



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
ممنوعیت واردات خودرو؛ سیاستی پرهزینه با دستاوردهای ناچیز

صفحه ۳



چگونه موتور بامو در میان چهار سیلندرها بهترین شد؟

صفحه ۸

استارت

Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

ضرورت سیاست‌گذاری هوشمندانه در صنعت خودرو

صنعت خودرو ایران یکی از ستون‌های مهم اقتصاد کشور است؛ صنعتی که سهمی حدود ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی دارد و صدها هزار ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

نتایج مطالعه روی رضایت مالکان انواع خودرو نشان داد:

آلمانی‌ها همچنان بیشتر هوای مشتری را دارند

صفحه ۶

رونمایی از محصولات جدید و تحکیم روند توسعه در دستور کار «بارز» است

صفحه ۱۳

صرفه‌جویی واقعی در مقیاس ملی؛ نقش خودروهای هیبریدی در امنیت انرژی ایران

صفحه ۴

وقتی ایمنی، برد و صرفه‌جویی در سوخت با هم متحد می‌شوند

صفحه ۹

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

ارتقای شتابزده استانداردها به ۱۲۲ گانه می‌تواند تهدید جدی برای صنعت خودرو باشد

اگر بدون برنامه‌ریزی سراغ اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه برویم، وابستگی به واردات بیشتر و در عمل تولید داخل تضعیف خواهد شد. در شرایطی که احتمال فعال شدن مکانیسم ...

صفحه ۱۴

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

شرکت بیمه یا وزارت راه؛ چه کسی پاسخگوی خودروهای آسیب‌دیده است؟

صفحه ۲

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

رشد قیمت ۱۰ تا ۸۰ میلیون تومانی برخی خودروهای مونتاژی در بازار

صفحه ۷

جریمه‌های رانندگی در سال ۱۴۰۴ افزایش یافت

جریمه ۱,۵ میلیون تومانی برای رانندگی در حالت مستی

اواخر سال گذشته بود که رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی

فراجا اعلام کرد با اجرای افزایش جرایم رانندگی در سال ...

صفحه ۱۵

خانواده «X200»؛ بیشترین سهم در آمدی را در بین محصولات سایپا دارد؛

درآمد بیش از ۳۶ همتی «سایپا» از ابتدای سال تا پایان مردادماه

صفحه ۵



سایپا

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و کیفیت خودروی شماست



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



اسپریت ساخت SV Bespoke با نام نوکتورن معرفی شده که از آسمان شب مدیترانه الهام گرفته و تنها برای نسخه‌های SV و اتوبیوگرافی در دسترس است. رنجرور اسپریت نوکتورن از ویژگی‌هایی بهره می‌برد که در مدل‌های دیگر یافت نمی‌شود. بدنه خودرو با رنگ اختصاصی براق ایندیگو پوشیده شده؛ در حالی که سقف و قاب آینه‌ها با رنگ مشکی نارویک متمایز شده‌اند. کاپوت با فیبرکربن نمایان تزئین شده و نشان‌های این شاسی‌بلند با کروم مشکی طراحی شده‌اند. رینگ‌های ۲۳ اینچی تاندریال با رنگ طلایی مات و کالیبرهای ترمز فیبرکربنی مشکی هم تکمیل‌کننده ویژگی‌های بیرونی این رنجرور خاص هستند.

رنجرور اسپریت نوکتورن از طریق برنامه SV Bespoke امکان شخصی‌سازی بی‌نهایت را فراهم می‌کند که در سطح بنتلی و رولز رویس خواهد بود. ثروتمندانی که به دنبال لوکس‌ترین خودروهای بازار و شخصی‌سازی خودرو مطابق با سلیق خود هستند، معمولاً سراغ رولز رویس یا بنتلی می‌روند. اما لندروور هم از سال ۲۰۲۲ با معرفی برنامه SV Bespoke برای رنجرور به این جمع پیوست و حالا این سرویس را برای مدل کوچک‌تر به رنجرور اسپریت هم ارائه کرده است. به گفته لندروور، برنامه SV Bespoke پاسخی به تقاضای روزافزون برای شاسی‌بلندهای شخصی‌سازی شده است. برای نمایش توانایی‌های این برنامه، نخستین رنجرور



سفارشی‌سازی رنجرور اسپریت «نوکتورن»

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

شرکت بیمه یا وزارت راه؟ چه کسی پاسخگوی خودروهای آسیب‌دیده است؟

از نگاه اجتماعی نیز او هشدار داد: «رانندگان با احساس بی‌پناهی در جاده‌ها مواجه‌اند. از یک سو بیمه به سختی خسارت‌ها را می‌پذیرد و از سوی دیگر مسئولان پاسخ روشنی به زبان‌دیدگان نمی‌دهند. این وضعیت اعتماد عمومی به نهادهای بیمه‌ای و دولتی را تضعیف می‌کند. اگر مردم احساس کنند هیچ نهادی پشت آنان نیست، نه تنها انگیزه خرید بیمه کاهش می‌یابد، بلکه احتمال بروز تنش‌های اجتماعی نیز وجود دارد.»

شفیعی در پایان گفت: «پرونده خرابی جاده‌ها همچنان باز است و هر روز ابعاد تازه‌ای پیدا می‌کند. روشن است که بیمه بدنه به تنهایی پاسخگو نیست. تقسیم مسئولیت میان بیمه‌گر، راننده و دستگاه‌های اجرایی، شفاف‌سازی تعهدات بیمه، ایجاد صندوق‌های حمایتی از محل عوارض جاده‌ای و پاسخگویی جدی مسئولان تنها راهکارهای کاهش مشکلات است. تا زمانی که این اصلاحات به شکل جدی اجرا نشود، رانندگان میان جاده‌های پرهزینه و بیمه‌های سخت گیر گرفتار خواهند ماند و این پرسش همچنان بی‌پاسخ می‌ماند که در این مورد چه کسی مسئول خسارت‌های وارد شده به خودروهاست؟»

محل، شهادت شاهدان و تایید کارشناس رسمی دادگستری می‌تواند در جلب نظر بیمه موثر باشد. وی تاکید کرد: «در غیاب مستندات محکم، احتمال جبران خسارت بسیار اندک است و همین موضوع نارضایتی زیادی ایجاد کرده است.»

این کارشناس افزود: «مساله فقط بیمه نیست. قانون دستگاه‌های متولی راه‌سازی و وزارت راه را موظف به ایمن نگه داشتن جاده‌ها کرده است. در صورت کوتاهی، رانندگان می‌توانند شکایت کنند اما مسیر حقوقی طولانی و پرهزینه است و بسیاری عطای شکایت را به لقایش می‌بخشند. این شرایط باعث شده هیچ نهادی پاسخگو نباشد و فشار مالی مستقیم بر دوش رانندگان بیفتد.»

او ادامه داد: «خسارت ناشی از جاده‌های نامناسب تنها محدود به تعمیر خودروها نیست. کاهش بهره‌وری، اتلاف وقت، افزایش مصرف سوخت و حتی افت ارزش خودرو از دیگر پیامدهایی است که هر روزه رانندگان با آن مواجه هستند.»

شفیعی تاکید کرد: «اگر مسئولان هزینه‌های پنهان خرابی جاده‌ها را محاسبه کنند، درمی‌یابند که سرمایه‌گذاری در نگهداری راه‌ها بسیار کم‌هزینه‌تر از جبران خسارت‌های پراکنده است.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«خرابی جاده‌ها و بی‌توجهی به نگهداری مسیرهای بین‌شهری، سالانه هزاران راننده را با هزینه‌های سنگین تعمیر خودرو روبه‌رو می‌کند. ترکیدگی لاستیک در دست‌اندازها، شکستگی کمک‌فنرها و آسیب‌های جدی به بدنه، کابوسی تکراری برای دارندگان خودرو شده است. پرسش اصلی این است که آیا بیمه بدنه می‌تواند منجی رانندگان باشد یا مسئولیت بر عهده دستگاه‌های راه‌سازی است؟ محمدحسین شفیی، کارشناس بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» توضیح داد: «ماهیت بیمه بدنه پوشش خسارت‌های ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی مانند تصادف یا آتش‌سوزی است. اما در مورد خرابی ناشی از وضعیت نامناسب جاده‌ها، شرکت‌های بیمه عموماً این خسارت‌ها را خارج از تعهدات می‌دانند؛ مگر راننده بتواند ثابت کند حادثه کاملاً غیرقابل اجتناب بوده است.» به گفته او، چالش اصلی رانندگان اثبات علت حادثه است. مدارکی مانند گزارش پلیس، عکس و فیلم از

ضرورت سیاست‌گذاری هوشمندانه در صنعت خودرو

بهبود می‌بخشد و اشتغال موجود را تثبیت می‌کند. سومین محور راهبردی، تنوع‌بخشی شرکای خارجی صنعت خودرو است. تمرکز بر یک کشور خاص، مانند چین، در شرایط فشار بین‌المللی ریسک بالایی دارد. سیاست‌گذار باید مسیرهای جایگزین تجاری و همکاری با کشورهای همسایه و شرکای قابل اعتماد را فعال کند تا جریان تامین قطعات و مونتاژ خودروها در صورت محدودیت‌های بین‌المللی با وقفه مواجه نشود. چهارمین اقدام حیاتی، ابزارهای مقابله با واسطه‌گری و افزایش شفافیت در بازار است. تجربه نشان داده کنترل دستوری قیمت‌ها نه تنها کارآمد نیست، بلکه می‌تواند بازار را به سمت سوداگری و نوسان شدید قیمت‌ها سوق دهد. سیاست‌گذار باید با ابزارهای نظارتی هوشمند و تقویت شفافیت، واسطه‌ها را کنترل کند و از فشار مصنوعی بر مصرف‌کننده جلوگیری کند.

در نهایت، ترکیب این چهار اقدام می‌تواند صنعت خودرو ایران را در برابر فشار تحریم‌ها و تهدید مکانیسم ماشه مقاوم کند. مدیریت ارزی هوشمند، حمایت از قطعه‌سازان داخلی، تنوع شرکای خارجی و شفافیت بازار، چهار ستون حیاتی هستند که اگر سیاست‌گذار به‌درستی آن‌ها را پیاده کند، نه تنها صنعت خودرو را نجات می‌دهد، بلکه مسیر تولید پایدار، اشتغال و توسعه اقتصادی را نیز تضمین می‌کند.

بدون اجرای هوشمندانه این اقدامات، صنعت خودرو در معرض بحران جدی قرار خواهد گرفت و هرگونه تأخیر در تصمیم‌گیری می‌تواند پیامدهای جبران‌ناپذیری برای تولید، بازار و اقتصاد کشور به همراه داشته باشد. اکنون زمان آن است که سیاست‌گذار صنعتی با اقدام فوری و هوشمندانه، موتور مقاومت صنعت خودرو را روشن کند و راهی برای عبور از شرایط تحریم‌ها فراهم آورد.

صنعت خودرو ایران یکی از ستون‌های مهم اقتصاد کشور است؛ صنعتی که سهمی حدود ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی دارد و صدها هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم

به آن وابسته‌اند. با این حال، این صنعت در سال‌های اخیر زیر فشار سیاست‌گذاری‌های داخلی و محدودیت‌های خارجی قرار گرفته و امروز با تهدید جدی بازگشت تحریم‌ها از مسیر فعال شدن «مکانیسم ماشه» مواجه است. در چنین شرایطی، نقش سیاست‌گذاری هوشمند صنعتی بیش از هر زمان دیگری حیاتی است.

برای حفاظت از صنعت خودرو و جلوگیری از آسیب زنجیره تامین، سیاست‌گذار باید اقدامات فوری و هوشمندانه‌ای را در دستور کار قرار دهد. نخستین اقدام، مدیریت ارزی هوشمند و هدفمند است. تخصیص ارز باید طوری انجام شود که خودروسازان بتوانند قطعات و مواد اولیه حیاتی خود را تامین کنند و خطوط تولید داخلی و مونتاژ خودروها متوقف نشوند. بدون مدیریت ارزی کارآمد، حتی تولید خودروهای داخلی نیز با بحران روبه‌رو خواهد شد.

دومین اقدام، حمایت مالی و تشویقی از قطعه‌سازان داخلی است. ارائه تسهیلات بانکی ارزان، معافیت‌های مالیاتی و تسریع در پروژه‌های بومی‌سازی قطعات، زمینه کاهش وابستگی به واردات را فراهم می‌کند. این اقدامات نه تنها مقاومت صنعت در برابر تحریم‌ها را افزایش می‌دهد، بلکه ظرفیت تولید داخلی را



عضو شورای سردبیری



فونیکس



F8 PRO MAX IE
2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official

با استانداردهای امروزی کوچک است، اما پیشرفت قابل توجهی نسبت به آمپرهاي آنالوگ قدیمی با نمایشگر اطلاعات ۴.۲ اینچی محسوب می شود. در همین حال، تیپ بالا رده XSE هم حالا به صفحه آمپر بزرگ تر ۱۲.۳ اینچی به جای نمونه ۱۷ اینچی قبلی مجهز شده است. این نمایشگر بزرگ تر به صورت آپشن برای تیپ SE نیز قابل سفارش خواهد بود. علاوه بر نمایشگرهای جدید، کرولا حالا به صورت استاندارد به سیستم نظارت بر نقاط کور با هشدار ترافیک عقب مجهز شده است. خریداران همچنین از مجموعه پکیج کمک راننده Safety Sense 3.0 تویوتا بهره مند می شوند.

تویوتا کرولا ۲۰۲۶ در نسخه های بنزینی و هیبریدی با صفحه آمپر دیجیتال جدید، سیستم های ایمنی پیشرفته و قیمت کمی بالاتر معرفی شده است. تویوتا مدل ۲۰۲۶ کرولا را معرفی کرد که حالا مجهز تر و کمی لوکس تر شده است. این خودرو همچنین با افزایش قیمت اندکی همراه است و قیمت پایه آن از ۲۲ هزار و ۷۲۵ دلار آغاز می شود. کرولا که پاپز امسال وارد بازار می شود، خانواده ساده تری دارد و نسخه FX Edition برای سال ۲۰۲۶ حذف شده است. این تنها تغییر نیست و تیپ های اقتصادی LE و SE نیز حالا به صفحه آمپر دیجیتال ۱۷ اینچی مجهز شده اند. اگر چه این نمایشگر در مقایسه



افزایش امکانات در تویوتا کرولا ۲۰۲۶



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ممنوعیت واردات خودرو؛ سیاستی پرهزینه با دستاوردهای ناچیز

نیز تحت فشار قرار گرفت.

با توجه به این که ممنوعیت واردات خودرو نتوانست انتظارات دولت را بر آورده سازد، به نظر شما از بُعد روانی و اجتماعی، این ممنوعیت چه اثری بر مردم گذاشت؟

در جامعه ای که خودرو یک کالای اساسی و نه صرفا لوکس محسوب می شود، چنین سیاستی نوعی احساس محرومیت و نابرابری ایجاد می کند. خانواده هایی که پیش تر می توانستند با بودجه ای متوسط خودرو کار کرده یا اقتصادی وارداتی خریداری کنند، امروز چنین امکانی ندارند. این محدودیت باعث شد داشتن یک خودرو ایمن و مدرن به رؤیای دستیافتنی تبدیل شود. به طور طبیعی، وقتی مردم مجبور می شوند برای کالایی حیاتی چند برابر بپردازند و در نهایت کیفیت مطلوبی دریافت نکنند، احساس بی عدالتی و اجبار در جامعه تقویت می شود. این موضوع فقط نارضایتی اقتصادی نیست، بلکه بر اعتماد عمومی به سیاستگزاری ها نیز سایه می اندازد.

آیا ممنوعیت واردات توانست مانع افزایش قیمت خودرو در داخل شود؟

به هیچ عنوان. یکی از استدلال های دولتمردان این بود که با ممنوعیت واردات، تقاضا برای خودروهای داخلی افزایش



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

ممنوعیت واردات خودرو در سال های اخیر به یکی از مهم ترین و جنجالی ترین تصمیمات اقتصادی کشور بدل شد؛ تصمیمی که با شعار مدیریت منابع ارزی و حمایت از تولید داخل آغاز شد، اما به مرور زمان نه تنها به تحقق این اهداف منجر نشد، بلکه پیامدهای منفی متعددی برای مصرف کنندگان، بازار و حتی صنعت خودرو داخلی به دنبال داشت. در حالی که انتظار می رفت این سیاست فرصتی برای رشد و نوآوری خودروسازان داخلی ایجاد کند، عملا فضای انحصاری و غیررقابتی موجب شد کیفیت محصولات ارتقا پیدا نکند، قیمت ها سر به فلک بزنند و مصرف کنندگان از ابتدایی ترین حقوق خود یعنی انتخاب آزادانه و دسترسی به کالای باکیفیت محروم شوند. کارشناسان معتقدند سیاست ممنوعیت واردات خودرو بیش از آن که ابزاری برای حمایت از صنعت ملی باشد، به عاملی برای فشار مضاعف بر طبقه متوسط و کاهش اعتماد عمومی به تصمیم سازی های اقتصادی تبدیل شد. افزایش بی رویه قیمت خودروهای خارجی، کمبود قطعات یدکی، کاهش رقابت پذیری خودروسازان داخلی و گسترش بازارهای غیررسمی و قاچاق، تنها بخشی از پیامدهای این تصمیم بوده است. علی جدی، عضو پیشین کمیسیون صنایع مجلس در گفت و گو با «دنیای خودرو» تاکید می کند که ممنوعیت واردات نه به بهبود وضعیت صنعت منجر شد و نه مانع خروج ارز از کشور شد؛ بلکه صرفا مسیر مبادلات را از شکل رسمی و شفاف به مسیرهای پرهزینه و غیرقابل

ممنوعیت، عملا هم مردم زیان دیدند، هم دولت درآمدی نداشت و هم ارز کشور از کانال های غیررسمی خارج شد

چرا برخی معتقدند ممنوعیت واردات به شکل گیری یک بازار غیررسمی پرهزینه منجر شد؟

به این دلیل که حذف رسمی یک بازار، به معنای حذف واقعی آن نیست. وقتی تقاضا وجود دارد، حتی اگر بازار بسته شود، این تقاضا از مسیرهای غیررسمی برآورده خواهد شد. در چنین شرایطی، هزینه مبادله بالا می رود، واسطه ها و دلالان فعال تر می شوند و مصرف کننده مجبور است بهای بیشتری بپردازد. در واقع، ممنوعیت واردات به جای آن که ارز کشور را حفظ کند، هزینه های مبادله را افزایش داد و بازار زیرزمینی را رونق بخشید. این بازار نه شفاف است، نه قانونمند و نه به نفع مردم یا دولت. تنها گروه های خاصی که دسترسی به این کانال ها دارند، از آن سود می برند.

