



مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنادر گفت و گوبا «دنیای خودرو»:

«بلبشوی» تمام‌عیار در خدمات پس از فروش خودروهای برقی ایجاد شده است

چالش خدمات پس از فروش خودروهای برقی در تنوع گسترده و بی‌ضابطه واردات نهفته است، برخی از خودروهای برقی از طریق واسطه‌ها وارد و فاقد پشتیبانی هستند. همچنین...

صفحه ۱۴

با توجه به درآمد

۲,۶ هزار میلیارد تومانی رقم خورد؛

رشد ۲۴۶ درصدی درآمد «زامیاد» در مردادماه

شرکت زامیاد گزارش عملکرد مردادماه خود را منتشر کرد. این شرکت که سال مالی آن در... صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

پرداخت خسارت «افت قیمت خودرو» کلید خورد

در تحولی تاریخی در صنعت بیمه کشور، مصوبه پرداخت خسارت افت قیمت خودرو از دی‌ماه ۱۴۰۳ به اجرا... صفحه ۲

اجرای طرح تعیین مسئولیت حقوقی

پلتفرم‌های حمل‌ونقل اینترنتی

موتور سیکلت‌ها

شناسنامه‌دار می‌شوند

این روزها بحث بر سر ساماندهی، نوسازی و طرح‌های

مختلف دیگر مرتبط با... صفحه ۱۵

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ خصوصی‌سازی، تنها مسیر نجات صنعت خودرو در میانه بحران انرژی و ارز

صفحه ۳



۱۲ ۶ ماهه موفق «یزد تایر» در ۱۴۰۴

۲ آغاز پیش تولید اتوبوس شهری «زامیاد» با موتور ۳۴۰ اسب بخار



نمایشگاه مشهد؛ ویتترین
پر زرق و برق یا نقطه
امید صنعت خودرو؟
نمایشگاه خودرو مشهد امسال در شرایطی برگزار
شد که بازار خودرو همچنان در رکود مطلق... صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

تبدیل روزنامه‌های باطله به کابین «کادیلک»!

لوکس‌ترین برند آمریکایی هم سراغ مواد بازیافتی رفت

صفحه ۶

آیا قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است؟

صفحه ۱۰

رشد قیمت قابل توجه انواع خودرو در بازار

صفحه ۷

در دانه هوندا چگونه در فهرست بهترین
اسپریت‌بایک‌های سال قرار گرفت؟

CBR650 R؛ شمشیر

برنده سامورایی! صفحه ۸

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات



OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro 021 4591



حرکت درمی آورند و در مجموع ۵۵۰ اسببخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. مرسدس G580 با چهار موتور مستقل، قابلیت چرخش ۳۶۰ درجه ای به نام «چرخش تانک» را ارائه می دهد. اما جیسون والتز، متخصص ارشد آفرود جگوار-لندروور این قابلیت را نمایش می دهد. او همچنین ادعا می کند زاویه شکست مرسدس ضعیف تر است و برد واقعی رنجروور که انتظار می رود بیش از ۴۸۰ کیلومتر باشد، برتر خواهد بود. این برتری نتیجه رویکرد عمل گرایانه مهندسان جگوار-لندروور در یافتن تعادل بهینه بین وزن، اندازه باتری، قدرت، بهره وری و توانایی آفرود است.

رنجروور الکتریکی با ۵۵۰ اسببخار قدرت و توانایی آفرود بی رقیب، تجمل برقی را باز تعریف می کند. این شاسی بلند بی صدا، قدرتمند و آماده فتح هر مسیری است. هیجان زیادی پیرامون رنجروور الکتریکی وجود دارد. این در حالی است که بیش از پنج سال است طرفداران خودرو از آمدنش خبر دارند و ۶۴ هزار نفر در فهرست انتظار آن هستند. دلیل این اشتیاق، نبود شاسی بلند الکتریکی لوکسی با اعتبار و توانایی آفرود مشابه است؛ مگر این که مرسدس G580 EQ را به عنوان رقیب در نظر بگیریم که مهندسان رنجروور آن را قبول ندارند. این شاسی بلند پرچمدار بریتانیایی مجهز به دو موتور الکتریکی است که هر کدام یک محور را به



اصیل ترین آفرودر برقی

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

پرداخت خسارت «افت قیمت خودرو» کلید خورد



مهری درخوش

m.darakhsh@autoworld.ir

«در تحولی تاریخی در صنعت بیمه کشور، مصوبه پرداخت خسارت افت قیمت خودرو از دی ماه ۱۴۰۳ به اجرا درآمده است. این طرح که پس از سال ها بحث و بررسی نهایی شده، می تواند انقلابی در حقوق مصرف کنندگان حوزه بیمه خودرو ایجاد کند و تحولات گسترده ای در صنعت بیمه به وجود آورد.

مسعود قریب، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» این مصوبه را «قطعه عطفی در صنعت بیمه کشور» توصیف کرد و گفت: «این مصوبه برای نخستین بار به موضوع بسیار مهم کاهش ارزش خودرو پس از تصادف می پردازد. در گذشته، مالکان خودروهای تصادفی تنها هزینه های تعمیرات را دریافت می کردند؛ در حالی که کاهش ارزش خودرو که گاهی تا ۴۰ درصد نیز می رسد، نادیده گرفته می شد.»

او با تأکید بر اهمیت این مصوبه برای مالکان خودروهای لوکس افزود: «این طرح به ویژه برای مالکان خودروهای لوکس و نیمه لوکس که سرمایه گذاری قابل توجهی کرده اند، بسیار حائز اهمیت است. این افراد تاکنون متحمل ضررهای مالی سنگینی می شدند که هیچگاه جبران نمی شد. به عنوان مثال خودرویی که پس از تصادف اساسی حتی با تعمیرات کامل، بین ۲۰ تا ۴۰ درصد از ارزش بازار خود را از دست می دهد، اکنون می تواند بخشی از این زیان را دریافت کند.»

این کارشناس بیمه به چالش های پیش روی اجرای این مصوبه اشاره کرد و گفت: «تعیین میزان دقیق افت قیمت نیازمند کارشناسی بسیار دقیق و تخصصی است. باید سیستم ارزیابی یکپارچه ای ایجاد شود که هم برای بیمه گران و هم برای بیمه گذاران قابل قبول باشد. یکی از بزرگ ترین چالش ها، ایجاد روشی استاندارد برای محاسبه دقیق افت قیمت است که همه کارشناسان به آن استناد کنند.» وی در ادامه هشدار داد: «ممکن است این مصوبه منجر به افزایش حق بیمه ها شود. شرکت های بیمه باید این هزینه اضافی را محاسبه کنند و طبیعتاً بخشی از

نمایشگاه مشهد؛ ویتترین

پر زرق و برق یا نقطه

امید صنعت خودرو؟

است. مردمی که در کنار خودروهای جدید عکس یادگاری می گیرند، اغلب همان هایی هستند که توان خرید یک خودرو کارکرده داخلی را نیز ندارند. مشکل اصلی، همان اقتصاد بیمار و سیاست گذاری های متزلزل است. نمایشگاه مشهد نشان داد که میل به تغییر در صنعت خودرو وجود دارد، اما ساختار بازار و قدرت خرید مصرف کننده اجازه تحقق این آرزو را نمی دهد. در غیاب ثبات ارزی، سیاست های پایدار در واردات و قیمت گذاری و نیز در نبود تسهیلات خرید واقعی، این نمایشگاه ها هر چقدر هم باشکوه برگزار شوند، تأثیر عملی بر معاملات بازار نخواهند داشت.

بالبین همه نمی توان از نقش این رویدادها در ایجاد امید و تحرک تقاضای بالقوه چشم پوشید. معرفی خودروهای هیبریدی و برقی، حتی در ابعاد محدود پیامی به مصرف کنندگان و حتی سیاست گزاران می دهد با این مفهوم که زمان تغییر فرا رسیده است. در نهایت اگر دولت بتواند از چنین نمایشگاه هایی به عنوان سکویی برای تدوین سیاست های روشن و پایدار بهره گیرد، شاید در آینده شاهد حرکت واقعی به سمت نوسازی ناوگان و خروج از رکود باشیم.

نمایشگاه خودرو مشهد بیش از آن که بازار را به حرکت درآورد، تلنگری به سیاست گزاران زد که اگر به آن توجه شود، می تواند نقطه شروعی برای تغییرات اساسی باشد؛ اما اگر همچون گذشته این حقیقت در هیاهوی شعارها گم شود، این نمایشگاه نیز چیزی جز یک ویتترین رنگارنگ با عمر کوتاه نیست و تأثیر عمیقی بر اوضاع بازار خودرو نخواهد داشت.

نمایشگاه خودرو مشهد امسال در شرایطی برگزار شد که بازار خودرو همچنان در رکود مطلق به سر می برد. خریداران واقعی

از صحنه معاملات کنار کشیده اند و سرمایه ها به سمت بازارهای موازی همچون ارز و طلا سوق پیدا کرده اند. در چنین فضای، سالن های نمایشگاهی مشهد مملو از خودروهای جدید، مدل های هیبریدی و کراس اوورهای وارداتی و مونتاژی بود که با چراغ های رنگی و بروشورهای جذاب پیش روی بازدید کنندگان قرار گرفته بودند. اما پرسش اصلی این جاست: آیا این نمایشگاه صرفاً یک ویتترین پر زرق و برق بود یا می تواند به عنوان روزنه ای برای خروج صنعت خودرو از بن بست فعلی تلقی شود؟

واقعیت آن است که نمایشگاه مشهد بیش از آن که بازتابی از قدرت خرید مردم باشد، آینه ای برای نمایش توانمندی و جاه طلبی شرکت ها بود. خودرو سازان داخلی و شرکای خارجی شان با معرفی محصولات تازه نشان دادند که در زمینه طراحی و عرضه مدل های جدید عقب نمانده اند. معرفی خودروهای هیبریدی و حتی طرح هایی برای ورود خودروهای برقی، نشانه ای از آن است که صنعت خودرو ایران ناگزیر باید با جریان جهانی همسو شود. با این حال فاصله میان آن چه در سالن های نمایشگاهی به نمایش درمی آید و آن چه در کوچه و خیابان قابل خرید است، بسیار زیاد



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار



این هزینه به مصرف کنندگان منتقل خواهد شد. براساس برآوردهای اولیه، ممکن است شاهد افزایش ۱۵ تا ۲۵ درصدی حق بیمه شخص ثالث در سال آینده باشیم.»

او موفقیت این مصوبه را منوط به سه عامل کلیدی دانست و تصریح کرد: «آموزش و آگاهی بخشی به مالکان خودرو، ایجاد سازوکارهای شفاف برای ارزیابی افت قیمت و نظارت دقیق بیمه مرکزی از ارکان موفقیت این طرح هستند. بدون این سه رکن، اجرای این مصوبه با مشکلات جدی روبه رو خواهد شد.»

قریب در بخش دیگری از تحلیل خود به تأثیرات بلندمدت این مصوبه پرداخت و افزود: «اگر این طرح به درستی اجرا شود، می تواند اعتماد از دست رفته مشتریان به صنعت بیمه را بازگرداند و استانداردهای جدیدی در خدمات بیمه ای ایجاد کند. همچنین می تواند به شفافیت بیشتر در بازار خودروهای کارکرده کمک کند؛ زیرا خریداران با اطمینان بیشتری می توانند خودروهای تصادفی را خریداری کنند.»

این کارشناس بیمه در پایان خاطرنشان کرد: «اجرای موفق این مصوبه نیازمند همکاری همه ذینفعان شامل بیمه مرکزی، شرکت های بیمه، کارشناسان رسمی و خود مصرف کنندگان است. آینده نشان خواهد داد که این طرح تحولی مثبت در صنعت بیمه کشور ایجاد خواهد کرد یا با چالش های اجرایی روبه رو خواهد شد. به نظر می رسد برای اجرای موفق، نیاز به دوره گذار ۶ تا ۱۲ ماهه داریم تا همه بخش ها خود را با این شرایط جدید تطبیق دهند.»



فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGDI AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official



تیونینگ نوویتک روی فراری «پوروسانگوئه»



فراری پوروسانگوئه با تیونینگ نوویتک، ظاهری جسورانه پیدا کرده است و حالا شبیه یک هایپرهایچیک با طراحی تهاجمی به نظر می‌رسد. نوویتک اخیرا بسیار فعال بوده و مدام تصاویری از پروژه‌های جدیدش منتشر می‌کند. جدیدترین خودرویی که از هنر تیونینگ این شرکت بهره‌مند شده، فراری پوروسانگوئه است. اگر با نوویتک آشنا باشید، می‌دانید که این شرکت معمولا رویکردی ساده در تیونینگ دارد؛ اما در این مورد، به نظر می‌رسد کمی زیاده‌روی کرده‌اند. البته این خودرو هنوز با کارهای اغراق آمیز شرکت‌هایی مثل منصورری یا کیوانی فاصله دارد. اما برای یک پروژه نوویتک، این شاسی‌بلند ایتالیایی کمی بیش از حد

تهاجمی به نظر می‌رسد. دلیل این موضوع تریمر نارنجی رنگی روی بدنه سبز خودرو و همین‌طور قطعات فیبرکربنی است که به بدنه اضافه شده‌اند. این خودرو همچنین حالا از کاپوت جدید با طراحی تهاجمی‌تر، گلگیرهای پهن‌تر، دیفیوزر خشن، بال روی سقف و چندین قطعه دیگر بهره می‌برد که به بهبود ظاهر و عملکرد آن کمک کرده‌اند. رنگ‌ها طبیعتا از مجموعه محصولات ووسن (Vossen) انتخاب شده‌اند؛ زیرا این دو شرکت همکاری‌های متعددی با یکدیگر دارند. این رنگ‌ها با نام NF11 شناخته می‌شوند و ظاهری مشکلی با جزئیات نارنجی‌رنگ دارند و کالیپرهای ترمز نارنجی از پشت آن‌ها خودنمایی می‌کنند.

بخش نخست

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خصوصی‌سازی، تنها مسیر نجات صنعت خودرو در میانه بحران انرژی و ارز



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

کرده است. هم‌زمان، بحران انرژی با کاهش ساعات کاری کارخانه‌ها و افت بهره‌وری، مزید بر علت شده و زنجیره تامین خودرو را در وضعیت دشوارتری قرار داده است.

آیا دولت باید برای جبران زیان انباشته خودروسازان مجددا قیمت‌ها را افزایش دهد؟

در شرایط کنونی که نرخ ارز به شدت رشد کرده و هزینه‌های تولید را بالا برده است، افزایش قیمت خودرو تا حدی اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. خودروسازان برای تداوم فعالیت و جلوگیری از افزایش زیان، ناچار هستند بخشی از فشار ارزی را به مصرف‌کننده منتقل کنند. با این حال، اگر افزایش قیمت بدون در نظر گرفتن قدرت خرید مردم صورت گیرد، نه تنها به کاهش تقاضا و رکود بیشتر بازار منجر می‌شود، بلکه می‌تواند اعتماد مشتریان را نیز خدشه‌دار کند. از این رو، سیاست افزایش قیمت باید به صورت تدریجی و حساب‌شده اجرا شود. هم‌زمان دولت باید با اصلاح سیاست‌های ارزی، تقویت قطعه‌سازان داخلی و کاهش وابستگی به واردات، شرایطی را فراهم کند که فشار ناشی از نوسانات ارزی بر دوش مصرف‌کننده قرار نگیرد. به بیان دیگر، افزایش قیمت به تنهایی مسکن موقتی است و بدون اصلاحات ساختاری، بحران همچنان پابرجا خواهد ماند.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو؛ راهکار یا شعار؟

خصوصی‌سازی بدون تردید یکی از کلیدی‌ترین مسیرها برای بهبود وضعیت صنعت خودرو است. واگذاری این صنعت به بخش خصوصی می‌تواند به تغییرات اساسی در نظام مدیریتی و بهره‌وری شرکت‌ها منجر شود.

تجربه نشان داده است که بخش خصوصی در تصمیم‌گیری سریع‌تر و با انعطاف‌پذیری بیشتر عمل می‌کند و می‌تواند منابع مالی جدیدی برای ارتقای کیفیت و افزایش تولید فراهم آورد. علاوه بر این، رقابت واقعی میان خودروسازان، به افزایش کیفیت و کنترل بهتر قیمت‌ها کمک خواهد کرد. اما واقعیت این است که خصوصی‌سازی در صنعت خودرو ایران با موانع جدی روبه‌رو است. دولت همچنان تمایل چندانی به واگذاری کامل ندارد؛ چرا که این صنعت را استراتژیک می‌داند. از سوی دیگر، بخش خصوصی نیز به دلیل بی‌ثباتی اقتصادی و ریسک‌های بالا، رغبت کمی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه دارد.

بنابراین موفقیت خصوصی‌سازی نیازمند عزم جدی دولت برای ایجاد بسترهای شفاف، ارائه مشوق‌های مالی و برداشتن موانع قانونی است. تنها در این صورت می‌توان امیدوار بود که این راهکار به نتیجه مطلوب برسد.

با توجه به بحران انرژی راهی برای برون‌رفت صنعت خودرو از چالش‌های موجود وجود دارد؟

کمیود انرژی به یکی از بزرگ‌ترین موانع تولید در کشور بدل شده است. در تابستان‌ها به دلیل افزایش مصرف برق و در زمستان‌ها به دلیل محدودیت گاز، صنایع مجبور به کاهش ساعات کاری و توقف موقت خطوط تولید می‌شوند. صنعت خودرو و نیز از این قاعده مستثنی نیست و در سال‌های اخیر بارها با افت تیراژ به دلیل محدودیت‌های انرژی مواجه شده است. برای مقابله با این بحران، لازم است سیاست‌گذاران صنعتی و انرژی کشور نگاه تازه‌ای به موضوع داشته باشند. استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر مانند خورشید و باد، بهینه‌سازی مصرف در خطوط تولید و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی می‌تواند به تاب‌آوری صنعت کمک کند. همچنین حمایت‌های مالیاتی و تسهیلاتی دولت برای جبران هزینه‌های ناشی از بحران انرژی، نقشی تعیین‌کننده در حفظ تولید خواهد داشت. در غیر این صورت، تکرار چرخه خاموشی‌ها و محدودیت‌ها،



آینده تولید خودرو در کشور را با ابهامات بیشتری روبه‌رو خواهد کرد.

