

دبیر انجمن خدمات پس از فروش خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
بحران در خدمات
پس از فروش می‌تواند اقتصاد
و حمل‌ونقل را فلج کند

صفحه ۱۴



آیا خودروهای هیوندای و کیا واقعا
ضعف یا تاوان زدن دارند؟

صفحه ۸

عضو کمیسیون صنایع و معادن ملت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

قیمت خودرو و برنامه کاهش زیان زیر ذره بین مجلس شورای اسلامی

عصر روز گذشته وزارت صمت و مدیران عامل دو خودروساز بزرگ کشور جهت توضیح در خصوص قیمت خودرو به کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت دعوت شدند. همچنین...

صفحه ۳

مدیرعامل «بارز» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مطالبات تأیر سازان
از خودروسازان
به ۱۰ همت رسید

صفحه ۱۳

عضوانجمن واردکنندگان خودروهای
سنگین در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
اجرای صحیح بند «پ»
ماده ۵۹، تنها راه نجات
نوسازی ناوگان باری است

صفحه ۹

تا پایان مردادماه محقق شد:

درآمد ۷,۲ همتی
«بهمن دیزل»
بارشد ۱۸۶ درصدی

صفحه ۵



ادامه افزایش قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در بازار

قیمت‌گذاری خودرو همچنان دستوری باقی می‌ماند؟

صفحه ۷

استارت
Start

امید محمدی
عضو شورای سردبیری

خودکفایی در صنعت خودرو؛
ضرورتی راهبردی برای توسعه

صنعت خودرو کشور، از جمله صنایع استراتژیک
و شاخص در اقتصاد ملی، همواره در مرکز
توجه سیاست‌گذاران و ناظران اقتصادی...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

یک کارشناس حوزه بیمه:

بیمه مرکزی با بخشنامه جدید،
دغدغه مالکان خودروهای
نامتعارف را برطرف کرد

صفحه ۲

رشد بهای مونتاژی‌ها در کنار
ثبات قیمت وارداتی‌ها

صفحه ۱۰

دلایل تغییر برنامه تولید مرتفع‌ترین
محصول باواریایی چیست؟

صفحه ۶

تغییر ارقام پلاک خودروها
به حروف لاتین در طرح نظام
نویس شماره‌گذاری

صفحه ۱۵

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات

کerman موتور

KME

KME SR3

KERMAN MOTOR

KME SR3

کی‌ام‌سی اس آر ۳

کاتالوگ



اختصاصی این پورشه آلمانی بود که در سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه شد؛ هرچند که مدل‌های اولیه آن در بخش بازدهی چندان موفق نبودند. تایکان در اولین حضور در آزمون «خودرو برقی سال» نشریات جهانی، یعنی زمانی که هنوز اضطراب اتمام شارژ بر جهان خودروهای برقی حاکم بود، به فورد ماستنگ مکای باخت. این روند با گذر زمان تغییر کرد تا این که پورشه برای مدل ۲۰۲۵ تصمیمات متفاوتی را اتخاذ کند. مهندسان آلمانی کاستی‌های نسخه اولیه تایکان را پوشش داده‌اند. تغییرات ظریفی را در طراحی سپرها، چراغ‌های جلو و گلگیرها و... ظاهر تایکان اعمال کرده و قوای فنی آن را هم بهبود دادند.

بشکایتی مداوم، ارائه مدل‌های مختلف و قدرت و عملکرد بالا از جمله دلایلی هستند که تایکان را به رقیبی قدرتمند برای محصولات بنزینی تبدیل کرده‌اند. یک بار دیگر نوبت به انتخاب خودرو سال مجله «C&D» رسیده است؛ رویدادی که در آن سردبیران و نویسندگان این تحریریه بهترین خودروها را از میسان ده‌ها مدل انتخاب می‌کنند. ظاهراً قرعه امسال به نام خودرویی افتاده که معرفی آن در میان محصولات برقی دیگر با حاشیه‌های زیادی همراه شد. اما در نهایت توانست نظر بسیاری از کاربران و نشریات را تغییر دهد: پورشه تایکان. تایکان نیاز چندانی به معرفی ندارد. نخستین خودرو برقی

انتخاب «تایکان» به عنوان خودرو برقی سال ۲۰۲۵ آمریکا



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

بیمه مرکزی با بخشنامه جدید، دغدغه مالکان خودروهای نامتعارف را برطرف کرد

و این امر به افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور کمک خواهد کرد. این کارشناس بیمه خودرو با اشاره به جنبه رقابتی بخشنامه اخیر بیمه مرکزی تصریح کرد: «وقتی بیمه‌گذاران مطمئن باشند در صورت وقوع حادثه هیچ هزینه اضافی بر دوشان گذاشته نمی‌شود، اعتمادشان به شرکت‌های بیمه بیشتر خواهد شد. این اعتماد هم به سود صنعت بیمه است و هم به تقویت فرهنگ بیمه‌ای در جامعه منجر می‌شود.» فیاض درعین حال هشدار داد که اجرای صحیح این بخشنامه باید به‌طور جدی توسط بیمه مرکزی نظارت شود: «در گذشته مشاهده شده بود که برخی شرکت‌ها دستورالعمل‌ها را متفاوت تفسیر می‌کردند و این موضوع به نارضایتی مشتریان دامن می‌زد. اگر بیمه مرکزی بتواند اجرای یکپارچه این بخشنامه را تضمین کند، بی‌تردید شاهد تحول بزرگی در اعتماد عمومی خواهیم بود.» او در پایان خاطرنشان کرد: «حمایت‌های بیمه مرکزی نشان داد که دغدغه‌های بیمه‌گذاران مورد توجه قرار گرفته است. اکنون شرکت‌های بیمه باید با عمل دقیق به این دستورالعمل، رضایت بیمه‌گذاران را جلب کنند. در شرایطی که قیمت خودرو و هزینه تعمیرات به‌شدت افزایش یافته است، بیمه بدنه نه یک انتخاب لوکس، بلکه ضرورتی انکارناپذیر برای دارندگان خودروهای گران‌قیمت است. آینده صنعت بیمه خودرو در گرو تقویت همین اعتماد عمومی است.»



بدهد.» وی افزود: «بخشنامه اخیر بیمه مرکزی صراحتاً اعلام کرده است که هیچ کدام از این نگرانی‌ها دیگر وجود نخواهد داشت. نه فرانشیزی از بیمه‌گذار کم می‌شود و نه تخفیف‌های بیمه‌نامه او از بین می‌رود. این تصمیم موجب می‌شود مالکان خودروهای نامتعارف بیمه بدنه را به چشم یک پشتوانه واقعی نگاه کنند.» او با بیان این که ارزش مالی خودروهای نامتعارف بسیار بالا و هزینه تعمیرات آن‌ها سنگین است، تأکید کرد: «اگر بیمه بدنه نتواند به‌طور کامل ریسک را پوشش دهد، عملاً فلسفه خود را از دست می‌دهد. این بخشنامه باعث می‌شود مالکان خودروهای لوکس با اطمینان خاطر بیشتری بیمه‌نامه بدنه خریداری یا تمدید کنند



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

صدور بخشنامه تازه بیمه مرکزی درباره بیمه بدنه خودروهای نامتعارف، پایان نگرانی‌های چند سساله مالکان این خودروها را رقم زد. در این بخشنامه به شرکت‌های بیمه تأکید شده است که پرداخت خسارت مالی مازاد بر سقف مسئولیت مقصر حادثه از محل بیمه بدنه خودروهای زیان‌دیده نامتعارف، مشمول کسر فرانشیز نمی‌شود و همچنین تخفیف‌های عدم خسارت بیمه‌نامه بدنه این خودروها نیز محفوظ خواهد ماند. علیرضافیاض، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» این اقدام را گامی مهم در حمایت از حقوق بیمه‌گذاران توصیف کرد و گفت: «سال‌ها بود که مالکان خودروهای لوکس و نامتعارف از ابهام در مقررات بیمه بدنه نگران بودند. در شرایطی که خسارت بیش از سقف تعهد بیمه شخص ثالث مقصر حادثه بود، بیمه‌گذاران با دو مشکل مواجه می‌شدند؛ از یک سو شرکت‌های بیمه فرانشیز از زیان‌دیده کسر می‌کردند و از سوی دیگر تخفیف‌های عدم خسارت بیمه بدنه از بین می‌رفت. همین امر باعث می‌شد بیمه بدنه جذابیت خود را برای این دسته از خودروها از دست

خودکفایی در صنعت خودرو؛ ضرورتی راهبردی برای توسعه

روی محصولاتی با قطعات خارجی محدود نمی‌شود؛ بلکه فرآیندی است راهبردی که نیازمند سرمایه‌گذاری بلندمدت، پژوهش، به‌کارگیری تکنولوژی‌های نوین و استانداردهای جهانی است. توسعه توان داخلی در تولید قطعات کلیدی، کاهش وابستگی به واردات و کاهش هزینه‌های تولید را به‌همراه دارد و فرصت عرضه محصولات با کیفیت بالاتر و قیمت مناسب‌تر را فراهم می‌کند. ضرورت توجه به خودکفایی دو جنبه اقتصادی و صنعتی دارد: کاهش فشار بر منابع ارزی کشور و ارتقای کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات داخلی. بدون تحقق این اهداف، حمایت از خودروسازان داخلی تنها به شکل شعار باقی خواهد ماند و نمی‌تواند دستاورد ملموسی برای اقتصاد ملی داشته باشد.

اصلاح بازار خودرو و ایجاد رقابت سالم میان تولیدکنندگان داخلی، گامی ضروری برای تقویت صنعت است. گشایش فضا برای بهره‌گیری از تکنولوژی‌ها و خودروهای روز جهان، امکان تولید داخلی با کیفیت بهتر و واردات هدفمند را فراهم می‌کند. این سیاست علاوه بر کاهش قیمت خودروهای داخلی، سطح خدمات و رضایت مصرف‌کنندگان را ارتقا داده و صنعت خودرو را به مسیر توسعه پایدار سوق می‌دهد.

سرمایه‌گذاری در فناوری و قطعه‌سازی داخلی باید در صدر اولویت سیاست‌گذاران، مدیران صنعتی و خودروسازان قرار گیرد. خودکفایی، نه یک شعار، بلکه کلید پایداری، توسعه و ارتقای کیفیت تولیدات ملی است. تحقق آن، شرط اصلی برای رسیدن به اهداف اقتصاد مقاومتی و جهش تولید در صنعت خودرو است و بدون آن، آینده این صنعت استراتژیک در معرض تهدید قرار خواهد داشت.

صنعت خودرو کشور، از جمله صنایع استراتژیک و شاخص در اقتصاد ملی، همواره در مرکز توجه سیاست‌گذاران و ناظران اقتصادی

قرار داشته است. با این حال، نگاهی دقیق به عملکرد این صنعت نشان می‌دهد که تولیدات داخلی با خودکفایی بیشتر هنوز با واقعیت‌های صنعتی فاصله دارند. خودروهایی که در داخل تولید و روانه بازار می‌شوند، عمدتاً متکی بر قطعات وارداتی هستند و همین وابستگی، تراز ارزی صنعت را منفی و توان رقابت تولیدکنندگان داخلی را محدود کرده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در قالب یک مطالعه علمی ثابت کرده است که صنعت خودرو کشور به‌رغم ادعای خودکفایی، همچنان وابسته به واردات قطعات و خودرو است. مقایسه صادرات و واردات خودرو نشان می‌دهد ارزی که صرف واردات شده، بیشتر از ارزش حاصل از صادرات خودروهاست. این واقعیت تلخ، زنگ هشدار است برای همه متولیان صنعت و اقتصاد که بدون اصلاح ساختار تولید و تقویت زنجیره تأمین داخلی، هیچ‌گونه خودکفایی واقعی محقق نخواهد شد.

چالش اصلی، نبود تمرکز جدی بر توسعه و تقویت زنجیره قطعه‌سازی داخلی و افزایش توان تولید داخلی است. داخلی‌سازی صرفاً به نصب نشان برند داخلی



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



فونیکس

F8 PRO MAX IE
2.0 Lit TGD I AWD

جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official

زیر بدنه نهفته است. G پاور موتور بلاکین-هیبریدی ۴.۴ لیتری V8 تونین توربوی XM را تیونینگ کرده تا ۹۵۰ اسببخار قدرت و ۱۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. در حالی که این اعداد در نسخه استاندارد ۷۴۷ اسببخار و ۱۰۰۰ نیوتون متر هستند. G پاور ادعای کند که افزایش قدرت و گشتاور با بهینه‌سازی نرم‌افزاری ECU کارخانه، از جمله تنظیم پارامترهای فشار توربو، جرقه‌زنی و... ممکن شده است. این تیونر همچنین محدودیت حداکثر سرعت را از ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت افزایش داده و XM را در رده سریع‌ترین شاسی‌بلندهای جهان قرار داده است.

G پاور با تیونینگ بامو XM، قدرت را به ۹۵۰ اسببخار افزایش داده و برای ایجاد ظاهر نهایی تر از کیت بدنه منصوری استفاده کرده است. بامو XM که در سال ۲۰۲۲ معرفی شد، هرچند از لحاظ فروش موفق عمل نکرد، اما هدف محبوبی برای تیونرها بوده که طراحی و عملکرد آن را به سطح بالاتری ارتقا داده‌اند. حال G پاور با یک پروژه چشمگیر، پرچمدار بخش M بامو را متحول کرده است. نتیجه کار، ترکیبی از ارتقای چشمگیر عملکرد، سیستم اگزوز خشن‌تر، رینگ‌های ۲۳ اینچی بزرگ و کیت بدنه تمام‌کربنی از منصوری است. جذابیت اصلی این پروژه در



تیونینگ ۹۵۰ اسببخار G پاور و کیت بدنه منصوری روی «XM»



عضو کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

قیمت خودرو و برنامه کاهش زیان زیر ذره‌بین مجلس شورای اسلامی

عصر روز گذشته وزارت صمت و مدیران عامل دو خودروساز بزرگ کشور

جهت توضیح در خصوص قیمت خودرو به کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت دعوت شدند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

عصر روز گذشته جلسه‌ای در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با حضور مدیران عامل دو شرکت خودروسازی بزرگ کشور یعنی گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا برگزار شد. محور اصلی جلسه، بررسی موضوع افزایش قیمت خودرو و بازبینی سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری بود. نمایندگان مجلس شورای اسلامی در این نشست به همراه مسئولانی از وزارت صنعت، سازمان حمایت مصرف‌کننده و تولیدکننده و سازمان تعزیرات حکومتی، گزارش شرکت‌های خودروساز را شنیدند و در مورد چالش‌های بازار خودرو و فاصله قیمت درب کارخانه تا بازار، بحث و تبادل نظر کردند. هدف اصلی جلسه، یافتن راهکاری برای تعادل بازار خودرو و کاهش نقش دلالان بود؛ موضوعی که در ماه‌های اخیر نگرانی‌های گسترده‌ای در بین مصرف‌کنندگان و نهادهای نظارتی ایجاد کرده است. در همین خصوص با «محمد رستمی»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم:

در جلسه عصر روز گذشته کمیسیون صنایع چه مواردی مطرح شد و حضور خودروسازان در این جلسه چه تأثیری داشت؟

روز گذشته مدیران عامل دو شرکت خودروسازی بزرگ کشور (ایران خودرو و سایپا) به کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی دعوت شدند تا در خصوص افزایش

قیمت‌ها توضیح دهند و گزارشی در رابطه با قیمت‌های دستوری ارائه کنند. همراه آن‌ها از وزارت صمت، «فرشاد مقیمی» رئیس هیأت عامل ایدرو، نمایندگان از سازمان حمایت مصرف‌کننده و تولیدکننده و سازمان تعزیرات حکومتی هم حضور داشتند تا نظرات خود را در این خصوص ارائه دهند. اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گزارش‌ها را شنیدند و بحث‌های مفصلی در خصوص فاصله قیمت درب کارخانه تا بازار و چالش‌های ناشی از آن داشتیم.

مهم‌ترین محور دعوت مدیران عامل دو خودروساز بزرگ کشور به کمیسیون صنایع و معادن چه بود و نمایندگان کمیسیون مذکور چه درخواستی از خودروسازان داشتند؟

محور اصلی جلسه، بررسی شکاف قیمتی بین نرخ کارخانه و بازار خودرو بود. یکی از دغدغه‌های اصلی ما این بود که افزایش قیمت کارخانه می‌تواند به تعادل بازار کمک کند و دست دلالان کوتاه شود. واقعیت این است که اگر قیمت‌ها در بازار و کارخانه متوازن نباشند، هم مصرف‌کننده متضرر می‌شود و هم بازار بی‌ثبات می‌ماند.



به نظر می‌رسد موضوع بهای تمام‌شده خودرو هم مطرح شد؛ آیا این مساله درست است؟

بله؛ شخصا تأکید کردم که خودروسازان باید بهای تمام‌شده خودروهای خود را بازبینی و با مدل‌های خارجی مقایسه کنند. باید ببینند چگونه آن‌ها می‌توانند کیفیت بالا، رانندگی مناسب و قیمت منطقی داشته باشند. هدف این است که خودروسازان بتوانند حاشیه سود خود را با کاهش بهای تمام‌شده تضمین کنند و قیمت‌ها به گونه‌ای

تنظیم شود که هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده متضرر نشوند.

نقش سازمان حمایت مصرف‌کننده و تولیدکننده در این موضوع چه بود؛ ظاهراً بابت عدم تأیید قیمت‌ها توسط این سازمان نگرانی‌هایی وجود دارد؛ نظر شما چیست؟

بله؛ این نگرانی وجود دارد که سازمان حمایت ممکن است قیمت پیشنهادی خودروسازان را تأیید نکند و دوباره به سیاست‌های دستوری بازگردیم. ما به عنوان نمایندگان مردم این موضوع را به جد دنبال می‌کنیم و در جلسات بعدی با حضور خودروسازان، به بررسی این موضوع ادامه خواهیم داد تا تصمیمات نهایی اتخاذ شود.

برنامه آتی کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت برای ادامه بررسی قیمت‌ها چیست؟

هفته آینده جلسه‌ای دیگر با حضور خودروسازان برگزار می‌شود تا برنامه کاهش زیان انباشته آن‌ها بررسی شود. هدف این است که تولیدکنندگان بتوانند با برنامه‌ریزی دقیق، زیان انباشته خود را کاهش دهند و هم‌زمان بازار

خودرو به سمت ثبات حرکت کند. همچنین موضوع افزایش کیفیت و کاهش فاصله قیمت کارخانه تا بازار در دستور کار قرار دارد.

به نظر شما افزایش قیمت کارخانه چگونه می‌تواند بر بازار تأثیر بگذارد؟

افزایش قیمت کارخانه اگر درست مدیریت شود، می‌تواند قیمت بازار را کنترل و نقش دلالان را محدود کند. هدف ما رسیدن به تعادلی است که قیمت درب کارخانه با قیمت بازار هماهنگ شود و در عین حال کیفیت خودرو نیز افزایش یابد. این تعادل برای مصرف‌کننده و تولیدکننده حیاتی است.

آیا خودروسازان حاضر به اصلاح بهای تمام‌شده خودرو هستند؟

بله؛ این یکی از نکات اصلی بود که مطرح شد. خودروسازان باید آنالیز کاملی از محصولات خود داشته باشند، بهای تمام‌شده را بهینه کنند و برنامه‌ای برای بهبود کیفیت ارائه دهند. این اقدام نه تنها به افزایش اعتماد مصرف‌کننده کمک می‌کند، بلکه تولیدکننده را نیز قادر می‌سازد تا سود معقول و پایداری داشته باشد.