اگر سیاستگذاران به جای ممنوعیت، واردات مدیریت شده را انتخاب می کردند چه تفاوتی ایجاد می شد؟

تفاوت بسیار بود. واردات مدیریت شده می توانست با سهمیه بندی ارزی، تعیین سقف مشخص و اعمال تعرفه های منطقی اجرا شود. در این صورت، مصرف کننده امکان انتخاب داشت، بازار رقابتی تر می شد و دولت نیز هم از نظر درآمدی و هم از نظر کنترل ارزی سود می برد. به علاوه، چنین مدلی به خودروساز داخلی فشار می آورد تا کیفیت خود را ارتقا دهد؛ زیرا می دانست که در صورت نادیده گرفتن انتظارات مردم، بازار خود را از دست خواهد داد. بنابراین، واردات هدفمند نه تنها مضر نبود، بلکه می توانست هم به نفع مردم باشد و هم به رشد صنعت خودرو کمک کند.



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



ثبت‌نام این طرح صرفاً از طریق سامانه اینترنتی به‌نشانی Saipa.iranecar.com انجام می‌شود و محدودیت کد ملی برای ثبت‌نام‌ها در نظر گرفته شده است. همچنین امکان صلح در قرار دادها وجود نخواهد داشت.

«به گزارش «سایپانوز» پیش‌فروش نقدی وانت سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته (GX) از ساعت ۱۰ صبح امروز (چهارشنبه ۱۲ شهریور ماه) آغاز می‌شود بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته، خودروهای ثبت‌نامی در ماه‌های دی و بهمن سال جاری به مشتریان تحویل داده خواهد شد.



آغاز پیش‌فروش وانت سایپا «۱۵۱» ارتقا یافته از امروز

پیگیری يك موضوع Follow up



ولی‌الله بیاتی

عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس

حمایت از صنعت خودرو و انجام واردات، باید هم‌زمان صورت‌گیرد

«صنعت خودرو این روزها بیش از هر زمان دیگری نیاز به سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی درست دارد تا بتواند در مسیر صحیح حرکت کند. از یک سو با توجه به تحولات خصوصی‌سازی در این صنعت، دولت باید به‌عنوان متولی صنعت خودرو بیش از گذشته از خودروسازان و قطعه‌سازان حمایت کند و در آن سونیز با تسهیل شرایط واردات خودرو، زمینه را برای افزایش قدرت انتخاب مشتریان و همچنین افزایش تنوع در بازار فراهم آورد. حال در این زمینه ولی‌الله بیاتی، عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس شورای اسلامی به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

برای تقویت صنعت خودرو در داخل کشور چه اقداماتی باید انجام شود؟

در حال حاضر ضروری است ضمن تقویت صنعت خودروسازی در داخل، واردات خودرو نیز در کشور هم‌زمان انجام شود و باید روی آن تاکید کرد. از سوی دیگر آن‌چه امروز برای تقویت این صنعت ضرورت دارد، رفع موانع تولید و حمایت دولت از این صنعت در قالب اعطای اعتبارات و تسهیلات است.

آیا در حال حاضر فرآیند واردات خودرو به کشور پیچیده است؟

متأسفانه مسیر سخت واردات خودرو به کشور امکان رقابت آزاد در بازار خودرو و دسترسی مصرف‌کننده به خودرو با کیفیت و ارزان قیمت را سلب کرده است.

صنعت خودرو چگونه با تحول روبه‌رو خواهد شد؟

ایجاد رقابت به‌شکل صحیح می‌تواند به ایجاد تحول در خودروسازی کمک کند. این در حالی است که بـا واردات خودرو، خودروسازان در بازار رقابتی سالم قرار گرفته و قادر به تولید خودروهای ارزان‌قیمت با کیفیت بالا خواهند بود؛ اما متأسفانه عدم واردات خودرو به‌معنای واقعی حق انتخاب را از مشتریان سلب کرده و مصرف‌کننده داخلی را ناچار به خرید خودروهای داخلی کرده است. ذکر این نکته ضروری است که قطعاً با تکیه بر توانمندی قطعه‌سازان داخلی و بهره‌مندی از توان شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانیم موتور خودرو را نیز در داخل تولید کنیم. بنابراین باید هر دو مقوله تولید داخل و واردات خودرو به‌صورت هم‌زمان مد نظر قرار گیرد تا بتوان از همه ظرفیت‌هایی که وجود دارد، به‌نحو احسن بهره برد.

صرفه‌جویی سوخت نیازمند حمایت سیاست‌گذاران است

صرفه‌جویی واقعی در مقیاس ملی؛ نقش خودروهای هیبریدی در امنیت انرژی ایران

کشور ما با توجه به ساختار جمعیتی و گستردگی ناوگان، ظرفیت قابل توجهی برای کاهش مصرف بنزین دارد. خودروهای هیبریدی غیر پلاگین می‌توانند بخش مهمی از این ظرفیت را فعال کنند



ایران نیز می‌تواند از همین قاعده پیروی کند؛ حتی اگر ساختار قیمت‌گذاری سوخت و پارانه‌ها تصویر انگیزشی را پیچیده‌تر کند.

یکی از نکات کلیدی، طراحی هوشمندانه ابزارهای انگیزشی است. خریدهای دولتی و ناوگان عمومی می‌تواند نقش پیشرو در بازار داشته باشد؛ زیرا تقاضای اولیه را افزایش داده و تولیدکنندگان را تشویق می‌کند تا مدل‌های هیبریدی بیشتری وارد بازار کنند. همچنین تسهیلات کم‌بهره و بیمه ترجیحی برای خریداران خصوصی می‌تواند هزینه خرید اولیه را کاهش دهد و انگیزه اقتصادی برای انتخاب خودروهای کم‌مصرف ایجاد کند. اثر گذاری این سیاست‌ها زمانی کامل می‌شود که با اجرای سالانه طرح اسقاط خودروهای فرسوده همراه شود. حذف خودروهای پر مصرف و جایگزینی آن‌ها با خودروهای هیبریدی، به‌شکل ملموسی مصرف ملی سوخت و فشار بر منابع انرژی کشور را کاهش می‌دهد. این مدل دوگانه، یعنی هم‌زمان افزایش عرضه و کاهش مصرف‌کننده‌های پر مصرف، راهکاری موثر و پایدار برای مدیریت انرژی و کاهش وابستگی به واردات سوخت است.

در نهایت، کشور ما با توجه به ساختار جمعیتی و گستردگی ناوگان، ظرفیت قابل توجهی برای کاهش مصرف بنزین دارد. خودروهای هیبریدی غیر پلاگین می‌توانند بخش مهمی از این ظرفیت را فعال کنند؛ اما تحقق صرفه‌جویی واقعی نیازمند هماهنگی میان سیاست‌گذاران، تولیدکنندگان، بانک‌ها و سازمان‌های محیط‌زیستی است. ترکیب هوشمندانه مشوق‌ها، تسهیلات و برنامه‌های اسقاط خودروهای فرسوده، می‌تواند موتور محرک صرفه‌جویی ملی را روشن کرده و اثر گذاری این فناوری را در سطح کلان کشور به‌حد اکثر برساند.

۳۵ درصدی هر خودرو می‌تواند به کاهش چند میلیون لیتر در روز در مصرف بنزین منجر شود. اما این صرفه‌جویی تنها زمانی کامل می‌شود که جایگزینی هیبریدی‌ها با اسقاط خودروهای پر مصرف و فرسوده همراه شود. در حقیقت، اثر دوگانه ورود خودروهای کم‌مصرف و خروج خودروهای پر مصرف، موتور اصلی کاهش مصرف را فعال می‌کند. بدون اجرای سیاست اسقاط خودروهای قدیمی، بخشی از کاهش مصرف به‌واسطه رشد تعداد وسایل نقلیه و پیمایش کلی بلعیده می‌شود و صرفه‌جویی واقعی شکل نمی‌گیرد. این نکته مهم، پیام روشنی برای سیاست‌گذاران دارد: کاهش مصرف سوخت با اتکال صرف به‌عرضه محدود هیبریدی‌ها اتفاق نمی‌افتد و نیازمند یک بسته سیاستی هماهنگ است.

این بسته سیاستی باید شامل چند مولفه کلیدی باشد: افزایش تولید و عرضه خودروهای هیبریدی، ارائه مشوق‌های مالیاتی، تأمین مالی خرید توسط دولت یا بانک‌ها و تقویت ظرفیت خدمات پس از فروش. ترکیب این ابزارها می‌تواند مانع از آن شود که مصرف‌کننده به‌دلیل محدودیت بودجه یا نگرانی از نگهداری خودروهای جدید، از خرید هیبریدی‌ها صرف‌نظر کند.

اثر مثبت خودروهای هیبریدی غیر پلاگین در بازار کشور

تجربه جهانی نیز نشان می‌دهد که هر زمان نفوذ فناوری کم‌مصرف با ابزارهای قیمتی و غیرقیمتی همراه شده، منحنی مصرف سوخت شکسته و کاهش معنی‌داری حاصل شده است. کشورهای پیشرفته از ترکیبی از تعرفه‌های ترجیحی، معافیت‌های مالیاتی، خریدهای دولتی و تسهیلات کم‌بهره برای ناوگان عمومی استفاده کرده‌اند تا سرعت نفوذ خودروهای هیبریدی افزایش یابد.

«در داخل کشور ناوگان عظیم خودروهای بنزینی و انواع موتورسیکلت، مشکلاتی را در زمینه تأمین و مصرف سوخت ایجاد کرده و این موضوع روی امنیت انرژی و بودجه ملی تأثیر مستقیم دارد. مصرف بالای بنزین نه تنها فشار اقتصادی به دولت تحمیل می‌کند، بلکه زمینه‌ساز انتشار آلاینده‌ها و مشکلات زیست‌محیطی نیز هست. در این میان، خودروهای هیبریدی غیر پلاگین به‌عنوان گزین‌های کم‌مصرف و به‌صرفه در کاهش مصرف سوخت مطرح شده‌اند. هر چند اثر این فناوری زمانی ملموس می‌شود که از سطح محدود فروش عبور کند و به‌نفوذ موثر در کل ناوگان برسد.

خودروهای هیبریدی تا چه اندازه روی کاهش مصرف سوخت تأثیر گذار هستند؟

خودروهای هیبریدی غیر پلاگین به‌طور میانگین بین ۲۵ تا ۳۵ درصد نسبت به خودروهای بنزینی مصرف سوخت کمتری دارند. اما این کاهش مصرف وقتی به‌صرفه‌جویی واقعی در سطح ملی تبدیل می‌شود که جایگاه آن‌ها در بازار گسترش یابد و سهم قابل توجهی از خودروهای در حال تردد را به‌خود اختصاص دهد. ایران با ناوگانی در حدود ۳۵ میلیون دستگاه خودرو سواری و موتورسیکلت، برای رسیدن به‌اثر ملموس، به‌دو بال هم‌زمان نیاز دارد: اول، افزایش تولید و عرضه خودروهای هیبریدی و دوم، اسقاط گسترده و هدفمند وسایل نقلیه فرسوده و پر مصرف. برای درک مقیاس اثر هیبریدی‌ها، می‌توان یک مثال ساده ارائه کرد. فرض کنیم تنها ۱۰ درصد از فروش سال آینده خودروها به‌مدل‌های هیبریدی اختصاص یابد و سهم آن‌ها در طی سه سال به ۳۰ درصد برسد. با متوسط مصرف سالانه و مسیرهای شهری و بین‌شهری، صرفه‌جویی ۲۵ تا

زاپاس Spare Tire

حمل‌ونقل سبز در تهران؛ مترو، اتوبوس و تاکسی برقی آماده خدمت به مردم شدند

پیش می‌بریم. در بخش اتوبوس، تعداد دستگاه‌ها از یک‌هزار و ۸۰۰ دستگاه به بیش از ۳ هزار و ۳۰۰ دستگاه افزایش یافته که ۲ هزار و ۳۰۰ دستگاه فعال در خطوط هستند. همچنین یک‌هزار و ۸۰۹ دستگاه اتوبوس تاکسونوسازی شده که حدود ۲۰۰ دستگاه دیگر نیز در هفته آینده رونمایی می‌شوند و حدود ۲۰ درصد از این دستگاه‌ها برقی است. ۲ هزار دستگاه برقی نیز تا عید به‌شبکه اضافه می‌شود. همچنین قرار دارد حدود ۳ هزار



تکمیلی خطوط ۸ تا ۱۱ نیز آغاز شده است تا همه ۱۱ خط مترو تهران به‌صورت فعال با منابع شهر در خدمت مردم باشند. «شهردار تهران درباره نوسازی ناوگان گفت: «در بخش واگن‌های مترو، قرارداد خرید ۱۲۸۳ واگن بسته شده و اولین رام (مجموعه لوکوموتیو و واگن) از شهریور ماه وارد خطوط می‌شود و واگن‌های خارجی نیز از بهمن‌ماه وارد خواهند شد. بنابراین در کنار توسعه خطوط موضوع افزایش ناوگان را نیز به‌صورت هم‌زمان

دستگاه‌دیزلی هم منعقد شده که بخشی اضافه شده و باقی تا عید مورد استفاده قرار می‌گیرد.» زاکانی ادامه داد: «در حوزه تاکسی، تاکنون بیش از ۱۱ هزار دستگاه نوسازی شده و ۲۷ هزار و ۶۵۰ تاکسی برقی خریداری شده که بخشی از آن‌ها آماده بهره‌برداری است. همچنین پروژه قطار سبک شهری (LRT) با مجوز دو خط در حال اجراست و خط اول با ۴۱ رام، ۲۴ کیلومتر و ۳۳ ایستگاه در خیابان انقلاب در مراحل پایانی است. در حالی که ۲ رام نیز مراحل آزمایشی خود را گذرانده و به‌زودی به بهره‌برداری خواهند رسید.»



الکتربیکی AC در جلو و عقب نیروی می گیرند که هر کدام حداکثر ۳۳۵ اسب بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. موتور عقب نیروی اصلی را تامین می کند و موتور جلو هر زمان که مکانیزم قطع اتصال چرخ فعال شود، وارد عمل می شود. مجموع خروجی در لایچ ادیشن ۶۰۰ اسب بخار و ۸۳۵ نیوتون متر گشتاور است؛ در حالی که لیمیتد در حالت استاندارد روی ۵۰۰ اسب بخار و ۷۱۰ نیوتون متر محدود است. اما خودرو لیمیتد از مایشی ما به پکیج ۲ هزار و ۵۰۰ دلاری پاور مجهز بود که از طریق آپدیت نرم افزاری، خروجی را به همان ۶۰۰ اسب بخار و ۸۳۵ نیوتون متر ارتقا می دهد.

واگنیر S شتاب فوق العاده ای دارد؛ اما لاستیک ها به راحتی هرز می چرخند، توقف آن طول می کشد و سواری آن دست اندازهای گاه مانده را به کوه تبدیل می کند. هر چند شعاع حرکتی جیب واگنیر S در نسخه لانچ ادیشن نزدیک به ۴۹۰ کیلومتر اعلام شده بود. اما این رقم در نسخه لیمیتد که حالا آزمایش می کنیم، به ۴۷۲ کیلومتر کاهش پیدا کرده که البته همچنان قابل قبول است. باتری آن همچنان ۹۴ کیلووات - ساعتی با اندازه استاندارد است و طبق ادعای جیب، با شارژر سریع DC و سرعت شارژ ۲۰۳ کیلووات، از ۲۰ تا ۸۰ درصد در حدود ۲۳ دقیقه پر می شود. هر دو نسخه واگنیر S از موتورهای



ناپختگی در مشخصات فنی جیب واگنیر «اس»



ویژه ها



دو بحران جدی در کمین صنایع خودروسازی و قطعه سازی



امیر حسین جلالی، نایب رئیس انجمن قطعه سازان تهران در رابطه با حکم سازمان تعزیرات حکومتی علیه ایران خودرو گفت: «قطعه سازان بیش از ۱۵۰ هزار میلیارد تومان از خودروسازان طلب دارند که ۵۰ هزار میلیارد تومان آن سررسید شده است. ما در آستانه دو بحران هم زمان هستیم؛ نخست، بیکاری چند صد هزار کارگر در زنجیره تامین و دوم، ناتوانی خودروسازان در تحویل خودروهای پیش فروش شده به مردم.

توئیتر!



رشد بخش صنعت نزولی شد



تازه ترین گزارش مرکز پژوهش های مجلس از برآورد ماهانه تولید ناخالص داخلی نشان می دهد روند رشد که در سال ۱۴۰۳ مثبت بود، در نخستین ماه تابستان ۱۴۰۴ وارد محدوده منفی شده است. همچنین در بخش صنعت نیز در تیرماه ۱۴۰۴ بارشد منفی ۴.۲ درصدی روبه رو بوده است. کاهش شاخص تولید صنایع بورسی و... از مهم ترین دلایل این کاهش عنوان شده است.

دیگه چه خبر؟



بخشنامه جدید بیمه مرکزی درباره خسارت خودروهای لوکس



بخشنامه بیمه مرکزی برای رفع نگرانی مالکان خودروهای نامتعارف برای استفاده از بیمه بدنه صادر شد. بر این اساس، بیمه مرکزی در بخشنامه ای، بر عدم وجود منع قانونی در خصوص حفظ تخفیف های عدم خسارت بیمه نامه های بدنه خودروهای نامتعارف و همچنین عدم کسر فرانشیز در صورتی که خسارت مالی مازاد بر سقف مسئولیت مقصر حادثه از محل بیمه بدنه خودرو زیان دیده نامتعارف پرداخت شود، تاکید کرد.