به نظر شما با تداوم روند کنونی در صنعت خودرو، سرنشت این صنعت چه خواهد بود؟

ادامه روند فعلی، صنعت خودرو را به سمت بحران‌های عمیق‌تر سوق می‌دهد. زیان انباشته، ضعف مدیریتی، رکود بازار، بحران انرژی و فشارهای ارزی همگی دست به دست هم داده‌اند تا ظرفیت تولید کشور کاهش یابد و تنوع محصولات محدودتر شود. در چنین شرایطی، افزایش قیمت‌ها اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و مصرف‌کنندگان نیز بیش از پیش متضرر خواهند شد. برای جلوگیری از این آینده نامطلوب، اصلاحات جدی در ساختار مدیریتی و اقتصادی صنعت خودرو ضروری است. خصوصی‌سازی واقعی، ارتقای بهره‌وری، تقویت همکاری‌های بین‌المللی و ایجاد فضای رقابتی می‌تواند مسیر تازه‌ای برای این صنعت رقم بزند.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



شده و پارکینگ‌های شرکت به طور کامل تخلیه شود. «مدیرعامل پارس خودرو با تاکید بر لزوم ارتقای کیفیت و افزایش سرعت عملیات تکمیل کاری، تسریع در تجاری‌سازی و تحویل خودروهای مشتریان را از اولویت‌های اصلی پارس خودرو دانست. وی همچنین از تلاش کارکنان خطوط تولید در ایسام تعطیلات آخر هفته قدردانی کرد و نقش آن‌ها را در تحقق اهداف شرکت محوری دانست.

«به گزارش «سایپانیز» بهمن حسین‌زاده در بازدید از سالن‌های تولیدی و بخش‌های تکمیل کاری، از نزدیک در جریان ادامه فرآیند تامین قطعات و تجاری‌سازی محصولات پارس خودرو قرار گرفت. وی در ایسن بازدید با اشاره به اجرای موفق تکمیل کاری و تجاری‌سازی خودروهای مشتریان در مردادماه گفت: «این طرح با جدیت ادامه خواهد یافت تا تمامی خودروها تحویل مشتریان



ادامه طرح تکمیل کاری محصولات «پارس خودرو» تا تحویل آخرین خودرو

رهایی صنعت خودرو از قیدهای دولتی، راهی به سوی پویایی و رقابت‌پذیری

خودروسازی چگونه رشد می‌کند؟

سیاست‌گذار صنعتی اگر می‌خواهد به جای بنگاهی زیان‌ده، صنعتی پویا و رقابتی داشته باشد، باید از نقش قیمت‌گذار و متصدی فاصله گرفته و در قامت تسهیل‌گر ظاهر شود



نگاه View

مسعود دانشمند

کارشناس اقتصادی و عضو اتاق بازرگانی ایران

قیمت‌گذاری دستوری سد صنعت خودرو

«اساساً با قیمت‌گذاری دستوری مخالفم، چون این روش هیچ‌گاه در هیچ‌کجای دنیا نتیجه مثبتی نداشته است. تولیدکننده هر کالایی، از جمله خودرو، ابتدا هزینه‌های تولید خود را محاسبه کرده، وارد رقابت در بازار می‌شود و متناسب با آن قیمت محصولش را تعیین می‌کند. اما وقتی دولت وارد می‌شود و قیمت را به‌صورت دستوری پایین نگه می‌دارد، تعادل اقتصادی به‌هم می‌ریزد. این سیاست باعث می‌شود تولیدکنندگان، به‌ویژه در صنعت خودرو، نتوانند هزینه‌های واقعی خود را پوشش دهند، نتیجه این است که تولید کاهش پیدا می‌کند، کیفیت افت می‌کند و شرکت‌ها با زیان انباشته مواجه می‌شوند. قطعه‌سازان هم که بخش حیاتی این صنعت هستند، به دلیل عدم دریافت مطالباتشان از خودروسازان، تحت فشار مالی شدیدی قرار می‌گیرند و نمی‌توانند تولید خود را به‌دستی ادامه دهند. دولت ممکن است بخواهد به‌مردم سوسپید بدهد و کالایی را ارزان‌تر ارائه کند که این هدف در برخی موارد، مثل کالاهای اساسی، قابل فهم است. اما روش درست این نیست که تولیدکننده را مجبور کند محصولش را زیر قیمت تمام‌شده بفروشد. به‌عنوان مثال اگر خودرویی ۵۰۰ میلیون تومان هزینه تولید دارد، دولت می‌تواند آن را ۵۰۰ میلیون از تولیدکننده بخرد و با ۳۰۰ میلیون به‌مردم بفروشد؛ اما تفاوت ۲۰۰ میلیون را خودش پرداخت کند. وقتی دولت به تولیدکننده تکلیف می‌کند که محصول را زیر قیمت بفروشد، حقوق تولیدکننده را زیر پا می‌گذارد و جریان اقتصادی را مختل می‌کند. ایسن کار نه‌تنها به تولید ضربه می‌زند، بلکه قطعه‌سازان را هم که وابسته به خودروسازان هستند، با بحران مالی مواجه می‌کند.

بهترین راهکار، ایجاد فضای رقابتی است. دولت باید شرایطی را فراهم کند که تولیدکنندگان در یک بازار رقابتی فعالیت کنند. در این فضا، قیمت‌ها به‌صورت خودکار به‌سطحی می‌رسند که برای مصرف‌کننده قابل قبول باشد. نقش دولت نظارت است، نه دخالت مستقیم. وقتی بازار رقابتی باشد، اگر تولیدکننده‌ای بخواهد خودرویی را گران‌تر از ارزش واقعی‌اش بفروشد، مصرف‌کننده به‌سراغ گزینه‌های ارزان‌تر می‌رود و بازار خودش تعادل را برقرار می‌کند. ایسن مکانیزم، هم به نفع تولیدکننده است و هم به نفع مصرف‌کننده.

هدف اصلاح وضعیت صنایع خودروسازی ایجاد و اعمال شود. به‌عنوان مثال کاهش نرخ بهره و دسترسی آسان‌تر به منابع مالی بخش مهم این تغییرات است. در چنین شرایطی امکان سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در زمینه تحقیق و توسعه و تقویت زنجیره تامین و افزایش اعتماد بخش خصوصی ایجاد و فراهم خواهد شد.

«خصوصی‌سازی واقعی و رقابت‌پذیری با واگذاری گروه صنعتی ایران خودرو به بخش خصوصی و فروش سهام سایپا در آینده می‌توان امیدوار بود که صنعت خودرو به‌سمت مدیریت فعال بخش خصوصی حرکت کند؛ اما این مساله به تنهایی کافی نیست؛ چرا که باید نقش دولت در تعیین قیمت و سیاست‌های عملیاتی برای تولیدکنندگان کاهش یابد. از سویی ایجاد فضا برای ورود شرکت‌های نوآور و رقبای تازه فراهم شود تا رقابت به‌معنی واقعی در صنعت و بازار شکل گیرد. هم‌زمان با این مسائل باید دولت سیاست‌های حمایتی از بومی‌سازی قطعات با کیفیت را دنبال کند. کشورهای نظیر ترکیه، هند و حتی برزیل نشان داده‌اند که با آزادسازی قیمت‌ها، اصلاح نظام بانکی و ایجاد بستر رقابتی، می‌توان صنعتی ورشکسته را به بازیگری جهانی تبدیل کرد. کشور ما نیز با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم، ظرفیت آن را دارد که با اصلاح سیاست‌ها، صنعت خودرو را دوباره روی ریل رقابت‌پذیری قرار دهد. صنعت خودرو کشور با سهم بالایی که در زمینه اشتغال و تولید صنعتی دارد، دیگر نمی‌تواند اسیر مداخلات سنگین و سیاست‌های دستوری باشد. آزادسازی قیمت‌ها، کاهش نرخ بهره، خصوصی‌سازی واقعی و حمایت از رقابت، مسیری است که نه‌تنها به سود تولیدکننده و قطعه‌ساز است، بلکه برای اقتصاد ملی یک سرمایه‌گذاری استراتژیک خواهد بود.

سیاست‌گذار صنعتی اگر می‌خواهد به‌جای بنگاهی زیان‌ده، صنعتی پویا و رقابتی داشته باشد، باید از نقش قیمت‌گذار و متصدی فاصله گرفته و در قامت تسهیل‌گر ظاهر شود. این تغییر رویکرد، تنها راه برای رهایی صنعتی است که شایسته آن است در جایگاه منطقه‌ای و حتی جهانی، هر چه بیشتر بدرخشد.

ناگهانی در این سیاست‌ها، بازار خودرو را به‌لرزه درمی‌آورد و فضایی انحصاری ایجاد می‌کند.

«ریشه‌های بحران: میراث اقتصاد دولتی مشکلات امروز صنعت خودرو یک‌شبه به‌وجود نیامده و ریشه در سیاست‌های دهه‌های گذشته دارد؛ چنین ساختاری، صنعتی بسته و کم‌تحرك به‌وجود آورد که از تحولات جهانی جا ماند و نتوانست به تقاضاهای متنوع جامعه و نیازهای فناورانه پاسخ دهد. خروجی این مدل دولتی، صنعتی است که نه به‌درستی خصوصی‌شده و نه توانسته از مزایای اقتصاد آزاد بهره‌برد. نتیجه آن، اتکالی بیش از حد به حمایت‌ها، فرسودگی در ساختار مدیریتی و عقب‌ماندگی در عرصه نوآوری بوده است.

«پیامدها: رکود نوآوری، فشار مالی و تداوم انحصار ادامه این سیاست‌ها پیامدهای روشنی خواهد داشت که کاهش انگیزه در ارتقای کیفیت از جمله آن‌هاست. بر این اساس وقتی قیمت‌گذاری دستوری سود تولیدکننده را محدود می‌کند، انگیزه‌ای برای ارتقا یا نوآوری باقی نمی‌ماند. همچنین فشار بر زنجیره تامین پیامد دیگر آن است. درواقع قطعه‌سازان که ستون اصلی این صنعت هستند، زیر بار بهره‌های بانکی سنگین و سیاست‌های متناقض، یکی پس از دیگری به تعطیلی کشیده می‌شوند و نهایتاً تداوم انحصار مورد دیگری است که باید به آن توجه داشت. بر این اساس بازار همچنان در قیضه دو شرکت بزرگ است؛ فضایی که مانع ورود بازیگران تازه و مانع انتخاب واقعی مصرف‌کننده می‌شود.

«چشم‌انداز اصلاح: آزادی، رقابت و توانمندسازی راهکار برون‌رفت از این بن‌بست روشن است و بارها در تجارب جهانی آزموده شده است: آزادسازی قیمت‌ها، بازگرداندن منطق رقابت به بازار، سوق دادن خودروساز به سمت ارتقای کیفیت و خدمات بهتر و شکل‌گیری قیمت واقعی و شفاف برای مصرف‌کننده می‌تواند راهکار موثری در این زمینه باشد.

هم‌زمان با این موارد باید در نظام بانکی نیز تغییراتی با

«صنعت خودرو در ایران، نه‌تنها یک بنگاه صنعتی، بلکه ستون فقرات بخشی از اقتصاد ملی است؛ صنعتی که بیش از ۲۰ درصد از ارزش‌افزوده بخش صنعت و سهمی چشمگیر در تولید ناخالص داخلی کشور را به‌خود اختصاص داده است. این صنعت در زنجیره‌های گسترده از قطعه‌سازی تا خدمات پس از فروش، میلیون‌ها شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده و در عین حال، بخش مهمی از امنیت اقتصادی و صنعتی کشور را نمایندگی می‌کند.

اما واقعیت تلخ این است که صنعت خودرو ایران، به‌رغم این جایگاه استراتژیک، سال‌هاست گرفتار در گرداب سیاست‌گذاری‌های ناهماهنگ و مداخلات سنگین دولتی دست‌وپا می‌زند. از سهم‌خواهی ۲۰ درصدی دولت در فاکتور فروش گرفته تا نرخ بهره بانکی بالای ۳۵ درصد که گلوئی قطعه‌سازان را فشرده است، مجموعه‌ای از سیاست‌های ناکارآمد عملاً این صنعت را از مسیر طبیعی رشد و توسعه منحرف کرده است.

«وضعیت کنونی: صنعتی در محاصره سیاست‌های غلط

نخستین مشکل ساختاری، حضور مستقیم دولت در قیمت‌گذاری و سهم‌خواهی از فروش است. سهم ۲۰ درصدی دولت از فاکتور خودرو نه‌تنها هزینه‌ای مضاعف بر دوش تولیدکننده و مصرف‌کننده تحمیل می‌کند، بلکه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد را به‌طور مصنوعی کاهش داده و انگیزه بهبود کیفیت را از خودروسازان می‌گیرد.

در کنار این، نظام بانکی نیز به‌مانعی جدی تبدیل شده است. نرخ بهره‌های بالای ۳۵ درصد که برای تامین سرمایه در گردش بر قطعه‌سازان و خودروسازان تحمیل می‌شود، عملاً به معنای مرگ تدریجی تولید است. چنین فشار مالی سنگینی در شرایطی که بنگاه‌ها دسترسی محدودی به نقدینگی دارند، آن‌ها را ناگزیر به کاهش کیفیت یا حتی توقف فعالیت می‌کند.

به این باید سیاست‌های ناپایدار و متغیر در حوزه واردات، تعرفه‌ها و حمایت‌های غیرهدفمند را نیز افزود، هر تغییر

پیگیری يك موضوع

Follow up



اسد کریمی

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران

بازار خودرو همچنان گرفتار رکود

«در حال حاضر یکی از عوامل موثر در رکود بازار خودرو، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان است. قیمت بالای خودرو و محدود شدن در آمد خانوارها باعث شده است بسیاری از افراد حتی اگر قصد جایگزینی خودرو فرسوده خود را داشته باشند، خرید خود را به تعویق بیندازند. در چنین شرایطی، حتی تقاضای مصرف‌کننده واقعی نیز به‌شدت محدود می‌شود و بازار به‌سمت رکود عمیق حرکت می‌کند. حال در این زمینه اسد کریمی، رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران به تشریح آخرین وضعیت بازار خودرو پرداخته است

«در حال حاضر وضعیت معاملات در بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار خودرو این روزها در رکود مطلق قرار دارد و خریدار واقعی تقریباً وجود ندارد؛ حتی فروشندگان شخصی نیز برای فروش خودروهای خود با مشکل مواجه هستند و حجم معاملات روزانه به‌میزان چشمگیری کاهش یافته است. به‌نوعی می‌توان گفت معاملات در بازار خودرو به کمترین میزان خود رسیده و عملاً بازار خودرو در رکود سنگینی به‌سر می‌برد.

دلیل این وضعیت چیست؟

تأثیرات روانی ناشی از شرایط اقتصادی و سیاسی نیز بر بازار خودرو قابل توجه است. نوسانات نرخ ارز، عدم ثبات اقتصادی و پیش‌بینی‌های نامطمئن از آینده باعث شده است خریداران با احتیاط عمل کنند و فروشندگان نیز از کاهش قیمت‌ها خودداری کنند. این چرخه باعث شده است معاملات متوقف شود و فضای بازار به‌سمت رکود کامل پیش‌رود.

پیش‌بینی شما برای آینده بازار چیست؟

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد تا زمانی که قیمت ارز به ثبات نرسد و تحویل خودرو همراه با تأخیر باشد، رکود دست از سر بازار خودرو بر نخواهد داشت. بازگرداندن اعتماد مصرف‌کننده از طریق شفافیت در عرضه خودرو و تحویل به‌موقع، همراه با نظارت دقیق بر عملکرد نمایندگی‌ها می‌تواند بهبود نسبی شرایط بازار را به‌همراه داشته باشد.

چرا بازار خودرو با این ناهماهنگی روبه‌رو است؟

برخی اجازه نمی‌دهند بازار خودرو رونق پیدا کند؛ در این رابطه، عده‌ای از بازار خودرو سوءاستفاده می‌کنند و این درحالی است که تعدادی از بنگاه‌داران به خاطر شرایط ناپایدار، قادر به پرداخت اجاره میهن نیستند.

زاپاس

Spare Tire

آغاز پیش تولید اتوبوس شهری «زامیاد» با موتور ۳۴۰ اسب‌بخار



افزایش تولید آن به دو دستگاه در روز نیز پیش‌بینی شده است. «وی با اشاره به مشخصات فنی محصول افزود: «این اتوبوس مجهز به موتور کامینز ۳۴۰ اسب‌بخاری (سیستم پاور ترن) و گیربکس فایت دیوا ۶ است که قابلیت و کیفیت لازم برای بهره‌برداری در ناوگان حمل‌ونقل درون‌شهری را فراهم می‌آورد.»

جوشقانی ادامه داد: «در مرحله نخست، تولید این

به گزارش «سایپانیز» علیرضا محمدابراهیم جوشقانی، معاون مهندسی شرکت زامیاد گفت: «پس از چندین سال وقفه، اتوبوس دیزلی زامیاد با ظرفیت مسافری ۳۴ نفر بار دیگر وارد خط تولید این شرکت شد. این محصول که سال گذشته رونمایی شده بود، هم‌اکنون با ظرفیت تولید یک دستگاه در روز به‌صورت نمونه‌زنی در حال پیش‌تولید است و امکان

معرفی شده بود، ظرفیت خط تولید شرکت برای ساخت اتوبوس‌های برقی و میدل‌باس نیز وجود دارد و در آینده نزدیک این حوزه توسعه خواهد یافت.»

وی با تأکید بر اهمیت توسعه محصولات داخلی و ارتقای کیفیت تولید، ابراز امیدواری کرد که آغاز پیش‌تولید این اتوبوس دیزلی، سرآغازی برای گام‌های بزرگ‌تر در صنعت حمل‌ونقل عمومی کشور باشد.

محصول به‌صورت نمونه‌ژ قطعات وارداتی (CKD) انجام می‌شود؛ اما در صورت استقبال بازار، بستر لازم برای افزایش بیش از ۵۰ درصدی عمق ساخت داخل آن فراهم خواهد شد. «معاون مهندسی شرکت زامیاد همچنین یادآور شد: «در حال حاضر تمرکز اصلی ما بر تولید اتوبوس‌های دیزلی درون‌شهری است؛ اما با توجه به استقبال گسترده از نمونه اتوبوس برقی که پیش‌تر

بود. «موتورسیکلت‌هایی با پیشرانده‌های بزرگ خودرو و پیش‌تر هم ساخته شده‌اند و شاید معروف‌ترین آن‌ها، موتورسیکلت کانسیپت دوچ‌تاماهاک باشد که به پیشرانده ۷۱۰ وایپر مجهز شده بود اما چنین موتورسیکلت‌هایی هرگز معمول و رایج نیستند. همین برای HF355 شاسی سفارشی طراحی کرده تا پیشرانده فراری و گیرپکس ۶ سرعته را در خود جای دهد. بدنه دست‌ساز این موتورسیکلت، همراه با سیستم ترمز و تعلیق، برای مدیریت قدرت تخمینی ۴۰۰ اسب‌بخار پیشرانده طراحی شده است. این موتورسیکلت با مایعات و ۱۵ لیتر بنزین، تنها ۲۶۸ کیلوگرم وزن دارد که ۱۴۵ کیلوگرم آن متعلق به پیشرانده و گیرپکس است.