به نظر شما سیاست فعلی که خودروسازان دنبال می‌کنند، می‌تواند سبب کاهش فاصله قیمت از کارخانه تا بازار شود؟

جمع‌بندی کلی این است که هدف ما ایجاد تعادل در بازار خودرو، کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار و کوتاه کردن دست دلالان است. همچنین تأکید شد که خودروسازان باید به بهبود کیفیت، کاهش زیان انباشته و اصلاح بهای تمام‌شده توجه ویژه داشته باشند. این موضوعات در جلسات بعدی به طور مفصل بررسی خواهد شد و تصمیمات نهایی اتخاذ می‌شود.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



شرکت کند. اما این اتفاق هنوز رخ نداده؛ زیرا تویوتا رسماً اعلام کرده که با مشکلات خاص خودروهای موتور وسط در زمینه ترمز، فرمان و رانندگی مواجه شده است. این شرکت قصد داشت GR یاریس M را در دور پنجم سری استقامتی در پیست آتوبلیس آزمایش کند؛ اما این برنامه هم لغو شد. با وجود این عقب‌گرد، تویوتا اطمینان دارد که پروژه به نتیجه خواهد رسید؛ زیرا به گفته شرکت ژاپنی، چالش‌های بسیاری شناسایی شده و پیاده‌سازی در جریان است. دیر یا زود، این کانسپت در مسابقات ژاپن شرکت خواهد کرد تا پیش از عرضه یک خودرو خیابانی با موتور وسط به بازار آماده شود.

تویوتا GR یاریس M موتور وسط در نمایشگاه توکیو رونمایی شد. اما مشکلات ترمز، فرمان و رانندگی، برنامه‌ها و احیای احتمالی MR2 را به تأخیر انداخته است. رونمایی از تویوتا GR یاریس M، یک هاچ‌بک داغ موتور وسط در نمایشگاه خودرو توکیو در ژانویه ۲۰۲۵ همه را شگفت‌زده کرد. هر چند این کانسپت بر پایه یک هاچ‌بک یاریس ساخته شده، اما خودرو تولیدی آینده موتور وسط تویوتا شکل متفاوتی خواهد داشت و همه نشانه‌ها به احیای MR2 اشاره دارند. اما گزارشات اخیر حاکی از تأخیر احتمالی است. GR یاریس M قرار بود در مسابقات سری سوپر تایکیو ژاپن



مشکلات تویوتا در توسعه موتورهای میانی

خودروسازی و قطعه‌سازی نقش پررنگی در اقتصاد دارند

«ایران خودرو»؛ محور ثبات صنعت خودرو و حمایت از قطعه‌سازان داخلی

شرکت‌های بزرگ خودروسازی، به‌ویژه ایران خودرو، با اختصاص منابع مالی و مدیریت هوشمندانه تولید، نقش محوری در پشتیبانی از قطعه‌سازان داخلی دارند



صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور در سال‌های اخیر با چالش‌های متعدد اقتصادی، فشارهای سیاست‌های دستوری و نوسانات مالی روبه‌رو بوده است. با این حال، توانمندی و پایداری برخی شرکت‌های بزرگ خودروسازی نشان می‌دهد با مدیریت صحیح و حمایت‌های هدفمند، می‌توان تعادل بازار را حفظ کرد و زنجیره تولید داخلی را تقویت کرد. حمایت از قطعه‌سازان، افزایش تولید و مدیریت بهینه بهای تمام‌شده خودروها، سه محور کلیدی برای تضمین رشد و ثبات این صنعت است. کارشناسان معتقدند استمرار این مسیر، نه تنها تولیدکنندگان را توانمند می‌کند، بلکه اثر مستقیمی بر بازار، مصرف‌کننده و اشتغال ملی دارد.

اهمیت حمایت مالی از قطعه‌سازان زنجیره تامین خودرو، ستون اصلی صنعت خودرو کشور است و عملکرد قطعه‌سازان به‌طور مستقیم بر تولید و کیفیت خودروها تأثیر می‌گذارد. ایجاد سیستم‌های حمایت مالی هدفمند و پرداخت به‌موقع مطالبات، می‌تواند فشارهای مالی بر تولیدکنندگان کوچک و متوسط را کاهش دهد و ظرفیت تولید را افزایش دهد. اختصاص منابع کافی برای پوشش مالی این بخش، کلیدی‌ترین راهکار برای جلوگیری از توقف تولید و تضمین ثبات بازار است.

کارشناسان بر این باورند که حمایت مالی از قطعه‌سازان، به‌معنای تضمین کیفیت و کاهش هزینه‌های تولید است. با تأمین مالی مناسب، قطعه‌سازان قادر خواهند بود به‌روزرسانی تجهیزات، بهبود فرآیندهای تولید و ارتقای کیفیت محصولات را به‌شکل مستمر دنبال کنند و در نهایت خودروهای تولیدی با استانداردهای بالاتری به‌بازار عرضه شود.

تولید پایدار؛ عامل ثبات بازار افزایش تولید خودرو، به‌ویژه در شرکت‌های بزرگ و با مدیریت مناسب، نقش مهمی در تعادل بازار ایفا می‌کند. تولید مستمر و مطابق با اهداف برنامه‌ریزی شده، باعث کاهش کمبود خودرو و جلوگیری از ایجاد شکاف قیمتی بین کارخانه و بازار می‌شود. این امر از طریق کاهش فشار بر مصرف‌کننده و محدود کردن سود دلالان، به ثبات اقتصادی و اجتماعی کمک می‌کند.

پایداری تولید نه تنها به افزایش سهم بازار شرکت‌های خودروساز کمک می‌کند، بلکه فرصت‌های شغلی گسترده‌ای را در بخش قطعه‌سازی و صنایع وابسته ایجاد می‌کند. کارشناسان تأکید دارند که افزایش تولید با کیفیت و به‌روزی بالا، موجب کاهش وابستگی به واردات و افزایش توان رقابت صنعت خودرو در سطح ملی و بین‌المللی می‌شود.

بهینه‌سازی بهای تمام‌شده خودرو یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودرو، بهای تمام‌شده بالای محصولات داخلی است که رقابت‌پذیری آن‌ها را محدود می‌کند. مدیریت موثر هزینه‌ها و تحلیل دقیق زنجیره تولید، به شرکت‌های خودروساز کمک می‌کند تا کیفیت را حفظ کرده و هم‌زمان هزینه‌ها را کاهش دهند. بهینه‌سازی بهای تمام‌شده، از طریق ارتقای فناوری تولید، بهبود فرآیندهای تامین قطعات و افزایش بهره‌وری منابع

پیگیری يك موضوع Follow up

علی مشیری موحد

کارشناس صنعت خودرو

قیمت بیشتر خودروها بالای یک میلیارد تومان است

قیمت انواع خودرو در بازار طی سال جاری در مقایسه با سال گذشته نوسانات زیادی داشت و به‌همین دلیل تجزیه و تحلیل این موضوع تا حدی سخت است. در این خصوص علی مشیری موحد، کارشناس صنعت خودرو توضیحاتی ارائه داد که در ادامه می‌خوانیم.

وضعیت بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

روندی که در حال شکل‌گیری است، فعالان این صنعت را به یادآور دهه ۸۰ می‌اندازد؛ زمانی که صف‌ها و نوبت‌ها برای خرید خودرو از بین رفت و دلال‌بازی‌ها کمرنگ‌تر شد. در حال حاضر هم با آزادسازی قیمت‌ها و هم‌سطح شدن نرخ کارخانه و بازار، خودرو از یک کالای سرمایه‌ای به یک کالای مصرفی تبدیل خواهد شد. پیش‌بینی من این است که اگر شرایط محیطی و ثبات نسبی اقتصادی حفظ شود، تا سال آینده این روند تثبیت خواهد شد. خودروسازان داخلی به‌دنبال همکاری با برندهای چینی و مونتاژ محصولات آن‌ها هستند. این موضوع سبب خواهد شد قیمت خودروها واقعی‌تر شود و خودروسازان زیان‌دهی محصولات را کنار بگذارند. در این صورت، مصرف‌کننده واقعی به‌میدان خواهد آمد. با این حال باید توجه داشت که به‌دلیل سطح بالای قیمت‌ها، چالش جدی همچنان پابرجاست؛ امروز بیشتر خودروها بالای یک میلیارد تومان قیمت دارند؛ درحالی که توان خرید مردم کاهش یافته است. همین مسأله می‌تواند مانع تحقق تیراژ هدف‌گذاری شده خودروسازان شود.

به نظر شما برنامه تولید سال جاری تحقق خواهد یافت؟

خودروسازان هدف‌گذاری تولید را در ابتدای سال براساس تیراژ ۱.۵ میلیون دستگاهی انجام داده بودند و مقدمات و زیرساخت تولید را فراهم کرده بودند؛ اما واقعیت بازار چیز دیگری می‌گوید؛ با قدرت خرید فعلی مردم، بعید می‌دانم دو خودروساز بزرگ هر یک بیشتر از ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار دستگاه در سال جاری بتوانند محصول بفروشند. وقتی محصولی بالای یک میلیارد تومان قیمت دارد و جایگزینی هم برای خودروهای اقتصادی وجود ندارد، مشتری کمتری جذب بازار می‌شود. این وضعیت در نهایت سبب می‌شود که بخش خصوصی هم از تولید بی‌رویه صرف‌نظر کند؛ چرا که کسی حاضر نیست بدون مشتری واقعی، تیراژ تولیدش را بالا ببرد. نتیجه طبیعی چنین روندی، تعدیل نیرو، تغییر خطوط تولید و کاهش سرمایه‌گذاری در صنعت است.

بخش خصوصی، از اولویت‌های اصلی برای حفظ ثبات بازار و توسعه صنعتی کشور است. مدیریت شفاف، سیاست‌های مالی مناسب و تعامل فعال با نهادهای نظارتی، ابزارهایی هستند که می‌توانند شدید قیمت خودرو را از بحران‌های احتمالی محافظت کنند.

پیامدهای اجتماعی و اقتصادی توقف پایداری صنعت خودرو

صنعت خودرو و قطعه‌سازی، علاوه‌بر نقش اقتصادی، اثر مستقیمی بر اشتغال و ثبات اجتماعی دارد. توقف یا کاهش فعالیت شرکت‌های بزرگ خودروسازی، می‌تواند به‌یکباری گسترده در بخش‌های تولیدی و خدماتی منجر شود و اثرات منفی بر بازار کار و امنیت اجتماعی داشته باشد. تجربه نشان داده است که هر گونه بحران در این صنعت، موجی از بی‌نظمی‌ها و مشکلات اجتماعی به‌همراه دارد. بنابراین، تقویت شرکت‌های خودروساز و حمایت از زنجیره تامین داخلی، تنها اقدامی اقتصادی نیست، بلکه یک ضرورت اجتماعی و امنیتی محسوب می‌شود. صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور در شرایط کنونی، نیازمند توجه ویژه و حمایت هدفمند است. شرکت‌های بزرگ خودروسازی با مدیریت هوشمندانه و حمایت از زنجیره‌تأمین داخلی، نقش محوری در ثبات بازار و حفظ اشتغال دارند. با ادامه این روند، امکان ایجاد یک صنعت خودرو پایدار، رقابت‌پذیر و مقاوم در برابر فشارهای اقتصادی و سیاسی فراهم خواهد شد. کارشناسان و فعالان این حوزه معتقدند که تقویت بخش خصوصی، حمایت از تولیدکنندگان داخلی و مدیریت بهینه منابع، تنها راهکار واقعی برای عبور از چالش‌های کنونی و تضمین آینده صنعت خودرو کشور است.

انسانی، باعث می‌شود شرکت‌ها بتوانند حاشیه‌سود منطقی داشته باشند و قیمت خودروها برای مصرف‌کننده مناسب باشد. این اقدام، ضمن تقویت تولیدکننده، مصرف‌کننده را نیز از نوسانات شدید قیمت محافظت می‌کند و بازار را به‌سمت ثبات هدایت می‌کند.

نقش ایران خودرو در حمایت از زنجیره داخلی شرکت‌های بزرگ خودروسازی، به‌ویژه ایران خودرو، با اختصاص منابع مالی و مدیریت هوشمندانه تولید، نقش محوری در پشتیبانی از قطعه‌سازان داخلی دارند. این شرکت‌ها با برنامه‌ریزی مناسب، توانسته‌اند مطالبات زنجیره‌تأمین را به موقع پرداخت کنند، تولید را به سطح قابل توجهی برسانند و سهم خود از بازار را تثبیت کنند. نقش این شرکت‌ها تنها محدود به تولید خودرو نیست؛ بلکه بهبود عملکرد مالی و توانمندسازی قطعه‌سازان، باعث ایجاد ثبات در کل زنجیره تولید و کاهش اثرات منفی اقتصاد بر بازار می‌شود. به‌همین دلیل، هر گونه تضعیف این شرکت‌ها می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر کل صنعت خودرو و اقتصاد کشور داشته باشد.

چالش‌ها و فشارهای اقتصادی با وجود دستاوردهای بزرگ، صنعت خودرو کشور با فشارهای مختلف اقتصادی روبه‌رو است. مخالفت‌ها با خصوصی‌سازی، سیاست‌های دستوری قیمت‌گذاری و اخبار منفی، باعث افزایش نگرانی در بین تولیدکنندگان شده است. کارشناسان بر این باورند که تداوم این فشارها می‌تواند مسیر پیشرفت صنعت خودرو و قطعه‌سازی را مختل و پایداری بازار را تهدید کند. به‌همین دلیل، ایجاد فضای حمایت‌کننده و تقویت

زاپاس

Spare Tire

قطعه‌سازان در خط پایان



هستند. در چنین شرایطی، مسدود شدن مسیر فروش ایران خودرو می‌تواند جریان نقدینگی در این صنعت را به‌طور کامل متوقف کند و به تعطیلی ده‌ها واحد قطعه‌سازی منجر شود. ایران خودرو اتهام گران‌فروشی را رد کرده و تغییر قیمت‌ها را نتیجه افزایش ۵۵ درصدی هزینه‌های تولید و مصوبات قانونی دانسته است. این شرکت هشدار داده که ادامه وضع موجود نه‌تنها تولید و اشتغال را تهدید می‌کند، بلکه آثار مخربی بر بورس و

احمد فرهادی -آندیشکده خودرو

هشدار تازه قطعه‌سازان نشان می‌دهد صنعت خودرو در وضعیتی بحرانی قرار گرفته است. موجودی قطعات تنها برای یک تا دو ماه دیگر کفایت می‌کند و توقف فروش ایران خودرو پس از حکم تعزیرات، زنجیره‌تأمین را در آستانه فروپاشی قرار داده است. انجمن قطعه‌سازان می‌گوید خودروسازان با زبان انباشته بیش از ۲۸۰ هزار میلیارد تومان و چک‌های معوق سنگین روبه‌رو

ارائه تسهیلات به قطعه‌سازان و اطلاع‌رسانی شفاف می‌تواند مانع از تبدیل بحران کنونی به فروپاشی کامل صنعت خودرو شود. زنجیره قطعه‌سازی و خودروسازی ایران در موقعیتی حساس قرار گرفته است؛ جایی که هر تصمیم شتاب‌زده می‌تواند به‌خاموشی موتور یکی از صنایع مادر کشور بیانجامد. امروز بیش از هر زمان دیگر، نیاز به تصمیم‌گیری قلمانی و هماهنگ برای حفظ تولید ملی احساس می‌شود.

در آلمان دیده شده است. این نمونه کاملاً استتار شده بیشتر به SF90 XX شباهت دارد تا SF90 XX. به ویژه در طراحی شیشه‌ها، قاب آینه‌ها و خط سقف. زیر استتار، نوار باریکی از چراغ‌های LED دیده می‌شود که از نسخه ویژه SF90 XX الهام گرفته است. بخش عقبی کشیده‌تر و ورودی‌های هوای سپر جلو بزرگ‌تر، نشان‌دهنده فلسفه آیرودینامیکی متمرکز بر داون‌فورس بیشتر است. جانشین SF90 از ستون‌های عقب به بعد نیز کمی از هاپرکار F80 الهام گرفته است. مشابه مدل جدید آملفی، فرمان این خودرو باید کنترل‌های فیزیکی بیشتری مثل دکمه استارت واقعی داشته باشد.

فراری در حال آزمایش جانشین SF90 است. این سوپرکار پلاگین-هیبریدی با ترکیبی از طراحی ۲۹۶ SF90 XX، قدرت بیشتر و آیرودینامیک پیشرفته‌تر ارائه می‌دهد. فراری تولید SF90 را از سال ۲۰۱۹ آغاز کرد و حالا زمان معرفی جانشین آن فرا رسیده که برای نخستین‌بار در حال آزمایش در جاده‌های عمومی دیده شده است. این سوپرکار جدید که هنوز نامش مشخص نیست و قرار است در سپتامبر امسال (شهریور) رونمایی شود، ترکیبی از آلمان‌های SF90 XX و F173M شناخته می‌شود، اخیراً می‌گذارد. این خودرو که در داخل شرکت با کد F173M شناخته می‌شود، اخیراً



نخستین آزمایش میدانی برای جایگزین فراری «SF90»



ویژه‌ها



خودرو از تورم عقب ماند



شاخص «خرید وسایل نقلیه» در مردادماه نسبت به سال قبل ۲۳.۷ درصد رشد داشته و تورم سالانه آن ۲۲.۵ درصد گزارش شده است. این ارقام حدود ۱۳ تا ۱۸ واحد درصد کمتر از تورم کل کشور هستند. این داده‌ها نشان می‌دهد بازار خودرو پس از چند سال جهش قیمتی، وارد فاز افزایش ملایم‌تر قیمت‌ها شده است. کارشناسان معتقدند رکود تقاضا، سیاست‌های کنترلی دولت و کاهش قدرت خرید خانوارها مهم‌ترین دلایل این روند هستند.

دیگه چه خبر؟



باز شدن آخرین گره واگذاری سهام دولت در صنعت خودرو



بر اساس تصمیم هیات وزیران، سازمان برنامه و بودجه موظف شد موضوع وثایق خودروسازان را تعیین تکلیف کند. همچنین سازمان خصوصی‌سازی نیز موظف است با رعایت آئین‌نامه اجرایی شیوه‌های قیمت‌گذاری بنگاه‌ها و نحوه اعمال آن، نسبت به قیمت‌گذاری سهام قابل واگذاری دولت اقدام کند. حال باید دید این دو نهاد دولتی چه زمانی این تکالیف خود را انجام خواهند داد تا خصوصی‌سازی در صنعت خودرو تعیین تکلیف شود.

توئیتر!



قیمت خودرو در سامانه ۱۲۴ اعلام می‌شود



شورای رقابت با به‌روزرسانی دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری اعلام کرد: «خودروسازان طبق صورت‌های مالی، قیمت مورد تأیید خود را به سازمان حمایت اعلام می‌کنند و سازمان حمایت به‌عنوان مرجع تخصصی قیمت‌گذاری، ظرف یک ماه قیمت را محاسبه و در سامانه ۱۲۴ اطلاع‌رسانی می‌کند. همچنین حذف الزام بلوکه کردن وجه برای ثبت‌نام خودرو و همچنین توجه ویژه به شاخص رقابت‌پذیری از مهم‌ترین تغییرات این دستورالعمل است.»