خانواده «X200»؛ بیشترین سهم در آمدی رادر بین محصولات سایپا دارد؛

درآمد بیش از ۳۶ همتی «سایپا» از ابتدای سال تا پایان مردادماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت سایپا، یکی از دو خودروساز بزرگ کشور گزارش عملکرد پنج ماهه نخست سال جاری منتهی به مرداد ۱۴۰۴ را منتشر کرد. بر اساس این گزارش، درآمد شرکت در این بازه زمانی به ۳۶ هزار و ۶۶۴ میلیارد تومان رسیده و عملکرد مردادماه نیز روند مشابهی را دنبال کرده است. فروش ماهانه سایپا در ماه مرداد به ۷ هزار و ۵۷۹ میلیارد تومان رسید که ۷ هزار و ۵۲۱ میلیارد تومان آن از بازار داخلی و ۳۸ میلیارد تومان مربوط به صادرات بود. طی مردادماه، در میان محصولات داخلی، خانواده X200 شامل تیب، کوپیک و ساینا با مجموع فروش ۳ هزار و ۱۳۵ میلیارد تومان بیشترین سهم را در بازار داخلی به خود اختصاص دادند. در بخش صادرات محصولات نیمه مونتاژ (SKD) با فروش ۳۸ میلیارد تومانی بیشترین سهم صادراتی مرداد را داشته اند. با سرمایه ثبت شده ۱۶۲ هزار و ۱۱۴ میلیارد تومان، سایپا همچنان یکی از بازیگران اصلی بازار خودرو ایران است. یکی از نکات برجسته عملکرد سایپا، ثبات تولید و حفظ روند فعالیت خطوط تولید است. تولید محصولات اصلی شرکت در ۵ ماهه نخست سال بدون وقفه و با کیفیت مناسب ادامه داشته که نشان دهنده مدیریت کارآمد و برنامه ریزی دقیق در کارخانه هاست. این ثبات،



سایپا

علاوه بر تامین نیاز بازار داخلی، زمینه را برای تولید محصولات جدید و برنامه ریزی های توسعه ای فراهم می کند. همچنین ورود به حوزه محصولات نیمه مونتاژ و صادرات SKD نشان دهنده تلاش سایپا برای تنوع سبد محصولات و حضور در بازارهای بین المللی است. هر چند سهم صادرات فعلی محدود است، این تجربه می تواند سکوی محکمی برای توسعه صادرات و گسترش برند در آینده باشد. به نوعی باید گفت از منظر صادرات و حضور بین المللی، سایپا به دنبال گسترش برند در بازارهای منطقه ای و افزایش سهم محصولات نیمه مونتاژ است. برنامه ریزی برای ورود به بازارهای هدف، همراه با رعایت استانداردهای بین المللی کیفیت، می تواند زمینه ساز رشد درآمدهای ارزی و تثبیت جایگاه سایپا در سطح منطقه شود. این در حالی است که از نظر مدیریت و برنامه ریزی، این خودروساز نشان داده است که توانایی هم زمان مدیریت تولید، فروش، توسعه محصول و خدمات مشتریان را دارد. هماهنگی میان واحدهای مختلف، از تولید و مهندسی تا بازاریابی و خدمات پس از فروش، باعث شده روند فعالیت ها بدون وقفه ادامه یابد و محصولات جدید به موقع به بازار عرضه شوند. در مجموع، با ثبات تولید، تجربه موفق محصولات اقتصادی و تمرکز بر رضایت مشتری، سایپا می تواند روند رشد خود را در ماه های آتی ادامه دهد و جایگاه خود را به عنوان یکی از دو بازیگر اصلی صنعت خودرو کشورمان تثبیت کند. همچنین آینده این شرکت با برنامه ریزی مدون، توسعه صادرات و نوآوری در محصولات، چشم اندازی روشن و امیدوارکننده پیش روی صنعت خودرو کشور قرار داده است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandouz@autoworld.ir

زیان انباشته صنعت خودرو به ۲۵۰ هزار میلیارد تومان رسید.

حاضر جواب: یعنی اگر در این سال ها به جای تولید، خودرو وارد می کردیم در حال حاضر ۲۵۰ هزار میلیارد تومان هم در خزانه دولت موجود بود؟!

هشدار قطعه سازان نسبت به فروپاشی زنجیره تامین... حاضر جواب: مشکل این جاست که برخی مسئولان ما، تا چیزی را به چشم خودشان نبینند، باور نمی کنند.

دنا پلاس ۱۰ متری در مشهد رونمایی شد.

حاضر جواب: مثل این که علاوه بر شکستن رکورد تولید کباب های متری، در حال شکاندن رکورد تولید متری خودرو هم در جهان هستیم.

رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران با اشاره به افزایش اندک قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی گفت: «مشکلات پیش فروش خودرو، تاخیر در تحویل و رفتار غیر قانونی برخی نمایندگی ها باعث نارضایتی مردم شده است و کسی پاسخگو نیست.»

حاضر جواب: این عدم پاسخگویی که ده ها سال است وجود داشته و دارد؛ ولی متأسفانه، این احساسی نیاز به پاسخگویی، حسی است که تاگی ها در میان برخی مصرف کنندگان ایجاد شده است!

چرا بازار خودرو با وجود افزایش قیمت، رونق نگرفت؟ حاضر جواب: چون دورانی که مردم پس از مختصری گرانی خودرو، هول شده و برای خرید به بازار هجوم می بردند به پایان رسیده است.

عرضه خودروهای وارداتی با نرخ ارز قدیم.

حاضر جواب: یعنی به جز رب گوجه فرنگی و روغن و ماکارانی موجود در سوپرمارکت ها، الان حتی خودرو هم قیمت قدیم و جدید دارد؟

طبق آمار منتشر شده در سامانه کدال، سه خودروساز بزرگ کشور در پنج ماه ابتدایی سال جاری ۱۴ درصد کمتر از مدت مشابه سال گذشته خودرو سواری تولید کرده اند.

حاضر جواب: به این می گویند: سال به سال دریغ از پارسال، به روایت سامانه کدال!

عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس: عدم واردات خودرو حق انتخاب را از مشتریان بازار خودرو سلب کرده است.

حاضر جواب: راستش مشتریان بازار خودرو در چند دهه اخیر، این قدر قدرت انتخاب های محدودی داشته اند که دیگر تقریباً کسی قدرت انتخاب واقعی در بازار خودرو را به یاد ندارد!

بلا تکلیفی واردات خودرو؛ حقوق مردم قربانی تصمیمات متناقض.

حاضر جواب: نکند توقع داشتید تصمیمات متناقض برخی مسئولان، قربانی حقوق مردم شود؟!

چرا بازار خودرو به افزایش قیمت دلاری تفاوت ماند؟ حاضر جواب: چون در مورد کشف دلایل گرانی، دیگر خودکفا شده و نیازی به بهانه افزایش قیمت ارز ندارد!

خودرو سواری پژو ۲۰۶ به رانندگی یک پسر بچه ۱۲ ساله در شهرستان بافق توقیف شد.

حاضر جواب: بفرمایید... حالا دیدید این روزها در زمینه مسائل مرتبط با خودرو، همه چیز بچه بازی شده است!

اینفوگرافیک

Infography

افت درآمد شرکت مهندسی «نصیر ماشین»



شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در ۵ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲۰۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟



در تصمیم گیری ها باید واقعیات را در نظر گرفت

تجربه سال های اخیر نشان داده است فشار بر خودروسازان بدون در نظر گرفتن واقعیت های اقتصادی، نه به کاهش قیمت ها بلکه به افت تولید، افزایش زیان انباشته و گسترش بازار غیر رسمی منجر می شود. به نظر می رسد اگر سیاست گزار در کوتاه مدت برای بازنگری در قیمت گذاری و طراحی یک بسته حمایتی اقدام نکند، صنعت خودرو کشور در آستانه یکی از بزرگ ترین چالش های تاریخ خود قرار خواهد گرفت.

چرا؟



کل زنجیره تولید خودرو و قطعات زیر فشار هستند

این کارشناس اقتصاد خودرو افزود: «این تصمیم نه به نفع مصرف کننده است و نه تولید کننده؛ بلکه دقیقاً در امتداد همان فشارهایی است که سال ها دشمنان خارجی علیه صنعت خودرو ایران اعمال کرده اند. ادامه این روند می تواند به فروپاشی زنجیره تامین قطعات، گسترش بیکاری و ناتوانی خودروسازان در عمل به تعهدات بینجامد.»

چند تلخ؟



رشد سرسام آور هزینه های تولید خودرو

کیاداوود اسفندیاری، کارشناس اقتصاد خودرو با اشاره به رشد شدید هزینه ها در تولید خودرو گفت: «قیمت برخی اقلام نسبت به سال گذشته تا ۸۲ درصد بالا رفته و نرخ ارز تقریباً دو برابر شده است. در چنین شرایطی پیشنهاد افزایش ۲۵ درصدی قیمت خودرو حداقل اقدام منطقی بود. بازار هم این افزایش را پذیرفته بود و حتی شاهد کاهش نرخ ها در بازار آزاد بودیم.»



و اعلام کرده است که تولید TLX تا پایان این ماه متوقف خواهد شد. آکورا اظهار داشت که این تصمیم به‌شیرکت امکان می‌دهد با نیازهای در حال تحول مشتریان و تغییرات صنعت خودرو و هم‌راستا شود. این عبارت درواقع اشناس‌رای به گرایش بازار به‌سمت شاسی‌بلندهاست و آکورا به‌مدل‌های جدید ADX و RSX آینده اشاره کرده است. این برند افزود که اینتگرای همچنان میراث آکورا در سدان‌های اسپرت و پرفورمنس را ادامه خواهد داد. اگرچه خاتمه تولید یک سدان دیگر غم‌انگیز است، اما پایان TLX چندان غافلگیرکننده نیست. در حالی که آکورا در سال ۲۰۱۵، ۴۰ هزار دستگاه TLX فروخت، این رقم تا سال ۲۰۱۹ به ۲۶ هزار و ۵۴۸ دستگاه کاهش یافت.

آکورا تولید سدان لوکس TLX را به‌دلیل کاهش تقاضا متوقف کرد. این خودرو که روزگاری سستون اصلی برند بود، جای خود را به کراس‌اوورهای جدید می‌دهد. سدان کامپکت اینتگرا فروش خوبی را در بازار تجربه کرده و آکورا با معرفی نسخه به‌روز شده آن برای مدل ۲۰۲۶ نشان داد که فعلاً آینده اینتگرا مطمئن است؛ اما شرایط سدان بزرگ‌تر TLX کاملاً تفاوت دارد. این خودرو در ۶ ماه نخست سال جاری تنها ۳ هزار و ۶۳۴ دستگاه در آمریکا فروخته که کمتر از یک‌سوم فروش اینتگراست. سال گذشته نیز آکورا تنها ۷ هزار و ۴۷۸ دستگاه TLX در ایالات متحده فروخت که کاهش ۵۵٫۶ درصدی را نشان می‌داد. از این رو، برند لوکس هوندا قصد دارد این سدان را کنار بگذارد



افت فروش، خط تولید آکورا «TLX» را جمع کرد

نسخه برقی کادیلاک «الویتد ولاسیتی»؛ نیرومند و خاص



به‌نظر می‌رسد که طراحان کادیلاک در حال حرکت به سمت افق‌های جدید هستند. کانسپت جدید این برند به نام الویتد ولاسیتی (Elevated Velocity) نیز می‌تواند نمایی از محصولات بعدی این برند باشد. فرم کراس کوپه کادیلاک الویتد ولاسیتی با توجه به علاقه مشتریان در سال‌های اخیر شکل گرفته است. خودرو ساز آمریکایی از اعلام مشخصات فنی این کانسپت خودداری می‌کند، اما می‌دانیم که با یک خودروی برقی نیرومند با شتابگیری در حد و اندازه خودروهای سوپراسپرت مواجه هستیم. بدنه بزرگ کادیلاک الویتد ولاسیتی بر رینگ‌های ۲۴ اینچ از جنس مواد کامپوزیت بر پایه‌الیاف کتان استوار شده است.

سیستم تعلیق بادی تطبیق‌پذیر نیز می‌تواند ارتفاع این خودرو را تغییر بدهد. درهای گالوپینگ هم دسترسی به صندلی‌های جلو و عقب را فراهم می‌کند، چراکه در این خودرو از ستون میانی خبری نیست. در فضای کابین کادیلاک الویتد ولاسیتی با چیدمان ۲+۲ نفره، ترکیبی چشم‌نواز از طراحی زیبا و مترپال باکیفیت را شاهد هستیم. نکته جالب این است که این فضا با بخش نورپردازی آرامبخش و شبیه‌سازی صدای تنفس، به یک اسپا متحرک نیز تبدیل می‌شود.

آکورا «RSX» به محصولی مر تفع تبدیل شد



تقریباً ۲۵ سال پیش بود که آکورا RSX به‌عنوان جانشین اینتگرا معرفی شد. این خودرو که در برخی کشورها در جایگاه نسل چهارم اینتگرا شناخته می‌شد، تا سال ۲۰۰۶ روی خط تولید قرار داشت. با گذشت نزدیک به ۲۰ سال، اکنون نمونه اولیه از آکورا RSX در قالب یک کراس‌اوور فست‌بک برقی در نمایشگاه مونتری به نمایش در آمده است. برخلاف محصول دیگر آکورا یعنی ZDX که براساس پلتفرم اولتیوم جنرال‌موتورز تولید می‌شود، RSX بر مبنای پلتفرم جدید آکورا طراحی شده است. این سازه مخصوص مدل‌های برقی به‌زودی با سری صفر هوندا وارد خط تولید می‌شود، بنابراین آکورا RSX نیز چندان

از خط تولید دور نیست. البته احتمال دارد که رنگ زرد نمونه آزمایشی در مدل نهایی عرضه نشود. بنابر اعلام آکورا، پهنای بخش انتهایی بدنه RSX با الهام از نسل دوم NSX طراحی شده است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۱ اینچ قرار دارد. آکورا RSX نخستین محصول هوندا است که رابط کاربری جدید ASIMO OS را به همراه دارد. آسیمو نام ربات انسان‌نمای هوندا است که در سال ۲۰۰۰ معرفی شد. بنابر اعلام آکورا، نرم‌افزار ASIMO OS می‌تواند ترجیحات کاربر را یاد بگیرد و البته به‌روزرسانی از راه دور را نیز دریافت کند.

نتایج مطالعه روی رضایت مالکان انواع خودرو نشان داد؛

آلمانی‌ها همچنان بیشتر هوای مشتری را دارند



مطالعه در سال ۲۰۲۰ تاکنون رانشان می‌دهد. در تحقیق امسال، برای نخستین‌بار طی دهه اخیر، تمام ده دسته اصلی سنجش رضایت مشتری شاهد بهبود امتیازات نسبت به‌سال قبل بوده‌اند. سریع‌ترین رشد، به شاخص رضایت از «مصرف سوخت» برمی‌گردد که ۱۳ امتیاز نسبت به سال گذشته افزایش داشته است. دسته‌های «اطلاعات و سرگرمی» و «کابین داخلی» نیز هر کدام ۶ امتیاز رشد کرده‌اند که نشان‌دهنده رضایتمندی بیش‌تر مالکان از پیشرفت‌های جدید در حوزه تکنولوژی و طراحی داخلی خودروهاست. یکی از ویژگی‌های کلیدی APEAL 2025، پایش تفاوت‌های محسوس میان گروه خودروهای لوکس (Premium) و تولید انبوه (Mass Market) است. در حالی که خودروهای غیر لوکس نیز خدمات خوبی دریافت کرده‌اند، نرخ افزایش در این بخش برای برندهای لوکس به‌مراتب بیش‌تر است؛ عمدتاً به‌دلیل ورود بیشتر فناوری‌های مدرن به کابین محصولات این دسته و قدرت بالاتر شخصی‌سازی امکانات. علاوه بر این، مطالعه نشان داده است که قابلیت ایجاد پروفایل شخصی (User Profiles) در خودروها، برای ۵۵ درصد از مالکان مدل‌های جدید فراهم بوده و رضایت بیشتری را نصیب آن‌ها کرده است. جالب آن که نرخ استفاده از این امکان در خودروهای لوکس، دو برابر بازار تولید انبوه عنوان شده است.

برند مینی با کسب ۸۷۶ امتیاز، برای دومین سال متوالی عنوان برترین برند غیر لوکس (Mass Market) را در مطالعه APEAL به‌دست آورد. موفقیت مینی به‌ویژه در مدل کانتریمن برجسته بود که در سگمنت شاسی‌بلندهای کوچک، صدرنشینی مقتدرانه‌ای را به‌نمایش گذاشت. راز پیشرفت ممتاز مینی در سال ۲۰۲۵، ادغام مناسب حس نوسالژیک برند با فناوری‌های مدرن کابین، قابلیت‌های شخصی‌سازی و راندمان فنی مناسب نسبت به رقبایان است. مالکان مینی، تجربه رانندگی جذاب و آسان را بارها در پاسخ به پرسشنامه‌های مطالعه ابراز کرده‌اند؛ به‌ویژه راحتی کاربری سیستم سرگرمی، کارایی موتور و مصرف سوخت اقتصادی که نیاز طیف گسترده‌ای از کاربران را پاسخ می‌دهد. افزون بر این، مینی به‌عنوان زیرمجموعه بام‌و توانسته از فناوری‌ها و زیرساخت فنی قوی‌تر این گروه خودروسازی بهره‌مند شود و همچنان با آراستگی و سبک خاص خود در بازار جهانی، سهم خود را در جلب رضایت مشتریان حفظ کند. در رتبه‌های بعدی این بخش،



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، رضایت مشتریان از محصولات خودرویی به یکی از تعیین‌کننده‌ترین شاخص‌های ارزیابی موفقیت برندهای خودرو در بازار جهانی تبدیل شده است. موسسات معتبری نظیر «JD Power» با تکیه بر مطالعات تحلیلی نظام‌مند و نظر سنجی‌های وسیع از مالکان خودروها، نقش محوری در رصد تحولات رضایت مشتری و تجربه کاربری ایفا می‌کنند. مطالعه APEAL حاصل سه دهه پژوهش تخصصی است، امروزه مبنای استنادی ارزشمند برای خودرو سازان و سرمایه‌گذاران این صنعت به حساب می‌آید؛ پژوهشی که نه فقط کیفیت فنی یا طراحی، بلکه پیوند عاطفی مالک با خودرو را با دقتی کم‌نظیر می‌سنجد. مطالعه APEAL (Automotive Performance, Execution and Layout)، ابزارای تخصصی و بین‌المللی برای سنجش ریزبینانه سطح رضایت مشتریان از خودروهای جدید به‌شمار می‌رود. این پژوهش که در سال ۲۰۲۵ وارد سی‌امین سال اجرای خود شد، به‌طور مشخص دل‌بستگی احساسی، ماهیت جذابیت و سطح هیجان کاربران را در مدت ۹۰ روز نخست مالکیت خودرو ارزیابی می‌کند. نمونه‌گیری مطالعه امسال گستره‌ای قریب به ۹۳ هزار مالک خودرو مدل ۲۰۲۵ را شامل می‌شود که در بازه زمانی مارس ۲۰۲۴ تا فوریه ۲۰۲۵، خودروهای خود را ثبت و تملک کرده‌اند. یک ویژگی مهم متدولوژی امسال، بررسی ۳۷ شاخص جزئی است که در چهار چوبی استاندارد دسته‌بندی می‌شوند: از رضایت نسبت به طراحی خارجی تا کیفیت مترپال کابین، کاربری فناوری‌های نوین و شخصی‌سازی تنظیمات خودرو. جالب توجه است که سنجش رضایت، فقط به موارد کمی مانند قدرت پیشرانه یا مصرف سوخت محدود نمی‌شود، بلکه مولفه‌های کیفی همچون حس راحتی در نشستن، سهولت تعریف پروفایل شخصی و تجربه کاربری سیستم ناوبری و سرگرمی نیز در پرسشنامه‌های تخصصی مطالعه جای می‌گیرند.