موتورسیکلت HF355 با پیشرانده ۷۸ فراری F355 شاهکاری از مکسول هیزن است که ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت را روی دوچرخ ارائه می‌دهد. مکسول هیزن، سازنده موتورسیکلت‌های سفارشی در لس‌آنجلس، موتورسیکلتی ساخته که از پیشرانده ۷۸ فراری F355 نیرو می‌گیرد. این موتورسیکلت که HF355 نام دارد، از اوایل سال ۲۰۲۴ در دست ساخت بوده و هنوز کاملاً به پایان نرسیده، اما اخیراً برای اولین بار چرخ‌هایش به حرکت درآمده است. هیزن در پستی در اینستاگرام می‌گوید: «هدف ما خلق یک موتورسیکلت اسپرت با پیشرانده ۷۸ بود که همچنانبعاد و تناسبات یک موتورسیکلت معمولی را حفظ کند و این قطعاً چالش بزرگی



موتورسیکلتی که پیشرانده ۷۸ «فراری» را پذیرفت



توئیتر!

پیشنهاد جدید تامین منابع کالابریک از عوارض واردات خودرو



سید حمید پور محمدی، رئیس سازمان برنامه و بودجه اعلام کرد با اصلاح آیین‌نامه واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور، به آن‌ها اجازه داده می‌شود خودرو خود را وارد کنند و منابع حاصل از عوارض این خودروها صرف پرداخت کالابریک مستمر برای دهک‌های هدف تا پایان سال شود. با توجه به اظهار نظر رئیس سازمان برنامه و بودجه می‌توان انتظار داشت واردات خودرو توسط ایرانیان خارج کشور تسهیل شود.

دیگه چه خبر؟

بانک مرکزی و وزارت صمت موظف به اجرای آیین‌نامه جدید واردات خودرو شدند



آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ با تأکید بر واردات خودروهای برقی و هیبریدی و الزام به رعایت استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی، از سوی هیات وزیران ابلاغ شد. بر این اساس، واردات خودرو سواری شخصی توسط ایرانیان ساکن خارج از کشور دارای کارت اقامت برای هر ایرانی در سال ۱۴۰۴ یک خودرو بدون انتقال ارز و از محل ارز در اختیار و با رعایت مقررات این آیین‌نامه امکان‌پذیر خواهد بود.

ویژه‌ها

صنعت خودرو؛ خودکفایی روی کاغذ، وابستگی در عمل



طبق بررسی انجام‌شده در گزارش «بررسی میزان ارزیابی و ارزش‌های زنجیره‌های ارزش صنعتی در ایران به تفکیک رشته فعالیت» مرکز پژوهش‌های مجلس، تولید خودرو، تریلر و نیمه‌تریلر بیشترین اتکا را به واردات دارد. این موضوع نشان می‌دهد صنعت خودرو هنوز به خودکفایی واقعی نرسیده و حتی بخش بزرگی از تولیدات داخلی، ماهیت مونتاژی دارند و وابسته به واردات هستند.

با توجه به درآمد ۲,۶ هزار میلیارد تومانی رقم خورد؛

رشد ۲۴۶ درصدی درآمد «زامیاد» در مردادماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت زامیاد گزارش عملکرد مردادماه خود را منتشر کرد. این شرکت که سال مالی آن در پایان اسفندماه به اتمام می‌رسد، علاوه بر گزارش ماهانه، عملکرد ۵ ماهه نخست سال جاری را نیز ارائه کرده است. طبق این گزارش، آخرین سرمایه ثابت‌شده زامیاد ۶ هزار و ۶۶۵ میلیارد تومان است. مجموع درآمد شرکت در پنج ماه منتهی به مرداد سال جاری ۶ هزار و ۲۱۹ میلیارد تومان بوده و تنها در مردادماه ۲ هزار و ۶۶۶ میلیارد تومان درآمد کسب کرده است. این رقم در مقایسه با تیرماه که ۷۷۱ میلیارد تومان ثبت شده بود، جهشی معادل ۲۴۶ درصد را نشان می‌دهد. بخش عمده این رشد ناشی از افزایش فروش محصولات گروه نیسان بوده است. زامیاد در مردادماه از محل فروش این محصولات یک هزار و ۶۵۸ میلیارد تومان درآمد داشته و طی پنج ماهه نخست سال نیز ۳ هزار و ۵۸۶ میلیارد تومان از همین محل کسب کرده است. تمرکز شرکت بر تولید و عرضه خودروهای تجاری سبک و تقاضای بالای بازار برای این گروه محصول، عامل اصلی رشد درآمد در ماه گذشته عنوان می‌شود. دلایل جهش درآمد در مرداد را می‌توان در چند محور اصلی دسته‌بندی کرد. نخست، افزایش تقاضای بازار برای خودروهای تجاری سبک به دلیل نیاز شرکت‌ها و کسب‌وکارها به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

درون شهری و برون شهری است. دوم، بهبود وضعیت تامین قطعات و مواد اولیه بوده که در ماه‌های گذشته به یکی از موانع تولید تبدیل شده بود و حالا با رفع بخشی از مشکلات، سرعت خطوط تولید افزایش یافته است. در عین حال افزایش توان تحویل به مشترکین و مدیریت بهتر شبکه فروش نیز از عوامل کلیدی در این باره بوده است. این رشد قابل توجه مزایای متعددی برای شرکت به همراه دارد. افزایش درآمد ماهانه بهبود جریان نقدی را به دنبال دارد که در نتیجه قدرت سرمایه‌گذاری و تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای را افزایش می‌دهد. از سوی دیگر، ارتقای عملکرد فروش به اعتماد بیشتر مشتریان و سرمایه‌گذاران منجر می‌شود و جایگاه برند زامیاد را در بازار خودروهای تجاری تقویت می‌کند. همچنین، استمرار این روند می‌تواند سودآوری شرکت را در ماه‌های آینده بهبود بخشد و چشم‌انداز مثبتی برای پایان سال مالی رقم بزند. مردادماه را می‌توان نقطه عطفی در عملکرد سال جاری زامیاد دانست؛ ماهی که با رشد جهشی درآمدی توانست پیام مثبتی برای بازار سرمایه و سهامداران خود ارسال کند و نشان دهد ظرفیت‌های عملیاتی شرکت بیش از گذشته فعال شده‌اند. همچنین از منظر سرمایه‌گذاری نیز جهش درآمدی می‌تواند سیگنالی مثبت برای سهامداران باشد. سرمایه‌گذاران معمولاً به تغییرات سریع و معنادار در عملکرد ماهانه شرکت‌ها حساس هستند و رشد بیش از ۲۰۰ درصدی در یک ماه می‌تواند توجه بازار را به سمت نماد خزامیا جلب کند. این امر در صورت تداوم، احتمال افزایش ارزش بازار سهام شرکت را نیز تقویت خواهد کرد.



اینفوگرافیک

Infophography

افزایش درآمد شرکت رینگ‌سازی مشهد

میزان درآمد ۵ ماهه

میلیارد تومان

2.214

میزان رشد درآمد

۵ ماهه

30%

میزان درآمد

مردادماه

میلیارد تومان

629



رینگ‌سازی مشهد در ۵ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۲۱۴ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چرا؟

دو دلیل متفاوت برای وضعیت امروز بازار

یکی از مهم‌ترین عوامل این شرایط، کندی ترخیص خودروهای وارداتی از گمرک و به تبع آن تأخیر در تحویل خودروهاست. مصرف‌کنندگان، به‌ویژه آن‌هایی که به‌قصد استفاده شخصی خودرو خریداری می‌کنند، به دلیل عدم اطمینان نسبت به زمان تحویل، از ورود به بازار خودداری می‌کنند. در بخش خودروهای داخلی نیز تغییرات قابل توجهی رخ نداده است.

برای چه؟

انگیزه سرمایه‌گذاری در بازار خودرو از بین رفته است

در گذشته، بسیاری از معاملات خودرو با انگیزه سرمایه‌گذاری انجام می‌شد؛ به این معنا که افراد خودرو را خریداری می‌کردند تا در کوتاه‌مدت از افزایش قیمت سود ببرند؛ اما با کاهش این شکاف و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری، خرید خودرو بیشتر جنبه مصرفی پیدا کرده و همین امر حجم تقاضای واقعی را کاهش داده است؛ در نتیجه، اکنون تنها تقاضای موجود مربوط به مصرف‌کنندگان واقعی است.

زنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandoz@autoworld.ir

ایران خودرو پس از صدور حکم سازمان تعزیرات، فروش محصولات خود را به دلیل بی‌قیمتی به حالت تعلیق درآورده است.

حاضر جواب: گویا در حال حاضر، «بی‌قیمتی» جدیدترین معمای صنعت خودرو است که باید حل شود

بحران در بازار قطعات یدکی خودرو؛ از کندی تخصیص ارز تا هجوم قطعات قاچاق.

حاضر جواب: که اولی به کندی اختصاص پیدا می‌کند و دومی با شدت و تیزتر بیشتری وارد بازار می‌شود!

استفاده از هوش مصنوعی در یافتن لامبورگینی سرقت‌شده در کالیفرنیا.

حاضر جواب: پس با این حساب به جای دزدگیری، خودروها را باید به هوش مصنوعی مجهز کرد.

رئیس سازمان برنامه و بودجه اعلام کرد با اصلاح آیین‌نامه واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور، به آن‌ها اجازه داده می‌شود خودرو خود را وارد کنند و منابع حاصل از عوارض این خودروها صرف پرداخت کالابریک مستمر برای دهک‌های هدف تا پایان سال شود.

حاضر جواب: خلاصه که یارانه‌گیرها باید از این پس، چشم‌شان به رصد کردن اخبار واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور هم باشد.

فروش خودروهای «تسلا» در اروپا در ژوئیه، برای هفتمین ماه متوالی کاهش یافت؛ اما بی‌وای‌دی، رقیب چینی این شرکت، فروش خودروهای برقی خود را سه برابر کرد.

حاضر جواب: فعلاً که نه چرخ سیاست و نه چرخ صنعت خودرو به نفع جناب ایلان ماسک نمی‌چرخد!

تأثیر خودروهایی که ایرانیان از خارج می‌آورند بر بازار چیست؟

حاضر جواب: حالا شما اجازه بدهید یکی – دو تا از این خودروها را لستیک‌شان با خاک ایران تماس پیدا کند، بعد دنبال بررسی اثرات‌شان بر بازار خودرو باشید.

این روزها ویدئویی در فضای مجازی منتشر شده که در آن ادعا می‌شود با حقوق یک روز کار در سوئیس می‌توان پزو ۲۰۶ خرید.

حاضر جواب: حتماً چهار روز دیگر می‌خواهند مدعی شوند که با اضافه‌کاری همان روز هم می‌توان یک موتور طرح سی‌جی ۱۲۵ خرید!

خودروسازان چینی در برابر درخواست پکن برای پایان دادن به جنگ قیمت‌های بی‌رحمانه، مقاومت می‌کنند.

حاضر جواب: خوش به حال مصرف‌کنندگان خارجی که وسط این جنگ قیمت‌های بی‌رحمانه، هر روز بیشتر خودروهای روز جهان را ارزان‌تر از دیروز می‌خرند!

فروش جهانی توپو تارکورد زد.

حاضر جواب: ما هم رکورد زدیم؛ منتها در زمینه کش و قوس بر سر قیمت عرضه خودروهای تولید داخل!

بازار خودرو در رکود؛ چرا خریداران دست از خرید کشیدند؟

حاضر جواب: به هزار و یک دلیل دست و دل‌شان به خرید خودرو نمی‌رود. از جمله این که «دست» مصرف‌کننده کوتاه است و قیمت خودروها بر نخیل!



نسل جدید پورشه GT2 RS 911 با پیشرانۀ ۴ لیتری توربو و احتمالاً سیستم هیبریدی آماده‌است تا با پیش از ۷۰۰ اسببخار قدرت، توربرگرینگ را تسخیر کند. جاسوسان که به‌دقت پیست نوربرگرینگ را تحت نظر دارند، اخیراً ماهی بزرگی صید کرده‌اند. این شکار، نسل جدید GT2 RS 911 است که قله پرفورمنس خودروهای خیابانی پورشه محسوب می‌شود. این مدل، GT2 RS 911 نام دارد که پیش‌تر با پیشرانۀ تنفس طبیعی نوربرگرینگ را به آتش کشید و امروز به‌یمن استفاده از سیستم توربو تقویت شده‌است. در نسل قبلی، دو توربوشاژر قدرت موتور ۳٫۸ لیتری ۶ سیلندر تخت پورشه را به ۷۰۰ اسببخار رساند و انتظار می‌رود مدل جدید بسیار قوی‌تر از این باشد. البته چنین پرفورمنسی هزینه دارد و طبق گزارش‌های اوایل سال



نسل جدید پورشه «GT2 RS 911»

برقی‌سازی برای جیکو «J7» در بازار اروپا



یکی از برندهای زیرمجموعه گروه چری به نام جیکو، پس از J7 که در ایران با نام لوکانو L7 عرضه می‌شود، یک مدل کوچک‌تر والیتۀ ارزان‌تر به نام J5 را هم معرفی کرد، که به‌زودی با نام لوکانو L5 در ایران عرضه خواهد شد. اکنون نوبت به همتای برقی این مدل با نام جیکو BEV ۵ می‌رسد تا برای حضور در اروپا آماده شود. ابعاد بدنه جیکو ۵ برقی یا همان لوکانو L5 برقی، در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۳۸، ۱٫۸۶، ۱٫۶۵ و ۲٫۶۲ متر اعلام شده‌است، که تقریباً با همتای درونسوز تفاوتی ندارد. مشابه این اعداد را می‌توان در مشخصات محصول دیگر گروه چری یعنی تیگو X55 پرو نیز مشاهده کرد. کف این خودرو از سطح زمین، ۱۸۵ میلی‌متر فاصله دارد. طراحی ظاهری جیکو ۵ برقی مشابه برادر بزرگ‌تر یعنی لوکانو ۷ تحت تأثیر خطوط مستقیم شکل گرفته‌است. فرم جعبه‌ای بدنه، دستگیره درها با طراحی متداول، اجزای عمودی جلونچرخه و فرم پارک چراغ‌های جلو و عقب، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری این مدل به‌شمار می‌آید. در فضای کابین جیکو ۵ برقی با نمایشگر لمسی ۱۳٫۲ اینچ، صفحه‌نشان دهنده دیجیتال، فرمان دو شاخه و سقف شیشه‌ای به مساحت ۱٫۴۵ متر مربع، روبه‌رو هستیم.

تیراژ ۲۵ دستگاهی برای می‌باخ «S680» نسخه Emerald Isle



مرسدس‌بنز از فرصت برگزاری نمایشگاه مونتری برای معرفی یک مدل خاص به نام S680 ادیشن Emerald Isle استفاده کرده‌است. بدنه این سدان لوکس با ترکیبی از سبز Mid Ireland در بخش بالایی و سفید Moonlight در بخش پایینی، تزئین شده‌است. رینگ‌های ۲۱ اینچ با طرح چند پرده نیز با هویت اشرافی این خودرو هماهنگی دارد. در زیر کاپوت می‌باخ S680 ادیشن Emerald Isle با پیشرانۀ ۶ لیتری V12 توئین توربوشاژر روبه‌رو هستیم، که در این مدل، ۶۲۱ اسببخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک فورماتیک به هر دو محور انتقال می‌دهد. سیستم تعلیق بادی ایرماتیک، سواری راحتی را برای سرنشینان این خودروی لوکس فراهم می‌کند. علاوه‌براین باید به روکش چرم دست‌دوز ناپا به رنگ قهوه‌ای، نشان Edition Emerald Isle 1 of 25، روی داشبورد، قطعاتی از جنس چوب مشکی پیانو و کروم، یخچال بین دو صندلی عقب، نورپردازی فعال و قابلیت پخش رایحه‌های طبیعی، اشاره کنیم. مرسدس قصد دارد تنها ۲۵ دستگاه می‌باخ S680 ادیشن Emerald Isle را در ایالات متحده عرضه کند. این خودروها تا قبل از پایان ۲۰۲۵ به نمایندگی‌ها وارد می‌شوند.

تبدیل روزنامه‌های باطله به کابین «کادیلاک»!

لوکس‌ترین برند آمریکایی هم سراغ مواد بازیافتی رفت



استفاده می‌شود. برای این کاربرد، کادیلاک لایه‌های نازکی از چوب و روزنامه‌های بازیافتی را مانند ویفر به‌هم فشرده می‌کند. سپس لایه‌های نازکی از این ترکیب برش داده می‌شود تا روکش چوبی تولید شود. کاغذ روزنامه بین رگه‌های چوب نمایان است. چو می‌افزاید: «آن چه این فرآیند را خاص و منحصر به‌فرد می‌کند، این است که هر روکش از روزنامه‌های متفاوتی ساخته شده و بنابراین هر قطعه‌تزیینی در هر خودرو کاملاً منحصر به‌فرد است.» وقتی تولید کادیلاک اپتیک آغاز شود، پارچه بازیافتی به‌صورت استاندارد در همه مدل‌ها عرضه خواهد شد. روکش پپرو و نیز همراه با تیم‌های داخلی سفارشی کانیون پاییزی و فانتوم آبی ارائه می‌شود.