تا پایان مردادماه محقق شد؛

درآمد ۷،۲ همتی «بهمن دیزل» بارش ۱۸۶ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت بهمن دیزل، زیرمجموعه گروه بهمن گزارش عملکرد ماهانه خود را برای مرداد ۱۴۰۴ منتشر کرد. این گزارش نشان می‌دهد روند صعودی فروش این شرکت در ماه‌های اخیر ادامه یافته و بهمن دیزل توانسته رشد قابل توجهی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ثبت برساند. بر اساس اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال، درآمد پنج‌ماهه نخست سال جاری این شرکت به ۷ هزار و ۱۴۲ میلیارد تومان رسیده و این در حالی است که در مدت‌زمان مشابه سال گذشته رقم فروش این خودروساز ۲ هزار و ۴۹۳ میلیارد تومان بوده و مقایسه این دو عدد حاکی از رشد ۱۸۶ درصدی درآمد شرکت در بازه زمانی یادشده است. فروش مردادماه نیز بیانگر جهش چشمگیر در عملکرد این شرکت است. بهمن دیزل در مرداد سال گذشته ۹۵۴ میلیارد تومان فروش داشته؛ اما در مرداد امسال میزان فروش به ۲ هزار و ۲۸۰ میلیارد تومان رسید که رشد حدود ۱۳۹ درصدی را نشان می‌دهد. این موضوع بیانگر افزایش تقاضا برای محصولات این شرکت در بازار داخلی و نیز بهبود وضعیت صادرات است. بررسی جزئیات ترکیب فروش مردادماه نشان می‌دهد کامیون بیشترین سهم از درآمد داخلی شرکت را به‌خود اختصاص داده؛ به‌طوری‌که فروش این محصول به ۹۹۴ میلیارد تومان رسیده



BAHMAN شرکت بهمن دیزل

فعالی و رشد چشمگیر فروش، انتظار می‌رود بهمن دیزل در ادامه سال مالی نیز عملکرد مثبتی داشته باشد. در صورتی که این روند تداوم یابد، می‌تواند جایگاه «خدیزل» را در بازار سرمایه تقویت کرده و توجه سرمایه‌گذاران بیشتری را به‌سهم این شرکت جلب کند. از سویی، تداوم رشد فروش داخلی و افزایش صادرات بهمن دیزل می‌تواند اثرات مثبتی بر سودآوری شرکت در ماه‌های آینده داشته باشد. افزایش سهم کامیون در سبد فروش نیز نشان می‌دهد تقاضا برای خودروهای تجاری این شرکت همچنان رو به افزایش است. همچنین اگر روند رشد درآمد فعلی ادامه پیدا کند، حاشیه‌سود شرکت نیز تقویت خواهد شد و این موضوع می‌تواند به افزایش جذابیت نماد «خدیزل» در بورس منجر شود.

است. در میان صادرات نیز فروش قطعات و لوازم‌پدکی با ۹۰ میلیارد تومان بیشترین سهم را داشته است. در مجموع، از فروش ۲ هزار و ۲۸۰ میلیارد تومانی مردادماه، ۲ هزار و ۱۹۶ میلیارد تومان مربوط به بازار داخلی و حدود ۱۳۳ میلیارد تومان نیز ناشی از صادرات به سایر کشورها بوده است. این امر نشان می‌دهد سهم فروش داخلی همچنان غالب است؛ اما صادرات نیز نقش پررنگ‌تری نسبت به گذشته پیدا کرده است. سرمایه‌ثبت‌شده بهمن دیزل در حال حاضر ۵ هزار و ۸۷۳ میلیارد تومان است که پشتوانه‌ای برای توسعه فعالیت‌ها و افزایش ظرفیت تولید محسوب می‌شود. باید به این نکته اشاره کرد که رشد فروش این شرکت طی ماه‌های اخیر، نتیجه افزایش تولید، تنوع محصولات و گسترش بازارهای هدف صادراتی است. با توجه به‌روند

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت ریخته‌گری «تراکتورسازی ایران»

میزان درآمد مردادماه

364

میلیارد تومان



Iran Tractor manufacturing Co.

میزان رشد درآمد ۵ ماهه

12%

میزان درآمد ۵ ماهه

2.206

میلیارد تومان

شرکت ریخته‌گری «تراکتورسازی ایران» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۲۰۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چرا؟

وزارت نیرو باید برق پایدار را برای صنایع تامین کند

«معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان این‌که وزارت نیرو باید برق پایدار را برای صنایع تامین کند، افزود: «متأسفانه تاکنون برق پایدار صنایع تامین نشده و هر سال بر مشکلاتمان افزوده شده و هیچ‌گونه تضمینی هم برای تامین برق پایدار به ما نداده‌اند.»

برای چه؟

قطعی برق تولید را مختل کرده است

«وی با بیان این‌که قطعی برق در صنایع برنامه صنعتگران را به هم ریخته است، اضافه کرد: «متأسفانه وقتی فشاری به شبکه برق وارد می‌شود، برق صنایع سریعاً قطع می‌شود؛ در صورتی که عزیزان در وزارت نیرو می‌توانند جاهایی دیگر را هم برای قطعی برق مدنظر داشته باشند.»

چند تلخ؟

وزارت صمت: به وزارت نیرو دیگر اعتماد نداریم

«معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت با انتقاد از سیاست‌های وزارت نیرو در قطع برق صنایع گفت: «با دوستانمان در وزارت نیرو به شدت اختلاف نظر داریم و کلاً اعتمادمان را نسبت به سیاست‌های این وزارتخانه از دست داده‌ایم و حرف آن‌ها را قبول نداریم.»

دیده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

برنامه تولید خودروسازان چرا محقق نشد؟

حاضر جواب: ولی خودمانیم، با این همه مشکلات و دست‌انداختن‌های ریز و درشت داخلی و خارجی، اگر محقق می‌شد جای تعجب و تفکر و سوال و جواب داشت!

اقدام اداره مهاجرت و گمرک آمریکا در حمله به کارخانه هیوندای در آمریکا و بازداشت صدها کارگر به اتهاماتی نظیر نداشتن مجوز کار، صدای مقامات کره جنوبی را هم درآورد و سبب واکنش وزارت خارجه کره جنوبی شد.

حاضر جواب: خلاصه که ملت این روزها حتی در کارخانه هیوندای و در خود آمریکا هم از دست ترامپ در امان نیستند!

واکنش قیمت خودرو به کاهش نرخ دلار.

حاضر جواب: باز صد رحمت به معرفت بازار خودرو و ... سوپری محل ما، قیمت دلار دوباره ۳۵۰۰ تومان هم بشود، باز قیمت اجناس را حتی هزار تومان هم کم نمی‌کند!

بازار خودرو در بلاتکلیفی: افزایش قیمت برخی خودروهای مونتاژی از ۴۰ تا ۹۰ میلیون تومان.

حاضر جواب: این بازار خودرو ناقلاً حتی در بلاتکلیف‌ترین حالتش هم افزایش قیمت غافل نمی‌شود

زمان صرف صبحانه بر طول عمر اثر می‌گذارد.

حاضر جواب: البته صبحانه‌ای که در زمان میل کردنش، اخبار مرتبط با خودروسازان و قطعه‌سازان و زیان انباشته و قیمت‌گذاری دستوری و ... را دنبال نکنید

واردات خودرو که قرار بود ابزار موثری برای کنترل بازار و کاهش فشار اقتصادی بر مردم باشد، این روزها با چالش‌های جدی مواجه است.

حاضر جواب: خلاصه که ابزار موثر برای کنترل بازار خودرو، این روزها خودش نیاز به ابزار موثر برای باز شدن گره واردات دارد!

تسلای اخیراً پیشنهاد داده که ایلان ماسک، مدیرعامل این شرکت یک بسته حقوقی یک تریلیون دلاری دریافت کند. این بسته حقوقی در صورت اجرایی شدن، بزرگ‌ترین پاداش تاریخ شرکت‌ها خواهد بود و توجه زیادی را به خود جلب کرده است.

حاضر جواب: این دیگر اسمش پاداش نیست و بیشتر شبیه تقسیم غنائیم است!

اصلاحیه جدید دستورالعمل شورای رقابت ابلاغ شد: فرمول جدید قیمت‌گذاری خودرو.

حاضر جواب: یعنی این‌قدر که در بازار خودرو ما، فرمول (برای قیمت‌گذاری خودرو) رونمایی می‌شود، در کرسی ریاضیات دانشگاه آکسفورد رونمایی نمی‌شود!

گزارش تورم مرداد ۱۴۰۴ نشان می‌دهد هزینه حمل‌ونقل عمومی ۵۶ درصد رشد کرده، در حالی‌که خودرو افزایش قیمتی کمتر از تورم کل داشته است.

حاضر جواب: شما ببینید سرعت تورم چقدر است که خودرو با همه تخت‌گازی که می‌رود، به گرد پیش هم نمی‌رسد!

باز شدن آخرین گره واگذاری سهام دولت در صنعت خودرو...

حاضر جواب: قدیم‌ها مردم از پنبه شدن رشته‌ها نگرانی داشتند، در حال حاضر ما از پنبه شدن گره‌هایی که تا به حال برای خصوصی‌سازی صنعت خودرو باز شده است



الکتریکی تولیدی در پیست نوربرگ-رینگ را شکسته است. این خودرو با قوای محرکه سه‌موتوره، ۱۵۴۸ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و ظرف ۱.۹۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت آن ۳۶۰ کیلومتر بر ساعت است. مهندسان فراری احتمالاً به‌دنبال دستیابی به اعداد مشابه برای نخستین خودرو الکتریکی خود هستند که قرار است در تعداد بسیار محدودی عرضه شود. SU7 اولترا از سیستم مدیریت حرارتی پیشرفته‌ای بهره‌می‌برد که برای رانندگی پایدار در سرعت‌های بالا طراحی شده است؛ موضوعی که به‌احتمال زیاد مدیران و مهندسان فراری با دقت آن را بررسی می‌کنند.

فراری همچنان در حال توسعه نخستین خودرو الکتریکی خود است، اما علاقه‌مندان به اسب‌رقصان مارانلو باید تا سال ۲۰۲۸ صبر کنند؛ زیرا این پروژه به دلیل تقاضای صفر به تعویق افتاده است. با این حال، به‌نظر می‌رسد فراری در جست‌وجوی معیارهایی برای خودرو الکتریکی آینده خود است؛ زیرا یک عکاس، تصویر یک دستگاه شیائومی SU7 اولترا را در حال خروج از مقر فراری در مارانلو شکار کرده است. SU7 اولترا در ایتالیا فروخته نمی‌شود و این خودرو پلاک ایتالیایی ندارد. این موضوع نشان می‌دهد که فراری این خودرو الکتریکی را برای بررسی دقیق وارد کرده است. این انتخاب منطقی به‌نظر می‌رسد؛ زیرا SU7 اولترا اخیراً با زمان ۶ دقیقه و ۲۲ ثانیه، رکورد سریع‌ترین خودرو

سوپراسپرت برقی شیائومی در مقر «فراری» رصد شد



به‌روزرسانی راف «CTR3» در تعداد محدود



شرکت راف در نمایشگاه مونتری از CTR3 ایو ۲۰۲۶ رونمایی کرد. بدنه کربن-کامپوزیت این خودرو، تناسب‌ات طراحی اولیه و همچنین ارتباط بصری با نمونه‌های قبلی CTR3 را حفظ کرده است. کمی تغییر در طراحی نمای جلو را می‌توان تشخیص داد، درحالی‌که چراغ‌های برگرفته از پورشه کیمن هم جای خود را به نمونه‌های دایره‌ای جدید داده است. علاوه‌براین‌ها باید به دیفیوزر فیبر کربنی و باله عقب فعال اشاره کنیم. قوای حرکتی راف CTR3 ایو ۲۰۲۶ از پیش‌ران ۳.۸ لیتر شش سیلندر توئین توربوشارژر تأمین می‌شود، که با پلوک سیلندر و سرسیلندر آلومینیومی آب-خنک و تغییر در زمانبندی سوپاپ‌ها، تزریق سوخت و توربوشارژر دوگانه، ۸۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را به ترتیب در دورشمار ۷۰۱۰۰ و ۴ هزار، تولید می‌کند. بنابراین CTR3 ایو به نیرومندترین محصول راف تاکنون، تبدیل شده است. خروجی پیش‌ران از طریق گیربکس ۷ سرعته PDK به چرخ‌ها منتقل می‌شود درحالی‌که ترمزهای کربن-سرامیک با کالیبرهای شش پیستون جلو و عقب و دیسک‌های ۱۵ اینچ، وظیفه توقف خودرو را بر عهده دارند. شتاب صفر تا صد و صفر تا دوبست راف CTR3 ایو ۲۰۲۶ به ترتیب ۳.۲ و ۹.۲ ثانیه و حداکثر سرعت آن هم ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

کونیگزگ «یسکو» رکورد برقی‌ها را شکست



شرکت کونیگزگ با اعمال برخی تغییرات نرم‌افزاری در یسکو اِبسولوت، رکورد قبلی خود در ۲۴۹۰۰۰ مایل بر ساعت را جایه‌جا کرده است. مهندسان کونیگزگ با کالیبره مجدد سیستم انتقال قدرت LightSpeed، برنامه‌ریزی مجدد پیش‌ران و نصب سامانه کنترل گشتاور جدید، توانایی یسکو اِبسولوت را افزایش داده‌اند. به لطف این مجموعه تغییرات که کونیگزگ از آن با عنوان Overdrive یاد می‌کند، یسکو اِبسولوت می‌تواند رکورد شتابگیری تا ۳۹۸.۴ کیلومتر بر ساعت و بعد رسیدن به توقف کامل را در مدت ۲۵.۲۱ ثانیه انجام بدهد. رکورد ۲۵.۶۷ ثانیه‌ای ۴۰۰۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز ۵۸.۸ ثانیه از ریماک

نورا R سریع‌تر است. نکته جالب این‌که شتابگیری این خودرو تا سرعت ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز ۵۸.۸ ثانیه از محصول ریماک کمتر است. بنیانگذار این خودروساز سوئدی یعنی آقای کریستین ون کونیگزگ، با اشاره به مشخصات فنی یسکو اِبسولوت به‌عنوان یک خودروی محرک-عقب با پیش‌ران درونسوز، عملکرد آن در ثبت رکورد بهتر از مدل‌های برقی چهار چرخ محرک را ستایش کرده است. رکوردشکنی جدید کونیگزگ یسکو اِبسولوت، هفتم‌اکتبر در باند فرودگاه Örebro انجام شد.

ایده‌هایی فراتر از انتظار

دلایل تغییر برنامه تولید مرتفع‌ترین محصول باواریایی چیست؟

چیزی چسباند و انتظار فروش داشت، اگر روح و هویت واقعی M را نداشته باشد.

تغییر سرنوشت بلند قامت بامو واضح است که بامو XM چندان موفقیتی نداشته است. این خودرو نه بخش شاسی‌بلندهای فوق لوکس را بازتعریف کرد، نه توانست حس شاسی‌بلند تمام اسپرت را منتقل کند بلکه تافیقی از دو موضوع مذکور است. حالا قرار است XM به‌همان خودرویی تبدیل شود که مشتریان را در بازارهای جهانی ترغیب به خرید کند. البته برنامه باواریایی‌ها به این موضوع ختم نمی‌شود بلکه در نسل جدید شاهد افزایش محبوبیت این خودرو خواهیم بود. طبق گزارشات، خودرویی جدید با کد G74 در سال ۲۰۲۹ از بامو خواهد آمد که مستقیماً مرسدس G کلاس را به‌عنوان یک افرودر لوکس توانمند هدف قرار می‌دهد.

شاید این خودرو نام XM داشته باشد؛ اما منابع داخلی می‌گویند جانشین غیررسمی XM خواهد بود و به‌عنوان شاسی‌بلند شاخص برند عمل خواهد کرد.

این خودرو بر اساس معماری نئو کلاس ساخته می‌شود که با نسل بعدی X5 مشترک است و در رأس هرم بامو قرار می‌گیرد.

این همچنین نخستین شاسی‌بلند واقعی این برند خواهد بود؛ زیرا تمام مدل‌های قبلی باواریا اساساً کراس‌اوور بودند. در همین حال، XM در سال ۲۰۲۸ به پایان راه خود می‌رسد و نسل دومی برایش برنامه‌ریزی نشده است. با تمرکز روی بخش افرودر لوکس، بامو شانس بهتری برای موفقیت دارد.

این بخش به‌مراتب کوچک‌تر از بخش کراس‌اوورهای پرفورمنس است و با حضور تنها G کلاس، دیفندر اوکتا و رنجروور، شانس آماري بیشتری به بامو می‌دهد؛ اما بامو باید این افرودر جدید را به بهترین شکل مهندسی کند؛ زیرا XM فول پرفورمنس M را داد و نتوانست و این شاسی‌بلند جدید باید توانایی‌هایی بسیار فراتر از آن‌چه هر مالکی تصور می‌کند داشته باشد. تقریباً هیچ‌کس از تمام پتانسیل G کلاس یا رنجروور استفاده نمی‌کند؛ اما هر بلاگری همچنان از قفل‌های دیفرانسیل متعدد و طراحی نظامی G کلاس تعریف می‌کند.



لوکس‌تر به‌نظر می‌رسد. XM خودرویی گران‌قیمت با پرفورمنس نه چندان مطلوب بود که برای جلب‌توجه ستاره‌های تیک‌تاک و سلبریتی‌ها طراحی شده بود. در سال ۲۰۲۴، فروش جهانی XM حتی از Z4 هم کمتر بود. XM قرار بود فروش G کلاس، اوروس، بنتایگا و کالینان را تصاحب کند و آمریکا قرار بود بزرگ‌ترین بازارش باشد؛ اما تا امروز، بامو از زمان عرضه XM در آوریل ۲۰۲۳ (فرواردین ۱۴۰۲) تنها ۴ هزار و ۶۹۲ دستگاه در آمریکا فروخته است.

در سال ۲۰۲۴، بامو در مجموع ۷ هزار و ۸۱۳ دستگاه XM در جهان فروخت. بامو خودرویی ساخت که بازار نشان می‌داد همه آن را می‌خواهند؛ اما انتظارات را برآورده نکرد. شاید به این دلیل که عملکرد شبه M را داشت، به‌اندازه کافی چندان راحت نبود تا جایگاه فوق لوکس خود را توجیه کند.

همچنین بخشی از استقبال پایین به این برمی‌گردد که نشان M بامو برای مردم بیش از آن‌چه بامو فکر می‌کرد، اهمیت دارد؛ نمی‌توان فقط یک نشان M روی

ساخته است: «وقتی با M1 شروع کردیم، آن دوران طلایی خودروهای اسپرت بود. هر شرکتی می‌خواست در این بخش روبه‌رشد حضور داشته باشد و ۵۰ سال پیش، این بخش مهم باید یک خودرو اسپرت می‌داشت. امروزه بزرگ‌ترین بخش صنعت خودرو، بخش شاسی‌بلند است و سریع‌ترین رشد را هم دارد.» او بخش شاسی‌بلندهای فوق لوکس را روح زمانه نامید و اعلام کرد که بامو عملاً در تلاش است تا با رقبا همگام شود: «بسیاری از کسانی که لامبورگینی اوروس یا مرسدس G کلاس دارند می‌گویند من چیزی شبیه این از بامو می‌خواهم و برای ما، این انتخاب منطقی بود.» چند سال بعد از آن حرف‌ها اما تقاضای مصرف‌کنندگان نشان داد که دنباله‌روی از روندهای دیکته‌شده توسط دیگران، انتخاب درستی نبوده است. فروش XM به اهداف خود چندان نزدیک نشد؛ زیرا این شاسی‌بلند اسپرت یک واقعیتی نزدیک به شاسی‌بلند لوکس و عالی بوده است.