روند کلی رضایت مشتری از خودروهای جدید در سال ۲۰۲۵

یکی از نوآوری‌های مطالعات اخیر APEAL، پرسش‌های مخصوصی است که اختصاصاً برای شناسایی چالش‌ها و نقاط قوت خودروهای با فناوری‌های نوین، به‌ویژه در حوزه مدل‌های هیبرید، پلاگین-هیبرید و برقی طراحی شده است. افزون بر این، APEAL امسال به‌شکلی ویژه رضایت از مدل‌های تازه‌وارد (launch) و مدل‌های ادامه‌دار (carryover)، آنفکتیک و مقایسه کرده است؛ موضوعی که به تاکید کارشناس JD Power، نقش مهمی در تحلیل رفتار واقعی مشتری‌ها نسبت به پیچیدگی فناوری‌ها و قابلیت‌ها ایفا می‌کند. مطالعه APEAL ۲۰۲۵، افزایش کم‌سابقه‌ای در میزان رضایت کلی مالکان خودروهای جدید را ثبت کرده است. امتیاز کل رضایت در سال جاری به ۸۵۱ از ۱۰۰۰ رسید که نسبت به سال گذشته ۴ واحد بهبود داشته و بالاترین سطح از زمان بازطراحی ساختار

خبر News

آخرین ایستگاه برای نسل فعلی «بامو» سری هشت

شرکت بامو قصد دارد برای خداحافظی با سری ۸، تعداد محدودی از آخرین نمونه‌های این گرندتورر بزرگ را با عنوان M Heritage روانه بازار کند. لقب میراث به نسل قبلی سری ۸ یعنی E31 کوپه ساخت دهه ۹۰ میلادی اشاره دارد، که در فاصله سال‌های ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۹ تولید می‌شد. برای ایجاد ارتباط بین این دو نسل، سری M Heritage با رنگ‌های جذاب مشابه نسل اول تزیین می‌شود. آخرین نمونه‌های بامو سری ۸ براساس M850i xDrive گرن کوپه شکل گرفته است. خریدار می‌تواند یکی از رنگ‌های قرمز Bright، آبی Mauritius، مشکی Cosmos، سبز Oxford یا بنفش Day-tona را برای این سدان آلمانی انتخاب



کند. ویژگی‌های خاص بامو سری ۸ ادیشن M Heritage به رنگ بدنه محدود نمی‌شود، چراکه نورهای سه رنگ M، رینگ‌های ۲۰ اینچ آلایزی با طرح ویژه و پکیج M Sport پروفشنال با تریم مشکی بدنه از جمله کالپبرهای بزرگتر، این مدل را از سایر نمونه‌ها متمایز می‌کند. در فضای کابین بامو سری ۸ ادیشن M Heritage هم صندلی‌های M اسپرت با روکش آلکانترای چرم Merino مشکی با دوخت لوزی، روکش آلکانترای برای بخش‌هایی از داشبورد و پوشش داخلی درها، تریم فیبر کربن مات، نخ دوخت به رنگ‌های M و نشان‌های ۵۰۰/۱ و M850i Edition M Heritage. قابل تشخیص است. از تجهیزات رفاهی بامو سری ۸ ادیشن M Heritage می‌توان به سیستم صوتی Bowers & Wilkins و پکیج دستیار راننده پروفشنال اشاره کرد. در واقع تمامی امکانات قابل سفارش برای سری ۸ در این نسخه به‌صورت استاندارد عرضه می‌شود. بامو سری ۸ ادیشن M Heritage از نظر مشخصات فنی با مدل پایه تفاوتی ندارد، بنابراین قوای حرکتی آن از پیشرفته‌تر ۴۴۰ لیتری V8 توئین توربو ۵۲۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور حاصل از این پیشرفته از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر دو محور منتقل می‌شود.

رفتار مالکان بر مبنای فناوری پیشرانه

تحلیل‌های «JD Power» بر اساس تکنولوژی محرکه نشان می‌دهد که مالکان مدل‌های بنزینی و هیبریدی در یک بازه پایدارتر رضایت خود را اعلام می‌کنند؛ در حالی که خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید نوسانات چشمگیری در امتیازدهی دارند. رضایت از مدل‌های پلاگین-هیبرید نسبت به سال قبل رشد ۱۴ واحدی را نشان می‌دهد؛ در حالی که رضایت غیرتسلا از خودروهای تمام‌برقی ۱۷ امتیاز نسبت به سال گذشته کاهش یافته است. خریداران اغلب پلاگین-هیبرید را به‌دلیل ترکیب اقتصادی بودن، محدوده حرکتی و سرعت شارژ گزینه مطلوب‌تری تلقی می‌کنند.

جمع‌بندی و چشم‌انداز آینده

مطالعه «JD Power» به وضوح نشان می‌دهد که انتظارات و نیازهای مشتریان بازار خودرو به‌سطح بالاتری ارتقا یافته است. برندهایی توانسته‌اند قله‌های رضایت را فتح کنند که نه فقط نوآوری فنی، بلکه دل‌بستگی احساسی، رفاه و سهولت روزمره را در تجربه مالکیت به‌ارمغان آورده‌اند. پورشه با رتبه نخست در میان برندهای لوکس، نشان داد که دوام تجربه رانندگی همچنان انگیز همراه با کیفیت بی‌نقص و طراحی ژرف، همچنان راز موفقیت برندهای فوق‌لوکس است. مینی با جایگاه اول در بازار غیر لوکس، ترکیبی از شخصیت متمایز، مصرف اقتصادی و فناوری دسترس‌پذیر را به‌نمایش گذاشت.

وضعیت بازار جهانی و مقایسه با چین

مطالعه مشابهی که «JD Power» در چین برای سال ۲۰۲۵ انجام داده، حاکی از رشد چشمگیر رضایت مالکان خودروهای بنزینی و به‌ویژه برندهای داخلی چینی است. در بازار چین، جهش ۱۴ امتیازی رضایت کلی مصرف‌کنندگان طی یک سال گذشته ثبت شد و برندهای داخلی چینی (مانند چری و جیلی) موفق شدند فاصله خود را با رقبای جهانی به کمترین میزان تاریخ برسانند. هرچند در بازار چین، برند لندروور به‌عنوان برترین برند لوکس و فاو-فولکس‌واگن به‌عنوان صدرنشین بخش غیر لوکس معرفی شدند، اما شکایت‌ها از پیچیدگی منوهای سیستم‌های سرگرمی و فناوری‌های هوشمند همچنان به‌قوت خود باقی است. اتفاقی که نقاط اشتراک آشکاری با تجربه کاربران آمریکایی و اروپایی دارد.

پیش‌تازای پورشه در رتبه‌بندی برندهای لوکس پورشه در مطالعه APEAL 2025 برای دومین سال



معرفی تویوتا «آکو» مدل ۲۰۲۵



تویوتا در ژاپن از نسخه فیس لیفت هاچ بک هیبریدی آکو پرده برداری کرد. این خودرو که در واقع جانشین پریوس C محسوب می شود، حالا با چهار های الهام گرفته از پریوس جدید و یک ویژگی فنی شگفت انگیز که مستقیماً از شاسی بلند فوق لوکس سنچوری قرض گرفته، آماده رقابت شده است. مهم ترین تغییر در این به روز رسانی، طراحی نمای جلو خودرو است. زبان طراحی جدید تویوتا موسوم به «سرچکشی» که پیش از این در مدل های دیگر این شرکت دیده بودیم، حالا به آکو هم رسیده است. آکو روی پلت فرم TNGA-B (مشترک با یاریس) ساخته شده و همچنان از همان قوای محرکه

محصول Product

ترکیب بدنه «موستانگ» با شاسی «پورشه»



در دنیای خودروهای سفارشی، گاهی با پروژه هایی روبرو می شویم که مرزهای منطق و خلاقیت را جابه جا می کنند. به تازگی، یک خودرو منحصر به فرد برای فروش گذاشته شده که در نگاه اول یک فورد

موستانگ کلاسیک مدل ۱۹۶۶ به نظر می رسد اما در باطن، یک پورشه ۹۱۱ مدل ۲۰۰۸ است. این ترکیب عجیب و غریب که حاصل پیوند بدنه یک خودروی عضلانی آمریکایی روی شاسی یک اسپرنت آلمانی است، با قیمت ۱۹ هزار و ۵۰۰ دلار به فروش می رسد. این پروژه جاه طلبانه، شاسی، پیشرانه و کابین یک پورشه ۹۱۱ نسل ۱۹۹۷ را با ظاهر کلاسیک و محبوب فورد موستانگ ترکیب کرده است. قلب تپنده این خودرو همان موتور استاندارد پورشه با قدرتی در حدود ۳۸۰ اسب بخار است که نیرو را از طریق یک گیربکس شش سرعته دستی به چرخ های عقب منتقل می کند. شاسی این خودرو تنها ۸۵ هزار کیلومتر کار کرده است. این ازدواج نامتعارف اما بدون چالش نبوده است. پورشه ۹۱۱ حدود ۷.۵ سانتی متر عریض تر از موستانگ است و فاصله محوری آن تقریباً ۳۹ سانتی متر کوتاه تر است.

محصول Product

ام جی «سایبر X» با ظاهر جعبه ای



ام جی تایید کرده است که کانسپت خبرساز سایبر X که در نمایشگاه خودرو شانگهای به نمایش در آمد، طی دو سال آینده به یک شاسی بلند خانوادگی، تمام برقی و خوش قیمت تبدیل خواهد شد. این خودرو که انتظار می رود

با قیمتی کمتر از ۳۰ هزار پوند در سال ۲۰۲۷ وارد بازار شود، پتانسیل آن را دارد که فروش رقبای گران تر اروپایی خود را به چالش بکشد. دیوید الیسون، مدیر برنامه ریزی و محصول ام جی در بریتانیا، این خودروی جعبه ای شکل را جانشین معنوی سوزوکی جیمینی توصیف می کند زیرا جیمینی به دلیل قوانین آلایندگی از بازار اروپا حذف شده است. البته برخلاف جیمینی، سایبر X تنها به صورت الکتریکی و پنج دره عرضه خواهد شد و خریداران می توانند بین پیشرانه های تک یا دو موتور، یکی را انتخاب کنند. الیسون تأکید کرد که این خودرو، خریدارانی که به دنبال خودروهایی مانند فورد پوما و جیپ اونچر هستند را هدف قرار می دهد و شاسی بلندی گران قیمت برای رقابت با لند رور دیفنדר یا مرسدس G کلاس نخواهد بود.

آمریکایی American

کابین فضایی سدان برقی «بیوک»



بیوک، جزئیات خیره کننده کابین سدان برقی جدید خود، الکترا L7، را منتشر کرد. این خودرو ساز با تمرکز بر آسایش و فناوری، این خودرو را به دو ویژگی منحصر به فرد مجهز کرده است: صندلی بی وزنی دو گانه با زاویه

۱۲۰ درجه برای سر نشین جلو و سیستم صوتی کاملاً جدید Buick Sound با ۲۷ بلندگو که برای اولین بار در این مدل معرفی می شود. برجسته ترین نوآوری در کابین الکترا L7، صندلی «بی وزنی» یا zero-gravity سر نشین جلو است که در کلاس خود اولین محسوب می شود. این صندلی دارای یک زیرپایی برقی ۴ چینه است که تا ۱۰۳ میلی متر باز می شود و به سر نشین اجازه می دهد تا بدن خود را در حالتی قرار دهد که زاویه بین ران و تنه و همچنین ساق و ران، دقیقاً ۱۲۰ درجه باشد؛ وضعیتی که فشار را از روی ستون فقرات برداشته و حس بی وزنی را شبیه سازی می کند. فعال سازی این حالت به سادگی از طریق فرمان صوتی، نمایشگر مرکزی یا دکمه های فیزیکی امکان پذیر است. علاوه بر این، الکترا L7 میزبان اولین نسل از سیستم صوتی دیجیتال Buick Sound است.

چینی Chinese

اولین پیکاپ پلاگین هیبرید دیزلی جهان

جهان، آماده است تا معادلات بازار وانت های پیکاپ را بر هم بزند و رقابتی سرسختی چون تویوتا هایلوکس، فورد رنجر و بی وای دی شارک ۶ را به چالش بکشد. این پیکاپ جدید که به نظر می رسد نسخه نهایی برای بازارهای صادراتی مثل استرالیا، باشد، روی یک پلتفرم نردبانی کاملاً جدید به نام کایتان ساخته شده است. به گفته لوکاس هریس، مدیر شعبه استرالایایی چری، این پلتفرم از ابتدای پشتیبانی از پیشرانه های هیبریدی و عرضه جهانی طراحی شده و مهندسان این شرکت در حال ارزیابی دقیق بازار برای عرضه آن هستند. برگ برنده اصلی P3X، قوای محرکه نوآورانه آن



است. این سیستم از یک پیشرانه ۲.۵ لیتری توربودیزل جدیددر کنار موتورهای الکتریکی تشکیل شده که آن را به اولین پیکاپ دیزل پلاگین هیبریدی دنیا تبدیل می کند. هرچند جزئیات دقیق قدرت و گشتاور هنوز اعلام نشده، اما چری هدف گذاری ظرفیت حمل بار ۱۵۰۰ کیلوگرم را برای این مدل تأیید کرده است. علاوه بر این، یک پیشرانه ۲.۵ لیتری دیزلی توئین توربو که قادر به تولید ۲۸۱ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور است نیز برای این پیکاپ در نظر گرفته شده که خروجی بالاتری از بسیاری از رقبای فعلی دارد. پیکاپ ریلای P3X با چهارای جعبه ای و طراحی رترو، متمایز به نظر می رسد. چراغ های گرد LED جلوییتره بزرگ با نشان نورانی و انبوهی از تجهیزات آفرود، ظاهری قدرتمند و ماجراجو به آن بخشیده اند. یکی از جزئیات طراحی جالب، تعبیه پله در دو طرف سیر عقب است که دسترسی به فضای بار را مثل فورد رنجر، آسان تر می کند. هنوز تصویری از فضای داخلی این پیکاپ منتشر نشده است اما بر اساس گفته های مدیران چری، این پیکاپ جدید برای عرضه در نیمه دوم سال ۲۰۲۶ در بازارهای جهانی برنامه ریزی شده است.

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

رشد قیمت ۱۰ تا ۸۰ میلیون تومانی برخی خودروهای مونتاژی در بازار



استانداردها را دچار تأخیر یا تعلیق کرده است.

است، اما همچنان مشکلات قابل توجهی مانند قیمت گذاری دستوری و سیاست های متعارض مدیران شرکت ها و سیاست گزاران وجود دارد.

از ابتدای سال جاری، مشکلات مربوط به قیمت گذاری خودرو رو به افزایش بوده و در نهایت نیز به تقابیل وزارت صمت و ایران خودرو منجر شد که کار تاجایی پیش رفت که به دلیل حکم سازمان تعزیرات حکومتی مبنی بر غیرقانونی بودن قیمت های اعلامی این خودرو ساز، فروش ایران خودرو متوقف شده است. بنابراین مشکلات حول قیمت گذاری و همچنین افزایش تنش های بین خودرو سازان و سیاست گزاران از دلایل اصلی این افت تولید است. علاوه بر این خودرو سازان با مشکلات شدید در تأمین نقدینگی نیز دست و پنجه نرم می کنند که این موضوع می تواند سرمایه در گردش آن ها را تحت تأثیر قرار داده و تولید را کاهش دهد. با این حال برخی از دست اندکاران صنعت خودرو معتقدند چشم انداز روشنی هم برای خودرو سازی دیده نمی شود. بر این اساس نااطمینانی های سیاسی و اقتصادی همچنان وجود دارد و همین مساله می تواند کل فضای اقتصاد و صنعت کشور از جمله خودرو سازی را تحت تأثیر قرار دهد. از مهم ترین این نااطمینانی ها می توان به احتمال فعال سازی مکانیسم ماشه اشاره کرد. این موضوع می تواند باعث تشدید تحریم ها و رشد بهای ارز شود که این روند به ضرر تولید خودرو تمام خواهد شد.

این در حالی است که یک مقام مسئول در سازمان ملی استاندارد از افزایش استانداردهای ۸۵ گانه به ۱۲۲ مورد خبر داده است. معاون نظارت بر اجرای استاندارد در شرایطی از افزایش استانداردهای اجباری خودرو گفته که خرداد ماه سال جاری، رئیس این سازمان از افزایش استانداردها به ۱۲۰ مورد خبر داده بود. پافشاری سازمان ملی استاندارد بر تولید خودروهای داخلی با استاندارد و فناوری روز دنیا در حالی صورت می گیرد که اجرای کامل استانداردهای ۸۵ گانه نیز محل تردید است. ریشه عدم اجرای این استانداردها را باید در موانعی همچون محدودیت های بین المللی و حضور دولت در سیاست گذاری خودرو جستجو کرد؛ به طوری که اجرای این

افزایش قیمت دوباره مونتاژی ها و وارداتی ها

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۵ میلیون تومانی و رشد قیمت یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۵۵ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۹۱۳ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پاترولار با تقا یافته (۱۴۰۴) ۶ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی ری (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۳۵ میلیون تومان، نیسان دو گانه آ پشنتل (درجه سیمی) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۹۰ میلیون تومان و اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش ۶۷۹ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱ تا ۸۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیتو ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۷۰ میلیون تومان، فونیکس FX پر میوم FWD (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴) با ۲۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و کی ام سی J7 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که آرنش هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، جتا ۷S7 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و نیسان ترا ۲۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

برقی EV

دوج «چارجر» برقی خریدار ندارد!

دوج در اقدامی غیرمنتظره، قیمت ماسل کار برقی خود، چارجر دیتونار، را به دلیل فروش پایین برای مدل ۲۰۲۶ به میزان قابل توجهی کاهش داده است. دوج اعلام کرده است که قیمت تنها نسخه برقی ماسل کار خود یعنی چارجر دیتونا اسکات پک را برای مدل ۲۰۲۶ کاهش می دهد. قیمت این خودرو با کاهش ۵ هزار دلاری از ۶۴ هزار و ۹۹۵ دلار به ۵۹ هزار و ۹۹۵ دلار خواهد رسید که نشان دهنده چالش جدی این شرکت در جذب مشتری برای اولین ماسل کار تمام برقی خود است. این کاهش قیمت ۸.۳ درصدی پس از آن صورت می گیرد که دوج پیش تر به دلیل تقاضای بسیار ضعیف، تولید



مدل پایه R/T را متوقف کرده بود. با قیمت جدید، مدل قدرتمند اسکات پک با ۶۷۰ اسب بخار قدرت، تنها ۲ هزار دلار گران تر از مدل R/T با ۴۹۶ اسب بخار خواهد بود که کنار گذاشته شد. این کاهش قیمت در حالی است که طبق اطلاعات رسمی، مدل ۲۰۲۶ هیچ تغییر قابل توجهی در تجهیزات نخواهد داشت. البته مشوق لیزینگ ۷ هزار و ۵۰۰ دلاری که پیش از این برای این خودرو در دسترس بود، دیگر ارائه نخواهد شد. این موضوع می تواند تأثیر کاهش قیمت را برای برخی از خریداران خنثی کند. این استراتژی قیمت گذاری، رقابت داخلی بین مدل های مختلف چارجر را نیز جذاب تر می کند. مدل جدید بنزینی این خودرو با نام چارجر سیکس یک که به یک موتور ۳ لیتری شش سیلندر خطی توئین توربو مجهز است، با قیمت پایه ۵۴ هزار و ۹۹۵ دلار عرضه می شود. اگرچه این مدل با ۵۵۰ اسب بخار قدرت، ضعیف تر از نسخه برقی اسکات پک است اما حتی با وجود تخفیف نسخه الکتریکی، هنوز هم ۵ هزار دلار ارزان تر است. چندی پیش نیز مدیرعامل دوج به طور تلویحی تأیید کرد که چارجر جدید به پیشرانه V8 همی مجهز خواهد شد.



موتور فورد «موتانگ» در لیست بهترین‌ها!