سایر لوکس‌های بازیافتی

در سال‌های اخیر، استفاده از مواد بازیافتی در صنعت خودروسازی به‌ویژه در بخش خودروهای لوکس به یک روند رو به‌شد تبدیل شده‌است. برندهای مطرحی مانند «بامو، مرسدس‌بنز، آئودی و ولوو» نیز به‌طور جدی وارد این عرصه شده‌اند. برای مثال، بامو در مدل‌های سری آ خود از پلاستیک‌های بازیافتی، الیاف طبیعی و حتی تورهای ماهیگیری دورریخته‌شده برای ساخت قطعات داخلی استفاده می‌کند. مرسدس‌بنز نیز در مدل EQS از

درها و کف‌پوش‌ها به‌کار می‌روند. در برخی نسخه‌ها، حتی کف‌پوش‌ها از تورهای ماهیگیری دورریخته‌شده و ضایعات صنعتی ساخته می‌شوند که علاوه‌بر دوام بالا، به کاهش زباله‌های اقیانوسی کمک می‌کند. آئودی با این رویکرد نشان می‌دهد لوکس بودن الزاماً به معنای استفاده از منابع بکر و پرهزینه نیست، بلکه می‌توان با نوآوری در انتخاب مواد، هم کیفیت و زیبایی را حفظ کرد و هم مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی را ارتقا داد. این شرکت همچنین فرایندهای تولید خود را به‌گونه‌ای بازطراحی کرده که مصرف انرژی و انتشار CO2 در چرخه عمر خودرو کاهش یابد. نتیجه این تلاش‌ها، کابین‌هایی است که نه تنها از نظر طراحی و ارگونومی در سطح بالایی قرار دارند، بلکه داستانی از بازآفرینی منابع و احترام به محیط‌زیست را روایت می‌کنند؛ داستانی که با هر لمس و نگاه، حس آینده‌نگری را به سرنشین منتقل می‌کند.

آینده‌ای بازیافتی‌تر

آینده استفاده از مواد بازیافتی در خودروهای لوکس، مسیری روشن و رو به‌گسترش را نشان می‌دهد؛ مسیری که نه تنها به کاهش اثرات زیست‌محیطی کمک می‌کند، بلکه تعریف تازه‌ای از مفهوم «لوکس بودن» ارائه می‌دهد. با پیشرفت فناوری‌های بازیافت و پردازش مواد، خودروسازان قادر خواهند بود موادی با کیفیت، دوام و زیبایی هم‌تراز با حتی برتر از مواد اولیه بکر تولید کنند. این روند که امروز در برندهایی چون آئودی، بامو، مرسدس‌بنز و حتی کادیلاک با نوآوری‌هایی مانند ترکیب چوب و روزنامه‌های بازیافتی دیده می‌شود، در آینده به یک استاندارد صنعتی بدل خواهد شد.

مشتریان نسل جدید که آگاهی بیشتری نسبت به پایداری و مسئولیت اجتماعی دارند، این تغییر را نه یک ویژگی جانبی، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از ارزش یک خودرو خواهند دانست. از سوی دیگر، قوانین سخت‌گیرانه‌تر زیست‌محیطی و فشار بازار برای کاهش ردپای کربن، خودروسازان را به سرمایه‌گذاری بیشتر در این حوزه ترغیب می‌کند. در نتیجه می‌توان انتظار داشت در دهه آینده، کابین‌های خودروهای لوکس نه تنها جلوه‌ای از هنر طراحی و مهندسی باشند، بلکه داستانی از بازآفرینی منابع و احترام به سیاره زمین را روایت کنند؛ داستانی که لوکس بودن را با پایداری پیوند می‌زند.

خبر

News

دسترسی عمومی برای «کورو» کانسپت

در مدت اخیر هیچ خبری از رکوردشکنی شورولت کورو ZR1X در نوربرگرینگ به گوش نرسیده‌است، اما در همین مدت، طراحان شورولت در حال کار بر روی چند کانسپت هستند، که شمایی از آمریکایی اسپرت محبوب در سال‌های آینده را نمایش می‌دهد. پس از معرفی دو کانسپت در آوریل و جولای از طرف تیم طراحان جنرال موتورز در بریتانیا و کالیفرنیا، حالا یک کانسپت دیگر به نام کورو CX کانسپت در نمایشگاه Quail به معرض نمایش درمی‌آید. حرف X در نام CX می‌تواند از عدد ۱۰ نمایندگی کند، بنابراین شاید با ذهنیت شورولت از نسل دهم کوروت مواجه هستیم. کورو CX کانسپت در همکاری استودیو طراحی جنرال موتورز در میشیگان و تیم



مسابقه‌ای شورولت یعنی Aero Group در کارولینای شمالی، شکل گرفته‌است. فرم بدنه کورو CX کانسپت از تمام اصول طراحی همیشگی کوروت شامل خط شانه افقی، دامغه خمیده و زاویه‌دار و فرم دوتایی چراغ‌های عقب، پیروی می‌کند. اما بسیاری موارد دیگر همچون مسیرهای جریان هوا در پایین سپر جلو و بازوی کناری بدنه مشابه جت جنگنده، هویت نمایشی کورو CX کانسپت را یادآوری می‌کند. توجه طراحان به آئرودینامیک بدنه این خودرو به حدی بوده‌است که برای هدایت هرچه بیشتر هوا به کانال‌های بدنه، سامانه‌ای به نام «فن و کیوم» هم طراحی کرده‌اند.

فضای کابین کورو CX کانسپت با روکش چرم قرمز Inferno و قطعاتی از جنس آلومینیوم و فیبرکربن تزئین شده‌است.

به لطف نمایشگر مجازی، شیشه جلو در نقش صفحه نمایش ظاهر می‌شود، در حالی که فرمان یوک-شکل علاوه بر یک نمایشگر کوچک، کنترل تنظیمات مختلف را نیز در خود جای داده‌است. همچون دو کانسپت قبلی، کورو CX همچون یک چهارموتوری برقی است که در این مورد، چهار موتور برقی با مجموع قدرت ۲ هزار اسببخار و مجموعه باتری ۹۰ کیلووات ساعت را به همراه دارد.

فناوری برای لاکچری سواران

نینا چو، طراح کادیلاک می‌گوید: «موضوع فقط موادی که استفاده می‌کنیم، نیست؛ بلکه نحوه استفاده از آن‌ها به شکلی هیجان‌انگیز برای مشتری اهمیت دارد. ما از پالت‌های رنگی جذاب و هماهنگی رنگ‌ها بهره‌برده‌ایم و رویکردی نوین در کاربرد و چیدمان مواد در کابین اتخاذ کرده‌ایم.» در کابین اپتیک از پارچه‌ای با طرح برجسته استفاده شده که از نخ‌های صدف‌رصد بازیافتی بافته شده‌است. این پارچه خاکستری روشن روی نواری کار شده‌است که پیش روی سرنشینان جلو و همچنین اطراف کنسول مرکزی قرار دارد. کنسول مرکزی اپتیک نیز از ماده‌ای پایدار ساخته شده‌است. آپشن ویژه این بخش که پپروود (PaperWood) نام دارد، ترکیبی از چوب درخت لاله و روزنامه‌های بازیافتی است. چو توضیح می‌دهد که با نگاه دقیق، می‌توان حروف چاپ‌شده روزنامه‌ها را در روکش چوبی تشخیص داد.

خاص به سبک مطالب روزنامه

چوب درخت لاله که به نام صنوبر زرد هم شناخته می‌شود، درختی بلند و مقاوم است که اغلب برای ساخت مبلمان



تیراژ ۲۹ دستگاهی برای قدرتمندترین ابرخودرو تاریخ «لامبورگینی»

همزمان با برگزاری نمایشگاه مونتری، لامبورگینی هم از فنومنو (Fenomeno) رونمایی کرده‌است. این خودرو براساس رولتو شکل گرفته و به نیرومندترین پیشرانۀ V12 ساخت لامبورگینی، مجهز شده‌است. البته از طراحی زیبای بدنه و قدرت کمکی سامانه هیبرید نیز نباید غافل شویم. نام این مدل جدید که به Phe-nomenon به معنای «پدیده» تعبیر می‌شود، از رویه همیشگی لامبورگینی در انتخاب اسامی گاوهای مشهور برای محصولات، پیروی نمی‌کند. لامبورگینی فنومنو به پیشرانۀ ۶٫۵ لیتر V12 تنفس طبیعی مجهز شده‌است، که پس از به‌روزرسانی در عملکرد سوپاها، ۸۲۳ اسببخار قدرت و ۷۲۴ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این پیشرانۀ به‌عنوان نیرومندترین نمونه ساخت لامبورگینی، دو موتور برقی در محور جلو

و یک موتور برقی روی محور عقب را نیز به همراه دارد، تا مجموع خروجی آن به ۱۰۶۵ اسببخار برسد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت لامبورگینی فنومنو به ترتیب ۲٫۴ ثانیه و ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده‌است. از دیگر ویژگی‌های لامبورگینی فنومنو می‌توان به ترمزهای کربن-سرامیک با فناوری مشترک با مدل‌های مسابقه‌ای LMDh، تعلیق قابل تنظیم و حسگر 6D برای تشخیص وضعیت خودرو در هنگام شتابگیری، پیچیدن یا غیره برای کنترل چسبندگی و کشش اشاره کرد. شباهت فنومنو به لامبورگینی رولتو فقط در پیشرانۀ V12 خلاصه نمی‌شود، چراکه این مدل جدید هم از شاسی مونوکوک، سازه کامپوزیت فیبرکربن و رزین در بخش جلو و قطعات فیبرکربنی بدنه، برخوردار است.

میلی متر می‌رسد. جیلی برخلاف بسیاری از خودروهای جدید، از دستگیره‌های در معمولی به جای مدل‌های مخفی‌شونده استفاده کرده و رنگ‌های ۱۶ با ۱۷ اینچی را برای آن در نظر گرفته است. قلب تپنده جیلی گلکسی استار شاین ۶، نسل جدید سیستم هیبریدی پیشرفته جیلی با نام i-THOR است. این سیستم که پیش‌تر روی مدل A7 نیز نصب شده بود، از یک پیش‌رانه ۱.۵ لیتری با حداکثر قدرت ۱۱۰ اسب‌بخار تشکیل شده است. نیروی الکتریسیته نیز توسط باتری‌های لیتیمو آهن فسفات (LFP) تامین می‌شود که در دو ظرفیت ۸.۵ کیلووات-ساعت و ۱۷ کیلووات-ساعت عرضه می‌شوند.

شرکت جیلی چند روز قبل با انتشار تصاویر رسمی، از جدیدترین محصول خود در خانواده گلکسی، سدان پلاگین-هیبرید (PHEV) استار شاین ۶ (Starshine 6) پرده برداری کرد. این خودرو قرار است به عنوان گزینهای اقتصادی‌تر، در رده‌ای پایین‌تر از مدل گلکسی A7 قرار گیرد که اخیرا با محدوده قیمتی ۸۱ هزار و ۸۰۰ تا ۱۱۷ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۱۲ هزار و ۳۰۰ تا ۱۷ هزار و ۱۹۰ دلار) عرضه شد و رقابت را در بازار سدان‌های کم‌مصرف داغ‌تر از همیشه کرد. این سدان جدید با طول ۴۸۰۶ میلی‌متر، عرض ۱۸۸۶ میلی‌متر و ارتفاع ۱۴۹۰ میلی‌متر، ابعادی مناسب برای یک خانواده دارد و فاصله بین دو محور آن به ۲۷۵۶

انتشار تصاویری از جیلی گلکسی استار شاین ۶



تیونینگ

معرفی کونیگزگ جمر «F10»



کونیگزگ، از یک پکیج آپرودینامیک جدید با نام F10 برای مدل جمر رونمایی کرد تا تنها هابیر کار چهارنفره جهان را از همیشه تهاجمی‌تر و آماده‌تر برای پیست مسابقه کند. این پکیج جدید بدون تغییر در پیش‌رانه حیرت‌انگیز ۲۳۰۰ اسب‌بخاری، بر افزایش داون‌فورس تمرکز دارد تا چسبندگی و پایداری این غول خانوادگی را در سرعت‌های بالا به سطحی جدید برساند. پکیج F10 تغییرات ظاهری محسوسی به همراه دارد و برجسته‌ترین ویژگی آن، یک بال عقب ثابت با طراحی گردن قواست که از رگزالهام گرفته است. هر چند کونیگزگ هنوز آمار دقیقی از بهبود عملکرد جمر F10 در پیست منتشر نکرده، اما بدون شک این تغییرات به معنای چسبندگی بیشتر در پیچ‌ها خواهد بود. قوای محرکه پلاگین هیبریدی این خودرو ترکیبی از یک پیش‌رانه ۵ لیتری V8 توئین توربو با قدرت ۱۵۰۰ اسب‌بخار و یک موتور الکتریکی پیشرفته به نام دارک متر یا ماده تاریک با قدرت ۸۰۰ اسب‌بخار است.

آلمانی

نسل جدید ولوو XC70



نام آشنای XC70 بازگشته است اما نه آن‌طور که انتظار می‌رفت. ولوو رسماً از نسل جدید این مدل رونمایی کرد که حالا به جای یک کراس استیشن، در قالب یک کراس‌اور پلاگین هیبریدی مدرن و لوکس برای بازار چین متولد شده است. این خودرو با مشخصات فنی چشمگیر مثل برد تمام الکتریکی تا ۱۸۰ کیلومتر و حداکثر قدرت ۴۵۶ اسب‌بخار، تعریفی نو از یک خودروی خانوادگی ارائه می‌دهد. این مدل در حال حاضر با قیمت پایه حدود ۶۲ هزار دلار در چین عرضه شده است. ولوو XC70 جدید روی پلتفرم مازولار مقیاس‌پذیر SMA ساخته شده و قرار است در آینده به بازار اروپا نیز راه پیدا کند. ولوو XC70 جدید با دو پیش‌رانه پلاگین هیبریدی عرضه می‌شود. نسخه پایه محرکه جلواست و مجموعاً ۳۱۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این مدل با یک باتری ۲۱.۲ کیلووات ساعتی، بردی معادل ۱۱۶ کیلومتر (بر اساس استاندارد WLTC) در حالت تمام برقی دارد و شتاب صفر تا صد آن ۸ ثانیه است؛ امانسخه پرچم‌دار که دوربرد نام گرفته، به سیستم چهار چرخ محرکه مجهز است

فرانسوی

پژو «۳۰۸» با پیش‌رانه‌های متنوع



پژو از نسخه فینس لیفت مدل محبوب ۳۰۸ در دو نسخه هاج‌پک و استیشن رونمایی کرد. پژو برای پاسخ به تمام نیازها، مجموعه کاملی از پیش‌رانه‌ها را برای ۳۰۸ جدید در نظر گرفته است. برخلاف بسیاری از خودروسازان،

پژو همچنان به پیش‌رانه دیزل وفادار مانده و مدل ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۳۰ اسب‌بخار را عرضه می‌کند. در کنار آن، گزینه‌های متنوع دیگری نیز وجود دارد که یکی از آن‌ها پیش‌رانه ۱.۲ لیتری توربوشارژ بنزینی هیبریدی خفیف با قدرت ۱۴۵ اسب‌بخار است. همچنین، نسخه پلاگین هیبریدی با ترکیبی از یک پیش‌رانه ۱.۶ لیتری توربو و یک موتور الکتریکی، مجموعاً ۱۹۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و با باتری ۱۷.۲ کیلووات ساعتی خود، می‌تواند تا ۸۵ کیلومتر را بدون نیاز به بنزین پیماید. در نهایت، مدل تمام الکتریکی (E-308) به یک موتور الکتریکی با قدرت ۱۵۵ اسب‌بخار و باتری ۵۸.۴ کیلووات ساعتی مجهز است که برد حرکتی آن با استاندارد WLTP ۴۵۲ کیلومتر افزایش یافته و با شارژر سریع DC، می‌توان شارژ باتری را در ۳۲ دقیقه به ۲۰ به ۸۰ درصد رساند.

آمریکایی

معرفی تسلا مدل «Y» پر فورمنس ۲۰۲۶

تسلا در حرکتی استراتژیک برای تقویت جایگاه خود در بازار اروپا، از نسخه جدید مدل Y پر فورمنس ۲۰۲۶ رونمایی کرد. این شاسی‌بند برقی که با هدف بهبود روند نزولی فروش این شرکت معرفی شده، با ۴۶۰ اسب‌بخار قدرت و شتاب صفر تا صد در ساعت تنها در ۳.۵ ثانیه، مشخصات یک خودروی اسپرت را در فرمی خانوادگی ارائه می‌دهد. این شاسی‌بند با وزن ۲۰۳۳ کیلوگرم، به لطف دو موتور الکتریکی خود می‌تواند به حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. تسلا اعلام کرده که در باتری این مدل از سلول‌هایی با چگالی



بالاتر استفاده شده که برد پیمایشی آن را بر اساس استاندارد WLTP به ۵۸۰ کیلومتر می‌رساند. همچنین با استفاده از سوپرشارژر، تنها در ۱۵ دقیقه می‌توان انرژی لازم برای پیمودن ۲۴۳ کیلومتر را به باتری اضافه کرد. مدل Y پر فورمنس جدید، کمک‌فترهای تطبیقی را از مدل ۳ پر فورمنس به ارث برده اما آن‌ها را برای ابعاد بزرگ‌تر یک شاسی‌بند بهینه‌سازی کرده است. این خودرو به‌صورت استاندارد با رینگ‌های ۲۱ اینچی فوروک‌کاری شده، لاستیک‌های بهینه و کالیپرهای ترمز قرمز رنگ عرضه می‌شود. تغییرات ظاهری مانند اسپویلر فیبر کربنی عقب نیز تنها جنبه نمایشی ندارند و به گفته تسلا، با افزایش داون‌فورس و کاهش نیروی درگ، آپرودینامیک خودرو را بهبود می‌بخشند. در داخل کابین، یک نمایشگر لمسی بزرگ‌تر ۱۶ اینچی با وضوح بالاتر، گرافیک شفاف‌تری را به نمایش می‌گذارد. این مدل که در گیگافکتوری برلین آلمان برای بازار اروپا تولید می‌شود، با قیمت پایه ۶۱ هزار و ۹۹۰ یورو عرضه خواهد شد. تحویل این خودرو از ماه سپتامبر آغاز می‌شود.

داخلی‌ها بین ۵ تا ۴۵ میلیون تومان گران شدند

رشد قیمت قابل توجه انواع خودرو در بازار



احسان ناصربابی
e.naseri@autoworld.ir

در شرایطی رئیس سازمان برنامه و بودجه در حاشیه جلسه هیات دولت از پرداخت کالابرگ مستمر برای دهک‌های مورد هدف از محل عوارض واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور خبر داده که ثبت‌سفارش خودرو برای این اشخاص، در شرایطی که در ششمین ماه از سال به سر می‌بریم، کماکان متوقف است.