دیدگاهی میانه‌رو با استراتژی جدید X5 M سریع‌تر از XM بود و در عین حال آلپینا XB7



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بامو XM قرار بود یک شاسی‌بلند لوکس و قدرتمند باشد؛ اما به‌دلیل طراحی بحث‌برانگیز و عملکرد مناسب، توانست یکی از موفق‌ترین کراس‌کوپه‌های جهان باشد. بامو XM، شاسی‌بلند پرچم‌دار بخش M به‌عنوان جانشین معنوی سوپراسپرت M1 معرفی شده بود. گزارش‌ها حاکی از آن است که به دلیل الکتریزه‌شدن تولید این مدل در سال ۲۰۲۸ به احتمال زیاد با نمونه برقی جایگزین خواهد شد و جای خود را به یک شاسی‌بلند لوکس و کاملاً جدید با قابلیت‌های افرودر جدی می‌دهد که مستقیماً برای رقابت با مرسدس بنز G کلاس طراحی شده است؛ اما چه چیزی باعث شد XM به عنوان یک کراس‌کوپه تمام اسپرت بامو مورد بازنگری قرار گیرد؟

ایده‌هایی فراتر از انتظار از روزی که XM در قالب کانسپت معرفی شد، سیل انتقادات به سمت آن روانه شد. در تاریخ پرافتخار بخش M بامو، تنها دو خودرو از صفر به‌عنوان مدل‌های خالص M طراحی شده‌اند که M1 و XM هستند. درحالی‌که طرفداران بامو دهه‌ها برای جانشین M1 صبر کردند، دست‌آخر چیزی که تحویل گرفتند یک شاسی‌بلند سنگین با ظاهری شبیه خوک‌های بازی پرندگان خشمگین بود! بامو برای XM با نشان دوگانه روی شیشه عقب و طراحی خاص انتهای بدنه که به M1 اشاره داشت، به‌شدت به میراث M تکیه کرد.

هدف‌گذاری رقابت‌پذیر با بنز فرانسون میل، رئیس بخش M بامو در مصاحبه‌ای اعلام کرد که XM یک M واقعی است؛ بلکه بیشتر یک خودرو تهاجمی است؛ خودرویی که بامو برای جلب نظر قشر مرفهی که لامبورگینی اوروس و مرسدس G کلاس می‌خرند،



مسیر آتی برند «اوپل» در «GT» مشخص می‌شود

گرن توریسمو ۷ سازگار با پلی‌استیشن ۴ و ۵، وارد خواهد شد. مطمئناً اوپل کورسا GSE ویژن گرن توریسمو در مقایسه با مدل عادی، ارتفاع کمتر و عرض بیشتری دارد. قطعات آئرودینامیکی شامل زیرسپری جلو، هواکش روی کاپوت، گلگیرهای برآمده، رکاب‌های جانبی عرضی، باله و دیفیوزر بزرگ عقب و رینگ‌های ۲۱ و ۲۲ اینچ در جلو و عقب، چهره‌ای بسیار خشن و البته غیرواقعی را به نمایش می‌گذارد. در فضای کابین کورسا GSE ویژن گرن توریسمو هم با طراحی بسیار خلوت و تحت تأثیر خطوط مستقیم، مواجه هستیم. فرمان مستطیل-شکل، یک دکمه قرمز که احتمالاً حالت بوس‌ت را فعال می‌کند، میله‌های حفاظتی و امکان نمایش تصویر روی داشبورد و شیشه جلو، از مهمترین ویژگی‌های این بخش به‌شمار می‌آید.

رسانه‌ها در سال ۲۰۲۲ از برنامه اوپل برای تأسیس یک زیرمجموعه اسپرت خبر دادند. به فاصله کمی از این خبر، پسوند GSE در کنار نام سه مدل پلاگین-هیبرید گردلند و آسترا هاج‌بک و استیشن‌واگن قرار گرفت. اوپل بعداً اعلام کرد که قصد دارد از پسوند GSE برای معرفی مدل‌های اسپرت استفاده کند. اولین عضو این سری جدید، اوپل مو GSE بود که از مشخصات فنی مشابه با هم‌تایان خود در گروه استلانتیس یعنی پژو ۲۰۸ GT-E، آبارت 600e، لانچیا آپسیلون HF و آلفارومئو جونیور ولوچه، بهره‌مند شده است. حالا اوپل قصد دارد در نمایشگاه خودرو مونخ که از ۸ تا ۱۴ سپتامبر برگزار می‌شود، از یک کانسپت به نام اوپل کورسا GSE ویژن گرن توریسمو vision GT رونمایی کند. این خودرو از پاییز اسمال به بازی

خبر

News

جیب «چروکی» با پیش‌ران هیبرید بازگشت

جیب چروکی برای اولین بار در سال ۱۹۷۴ عرضه شد. پنجمین نسل این خودرو هم در سال ۲۰۱۳ معرفی شد. شش سال پس از به‌روزرسانی در سال ۲۰۱۷، جیب چروکی از خط تولید کنار رفت. اکنون پس از دو سال با نسل ششم جیب چروکی روبه‌رو هستیم، که برخلاف شایعات، با همان نام قبلی معرفی شده است. فرم جعبه‌ای بدنه، اجزای پلاستیکی در بخش‌های مختلف، جلونچرخه هفت قسمتی جیب، چراغ‌های LED با جزئیات U-شکل، چراغ‌های مستطیلی عقب و تزئین باربند، آنتن کوسه‌ای و آینه‌ها با رنگ مشکی، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری نسل جدید جیب چروکی به‌شمار می‌آید.



خردار می‌تواند رینگ‌های ۱۷ تا ۲۰ اینچ را همراه با تایرهای Radian GTX یا Scorpion MS پیرلی، انتخاب کند. نسل ششم جیب چروکی همچون واگونیو S براساس پلتفرم STLA Large گروه استلانتیس شکل گرفته است. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محورها به ترتیب ۴،۷۷۸، ۲،۱۲۳، ۱،۷۱۵ و ۲،۸۷ متر اعلام شده است، که نسبت به نسل قبل به ترتیب ۲۵، ۱۱۹، ۵۰ و ۱۶۳ میلی‌متر افزایش نشان می‌دهد. کف جیب چروکی از سطح زمین، ۲۰۳ میلی‌متر فاصله دارد. در فضای کابین جیب چروکی با طراحی کاملاً جدید شامل فرمان سه پر، صفحه نشان‌دهنده ۱۰.۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچ با رابط کاربری Uconnect 5، تعدادی دکمه برای تنظیمات تهویه، اهرم دایره‌ای تعویض دنده و دکمه در نقش دستگیره درها روبه‌رو هستیم. صندلی‌ها با وینیل روکش شده، درحالی‌که پوشش داخلی سقف و کفپوش‌ها نیز از متریال بازیافتی ساخته شده است. راننده می‌تواند یکی از ۴ حالت رانندگی اتو، اسپرت، برقی و شنی/گل و لای را انتخاب کند. فضای ۹۵۲ لیتری محفظه بار هم پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۱۹۳۴ لیتر افزایش می‌یابد.



معرفی کیا «استونیک» مدل ۲۰۲۵



«کیا از مدل فیس لیفت استونیک، کوچک ترین کراس اور خود رونمایی کرد. این به روز رسانی جامع با هدف حفظ جذابیت استونیک در بازار رقابتی کراس اورهای کوچک، ظاهری الهام گرفته از جدیدترین خودروهای برقی این برند، کابینی کاملاً دیجیتال و مجموعه ای از فناوری های مدرن را به ار مغان آورده است. در نمای بیرونی، مهم ترین تغییرات در قسمت جلو رخ داده است. در بخش عقب نیز چراغ های C شکل LED و سپر جدید، ظاهر خودرو را به روز کرده اند. برخلاف ظاهر الهام گرفته از خودروهای برقی، کیا استونیک جدید همچنان روی پلتفرم هاچ بک ریو ساخته می شود و تنها با یک پیشترانه بنزینی عرضه

خواهد شد. این پیشترانه یک موتور یک لیتری ۳ سیلندر توربوشارژر GDI است که در دو نسخه استاندارد و هیبرید خفیف ارائه می شود. نسخه استاندارد ۱۰۰ اسب بخار و نسخه هیبرید خفیف ۱۱۵ اسب بخار قدرت تولید می کند. نیروی موتور از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چرخ های جلو منتقل می شود. کیا همچنین مجموعه سیستم های کمک راننده را افزودن امکاناتی نظیر کروز کنترل هوشمند مبتنی بر ناوبری و دستیار رانندگی در بزرگراه، گسترش داده است. اطلاعات مربوط به زمان عرضه و قیمت این مدل به زودی اعلام خواهد شد.

چینی

Chinese

قصر متحرک «یانگ وانگ»



«یانگ وانگ، برند فوق لوکس شرکت BYD، اعلام کرد که شاسی بلند جدید و غول پیکر خود با نام U8L را رسماً در تاریخ ۲۱ شهریور ۱۴۰۴ (۱۲ سپتامبر ۲۰۲۵) رونمایی خواهد کرد. این خودرو که پیش فروش آن از اواخر ماه ژوئیه با قیمت ۱.۳ میلیون یوان (حدود ۱۸۲ هزار دلار) آغاز شده بود، جدیدترین تلاش BYD برای تسخیر بازار شاسی بلندهای لوکس در چین و جهان است. مدل U8L در واقع نسخه کشیده تر و با فاصله محوری بیشتر اولین محصول یانگ وانگ، یعنی مدل U8 است. این خودرو با طول ۵.۴ متر و فاصله محوری ۳.۲۵ متر، یک قصر متحرک شش نفره با چیدمان صندلی های ۲+۲+۲ محسوب می شود. قلب تپنده این هیولای چینی از چهار موتور برقی تشکیل شده و در مجموع قدرتی معادل ۱۱۸۰ اسب بخار (۸۸۰ کیلووات) و گشتاور ۱۲۸۰ نیوتون متر تولید می کنند. یک موتور ۲۰۰ لیتری توربوشارژر نیز به عنوان افزایش دهنده بر دعمل می کند و برد ترکیبی این شاسی بلند را به عدد خیره کننده ۱۱۶۰ کیلومتر می رساند. شاید یکی از بحث برانگیزترین ویژگی های یانگ وانگ U8L، وزن آن باشد.

برقی

EV

آیا سایبر تراک شاسی بلند در راه است؟



«در دنیای خودرو، گاهی یک تصویر می تواند توفانی از گمانه زنی ها به پا کند. این دقیقاً همان اتفاقی است که با انتشار ویدیوی تبلیغاتی جدید تسلا رخ داد؛ ویدیویی که در پس زمینه آن، مدل هایی گلی از یک شاسی بلند با زبان طراحی سایبر تراک دیده می شد. اما آیا این به معنای تولد محصولی جدید است؟ شواهد نشان می دهد که با توجه به مسیر پر دست انداز پیکاپ سایبر تراک، تولید نسخه شاسی بلند آن بعید به نظر می رسد. این سرخ در ویدئویی با عنوان «فراوانی پایدار» که در تاریخ ۱۰ شهریور ۱۴۰۴ (۱ سپتامبر ۲۰۲۵) منتشر شد، پنهان شده بود. هر چند تمرکز اصلی این ویدیو بر پروژه تاکسی خودران تسلا با همان شاسی بک بود اما چشمان تیزبین خبرنگاران، مدل هایی را در پس زمینه کشف کرد که بی شک از بدنه فولادی و خطوط شکسته سایبر تراک الهام گرفته بودند. برای درک این که چرا تولید شاسی بلند سایبر تراک دور از ذهن است، باید به عملکرد خود پیکاپ سایبر تراک نگاه کنیم. این خودرو که روزی با بیش از یک میلیون پیش خرید و وعده رقابت با پیکاپ های سنتی با قیمتی کمتر معرفی شد، در عمل نتوانست انتظارات را برآورده کند.



معرفی فورد رنجر «MS-RT»



«فورد با رونمایی از دو عضو جدید و هیجان انگیز در خانواده MS-RT، فصلی تازه در تاریخ محصولات اسپرت خود در اروپا گشود. رنجر MS-RT، پیکاپ اسپرت خیابانی فورد، اکنون با یک پیشترانه تمند پلاگین هیبریدی عرضه می شود و ون تورنو کاستوم MS-RT نیز با جهشی بزرگ، به یک خودروی تمام برقی تبدیل شده است. این دو مدل جدید، ظاهر جسورانه و کارایی بالای خانواده MS-RT را با قدرت و پاکی پیشترانه های برقی ترکیب می کنند. قلب تپنده رنجر MS-RT پلاگین هیبریدی ترکیبی از یک پیشترانه ۲.۳ لیتری چهار سیلندر توربوشارژ بنزینی و یک موتور الکتریکی است که در مجموع ۲۸۰ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. اما جذابیت این پیکاپ تنها به قدرت بیشتر خلاصه نمی شود. به لطف باتری ۱۱.۸ کیلووات ساعتی، رنجر هیبریدی می تواند تا ۴۰ کیلومتر تنها با انرژی برق و بدون تولید آلاینده گی طی کند. نکته قابل توجه این که این تحول فنی، تاثیری بر توانایی های ذاتی رنجر نداشته و ظرفیت بدک کشی ۳۵۰۰ کیلو گرمی و قابلیت حمل بار یک تنی آن بدون تغییر باقی مانده است.

ادامه افزایش قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در بازار قیمت گذاری خودرو همچنان دستوری باقی می ماند؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

«اصلاحیه جدید دستورالعمل شورای رقابت نشان می دهد قیمت گذاری خودرو همچنان دستوری باقی مانده است؛ اما تغییرات شکلی مانند حذف شرط بلو که پول یا تعیین مهلت یک ماهه برای سازمان حمایت اعمال شده است. با این حال نشانی از آزادسازی واقعی قیمت ها در فرمول دیده نمی شود. شورای رقابت در تازه ترین اقدام خود اصلاحیه ای بر دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری منتشر کرده که بر اساس آن روند قیمت گذاری خودروها باز هم دستخوش تغییراتی شده است. این اصلاحیه که در قالب مصوبه ۷۸۴ به خودرو سازان و مراجع ذی ربط ابلاغ شده، تأکید دارد که قیمت های پیشنهادی خودرو سازان باید ابتدا به سازمان حمایت ارائه شود و این سازمان ظرف مدت یک ماه فرصت دارد تا آن ها را بررسی و نرخ نهایی را در سامانه ۲۴ اعلام کند. با این حال اگر سازمان حمایت در این بازه زمانی اقدامی انجام ندهد، همان قیمت های پیشنهادی خودرو سازان به عنوان نرخ نهایی تلقی خواهد شد. به این ترتیب بار دیگر نقش سازمان حمایت در فرآیند قیمت گذاری خودرو پررنگ شده است.

در نگاه نخست، انتشار اصلاحیه دستورالعمل شورای رقابت این تصور را ایجاد می کند که این شورا بخشی از وظایف خود را به خودرو سازان واگذار کرده است؛ چرا که قیمت های پیشنهادی آن ها در صورت عدم واکنش سازمان حمایت، رسمیت پیدا خواهد کرد. اما بررسی دقیق تر متن اصلاحیه نشان می دهد فرمول اصلی قیمت گذاری تغییر نکرده و همان دستورالعمل ۵۴۳ یعنی قیمت تمام شده به علاوه سود معقول مبنای محاسبه خواهد بود. به بیان دیگر برخلاف گمانه زنی هایی که در اصلاحیه ۲۸ مردامه شورامینی بر آزادسازی قیمت ها و واگذاری تعیین قیمت به هیات مدیره شرکت ها شکل گرفته بود، این اصلاحیه نشان داد که ماهیت دستورالعمل شورای رقابت همچنان دستوری باقی مانده و تنها شیوه اجرای آن دستخوش تغییر شده است.

پیش از این یعنی در ۲۸ مردامه امسال و در اوج اختلافات ایران خودرو و وزارت صمت، اصلاحیه ای در باب تغییرات دستورالعمل قیمت گذاری خودرو منتشر شد که در آن اصلاحیه به نحوی اختیارات قیمت گذاری به هیات مدیره شرکت ها و با نظارت سازمان حمایت سپرده شده بود. حالا اما یک عضو شورای رقابت عنوان می کند که آن اصلاحیه صرفاً یک پیش نویس بوده و هیچ گاه به مرحله ابلاغ رسمی نرسیده است. همین مساله موجب شد برخی رسانه ها و فعالان بازار خودرو که از آن اصلاحیه به عنوان گام جدی در مسیر آزادسازی قیمت های یاد می کردند، حالا با عقب نشینی شورا مواجه شوند. با این حال اما اصلاحیه اخیر چند تغییر مهم دیگر در بر دارد که از جمله آن ها می توان به حذف الزام بلو که کردن وجه هنگام ثبت نام خودرو اشاره کرد؛ موضوعی که پیش تر بارها مورد انتقاد مصرف کنندگان و کارشناسان قرار گرفته بود. به نظر می رسد



وجه ثبت نام را باز کرده و شفافیت بیشتری در مسیر اعلام رسمی قیمت ها ایجاد می کند. اما نتوانسته است معادله اصلی قیمت گذاری خودرو را تغییر دهد. همچنان تعیین نرخ ها بر اساس فرمول ثابت و با تأیید سازمان حمایت انجام خواهد شد و خودرو سازان در بهترین حالت تنها در صورت تعلل این سازمان می توانند به قیمت های پیشنهادی خودرو سمیت ببخشند.

کاهش قیمت وارداتی ها در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته باز هم رشد بهای یک تا ۳۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کوئیک اتومات (۱۴۰۳) با ۳۵ میلیون تومان افزایش ۷۵۵ میلیون تومان، ریرا (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۱۴ میلیون تومان، کوئیک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۵۴۱ میلیون تومان، اطلس (بدون سائروف) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۴۰ میلیون تومان و دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان افزایش ۹۶۴ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. از طرفی در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، اکس تریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، امویام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان و دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا b24X ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، هوندا سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان و هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

آغاز فروش نقدی محصولات «بهمن دیزل» در نیمه دوم شهریور ۱۴۰۴

«شرکت بهمن دیزل در جدیدترین بخشنامه خود، طرح فروش نقدی محصولات سنگین و نیمه سنگین مدل ۱۴۰۴ را اعلام کرد. این طرح از ساعت ۱۲ ظهر روز دوشنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۱۶ روز دوشنبه ۳۱ شهریور ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.

ثبت نام از طریق عملیات های بهمین دیزل در سطح کشور انجام می شود.

در این مرحله، طیف متنوعی از کامیونت ها، کامیون ها و کشنده های بهمین دیزل عرضه می شوند. محصولات شامل کامیونت فورس ۳.۸ تن در دو مدل بنزینی و دو گانه سوز، کامیون های فورس ۶ تن در نسخه های کابین دار و بدون کابین خواب، کامیون فورس ۱۲ تن، کامیون امپاور ۱۹ تن BD300 در دو مدل باری و کمپرسی و همچنین کشنده تک محور بایک X9 هستند. قیمت این خودروها بر اساس مصوبات شهریور ۱۴۰۴ تعیین شده و به ترتیب از حدود ۱۳ میلیارد ریال برای فورس ۳.۸ تن بنزینی تا حدود ۷۹ میلیارد ریال برای کشنده بایک X9 متغیر است.

طبق برنامه زمان بندی، تحویل محصولات بسته به مدل از هفته آخر مهر ماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا هفته سوم آبان ماه ادامه خواهد داشت. خودروها همگی به رنگ سفید عرضه می شوند و مشمول بیمه شخص ثالث و گارانتی معتبر خواهند بود. همچنین در صورت تأخیر در تحویل، جریمه ای معادل ۲.۵ درصد ماهانه به صورت روز شمار برای مشتریان لحاظ خواهد شد.

هر کد ملی تنها مجاز به ثبت نام یک دستگاه خودرو است و مشتریان باید ظرف سه روز کاری پس از ثبت نام، مدارک کامل خود را به عملیات انتخابی ارائه کنند. عملیات نیز حداکثر ظرف چهار روز کاری موظف است پرونده را به واحد فروش شرکت ارسال کند.

بهمین دیزل تأکید کرده است که پرداخت ها فقط باید از طریق درگاه رسمی آنلاین انجام شود و هر گونه پرداخت وجه یا توافق خارج از سامانه فاقد اعتبار است. همچنین تمامی هزینه های قانونی شامل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض، بیمه شخص ثالث و هزینه های شماره گذاری در قیمت خودرو لحاظ شده و در صورت تغییر قوانین، مابه التفاوت بر عهده خریدار خواهد بود.

این طرح فرصتی ویژه برای فعالان حوزه حمل و نقل و شرکت های لجستیک است تا با بهره مندی از قیمت های مصوب شهریور ۱۴۰۴، محصولات متنوع بهمین دیزل را با موعد تحویل مشخص خریداری کنند.





اورهال اوایل پمپ و بالانسر، اورهال مجموعه زنجیر و دنده های CVVT، سردکن روغن موتور (اوایل ماژول) و یاتاقان های موتور، برآی مالک خودرو حدود ۶۰ میلیون تومان هزینه دارد. در نظر داشته باشید که اگر سرویس اوایل پمپ (پمپ روغن) هر ۱۰۰ هزار کیلومتر انجام شود، موتور تا ۲ (Theta II) حداکثر تا ۴۰۰ هزار کیلومتر هزینه نگهداری خاصی ندارد.

انجام سرویس دوره ای بسته به نوع کیفیت روغن موتور (که شامل تعویض روغن موتور، فیلتر روغن موتور و فیلتر هوا می شود)، بین ۲ تا ۴ میلیون تومان هزینه دارد. سرویس دوره ای تنظیم موتور شامل تعویض شمع، صافی بنزین، سرویس انژکتور، دریچه گاز و سنسورهای مربوط به سیستم سوخت رسانی است. این سرویس حدود ۱۵ میلیون تومان هزینه دارد. سرویس دوره ای اوایل پمپ شامل



بررسی هزینه های نگهداری از موتور تا ۲

تتا ۲؛ موتوری با حداکثر ۴۰۰ هزار کیلومتر کارکرد بی دردسر!

آیا خودروهای هیوندای و کیا واقعا ضعف یاتاقان زدن دارند؟

حجمی خوبی که تتا ۲ دارد؛ لازم است سرویس های دوره ای آن به موقع انجام شود. این سرویس ها شامل سرویس اوایل پمپ (پمپ روغن)، سرویس اوایل ماژول (سردکن روغن موتور)، تست فشار روغن شبکه روغن کاری و سرویس های دوره ای دریچه گاز، صافی بنزین و شمع موتور است. همچنین زنجیر تایم و از همه مهم تر دنده CVVT یا دنده OCV نیز در این سرویس های دوره ای باید اورهال شود. اگر تمام موارد ذکر شده بدر نظر گرفتن کیلومتر کارکرد توصیه شده از سوی کمپانی هیوندای انجام شود، موتور تتا ۲ بدون هیچ خرابی و استهلاکی سال ها به کار خود ادامه می دهد.

■ ضعف طراحی و بالا بودن استهلاک موتور تتا ۲ (Theta II)

موتور تتا ۲ (Theta II) به دلیل نحوه طراحی موتور، از ضعف طراحی برخوردار است. در این پیشران، اوایل پمپ (پمپ روغن) داخل پایین ترین قسمت کارتر جانمایی شده است. به عبارت دیگر با طراحی اوایل پمپ، بخش جدیدی به موتور اضافه شده است؛ این تکنولوژی با نام بالانسر معرفی می شود. می توان گفت بالانسر روی موتور اضافه شده، اما این سیستم چه وظیفه ای بر



عهده دارد؟ موتور ۴ سیلندر به دلیل فاصله احتراقی که دارد، نسبت به موتورهای ۶ و ۸ سیلندر از تنش، لرزش و ارتعاشات بیشتری برخوردار است. با نصب بالانسر، این مشکل برطرف شده و ارتعاشات موتور به پایین ترین سطح ممکن رسیده است، اما به دلیل جانمایی اوایل (پمپ روغن) و مجموعه بالانسرها در کارتر، این قطعات در معرض رسوبات و جرم روغن موتور قرار دارند. این امر سبب می شود به بالانسر و اوایل پمپ در کوتاه ترین زمان آسیب وارد شود. موتور تتا ۲ با موتور لامبدا در خودروی هیوندای آزا به لحاظ

تکنولوژی ساخت، تفاوتی ندارد. تتا ۲ دارای ساختار ۴ سیلندر و موتور لامبدا ۶ سیلندر است، اما موتور لامبدا آزا هیچ مشکلی ندارد؛ چرا که اوایل پمپ در موتور لامبدا در پایین ترین سطح کارتر قرار نداشته و از فاصله ای نسبی با کارتر برخوردار است و خبری هم از قطعه بالانسر نیست. به عبارت دیگر، اوایل پمپ مستقل از بالانسر به کار خود ادامه می دهد. این تکنولوژی در موتور تتا ۲ (که اوایل پمپ با بالانسر در یک مجموعه قرار دارند)، در تویوتا کمری XV40 یا موتور ۴ سیلندر ۲۴۰۰ سی سی 2AZ-FE نیز مشاهده می شود. اما سوال این جاست که چرا موتور تویوتا 2AZ-FE با چنین ضعف طراحی مواجه نیست؟ پاسخ این است که در موتور تویوتا، مجموعه اوایل پمپ از مجموعه بالانسر جدا بوده و اوایل پمپ به صورت جداگانه و بالانسر به صورت مستقل به کار خود ادامه می دهند. البته طراحی ترکیب اوایل پمپ و بالانسر در موتور تتا ۲ هیوندای مزیت هایی نیز دارد. از مزایای چنین سیستمی می توان به کاهش اجزای متحرک اشاره کرد؛ اما ایراد و معضل بزرگ آن این است اگر روغن موتور از کارکرد استاندارد خود عبور کند، قطعات غوطه ور در روغن به فشار جرم و رسوبات داخل کارتر، با ایراد مواجه می شوند و عمر مفید آن ها کاهش می یابد.

■ تعویض قطعات موتور تتا ۲ (Theta II)

همان طور که اشاره شد موتور تتا ۲ نیازمند سه سرویس دوره ای است. سرویس دوره ای تنظیم موتور باید حداکثر در کارکرد ۲۵ هزار کیلومتری خودرو انجام شود. این سرویس شامل تعویض یاسرویس شمع ها، بررسی کوئل ها، شست و شوی سیستم انژکتوری، تعویض صافی بنزین،



بررسی فشار پمپ بنزین و سنسورهای مربوط به سیستم سوخت رسانی است. اما همزمان با انجام سرویس دوره ای اوایل پمپ پس از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر، لازم است دنده های سیستم CVVT، سردکن یا اوایل ماژول روغن موتور نیز بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند. این سرویس شامل بررسی سیستم CVVT، زنجیر تایم، اوایل ماژول، اوایل پمپ و یاتاقان های موتور می شود

که بایستی هر ۱۰۰ هزار کیلومتر تعویض یا اورهال شوند. ناگفته نماند که بالانسر با اوایل پمپ به صورت یک مجموعه بوده که به صورت همزمان بررسی می شوند. موتورهای تتا ۲ در دو مدل تک CVVT که روی میل سوپاپ ورودی (هوا) نصب شده و CVWT دوقلو (میل سوپاپ هوا و دود) روی محصولات هیوندای و کیا نصب شده است. هر دو مدل به دلیل نوع طراحی، از اوایل پمپ ۷ یا ۷ پیچ برخوردارند. این مجموعه ها در طراحی کمی متفاوت بوده و در ابعاد و اندازه چرخش و دنده سر اوایل پمپ نیز تفاوت دارند. اما در نهایت در مورد دهمه موتورهای تتا ۲ باید پس از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر، اورهال اوایل پمپ، یاتاقان ها، سردکن روغن (اوایل ماژول) و زنجیر سیستم CVVT صورت گیرد. اگر این مهم رعایت شود، موتور تتا ۲ حداکثر تا ۴۰۰ هزار کیلومتر، موتور کم استهلاکی است.



صورت گرفته، اضافه شدن سیستم پرخوران توربوشارژ به آن است که روی محصولات جدید این کمپانی نصب شده و البته هنوز به کشورمان وارد نشده است. همچنین در موتور تتا ۲ هیوندای آزا IG تغییراتی صورت گرفته تا ضعف طراحی در آن کمتر احساس شود.

■ بررسی برخی شایعات موجود در فضای مجازی



بسیاری از مالکان خودروهای هیوندای و کیا که دارای موتور تتا ۲ هستند یا افرادی که قصد خرید این خودروها را دارند، با این سوال روبه رو می شوند که آیا موتور تتا ۲ خیلی زود یاتاقان می زند؟ در پاسخ به این سوال باید گفت که اگر اصول نگهداری صحیح از خودرو توسط مالک رعایت نشود، این اتفاق رخ خواهد داد. یکی از دلایل مهم در مورد یاتاقان زدن موتور تتا ۲ عدم توجه به سرویس های دوره ای و اورهال (تعمیر) اوایل پمپ (پمپ روغن) است. کمپانی هیوندای توصیه کرده که اوایل پمپ در موتور تتا ۲ هر ۱۰۰ هزار کیلومتر تعویض یا اورهال شود. با این وجود، بیشتر مالکان خودروهای هیوندای و کیا به این مساله اهمیت چندانی نمی دهند. همچنین لازم است یاتاقان های موتور ساعت گذاری یا اندازه گیری شود تا در صورت نیاز با نمونه نو، جایگزین شود.

■ شیوه اصولی تعمیر موتور تتا ۲ (Theta II)

یکی از مواردی که مالکان خودروهای هیوندای و کیا از آن شکایت دارند، خرابی مجدد پس از تعمیرات است. به عبارت دیگر در روند تعمیرات، تعویض یاتاقان بسیار مهم بوده و از اولویت بالایی برخوردار است. یاتاقان گذاری موتور باید بر اساس User Manual یا دفترچه راهنمای کاربر پیشنهادی کمپانی هیوندای انجام شود. اگر این کار بر اساس دستورالعمل اجرا نشود، گویی هیچ تعمیری روی موتور شکل نگرفته است. از این رو می توان گفت افت رند تعمیر و اورهال کردن این موتور از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.



■ جلوگیری از خرابی و استهلاک موتور تتا ۲ مالکان خودروهای هیوندای و کیا لازم است سه سرویس دوره ای به موقع را برای خودروهای شان انجام دهند. سرویس دوره ای اول مربوط به روغن موتور، سرویس دوره ای دوم، مربوط به تنظیم موتور و سرویس دوره ای سوم، مربوط به اوایل پمپ (پمپ روغن) است. سرویس دوره ای روغن موتور باید هر ۵ هزار کیلومتر انجام شود. در حقیقت موتور تتا ۲ به کیفیت روغن موتور بسیار حساس است؛ از این رو، توصیه می شود زیسر کارکرد ۵ هزار کیلومتر، روغن موتور خودرو را تعویض کنید. با وجود حجم موتور ۲۴۰۰ سی سی و راندمان

■ این روزها برخی افراد نا آشنا

به صنعت خودرو در فضای مجازی مطرح می کنند که موتور خودروهای هیوندای سوناتا، هیوندای سانتافه، کیا اپتیما و کیا اسپورتیج بسیار سریع یاتاقان می زند. اما جالب است



رضا برنابادی

r.bornabadi@autoworld.ir

بدانید که موتور این محصولات هیوندای و کیا با نام تتا ۲ شناخته می شود که از نظر سطح تکنولوژی ساخت یکی از بهترین ها است. البته این پیشرانه ممکن است به دلیل عدم نگهداری صحیح، دچار ایراد و خرابی شود. اگر مالک خودروهای هیوندای و کیا با موتور تتا ۲ هستید، در ادامه با ما همراه باشید تا با این پیشرانه ۴ سیلندر ۲۴۰۰ سی سی، به صورت فنی و تخصصی آشنا شوید.

■ بررسی موتور تتا ۲ (Theta II)

کمپانی کرایسلر، میتسوبیشی و هیوندای، اتحاد جهانی موتور را تشکیل داده و هر کدام، خط تولید موتورهای ۴ سیلندر خود را توسعه دادند. هر یک از کمپانی های ذکر شده، طرح اولیه خود را بر اساس نیازهای محصولاتشان به طور کاملا مجزا پیکربندی کردند. در سال ۲۰۰۹ میلادی بود که کرایسلر، سهام میتسوبیشی و هیوندای را در این سرمایه گذاری مشترک، خریداری کرد. با این حال هر کمپانی حق ساخت موتورهایش را برای خود حفظ کرد. ماحصل این اتحاد برای هیوندای در سال ۲۰۰۴ میلادی، طراحی و ساخت موتور ۴ سیلندر خطی با حجم های ۱۷۹۸ سی سی، ۱۹۹۸ سی سی و ۲۳۵۹ سی سی و با ساختار اتمسفریک بود. هیوندای، نام تتا ۲ (Theta II) را برای این پیشرانه در نظر گرفت. البته در ادامه نسخه ۲،۴ لیتری از این پیشرانه را بررسی می کنیم که در بازار خودروهای وارداتی جزو یکی از محبوب ترین پیشرانه های هیوندای و کیا به شمار می رود. موتور تتا ۲ دارای طراحی ۴ سوپاپ در هر سیلندر (در مجموع ۱۶ سوپاپ)، مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، بادامک هایی از جنس فولاد سبک وزن، محفظه احتراق بهینه سازی شده، سیستم زمان بندی متغیر پیوسته CVVT (ساخت کمپانی بورگ و وارنر)، سرسیلندر آلومینیومی و بلوک سیلندر آلایز آلومینیومی با ریخته گری فشار بالا High-pressure است. ناگفته نماند که به لطف طراحی محفظه احتراق نسل جدید، نسبت تراکم در پیشرانه های تتا ۲ کلاس ۲،۴ لیتری MPI (سیستم سوخت رسانی چند نقطه ای) به ۱۰،۳ به یک و در مدل GDI (سیستم سوخت رسانی با پاشش مستقیم داخل سیلندر) به ۱۱،۳ به یک می رسد. سیستم EMS با سیستم مدیریت موتور در تتا ۲ موسوم به EMS II ساخت کمپانی زیمنس از نوع VDO و سیستم PCM یا ماژول کنترل سیستم انتقال قدرت از نوع ۲۲ بیتی است. این موتور در خودروهایی مانند هیوندای سوناتا ۲۴، سوناتا LF، توسان LM، سانتافه DM، آزا IG، کیا اپتیما TF، اپتیما JF، اسپورتیج SL، اسپورتیج QL و سورتو UM تعبیه شده است.

■ نگاهی به ویژگی های فنی تتا ۲ (Theta II)

موتور تتا ۲ دارای ساختار ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ اتمسفریک است. این موتور دارای مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC بوده که از سیستم زمان بندی متغیر پیوسته سوپاپ ها CVWT یا دو سیستم سوخت رسانی MPI و GDI بهره می برد. این موتور از قطر سیلندر ۸۸ میلی متری و کورس پیستون ۹۷ میلی متری برخوردار است. به لطف استفاده از تکنولوژی بالانسر و اوایل پمپ (پمپ روغن) و استفاده از متر بال آلومینیوم در موتور، مجموع وزن این پیشرانه به ۱۴۶ کیلوگرم می رسد. این موتور جایگزین پتا شده است. تنها به روزرسانی که از سوی کمپانی هیوندای روی این پیشرانه



فناوری منحصر به فرد «ولو» در قوای محرکه



«افاج آبرو در چهار نسخه افاج آبرو تمام الکتریکی، افاج آبرو گاز، افاج آبرو دیزلی و افاج ۱۶ آبرو به بازار خواهد آمد. افاج آبرو الکتریکی با سه موتور الکتریکی نسل جدید سسکرون با مغناطیس دائم آب-خنک همراه است. این مدل دارای یک موتور در محور جلو و دو موتور در محور عقب است که با گیربکس نسل جدید I-Shif-۱ ولوو هماهنگ شده است. افاج آبرو الکتریکی می‌تواند قدرتی برابر با ۲۳۰ کیلووات (۴۴۲.۵ اسب بخار) تا ۴۹۰ کیلووات (۶۵۷.۱ اسب بخار) تولید کند. جالب است بدانید که یک باتری‌های لیتیوم-یونی ۳۶۰ تا ۵۴۰ کیلووات-ساعتی ۴ تا ۶ عددی برای آن در نظر گرفته شده تا نیروی لازم جهت حرکت این کشنده را داشته باشد. اما قوی‌ترین

نسخه افاج آبرو همان افاج ۱۶ آبرو است. افاج ۱۶ آبرو برای تامین نیروی لازم خود و همچنین برتری خود نسبت به رقبایش در بازار جهانی از یک موتور فوق قدرتمند ۶ سیلندر ۱۷.۲ لیتری کماکان بهره می‌گیرد. این موتور می‌تواند حداکثر ۱۷۸۰ اسب بخار قدرت را در ۱۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۸۰۰ نیوتن متر گشتاور را در ۱۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به‌ارمغان آورد. گیربکس ۱۲ سرعته I-Shift اتوماتیک با قابلیت اور درایو انتقال قدرت را به‌خوبی انجام می‌دهد که در دیفرانسیل این کشنده به‌دلیل تغییراتی که اعمال شده، ضریب انتقال قدرت نسبت به نسل قبلی حدود ۱۵ درصد بهبود داشته است.

عضوانجمن واردکنندگان خودروهای سنگین در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

اجرای صحیح بند «پ» ماده ۵۹، تنها راه نجات نوسازی ناوگان باری است

واردات کامیون‌های مدل ۲۰۱۹ به بالا مجاز شد اما بندهای مربوط به اسقاط مبهم است



این فعال صنفی با اشاره به این که مصوبه ۸۶۵۰۸ هیات وزیران (شهریور ۱۴۰۴) پرابهام است، بیان کرد: «واردات کامیون‌های مدل ۲۰۱۹ به بالا مجاز شد اما بندهای مربوط به اسقاط مبهم است. کارشناسان راهداری و سازمان گسترش در تدوین آن حضور نداشتند و نحوه پلاک‌گذاری مشخص نیست. این مسائل فرصت تخلف و سوءاستفاده را باز گذاشته است.»

عضوانجمن واردکنندگان خودروهای کار و تجاری و سنگین در پاسخ به پرسش خبرنگار این روزنامه در خصوص تبعیض در واردات خودروهای سنگین، توضیح داد: «شرکت‌های قانونمند تحت فشار قرار می‌گیرند در حالی که گروهی بدون رعایت ضوابط و مقررات قانونی واردات انجام می‌دهند. این وضعیت عادلانه نیست و بازار را بی‌ثبات‌تر می‌کند.»

«بند «پ» ماده ۵۹: راهکار نوسازی

خداداد با بیان این که مشکلات عدیده برای نوسازی خودروهای سنگین در کشور وجود دارد به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم توسعه تنها نقطه امید است، این قانون مقرر کرده که کامیون‌های بالای ۲۵ سال ابتدا در سامانه NNHK سازمان گسترش ثبت شوند و پس از تایید پلیس و سازمان مربوط، امکان واردات فراهم شود. کامیون‌های زیر ۱۰ سال مجاز هستند و این روند باعث کنترل ورود خودروها و نوسازی اصولی ناوگان می‌شود. هر چند کامیون‌های اروپایی ده‌ساله به دلیل کارکرد سنگین همیشه مناسب نیستند، اما این قانون با شیب ملایم جلوی هجوم سیل آسای کامیون‌های گران‌قیمت و بازرار را متعادل می‌کند.»

این فعال صنفی تصریح کرد: «این امر دو فایده مهم دارد؛ نخست این که قیمت کامیون‌های دست دوم در اروپا با تقاضای کنترل‌شده دیگر جهشی نمی‌شود و دوم این که با جلوگیری از ورود ناگهانی کامیون‌ها، تعادل عرضه و تقاضا در بخش بار حفظ می‌شود. در سه تا چهار سال آینده، این روند می‌تواند وضعیت بازار داخلی را آرام کند. تجربه طرح‌های گذشته نشان داد که نبود مبنای اسقاط و خرید بی‌رویه به آسیب بزرگی به کشور وارد کرد و امروز باید با نگاه کارشناسی و اجرای دقیق قانون، ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور از بحران فرسودگی نجات دهیم.»

ضرورت حکمرانی و مدیریت یکپارچه

خداداد با اشاره به اهمیت حکمرانی قوی و مدیریت یکپارچه در عرصه واردات خودروهای سنگین تاکید و اظهار داشت: «تنها با بازگرداندن نهادهای تخصصی به فرآیند تصمیم‌گیری، تعیین تسهیلات واقعی برای رانندگان و اجرای دقیق اسقاط، می‌توان به نوسازی واقعی دست یافت. بدون این سه رکن، هر مصوبه‌ای صرفاً روی کاغذ باقی خواهد ماند. همانطور که پیشتر اشاره کردم، اجرای بند «پ» ماده ۵۹ نه تنها بازار را کنترل می‌کند بلکه از واردات غیرقانونی جلوگیری و حقوق رانندگان را تضمین می‌کند. این قانون نه تنها مسیر نوسازی را هموار می‌کند، بلکه تجربه گذشته را تکرار نمی‌کند و فرصتی فراهم می‌آورد تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور از بحران فرسودگی رهایی یابد.»

تغییر قوانین و بی‌توجهی به اسقاط

خداداد با اشاره به واردات کامیون‌های کار کرده به کشور با شروط خاص بیان کرد: «در سال ۱۴۰۲، بر اساس بند ص تبصره ۷ قانون بودجه، واردات کامیون‌های زیر پنج سال مجاز شد، اما شرط اسقاط حذف شد و به جای آن تنها گواهی و پرداخت پول به‌عنوان جایگزین تعیین شد. این در حالی است که کشور با انبوهی از خودروهای فرسوده روبه‌روست که مصرف سوخت بالا، فناوری قدیمی و ایمنی پایین دارند.»

وی افزود: «بدون اجرای اسقاط واقعی، نوسازی ناوگان نمی‌تواند به نتیجه برسد و مشکل فرسودگی ادامه پیدا خواهد کرد.»

کنار گذاشته شدن سازمان راهداری

این فعال بازار خودروهای سنگین در کشور با اشاره به حذف سازمان راهداری از فرآیند نوسازی به «دنیای خودرو» توضیح داد: «سازمان راهداری متولی اصلی مدیریت ناوگان حمل‌ونقل عمومی است و بهتر از هر نهادی می‌تواند نیازهای واقعی کشور را تشخیص دهد. با کنار گذاشتن این سازمان و واگذاری موضوع به وزارت صمت و سازمان گسترش، مدیریت این حوزه به دست نهادهایی افتاد که تجربه و توان لازم را ندارند. نتیجه این تصمیمات، خلأ مدیریتی در حوزه اسقاط و نوسازی بود. پیش‌تر ستاد سوخت مسئول اسقاط بود اما اکنون این وظیفه به سازمان گسترش واگذار شده که توان اجرایی لازم را ندارد.»

عضوانجمن واردکنندگان خودروهای کار و تجاری و سنگین در پاسخ به پرسش «دنیای خودرو» مبنی بر این که اگر در فرآیند اسقاط مدیریت صورت نگیرد تبعات آن در بازار خودروهای سنگین نمود خواهد یافت، گفت: «اگر راننده خودروی فرسوده‌اش را اسقاط کند، باید تسهیلات کافی برای خرید کامیون نو در اختیار داشته باشد. بدون حکمرانی قوی و مدیریت درست، هیچ‌یک از سیاست‌ها نتیجه‌بخش نخواهد بود.»

این فعال واردات خودروهای سنگین به کشور در مورد ایجاد سودجویی در فرآیند اسقاط اظهار داشت: «نبود متولی مشخص برای اسقاط باعث شد که بازار به صورت غیررسمی پر از خودروهای بدون مجوز و دلالان شود.»

واردات غیرقانونی و بحران رانندگان

خداداد در خصوص واردات غیرقانونی برخی از خودروهای سنگین به کشور به «دنیای خودرو» گفت: «پس از پایان اعتبار ارز تخصیص یافته در بودجه ۱۴۰۲، برخی شرکت‌ها بدون ثبت سفارش و مجوز قانونی اقدام به واردات کامیون کردند. حدود سه هزار دستگاه وارد شد که دو هزار دستگاه در گمرک و هزار دستگاه در پشت مرز تکیه متوقف شدند که حتی خطر مصادره توسط دولت ترکیه وجود دارد.»

وی افزود: «رانندگانی که پول خودرو پرداخت کرده‌اند اکنون بدون کامیون مانده‌اند و این باعث تجمع آنان مقابل وزارت صمت شده است.»

بازار حمل‌ونقل باری

کشور در سال‌های اخیر صحنه تصمیم‌های پرابهام و سیاست‌های متناقض بوده است؛ تصویری که ضرورت وجود یک حکمرانی واحد و قانون‌مدار را بیش از هر زمان

دیگری نشان می‌دهد. توقف طولانی مدت واردات کامیون و خودروهای تجاری، بازگشایی پر حاشیه و بدون شفافیت آن با قوانین متناقض، حذف نهادهای تخصصی مانند سازمان راهداری از فرآیند نوسازی، و ورود هزاران دستگاه کامیون بدون رعایت الزامات اسقاط، وضعیتی بحرانی ایجاد کرده است.

در این شرایط، رانندگان و شرکت‌های قانونمند بیشترین آسیب را دیده‌اند؛ برخی پول خرید کامیون پرداخت کرده‌اند اما خودروهایشان در گمرک یا پشت مرزها متوقف مانده‌اند و برخی دیگر تحت فشار شدید هزینه‌های گمرکی و مالیاتی قرار گرفته‌اند. «داوود خداداد»، عضو انجمن واردکنندگان خودروهای کار و تجاری و سنگین، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تاکید می‌کند که تنها راه نجات ناوگان فرسوده، اجرای بی‌چون و چرای بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم توسعه است؛ بندی که با تعیین ضوابط روشن واردات، ثبت در سامانه‌های تخصصی و بازگرداندن اصل اسقاط، می‌تواند آینده‌ای متفاوت برای ناوگان فرسوده کشور رقم بزند.

توقف طولانی واردات و پیامدهای آن

داوود خداداد، عضو انجمن واردکنندگان خودروهای کار و تجاری و سنگین با اشاره به سابقه توقف واردات خودروهای سنگین به «دنیای خودرو» گفت: «واردات کامیون و خودروهای تجاری برای مدت ۷ تا ۸ سال متوقف شد. این توقف طولانی باعث شد بازار با کمبود شدید و افزایش بی‌رویه قیمت‌ها مواجه شود و بسیاری از رانندگان در شرایط مالی دشوار قرار بگیرند.»

عضوانجمن واردکنندگان خودروهای کار و تجاری و سنگین با اشاره به گشایش واردات خودروهای باری به کشور، اظهار داشت: «در اواخر سال ۱۳۹۹، با اجرای آیین‌نامه اجرایی بند ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، واردات کامیون‌های زیر سه سال مجاز شد؛ مشروط به این که به‌ازای هر کامیون وارداتی، یک دستگاه فرسوده اسقاط شود. اما دخالت دیوان عدالت‌اداری و مخالفت با متولی اسقاط، این روند را متوقف کرد و از آن زمان تا امروز بیش از ۳۰ هزار کامیون بدون رعایت الزامات اسقاط وارد کشور شده‌اند. این اتفاق نشان داد که حتی قوانین موجود هم بدون اجرای دقیق، نمی‌توانند اهداف اصلاحی را محقق کنند. این حجم از واردات بدون اسقاط، بازار را از کنترل خارج کرده و نه تنها قیمت‌ها را بالا برده، بلکه انگیزه رانندگان برای جایگزینی ناوگان فرسوده را کاهش داده است.»



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



محدوده قیمت خودروهای داخلی نیز خواهد گذاشت و به مرور شاهد تغییراتی به لحاظ قیمت در این بخش از بازار هم خواهیم بود.

این روزها بازار خودرو وضعیت چندان مساعدی ندارد و کارشناسان معتقدند رشد بهای خودروهای مونتاژی، بالاخره اثر خود را بر بخش پایین دستی بازار یعنی



قیمت خودروهای داخلی افزایش می یابد؟

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رشد بهای مونتاژی ها در کنار ثبات قیمت وارداتی ها

و چشمگیر وارداتی ها در کنار سطح بالاتر قیمت این مدل خودروها در مقایسه با مونتاژی ها می دانند.

وارداتی در بازه زمانی یادشده با تغییرات محسوسی مواجه نشده است. کارشناسان بازار خودرو از جمله دلایل این امر را عرضه نسبتاً فراوان

در حالی طی دو هفته اخیر رشد قیمت برخی خودروهای مونتاژی در کارخانه، سبب بالا رفتن بهای آن ها در بازار آزاد شده که قیمت مدل های

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 A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۵۸	یک میلیارد و ۸۳۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۷۰	۲۰	▲
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۷۰	۲۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۳۰	▲
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۳۰	۰	
دیگنی پی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۸۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۳۶۵	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	

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 ۵۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نيسان قشقایي تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا eHEV-HR (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۵۶	۴ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۷	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۴	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۶۸	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۷	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۹۵	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۲	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۸	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۴۰	۴	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۲	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۴۹	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۰	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۶۸	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۰	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۴۱	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۵	۳۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۷	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۸	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۸	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۱۴	۹	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۳۸	۳	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۵	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۵	۳	▲
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۱۹	۶	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۷۸۵	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۲	۱	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۷	۲	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۱۷	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۳	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۳	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۳۴	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۵۵	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۶۸	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۸۸	۱	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۴	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۳۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۳	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۳۲	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۶	۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۴۰	۳	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۳	۰	
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۷	۰	

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

رئیس شعبه چهارم تعزیرات حکومتی زنجان از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق و اعمال جریمه این متخلف در استان خبر داد. بهمن فضلی در گفت و گوبا «یرنا» افزود: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۱۳۸ عدد قوطی ۴ لیتری روغن موتور خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی زنجان رسیدگی شد.» وی اظهار داشت: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز دانست و علاوه بر ضبط کالای کشف‌شده، متخلف را به پرداخت ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال جزای نقدی



قاچاقچی روغن موتور در زنجان جریمه شد



وقتی فناوری برای مالکان خودرو در دسرساز می‌شود

در جست‌وجوی سوخت مناسب برای موتورهای حساس



بازدهی می‌شود و خودرو دیگر قادر به کنترل آلایندگی خود نخواهد بود. این خرابی علاوه بر افزایش آلایندگی هوا، برای مالک هم به معنای هزینه سنگین تعویض کاتالیز است که در خودروهای وارداتی گاهی معادل چند ده میلیون تومان تمام می‌شود. علاوه بر این، خرابی کاتالیز باعث روشن شدن چراغ چک موتور و ورود خودرو به حالت اضطراری می‌شود که روی رانندگی و شتاب خودرو تاثیر منفی دارد. از نظر اقتصادی، پایین بودن کیفیت سوخت باعث افزایش هزینه‌های مالک می‌شود. مصرف سوخت بالاتر، هزینه

نگهداری و تعمیرات بیشتر، خرابی‌های زودهنگام قطعاتی مثل شمع، کوئل، انژکتور، پمپ‌بنزین و حتی توربوشاژر از جمله پیامدهای مستقیم هستند. توربو به‌طور ویژه به کیفیت روغن و سوخت وابسته است؛ زیرا هر گونه ناک زدن یا احتراق ناقص می‌تواند به پره‌ها و یاتاقان‌های آن ضربه بزند. توربو در دورهای بالا با سرعت چند صد هزار دور در دقیقه کار می‌کند و کوچک‌ترین اختلال در شرایط کاری، مثل ورود دوده یا دمای بیش از حد، می‌تواند باعث خرابی جدی شود. هزینه تعمیر یا تعویض توربو در ایران بسیار بالاست و گاهی تا چند صد میلیون تومان می‌رسد؛ در حالی که علت اصلی خرابی چیزی جز کیفیت پایین بنزین نیست. از جنبه روانی و اجتماعی هم این مساله بر اعتماد مصرف‌کنندگان اثر گذاشته است. خریدار ایرانی وقتی خودرو توربو یا هیبرید وارد می‌کند، انتظار دارد همان تجربه‌ای را داشته باشد که در بازار جهانی تبلیغ شده است؛ اما در عمل با مشکلاتی روبه‌رو

می‌شود که ریشه در کیفیت پایین سوخت دارد و نه طراحی خودرو. این باعث شکل‌گیری نوعی بدبینی به فناوری‌های مدرن شده است و حتی عده‌ای موتور توربو را ذاتا پر ریسک و پرخرج می‌دانند؛ درحالی که در کشورهای اروپایی و آسیای شرقی این موتورها سال‌هاست بدون مشکل جدی استفاده می‌شوند. همین ذهنیت باعث می‌شود بسیاری از خریداران در ایران همچنان موتورهای تنفس طبیعی را ترجیح دهند، حتی اگر توان و بازده کمتری داشته باشند. از سوی دیگر، پیامدهای زیست‌محیطی کیفیت پایین بنزین نیز غیر قابل چشم‌پوشی است. ترکیبات گوگردی موجود در بنزین بی‌کیفیت هنگام احتراق به دی‌اکسید گوگرد تبدیل می‌شوند که یکی از اصلی‌ترین عوامل باران‌های اسیدی است. ترکیبات آروماتیک مثل بنزن و تولوئن نیز سرطان‌زا هستند و در هوای آلوده کلان‌شهرها سهم بالایی دارند. آلاینده‌هایی مثل ذرات معلق هم ناشی

از احتراق ناقص و کیفیت پایین سوخت هستند که مستقیما وارد سیستم تنفسی انسان می‌شوند. تحقیقات نشان داده آلودگی ناشی از خودروها در ایران سالانه هزاران نفر را به بیماری‌های قلبی و ریوی مبتلا می‌کند و امید به زندگی را کاهش می‌دهد. به‌عبارت دیگر، کیفیت پایین بنزین نه تنها به خودرو بلکه به سلامت شهروندان نیز آسیب می‌زند. برای جبران کمبود اکتان، استفاده از مکمل‌ها یا اکتان بوسترها در ایران رواج یافته است. برخی از این محصولات وارداتی و باکیفیت هستند، اما بسیاری تقلبی یا فاقد استاندارد معتبرند. مصرف بی‌رویه یا نادرست این مکمل‌ها می‌تواند باعث تشکیل رسوبات جدید در موتور شود یا به کاتالیز آسیب بزند. همچنین برخی مکمل‌ها حاوی فلزات سنگینی مثل منگنز هستند که هر چند به‌طور موقت عدد اکتان را افزایش می‌دهند، اما اثرات زیست‌محیطی خطرناکی دارند. این وضعیت نشان می‌دهد حتی راهکارهای جایگزین هم در ایران بدون ریسک نیستند و مصرف‌کننده باید با دقت و آگاهی به سراغ آن‌ها برود. در برخی پالایشگاه‌ها برای جبران کمبود اکتان از افزودنی‌هایی مثل MTBE و آروماتیک‌ها استفاده می‌شود که در کوتاه‌مدت نیاز را برطرف می‌کنند؛ اما در بلندمدت آسیب‌زا هستند. درواقع، استفاده از این ترکیبات نوعی راه‌حل موقت است که مشکلات را به آینده منتقل می‌کند. تجربه کشورهای همسایه نشان داده است که با سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌های مدرن و کاهش استفاده از افزودنی‌های پرخطر، می‌توان کیفیت سوخت را

به‌طور پایدار ارتقا داد. یکی از پیامدهای غیرمستقیم کیفیت پایین سوخت، کاهش ارزش فروش خودروهای توربو در بازار دست‌دوم است. بسیاری از خریداران هنگام انتخاب خودرو کارکرده، از موتورهای توربو فاصله می‌گیرند؛ زیرا نگران خرابی‌های ناشی از سوخت بی‌کیفیت هستند. این نگرانی باعث افت قیمت و کاهش جذابیت خرید این خودروها می‌شود. در نتیجه، مالکانی که با هزینه زیاد خودرو توربو خریداری کرده‌اند، هنگام فروش زیان قابل توجهی متحمل می‌شوند. این موضوع هم بُعد اقتصادی دیگری از ماجرای کیفیت پایین سوخت در ایران است. با همه این مشکلات، راهکارهایی برای کاهش آسیب‌ها وجود دارد. استفاده از روغن موتور سنتتیک با گرید مناسب و تعویض به‌موقع آن می‌تواند بخشی از آسیب‌های ناشی از سوخت نامرغوب را جبران کند. سرویس منظم سیستم سوخت، تمیز نگه داشتن انژکتورها، استفاده از شمع‌های مرغوب و رعایت توصیه‌های کارخانه سازنده نیز نقش مهمی در کاهش ریسک دارند. رانندگی با دور موتور پایین و پرهیز از فشار بیش از حد به موتور در شرایط سوخت بی‌کیفیت، احتمال وقوع ناک را کمتر می‌کند. این راهکارها هر چند جایگزین بنزین باکیفیت نیستند، اما می‌توانند عمر مفید موتور را افزایش دهند. در نهایت، مساله کیفیت پایین بنزین در ایران یک بحران چندوجهی است که آثار آن فراتر از صنعت خودرو می‌رود. این مساله هم بُعد فنی دارد، هم اقتصادی، هم اجتماعی و هم زیست‌محیطی. خودروهای توربوشاژ به‌دلیل ماهیت طراحی خود بیش از سایر موتورها از این بحران آسیب می‌بینند و همین موضوع باعث شده که مالکانشان بیش از دیگران با چالش روبه‌رو شوند. راه‌حل نهایی تنها در ارتقای فناوری پالایشگاهی، سرمایه‌گذاری در تولید سوخت استاندارد و نظارت سخت‌گیرانه بر کیفیت است. تازمانی که چنین اصلاحاتی انجام نشود، استفاده از خودروهای مدرن در ایران با ریسک بالای خرابی، هزینه‌های سنگین و تجربه رانندگی نامطلوب همراه خواهد بود و این مساله شکاف میان فناوری جهانی و شرایط داخلی را عمیق‌تر خواهد کرد

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



بسیار خاص و چراغ‌های مزین به LED، شاهدنمای زیبا و چشم‌نوازی از ۳۰۸ هستیم. طراحی داخلی این خودرو نیز کاملاً اسپرت و مدرن است. در کابین یک نمایشگر ۱۱۰ اینچی برای سیستم مولتی‌مدیا و یک نمایشگر ۱۱۲ اینچی برای کلاستر مشاهده می‌شود. اما طراحی غریب‌کفرمان دی-کات دوپل و صندلی‌های اسپرت، حس هیجان سرنشینان را دوچندان می‌کند. این خودرو دارای موتورهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌برقی است که توان و گشتاور بالاتری تولید می‌کند.

پژو ۳۰۸ یکی از محصولات موفق کمپانی مطرح خودروساز فرانسوی است. به تازگی پژو از فیس‌لیفت ۳۰۸ رونمایی کرده است که از نظر طراحی، همچنان شاهد همان خطوط تیز روی بدنه و رینگ‌های ۱۸ اینچی هستیم. اما بیش‌ترین تغییرات طراحی مربوط به نمای جلو و عقب این خودرو است. چراغ‌های باریک با LEDهای سه‌گانه و جلوپنجره ۶ ضلعی نسل جدید پژو در کنار چراغ‌های درون‌سیر، نمای تهاجمی (مشابه گر به‌سان‌ها) ایجاد می‌کند. در نمای عقب نیز به‌لطف حجم‌پردازی

طراحی جدید پژو «۳۰۸» استیشن



تلگرام

Telegram

سبک طراحی کلاسیک «بامو»

چندروز پیش، کمپانی بامواز نسل جدید کراس‌اوور تمام‌برقی خود یعنی iX3 به‌صورت رسمی رونمایی کرد. این خودرو از نظر تکنولوژی انقلاب گسترده‌ای در صنعت خودرو به‌شمار می‌رود و از نظر طراحی نیز بار دیگر توانسته تصویری از یک بامو اصل را به‌نمایش بگذارد. حال سوال این است که آیا سایر خودروسازان مطرح جهان نیز می‌توانند مانند بامو به طراحی کلاسیک و اصل خود بازگردند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

با نگاه دقیق‌تر به این کراس‌اوور جسور باواریایی درمی‌یابیم که از طرح جلوپنجره محصولات دهه ۶۰ این کمپانی (مانند بامو ۲۰۰۲) در این خودرو استفاده شده است. همچنین در نمای عقب چراغ L شکل همیشگی بامو را در قالب یک طراحی بسیار مدرن می‌بینیم. همان‌طور که رئیس هیات‌مدیره بامو اعلام کرده است، iX3 یک بامو اصل است که با طراحی اصل باواریایی، خود را به اثبات می‌رساند.