هر ساله مجله WardsAutoWorld ایالات متحده بهترین قوای محرکه‌های صنعت خودرو را معرفی می‌کند. این مجله با بررسی در زمینه کیفیت، استهلاک، رضایت مشتری از قدرت و میزان خرابی و تکنولوژی ساخت پیشرانه؛ امتیازهایی به پیشرانه‌های خودرو سازان مطرح می‌دهد. بر این اساس فورد موتانگ دارک هورس به‌عنوان هفتمین نسل از این کوبه عضلانی موسوم به S650 در نسخه قدرتمند اتسفریک خود یعنی دارک هورس در لیست ۱۰ خودرو سال که دارای موتور پرتوان است، قرار گرفته است. موتانگ دارک هورس از موتور ۸ سیلندر

«B48»؛ احتراق به سبک باواریایی

چگونه موتور بامو در میان چهار سیلندر ها بهترین شد؟

عدم توجه به این نکته، شاهد کم شدن سطح آب موتور خواهیم بود. همچنین شلنگ‌های سیستم خنک کننده که به رادیاتور متصل است، دارای اتصالاتی است. این اتصالات دارای کولپینگ بوده که داخل آن‌ها، اورینگ طراحی شده است. عدم توجه به کارکرد این قطعات، موتور را با نشتی آب روبه‌رو می‌کند. بر این اساس رادیاتور آب هر ۱۰۰ هزار کیلومتر و اورینگ‌های داخل شلنگ‌های اتصالات مدار آب هر ۵۰ هزار کیلومتر باید تعویض شوند. در صورت رعایت این موارد، دیگر موتور B48 با نشتی آب همراه نخواهد شد.

لازم به ذکر است که بسیاری از مالکان خودروهای بامو که دارای موتور B48 است، از آب شهری در خودرو استفاده می‌کنند؛ اما توجه به این نکته ضروری است که باید از مایع خنک کننده اصلی کمپانی با اصطلاحا کولانت مورد تایید کمپانی در خودرو استفاده شود. درباره آخرین نقطه ضعف موتور B48 باید گفت این پیشرانه دارای دوویل مازول (قطعه‌ای که هم‌زمان آب و روغن را به منظور کاهش استهلاک از کنار یکدیگر عبور می‌دهد) است؛ یکی اوایل مازول روغن موتور و دیگری اوایل مازول روغن گیربکس. اگر مالکان خودروهای بامو دارای پیشرانه B48 به دنبال کاهش استهلاک و خرابی‌های خودروی شان هستند، لازم است اوایل مازول روغن موتور و اوایل مازول گیربکس را پس از هر ۱۰۰ هزار کیلومتر کارکرد تعویض کنند. بر این اساس دیگر موتور و گیربکس با ایراد مواجه نخواهد شد. اگر مالک خودروهای ذکر شده، اوایل پمپ (پمپ روغن) را پس از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر تعویض کنند با هزینه‌های تعمیر تا ۵۰۰ میلیون تومانی مواجه نمی‌شوند. با تعویض این قطعه، موتور B48 حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک خواهد بود.

اکتان برای موتور B48 لازم است؟

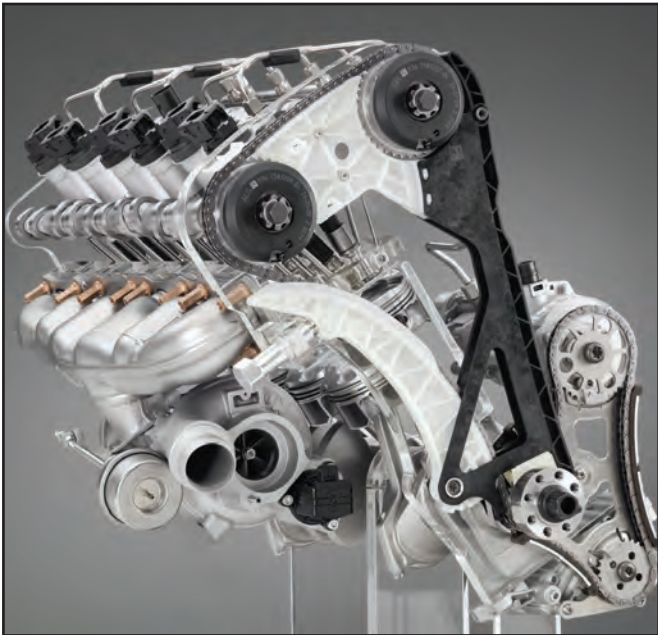
بر اساس آخرین بررسی‌های انجام شده در آزمایشگاه‌های مرتبط، بالاترین عدد اکتان بنزین کشورمان، عدد ۸۰ است. چنین بنزینی در زمان احتراق در موتور B48 به حدی احتراق ناقص و خودسوزی به وجود می‌آورد که هزینه‌های بسیار گزافی برای تعمیرات موتور ایجاد می‌کند. بر این



اساس همواره توصیه می‌شود که مالک خودرو، اکتان سوخت را در یک سطح استاندارد ثابت نگه دارد؛ زیرا تغییر میزان اکتان در سوخت، سبب متغیرسازی مقدار سنسور ناک شده و این امر در نهایت باعث کاهش یا افزایش دمای کاری موتور می‌شود. این ویژگی‌ها در نهایت روی عملکرد توربوهای دوقلو تأثیر منفی می‌گذارد.

هزینه‌های نگهداری موتور B48 بامو

انجام سرویس‌های دوره‌ای یعنی تعویض روغن موتور، فیلترهای موتور، فیلتر روغن موتور در هر ۵ هزار کیلومتر، تعویض کارتر پلاستیکی، واشر اورینگ اوایل مازول در قالبیات سوپاپ و اورینگ شلنگ‌های اتصالی مدار آب در هر ۵۰ هزار کیلومتر و تعویض رادیاتور موتور، اوایل پمپ، اوایل مازول روغن موتور و اوایل مازول روغن گیربکس در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر سبب می‌شود B48 به یک پیشرانه با کیفیت بدل شده و تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک باشد. بر این اساس هزینه و اجرت تعویض کارتر ۱۴ میلیون تومان، هزینه تعویض و اجرت در قالبیات سوپاپ ۱۶ میلیون تومان، هزینه تعویض و اجرت اوایل مازول روغن موتور ۲۶ میلیون تومان، هزینه تعویض و اجرت اوایل مازول گیربکس ۳۲ میلیون تومان، هزینه روغن موتور با تعویض فیلتر هوا و فیلتر روغن ۱۰ میلیون تومان، هزینه تعویض و اجرت رادیاتور آب ۳۵ میلیون تومان و هزینه تعویض اورینگ‌های شلنگ و اجرت ۵ میلیون تومان است.

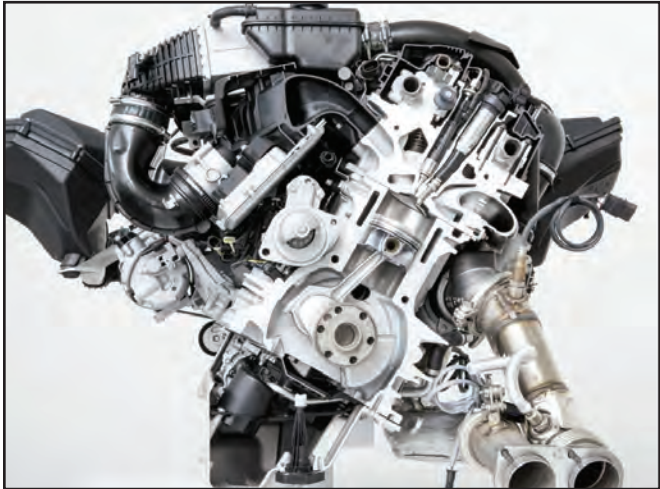


سبب شد مرسدس بنز برای سال ۲۰۲۶ میلادی موتور B48 را برای نصب در محصولات اسپرت خود انتخاب کند.

از شایعه تا حقیقت درباره موتور B48 بامو

این روزها در فضای مجازی برخی افراد سعی در انتشار مطالب غیر اصولی و غیر علمی درباره موتور برخی از کمپانی‌های مطرح، مانند بامو و مرسدس بنز دارند. این افراد مطالبی درباره نشتی روغن موتورهای این کمپانی‌ها مطرح کرده که علت این مسأله را ضعف موتور B48 بامو ذکر می‌کنند. در این زمینه لازم است به این نکته توجه شود که عدم نگهداری اصولی و توجه نکردن به سیال مهم موتور یعنی روغن موتور، سبب می‌شود تا با کیفیت‌ترین قوای محرکه جهان هم از حرکت بایستند! بر این اساس موتور B48 بامو حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک خواهد بود. این موتور بر اساس استانداردهای اروپا طراحی شده و بنابراین حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر کار کرد، موتور بی‌آزاری است.

اما بد نیست به نکات مهمی درباره این پیشرانه اشاره کنیم. کمپانی بامو همواره به کاهش وزن در محصولات خود و استفاده از مترال جدید و فناوری‌های مدرن معروف است. به همین دلیل هم کارتر موتور B48 از جنس پلاستیک است؛ اگرچه برخی افراد این موضوع را یک نقطه ضعف می‌دانند، اما در صورت نگهداری صحیح از خودرو، هیچ گونه اشکالی برای این قطعه به وجود نمی‌آید.



همچنین سیستم تویین-اسکرول-توربو موتور B48 بامو وابستگی نسبتاً زیادی به کیفیت روغن موتور دارد. به عبارت دیگر باید گفت که روغن موتور پیشرانه B48 با توجه به کیفیت سوخت موجود در کشور ما بهتر است هر ۵ هزار کیلومتر تعویض شود. اگر تردد خودرو در ترافیک‌های شهری زیاد است، لازم است روغن موتور هر ۴ هزار کیلومتر تعویض شود؛ چرا که کارتریج توربوشارژ (که مهم‌ترین بخش در سیستم پرخوران است و به صورت مستقیم با گازهای خروجی آگروز در ارتباط است)، با تاخیر در زمان تعویض روغن موتور، معیوب شده و هزینه‌های هنگفتی را برای مالک خودرو ایجاد می‌کند. از این رو همواره به مالکان آن دسته از محصولات بامو که بر خوردار از چنین پیشرانه‌ای هستند، از جمله ۵30i اتاقی جی ۳۰، ۳۰ اتاقی (F30) و ۱۳۳۰ اتاقی اف ۳۰ و 730Li اتاقی (G12)، توصیه می‌شود که از روغن موتور اورجینال بامو یا از روغن موتور ادینول اورجینال استفاده کنند.

یکی دیگر از ایرادات شایع در موتور B48 بامو، کم کردن آب است. این مشکل به دو عامل مربوط می‌شود. رادیاتور آب در این موتور دارای عمر مفید حداکثر ۱۰۰ هزار کیلومتری است که در صورت

هرگاه نام محصولات

بامو و به گوش می‌رسد، ویژگی‌هایی همچون شتاب بالا، دریافت توان کم نظیر از موتورهای کم حجم و هندلینگ عالی در ذهن

مخاطب شکل می‌گیرد. از طرفی اخیراً شرکت مرسدس بنز اعلام کرده که از سال آینده، از موتور ۴ سیلندر معروف پرتوان باواریایی‌ها یعنی B۴۸ در محصولات خود بهره خواهد گرفت. از آن جا که این موتور، قلب تپنده بسیاری از خودروهای بامو است، در ادامه به صورت تخصصی و فنی این قوای محرکه باواریایی را بررسی خواهیم کرد تا نقاط قوت و ضعف آن را شناسایی کنیم.

تولید B48 از کجا آغاز شد؟

کمپانی بامو در سال ۲۰۱۴ میلادی موتور ۴ سیلندر خطی مزین به تکنولوژی تویین-توربو خود را با نام B48 معرفی کرد. این موتور که جایگزین N20 شد، توانست با رانندمان بسیار خوبی که ایجاد می‌کند، در فهرست موتورهای ۴ سیلندر پرتوان قرار گیرد. این موتور در مناطقی مانند آمریکای شمالی (به ویژه ایالات متحده) با نام B46 در نسخه SULEV شناخته می‌شود که دارای سطح استاندارد آلایندگی سخت‌گیرانه‌تری است. این پیشرانه در سال ۲۰۱۸ میلادی با نام B48TU نیز معرفی شد که از نظر فنی به روزرسانی شده و مورد بازنگری قرار گرفته است.

ویژگی‌های فنی B48 و معماری منحصر به فرد بامو

موتور B48 در دو کلاس حجم موتور ۱۵۹۷ سی‌سی و ۱۹۹۸ سی‌سی به تولید می‌رسد. این پیشرانه در کلاس حجم موتور ۲ لیتری، در بازار خودرویی کشورمان و کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار شناخته شده. بر این اساس B48 در کلاس ۲ لیتری، موسوم به B48B20 است. ساختار طراحی سیلندرهای این پیشرانه خطی بوده و دارای قطر سیلندر ۸۲ میلی‌متری و کورس پیستون ۹۴٫۶ میلی‌متری است. این ویژگی قابلیت افزایش تراکم را ایجاد کرده است. این پیشرانه به لطف نصب ساختار تویین-توربو می‌تواند حداکثر نسبت تراکم ۱۱ به یک را فراهم آورد. ناگفته نماند که نوع طراحی ساختار سیلندر closed-deck construction است. این نوع طراحی سبب عدم وجود فضای خالی میان سیلندر ها شده و حالت یکپارچه‌ای ایجاد می‌کند و با ماشین کاری دقیق و ریخته‌گری کاملاً نوین، شکل گرفته است. اگرچه ساختار closed-deck construction از نظر هزینه تولید در سطح بالایی قرار دارد، اما امکان افزایش توان را به خوبی فراهم می‌کند. موتور B48 با سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها با لایف کردن آن ولوترونیک و ونوس‌های دوبل همراه است. همچنین سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI و ساختار تویین-اسکرول-توربو می‌تواند توان و گشتاور بالایی را در این موتور فراهم آورد. موتور B48 تا پیش از به روزرسانی و ایجاد تغییرات در بخش فنی، از توان ۱۵۴ تا ۲۵۵ اسب بخاری در دور ۶۵۰۰ آرپی‌ام و از گشتاور ۲۵۰ نیوتون متری در دور ۴۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تا گشتاور ۳۵۰ نیوتون متر در دور ۴۵۰۰ آرپی‌ام برخوردار بود. نکته مهم درباره موتور B48 این است که حداکثر فشار سوخت در سیستم سوخت رسانی ۲۰۰ بار (معادل ۲۰۱ psi) است. برای این پیشرانه پمپ فشار بالا بوش HDE5V EVO در نظر گرفته شده است.

به روزرسانی در بخش فنی B48

این پیشرانه از سال ۲۰۱۸ میلادی به بعد با نام B48TU شناخته می‌شود. پیستون‌های فورج، میل لنگ فورجینگ و استفاده از مترال آلومینیوم در بخش بلوک سیلندر و سرسیلندر (همانند نسخه پیش از به روزرسانی)، سبب کاهش وزن یک کیلو گرمی شده است. هر چند نسخه قبلی



نیز دارای بلوک و سرسیلندر آلومینیومی است، اما نکته مهم درباره B48TU این است که از پمپ با فشار بالا (high pressure) برای سیستم سوخت رسانی جدید (به نام بوش HDP6) و واترکتورهای بوش HDE6V (که از موتور P48 توربو در نمونه پروتوتایپ وام گرفته شده)، استفاده شده است. ناگفته نماند که حداکثر فشار سوخت به ۳۵۰ بار (۵۰۷ psi) می‌رسد. همین تغییرات سبب شده است در محصولات باواریایی با موتور B48TU شاهد ارتقای توان به ۳۰۲ تا ۱۲۲ اسب بخار در دور ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۴۰۰ تا ۴۵۰ نیوتون متر در دور ۴۵۰۰ آرپی‌ام باشیم.

تکنولوژی منحصر به فرد بامو در B48

کمپانی بامو به منظور ارتقای موتور و رانندمان حدود ۷ درصدی در موتور B48 از واتر پمپ (پمپ آب) الکتریکی بهره گرفته است. این واتر پمپ به دلیل عدم وابستگی به موتور، سبب ارتقای توان و گشتاور پیشرانه نیز می‌شود. از طرفی برای احتراق با کیفیت‌تر از سیستم جرقه‌زنی بوش Di-Motronic بهره گرفته شده که عملکرد موتور را ارتقا می‌دهد.

موتور B48 در فهرست Ward's 10 Best Engines

سال ۲۰۲۱ میلادی بود که موتور B48 بامو توانست در فهرست ۱۰ پیشرانه برتر سال قرار گیرد. از دلایلی که سبب انتخاب این موتور شد می‌توان به: کیفیت بالای ساخت قطعات، نسبت توان به حجم، رانندمان بالا، سطح آلایندگی پایین و مصرف سوخت بهینه اشاره کرد. همین موضوع

نیز نصب کرد. اما نسخه قدرتمند این مینیون جذاب کلاسیک و مدرن دارای دو موتور قوی برآش لس هستند که با باتری ۸۲ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند حداکثر ۲۲۹ اسب‌بخار قدرت (۲۵۰ کیلووات) و حداکثر ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به چهار چرخ برساند. ID.Buzz LWB دارای سیستم چهار چرخ محرک است که با یک‌بار شارژ کامل می‌تواند تا ۴۸۵ کیلومتر را بپیماید. سیستم شارژ سریع باتری هادر ۳۰ دقیقه حداکثر ۸۰ درصد ظرفیت باتری‌ها را شارژ می‌کند.

فولکس واگن ID.Buzz در دو نسخه SWB و LWB به بازار عرضه شده است. در نسخه SWB شاهد تعبیه یک موتور الکتریکی فوق قدرتمند از نوع برآش لس در محور عقب هستیم که با باتری لیتیوم-یونی ساخت کمپانی پاناسونیک با ظرفیت ۷۷ کیلووات-ساعت می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت (۱۵۰ کیلووات) و حداکثر ۳۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این مدل می‌تواند حداکثر با یک‌بار شارژ کامل ۴۰۰ کیلومتر را بپیماید (هر چند می‌توان به صورت سفارشی باتری ۸۱ کیلووات-ساعتی را



مشخصات فنی مینیون «فولکس واگن»



«دنیای خودرو» برترین کامیون‌های مناسب حمل‌ساخت در بازار جهانی ۲۰۲۵ را بررسی کرد:

وقتی ایمنی، برد و صرفه‌جویی در سوخت با هم متحد می‌شوند

■ ولوو FH، مرسدس بنز اکترس، اسکانیا سری R، ایسوزو گیگا و مان TGX کامیون‌های برتر ۲۰۲۵ حامل سوخت هستند



فرایت‌لاینر کسکادیا: گزینه‌ای برای ناوگان‌های قاره آمریکا که دنبال اقتصاد سوخت هستند

در بازار آمریکای شمالی، فرایت‌لاینر کسکادیا پدر نسل‌های اخیر به‌خاطر پیشرفت‌های آیرودینامیک و تمرکز بر تکنولوژی‌های کاهش مصرف سوخت شناخته شده است. بهبودهای پیوسته در بدنه، سیستم‌های کنترل و یکپارچه‌سازی تکنولوژی‌های مدیریت موتور باعث شده ناوگان‌ها در برخی مسیرهای صرفه‌جویی محسوس دست پیدا کنند که برای حمل‌ساخت با فواصل طولانی و قرار دادهای کیلومتری اهمیت دارد. علاوه بر صرفه‌جویی، دسترسی به قطعات و شبکه سرویس گسترده در آمریکای شمالی از دلایل انتخاب این مدل برای عملیات روزمره حمل‌ونقل مایعات خطرناک است.

کنورث T680 و پیتربالت ۵۷۹: بهینه‌سازی پیش‌رانه و آیرودینامیک در خدمت اقتصاد عملیاتی

در بخش تراک‌سازی آمریکای شمالی، مدل‌های شاخصی مانند کنورث T680 و پیتربالت ۵۷۹ با یکپارچه‌سازی آیرودینامیک و قوای محرکه به‌روز عرضه می‌شوند که هدفشان کاهش مصرف در کاربردهای بین‌شهری است. این کامیون‌ها با تجهیز به جعبه‌دهنده‌های خودکار و گزینه‌های موتوری مدرن و همچنین امکان نصب سیستم‌های مدیریت ترمز و کشش متناسب با بار مایع، گزینه‌های محبوب در بین اپراتورهای هستند که می‌خواهند ترکیب میان رانندگی سبک و سوخت و پایداری رفتار دینامیکی را حفظ کنند. شواهد میدانی از ناوگان‌ها نشان می‌دهد که در شرایط بهینه‌سازی شده، این خانواده از کامیون‌ها می‌توانند به صرفه‌جویی‌های ملموسی کمک کنند؛ موضوعی که در قراردادهای بلندمدت حمل‌ساخت به سرعت در محاسبات اقتصادی خود را نشان می‌دهد.

محصولات آسیایی: ایسوزو گیگا و هینو پروفیا؛ دوام و هزینه مالکیت پایین

برای بازارهایی که راه‌های بین‌شهری و شرایط آب‌وهوایی متنوع دارند، کامیون‌های آسیایی مانند ایسوزو گیگا و هینو پروفیا با سابقه دوام و سادگی نگهداری مورد توجه‌اند. این خودروها به دلیل هزینه تعمیرات و نگهداری پایین‌تر در بسیاری از کشورهای در حال توسعه یا مناطقی که شبکه خدمات غربی گسترده نیست، انتخاب منطقی‌تری برای حمل‌ساخت به حساب می‌آیند. طراحی محکم شاسی و گزینه‌های موتوری با مصرف معقول و امکان نصب تانکرهای سفارشی از مزایای عملیاتی این خانواده‌هاست.

مان TGX و رقبای اروپایی: تعادل میان فناوری و تحمل بار

در اروپا، مان TGX و مدل‌های هم‌رده آلمانی و ایتالیایی تعادلی مناسب میان تکنولوژی‌های حفظ ایمنی، بهینه‌سازی مصرف و پیکربندی برای بارهای مایع برقرار می‌کنند. قوانین سختگیرانه‌تر ایمنی و آلانندی در بازار اروپا سازندگان را مجبور کرده است تا راه‌حلی‌هایی مانند سیستم‌های کمکی پیش‌بینی‌کننده، کنترل کشش پیشرفته و بسته‌های آگزوز مدرن را عرضه کنند که در حمل‌ساخت هم به ایمنی و هم به اقتصاد عملیاتی کمک می‌کنند. این نکته برای شرکت‌هایی که در شبکه‌های بین‌المللی و مسافت‌های چندکشوری فعال‌اند اهمیت ویژه دارد.

چه نکاتی را در خرید و بهره‌برداری از کامیون‌های حامل سوخت باید در اولویت قرار داد؟

انتخاب کامیون مناسب برای حمل‌ساخت فراتر از برند و مدل است؛ نکاتی مانند سازگاری شاسی با تانکر، توزیع بار در محاسبات محور، ظرفیت ترمز و سیستم‌های ضدانفجار و زمینگیر شدن ایمنی باید در قرارداد خرید و نصب تانکر بررسی شود. شبکه خدمات و دسترسی به قطعات یدکی، وجود بسته‌های کاربری مخصوص حمل‌مایعات و هزینه کل مالکیت در طول عمر مفید نیز از مولفه‌های کلیدی هستند. همچنین آموزش راننده و تدوین پروتکل‌های عملیاتی برای شرایط اضطراری، سهم بزرگی در کاهش ریسک و هزینه‌های غیرمستقیم دارد.

انتخاب معقول: ترکیب ایمنی، صرفه و پوشش خدمات

پیشرفت‌های آیرودینامیک و بهره‌وری شناخته شده‌اند. انتخاب نهایی باید بر اساس الگوی عملیاتی، دسترسی به خدمات، میزان مسافت متوسط و شرایط جاده‌ای انجام شود؛ اما یک اصل ثابت است: در حمل‌ساخت، صرفه‌جویی در سوخت نباید بر ایمنی مقدم گذاشته شود. سازندگانی که امروز موفق شده‌اند ایمنی فعال و پسینی را با راهکارهای اقتصادی ترکیب کنند، برای مدیران ناوگان حامل سوخت بهترین گزینه محسوب می‌شوند.

در بازار ۲۰۲۵ گزینه‌های قدرتمندی برای حمل‌ساخت وجود دارد؛ ولوو FH که در طرح‌های ارزیابی ایمنی خوش درخشیده و مجموعه‌ای از سامانه‌های جلوگیری از برخورد ارائه می‌کند، مرسدس بنز اکترس که با بهینه‌سازی پیش‌رانه و آیرودینامیک، هزینه‌های سوخت را کاهش می‌دهد، اسکانیا که امکان پیکربندی متناسب با نیاز ناوگان فراهم می‌کند و در آمریکای شمالی فرایت‌لاینر کسکادیا و کنورث/پیتربالت که به‌خاطر

حمل سوخت، از نظر فنی و عملیاتی، یکی از سخت‌ترین ماموریت‌های جاده‌ای است:

وزن بالا، خطرات آتش‌پذیری و نیاز به ایمنی فعال و غیرفعال در سطح بالا. در سال ۲۰۲۵ سازندگان بزرگ جهان بیشتر



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

از همیشه روی بهبود آیرودینامیک، کاهش مصرف سوخت، ارتقای سامانه‌های ایمنی جانبی و جلو و فراهم آوردن چارچوب‌های کنترلی برای بهینه‌سازی هزینه کل مالکیت تمرکز کرده‌اند. در این گزارش، چند کامیون برای حمل‌محموله‌های سوخت در سطح بین‌المللی معرفی می‌شوند و دلایل مناسب بودن هر یک بررسی می‌شود؛ انتخاب‌هایی که هم برای ناوگان‌های بزرگ و هم برای پیمانکاران مستقل قابل توجه‌اند.

ولوو FH وقتی ایمنی، حجره اول تصمیم‌گیری است

ولوو FH امروز به‌عنوان نماد ایمنی فعال و طراحی بهینه برای حمل‌ونقل سنگین شناخته می‌شود. این خانواده در ارزیابی‌های مستقل ایمنی مورد توجه ویژه قرار گرفته و ولوو با به‌روز رسانی سیستم‌های کمکی، از جمله ترمزهای اضطراری و سامانه‌های جلوگیری از برخورد جانبی و تشخیص عابران و دوچرخه‌سواران، سطح ریسک‌های شهری و بین‌شهری را به شکل ملموسی کاهش داده است. این ویژگی‌ها در حمل‌ساخت که هر کوچک‌ترین خطایی می‌تواند تبعات جبران‌ناپذیری داشته باشد، اهمیت حیاتی پیدا می‌کند؛ هم‌چنین ساختار کابین و چارچوب بدنه ولوو برای نصب تانکرهای گوناگون و توزیع وزن طراحی شده است که به پایداری در شرایط ترمزهای ناگهانی و پیچ‌های بزرگ کمک می‌کند.

مرسدس بنز اکترس: ترکیب آیرودینامیک و اقتصاد سوخت

نسل‌های جدید اکترس با تأکید ویژه بر آیرودینامیک و بهینه‌سازی پیش‌رانه عرضه می‌شوند؛ در نمونه‌های اخیر فناوری‌هایی مانند پروکابین و بهینه‌سازی مجموعه توربو، خروجی و سامانه پس‌سوز به کاهش مصرف سوخت کمک کرده‌اند.

برای حمل‌ساخت، کاهش مصرف در مسافت‌های طولانی معنی کاهش دفعات بازدید از پمپ، کاهش هزینه عملیاتی و امکان برنامه‌ریزی بهتر لجستیکی را می‌دهد. علاوه بر این، کیفیت ساخت و شبکه خدمات پس از فروش مرسدس بنز در بسیاری از بازارها سطح پشتیبانی عملیاتی را بالا نگه می‌دارد که در حمل‌محمولات حساس مثل سوخت بسیار مهم است.

اسکانیا سری R: راننده محوری و راه‌حل‌های سفارشی برای ناوگان

اسکانیا در سری R تمرکز خود را روی راحتی راننده، سازگاری با نیازهای ناوگان و امکان انتخاب پیش‌رانه‌های متفاوت برای شرایط کاری گذاشته است.

برای عملیات حمل‌ساخت که اغلب نیاز به رانندگی طولانی و دقت بالا دارد، کابین‌های طراحی شده برای کاهش خستگی راننده، کنترل‌های دقیق و گزینه‌های شاسی سبک یا سنگین به مدیران ناوگان اجازه می‌دهد کامیون را متناسب با تانکر و مسیری که قرار است طی شود پیکربندی کنند. اسکانیا همچنین بهینه‌سازی‌های موتوری و بسته‌های کاهش مصرف ارائه می‌دهد که در جمع‌بندی هزینه کل مالکیت نقش مثبت دارند.



کاهش در بازار ۶۴۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد. ناگفته نماند که کاهش قیمت شامل سایر خودروهای دیگر از جمله شاهین GL نیز شده است؛ چرا که قیمت این مدل خودرو با ۱۳ میلیون تومان کاهش در بازار به ۹۰۹ میلیون تومان رسید. در بخش مونتاژی ها نیز اموی ام آر یزو با ۲۵ میلیون تومان کاهش قیمت مواجه شد تا ارزش نهایی آن به یک میلیارد و ۶۱۵ میلیون تومان برسد.

باتوجه به این که سدان ها بهترین گزینه خرید خودرو خانوادگی به شمار می روند، در بازار خودرو کشورمان نیز از جایگاه خاصی برخوردارند. بر این اساس روز گذشته خودروهای سدان داخلی در بازار با کاهش قیمت مواجه شدند. به طوری که ارزش دنا پلاس مجهز به گیربکس ۶ دنده دستی با ۷ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۶۹ میلیون تومان رسید. همچنین خودرو سهند S با ۴ میلیون تومان



قیمت سدان های داخلی کاهش یافت!

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

روند صعودی قیمت خودرو ادامه خواهد داشت؟

معتقدند تا زمانی که عرضه متناسب با تقاضا نشود، افزایش قیمت ها ادامه خواهد داشت پیام اصلی این تحلیل برای سیاست گزاران روشن است: برای جلوگیری از رشد غیر قابل کنترل قیمت خودرو، باید مسیر واردات شفاف و همسو با نیاز بازار تنظیم شود. در صورت بهبود شرایط عرضه، بازار می تواند به تدریج به سمت تعادل حرکت کند و فشار قیمت ها کاهش یابد. در نهایت، چشم انداز بازار خودرو ایران وابسته به تصمیمات سیاست گزاران است. بازگشایی مسیر واردات، همراه با کنترل عرضه خودروهای داخلی و مونتاژی، می تواند مانع افزایش بی رویه قیمت ها شود و تعادل نسبی را به بازار بازگرداند. تا آن زمان، بازار همچنان با روند صعودی قیمت ها مواجه خواهد بود و خریداران باید آماده مواجهه با نوسانات قیمت باشند.

کارشناسان بازار خودرو معتقدند، حتی اگر نرخ ارز ثابت بماند، نبود عرضه کافی می تواند فشار قیمت را حفظ کرده و مانع از کاهش آن شود. به گفته فعالان بازار، سیاست های محدود کننده واردات، علاوه بر تأثیر مستقیم بر قیمت، چرخه رقابت را نیز تحت تأثیر قرار می دهد. با محدود شدن گزینه های مصرف کنندگان، فروشندگان و واردکنندگان قدرت بیشتری برای افزایش قیمت پیدا می کنند. این روند می تواند اثرات بلندمدتی بر توان خرید خانوارها و تعادل بازار داشته باشد.

در کنار محدودیت واردات، وضعیت خودروهای داخلی و مونتاژی نیز روند مشابهی را تجربه می کند. افزایش هزینه تولید، تغییرات در نرخ مواد اولیه و فشارهای اقتصادی، همگی بر قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی اثر گذاشته اند. کارشناسان اقتصادی

بازار خودرو ایران طی هفته های اخیر شاهد افزایش قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی بوده است، حتی بدون تغییر محسوس در نرخ ارز بازار آزاد. این روند نشان می دهد که عوامل دیگری به جز نوسانات ارزی در تعیین قیمت ها نقش دارند و سیاست های محدود کننده واردات خودرو، فشار قابل توجهی بر بازار وارد کرده است. کارشناسان معتقدند برای ایجاد تعادل در بازار و جلوگیری از افزایش بی رویه قیمت ها، مسیر سیاست گذاری واردات خودرو باید شفاف و مشخص باشد. رشد قیمت برخی خودروهای وارداتی طی هفته جاری، نمایانگر تأثیر محدودیت ها و ممنوعیت های وارداتی است. در شرایطی که تقاضای داخلی همچنان بالاست و عرضه خودروهای وارداتی محدود، افزایش قیمت ها تقریباً اجتناب ناپذیر به نظر می رسد.

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۳۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	یک میلیارد و ۹۹۰	۲۰	▲
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۹۰	۵۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۳۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۵۰۰	۸۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۵۵۰	۴۰	▲
فونیکس آر یزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد	۳۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۱۳۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۱۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۳۷۰	۵۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۶۹۰	۳۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۹۸	یک میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد	۵۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-Online V (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۷	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۳	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۰	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۷۵	۱۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۴	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۰۰	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۲	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۴۴	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۹	۶	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۷	۲	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۹	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۷۲	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۲	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۴۳	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۱۲	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۱۳	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۷	۳	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۲۰	۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۱۵	۳	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۲۰	۳	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۰	۵	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۹۰	۱۰	▲
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵۵	۲۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۲	۲	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۰۰	۳	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۳۰	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۸	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۹۷	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۵۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۷۱	۱	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۷۸	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۲۰۵	۶	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۷۶	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۵۰	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۷۸	۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۴۲	۲	▲
تارا ۶۱ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۱۲	۱	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۴۳	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۳	۰	
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۳۵	۱۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۷	۰	

کشف ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک



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

سوسپودار مشاهده شد که فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه بود که 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 کالاها احراز و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.» این مقام پلیسی با بیان این که کارشناسان ارزش رزالی سوخت کشف شده را بیش از ۱.۲ میلیارد تومان اعلام کرده اند، اضافه کرد: «با این شیوه و شگرد، قاچاقچیان حرفه ای سوخت قاچاق را تغلیظ و تبدیل به روغن موتور و ... می کنند.»



تغییر ذائقه مصرف کنندگان، بازتابی از رقابت بر سر بازاریابی است

جابه جایی بزرگ در جدول محبوب ترین برندهای روغن موتور لهستان

بازار روغن موتور لهستان در سال ۲۰۲۴ شاهد تغییراتی چشمگیر در جایگاه برندهای مطرح بود؛ تغییراتی که فراتر از یک رقابت ساده تجاری، بازتابی از فشارهای فزاینده استانداردهای آلاینده و تحولات رفتار مصرف کنندگان به شمار می رود. سخت گیرانه تر شدن مقررات زیست محیطی در اتحادیه اروپا، تولید کنندگان را ناگزیر کرده تا فرمولاسیون محصولات خود را با نیاز خودروهای مدرن و الزامات کاهش آلایندهی هماهنگ کنند. این روند، نه تنها عرصه نوآوری فنی را داغ تر کرده، بلکه میدان رقابت بازاریابی را نیز به شدت متاثر ساخته است. برندهایی که توانسته اند پیام خود را با دغدغه های زیست محیطی و کارایی اقتصادی پیوند دهند، موفق شده اند جایگاه خود را تثبیت یا حتی ارتقا دهند. در مقابل، آن دسته از برندها که واکنش کندتری به این تغییرات نشان داده اند، بخشی از سهم بازار خود را از دست داده اند. در این میان، مصرف کنندگان لهستانی با انتخاب های خود نشان داده اند که علاوه بر کیفیت و قیمت، به سازگاری محصول با آلایندهای کم کربن نیز اهمیت می دهند. این جابه جایی ها، تصویری روشن از بازاری ارائه می دهد که در آن موفقیت، بیش از هر زمان دیگری، به توانایی ترکیب نوآوری فنی با روایت سازی هوشمندانه و پاسخ گویی به الزامات زیست محیطی وابسته است. در تازه ترین نظرسنجی سالانه «Drivers Choice» مصرف کنندگان لهستانی در سال ۲۰۲۴ برندهای Motul و Castrol را به عنوان برترین روغن های

موتور برگزیدند و Liqui Moly نیز با ثبت چشمگیرترین بازگشت، جایگاه سوم را به خود اختصاص داد. لهستان که از بزرگ ترین بازارهای روانکار در اروپای مرکزی به شمار می رود، با تغییرات اخیر در سلیقه مشتریان، تصویری روشن از نحوه چینش استراتژی تامین کنندگان برای رشد و هم زمان مقابله با چالش های مداوم این صنعت ارائه می دهد. Motul با حفظ امتیاز ۷۸،۹ درصدی خود نسبت به سال ۲۰۲۲، بدون تغییر محسوس، همچنان صدر نشین این فهرست باقی ماند و جایگاه خود را در میان مشتریان وفادار تثبیت کرد. در تازه ترین نتایج نظرسنجی «Drivers Choice»، برند کاسترول با اندکی رشد در محبوبیت، به جایگاه دوم صعود کرد و از والولین پیشی گرفت؛ برندی که سال گذشته نایب قهرمان بود اما این بار تا رتبه پنجم سقوط کرد. لیکومولی نیز با جهشی چشمگیر به سکوی سوم بازگشت و عنوان بزرگ ترین پیشرفت را در میان ۲۰ برند برتر به خود اختصاص داد. این نتایج که بر پایه نظرسنجی از ۸۰ هزار شرکت کننده در ۹ گروه محصول به دست آمده، در تضاد کامل با سال ۲۰۲۲ است؛ سالی که لیکومولی بیشترین افت را تجربه کرد و پس از، از دست دادن بیش از ۶ درصد از حمایت مشتریان، در جایگاه هشتم ایستاد. در همان سال، موتول آلمانی صدر نشین جدول بود و رقبای آمریکایی و بریتانیایی آن، یعنی والولین و کاسترول، به ترتیب در رتبه های دوم و سوم قرار داشتند. پتروناس نیز به جایگاه چهارم رسید و برندهایی چون موبیل، توتال، شل، میلرز اوایل و الف



جمع ۱۰ برند برتر را تکمیل کردند. بر پایه تازه ترین نتایج نظرسنجی، پتروناس بخشی از جایگاه پیشین خود را از دست داده، در حالی که برندهای موبیل، توتال، شل، الف و اورلن همچنان موقعیت تثبیت شده ای در بازار دارند. در کنار این نام ها، چندین برند بین المللی و داخلی دیگر از جمله میلرز اوایل، فوکس، سلسنیا و بی پی نیز همچنان بازخوردهای مثبتی از مصرف کنندگان دریافت کرده اند. حتی برندهای حاضر در پنج رتبه پایانی جدول نیز نسبت به دو سال پیش عملکرد بهتری داشته و برخی برای نخستین بار وارد فهرست ۲۰ برند برتر شده اند. نگاهی به نتایج سال ۲۰۲۱ نشان می دهد که در آن دوره نوسانات کمتری در بازار دیده می شد؛ موتول، والولین و لیکومولی

با اقتدار روی سکو ایستاده بودند و پس از آن، کاسترول، موبیل و پتروناس قرار داشتند. توتال، میلرز اوایل و شل نیز جمع برندهای پیشرو را تکمیل می کردند. به گفته ناظران صنعت، این جابه جایی ها بازتابی از ترکیب استراتژی های بازاریابی و روندهای کلان تقاضا در بازار است. تازه ترین گزارش انجمن صنعت و تجارت روغن لهستان نیز تاکید می کند که این بازار ساختاری نسبتاً متمرکز دارد و بخش خودرو - به ویژه روغن موتور - سهم غالب را در تقاضا به خود اختصاص داده است. پیوتر نیمیک، هماهنگ کننده بخش فناوری شرکت Orlen Oil، در گفت و گو با نشریه «Auto Expert» خاطر نشان کرد: «افزایش مالکیت خودرو و سخت گیرانه تر شدن استانداردهای آلایندهی، همچنان

چالش اصلی تولید کنندگان روغن را پابرجا نگه داشته است: یافتن روانکاری بهینه برای خودروهایی که باید با مقررات جدید سازگار باشند.» در تحلیل این جابه جایی ها در رتبه بندی برندهای روغن موتور لهستان، می توان دریافت که بازار این کشور به طور فزاینده ای تحت تاثیر ترکیب پیچیده ای از عوامل بازاریابی، تغییرات رفتاری مصرف کنندگان و الزامات فنی قرار دارد. برندهایی که توانسته اند جایگاه خود را حفظ یا تقویت کنند، معمولاً از استراتژی های چندلایه بهره برده اند؛ از سرمایه گذاری در شبکه توزیع و خدمات پس از فروش گرفته تا حضور پررنگ در رویدادهای ورزشی و کمپین های دیجیتال هدفمند. در مقابل، افست جایگاه برخی برندها می تواند ناشی از عدم انطباق سریع با روندهای نوظهور، مانند افزایش تقاضا برای روانکارهای سازگار با خودروهای هیبریدی و برقی، یا ناتوانی در پاسخ گویی به استانداردهای سخت گیرانه آلایندهی باشد. همچنین رشد مالکیت خودرو در لهستان و تمایل مصرف کنندگان به برندهایی با تصویر «پیشرو در فناوری» باعث شده رقابت نه تنها بر سر کیفیت محصول، بلکه بر سر روایت سازی و ایجاد اعتماد نیز شکل بگیرد. در این میان، برندهایی که توانسته اند پیام خود را با دغدغه های زیست محیطی و کارایی اقتصادی پیوند دهند، شانس بیشتری برای جذب مشتریان وفادار پیدا کرده اند. به نظر می رسد در سال های پیش رو، موفقیت در این بازار بیش از هر زمان دیگری به توانایی ترکیب نوآوری فنی با هوشمندی بازاریابی وابسته خواهد بود.

MVM
مدیران خودرو

XS



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



اسپرتر را به این خودرو می‌بخشد. در نمای قف چراغ‌ای پیوسته شکل جدیدتری به خود گرفته که با سایر مدل‌ها و همچنین بسیاری از خودروهای صندوق عقب و اسپویلر نیز در این مدل فعال به یکپارچه شده؛ از زیبایی‌ها این قسمت یک اسپرتر می‌بخشد. قوی‌ترین نسخه‌های اسپرتر جدیدی که توسط آ-وی هیبریدی است از یک موتور هشت سیلندر و یک شلکس چهارلیتری نو-توربو با ۲۰۰ اسب بخار و ۲۰۰ کیلوواتر کی‌کی‌سی (۲۰۰ کیلوواتر) می‌باشد. ۶۷۱ اسب بخار قدرت و حداکثر ۱۰۰ نیوتون-متر گشتاور را به صورت ترکیبی فراهم می‌آورد.

۲۴ نوامبر ۲۰۲۴ بود که کمیاتی پوروشه از نسل جدید پائرا موسوم به G3 972 را به نامبرال سوزم از نظر طراحي کمي از نسل دوم بهرور زده به عبادت ديگر استفاده از خطوط زده در سطح سنجير سلاسل با تا سائل با نامبرال سوزم به سبب تير در در عين حال تو نموندر از نسل قبلي خود باشد. زده جديد طراحي پوروشه به خوبي در نماي جلوي عجب اين سدان فاسک به نمايش گشته شده که چراغ هاي جلو با لامپ هاي چهارگانه و بزرگ تر شدن کاسه چراغ جلو با خطوط زده (رو کاپوت چراغ و تهاجي و



نگاهی به پورشه «یانامرا» جدید

[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!



کشف محموله میلیاردی لاستیک خارجی قاچاق در مراغه



خارجی قاچاق را که فاقد هر گونه مدارک قانونی بود، کشف و در این رابطه خودرو مذکور توقیف و یک نفر نیز دستگیر و با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد. فرمانده انتظامی شهرستان با اشاره به این که کارشناسان امر از ش تقریبی این محموله را ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون ریال برآورد کرده‌اند، با تأکید بر برخورد قاطع پلیس با عوامل قاچاق از شهروندان خواست موارد مشکوک را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام و هر گونه انتقاد و پیشنهاد و تقدیر از عملکرد پلیس را با سامانه ۱۹۷ در میان بگذارند.

فرمانده انتظامی مراغه از کشف انواع لاستیک خودرو و چای خارجی قاچاق به ارزش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون ریال خبر داد. سرهنگ توحید فارسی در گفت‌وگو با خبرنگار «فارس» اظهار داشت: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران پلیس آگاهی در حین گشت‌زنی به یک دستگاه تریلر باری مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «مأموران پس از هماهنگی با مقامات قضائی و اداره تعزیرات حکومتی در بازرسی از خودرو مذکور تعداد ۱۰۴ حلقه انواع لاستیک خودرو و مقدار ۱۹۰ کیلوگرم چای

بازدید مدیرعامل شستا از کارخانه بارز کردستان؛

رونمایی از محصولات جدید و تحکیم روند توسعه در دستور کار «بارز» است



کارخانه نیز ارائه شد. مدیرعامل شستا در پایان بازدید، ضمن تقدیر از تلاش‌های کارکنان و مدیریت کارخانه، بر ضرورت پیش‌بینی و اجرای برنامه‌های لازم برای تداوم روند افزایشی تولید تأکید کرد. سعیدی افزود: «همچنان باید به توسعه خطوط تولید، طراحی محصولات جدید و همسو کردن فرآیندها با آخرین استانداردها و تکنولوژی‌های

در جریان بازدید، محمدرضا سعیدی، مدیرعامل شستا از جدیدترین محصول طراحی شده مخصوص خودروهای SUV رونمایی کرد. این محصول جدید نشان‌دهنده اهتمام شستا و گروه صنعتی بارز به توسعه محصولات متنوع و ارتقای کیفیت در حوزه لاستیک‌های تخصصی است. همچنین در این جلسه آخرین وضعیت اجرای پروژه تحول دیجیتال

هم‌زمان با هفته دولت محمدرضا سعیدی، مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی (شستا)، روز چهارشنبه ۵ شهریورماه با حضور در کارخانه لاستیک بارز کردستان، از خطوط تولید و پروژه توسعه این واحد صنعتی بازدید کرد. این بازدید در شرایطی انجام شد که صنعت لاستیک کشور با چالش‌های مختلفی از جمله محدودیت در تخصیص ارز برای ثبت سفارش مواد اولیه و الزام به کاهش مصرف انرژی مواجه است. بازدید مدیرعامل شستا فرصتی بود تا ضمن بررسی عملکرد عملیاتی و مالی کارخانه، آخرین وضعیت پروژه‌های توسعه، تولید محصولات جدید و برنامه تحول دیجیتال این شرکت بررسی شود. این بازدید همچنین نشان‌دهنده اهتمام شستا به استمرار روند رشد و ارتقای کیفیت تولید در واحدهای تحت مدیریت خود است.

مشکلات مانع تداوم توسعه در بارز نشد در جریان این بازدید، جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز، گزارش کاملی از آخرین شاخص‌های عملیاتی

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان- ریو- 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- تیوتا 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- آریا ۶
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا 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- سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5- توسان- کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج- دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیس- SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورتیج- هیوندای IX55- لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا- 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- تیوتا راو ۴- سورتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی- رکستون



تهران را پاک بگردیم



نینجا همگی نشان H2 را دارند و همگی مجهز به پیشرانۀ ۴ سیلندر سوپرشارژ و حشی کاوازاکی هستند. در بین این دو، موتور سیکلت‌های سوپر اسپرت نینجا مانند، ZX-6R، ZX-10R و در صدر همه، ZX-14R قرار دارند. این مدل به پیشرانۀ ۱۴۴۰ سی سی مجهز است که ۱۹۷ اسب بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. در حالی که وزن این موتور سیکلت تنها ۲۷۰ کیلوگرم است؛ مانند بسیاری از موتور سیکلت‌های اسپرت پر قدرت، حداکثر سرعت ZX-14R روی ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت محدود شده است؛ با این حال، راه‌هایی برای دور زدن این محدود کننده وجود دارد و کسانی که این کار را انجام داده‌اند، توانسته‌اند به سرعت‌هایی بیش از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت برسند.

کاوازاکی نینجا ZX-14R با ۱۹۷ اسب بخار قدرت، یکی از سریع‌ترین سوپر بایک‌های جهان است که سرعت آن به بیش از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. در دنیای موتور سیکلت‌های اسپرت، سرعت همیشه موضوع مهمی است و کاوازاکی که در تولید موتور سیکلت‌های اسپرت سریع بد طولایی دارد، مجموعه‌ای از موتور سیکلت‌های نینجا را تولید می‌کند که برای خیابان و پیست طراحی شده‌اند. این شرکت ۱۳ مدل با نام نینجا دارد که در سه دسته شامل اسپرت، سوپر اسپرت و هایپر اسپرت تقسیم‌بندی می‌شوند. موتور سیکلت‌های استاندارد اسپرت مانند نینجا ۵۰۰ یا نینجا 1100SX، با تمرکز بر راحتی طراحی شده‌اند؛ هر چند که همچنان بسیار سریع هستند. موتور سیکلت‌های هایپر اسپرت



ویژگی خاص کاوازاکی نینجا «ZX-14R»

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

ارتقای شتابزده استانداردها به ۱۲۲ گانه می‌تواند تهدید جدی برای صنعت خودرو باشد

اگر بدون برنامه‌ریزی سراغ اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه برویم، وابستگی به واردات بیشتر و در عمل تولید داخل تضعیف خواهد شد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو در کشور دهه هاست که گرفتار تصمیم‌گیری‌های لحظه‌ای و سیاست‌های مقطعی است. در شرایطی که بسیاری از کشورهای جهان با اتکا به نوآوری، تحقیق و توسعه و سرمایه‌گذاری در تکنولوژی‌های نوین توانسته‌اند فاصله خود را با استانداردهای جهانی کاهش دهند، خودروسازی ایران همچنان با چالش‌هایی بنیادین دست و پنجه نرم می‌کند؛ چالش‌هایی که ریشه در سیاست‌گذاری‌های مقطعی، فشارهای بیرونی ناشی از تحریم‌ها و البته نگاه صرفاً دستوری به مقوله استاندارد دارد.

اخیراً سازمان ملی استاندارد از بازنگری و ارتقای استانداردهای الزامی خودرو از ۸۵ به ۱۲۲ خبر داده است؛ تصمیمی که در نگاه اول، می‌تواند به‌عنوان گامی مهم برای بهبود کیفیت و ارتقای ایمنی خودروهای داخلی تلقی شود. اما پرسش اساسی این است: آیا صنعت خودرو کشور با زیرساخت‌های موجود، توان و ظرفیت اجرای این استانداردهای جدید را دارد یا آن‌که اجرای عجولانه و بدون آماده‌سازی، تنها به افزایش هزینه‌ها، گرانی خودرو و در نهایت وابستگی بیشتر به واردات به‌ویژه از چین منجر خواهد شد؟ برای بررسی این مسائل با «مهدی خرازان»، کارشناس ارشد صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

به‌عنوان پرسش نخست، ارتقای استانداردهای ۸۵ گانه به ۱۲۲ گانه تا چه اندازه می‌تواند به افزایش ایمنی و کیفیت خودروهای داخلی و مونتاژ منجر شود؟

استانداردها به‌طور کلی برای تضمین حداقل‌های ایمنی، کیفیت و عملکرد در صنایع مختلف تعریف می‌شوند. در صنعت خودرو، اجرای استانداردها نه تنها برای حفاظت از سلامت سرنشینان ضروری است، بلکه معیاری برای رقابت‌پذیری در سطح جهانی نیز محسوب می‌شود. هدف از تدوین و اجرای استانداردهای ۸۵ گانه و حالا ۱۲۲ گانه، چیزی جز ارتقای سطح ایمنی و کیفیت خودروها نبوده و نیست. اما سوال کلیدی این جاست که این استانداردها در عمل چقدر توانسته‌اند به اهداف خود دست یابند؟ تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد اجرای استانداردهای ۸۵ گانه در ایران، با وجود تمام هزینه‌ها و بوروکراسی‌هایی که برای خودروسازان به‌همراه داشته، نتوانسته به‌اندازهای که انتظار می‌رفت کیفیت و ایمنی محصولات را افزایش دهد. به‌بیان دیگر، ماروی کاغذ استانداردهای مترقی داشتیم، اما در میدان عمل به‌دلیل ضعف زیرساخت‌ها، کمبود تجهیزات آزمایشگاهی، فشارهای مالی و نظارتی، آن استانداردها یا به‌طور ناقص اجرا شدند یا صرفاً به یک روند اداری و افزایش هزینه برای تولیدکنندگان بدل گشتند. بنابراین اگر قرار است استانداردهای ۱۲۲ گانه به‌معنای واقعی اجرا شوند، باید ابتدا مشکلات اجرای استاندارددهای قبلی آسیب‌شناسی شود. در غیر این صورت، تنها شاهد پیچیده‌تر شدن مسیر تولید، افزایش هزینه‌ها و فشار مضاعف بر صنعت خواهیم بود؛ بدون آن‌که نتیجه ملموسی برای مصرف‌کننده به همراه داشته باشد.

آیا اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه منجر به افزایش قیمت خودرو خواهد شد؟

قطعاً؛ هر زمان که الزام‌های جدیدی به خودرو ساز تحمیل می‌شود، به‌ویژه الزام‌هایی که مستلزم تغییر طراحی، تامین قطعات جدید یا ارتقای فناوری هستند، هزینه‌های تولید بالا می‌رود. در نهایت هم این افزایش هزینه به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. در شرایط فعلی اقتصاد ایران که تورم عمومی بالاست و قدرت خرید خانوارها به‌شدت کاهش یافته، افزایش دوباره قیمت خودرو به‌واسطه الزامات جدید، می‌تواند بازار را دچار رکود بیشتری کند. به‌همین دلیل من معتقدم که زمان فعلی، بهترین مقطع برای اجرای چنین استانداردهایی نیست. استاندارد باید به‌تدریج و با در نظر گرفتن توان تولیدکننده و مصرف‌کننده اجرا شود، نه به‌صورت یکباره و فوری.



این مسیر قطع شده و صنعت دچار رکود یا حتی عقب‌گرد شده است.

در شرایطی که احتمال فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سخت وجود دارد، اجرای فوری استانداردهای ۱۲۲ گانه واقع‌بینانه نیست. چرا که بخش زیادی از تجهیزات آزمایشی، فناوری‌های مورد نیاز و حتی نرم‌افزارهای مرتبط با تست و کنترل کیفی، در داخل تولید نمی‌شود و ما به‌واردات آن‌ها نیاز داریم. اگر روابط خارجی محدود شود، این تجهیزات به‌دست ما نمی‌رسد و اجرای استانداردها صرفاً روی کاغذ باقی می‌ماند. من نمی‌گویم که نباید سراغ استانداردهای ۱۲۲ گانه برویم، بلکه معتقدم زمان‌بندی اجرای آن‌ها باید با شرایط سیاسی و اقتصادی کشور هماهنگ باشد. اول باید زیرساخت‌های داخلی تقویت شود، سپس با رفع موانع خارجی، به‌تدریج وارد اجرای استانداردهای جدید شویم.

روابط سازمان ملی استاندارد با خودروسازان برای ارتقای صنعت خودرو چگونه باید تعریف شود؟

سازمان استاندارد نباید به‌عنوان نهاد سیاست‌گزار و ریل‌گذار، وظیفه طراحی مسیر توسعه صنعت خودرو را بر عهده داشته باشد. اما مشکل این جاست که در بسیاری از مواقع، این سازمان بدون در نظر گرفتن واقعیت‌های موجود در صنعت، تصمیماتی اتخاذ کرده که بیشتر جنبه دستوری داشته تا حمایتی و اگر هدف ارتقای واقعی کیفیت باشد، سازمان استاندارد باید ابتدا وضعیت فعلی خودروسازان را به‌درستی بشناسد، ظرفیت‌ها و محدودیت‌ها را بررسی کند و سپس استانداردها را متناسب با توان داخلی به‌تدریج اجرایی کند. در غیر این صورت، استانداردها به ابزاری برای فشار و افزایش هزینه تبدیل می‌شوند، نه به موتور محرک ارتقای کیفیت. همکاری نزدیک میان سازمان استاندارد، وزارت صمت و خودروسازان ضروری است. این همکاری باید بر پایه گفت‌وگو، همفکری و برنامه‌ریزی مشترک باشد، نه دستورات یک‌طرفه.

وضعیت تامین قطعات و فناوری در صنعت خودروسازی ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

از یک سو پتانسیل‌های خوبی در کشور وجود دارد. ایران دارای صدها شرکت قطعه‌ساز فعال است که برخی از آن‌ها توانسته‌اند به فناوری‌های روز دنیا نزدیک شوند و محصولات رقابتی تولید کنند. حتی در سال‌های اخیر شاهد تولید برخی از قطعات حساس مانند ECU و قطعات الکترونیکی در داخل کشور بوده‌ایم. با این حال، حلقه‌های مفقوده جدی در زنجیره تامین وجود دارد. بسیاری از قطعات پیشرفته همچنان وارداتی هستند و قطعه‌سازان داخلی توانایی تولید آن‌ها را ندارند. این شکاف باعث شده که خودروسازان در مواقع بحران، به‌شدت آسیب‌پذیر باشند. نمونه آن را در دوره تحریم‌های اخیر دیدیم که بسیاری از خطوط تولید به‌دلیل کمبود یک قطعه کلیدی متوقف شد. باید بابرنامه‌ریزی وزارت صمت و حمایت دولت، سرمایه‌گذاری جدی در حلقه‌های مفقوده زنجیره تامین انجام شود. اگر این اتفاق بیفتد، می‌توانیم هر زمان با اجرای استانداردهای جدید، به سمت خودکفایی واقعی حرکت کنیم.

آیا اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه باعث افزایش وابستگی به چین خواهد شد؟

اگر اجرای استاندارددها بدون مدیریت و بدون توجه به ظرفیت‌های داخلی باشد، قطعاً چنین اتفاقی می‌افتد. چرا که چین هم‌اکنون بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو و قطعات به ایران است و طبیعی است که در صورت نیاز فوری ما به تجهیزات و فناوری‌های جدید، اولین گزینه واردات، چین خواهد بود. این موضوع می‌تواند ایران را به بازار مصرف دائمی خودروها و قطعات چینی تبدیل کند. باید یک نقشه راه دقیق برای اجرای تدریجی استانداردها تدوین شود. این نقشه باید شامل زمان‌بندی مشخص، حمایت از قطعه‌سازان داخلی، انتقال فناوری از خارج و ایجاد زیرساخت‌های آزمایشگاهی در کشور باشد. اگر چنین برنامه‌ای وجود داشته باشد، استانداردهای ۱۲۲ گانه نه تنها باعث وابستگی نمی‌شود، بلکه می‌تواند به تقویت صنعت خودرو ایران منجر شود. همکاری هماهنگ میان سازمان استاندارد، وزارت صمت و خودروسازان کلید موفقیت در این مسیر است. اگر این هماهنگی نباشد، استانداردهای جدید فقط روی کاغذ باقی می‌مانند و در عمل صنعت را تضعیف می‌کنند.

بله؛ به شرطی که یک برنامه‌ریزی قوی و بلندمدت در کار باشد. اگر ارتقای استانداردها در کنار توسعه فناوری‌های داخلی و حمایت از قطعه‌سازان انجام شود، می‌تواند موتور محرک بومی‌سازی قطعات و ارتقای کیفیت آن‌ها باشد. اما اگر مدیریت ضعیف باشد و نظارت درستی صورت نگیرد، نتیجه معکوس خواهیم شد. باید به‌قطعه‌ساز داخلی فرصت داد تا با سرمایه‌گذاری و انتقال دانش فنی، تجهیزات لازم برای استانداردهای جدید را تولید کند. این کار نه تنها هزینه‌ها را در بلندمدت کاهش می‌دهد، بلکه باعث ایجاد اشتغال و افزایش توان رقابتی کشور نیز خواهد شد.

با توجه به احتمال فعال شدن مکانیسم ماشه و کاهش روابط بین‌المللی، آیا اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه در شرایط کنونی امکان‌پذیر است؟

باید واقع‌بین باشیم. صنعت خودرو ایران از دیرباز به‌شدت تحت تأثیر شرایط سیاسی و روابط بین‌المللی بوده است. هر زمان که روابط خارجی بهبود یافته، خودروسازان داخلی توانسته‌اند بخشی از فناوری و تجهیزات روز دنیا را وارد کنند و گامی به جلو بردارند. اما با هر دوره تحریم و فشار خارجی،

صنعت خودرو کشور از نظر تکنولوژی عقب‌ماندگی زیادی از دنیا دارد. آیا ارتقای استانداردهای می‌تواند این عقب‌ماندگی را جبران کند؟

در ظاهر، افزایش تعداد استانداردهای می‌تواند به ارتقای تکنولوژی منجر شود؛ چرا که خودروساز مجبور می‌شود برای برآورده کردن الزامات جدید، فناوری‌های پیشرفته‌تری را به کار گیرد. اما مشکل این جاست که مادر توسعه زیرساخت‌های داخلی برای این فناوری‌ها عملکرد ضعیفی داشته‌ایم. بسیاری از تجهیزات مورد نیاز برای پاس کردن این استانداردها در داخل کشور تولید نمی‌شود و به‌ناچار باید از خارج وارد شود. اگر بدون برنامه‌ریزی سراغ اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه برویم، نه تنها عقب‌ماندگی ما جبران نمی‌شود، بلکه وابستگی به واردات بیشتر می‌شود و در عمل تولید داخل تضعیف خواهد شد. در چنین شرایطی، خودروهای داخلی از گردونه خارج می‌شوند و میدان برای حضور پررنگ‌تر خودروهای چینی باز می‌شود. بنابراین اجرای این استانداردها باید مرحله‌به‌مرحله، با تقویت زیرساخت‌ها و توان داخلی همراه باشد.

آیا ارتقای استانداردها می‌تواند با بومی‌سازی قطعات همسو باشد؟

بله؛ به شرطی که امکان‌پذیر است و به‌ویژه الزام‌هایی که مستلزم تغییر طراحی، تامین قطعات جدید یا ارتقای فناوری هستند، هزینه‌های تولید بالا می‌رود. در نهایت هم این افزایش هزینه به مصرف‌کننده منتقل می‌شود. در شرایط فعلی اقتصاد ایران که تورم عمومی بالاست و قدرت خرید خانوارها به‌شدت کاهش یافته، افزایش دوباره قیمت خودرو به‌واسطه الزامات جدید، می‌تواند بازار را دچار رکود بیشتری کند. به‌همین دلیل من معتقدم که زمان فعلی، بهترین مقطع برای اجرای چنین استانداردهایی نیست. استاندارد باید به‌تدریج و با در نظر گرفتن توان تولیدکننده و مصرف‌کننده اجرا شود، نه به‌صورت یکباره و فوری.

فرهنگی نسبت به اصلاح آن اقدام کرد؛ اما نمی توان با ممنوعیت موتورسواری بانوان، مشکلی را حل کرد. در واقع بانوان نیز باید شانس استفاده از موتورسیکلت را همچون سایر وسایل نقلیه در پایتخت داشته باشند.» رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران با اشاره به تأثیرات احتمالی موتورسواری بانوان در کاهش بخشی از ترافیک، اضافه کرد: «هر چند استفاده از موتورسیکلت می تواند به جابه جایی سریع تر کمک کند، اما نباید فراموش کرد که این وسیله بسیار آسیب پذیر و پر خطر است و نمی توان شهر را با تکیه بر موتورسیکلت اداره کرد.»

«ایرنا: رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران درباره موضوع موتورسواری بانوان اظهار کرد: «موتورسواری همانند رانندگی خودرو و نیازمند آموزش و رعایت اصول ایمنی است و در این خصوص قانون ملاک است.» به گفته سیدجعفر تشکری هاشمی بانوان نیز می توانند از این وسیله نقلیه بهره مند شوند. البته آن چه اهمیت دارد رعایت قانون و حدود شرعی است که در هر شرایطی چه پیاده، چه دوچرخه و چه با موتورسیکلت باید از سوی همگان مورد توجه قرار گیرد. وی افزود: «اگر مواردی از هنجار شکنی دیده شود، باید با رویکردهای

تفاوتی میان رانندگی خودرو و موتورسیکلت برای بانوان نیست



جریمه های رانندگی در سال ۱۴۰۴ افزایش یافت

جریمه ۱.۵ میلیون تومانی برای رانندگی در حالت مستی

رئیس پلیس راهور فراجا تاکید کرد: «تصور نادرستی وجود دارد که مبالغ جریمه ها صرف مخارج عمومی دولت می شود؛ در حالی که قانون به روشنی مشخص کرده است که این وجوه باید در راستای ارتقای ایمنی ترافیک هزینه شود. مصادیق این هزینه ها، از آموزش و فرهنگ سازی گرفته تا تجهیز ناوگان نظارتی و اجرای طرح های کاهش تصادفات، در قانون تعیین شده اند.» وی همچنین خاطر نشان کرد: «مادر تلاش هستیم با کمک دستگاه های مسئول و نمایندگان محترم مجلس، از ظرفیت این اعتبارات در راستای کاهش تلفات، افزایش ایمنی جاده ها و بهبود کیفیت رانندگی در کشور بهره مند شویم. بخشی از این مسیر نیز از راه فرهنگ سازی و آموزش می گذرد که باید مورد توجه جدی قرار گیرد.»

جریمه ۱۱۶ هزار خودرو در پایتخت، تنها در یک هفته افزایش جرایم رانندگی در حالی رخ می دهد که چند روز قبل، رئیس پلیس راهور پایتخت اعلام کرد که تنها طی هفته ابتدایی شهریور امسال بیش از ۱۱۶ هزار دستگاه خودرو در معابر پایتخت به دلیل تخلفات ساکن اعمال قانون شده اند. سردار سیدابوالفضل موسوی پور در این باره گفت: «در این مدت، بیش از ۳۴ هزار تخلف توقف دوبله، یک هزار تخلف توقف در میادین و بیش از ۳۰ هزار خودرو به دلیل توقف در محل های ممنوعه توسط عوامل راهور شناسایی و اعمال قانون شده اند. همچنین ۵ هزار خودرو به دلیل توقف در ایستگاه های اتوبوس و تاکسی، بیش از ۶ هزار وسیله نقلیه به علت توقف در پیاده راه ها و بیش از ۲ هزار مورد هم به خاطر توقف در محل های ویژه جانبازان و معلولین جریمه شده اند.» وی با اشاره به حجم بالای تخلفات سد معبر در پایتخت گفت: «در همین بازه زمانی، ۳۸ هزار وسیله نقلیه به علت تخلف سد معبر نیز توسط مأموران راهور اعمال قانون شدند.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به اهمیت برخورد با تخلف سد معبر اضافه کرد: «تخلفات ساکن به ویژه سد معبر، فقط یک بی نظمی ساده نیست؛ این رفتارها مستقیماً کیفیت زندگی شهری را تحت تأثیر قرار می دهند.»



ترافیکی و همچنین نگهداشت راه های موجود کشور شود. وی با اشاره به آمار موجود اعلام کرد: «در سال گذشته حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان تنها از محل جرایم رانندگی به حساب خزانه واریز شده است.» وی در ادامه افزود: «این مبلغ، در مقایسه با نیاز واقعی کشور در حوزه نگهداری راه ها، تنها نیمی از اعتبار مورد نیاز را تأمین می کند. در حال حاضر، برای نگهداری بیش از ۲۳۰ هزار کیلومتر راه در کشور، سالانه بالغ بر ۲۵ هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است. باید توجه داشت که این رقم صرفاً برای نگهداشت راه های موجود است، نه احداث و توسعه مسیرهای جدید.»

برداشت های نادرست در خصوص محل هزینه کرد و جوه حاصل از جریمه های رانندگی تصریح کرد: «یکی از مهم ترین موضوعاتی که نیازمند شفاف سازی است، نحوه مصرف مبالغی است که از محل جریمه های رانندگی به خزانه دولت واریز می شود. ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، به صورت دقیق و روشن، محل هزینه کرد این مبالغ را مشخص کرده است.» به گفته سردار حسینی، وجوه حاصل از جریمه ها باید صرف بهبود ایمنی تردد، ارتقای فرهنگ رانندگی، توسعه سامانه های هوشمند کنترل ترافیک، تجهیزات ناوگان پلیس، آموزش های

انتظامی، نگهداری حیوان در خودرو و بدون باکس نگهدارنده از ۳۰ هزار تومان به ۵۰۰ هزار تومان و صحبت با تلفن همراه حین رانندگی از ۱۰۰ هزار تومان به ۴۰۰ هزار تومان رسیده است. همچنین در آغوش گرفتن اطفال در هنگام رانندگی که تهدیدی برای ایمنی کودکان محسوب می شود، از ۵۰ هزار تومان به ۱۵۰ هزار تومان افزایش یافته است. از دیگر تغییرات می توان به جریمه استفاده از شیشه دودی غیراستاندارد (۱۵۰ هزار تومان)، توقف در پیاده رو (۱۰۰ هزار تومان)، عبور از چراغ قرمز (۴۰۰ هزار تومان)، ورود ممنوع (۲۵۰ هزار تومان) و عبور از خط ویژه (۲۵۰ هزار تومان) اشاره کرد. توقف در محل پارک ممنوع نیز از ۲۱ هزار تومان به ۵۰ هزار تومان افزایش یافته است. همچنین ایجاد آلودگی صوتی و صدای نامتعارف ۲۰۰ هزار تومان، نداشتن معاینه فنی معتبر ۱۰۰ هزار تومان و نداشتن بیمه شخص ثالث ۱۵۰ هزار تومان جریمه در پی دارد. در این میان، رانندگی در حالت مستی با جریمه سنگین یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومانی و سبقت غیرمجاز با ۷۰۰ هزار تومان بیشترین تغییر را به خود اختصاص داده اند. سبقت از راست نیز با رشد قابل توجهی از ۷۰ هزار تومان به ۵۰۰ هزار تومان رسیده است. فرماندهی انتظامی شرق استان تهران در این زمینه تاکید کرد: «اجرای این افزایش مبالغ با هدف بازدارندگی، صیانت از جان شهروندان و ارتقای نظم اجتماعی صورت گرفته و پلیس راهور با جدیت با تخلفات برخورد خواهد کرد.»

جریمه های رانندگی کجا هزینه می شوند؟
چندی پیش، رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به برخی



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

اواخر سال گذشته بود که رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا اعلام کرد با اجرای افزایش جرایم رانندگی در سال ۱۴۰۳ منتظر اثرگذاری آن و کاهش ۱۵ درصدی حوادث جاده ای بودیم؛ اما اتفاق خاصی نیفتاد و تنها ۶ درصد کاهش جانبازان را شاهد بودیم؛ با این وجود امسال نیز شاهد افزایش جرایم رانندگی بودیم؛ اتفاقی که به عقیده برخی کارشناسان می تواند اثر بازدارندگی کافی حداقل در مورد جرائم حادثه ساز و خطرناک داشته باشد.

جریمه ۷۰۰ هزار تومانی برای تخلف سبقت غیرمجاز روز گذشته فرماندهی انتظامی شرق استان تهران از افزایش مبالغ جرایم رانندگی خبر داد و اعلام کرد: «این تغییرات با هدف بازدارندگی بیشتر، کاهش تصادفات و ارتقای فرهنگ ترافیکی در معابر شهری و جاده ای به مرحله اجرا در آمده است.» بر اساس ابلاغیه جدید، مبالغ جریمه برخی تخلفات رانندگی افزایش چشمگیری داشته است. به عنوان نمونه، جریمه نیستن کمر بند ایمنی از ۶۳ هزار تومان به ۱۵۰ هزار تومان و توقف دوبله از ۵۰ هزار تومان به ۱۵۰ هزار تومان تغییر کرده است. همچنین جریمه حرکات مارپیچ به عنوان یکی از پرخطرترین تخلفات رانندگی، از ۱۵۰ هزار تومان به ۵۰۰ هزار تومان افزایش یافته است. طبق اعلام این نهاد



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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 ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱



«وایکینگ درون خود را احضار کنید!»

«کمپانی هیوندای ۱۷ جولای سال ۲۰۲۳ میلادی نسل پنجم سانتافه را به صورت رسمی معرفی کرد. این مدل بر اساس زبان جدید طراحی هیوندای، از استایل مکعب‌شکلی بهره می‌برد و بر این اساس در ایالات متحده یک کمپین تبلیغاتی توسط یک شرکت آمریکایی-آسیایی شکل گرفت که روی بیلبرد هیوندای، از تصویر یک سانتافه جدید بهره برده بود و روی آن نوشته بود: «وایکینگ درون خود را احضار کنید». هدف از این کمپین تبلیغاتی، اشاره به استحکام و فضای باز و گسترده در این خودرو یا تاکید بر تنومند بودن آن است.

لزوم توجه به نظر کارشناسان صنعت و بازار خودرو

«این روزها در فضای مجازی مطالب بسیاری در رابطه با خودرو به اشتراک گذاشته می‌شود که می‌توان گفت تنها بخش محدودی از آن‌ها درست و علمی است.

در این رابطه متأسفانه انگشت اتهام از سوی افراد ناآگاه همواره به سوی کمپانی‌هایی نشانه می‌رود که سابقه فعالیت برخی از آن‌ها در صنعت خودرو، گاه به بیش از یک قرن می‌رسد. بر این اساس گاه مشاهده می‌شود که در فضای مجازی از خودروهای آلمانی مجهز به سیستم پرخوران توربوشارژر به عنوان مدل‌های پر ایراد و بی کیفیت یاد می‌شود.

اما بد نیست بدانید به عنوان مثال مشکل نشتی آب و روغن در برخی موتورهای ۴ سیلندر ۲ لیتری بام و موسوم به B48 در برخی موتورها، به این معنا که در صورت نگهداری درست از خودرو، هرگز چنین مشکلی به وجود نمی‌آید.

درواقع گاه شاهد آن هستیم که به دلیل عدم توجه مالک خودرو به تعویض قطعاتی مانند کarter، اویل مازول یا رادیاتور آب و اتصالات مدار رادیاتور، موتور پیشرفته یک مدل خودرو مستعد نشتی روغن و آب می‌شود.

با این حال متأسفانه افراد ناآگاه در فضای مجازی، این مسأله را ناشی از ضعف این نوع پیشرفته‌ها می‌دانند و به همین دلیل گاه مالکان این دسته از خودروها، به دلیل ناآگاهی و اعتماد به مطالب نادرست در فضای مجازی، متحمل هزینه‌های سنگینی در رابطه با تعمیرات فنی خودروهای‌شان می‌شوند. بنابراین پیشنهاد ما به مالکان خودروهای لوکس و مجهز به فناوری‌های به روز این است که برای بهره‌مندی کامل از امکانات این مدل خودروها و درعین حال در امان ماندن از هزینه‌های تعمیر غیر ضروری، حتماً از نظر کارشناسان و خبرگان صنعت و بازار خودرو بهره‌مند شوند و به اطلاعات منتشرشده در فضای مجازی به هیچ عنوان اعتماد نکنند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت انواع خودرو در بازار افزایش یافت



قیمت کی‌ام‌سی J7 با ۲۵ میلیون تومان افزایش در بازار به ۲ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان رسید



قیمت ام‌وی‌ام X55 پرو با ۱۰ میلیون تومان افزایش در بازار به یک میلیارد و ۸۹۰ میلیون تومان رسید



قیمت شاهین اتوماتیک G با ۳۷ میلیون تومان افزایش در بازار به یک میلیارد و ۲۰ میلیون تومان رسید



قیمت دنا پلاس بورسی با ۲۰ میلیون تومان افزایش در بازار به ۹۷۷ میلیون تومان رسید

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