رئیس سازمان برنامه و بودجه با اشاره به اصلاح آیین‌نامه واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور، در اظهاراتی عنوان کرده که: «پیشنهادی در دولت مطرح شد مبنی بر این که به ایرانیان خارج از کشور اجازه داده می‌شود خودرو خود را وارد کشور کنند و از محل عوارض این خودروها، کالابرگ‌های مستمری تا پایان سال برای مردم و به‌ویژه دهک‌های مورد هدف در نظر گرفته شود». پورمحمدی در ادامه با تأکید بر استقبال ایرانیان خارج از کشور از طرح وارداتی خودرو در این باره افزود: «علاوه بر استقبال ایرانیان خارج از کشور، این امر برای اقشار ضعیف هم درآمدزایی ایجاد می‌کند. همچنین خودروهای وارد شده مصرف سوخت کمتری خواهند داشت، یا اگر مصرف سوخت بالایی داشته باشند، این امکان وجود دارد که در سهمیه سوخت آن‌ها تجدیدنظر انجام گیرد. بنابراین همه به‌رمند می‌شوند». پورمحمدی همچنین در پاسخ به این پرسش که چقدر احتمال عملیاتی شدن این طرح وجود دارد؟ توضیح داد: «آیین‌نامه آن، پیش‌تر تدوین شده؛ اما از آن‌جا که با ایراد حقوقی مواجه بود، هنوز ابلاغ نشده است. حالا این آیین‌نامه اصلاح و مصوب شده و وزارت صمت و بانک مرکزی مکلف شدند که آن را به‌سرعت اجرا کنند. ظاهراً وزیر صمت نیز طی گزارشی در جلسه هیات دولت اعلام کرده که مقدمات این کار و سامانه‌ها و سازوکار اجرایی برای انجام آن فراهم شده است.»

اظهارات رئیس سازمان برنامه و بودجه و ضرورت سرعت عمل در ورود خودروهای خارج‌نشینان در شرایطی است که هفته گذشته فرود عسگری، رئیس کل گمرک ایران عنوان کرده بود که هنوز تکلیف ثبت‌ثبت‌سفارش واردات خودرو برای ایرانیان خارج از کشور مشخص نشده است. بنابر این هم قانون و هم آیین‌نامه اجازه واردات خودرو از طریق ایرانیان خارج از کشور را به دولت می‌دهد. «با توجه به اظهارات رئیس کل گمرک، بانک مرکزی هم موافق با واردات است و ورود خودرو توسط خارج‌نشین‌ها به اراده وزارت صمت برمی‌گردد.



رشد قیمت چشمگیر داخلی‌ها در بازار خودرو خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۴۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که نوسان دو گانه آپشنال (درجه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۸۹۳ میلیون تومان، رری (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۷۵ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۳۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۸ میلیون تومان، اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۲۹ میلیون تومان افزایش ۶۴۹ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ کنده (بسیارینگ) (۱۴۰۴) با ۲۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۶ میلیون تومان و سایناتومات (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۶۶۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، هایما S5 (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش نوسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد تومان، هوندا وزل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.

از طرفی با وجود مشخص بودن ارز تخصیصی و آیین‌نامه اجرایی و تعرفه‌ای که بعد از کش‌وقوس بسیار، بالاخره در ۲۹ مردادماه با دیگر به تصویب هیات وزیران رسید و با کاهش همراه شد، اما سر نوشت واردات خودرو توسط ایرانیان در آن سوی مرزها همچنان در بلاتکلیفی و ابهام است. با وجود سایه ابهام بر این بخش اما رئیس سازمان برنامه و بودجه می‌گوید منابع حاصل از عوارض خودرو ایرانیان خارج از کشور به‌خانه این سازمان می‌رود تا صرف تامین کالابرگ به‌صورت مستمر برای دهک‌های مشمول شود.

این در حالی است که واردات خودرو هنوز مخالفانی دارد. تا جایی که بعد از ماه‌ها توقف، فرایند ثبت‌سفارش خودروهای سواری بار دیگر فعال شده و حالا منتقدان و مخالفان، به‌طور علنی و پشت‌تربون‌های رسمی مخالفت خود را با کاهش تعرفه واردات عیان کرده‌اند و پرچم مخالفت را برافراشته‌اند. در این زمینه اما قطعه‌سازان پیش‌قدم بوده و مخالفت خود را با واردات خودرو علناً اعلام کرده‌اند. بنا به گفته فعالان این صنعت، بین تعرفه واردات خودرو و تعرفه قطعات باید فاصله مناسبی باشد تا به تولید آسیب نزنند. ضمن این که قطعه‌سازان نگران هستند واردات قطعات ارزان‌تر از دیگر کشورها همچون چین برای خودروسازان مقرون به‌صرفه‌تر و مسیر وارداتی قطعه برای خودروسازان هموار شود.

در این میان با فعال شدن مکانیسم ماشه، رشد قیمت محسوس خودروهای داخلی را شاهد هستیم. بازار خودرو به‌صورت لحظه‌ای رشد قیمت را تجربه می‌کند و این مساله به‌خودی خود سبب رکود هر چه بیشتر معاملات در این بخش از بازار می‌شود. با این حال بازار خودرو به‌گونه‌ای تحت تأثیر این عامل مهم قرار گرفته است که خودروهای داخلی تا ۴۵ میلیون تومان در بازار آزاد افزایش قیمت داشته‌اند. این در شرایطی است که قبل از این اتفاق، روند بازار خودرو با نوسانات جزئی همراه بود.

برقی

پورشه «کاین» توربو برقی

پورشه رسماً تأیید کرده که اولین شاسی‌بند تمام برقی کاین، برای مدل ۲۰۲۶ عرضه خواهد شد و نسخه پرچم‌دار آن، یعنی کاین توربو، با قدرتی سرسام‌آور در حدود ۱۰۰۰ اسب‌بخار، تعریف جدیدی از پر فورمنس در این کلاس ارائه خواهد کرد. این هیولای الکتریکی قادر است در کمتر از ۳ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و در کمتر از ۱۰ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. پورشه قصد دارد در سال اول، سه نسخه از این خودرو را عرضه کند که مدل پایه، نسخه میانی کاین S و مدل پرچم‌دار کاین



توربو خواهد بود. هر سه مدل به دو موتور الکتریکی مجهز هستند که نیروی خود را به هر چهار چرخ منتقل می‌کنند. موتور جلو توسط شرکت بوش ساخته شده و موتور قدرتمند عقب، کار مهندسان خود پورشه است. این شاسی‌بند جدید روی پلتفرم پیشرفته PPE ساخته شده که با پورشه ماکان برقی مشترک است. انرژی موردنیاز موتورها توسط یک پکیج باتری بزرگ ۱۰۸ کیلووات ساعتی با سلول‌های پاکتی ساخت LG تامین می‌شود که بردی بیش از ۶۰۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. به لطف معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی، سرعت شارژ این خودرو خارق‌العاده است و با استفاده از شارژهای DC فوق‌سرع، می‌توان باتری را تنها در ۱۶ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد رساند. مانند تاییکان، کاین برقی نیز از یک گیربکس دو سرعت روی محور عقب بهره می‌برد که شتاب‌گیری بی‌نظیر و بهرهوری بالا در سرعت‌های زیاد را تضمین می‌کند. حداکثر سرعت نسخه توربو بیش از ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.



بر گیرنده چراغ‌های دوگانه LED عمودی نیز شده، با خط تیز مشابه ۷ روی کاپوت چهره فوق زیبا و جذابی را برای این سدان آورده است. از سوی دیگر چراغ‌های کشیده که کریستال‌های LED ماتریسی با دو LED بزرگ لوزی شکل که درون آن طراحی شده، با یک حجم پردازشی صریح نمای زیبایی به این کانسپت در بخش عقب بخشیده است. آدرین ون هویدونک درباره طراحی Vision Neue Klasse Concept می‌گوید: «مسیر جدید و کاملاً متفاوت با رعایت زیبایی در پیش‌روی محصولات الکتریکی بام‌واست که Vision Neue Klasse Concept دقیقاً همین مساله را نشان می‌دهد.»

بام‌واواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که در نمایشگاه بین‌المللی خودرو مونینچ، کانسپت جذاب خود را که بر پایه و اساس سدان است، رونمایی کرد. این خودرو بسیار مورد توجه قرار گرفت. این کانسپت که در قالب یک سدان کامپکت به نمایش در آمد، در حقیقت می‌توان گفت نسل آینده سری ۳ (سدان کامپکت خانوادگی لوکس محبوب باواریایی‌ها) خواهد بود. این کانسپت Vision Neue Klasse Concept نام دارد و از نظر طراحی، طراحان کمپانی بام‌و همچنان از خطوط شارپ با مجموعه‌ای سطوح تخت توانسته‌اند کاراکتر اسپرت و فوق جذابی را برای آن به‌رمغان آورند. نمای جلو این کانسپت با جلوینجره کلیوی شکل بزرگ که در

آینده طراحی خودروهای «بام‌و»



ارگونومی سطح بالا در قالب اسپرت

CBR650R در کلاس اسپرت‌بایک‌ها قرار دارد و طراحان و مهندسان هوندا با تعبیه فاصله محوری ۱۴۴۷ میلی‌متری و ارتفاع صندلی ۸۱۰ میلی‌متری بهترین سطح ارگونومی را به راکب هدیه می‌دهد. همچنین زاویه قرارگیری فرمان نسبت به بدن راکب ۲۵،۵ درجه و فاصله قرارگیری از آن ۱۰۱ میلی‌متر است. چنین زاویه و فاصله‌ای در کلاس اسپرت‌بایک‌ها جزو بهترین‌ها به حساب می‌آید. همین موضوع سبب برتری CBR650R در بازار اسپرت‌بایک‌های ۶۵۰ سی‌سی شده است. همچنین یک کلاستر ۱۵ اینچی TFT برای نمایش اطلاعات دینامیکی، دور موتور، میزان سوخت موجود در باک، میزان مصرف سوخت، علائم بخش‌های فانی مانند چراغ چک، چراغ ترمز و ABS و... برای راکب در نظر گرفته شده است.

استفاده از ساختار جدید در سازه بدنه

هوندا همواره به استفاده از متریاال جدید در موتور سیکلت‌های خود معروف است. بر این اساس در CBR650R شاهد بهره‌گیری از فولاد سبک‌وزن بهینه‌سازی شده هستیم. براساس آن چه کمپانی هوندا اعلام کرده است، این متریاال در سازه بدنه به‌ویژه در فریم جلو منجر به کاهش ۷ درصدی وزن بدنه و افزایش استحکام ۱۰ درصدی شده است. چنین ساختاری سبب شده تا با یک اسپرت‌بایک سبک‌وزن و بسیار چابک روبه‌رو باشیم. بر این اساس مجموع وزن CBR650R با احتساب باک ۱۵،۴ لیتری پر از سوخت و تجهیزات استاندارد (از جمله سیستم ترمز ABS) به ۲۰۸ کیلوگرم می‌رسد.

طراحی بدنه آیرودینامیک و جذاب

و فاصله اندک دماغه با گلگیر جلو، چهره‌ای جسورانه و تهاجمی را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب، طراحی چراغ لوزی شکل با LED و دو فلپ تیز، نمای زیبا و مدرنی به CBR650R می‌بخشد. این اسپرت‌بایک هوندا در رنگ‌های متعددی به بازار آمده است که رنگ GRAND PRIX RED جزو محبوب‌ترین رنگ‌های این اسپرت‌بایک و رنگ سازمانی لوگو هوندا پاور اسپر تس است.



در دانه هوندا چگونه در فهرست بهترین اسپرت‌بایک‌های سال قرار گرفت؟

CBR650 R

شمشیر برنده سامورایی!

CBR650R در دسته اسپرت‌های پر‌فورمنسی قرار می‌گیرد. این اسپرت‌بایک برای افرادی که خواهان خرید اسپرت‌بایک CBR1000RR فایر بلد، در نسخه ارزان‌تر هستند، بهترین گزینه است. با این موتور سیکلت، چالاک‌ی، عملکرد، قدرت و شتابی که CBR1000RR فایر بلد ارائه می‌دهد را می‌توان با قیمتی پایین‌تر تجربه کرد. در این مطلب CBR650R را بررسی می‌کنیم تا بدانیم چرا در لیست بهترین اسپرت‌بایک‌های سال ۲۰۲۵ قرار دارد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

HONDA CBR650R

بررسی عملکرد و ساختار سیستم تعلیق



سیستم تعلیق در محور جلو از دو دامپر (کم‌فتر) هیدرولیکی قابل تنظیم به قطر ۴۱ میلی‌متر با پیستون‌های بزرگ تشکیل شده است که می‌تواند حداکثر تا ۱۱۹ میلی‌متر قابلیت تنظیم داشته باشد. در محور عقب از ساختار مونوشوک بهره گرفته شده و از یک دامپر قابل تنظیم (حداکثر تا ۱۲۷ میلی‌متر قابلیت تنظیم دارد) استفاده شده است که هر دو سیستم سفارشی از کمپانی SHOWA است. از طرفی دواهرم‌وی شکل از جنس آلومینیوم، ارتعاشات وارده را به کمترین میزان خود رسانده و سبب ایجاد سواری نرم و باکیفیتی برای این اسپرت‌بایک جذاب شده است. البته تا ۱۲۰/۷۰ بارینگ ۱۱ اینچی آلومینیومی در جلو و تایر ۱۸۰/۵۵ بارینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در عقب، سبب ارتقای کیفیت سواری در این اسپرت‌بایک جسور هوندا می‌شود. از نظر هندلینگ؛ CBR650R به لطف مرکز ثقل پایین و هندسه فرمان، عملکرد بسیار خوبی دارد به‌طوری‌که کی‌تی‌ام دوک ۶۹۰ را به راحتی مغلوب می‌سازد. از نظر سیستم ترمز نیز در محور جلو دو دیسک خنک شونده سوراخ‌دار به قطر ۳۱۰ میلی‌متر با کالیپر چهار پیستونه (مجهز به ABS) و در محور عقب تک دیسک خنک شونده سوراخ‌دار به قطر ۲۴۰ میلی‌متر با کالیپر تک پیستونه (مجهز به ABS) عملکرد بی‌نظیری در زمینه ترمز و ایمنی فراهم می‌کنند.

چکیده مهندسی هوندا در قلب تپنده CBR650R



حداقل اکتان ۸۸ به ۸۰ اسب‌بخار در ۱۰ هزار و ۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۵۴ نیوتون‌متر در ۸۲۰۰ آرپی‌ام رسانده است. ناگفته نماند افرادی که خواهان ارتقای توان و گشتاور هستند، می‌توانند مپ یا پروگرام ارتقا توان و گشتاور را روی ECM نصب کنند. البته در این صورت شاهدناک و ضربات بیشتر به دلیل استفاده از سوخت نه‌چندان باکیفیت خواهید بود. یک گیربکس ۶ سرعته با مکانیزم E-Clutch برای این موتور سیکلت در نظر گرفته شده که تعویض دنده‌ها را بسیار نرم و باکیفیت انجام می‌دهد.

جالب‌است بدانید که مهندسان مکانیک کمپانی هوندا با استفاده از ساختار مشابه تعویض دنده در خودروهای فرمول یک و با استفاده از یک موتور الکتریکی جمع‌وجور، مکانیزم تعویض دنده را کاملاً مکاهیدرولیکی اما با کنترلر الکتریکی طراحی کرده‌اند. این طرح ثبت اختراع هوندا بوده و برای اولین بار در CBR650R آن بهره گرفته شده است. جالب‌است بدانید که همچنان زنجیر اورینگ نسل جدید با مشخصات 15T/42T برای انتقال قدرت و گشتاور به چرخ عقب در این موتور سیکلت تعبیه شده است.

آن‌چه قلب تپنده هوندا CBR650R را تشکیل می‌دهد یک موتور چهار سیلندر موازی ۶۴۹ سی‌سی اتمسفریک است. مشخصات فنی این پیش‌رانه، جایگاه هوندا را در میان رقبای ارتقایی بخشد. موتور چهار سیلندر موازی ۶۴۹ سی‌سی، دارای ۱۶ عدد سوپاپ (طراحی چهار سوپاپ به‌زای هر سیلندر)، مکانیزم دو میل سوپاپ‌رو (DOHC)، حجم موتور ۶۴۹ سی‌سی، طراحی سیستم پاشش سوخت انژکتوری منحصربه‌فرد هوندا PGM-FI با دو دریچه گاز به قطر ۳۲ میلی‌متر، قطر سیلندر ۶۷ میلی‌متری، کورس پیستون ۴۶ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۱،۶ به یک است. بادر نظر گرفتن چنین پارامترهایی، موتور چهار سیلندر ۶۴۹ سی‌سی موازی هوندا CBR650R می‌تواند حداکثر ۹۳،۷ اسب‌بخار قدرت را در ۱۲ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۳ نیوتون‌متر گشتاور را در ۹۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره این پیش‌رانه هوندا این است که با استفاده از سوخت باکیفیت (اکتان ۹۱) می‌تواند حداکثر توان ۹۳،۷ اسب‌بخاری و حداکثر گشتاور ۶۳ نیوتون‌متری تولید کند. البته برای نسخه خاور میانه، کمپانی هوندا با استفاده از مپ (برنامه ECM) توان موتور را بادر نظر گرفتن سوخت بنزین با

کمپانی هوندا اسپرت‌بایک CBR650R مدل ۲۰۲۵ را با قیمت ۹ هزار و ۸۹۹ دلار به دست مشتریان خود رسانده است.

عمودی یا اگر افیک LEDهای دوگانه و حجم‌پردازی سریع و حجم‌های ماهیچه‌ای روی گل‌گیرهای عقب، نمای زیبایی از یک مینی‌ون کوچک لوکس را به‌نمایش می‌گذارد. طراحی داخلی EQT نیز از T کلاس به‌عاریت گرفته شده و فضای لوکس و در عین حال مینیمالی دارد. اما در بخش فنی مدل پایه، این خودرو با یک موتور در محور عقب به‌تولید می‌رسد که قدرتی برابر با ۱۲۲ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۲۴۵ نیوتون‌متر دارد. جالب است بدانید که باتری‌های ۴۵ کیلووات-ساعتی برای این مدل در نظر گرفته شده تا ظرف ۳۸ دقیقه، ۸۰ درصد ظرفیت آن را شارژ کند.

اواسط سال ۲۰۲۲ میلادی بود که مرسدس‌بنز از مینی‌ون کوچک خود که بر پایه و اساس پلت‌فرم جدیدش بود، رونمایی کرد. این خودرو که با نام EQT شناخته می‌شود، در حقیقت همان مینی‌ون کوچک مرسدس‌بنز است که با نام T کلاس معرفی می‌شود. اما حرف EQ پیش از T به‌منظور محصول برقی این سستاره‌اشتونگارتی است. EQT نخستین مینی‌ون کوچک مرسدس‌بنز است که با همان طراحی زیبا بدنه سیال T کلاس به‌تولید رسیده که با اندکی کشیده‌شدن پوزه و چراغ‌های کوچک و جلو‌پنجره ۶ ضلعی منحصربه‌فرد مرسدس‌بنز چهره زیبا و جذابی دارد. اما در نمای عقب چراغ‌های

مینی‌ون تمام‌برقی جذاب «مرسدس‌بنز»



نکات طلایی نگهداری خودرو در تابستان؛ چند توصیه برای سفری ایمن

از طرف دیگر، در تابستان استفاده از کولر خودرو امری اجتناب‌ناپذیر است. بنابراین نگهداری مناسب از سیستم تهویه مطبوع خودرو در این فصل بر کیفیت سفرهای شما اثر گذار خواهد بود.

بر این اساس بررسی عملکرد صحیح سیستم تهویه مطبوع و تعویض فیلتر هوای کابین، علاوه بر خنک نگه داشتن فضای داخلی، از فشار بیش از حد به موتور جلوگیری می‌کند و رانندمان خودرو را بالا می‌برد.

چرا تست دینام و باتری در فصل تابستان اهمیت دارد؟

گرمای تابستان می‌تواند عمر باتری خودرو را کوتاه کند. تست سلامت باتری و عملکرد دینام در نمایندگی‌های مجاز، اقدامی ضروری برای اطمینان از روشن شدن خودرو در هر شرایطی است. این نکته برای نگهداری صحیح خودرو در فصل تابستان، به‌ویژه در سفرهای طولانی و مناطق گرمسیری اهمیت دوچندان دارد.

اهمیت تنظیم باد تایر برای سفری ایمن در فصل تابستان

نکته مهم دیگری که صاحبان خودرو باید برای نگهداری صحیح خودرو در فصل تابستان به آن توجه کنند، این است که فشار باد لاستیک‌ها در گرما تغییر می‌کند و این موضوع می‌تواند باعث ترکیدگی یا فرسایش زودهنگام تایر شود.

بنابراین تنظیم باد متناسب با فصل و بررسی سلامت لاستیک‌ها، ایمنی رانندگی و مصرف بهینه سوخت را تضمین می‌کند و مهم است که رانندگان به‌ویژه پیش از سفرهای جاده‌ای این موضوع را بررسی کنند.

سوخت‌گیری از جایگاه‌های معتبر؛ تضمین سلامت موتور

به‌طور کلی استفاده از سوخت بی‌کیفیت یا نامناسب می‌تواند به سیستم سوخت‌رسانی آسیب بزند و هزینه‌های تعمیراتی را افزایش دهد. بر این اساس مدیران خودرو توصیه می‌کند مالکان خودروهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم تنها از جایگاه‌های معتبر سوخت‌گیری کنند. این موضوع در فصل گرما اهمیت بیشتری هم دارد.



رعایت جدول سرویس نگهداری؛ برنامه‌ریزی برای عمر طولانی تر خودرو

آخرین نکته‌ای که توصیه می‌شود صاحبان خودرو برای نگهداری صحیح خودرو در تمام طول سال آن را رعایت کنند، پیروی از دفترچه گارانتی و انجام سرویس‌های دوره‌ای در زمان مقرر است. چراکه رعایت جدول سرویس نگهداری، ساده‌ترین راه برای افزایش طول عمر خودرو و پیشگیری از خرابی‌های ناگهانی است.

گفتنی است با اجرای مجموع این نکات، خودرو و شما در گرمای تابستان بهترین عملکرد را خواهید داشت و احتمال بروز مشکلات فنی در آن به‌حداقل می‌رسد. مشتریان محترم مدیران خودرو می‌توانند برای آگاهی از جدیدترین اخبار، تخفیف‌های ویژه و اطلاعات فنی مفید، صفحه رسمی خدمات پس از فروش مدیران خودرو را در اینستاگرام به آدرس mvscos.official دنبال کنند.



در فصل تابستان با توجه به رونق سفرهای جاده‌ای، نگهداری صحیح از خودرو و بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند و صاحبان خودرو باید به نکات مشخصی برای نگهداری خودرو در تابستان از جمله بررسی مایعات خودرو، سیستم تهویه و خنک‌کننده موتور و همچنین تنظیم باد تایر توجه بیشتری داشته باشند. شرکت خدمات پس از فروش مدیران خودرو، ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش برندهای ام‌وی‌ام، فونیکس، فونیکس NEV و اکستریم، با هدف افزایش ایمنی و کاهش خرابی‌ها، مهم‌ترین توصیه‌های فنی را برای نگهداری صحیح خودرو در تابستان و جلوگیری از خرابی‌های فنی منتشر کرده است. به‌طور کلی با افزایش دما در فصل تابستان، نیاز است بیشتر به سلامت فنی خودرو توجه شود. در همین راستا شرکت مدیران خودرو با هدف ارتقای سطح آگاهی مشتریان و کاهش هزینه‌های تعمیرات غیرضروری، برخی نکات کلیدی نگهداری از خودرو را منتشر کرده که برای تمامی دارندگان محصولات برندهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم کاربردی است.

این راهنمای ها، ضمن ارتقای ایمنی سفر، به‌افزایش عمر مفید قطعات خودرو کمک می‌کنند و از تحمیل هزینه‌های سنگین تعمیرات به مشتریان جلوگیری خواهند کرد.

اهمیت بررسی مایعات خودرو، سیستم تهویه و خنک‌کننده موتور در فصل تابستان

اولین نکته مهم برای نگهداری خودرو در فصل تابستان، لزوم توجه به وضعیت مایعات خودرو است. روغن موتور، روغن گیربکس، روغن ترمز و ضدیخ از حیاتی‌ترین مایعات خودرو هستند که در گرمای تابستان نقش کلیدی در حفظ عملکرد خودرو ایفا می‌کنند. تعویض به‌موقع و استفاده از مایعات با کیفیت می‌تواند از افزایش دمای موتور و آسیب به قطعات داخلی جلوگیری کند. نکته دیگری که باید در فصل تابستان مورد توجه قرار گیرد، اثر مستقیم دمای بالای هوا بر عملکرد سیستم خنک‌کننده خودرو است. در این شرایط صاحبان خودرو باید نکاتی را پیش از آغاز سفر رعایت کنند تا از مشکلات احتمالی پیشگیری کنند؛ از جمله این موارد بررسی فن رادیاتور، رادیاتور آب و مسیرهای گردش مایع خنک‌کننده است که خطر افزایش بیش از حد دمای موتور و توقف ناگهانی در مسیر را به‌حداقل می‌رساند.



«اف ۹» تمام چرخ محرک؛ پرچم‌دار لوکس و ایمن «فونیکس»



■ فضایی وسیع برای تجربه‌ای راحت و لوکس به‌عنوان یک شاسی‌بلند هفت‌نفره، اف ۹ تمام چرخ محرک پاسخی شایسته به نیاز خانواده‌های پرجمعیت و سفرهای گروهی است. فاصله محوری بلند و طراحی کابین سه‌ردیفه، فضای جادار برای همه سرنشینان فراهم کرده است؛ به‌گونه‌ای که حتی سرنشینان ردیف سوم نیز از راحتی مناسبی برخوردارند.

فضای داخلی با استفاده از متر یال باکیفیت، صندلی‌های برقی با تنظیمات چندحالت، تهویه مستقل سه کاناله و سقف پانورامیک وسیع، تجربه‌ای بی‌نظیر از رفاه و آسایش را خلق می‌کند. ترکیب این امکانات با طراحی مدرن، اف ۹ تمام چرخ محرک را نه فقط یک خودرو و خانواده‌گی، بلکه نماد سبکی از زندگی لوکس و مدرن معرفی می‌کند.

توجه فراوان به جزئیات؛ رانندگی ایمن و هوشمند با اف ۹ تمام چرخ محرک

اف ۹ تمام چرخ محرک به مجموعه‌ای کامل از سیستم‌های راداری و کمکی مجهز است که سطح تازه‌ای از آسایش و امنیت را در اختیار راننده قرار می‌دهد. از رادار ۳۶۰ درجه و هشدار برخورد جلو و عقب گرفته تا دستیار پارک خودکار، کروز کنترل هوشمند و سیستم حفظ خودرو در خط، همگی به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند تا راننده و سرنشینان در هر شرایطی، از سفرهای شهری تا مسیرهای طولانی جاده‌ای، از ایمنی و آرامش بیشتری برخوردار باشند. این سطح از هوشمندی، اف ۹ تمام چرخ محرک را به خودرویی تبدیل کرده است که نه تنها نیازهای امروز، بلکه انتظارات فردا را نیز پاسخ می‌دهد.

پرچم‌دار محصولات فونیکس و تعریف جدیدی از لوکس بودن

فونیکس اف ۹ تمام چرخ محرک نه تنها به‌عنوان پرچم‌دار جدید این برند، بلکه به‌عنوان نمادی از تلفیق قدرت، ایمنی، فناوری و لوکس بودن شناخته می‌شود.

از فناوری پیشرفته MSH و شتاب هیجان‌انگیز گرفته تا ایمنی مثال‌زدنی با بدنه فوق‌مقاوم و ۱۱۰ ایربگ فعال و از کابین ۷ نفره جادار تا سیستم‌های راداری و کمکی هوشمند، همه و همه گواهی است بر اینکه اف ۹ فراتر از یک خودرو است؛ این محصول یک چشم‌انداز از آینده‌ای است که فونیکس امروز آن را در اختیار مشتریان قرار می‌دهد.



■ برند فونیکس با شعار در مسیر ارتقا همواره در صدد پیشرفت برآمده و با معرفی محصولات جدید و باکیفیت، روز به‌روز سبد محصولات خود را تکمیل تر و به‌روز تر می‌کند. در همین راستا، در آینده‌ای بسیار نزدیک خودرو اف ۹ تمام چرخ محرک در دو نسخه بنزینی و پلاگین-هیبرید به بازار عرضه خواهد شد. یک شاسی‌بلند هفت نفره که به‌صورت کامل پاسخ‌دهنده نیازهای یک خانواده مدرن است و جلوه‌ای از پیشرفت و نوآوری محسوب می‌شود. خودرویی به نام آشنا در بازارهای جهانی که به ایمنی بالا و تکنولوژی عالی معروف است.

فناوری MSH؛ قلب تپنده خودروهای انرژی نو فونیکس

نسخه پلاگین-هیبرید اف ۹ تمام چرخ محرک، از تکنولوژی پیشرفته و اختصاصی MSH (MVM Super Hybrid) بهره می‌برد. این سیستم، ترکیبی هوشمند از موتور 1.5TGDI توربوشارژ و دو موتور الکتریکی قدرتمند است که در مجموع بیش از ۳۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. استفاده از گیربکس اختصاصی DHT سه‌سرعت به پشتیبانی از ۱۱ حالت رانندگی مختلف، امکان حرکت تمام‌برقی، هیبریدی موازی یا سری و باز یابی انرژی را فراهم کرده است.

شتاب صفر تا صد تنها در ۴.۲ ثانیه، در کنار مصرف ترکیبی ۳.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، اف ۹ تمام چرخ محرک پلاگین-هیبرید را به یکی از بهینه‌ترین خودروهای پلاگین-هیبرید بازار تبدیل می‌کند. افزون بر این، بردارندگی تمام‌برقی ۱۷۰ کیلومتر و قابلیت شارژ سریع باتری (۳۰ تا ۸۰ درصد در ۲۴ دقیقه)، ترکیبی بی‌نظیر از هیجان، صرفه‌جویی و آینده‌نگری را در اختیار کاربران قرار می‌دهد.

ایمنی؛ اولویت بی‌قید و شرط در اف ۹ تمام چرخ محرک

خودرو اف ۹ با بدنه‌ای ساخته شده از ۸۵ درصد فولاد مقاوم و ۲۱ درصد فولاد حرارت‌دیده، یکی از ایمن‌ترین ساختارها در میان SUVهای پرچم‌دار ارائه می‌دهد. این معماری که به «Rock» شهرت یافته، در تست‌های معتبر C-NCAP موفق به دریافت ۵ ستاره کامل ایمنی شد. برای حفاظت همه‌جانبه، این خودرو مجهز به ۱۱۰ ایربگ فعال است؛ از جمله ایربگ‌های جانبی گسترده که از ستون A تا C امتداد یافته‌اند و ایربگ میان‌صفحه‌ای که در برخورد های جانبی از سرنشینان حفاظت می‌کند.



بازار شده است. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند در صورت تداوم این روند، افزایش قیمت خودرو در بازار در روزها و هفته‌های پیش رو همچنان ادامه داشته باشد.

با وجود روند رو به رشد عرضه خودروهای وارداتی، رشد محسوس بهای ارز در طول یک هفته گذشته، به‌خودی خود سبب بالا رفتن قیمت این مدل خودروها در



قیمت وارداتی‌ها صعودی شد

تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است؟

مونتازی و به‌نوعی جلوگیری از دلالت‌بازی صورت می‌گیرد و به‌این ترتیب فاصله قیمت محصول میان کارخانه و بازار تا حدی کاهش می‌یابد.

شاهد افزایش قیمت رسمی محصولات یکی از مونتازکاران کشور بودیم. کارشناسان معتقدند اقداماتی از این دست با هدف جلوگیری از ایجاد بازار کاذب برای محصولات

با فعال شدن مکانیسم ماشه، قیمت انواع خودرو در بازار متاثر از رشد بهای ارز و به‌طور کلی اعمال تحریم‌ها افزایش خواهد یافت. بر همین اساس روز گذشته

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۱۰	۲ میلیون و ۴۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۷۰۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۴۲۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۲ میلیون و ۵۱۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۷۰	۳۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۵۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۹۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۱۰	▲
هایما S5 (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۱۵	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۳۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۳۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۰۰	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	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۳۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۲۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون و ۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۵	۸	▲
پراید ۱۵۱ بالابر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۶۹	۹	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۸	۱۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۲	۷	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۶۷	۲۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۶	۱۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۰۲	۱۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۳	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۴۹	۲۹	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۳	۱۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۷	۱۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۶۰	۱۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۷۶	۸	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۳	۶	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۴۶	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۱۷	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۲۵	۱۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۲۵	۲۷	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۲۸	۳۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۱۵	۲۵	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۲۰	۱۲	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۰	۲۲	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۹۳	۴۵	▲
کارون (پادار ادوکابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۵	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۷۲	۸	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۰۳	۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۱۳	۱۳	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۸	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۰۸	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۵۶	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۷۸	۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۹۰	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ پانورامار تقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۱۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۸۰	۱۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۴۵	۱۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶	۲۴	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۴۹	۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۱۵	۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۴۳	۲۳	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۶	۲	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۴۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۷	۷	▲



کشف ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک

«به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت ما»، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ، از کشف بیش از ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک خبر داد. سرهنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس اقتصادی پایتخت با اعلام خبر کشف محموله سوخت قاچاق اظهار داشت: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی ماموران این پلیس موفق به کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند.» وی گفت: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقداری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت در آدرس کهریزک دپو شده که در بدو ورود تعدادی مخزن و میکسر تغلیظ و مخازن حاوی

مقداری فرآورده سوپسیدار مشاهده شد که فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه بود و در ادامه محتویات مخازن به مقدار ۴۰ هزار لیتر فرآورده نفتی (گازوئیل) به انبار نفت شهری منتقل شد.» این مقام انتظامی افزود: «در تحقیقات صورت گرفته مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی اسناد ارائه شده مغایرت کالاهای اجراز و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.» این مقام پلیس با بیان این که کارشناسان ارزش ریالی سوخت کشف شده را بیش از ۱.۲ میلیارد تومان اعلام کرده اند، اضافه کرد: «با این شیوه و شگر، قاچاقچیان حرفه ای سوخت قاچاق را تغلیظ و تبدیل به روغن موتور و... می کنند.»

خریداران بزرگ عقب نشینی کردند!

«کاسترول» در آستانه واگذاری

این موضوع می تواند بر برداشت بازار از آن اثر بگذارد. با وجود شهرت جهانی، کاسترول برخلاف رقیبایی چون شورون، شل و اکسون موبیل در زنجیره تامین یکپارچه نیست و خود تولیدکننده روغن پایه و مواد افزودنی به شمار نمی رود؛ موضوعی که ممکن است به عنوان نقطه ضعف دیده شود. با این حال، تروکی این ویژگی را مزیت می داند: «این ساختار به کاسترول آزادی عمل می دهد تا از بهترین تامین کنندگان استفاده کرده و خریدهای خود را بهینه کند.» در ماه های اخیر، روند فروش کاسترول – برند با سابقه روانکارهای بریتانیایی با چالش های جدی روبه رو شده است. بیشتر خریداران بالقوه، از جمله آرامکو سعودی، Reliance هند و چندین شرکت سرمایه گذاری آمریکایی شمالی، از رقابت کنار کشیده اند و تنها شرکت آمریکایی One Rock Capital Partners به عنوان گزینه اصلی باقی مانده است. با این حال، پیشنهاد این شرکت هنوز به مرحله نهایی نرسیده است. بی بی که مالک کاسترول است، تحت فشار سرمایه گذار فعال Elliott Management برای کاهش هزینه ها و اصلاحات مدیریتی به ارزش ۲۰ میلیارد دلار، تصمیم به فروش این واحد گرفت و امید داشت تنها از این معامله ۱۰ میلیارد دلار جذب کند. اما پیشنهادهای دریافتی تاکنون کمتر از انتظار بوده و تحلیلگران دستیابی به رقم هدف را بعید می دانند. کارشناسان صنعت معتقدند تمرکز اخیر کاسترول بر بازار مصرف کننده و کاهش فعالیت های B2B صنعتی، در کنار تغییرات ناشی از گسترش خودروهای برقی، می تواند بر جذابیت آن برای خریداران اثر منفی بگذارد. همچنین عدم یکپارچگی در زنجیره تامین برخلاف رقیبایی چون شل و اکسون موبیل، از دید برخی نقطه ضعف و از دید برخی مزیت است. آینده این معامله، به توان BP در متقاعد کردن خریداران و بازتعریف جایگاه کاسترول در بازار جهانی بستگی دارد.



خودروهای برقی، همین بخش مصرف کننده نیز با کاهش تقاضا روبه رو است. مایک مک کیب، استراتژیست بازاربایی صنعت نیز با این دیدگاه موافق است و اتکای شدید کاسترول به بازار خودرو را عاملی بالقوه برای نگرانی خریداران می داند: «بسیاری از شرکت ها در حال تغییر تمرکز به سمت بازار صنعتی هستند. هر چند بخش صنعتی کاسترول در سطح جهانی اعتبار بالایی دارد، اما این برند به شدت با خودرو گره خورده و

یابد. یان تروکی، مشاور با سابقه صنعت روانکار که بر مدیریت برند تمرکز دارد، در گفت و گو با «Lube Report» اظهار کرد: «از نظر حاشیه سود واحد، کاسترول را می توان سودآورترین شرکت روانکار جهان دانست. با این حال، در سال های اخیر این شرکت تلاش کرده سهم بازار B2B خود را کاهش دهد و تمرکز را بر بخش مصرف کننده بگذارد؛ اقدامی که باعث کوچک شدن بخش صنعتی و محصولات سنگین شد. اکنون با گسترش

«به گزارش «بلومبرگ» بیشتر شرکت های علاقه مند به خرید برند مطرح روان کننده کاسترول از ادامه رقابت کنار کشیده اند. این عقب نشینی ها، شرکت سرمایه گذاری خصوصی آمریکایی One Rock Capital Partners را در موقعیتی قرار داده که بتواند مالک جدید این برند بریتانیایی شود. با این حال، پیشنهاد این شرکت هنوز نهایی نشده و معامله در مرحله بررسی باقی مانده است. شرکت BP تصمیم به فروش واحد روان کننده های خود گرفت؛ اقدامی که در پی فشارهای سرمایه گذار فعال، Elliott Management برای کاهش هزینه ها و اصلاحات مدیریتی به ارزش ۲۰ میلیارد دلار انجام شد. BP امیدوار بود تنها از واگذاری کاسترول حدود ۱۰ میلیارد دلار جذب کند. در کنار آن، شرکت انرژی خورشیدی Lightsource bp و پالایشگاه Gelsenkirchen آلمان نیز در فهرست فروش قرار دارند. در این میان، نام های بزرگی چون آرامکو سعودی، Reliance هند و چندین شرکت سرمایه گذاری آمریکایی شمالی که پیش تر به عنوان خریداران بالقوه مطرح بودند، از رقابت خارج شده اند. مایک مک کیب، مشاور برند و استراتژیست بازاربایی صنعت روان کننده ها در گفت و گو با «Lube Report» اظهار داشت: «آرامکو می توانست گزینه ای جذاب باشد؛ چرا که با مالکیت کاسترول، به رویکرد چندبرندی مشابه شل با برندهای Shell، Pennzoil و Quaker State دست می یافت.» وی افزود: Reliance نیز گزینه ای قابل توجه بود؛ زیرا کاسترول در بازار هند جایگاه بسیار قدرتمندی دارد و نخستین حضور بین المللی اش نیز در همین کشور رقم خورد. «بلومبرگ گزارش داده است که پیشنهادهای ارائه شده برای خرید کاسترول تاکنون فاصله زیادی با رقم هدف گذاری شده BP داشتند و به گفته یک تحلیلگر ارشد انرژی در Bloomberg Intelligence، بعید است این شرکت بتواند به آن رقم دست

XS

MVM
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 ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



محبوب ترین مردهای ایران کلاسی بوده است. بر این اساس کمپانی خوشنظر مردس بنز برای ششتر این سال جاری میلادی نیز نسخه را با AMG در خطر گرفته است. E350 و E350 در حقیقت از یک بابت خود بیشترین را سبکتر خطی ۱۹۹۹ سی سی توربوشارژ و مردس بنز یعنی قوتی M254 را جاده که به بلطف بیشترین همبردی مستطبی از MHEV می تواند قدرت و کشاور را بالا بر افراهم آورد. پیشتانه M254 به تنهایی حدکنر ۱۴۲ اسببخار قدرت و حدکنر ۴۰۰ نیرویوتر منتر گشتاور تولید می کند و مودر برقی خطر حدکنر ۳۱ اسببخار توان حدکنر ۲۱۰ نیرویوتر منتر گشتاور، افراهم می آرد. از شتر، نهام، ر، خودم و ۶۰۸ هپا، ۵۰۸ سی سی، ۵۰۸ سی سی

کیمیائی مرمرسین و سوزان سبزی رنگ خالص آبی و کوسن در آفریده در بازار جهانی از جایگاه بسیار و پرمایه در خواست بازار است با نام E کلاسی به تولید رسانده است. تا به امروز E کلاسی را وی خنک تولید کرده و جزو محبوب ترین محصولات در بازار است و به حساب می آید. نسل ششم یا W214 این سدان خوشامد در ماه می سال ۲۰۲۲ میلادی به جهان معرفی شد. نسل ششم E کلاسی به سبب طول W214 در میان پرفران جدید طراحی مرمرسین است که به لطف مجموعه سطوح مسطح و استفاده از خطوط من و انحنای سببانی زیاده تولید شده و مدرن و لوکس را به خود آورد. در کنار، در نسخه های مختلف، به بازار عرضه شده که در طر، آنرا E330، E350 و E360 نامیده اند.



مدل جذاب و پر طرفدار ستاره اشتوتگارتی

[illegible]

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

هشدار!

تایر سازی که رشد حدود ۷۰ درصدی را تجربه می کند

۶ ماهه موفق «یزدتایر» در ۱۴۰۴



شرکت لاستیک یزد در حوزه تولید انواع مختلف تایر فعالیت می کند و محصولات آن شامل تایر انواع رادیال سیمی، تایر بایاس و تیوب است که این محصولات هم در داخلی کشور و هم به صورت صادراتی به فروش می رسند. این شرکت لاستیک ساز در تابلوی بازار سرمایه ایران با نماد ییزد شناخته می شود. بر اساس آخرین اطلاعات مالی منتشر شده روی سامانه کدال، آخرین سرمایه ثبت شده ۹۳۹٫۵ میلیارد تومان بوده است. از آنجا که سال مالی شرکت منتهی به پایان اسفندماه است، بنابراین در مرداد هر سال علاوه بر انتشار عملکرد این ماه، گزارش تولید و فروش ۵ ماهه را نیز در اختیار عموم قرار می دهد. مطابق با اطلاعات منتشر شده توسط این واحد تجاری در مردادماه فروش شرکت به ۶۴۴ میلیارد تومان رسید که مقایسه آن با ماه قبل، از افزایش حدود ۳۱ درصدی

درآمد عملیاتی حکایت دارد. همچنین مجموع فروش ۵ ماهه نیز به رقمی بالغ بر ۲ هزار و ۸۲۴ میلیارد تومان رسید که در مقایسه با ۵ ماهه سال ۱۴۰۲ افزایش ۶۸ درصدی را به ثبت رسانده است. مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد با ناماد پورسی «پیزد» با حضور بیش از ۸۷ درصد سهامداران طی ماه گذشته برگزار شده بود. در پایان این مجمع به میزان ۶۰ درصد از کل سود قابل تقسیم یعنی به ازای هر سهم ۴۱۰ ریال سود تصویب و تقسیم شد. مجتمع لاستیک یزد در حال حاضر حدود ۱۲ درصد از کل بازار تایر خودرو، ۳۴ درصد از بازار تایر موتورسیکلت و ۴۹ درصد از بازار تیوب کشور را در اختیار دارد که نشان دهنده موقعیت قوی این شرکت در صنعت است. شرکت های زیر مجموعه این شرکت فراور لاستیک ایساتیس و شرکت آزمون میدانی مدیران است که وظیفه تست و بررسی تایرها را بر عهده دارد. همچنین، شرکت تدبیر تایر یزد نیز در حال تاسیس است. سهم ایران از تولید جهانی تایر حدود ۰٫۷۵ درصد و از فروش جهانی کمتر از ۰٫۵ درصد است که نشان می دهد پتانسیل رشد بالایی در این حوزه



وجود دارد. محصولات مجتمع لاستیک یزد به کشورهای غرب آسیا، آفریقا و اروپای شرقی صادر می شوند. یکی از مهم ترین مشکلات، قیمت گذاری اجباری محصولات توسط نهادهای دولتی است که مانع از قیمت گذاری رقابتی می شود. بخش عمده ای از مواد اولیه صنعت تایر وارداتی است؛ بنابراین نوسانات نرخ ارز و عدم تخصیص به موقع آن، تاثیر زیادی بر هزینه تولید دارد. تامین سرمایه در گردش و عدم همکاری برخی بانک ها در ارائه تسهیلات از دیگر چالش هاست. با این حال، شرکت اعلام کرده که این مشکل تا حد زیادی از طریق سیستم بانکی حل شده است. مشکلات در تامین مواد اولیه و قطعات خارجی به دلیل تحریم ها، از دیگر موانع تولید است. ابلاغ برخی بخشنامه های غیر کارشناسی نیز باعث ایجاد مشکلاتی برای صنعت می شود. با این وجود در سال ۱۴۰۳، شرکت ۳ هزار و ۴۰۳ تن لاستیک تولید کرده است. نرخ فروش لاستیک نسبت به سال گذشته ۳۳ درصد افزایش داشته است. ۳۰ هزار تن لاستیک از طریق نمایندگی ها و بیش از ۲ هزار تن نیز به خودروسازان فروخته شده است. از جمله افتخارات این شرکت می توان به اخذ تاییدیه شرکت دانش بنیان در زمینه طراحی تایر از معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، دریافت تندیس برنزی جایزه ملی کیفیت ایران (رتبه نخست کشور) و جایزه ملی تعالی سازمانی، انتخاب به عنوان واحد نمونه صنعتی استان یزد و صادر کننده نمونه استانی و همچنین دریافت جایزه مدیریت دانش (KM4D) اشاره کرد.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-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	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا 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	







زیرنمایشگر باقی مانده‌اند. خروجی‌های هوائیز به‌صورت پنهان در دل داشبورد تعبیه شده‌اند تا هماهنگی طراحی حفظ شود. در کنسول میانی، یک پد شارژ بی‌سیم ۵۰ وات با سیستم تهویه فعال تعبیه شده است که عملکرد خنک‌سازی را برای گوشی حین شارژ فراهم می‌کند. صندلی‌های جلو باز طراحی شده‌اند تا ارگونومی بهتری داشته باشند. هر صندلی دارای کفی ۵۰۳ میلی‌متری است و از قابلیت‌های گرمایش و تهویه بهره می‌برد. زاویه پدال گاز در سمت راننده برابر ۴۶.۴ درجه طراحی شده تا در سفرهای طولانی، فشار کمتری به پاها وارد شود. پشتی صندلی‌های نیز به‌صورت یک‌تکه ساخته شده‌اند تا پایداری بیشتری ارائه دهند.

کابین جدید ام‌جی ۴ مدل ۲۰۲۵ با همکاری اوپو، نمایشگر ۱۵.۶ اینچی، طراحی مینیمال، شارژر بی‌سیم و صندلی‌های ارگونومیک رونمایی شد. شرکت سایک‌موتور رسماً از فضای داخلی ام‌جی ۴ مدل ۲۰۲۵ پیش از رونمایی رسمی آن در چین در تاریخ ۱۵ اوت (۱۵ مرداد ۱۴۰۴) پرده برداشت. این فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای، تمرکز ویژه‌ای بر راحتی سرنشینان، زیبایی بصری و ارتقای فناوری‌های هوشمند دارد. در کابین ام‌جی ۴ جدید، طراحی داشبورد به‌طور کامل تغییر کرده و یک نمایشگر ۱۵.۶ اینچی شناور به‌عنوان نقطه مرکزی جایگزین نمایشگرهای یکپارچه مدل قبلی شده است. در راستای رویکرد مینیمالیستی، بیشتر دکمه‌های فیزیکی حذف شده‌اند و تنها پنج کلید اصلی در



لوکس‌سازی
کابین ام‌جی ۴

مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنا در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

«بلبشوی» تمام‌عیار در خدمات پس از فروش خودروهای برقی ایجاد شده است

چالش خدمات پس از فروش خودروهای برقی در تنوع گسترده و بی‌ضابطه واردات نهفته است، برخی از خودروهای برقی از طریق واسطه‌ها وارد دو فاقد پشتیبانی هستند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران این روزها شاهد یک مهمان جدید و البته پرهیاهو به نام خودروهای برقی است، در حالی که دو تمبردان و واردکنندگان از آینده روشن و مزایای زیست‌محیطی این خودروها سخن می‌گویند، نگاهی دقیق‌تر به واقعیت‌های میدانی، تصویری متفاوت از یک «بلبشو» را ترسیم می‌کند. نبود زیرساخت‌های کافی، آشفتگی در خدمات پس از فروش و پراکندگی در توسعه ایستگاه‌های شارژ، نگرانی‌های جدی را برای مصرف‌کنندگان به وجود آورده است. در اینجا باید از سیاست‌گذاران صنعتی سوال کرد که آیا زیرساخت‌ها و خدمات پس از فروش، آماده استقبال از این مهمانان جدید هستند؟ با وجود وعده‌ها و شور و اشتیاق عمومی، زمزمه‌های نگرانی از بابت کمبود ایستگاه‌های شارژ، نبود دانش فنی تعمیرات و خدمات پس از فروش نامشخص، تبدیل به دغدغه‌ای جدی شده است. از سویی این محصولات که ابتداءً ناوگان تاکسیرانی ملحق شدند، آیا شبکه خدمات مناسب ناوگان حمل و نقل عمومی، توسعه یافته است؟ برای بررسی این موضوعات با «عادل دمشقی»، مدیرعامل شرکت خدمات شارژ مپنا (شارینت) به گفت و گو پرداختیم:

یکی از بزرگ‌ترین دغدغه‌هایی که با ورود

خودروهای برقی مطرح می‌شود، بحث خدمات پس از فروش است. با توجه به تنوع مدل‌های وارداتی و کمبود تیراژ، این موضوع چقدر جدی است و متولیان این صنعت، از وزارت صمت گرفته تا شرکت‌های واردکننده، چه نقشی در حل آن دارند؟ حقیقت این است که مساله اصلی در تنوع گسترده و بی‌ضابطه واردات خودروهای برقی نهفته است. وقتی تعداد زیادی از مدل‌های مختلف، هر کدام در تیراژ بسیار کم وارد کشور می‌شوند، سازماندهی یک سیستم منسجم برای خدمات پس از فروش، هم در زمینه تعمیرات و هم تامین قطعات یدکی و مصرفی، به یک کار بسیار دشوار و تقریباً غیرممکن تبدیل می‌شود. در حال حاضر، بسیاری از خودروهای برقی که به کشور راه پیدا کرده‌اند، خودروهای باکیفیتی هستند. اما این کیفیت بالانباید ما را از مسائل پنهان غافل کند. حتی این خودروهای باکیفیت هم نیاز به سرویس‌های دورهای، تعویض قطعات مصرفی و در موارد نادر، تعمیرات اساسی دارند. تصور کنید یک خودروی برقی به دلیل خرابی موتور، سلول باتری یا هر مشکل دیگری از کار بیفتد. در این مرحله است که «بلبشوی» واقعی خود را نشان می‌دهد. در دنیا، باتری‌ها طول عمر مشخصی دارند و سرویس‌های پشتیبانی توسط کارخانه سازنده انجام می‌شود. اما در ایران، به دلیل تحریم‌ها، بسیاری از خودروها از طریق واسطه‌ها و شرکت‌های غیرنماینده وارد می‌شوند؛ این یعنی شما هیچ پشتیبانی مستقیمی از سازنده ندارید. باتری‌ها دارای مشخصات فنی بسیار خاصی هستند و اگر خراب شوند، باید متناسب با همان مدل خاص تعویض شوند. متأسفانه هیچ‌گونه سازوکاری برای این فرایند در کشور وجود ندارد. من همین حالا موردی را می‌شناسم که با چنین مشکلی روبه‌رو شده و عملاً هیچ کاری از دستش ساخته نیست. اینجاست که خریدار در یک برزخ واقعی گرفتار می‌شود.

با این اوصاف، راهکار پیشنهادی شما برای جلوگیری از این وضعیت چیست؟ آیا باید واردات محدودتر انجام می‌شد تا خدمات پس از فروش خودروهای برقی بهبود یابد؟

معتقدم یکی از منطقی‌ترین راهکارها این بود که واردات روی چند مدل مشخص از خودروهای برقی متمرکز می‌شدند و برای هر مدل، تیراژ قابل توجهی تعیین می‌شد. به این ترتیب، شرکت‌های واردکننده موظف می‌شدند تا زیرساخت‌های خدمات پس از فروش و مراکز تعمیراتی را برای همان چند مدل مشخص تجهیز کنند. البته برخی



ورودی، هزینه‌های زیرساختی، هزینه‌های خرید و حتی قوانین مربوط به دریافت مجوزها کاملاً مبهم و غیرشفاف است. یک سرمایه‌گذار نمی‌تواند بازگشت سرمایه خود را پیش‌بینی کند. علاوه بر این، هیچ نهاد دولتی مشخصی خود را متولی توسعه ایستگاه‌های شارژ برای خودروهای شخصی نمی‌داند. در حالی که شهرداری‌ها در سایر کشورها نقش اصلی را ایفا می‌کنند، در کشور این مسئولیت به‌طور شفاف تعیین نشده است. حتی اخیراً در شورای شهر تهران مصوبه‌ای به تصویب رسید که شهرداری را از کمک یا ورود به توسعه ایستگاه‌های شارژ برای خودروهای شخصی منع کرد و اعلام کرد که شهرداری فقط باید برای ناوگان خود (مانند اتوبوس‌ها) اقدام کند. این موضوع عملاً باعث شده است که حتی اگر شهرداری‌ها تجهیزات را هم خریداری کنند، امکان نصب و راه‌اندازی آن‌ها را نداشته باشند. در حال حاضر، شهرداری تهران تعدادی شارژر در انبارهای خود دارد، اما هیچ اقدامی برای نصب آن‌ها انجام نمی‌دهد.