عابدینی

هر چقدر که بامو در حال بازگشت به مسیر طراحی جذاب و دوست‌داشتنی همیشگی خود است، رقیب سرسخت هموطنش یعنی مرسدس‌بنز در حال دور شدن از اصالت طراحی خود است. با نگاهی به GLC EV شاهد طراحی مرسدس‌بنز با آلمان‌هایی شبیه خودروهای چینی هستیم. در چند روز اخیر، برخی نقدهای منفی به مرسدس‌بنز GLC EQ وارد شده است؛ چرا که جلوپنجره کرومی بزرگ آن مزین به نورپردازی LED (دقیقاً مشابه محصولات چینی) است. برخی کارشناسان معتقدند با طراحی جدید بامو iX3 و قبل از آن، رونمایی از طراحی آنودی Q5 جدید می‌توان به سبک طراحی هر دو آلمانی مطرح در بازارهای جهانی امیدوار بود. از طرفی احتمالاً مرسدس‌بنز سبک طراحی مدرنی را در پیش خواهد گرفت که مشخص نیست از سوی طرفدارانش مورد توجه و استقبال قرار بگیرد یا خیر.

شاهمحمدی

Message

صدای اینترنتی

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی بلبرینگ خودرو

خودرو چینی سدان مدل ۱۴۰۱ دارم و چندی پیش در زمان حرکت و در سرعت بالا، از ناحیه چرخ‌های جلو آن سر و صدای عجیبی به‌گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی گفت این مشکل به‌دلیل خرابی بلبرینگ‌های چرخ است. با مراجعه به بازار لوازم‌یدکی متوجه شدم اختلاف قیمت این قطعه در چند فروشگاه مختلف به ۵ میلیون تومان می‌رسد!

۰۹۰۵***۲۱۷۳

سدان اسپرت ۷۰ هزار دلاری «لکسوس» چه در چنته دارد؟ «IS300FSport»؛ هیجان به سبک سامورایی



لکسوس IS سدان کامپکت لوکس ژاپنی است که هدف از تولید آن رقابت با بزرگانی چون بامو، مرسدس‌بنز و آنودی است. اواسط سال ۲۰۲۰ بود که کمپانی لکسوس به‌صورت رسمی از نسخه فیس‌لیفت سدان کامپکت لوکس محبوب خود رونمایی کرد. این خودرو در نسخه‌های متعددی به بازار جهانی آمده است که ما در این مطلب نسخه IS300FSport را بررسی می‌کنیم.

فضای داخلی اسپرت و باکیفیت

کابین IS300FSport جدید، مشابه نسخه‌های قبلی است؛ با این تفاوت که در زمان ورود به کابین، نخستین عاملی که بسیار خودنمایی می‌کند، استفاده از متربال و مواد باکیفیت است که در ساخت داشبورد و سایر ادوات داخلی به کار گرفته شده است. یک نمایشگر ۸ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۰٫۳ اینچی با قابلیت اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو در کابین مشاهده می‌شود. از طرفی با وجود قرارگیری مازول مرتبط برای تنظیمات سیستم تهویه مطبوع شاهد داشبورد نسبتاً شلوغی هستیم. استفاده از رنگ قرمز برای دوخت و ترکیب آن با مشکی، غریب‌کفرمان F Sport با دو پدال آلومینیومی پشت آن و وجود دسته‌دنده اسپرت، رانندگی با این خودرو را اسپرت و هیجان‌انگیز جلوه می‌دهد.

قلبی که پر توان می‌تپد

آن چه قلب تپنده IS300FSport را تشکیل می‌دهد، یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۲ لیتر و مجهز به توربوشارژ است که حداکثر ۲۴۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با مکانیزم تعویض دنده پشت فرمان نیز قدرت تولیدی را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. وجود سیستم دیفرانسیل لغزش محدود LSD این خودرو را به یکی از گزینه‌های مناسب برای دررفت بدل می‌کند. چهار وضعیت رانندگی اکو، نرمال/کاستوم، اسپرت S و اسپرت S پلاس برای گیربکس این خودرو تعریف شده است. در وضعیت اسپرت S پلاس با وجود وزن ۱۶۸۰ کیلوگرمی تنها ۷ ثانیه زمان نیاز است که خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن به ۲۳۳ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.



پیامک

SMS

ارزش خرید سدان محبوب گرهای

در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به دنبال یک خرید سدان نسبتاً بزرگ و جادار خانوادگی با آپشن‌های فراوان هستیم. پس از مدتی جست‌وجو، خودرو هیوندای سوناتا ۲۰۱۵ سقف شیشه‌ای را انتخاب کردم. آیا این خودرو در بازه قیمتی ذکر شده ارزش خرید دارد؟

۰۹۱۲***۶۱۱۶

هیوندای سوناتا یک سدان خانوادگی میان‌سایز در سگمنت D است که از سال ۱۹۸۵ تا به امروز توسط کمپانی هیوندای تولید و به بازار عرضه می‌شود. در بازار کشورمان تا نسل هفتم و نسخه فیس‌لیفت این خودرو موجود است. نسل ششم این خودرو (موسوم به YF) یکی از محبوب‌ترین نسل‌های این خودرو در بازار کشورمان است. بر این اساس نسخه ۱۷۴ سوناتا را در این مطلب بررسی می‌کنیم. این سدان میان‌سایز خانوادگی سگمنت D هیوندای بر اساس خطوط تیز و سطوح صاف شکل گرفته است. خط تیز مورب روی بدنه (که در انتها به چراغ‌های عقب ختم می‌شود)، اورنگ‌های نسبتاً بلند، ستون C کشیده و رینگ‌های ۱۶، ۱۷ و ۱۸ اینچی، کاراکتر اسپرت و نافذی به این سدان میان‌سایز بخشیده است. بر این اساس سوناتا YF با در نظر گرفتن فرمت کوپه بدنه (که در اثر انحنای سقف ایجاد شده)، لقب مرسدس‌بنز CLS کره‌ای را به‌خود اختصاص داده است. همچنین چراغ‌های کشیده زاویه‌دار، خطوط تیز روی کاپوت، جلوپنجره چهارضلعی کروم هیوندای و گل‌گیرهای منحنی جلو، چهره کاملاً تهاجمی و اسپرتی را از این مدل به‌نمایش می‌گذارند. در نمای عقب چراغ‌های کشیده، حجم خاص روی در صندوق عقب و خط کروم میان چراغ‌های عقب، طراحی زیبایی برای این خودرو فراهم کرده است. در زمان ورود به هیوندای سوناتا YF شاهد فضایی نیمه‌لوکس و جذاب هستیم. ترمیم دورنگ و استفاده از قطعات دکوراتیو کروم و چرم مصنوعی صندلی‌ها به‌خوبی این حس را به سرنشینان القا می‌کند. طراحی کلاستر با یک صفحه‌نمایشگر ۵ اینچی، تعبیه یک نمایشگر ۵٫۷ اینچی در بخش مرکزی داشبورد (در نسخه‌های فول آپشن شاهد نمایشگر ۱۷ اینچی لمسی هستیم) و تنظیمات منحصربه‌فرد اتوماتیک جذاب سیستم تهویه مطبوع، فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهد.

همچنین طراحی سقف بزرگ دو تکه پانوراما و نورپردازی خاص ایجادشده توسط لچکی‌های دو تکه عقب، کابین سوناتا YF را بسیار دلنشین و جذاب جلوه می‌دهد. این سدان سباز متوسط خانوادگی هیوندای از آپشن‌های به‌روزی بهره‌مندی می‌برد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به: سیستم‌های ترمز ABS، EBD، ESC، BAS، کروز کنترل، آپریک به صورت استاندارد، ۶ بلندگو برای سیستم صوتی، بلندگوهای سیستم صوتی از برند اینفینیتی، پشت‌سری‌های فعال، ورود بدون کلید (کی‌لس)، سیستم استارت دکمه‌ای، گرم‌کن صندلی‌های جلو و عقب، آپنه میانی مجهز به الکتروکرومیک، سنسور پارک، صندلی‌های جلو برقی و برای راننده تنظیم در ۸ جهت با حافظه و سیستم تهویه مطبوع دو گانه اتوماتیک و مجزا برای سرنشینان عقب اشاره کرد. همچنین گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک در این مدل وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو این خودرو را برعهده دارد. هیوندای سوناتا YF حداکثر تا ۱۸۰ هزار کیلومتر کار کرد، خودرو نسبتاً کم‌استهلاک و کم‌دردسری برای مالکش است. از این رو، خرید نسخه‌های تامدل ۲۰۱۵ این خودرو با کارکرد حداکثر ۱۲۰ هزار کیلومتر پیشنهاد می‌شود. البته در ادامه لازم است برای نگهداری از این خودرو با کارکرد ذکر شده، دقت و توجه زیادی داشته باشید. در غیر این صورت هزینه‌های جانبی این خودرو می‌تواند تا حدی چشمگیر و حتی کمرشکن باشد.



به «دنیای خودرو» توضیح داد: «بدون تردید، چالش‌ها در حوزه‌های انرژی و ارزش همچنان وجود خواهند داشت و ریشه در مشکلات فعلی دارند. با این حال، به نظر می‌رسد وزارت صنعت، معدن و تجارت توانایی مدیریت این شرایط و کاهش اثرات منفی آن را دارد.» میرزایی در جمع‌بندی چشم‌انداز صنعت تایر تا پایان سال گفت: «بدون تردید، چالش‌ها در حوزه‌های انرژی و ارزش همچنان وجود خواهند داشت و ریشه در مشکلات فعلی دارند. با این حال، به نظر می‌رسد وزارت صنعت، معدن و تجارت توانایی مدیریت این شرایط و کاهش اثرات منفی آن را دارد.» وی افزود: «موجودی وارداتی سال گذشته بیش از دو برابر نیاز کشور بوده و با توجه به تخفیف قابل توجهی که معادل یک میلیارد یورو در واردات ایجاد شد، این امر می‌تواند فرصتی ارزشمند را برای کاهش خروج ارز و تقویت تولید داخلی فراهم کند. پیش‌بینی می‌شود امسال کل نیاز کشور به تایرهای سواری از محل تولید داخلی تامین شود و در بخش تایرهای اتوبوسی رادیال نیز سهم تولید از ۳۰ درصد به حدود ۶۰ درصد افزایش یابد. این جهش تولیدی، علاوه بر تاثیر مثبت بر اقتصاد کشور، دستاورد مهمی برای صنعت تایر خواهد بود و انتظار می‌رود سهم شرکت بارز در این موفقیت بیش از سایرین باشد.»

سایزها، عرضه حتی پایین‌تر از نرخ‌های مصوب انجام می‌شود؛ به‌ویژه در بازارهایی مانند تهران. نمایندگان فروش به دلیل رقابت شدید، اغلب محصولات را براساس قیمت مصوب عرضه می‌کنند و در مواردی شرایط فروش اعتباری یا چکی نیز ارائه می‌دهند. این روند به‌ویژه در مورد تایرهای وارداتی چشمگیر تر است و معاملات با اعتبار ۵ تا ۶ ماهه میان نمایندگان انجام می‌شود.» وی در ادامه درباره برنامه‌های افزایش ظرفیت در مجموعه تایر کردستان توضیح داد: «در مجموعه تایر کردستان، برنامه افزایش ظرفیت به میزان ۱۴ هزار تن در دست اجراست. تاکنون با حضور احمد مدیری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و محمدرضا سعیدی، مدیرعامل شستا، ۸ هزار تن به ظرفیت تولید افزوده شده است. پیش‌بینی می‌شود در صورت رفع مشکلات مربوط به تخصیص ارز، ۷ هزار تن دیگر تا پایان سال به این ظرفیت اضافه شود.» میرزایی تصریح کرد: «علاوه بر این، در مجموعه کرمان نیز افزایش ظرفیت ۲۶ هزار تنی در دستور کار قرار دارد. بر این اساس، مجموع افزایش ظرفیت تولید در این دو مجموعه تا پایان سال، در صورت تحقق برنامه‌ها، از ۴۰ هزار تن فراتر خواهد رفت.»

میرزایی در جمع‌بندی چشم‌انداز صنعت تایر تا پایان سال

مجموعه خودروسازان مطالبه دارد.» مدیرعامل بارز در پاسخ به پرسش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» مبنی بر وضعیت کنونی واردات تایر به کشور بیان کرد: «واردات بی‌رویه موجب انباشت قابل توجه تایر در بازار شده و اکنون عرضه بر تقاضا پیشی گرفته است. به دلیل مشکلات موجود در فرآیند تخصیص ارز، واردکنندگان با محدودیت‌های جدی مواجه هستند و میزان واردات نسبت به سال گذشته کاهش محسوسی داشته است. براساس آمار پنج ماه نخست سال، واردات حدود ۴۰ درصد کاهش یافته و بسا توجه به تداوم عدم تخصیص ارز، پیش‌بینی می‌شود این روند در ماه‌های آتی ادامه یابد.»

میرزایی در پاسخ به سوال دیگر این روزنامه در خصوص شرایط عرضه و تقاضای لاستیک در بازار اظهار داشت: «در حال حاضر بازار سیاه تایر عملاً وجود ندارد؛ هرچند ممکن است در مواردی به دلیل ناآگاهی مصرف‌کنندگان از قیمت‌های مصوب، برخی تخلفات یا سوءاستفاده‌ها رخ دهد.»

مدیرعامل گروه صنعتی بارز با اشاره به کاهش قیمت لاستیک خودرو در بازار آزاد به «دنیای خودرو» گفت: «بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد که در بسیاری از

حدود ۲ هزار میلیارد تومان از مطالبات سررسیدشده ماکه بخش عمده آن مربوط به سایپا است، وصول نشده است، همچنین مطالبات جاری ما از مرز ۴ هزار میلیارد تومان گذشته که سهم اصلی آن نیز به سایپا تعلق دارد و متأسفانه بخشی از این مطالبات برگشت خورده است.» وی افزود: «پیگیری‌های لازم برای یافتن راه‌حل عملی در این زمینه ادامه دارد.» مدیرعامل گروه صنعتی بارز درباره مشکلات تخصیص ارز به صنعت تایر و چالش تولیدکنندگان با این وضعیت به «دنیای خودرو» توضیح داد: «ارز مورد نیاز به‌موقع تامین نمی‌شود و به‌رغم پیگیری‌های مکرر، موفقیت چندانی حاصل نشده است. این امر سبب شده توانیم نیازهای تولید را به‌طور کامل برآورده کنیم و ناچار به تامین بخشی از مواد اولیه از بازار آزاد شویم؛ اقدامی که به افزایش بهای تمام‌شده محصولات منجر شده است.»

این مدیر صنعت تایر همچنین درباره برنامه‌های کاهش مصرف انرژی در واحدهای تولیدی کرمان و کردستان گفت: «اجرای این برنامه‌ها، هرچند در راستای رعایت الزامات و سیاست‌های ابلاغی بوده، اما به‌طور طبیعی کاهش نسبی در حجم تولید را نیز به همراه داشته است.» وی افزود: «به‌طور کلی صنعت تایر حدود ۱۰ همت از



«جمال میرزایی»، مدیرعامل گروه صنعتی بارز در گفت‌وگویی اختصاصی با روزنامه «دنیای خودرو» از برنامه‌های این مجموعه برای افزایش ظرفیت تولید و تامین نیاز تایر کشور خبر داد و چشم‌انداز صنعت تایر ایران را تشریح کرد.

مدیرعامل گروه صنعتی بارز، با اشاره به کاهش ۴۰ درصدی واردات تایر در پنج ماه نخست سال گفت: «این شرایط، فرصتی مناسب برای رونق تولید داخلی است و ما برنامه‌ریزی کرده‌ایم تا سهم تولید تایر اتوبوسی رادیال را دو برابر کنیم.» وی افزود: «با وجود چالش‌های ارزی و انرژی، گروه صنعتی بارز پیش‌تاز توسعه ظرفیت تولید خواهد بود.»

میرزایی در تشریح وضعیت مالی و عملیاتی گروه صنعتی بارز اظهار داشت: «روابط ما با خودروسازان، به‌ویژه شرکت سایپا، در شرایط مطلوبی قرار ندارد. در حال حاضر

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





چهره جسدور و تنها جمی به این سدان جیلی می‌بخشند. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک به هم پیوسته، حس مدرن تری ایجاد می‌کنند. طراحی داخلی خودرو نیز با وجود درجه‌های مستطیل شکل افقی، نمایشگر میانی و کلاستر تمام‌دیجیتال، لوکس و خاص به‌نظر می‌رسد. در عین حال طراحی سقف سانروف و نورپردازی LED داخلی سبب شده است کابین دلنشین و جذابی در اختیار سرنشینان این خودرو قرار بگیرد. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای دو قوای محرکه پلاگین-هیبریدی و تمام‌برقی است.

جیلی، یکی از برندهای خوشنام چینی است که دو روز قبل به صورت رسمی از سدان جدید خانوادگی فست‌بک خود، یعنی گلکسی استارشاین ۶ رونمایی کرد. با نگاهی به پروفیل این خودرو شاهد خط تیز برجسته روی بدنه هستیم و طراحی ستون C کشیده و رینگ‌های ۱۹ اینچی این مدل نیز مشابه خودروهای آنودی و بام‌واست. در نمای جلو، چراغ‌های کشیده مشابه محصولات هیوندای است. همچنین جلوپنجره ۶ ضلعی با خطوط عمودی کروم، دقیقاً از روی محصولات مرسدس بنز کپی‌برداری شده است. این ویژگی‌ها



معرفی سدان جدید «جیلی»

دبیر انجمن خدمات پس از فروش خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بحران در خدمات پس از فروش می‌تواند اقتصاد و حمل‌ونقل را فلج کند

مواردی همچون کمبود نقدینگی، نوسانات ارزی و بی‌برنامگی در اعلام به‌موقع تعرفه‌های گمرکی به تنهایی برای نابودی خدمات پس از فروش خودرو کافی است

اقدام‌های بسیار خوبی در توسعه زیرساخت‌های خودروهای برقی صورت گرفته است. تعدادی از واردکنندگان ورود بسیار خوبی به خودروهای برقی داشته‌اند و علاوه بر توسعه زیرساخت‌ها و تخصیص جایگاه‌های مجهز به ابزارآلات و تجهیزات، در آموزش نیروهای تعمیرکار، مالکین و نیروهای درگیر با امداد و نجات خودروهای برقی مانند امدادگران، اورژانس، آتش‌نشانی و هلال‌احمر نیز گام‌های بسیار خوبی برداشته‌اند. البته این خدمات به‌صورت تصاعدی در حال افزایش است و با اصلاح تعرفه واردات خودروهای برقی از سوی دولت چهاردهم آینده روشنی را برای توسعه شبکه خدمات پس از فروش خودروهای برقی پیش‌بینی می‌کنم.

باتوجه به این که شما سال‌ها است جزو مدیران ارشد صنعت خودرو هستید، برای به‌روزرسانی شبکه خدمات پس از فروش به وزارت صمت چه پیشنهادی دارید؟

چنانچه مستحضر هستید خدمات پس از فروش خودرو که در انتهای زنجیره صنعت خودرو قرار دارد، حوزه‌ای بسیار پراهمیت از منظر همه ذی‌نفعان و به‌ویژه از نگاه مصرف‌کنندگان خودرو می‌باشد. خدمات پس از فروش خودرو جزئی مهم و جدانشدنی از بخش‌های تولید و عرضه خودرو است.

عرضه‌کنندگان خودرو مطابق با قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو موظف و مکلف به ارائه خدمات پس از فروش خودرو در دو بازه تضمین (گارانتی) و تعهد (وارانتی) هستند. انجام این مهم رضایت مصرف‌کنندگان خودرو و عدم انجام آن نارضایتی ایشان را در پی دارد. بین حمایت‌های وزارت «صمت» از شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو و جلب رضایت مشتریان رابطه مستقیم کامل وجود دارد. عدم انجام این تکالیف برخورد‌های قانونی نهادهای سازمان‌های نظارتی و قضایی را موجب می‌شود. با این وجود ما انتظار زیادی از وزارت صمت نداریم. همین که شرایط حوزه کسب و کار خدمات پس از فروش را با جان و دل درک کنند و قوانین و دستورالعمل‌های دست و پاگیر مانند مجوزهایی که در جواب به سوال دوم شما مطرح کردم را تدوین نکنند، ممنون ایشان هستیم.

آیا تامین قطعات خودرو در شبکه خدمات پس از فروش در داخل کشور و محصولات قطعه‌سازان نیز انجام می‌شود یا عمدتاً وارداتی است؟

شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو تا جایی که الزامات شرکت‌های مادر به‌ویژه در بازه تضمین (گارانتی) اجازه دهد، تمایل دارند به منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی از محصولات داخلی ساخت قطعه‌سازان کشور استفاده کنند.

اما گاه به علت تعدد واردکنندگان خودرو و پایین بودن میزان واردات خودرو در مدل‌های خاص و غیره، قطعه‌سازان داخلی به علت پایین بودن شمارگان قطعات و هزینه بالای بهای تمام‌شده قطعات تمایلی به تولید ندارند و گاه فناوری ساخت قطعاتی خاص در کشور موجود نیست.

برای بهبود کیفیت قطعات و خدمات پس از فروش چه توصیه‌ای به فعالان این بخش دارید؟

اولاً از مدیران محترم عامل و کارکنان زحمتکش شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو و همچنین مدیران و کارکنان محترم نمایندگی‌ها و عاملیت‌های مجاز این شرکت‌ها که با همه کاستی‌ها به فکر ارائه خدمات مطلوب و درخور شأن مشتریان هستند تشکر می‌کنم و برای بهبود خدمات پس از فروش به‌عنوان یک همکار قدیمی توصیه می‌کنم تا رضایتمندی مشتریان را در کانون تصمیمات خود قرار دهند. در باب بهبود کیفیت قطعات هم شناسایی اقلام مشترک و حمایت از سازندگان درجه یک و دو با عقد قراردادهای محکم و بلندمدت راهگشاست.

در پایان از مشتریان محترمی که بنا به علل گفته شده و هر علت دیگری امکان ارائه خدمات مطلوب به ایشان فراهم نشده است عذرخواهی می‌کنیم.



و سیاست‌گذاران صنعتی با کارشناسان و خبرگان این عرصه و به‌ویژه با انجمن‌های تخصصی، سیاست و راه حل مناسبی نیست.

نویسنده

بسیاری از عرضه‌کنندگان خودروهای وارداتی برای تامین ارز به‌موقع و کافی به منظور واردات اقلام یدکی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستند. مگر می‌شود ارز برای واردات خودرو به‌صورت CBU و CKD آن هم با اولویت ارزی باشد اما برای خدمات پس از فروش تخصیص ارز کافی و به‌موقع صورت نگیرد؟

آیا اقدام جدی برای توسعه شبکه خدمات پس از فروش خودروهای برقی انجام شده است؟

هستند، در واردات کالا ایجاد اختلال می‌شود. گواهی که ابر و باد و مه و خورشید و فلک برای جلوگیری واردات قطعات و اقلام یدکی دست به دست هم داده‌اند!

آیا کمبود قطعه ناشی از بحران عدم تخصیص ارز به موقع به شبکه خدمات ایجاد شده است؟

چنانچه قبلاً هم اشاره کردم علت اصلی کمبود قطعه عدم تخصیص به‌موقع و کافی ارز برای واردات اقلام یدکی است. به این مهم باید عوامل دیگری مانند کمبود نقدینگی، نوسانات ارزی، بی‌برنامگی در اعلام به موقع تعرفه‌های گمرکی را نیز افزود. هر کدام این‌ها به تنهایی برای نابودی خدمات پس از فروش خودرو کافی است!

در شرایط فعلی وزارت صمت برای بهبود شبکه خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی چه اقدامی به انجام دهد؟

اولاً اجازه بدهند تا ما مسائل و مشکلات شبکه خدمات پس از فروش را بیان کنیم. ما با مشکلات دولت چهاردهم بیگانه نیستیم اما بسیاری از مشکلات با همفکری و تعامل حل شدنی است. انسداد راه‌های ارتباطی مسئولین



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

بازار خدمات پس از فروش خودرو در کشور سال‌هاست در حاشیه مانده و مانند حلقه‌ای فراموش شده از زنجیره صنعت خودرو با مشکلات متعدد و عمیقی دست‌وپنجه‌نرم می‌کند. در شرایطی که واردات خودرو با راه به‌عنوان نسخه‌ای برای سامان بخشی بازار معرفی شده، شبکه خدمات پس از فروش که تضمین‌کننده رضایت مشتری و استمرار کارایی ناوگان سبک و سنگین است، همچنان بی‌پناه و گرفتار در گرداب تصمیمات متناقض، بوروکراسی‌های بی‌حاصل و بی‌توجهی سیاست‌گذاران است. فعالان این حوزه معتقدند که خدمات پس از فروش در کشور «طفل یتیمی» است که نه در اولویت تخصیص ارز قرار دارد، نه در اصلاح قوانین و مقررات. بحران کمبود قطعه، تحریم‌های خارجی، محدودیت‌های نابه‌جای داخلی و انبوه مجوزهای غیرمرتبط، امروز این بخش را تا مرز فروپاشی برده است.

این در حالی است که کارشناسان بارها هشدار داده‌اند بی‌توجهی به خدمات پس از فروش خودرو، به‌ویژه در بخش خودروهای سنگین و حمل‌ونقل عمومی، می‌تواند مستقیماً اعتماد مشتریان را نشانده رود. با وجود این، انجمن‌های تخصصی و شرکت‌های واردکننده بارها تقاضای گفت‌وگو و تعامل با وزارت صمت را مطرح کرده‌اند اما به گفته نمایندگان این صنف، اغلب مکاتبات بی‌نتیجه مانده و راه‌های ارتباطی همچنان مسدود است. اکنون که بحث توسعه خودروهای برقی و آینده حمل‌ونقل هوشمند نیز در دستور کار قرار گرفته، فعالان این عرصه هشدار می‌دهند بدون نوسازی و توانمندسازی شبکه خدمات پس از فروش، هرگونه تحول در این عرصه محکوم به شکست خواهد بود. از همین رو جهت بررسی وضعیت خدمات پس از فروش با «عباس‌علی غیائی»، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو به گفت‌وگوی اختصاصی پرداختیم؛

انتقاداتی به وضعیت شبکه خدمات پس از فروش شرکت‌های واردکننده خودرو وارد است، نظر شما در این خصوص چیست؟

دقیقاً تمامی انتقادات وارد است. متأسفانه شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو علاوه بر مواجهه با تحریم‌های ظالمانه خارجی بایستی بر تحریم‌ها و محدودیت‌های بعضاً نابجای داخلی نیز غلبه کنند. متأسفانه دیرزمانی است خدمات پس از فروش همچون طفل یتیمی است که هیچ ملجا و پناهی ندارد. بارها به‌عنوان یک انجمن دیرپای تخصصی و به نمایندگی از تمامی شرکت‌های عضو مسائل و مشکلات را به‌صورت کتبی منعکس کرده و از مسئولین امر تقاضای ملاقات کرده‌ایم، اما تا به امروز مکاتبات بی‌ثمر بوده و موفق به انعکاس حضوری مسائل و مشکلات حوزه خدمات پس از فروش خودرو نیز نشده‌ایم.

شبکه خدمات پس از فروش توانسته ارز مورد نیاز خود جهت واردات قطعات را دریافت کند؟

بسیاری از عرضه‌کنندگان خودروهای وارداتی برای تامین ارز به‌موقع و کافی به منظور واردات اقلام یدکی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستند. مگر می‌شود ارز برای واردات خودرو به‌صورت CBU و CKD آن هم با اولویت ارزی باشد اما برای خدمات پس از فروش تخصیص ارز کافی و به‌موقع صورت نگیرد؟ علاوه بر این به دلایل مهمی مانند: «مجموع دفتر صنایع تجهیزات برقی و الکترونیکی»، «مجموع وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات» برای اقلام غیرمرتبط، «مجموع سازمان ورزش و جوانان» و قید تازه گذاشته شده تحت عنوان «مجموع بهینه‌سازی مصرف ارز»، حتی برای واردات اقلامی که به‌ارز نیاز ندارند و در گمرکات در صف ترخیص

این آمار نهایی نیست و باید منتظر تایید پزشکی قانونی بمانیم.» وی با اشاره به اجرای طرح ویژه در شهر یورامسال افزود: «بر اساس این طرح، حتی ارتکاب یک تخلف حادثه‌ساز نیز منجر به توقیف سیستمی گواهینامه به مدت سه ماه می‌شود.» رئیس پلیس راهور فراجا با تأکید بر اهمیت رعایت قوانین رانندگی گفت: «اکنون که به روزهای پایانی تابستان رسیده‌ایم و شرایط جوی رو به خنکی می‌رود، بسیاری از خانواده‌ها از این فرصت برای سفرهای برون‌شهری استفاده می‌کنند؛ بنابراین رعایت قوانین رانندگی ضروری است.»

رئیس پلیس راهور فراجا با تشریح آخرین وضعیت سفرهای تابستانی در کشور اظهار کرد: «یکی از طرح‌های مهم پلیس راهور در طول سال، طرح تابستانی است که به دلیل حجم بالای سفرها و مناسبت‌های مختلف در این فصل اجرا می‌شود؛ به ویژه شهر یور که همیشه ماهی ویژه و پر تردد است.» سید تیمور حسینی افزود: «از ابتدای تیر تاکنون حدود ۲ هزار و ۷۰۰ نفر از هموطنانمان بر اثر تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند. با این حال بر اساس آمارهای سر صحنه پلیس، شاهد کاهش حدود ۷ درصدی در تعداد جان باختگان بوده‌ایم؛ البته



۱۶۶ میلیون سفر تابستانی ثبت شد



برای جلوگیری از جعل و تغییر پلاک صورت می‌گیرد؛

تغییر ارقام پلاک خودروها به حروف لاتین در طرح نظام نوین شماره گذاری



وی در این رابطه تصریح کرد: «پلاک‌های خودرو در استاندارد جهانی با ارقام لاتین صادر می‌شوند؛ چراکه این ارقام به راحتی قابل تغییر و جعل نیستند؛ اما در ایران پلاک‌ها به صورت فارسی هستند که جعل و تغییر آن‌ها آسان‌تر است.» سردار حسینی با اشاره به طرح «نظام نوین شماره گذاری» که در دست تدوین است، خاطرنشان کرد: «یکی از پیشنهادات مهم این طرح، تغییر ارقام پلاک خودروها به حروف لاتین است تا دقت در شناسایی و جلوگیری از تخلفات افزایش یابد.» وی همچنین اعلام کرد که سامانه اجراییات به زودی به ربانی مجهز می‌شود تا خطاهای انسانی به طور کامل حذف شود. رئیس پلیس راهور درباره ساماندهی موتورسیکلت‌ها گفت: «طرحی تحت عنوان بازتسجيل موتورسیکلت‌ها در دست تصویب است که سه حوزه اصلی مربوط به موتورسیکلت‌سواران را شامل می‌شود.» وی به مشکل عمده شماره گذاری موتورسیکلت‌ها اشاره کرد و افزود: «اکثر موتورسیکلت‌ها به نام مالک واقعی ثبت نشده‌اند و پلاک‌ها عمدتاً به نام شرکت تولیدکننده صادر شده است.» حسینی تأکید کرد که برای موفقیت این طرح نیاز به ضمانت اجرایی وجود دارد و اتصال کارت سوخت به فرآیند بازتسجيل می‌تواند از جمله این ضمانت‌ها باشد. در پایان رئیس پلیس راهور فراجا تأکید کرد که تلاش‌های پلیس راهور بهبود وضعیت شماره گذاری، کاهش خطاهای صدور جریمه و ساماندهی موتورسیکلت‌ها ادامه خواهد داشت و طرح‌های جدید به منظور ارتقای امنیت و نظم در حوزه ترافیک در دست اجراست.

جریمه ۱۷ هزار وسیله نقلیه به علت تخلفات پلاک رئیس پلیس راهور تهران بزرگ نیز از برخورد گسترده با تخلفات پلاک طی ۱۱ روز ابتدایی شهریورماه سال جاری خبر داد. سردار سید ابوالفضل موسوی‌پور تأکید کرد که در این مدت بیش از ۱۷ هزار تخلف مرتبط با پلاک وسایل نقلیه شناسایی و اعمال قانون شده است. وی با هشدار نسبت به افزایش تخلفات مربوط به پلاک

وسایل نقلیه گفت: «بسیاری از رانندگان تصور می‌کنند که مخدوش کردن یا دستکاری پلاک صرفاً منجر به جریمه نقدی می‌شود؛ در حالی که طبق ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی، این اقدام یک جرم محسوب می‌شود و می‌تواند مجازات حبس را در پی داشته باشد.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در پایان گفت: «تخلفات مربوط به پلاک و توقف در پیاده‌روها، مصداق بارز بی‌توجهی و

ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی درباره مخدوش کردن پلاک وسایل نقلیه چه می‌گوید؟

معاون فرهنگی و اجتماعی فرماندهی انتظامی تهران بزرگ در تشریح قانونی این معضل می‌گوید: «ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی، صراحتاً در این خصوص چنین بیان داشته است که: هر کس در ارقام و مشخصات پلاک وسایل نقلیه موتورسی، زمینی، آبی یا کشاورزی، تغییر دهد و یا پلاک وسیله نقلیه موتوری دیگری را به آن الصاق نماید و یا برای آن پلاک تقلبی به کار برد یا چنین وسایلی را با علم به تغییر و یا تعویض پلاک تقلبی مورد استفاده قرار دهد و همچنین هر کس به نحوی از انحاء در شماره شاسی، موتور یا پلاک وسیله نقلیه موتوری و یا پلاک‌های موتور و شاسی که از طرف کارخانه سازنده حک یا نصب شده بدون تحصیل مجوز از راهنمایی و رانندگی تغییر دهد و آن را از صورت اصلی کارخانه خارج کند، به حبس از ۶ ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.» وی تأکید کرد: «شماره‌های حک‌شده روی موتور یا شاسی و یا پلاک‌های نصب‌شده روی وسیله نقلیه، همچون شناسنامه، اثر انگشت و یا کارت ملی مالک به حساب می‌آید که با استفاده از آن می‌توان اطلاعات زیادی در مورد خودرو به دست آورد که این اطلاعات مختص و منحصر به فرد است و کمپانی سازنده خودرو و پلیس راهور برای آن وسیله نقلیه خاص، مورد استفاده قرار داده‌اند که اگر از آن تخطی به عمل آید، علاوه بر جریمه، فرد خاطی به کمیسیون ماده ۳۰ معرفی می‌شود.»



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چندی پیش فرمانده انتظامی شهرستان رشت از دستگیری اعضای باند جعل پلاک و سرقت از منازل در این شهرستان خبر داد. به گفته وی، اعضای این باند حرفه‌ای از استان‌های دیگر خودرو سرقت کرده و پلاک خودرو سرقتی را روی خودرو دیگر جعل کرده و با استفاده از این خودروهای جعل پلاک شده، از منازل سرقت می‌کردند. با انتشار این خبر، بار دیگر مشخص شد که چرا پلیس با جرم جعل و مخدوش کردن پلاک خودرو به شدت برخورد می‌کند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

خطای صدور جرایم رانندگی به حداقل رسیده است

روز گذشته رئیس پلیس راهور فراجا در جمع خبرنگاران با اشاره به کاهش چشمگیر خطا در صدور جریمه‌ها گفت: «امروز حتی یک مورد اعتراض تلفنی یا حضوری به صدور جریمه اشتباهی ثبت نشده است.» سردار سید تیمور حسینی افزود: «حدود سه سال پیش سامانه‌ای رباتیک برای بررسی جرایم رانندگی راهاندازی شد که میزان خطا را به حداقل ممکن رسانده است؛ اما دستکاری پلاک‌های خودرو به ویژه پلاک‌های فارسی، همچنان یکی از عوامل معدود بروز اشتباهات است.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلاتری 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: خشاریار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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



«ولو» برنده کشنده برقی امسال

هر ساله خودروسازان مطرح در سطح جهان محصولات تجاری شان را در کلاس های کشنده، کامیون، کامیونت، اتوبوس و ون معرفی کرده و در معرض نمایش می گذارند تا بر اساس پارامترهای طراحی، بخش فنی و سطح تکنولوژی به آن ها امتیاز داده شود. بر این اساس ولو FH ایلو الکتریک برنده جایزه کشنده برقی سال ۲۰۲۵ شد. دلیل این انتخاب نیز باتری های با ظرفیت ۵۴۰ کیلووات-ساعتی و قدرت خروجی ۶۶۶ اسب بخار است.

جان باختن پاکبانی دیگر حین نظافت بزرگراه!

چند روز قبل رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ خبری منتشر کرد مبنی بر این که یک کارگر خدماتی شهرداری تهران (پاکبان) حین انجام وظیفه در بزرگراه شهید همت (مسیر غرب به شرق) بر اثر برخورد با یک دستگاه خودرو سواری به شدت مصدوم شده و قبل از انتقال به بیمارستان جان خود را از دست داده است. ۲۲ تیرماه امسال بود که روزنامه «دنیای خودرو» با انتشار گزارشی به بررسی موضوع برخورد برخی خودروهای عبوری در معابر عمومی شهرهای پرجمعیت کشور به خصوص پایتخت با پاکبان ها پرداخت و نسبت به بی توجهی به نظافت مکانیزه اتوبان ها و احتمال تکرار حوادث تلخی از این دست هشدار داد. متأسفانه کم توجهی به این مسأله، با وجود تأکیدات برخی اعضای شورای شهر در مورد استفاده از خودروهای مخصوص برای نظافت حاشیه بزرگراه ها، باز هم حادثه آفرین شد. البته در این میان استفاده از لباس های شبرنگ می تواند نقش بسیار موثری در دیده شدن پاکبان ها در زمان تاریکی هوا و جلوگیری از بروز تصادفات مرگبار داشته باشد؛ نکته ای که رئیس کمیته حقوقی شورای شهر تهران نیز به آن اشاره کرده بود.

براساس آمارهای منتشرشده، متأسفانه در سال گذشته بیش از ۱۰ تن پاکبان حین نظافت معابر پایتخت به علت تصادف و برخورد با خودروهای عبوری جان شان را از دست داده اند. در نهایت امید است با توجه بیشتر مسئولان مربوطه به استفاده از خودروهای مخصوص برای نظافت بزرگراه ها و یا حداقل استفاده پاکبان ها از البسه شبرنگ و البته توجه رانندگان به پاکبان های در حال انجام وظیفه (به خصوص در ساعات های شب و تاریکی هوا) و هدایت خودرو با سرعت مطمئنه، از تکرار این گونه حوادث تلخ و ناگوار جلوگیری به عمل آید.



حرف آخر
The Last Word

علی زراندوز

روزنامه نگار

قیمت خودرو در بازار روز گذشته روند کاهشی داشت



کیا ام سی X5 با ۲۰ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X55 پرو با ۱۵ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۸۵۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین G اتوماتیک با ۳ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده ای پانوراما با ۷ میلیون تومان کاهش در بازار ۹۵۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir