانبخت در ادامه گفت: «از سال ۱۴۰۳ به بعد، کروکی‌های کاغذی جمع‌آوری و کروکی‌های الکترونیکی جایگزین آن‌ها شده‌اند؛ این فرآیند توسط پلیس راهور تهران بزرگ اجرا شده و هدف آن افزایش دقت، سرعت و سهولت در رسیدگی به پرونده‌های تصادف و خدمات بیمه‌ای است.»

چگونگی پرداخت خسارت به خودروهای متعارف و نامتعارف
رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به



ضوابط بیمه‌ای در تصادفات رانندگی گفت: «بر اساس مقررات جاری، خودرویی که ارزش معاملاتی آن در زمان وقوع حادثه برابر یا کمتر از ۵۰ درصد دیه کامل در ماه حرام باشد، خودرو متعارف محسوب می‌شود. در این موارد، شرکت‌های بیمه موظف به پرداخت خسارت تا سقف تعهدات قانونی هستند.» وی افزود: «در مقابل، خودرو نامتعارف به خودرویی اطلاق می‌شود که ارزش آن بیش از ۵۰ درصد سقف تعهدات بیمه‌گر در قبال خسارت جانی باشد. در چنین شرایطی، بیمه تنها تا سقف قانونی خسارت را پرداخت می‌کند و مازاد آن برعهده شخص مقصر خواهد بود.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به ضوابط جدید پرداخت خسارت در تصادفات خسارتی گفت: «بر اساس دستورالعمل‌های بیمه‌ای، در تصادفاتی که طرفین حادثه دارای بیمه‌نامه معتبر

شخص ثالث هستند، گواهینامه دارند و اختلافی میان آن‌ها وجود ندارد، امکان دریافت خسارت بدون نیاز به کروکی پلیس تا سقف ۵۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان فراهم شده است.» سرهنگ جوانبخت با اشاره به یکی از رایج‌ترین نوع تصادفات شهری گفت: «در مواردی که خودرو با موانع یا اشیای ثابت مانند نیوجرسی، گاردریل، تیر چراغ برق یا تابلوهای راهنمایی‌وراندگی برخورد کند، راننده به‌عنوان مقصر حادثه شناخته می‌شود. در چنین شرایطی، اگر مالک خودرو دارای بیمه بدنه باشد، شرکت بیمه موظف است خسارت وارده به خودرو را طبق شرایط بیمه‌نامه پرداخت کند.»

در تصادفات جرحی یا فوتی، حضور پلیس الزامی است
رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ همچنین

تاکید کرد: «اگر در تصادف دچار جراحت شدید، به هیچ‌وجه صحنه حادثه را ترک نکنید و در اولین فرصت با پلیس ۱۱۰ و اورژانس تماس بگیرید. ثبت کروکی توسط مأموران پلیس راهنمایی‌وراندگی، در تمامی مراحل قضایی و بیمه‌ای نقش تعیین‌کننده‌ای در اثبات حق و دریافت خسارت دارد.» وی در خصوص این که شهروندان پس از وقوع تصادف باید چه کارهایی انجام دهند نیز توضیحاتی ارائه داد و گفت: «در صورت وقوع تصادف، خونسردی خودتان را حفظ کنید. اولین اقدام هم گرفتن عکس و تهیه فیلم کوتاه از خودروها و صحنه تصادف است. این عکس و فیلم هم به طرفین تصادف و هم به پلیس برای تصمیم‌های بعدی کمک می‌کند.» سرهنگ جوانبخت در ادامه گفت: «پس از تهیه عکس و فیلم، خودرو خود را به منتهی‌الیه جاده منتقل کنید تا با تصادف خود باعث ایجاد ترافیک‌های سنگین نشوید.»

رئیس اداره تصادفات و کارشناس تصادفات راهور تهران بزرگ افزود: «نکته بعدی این است که تصادفات به ۳ دسته کلی تقسیم‌بندی می‌شوند که فرآیند رسیدگی آن‌ها کاملاً متفاوت از یکدیگر است. مادر تعریف تصادفات، فوتی، جرحی و خسارتی داریم. تصادف فوتی، تصادفی است که فرد یا افرادی جان خود را در سانحه از دست می‌دهند. در تصادف جرحی یک یا چندین نفر دچار جراحت یا مجروحیت می‌شوند و آمبولانس به‌محل اعزام می‌شود. بر این اساس تصادفات جرحی یا فوتی موارد مهمی هستند و بر این اساس ضمن برقراری تماس با پلیس ۱۱۰، همکاران بنده بلافاصله در صحنه حضور پیدا می‌کنند؛ زیرا برای پیگیری کارهای قضایی، خسارت، دیه و... لازم است کروکی توسط پلیس ثبت شود.» سرهنگ جوانبخت در پایان تاکید کرد: «در صورتی که طرفین تصادف، نظر مأمور پلیس راهور را قبول نداشته باشند، کروکی شورای حل اختلاف برای آن‌ها ترسیم می‌شود و ادامه فرآیند رسیدگی در شورای حل اختلاف بررسی می‌شود و سهم تقصیر برای هر کدام از طرفین در نظر گرفته خواهد شد.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

تهران ۲۷ 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

«هنر حرکت رو به جلو»؛ کمپین جدید دانگ‌فنگ در اکوادور رونمایی شد

«شرکت خودروسازی دانگ‌فنگ با همکاری یک آژانس تبلیغاتی کمپین تازه‌ای با عنوان «هنر حرکت رو به جلو» را در اکوادور آغاز کرد. این کمپین با الهام از هنر جنبشی، خطوط پویا، رنگ‌های زنده و طراحی مدرن، هویت بصری تازه‌ای برای برند ترسیم کرده است. هدف این پروژه، نمایش نوآوری، تحول و پیوند میان مهندسی خودرو، طراحی هنری و آینده رانندگی است. این کمپین در رسانه‌های دیجیتال، چاپی و محیطی منتشر شده است.



لزوم توجه به بحث آموزش در ارتقای فرهنگ رانندگی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



آموزش صحیح در هر جامعه پایه و اساس فرهنگ را تشکیل می‌دهد. بر این اساس بسیاری از کشورهای پیشرفته به آموزش صحیح کودکان که آینده جامعه در دستان آن‌هاست اهمیت زیادی می‌دهند. چراکه صرف هزینه برای تربیت کودکان از هزینه‌هایی که بر اثر بی‌توجهی به بحث فرهنگ‌سازی گریبان جوامع بشری را می‌گیرد، به مراتب کمتر است. با این حال متأسفانه در کشور ما به این اصل مهم آن‌چنان که باید توجهی نمی‌شود و کیفیت آموزش در مدارس و دانشگاه‌ها تا حدی ضعیف است و به نظر می‌رسد این مساله نیاز به بازنگری دارد. در عین حال بالا بودن آمار تخلفات رانندگی در کشور نیز ریشه در ضعف فرهنگی دارد. به عنوان مثال چه بسیار مشاهده شده است که راننده‌ای بدون توجه به رعایت حقوق سایر شهروندان، خودرویش را در محوطه پیاده‌راه پارک کرده و به این ترتیب سبب بهر حمت افتادن عابران پیاده برای عبور از یک مسیر خاص شده است.

در چنین مواردی همان‌طور که گفته شد ضعف آموزش در دوران کودکی تا حدی نمایان است و ای بسا در صورت آموزش و فرهنگ‌سازی مناسب و درست، کمتر شاهد بروز مواردی از این دست در معابر عمومی کشور بودیم. با این حال نهادهای مسئول باید در این زمینه با تلاش مضاعف کم‌کاری‌ها را جبران کنند تا به مرور شاهد ارتقای فرهنگ رانندگی و به‌طور کلی بالا رفتن کیفیت زندگی در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور باشیم.

نکته آموزشی

موضوع راحتی رانندگی را کاهش داده و احتمال آسیب دیدگی سیستم تعلیق و ضربه به جلوبندی را افزایش می‌دهد. از سوی دیگر، رینگ کوچک‌تر از استاندارد می‌تواند تعادل خودرو و ترمزگیری را مختل کند. به همین دلیل توصیه می‌شود همواره به کتابچه راهنمای خودرو یا برچسب روی ستون در راننده مراجعه کرده و ساینز مجاز را بررسی کنید. نکته بعدی وزن رینگ است. رینگ‌های سنگین مصرف سوخت را بالا می‌برند و فشار بیشتری به سیستم ترمز وارد می‌کنند.

انتخاب رینگ و لاستیک مناسب یکی از موضوعات کلیدی در ایمنی، عملکرد و حتی مصرف سوخت خودرو است. بسیاری از رانندگان تنها به زیبایی ظاهری رینگ توجه می‌کنند؛ در حالی که توجه به نکات فنی اهمیت بسیار بیشتری دارد. اولین نکته، تناسب ساینز رینگ با لاستیک و خودرو است. هر خودرو ساز برای مدل‌های مختلف خودرو، ساینز استاندارد رینگ و لاستیک را مشخص می‌کند. اگر رینگ بزرگ‌تر از حد مجاز انتخاب شود، لاستیک باید فاقی کوتاه‌تری داشته باشد که این

ویژگی‌های رینگ و لاستیک استاندارد خودرو چیست؟



کرمان موتور

KME

کاتالوگ

KERMANMOTOR

KME SR3

کی‌ام‌سی اس آر ۳