پس بخش خصوصی هم برای توسعه ایستگاه‌های شارژ با چالش‌های قانونی مواجه است؟

بله، دقیقاً. در حالی که در دنیا، تجارت توسعه ایستگاه‌های شارژ یک صنعت سودآور است و سرمایه‌گذاران خصوصی به‌طور خودکار به آن جذب می‌شوند، در کشور به دلیل همین ابهامات، بخش خصوصی نیز درگیر مشکلات زیادی است. ما همین حالا چندین سرمایه‌گذار داریم که تجهیزات لازم را خریداری کرده‌اند، اما به دلیل نبود قوانین مشخص و همکاری نکردن نهادهای مربوطه، عملاً کارشان متوقف شده است. برای مثال، در اصفهان یک سرمایه‌گذار چند شارژر خریده، اما نتوانسته با شهرداری به توافق برسد که زمینی را به مدت ۱۰ سال برای بهره‌برداری دریافت کند. یا در کرج، یک سرمایه‌گذار پیشنهاد داده که یک زمین را به مدت ۱۵ سال به او واگذار کنند تا در کنار ایستگاه شارژ، یک کارواش نیز راه‌اندازی کند تا از نظر اقتصادی به صرفه باشد. اما هیچ قانون و مقرراتی برای چنین طرح‌هایی وجود ندارد. من می‌توانم به شما بگویم که اسامی بیش از هزار سرمایه‌گذار را دارم که در نمایشگاه‌ها و جلسات مختلف اعلام آمادگی کرده‌اند، اما نمی‌دانند قدم دوم بعد از داشتن زمین و پول چیست و باید به کجا مراجعه کنند. این فقدان نقشه راه، اصلی‌ترین مانع در مسیر توسعه زیرساخت‌هاست.

نقد دیگری که به خودروهای برقی وارد می‌شود، نبود دانش فنی و نرم‌افزاری برای تعمیرات و عیب‌یابی است. امداد جاده‌ای این خودروها نیز عملاً وجود ندارد، شرکت‌های واردکننده برای حل این موضوع چه باید بکنند؟

در خودروهای برقی، عموماً کمتر کسی به سراغ تعمیرات داخلی موتور می‌رود، زیرا این قطعات عمر بسیار طولانی دارند. معمولاً در صورت خرابی، قطعه به‌طور کامل تعویض می‌شود. مثلاً اگر یک سیم‌پیچ موتور دچار مشکل شود، کل موتور تعویض می‌گردد. در مورد باتری، هر یک از چندین ماژول تشکیل شده است و در دنیا، ماژول معیوب تعویض می‌شود و سپس از طریق نرم‌افزار، طول عمر ماژول جدید با بقیه ماژول‌ها هماهنگ می‌شود. اما برای هر دوی این کارها، دانش فنی و نرم‌افزاری لازم است. دانش بر خورد در تجهیزات خاص خودروهای برقی، کابل کشی‌های ولتاژ بالا و نرم‌افزارهای پیچیده باید وجود داشته باشد. برخی از شرکت‌ها، آموزش‌های مختصری به نمایندگان خود داده‌اند، اما این آموزش‌ها کافی نیست. به محض این که یک خودرو دچار مشکل می‌شود، مشتریان با ما تماس می‌گیرند، در حالی که ما تعمیرکار نیستیم. حتی در مورد اتوبوس‌های وارداتی که از کار افتاده‌اند یا خودروهای شخصی که مشکل پیدا کرده‌اند، می‌بینیم که شرکت‌های واردکننده ارتباط منسجمی با شرکت‌های سازنده ندارند تا اطلاعات و سرویس‌های لازم را دریافت کنند.

اخیراً یک خودرو ساز تعدادی خودرو آورده بود که باتری‌شان مشکل داشت و ما از درخواست دستگاه «باتری سایکلر» می‌کردند. وقتی پرسیدیم که آیا دیتای خودرو را از شرکت سازنده گرفته‌اند تا دستگاه بتواند با آن ارتباط برقرار کند، می‌گفتند خیر، دیتا را نداریم. این موارد نشان می‌دهد که واردات بدون هیچ پشتوانه فنی و نرم‌افزاری انجام می‌شود.

به عنوان سوال پایانی، با توجه به بحث دیتا و نرم‌افزار که به آن اشاره کردید، آیا وزارت صمت نباید واردکنندگان را مجبور به دریافت و ارائه این اطلاعات می‌کند؟

بله، در گذشته (دولت سیزدهم) قوانینی در دست بررسی بود که واردکنندگان را ملزم می‌کرد تا در کنار خودرو، خدمات پس از فروش و دانش فنی لازم را نیز ارائه دهند. اما متأسفانه آن قوانین تغییر کرد و امتیازاتی به واردکنندگان داده شد که این روند معیوب را تشدید کرد. امروزه، واردکنندگان چه توانایی ارائه خدمات داشته باشند و چه نداشته باشند، چه ازمایشگاه‌های لازم را داشته باشند و چه نداشته باشند، می‌توانند به راحتی کار واردات را انجام دهند. آن ممیزی‌های لازم برای سنجش توانمندی واردکنندگان، عملاً انجام نمی‌شود و متأسفانه در نهایت، چوب این بی‌برنامگی و بی‌قانونی را مردم می‌خورند. این یک «بلبشوی» تمام‌عیار است که آینده خودروهای برقی را در ایران تهدید می‌کند.

از مراکز تعمیراتی در زمینه تجهیزات ابتدایی، مانند ابزارهای عایق کاری، خود را آماده کرده‌اند، اما در زمینه تامین قطعات اصلی، هیچ آمادگی وجود ندارد. اجازه بدهید یک نمونه واقعی را برای شما بگویم؛ در یک مورد، برای تعویض یک قطعه‌ای ساده مصرفی، شش تا هفت ماه زمان صرف شد تا از خارج کشور وارد شود. این موضوع بسیار نگران‌کننده است، به‌خصوص با توجه به تنوعی که مدام در بازار خودروهای برقی دنیا در حال افزایش است. اگر در چین یا اروپا به دلیل وجود بازار آزاد، این مشکلات به راحتی حل می‌شوند، در ایران به دلیل محدودیت‌های موجود، این مسائل بسیار حیاتی و پیچیده هستند.

یکی دیگر از چالش‌های اصلی، کمبود ایستگاه‌های شارژ است. با این که صحبت از توسعه این زیرساخت‌ها زیاد است، اما در عمل، شاهد اقدام جدی نیستیم. دلیل اصلی این انفعال چیست؟ مساله اصلی در توسعه ایستگاه‌های شارژ، عدم شفافیت اقتصادی برای سرمایه‌گذاران است. یک سرمایه‌گذار برای این که بتواند در یک پروژه سودآور سرمایه‌گذاری کند، به داده‌های شفاف نیاز دارد. اما در ایران، قیمت برق



توقیف گواهینامه ۲۸ هزار راننده متخلف در ۶ روز

ایستاد: رئیس پلیس راهور فراجا از اعمال سیاست توقیف سیستمی گواهینامه برای رانندگان متخلف خبر داد و گفت: «تنها در ۶ روز ابتدایی شهر یورماه حدود ۲۸ هزار راننده به دلیل تخلفات حادثه‌ساز، گواهینامه‌شان به صورت سیستمی توقیف شده است.» به گزارش «ایسنا»، سردار سید تیمور حسینی با اشاره به افزایش سفرهای جاده‌ای در شهر یورماه گفت: «با شروع فصل سفرهای تابستانی، پیش‌بینی می‌کنیم شاهد افزایش تردد در محورهای کشور باشیم و به همین دلیل تمهیدات ویژه‌ای برای ارتقای ایمنی تردد در دستور کار قرار گرفته است.» وی افزود: «یکی از اقدامات مهم پلیس راهور، توقیف

تأثیرات اقتصادی حاصل از اجرای استانداردها

رئیس کل مرکز آزمون آلاینده‌گی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران با تأکید بر نقش آلاینده‌گی موتورسیکلت‌ها در میزان آلودگی هوا و محیط زیست در کشور افزود: «باتوجه به تعدد موتورسواران در شهرها، می‌توان گفت موتورسیکلت‌ها سهم بسزایی در افزایش آلودگی هوا دارند. همچنین با توجه به کیفیت سوختی که در وسایل نقلیه استفاده می‌شود، می‌توانیم با پایش آلاینده‌گی موتورسیکلت‌ها در سطح واقعی یورو ۵، تا حد قابل توجهی در کنترل و محدودسازی منابع تولید آلاینده‌های گازی حاصل از کارکرد وسایل نقلیه موتوری، موثر عمل کنیم.» رئیس مرکز آزمون آلاینده‌گی گفت: «در راستای اجرای بی‌نقص فرآیند نیز، آموزش‌های کاربردی و استفاده مطلوب از سیستم جدید به‌نفرات مرتبط ارائه شده و هم‌اکنون آزمایش‌ها توسط همکاران بخش موتورسیکلت در حال اجراست.» حسینی در پایان به ارزیابی تأثیرات اقتصادی حاصل از اجرای استاندارد به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم پرداخت و افزود: «در قالب کلی، ارتقای استاندارد تولیدکنندگان را ملزم به ارتقای کیفی محصولات می‌کند. ارتقای کیفیت، کاهش مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های نگهداری موتورسیکلت را برای مصرف‌کننده ملموس خواهد کرد و در نهایت رضایت مصرف‌کننده منجر به رونق بازار برای تولیدکنندگان خواهد شد.» گفتنی است مجتمع آزمایشگاهی ایمنی و سنجش آلاینده‌گی خودرو ISQI، مسئولیت انجام آزمون‌های آلاینده‌گی و مصرف سوخت در کشور را به‌عنوان آزمایشگاه معتمد سازمان حفاظت محیط زیست و آزمایشگاه همکار سازمان ملی استاندارد ایران برعهده دارد که ارتقای تجهیزات بخش سواری به سطح آلاینده‌گی یورو ۶ را نیز در برنامه‌های آتی خود دارد. همچنین آزمایشگاه موتورسیکلت همواره در تلاش است تا با بهینه‌سازی فرآیندهای تحقیقاتی و آزمایشی، همسو با ارتقای استانداردهای آلاینده‌گی باشد.



سنجش آلاینده‌گی آزمایشگاه موتورسیکلت اروپایی بوده و در شرایط سخت تحریم حتی امکان تماس و گفت‌وگو نیز مهیا نیست. از این رو به‌عنوان شرکتی دانش‌بنیان و با اتکاب به دانش فنی موجود، توانستیم ظرفیت‌های حاضر در آزمایشگاه‌های مرکز را شناسایی کنیم و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های آنالایزر آزمایشگاه سواری، موفق به طراحی و ساخت سیستمی جدید شویم که امکان سنجش گاز متان (CH4) و میزان گازهای غیرمتانی (NMHC) را برای موتورسیکلت‌ها فراهم کرده است.»

موتورسیکلت‌ها در کشور تنها قادر به برآوردسازی بخشی از الزامات یورو ۵ هستند. همچنین اجرای کامل این استاندارد، مصوبه سازمان محیط زیست است؛ اما به دلیل محدودیت فنی آزمایشگاه‌ها در سنجش متان (CH4)، تاکنون به‌صورت کامل الزام و اجرا نشده است. حسینی با اشاره به تعهدپذیری شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در قبال مواجهه با چالش‌ها افزود: «محدودیت‌های فنی در بخش آلاینده‌گی از جمله چالش‌های ما در اجرای کامل استاندارد مذکور بوده است. از طرفی، تجهیزات

معاون اجتماعی پلیس راهور تهران بزرگ نیز درباره نحوه اجرای طرح ترافیک موتورسیکلت‌سواران گفت: «موضوع طرح ترافیک به معاونت حمل و نقل تهران مربوط است؛ اما قرار بر این شده که در یکی از نقاط شهر به‌صورت پایلوت، ورود موتورسیکلت‌های بنزینی ممنوع و فقط تردد موتورسیکلت‌های برقی مجاز شود. همچنین هنوز زمان و مکان دقیق اجرای این طرح مشخص نشده است.» لازم به ذکر است که چند هفته قبل، مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران نیز اعلام کرد که نرخ تعرفه طرح ترافیک موتورسیکلت برای همین امسال به شورای شهر ارسال شده است و پس از تصویب اجرایی خواهد شد. وی اعلام کرد که قرارگاه موتورسیکلت در حوزه‌های مختلف فعال شده است و نرخ تعرفه طرح ترافیک موتورسیکلت‌های برقی صفر در نظر گرفته می‌شود.

آزمون‌های آلاینده‌گی موتورسیکلت با استاندارد یورو ۵ در مرکز ISQI

سید مسعود حسینی، رئیس کل مرکز آزمون آلاینده‌گی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران ISQI، از توانمندسازی تجهیزات این مرکز برای انجام کامل آزمون‌های آلاینده‌گی موتورسیکلت‌ها در سطح استاندارد یورو ۵ خبر داد. رئیس کل مرکز آزمون ISQI، با اشاره به تجهیز این آزمایشگاه به آنالایزر متان و اندازه‌گیری میزان گازهای غیرمتانی (NMHC)، از موفقیت در دور زدن تحریم‌ها برای اجرای کامل استاندارد یورو ۵ برای آلاینده‌گی موتورسیکلت‌ها خبر داد. به گفته وی در حال حاضر، آزمایشگاه‌های اندازه‌گیری میزان انتشار آلاینده‌گی

این روزها بحث بر سر ساماندهی، نوسازی و طرح‌های مختلف دیگر مرتبط با موتورسیکلت‌ها، به‌خصوص موتورسیکلت‌های در حال تردد در پایتخت بسیار داغ است که در ادامه برخی از مهم‌ترین موارد ذکر شده در این زمینه، در روزها و هفته‌های اخیر را بررسی می‌کنیم. اجرای آزمایشی طرح ترافیک موتورسیکلت‌ها در تهران روز گذشته رئیس پلیس راهور فراجا از اجرای طرح «بازتسجیل موتورسیکلت‌ها» و تعیین مسئولیت حقوقی پلت‌فرم‌های حمل و نقل اینترنتی خبر داد. سردار حسینی در این باره گفت: «طرحی تحت عنوان «بازتسجیل یا شناسنامه‌دار کردن» موتورسیکلت‌ها را در دستور کار داریم که به دلیل شرایط جنگی به تعویق افتاد. اکنون یکی از مسائل جدی ما نامشخص بودن مالکیت موتورسیکلت‌هاست؛ چراکه بسیاری از این وسایل نقلیه چندین بار خرید و فروش شده‌اند؛ اما هیچ سابقه‌ای در سامانه شماره‌گذاری ثبت نشده است. تلاش ما این است که این طرح در بازه زمانی مشخص و ترجیحاً تا پایان سال جاری اجرایی شود تا کنترل‌ها دقیق‌تر و شفاف‌تر انجام گیرد.» وی همچنین درباره پلت‌فرم‌های حمل و نقل اینترنتی تصریح کرد: «کار مشترکی میان مجموعه فراجا و سایر نهادها در حال انجام است تا مسئولیت‌های حقوقی این پلت‌فرم‌ها به‌طور مشخص تعیین شود. پلت‌فرم‌ها، زمانی که راننده یا وسیله نقلیه‌ای را به کار می‌گیرند، باید نسبت به وضعیت بیمه، ایمنی و تجهیزات ایمنی مانند کلاه ایمنی مسئول باشند. تاکنون این شرکت‌ها از زیر بار مسئولیت شانه خالی کرده‌اند، اما ما مصمم هستیم این مسئولیت‌پذیری الزام‌آور شود و در همین زمینه جلسات و مکاتباتی انجام شده است.» چند روز قبل،



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

تهران ۲۷ 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

بیلپورد
Billboard

جایزه متعلق به کورسا است!

اول کورسا به عنوان یک هاچ بک محبوب در بازار جهانی طی سه سال گذشته، جزو پرفروش ترین و محبوب ترین خودروهای کوچک آلمان بوده است. این خودرو در اکتبر سال ۲۰۲۳ میلادی در طرح جایزه مدیران هنری آلمان (ADO) توانسته بالاترین امتیاز را دریافت کند. همین موضوع سبب شد اوایل در بیلپورد تبلیغاتی خود در سال ۲۰۲۴ میلادی از عبارت «جایزه متعلق به کیست؟ جایزه از آن کورسا است» استفاده کند.



آشنایی با سامانه تلفنی «ندای ترافیک»

قطع برق همچنان در برخی تقاطع های پایتخت سبب از کار افتادن چراغ های راهنمایی و ایجاد ترافیک و بی نظمی های گسترده می شود. البته مسئولان شهری اعلام کردند همچنان مشغول تجهیز چراغ های راهنمایی و رانندگی پایتخت به باتری های اضطراری و پل های خورشیدی هستند. در تازه ترین تحول ایجاد شده در این زمینه، سامانه تلفنی «ندای ترافیک» به شماره ۸۷۵۰۰ توسط شرکت کنترل ترافیک تهران راه اندازی شده و آماده دریافت گزارش های مردمی درباره خرابی چراغ های راهنمایی و رانندگی است. این سامانه امکان گزارش دهی فوری مشکلات چراغ های راهنمایی هوشمند و بهره مندی از خدمات امدادی را برای شهروندان فراهم می کند. به عبارت دیگر ۸۷۵۰۰ یک خط ارتباطی مستقیم با شرکت کنترل ترافیک تهران است که شهروندان در صورت مشاهده اختلال یا خرابی در چراغ های راهنمایی هوشمند می توانند با آن تماس بگیرند و به صورت شفاهی مشکل را به اپراتورها اعلام کنند. به گفته مسئولان شهری، هر چراغ راهنمایی هوشمند در تهران دارای کد اختصاصی است که روی بدنه آن نصب شده است که پس از اعلام این کد توسط شهروند به اپراتور، گروه های تخصصی رفع خرابی در اسرع وقت به محل اعزام می شوند تا نسبت به تعمیر یا رفع اشکال چراغ اقدام کنند. چند روز قبل، رئیس پلیس راهور فراجا نیز در پاسخ به سوالی در این باره که تخلفات مربوط به چراغ راهنمایی و رانندگی در زمان قطعی برق چگونه ثبت می شود؟ گفت: «موضوع مهم برای ما نظم در تقاطع است؛ یعنی قبل از این که به فکر این باشیم که وقتی برق می رود، نمی توانیم جریمه کنیم، برای ما اهمیت دارد که هنگام قطعی برق، نظم تقاطع ها به هم می ریزد.» در نهایت امید است با تجهیز تمام چراغ های راهنمایی به یوپی اس (UPS) و صفحات خورشیدی و البته همکاری شهروندان برای گزارش چراغ های دچار اختلال در پایتخت، شاهد کاهش ترافیک های ناشی از این نقص باشیم.



حرف آخر
The Last Word

علی زراندوز

روزنامه نگار

قیمت خودرو روز شنبه افزایش یافت



رسپکت ۲
در بازار آزاد با ۳۲ میلیون تومان
افزایش یک میلیارد و ۷۶۵
میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X22 پرو دستی
در بازار آزاد با ۵۰ میلیون تومان
افزایش یک میلیارد و ۲۰۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



تارا اتوماتیک V4
در بازار آزاد با ۲۵ میلیون تومان
افزایش یک میلیارد و ۲۳۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



ساینا اتوماتیک
در بازار آزاد با ۷ میلیون تومان
افزایش ۶۶۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir