



«اکستریم QX»: خودرویی جادار، لوکس و راحت برای پاسخ به انواع نیازها
صفحه ۱۲

انجمن واردکنندگان خودرو به «دنیای خودرو» پاسخ داد:

واردات حداکثر ۷۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان امسال

با وقفه فعلی، واردات خودرو زودتر از ۳ ماه آینده انجام نخواهد شد و نیازمند سیاست‌های حمایتی برای تسریع این امر است. بازار خودرو کشور در ماه‌های اخیر بار دیگر در ..
صفحه ۳

در پنج ماهه نخست سال جاری رقم خورد:

رشد ۲۶۵ درصدی صادرات محصولات «سایپا»

بر اساس آمار منتشر شده در سامانه کدال، صادرات محصولات سایپا در پنج ماهه نخست سال جاری ...
صفحه ۵

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

ممنوعیت واردات و جهش ارزی؛ عامل تقویت بازار سیاه قطعات استوک

صفحه ۱۴

آیا توافق با آژانس، روند بازار خودرو را تغییر می‌دهد؟

ارزانی خودرو در بازار آزاد تا ۵۰ میلیون تومان

بارف مشکلات واردات خودرو مختص جانبازان حالا شاهد رونق گرفتن بازار سیاه خریدوفروش حواله این ...
صفحه ۷

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

«دنیای خودرو» از دو محصول جدید گروه خودروسازی «آرتابان» گزارش می‌دهد:

«توکا» و «آرتان» در راه بازار خودرو کشور

صفحه ۸



۱ ۱۶۲۴ میلیارد تومان جریمه یا اجرای سیاست‌های دستوری؟

۲ آغاز طرح فروش نقدی - اعتباری محصولات «بهمن دیزل» با بازپرداخت ۶ و ۱۲ ماه

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و کیفیت خودروی شماست



۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات تویوتا و لکسوس



نمایندگی مرکزی ایرتویا

LEXUS ES200 سود مشارکت 75% جانبازان ۷۰ درصد عادی



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

021-7345121

کسب اطلاعات بیشتر

واردات به صورت حق العمل کاری نیز میسر می‌باشد



در عقب خودرو هر چند چراغ‌ها همچنان سراسری هستند، اما طراحی جدید و پهن‌تری پیدا کرده و در کنار در صندوق جدید نمای مدرن‌تری ایجاد کرده‌اند. این کراس‌اوور جدید ۴۰۷۸۰ میلی‌متر طول، ۱۸۹۰ میلی‌متر عرض و ۱۷۲۵ میلی‌متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن ۲۸۰۰ میلی‌متر است. وزن خالص خودرو هم ۲۰۶۵ کیلوگرم اعلام شده است. روی سقف E05 لیدار به همراه ۱۲ رادار دیده می‌شود که از سیستم کمک‌راننده پیشرفته سطح دو هوراژن رباتیک (HSD) پشتیبانی می‌کند. اکسلانتیکس E05 به‌قوای محرکه هیبریدی بر دافزا مجهز است که از یک پیش‌رانه ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربو با ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت به‌عنوان زنا‌تور و باتری ۳۲.۶ کیلووات-ساعتی تشکیل شده که بر د تمام‌الکتری یکی ۱۶۵ کیلومتری را فراهم می‌کند.

اکسید، برند لوکس چری نخستین تصاویر رسمی از شاسی‌بلند جدید اکسلانتیکس E05 را منتشر کرده که قرار است در نمایشگاه مونیخ رسماً رونمایی شود. برند اکسید چری تصاویر رسمی شاسی‌بلند میان‌ساز اکسلانتیکس E05 را منتشر کرده که قرار است در نمایشگاه خودرو مونیخ از ۹ تا ۱۴ سپتامبر ۲۰۲۵ (۱۸ تا ۲۳ شهریور ۱۴۰۴) رونمایی جهانی شود. این خودرو در واقع بر پایه اکسید یا همان اکستریم TXL ساخته شده و در جلو و عقب از طراحی جدیدی بهره می‌برد. نمای جلو E05 با طراحی بسسته، چراغ‌های دو قسمتی و ورودی هوای دوزنقه‌ای در پایین، از اکسید TXL متمایز شده است. پروفیل جانبی خودرو کاملاً با TXL یکسان است و همان دستگیره‌های در سنتی را می‌بینیم؛ در حالی که رینگ‌ها ۱۸، ۱۹ یا ۲۰ اینچی هستند.



پیش‌رانه هیبرید برای اکسید «E05»

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

هشدار کارشناسان درباره بحران نقدینگی و زیان‌دهی بیمه شخص ثالث

عمومی را کاهش داده و افراد را نسبت به بیمه بدبین می‌کند که در نهایت می‌تواند موجب کاهش استقبال از بیمه و فشار بیشتر بر نظام مالی شود. وی راهکارهایی را برای خروج از بحران پیشنهاد کرد و گفت: «باید به تدریج نرخ‌ها آزاد شوند و بیمه‌نامه‌ها به سمت راننده‌محوری حرکت کنند. استفاده از فناوری‌های نوین مثل جعبه سیاه خودرو و تحلیل داده‌های رانندگی می‌تواند حق بیمه واقعی‌تر تعیین کند. همچنین ایجاد بانک اطلاعاتی مشترک میان شرکت‌ها برای کاهش تقلب ضروری است و دولت می‌تواند بخشی از خسارت‌های جانی سنگین را از طریق صندوق‌های حمایتی پوشش دهد تا فشار مستقیم از دوش شرکت‌های بیمه برداشته شود. او در ادامه تأکید کرد: «بیمه شخص ثالث همچنان ستون فقرات ایمنی جاده‌ای کشور است، اما بدون اصلاحات ساختاری و به کارگیری فناوری‌های نوین، این ستون در معرض فروپاشی قرار دارد و هزینه این بحران در نهایت متوجه جامعه خواهد شد.» او در پایان گفت: «تنها با اصلاح نرخ‌ها، استفاده از فناوری‌های نوین و مبارزه با تقلب می‌توان این صنعت را از بحران نقدینگی و زیان‌دهی نجات داد و اعتماد عمومی را بازگرداند.»

از عوامل مهم می‌داند و گفت: «خودروهای وارداتی و لوکس خسارت‌های مالی بسیار بالایی ایجاد می‌کنند و حتی بر خودروهای سطحی می‌تواند پرداخت‌های میلیاردی برای بیمه‌ها داشته باشد.» وی همچنین به مشکل تقلب‌های بیمه‌ای اشاره کرد و گفت: «پرونده‌های خسارت ساختگی و بزرگ‌نمایی شده فشار سنگینی به نقدینگی وارد کرده و اعتماد عمومی را کاهش داده است. این مساله باعث افزایش هزینه‌ها برای همه رانندگان و کاهش تمایل مردم به بیمه می‌شود.» او نرخ‌گذاری دستوری بیمه‌ها را چالشی دیگر می‌داند و افزود: «در کشور همه رانندگان تقریباً یکسان حق بیمه می‌پردازند؛ در حالی که در بسیاری از کشورها نرخ بیمه بر اساس ریسک واقعی راننده تعیین می‌شود. نبود این امکان باعث زیان‌دهی شرکت‌ها و عدم تطابق درآمد با میزان ریسک می‌شود.»

مرزانی پیامدهای اقتصادی این وضعیت را در ادامه توضیح داد: «زیان‌ده بودن بیمه شخص ثالث باعث می‌شود شرکت‌ها برای جبران خسارت، سود سایر رشته‌های بیمه‌ای را مصرف کنند. این چرخه مشکلات را به کل صنعت منتقل می‌کند و فشار نقدینگی بیشتر می‌شود. همچنین تأخیر در پرداخت خسارت‌ها اعتماد



بیمه شخص ثالث، پر مخاطب‌ترین بیمه کشور، این روزها با فشار شدید مالی روبه‌رو است و آینده آن به دلیل افزایش نرخ دیه، هزینه‌های درمان و تقلب‌های بیمه‌ای در خطر قرار گرفته است. فرزاد مرزانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» وضعیت بیمه شخص ثالث را بحرانی توصیف می‌کند. او توضیح می‌دهد: «این بیمه، با وجود اجباری بودن و نقش حیاتی در حمایت از زیان‌دیدگان تصادفات، یکی از زیان‌ده‌ترین رشته‌های بیمه‌ای برای شرکت‌ها محسوب می‌شود. شرکت‌ها برای پرداخت به‌موقع خسارت‌ها با مشکل مواجه هستند و فشار مالی موجود، نقدینگی صنعت را تحت تأثیر قرار داده است.» وی با اشاره به افزایش سالانه نرخ دیه گفت: «هر سال قوه قضائیه مبلغ دیه را افزایش می‌دهد و این میزان معمولاً بالاتر از نرخ تورم عمومی است. نتیجه آن فشار مالی مضاعف بر شرکت‌های بیمه برای پرداخت خسارت‌های جانی است.» این کارشناس بیمه خودرو، افزایش قیمت خودرو و قطعات یدکی را نیز یکی دیگر

عرضه خودرو در بورس، فرصتی از دست رفته یا چالشی تازه؟

را ندارند، عملاً از این سازوکار کنار گذاشته می‌شوند و ناچار هستند خودرو را از بازار آزاد و با قیمت‌های بالاتر تهیه کنند. چنین وضعیتی نه تنها عدالت اقتصادی را خدشه‌دار می‌کند، بلکه اعتماد عمومی به سیاست‌های دولت در زمینه کنترل بازار خودرو را نیز کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، فقدان رعایت کامل دستورالعمل‌های نظارتی و استانداردهای توزیع منصفانه، از جمله حمایت از خانواده‌ها، جوانان و برنامه‌های جایگزینی خودروهای فرسوده، نشان می‌دهد که بورس کالا هنوز آمادگی لازم برای مدیریت عرضه و فروش این محصول را ندارد. محدودیت‌هایی مانند سن قانونی و وضعیت پلاک خودروها نیز در فرآیند فروش دیده نشده است که نمونه‌ای دیگر از ناکارآمدی‌ها در این مدل توزیع است. این تجربه به ما نشان می‌دهد که هر نوآوری مالی و مکانیزم شفافیت‌زا بدون زیرساخت‌های قانونی و اجرایی دقیق، می‌تواند به زیان مصرف‌کننده تمام شود. بورس کالا اگرچه ظرفیت بالقوه‌ای برای شفاف‌سازی و مدیریت عرضه خودرو دارد، اما بدون اصلاحات ساختاری و بازنگری در سازوکارها، تنها بستری برای رشد رانت و بی‌عدالتی خواهد بود. برای اصلاح وضعیت، لازم است ابتدا چارچوب قانونی و اجرایی بورس کالا بازنگری و سازوکارهای توزیع منصفانه به‌طور کامل در آن لحاظ شود. بهبود دسترسی مصرف‌کنندگان واقعی، اعمال محدودیت‌های منطقه‌ای در خرید عمده و تضمین انطباق با دستورالعمل‌های نظارتی، از جمله اقداماتی هستند که می‌توانند بورس را به جای تهدید، به ابزار کارآمدی برای بازار خودرو تبدیل کنند. در غیر این صورت، وعده شفافیت و عدالت در این بازار همچنان روی کاغذ باقی خواهد ماند و زیان واقعی بر دوش مصرف‌کننده خواهد بود.

بازار خودرو در ایران همواره با نوسانات قیمتی و چالش‌های دسترسی به محصول روبه‌رو بوده است. امید به شفافیت و توزیع عادلانه کالا در بورس، زمانی به عنوان راهکاری نوآورانه مطرح شد؛ اما تجربه چند سال اخیر نشان داده که این وعده، به جای تحقق عدالت و کاهش رانت، بستری برای شکل‌گیری ناکارآمدی‌ها و سودجویی‌های جدید بوده است. عرضه خودرو در بورس کالا، اگرچه در نگاه نخست می‌توانست شفافیت قیمتی ایجاد کند، در عمل نشان داد که با محدودیت‌های اجرایی و سازوکارهای ناقص، مصرف‌کننده نهایی بیشترین زیان را متحمل می‌شود. اصلی‌ترین مشکل بورس کالا در حوزه خودرو، تمرکز قدرت خرید در دست عده محدودی از واسطه‌ها و شرکت‌های سرمایه‌ای است که امکان حضور مداوم در فرآیند خرید را دارند. این مساله باعث شده تا به جای آن که خودرو با قیمت واقعی و عادلانه به دست مصرف‌کننده برسد، سود اصلی در جیب واسطه‌ها و بازیگران حرفه‌ای بازار جریان پیدا کند. در نتیجه، طرحی که هدف آن کاهش رانت و شفافیت بود، عملاً بر عکس عمل کرده و فاصله بین قیمت کارخانه و بازار آزاد را افزایش داده است. علاوه بر این، محدودیت‌های موجود در بورس کالا باعث حذف بخش عمده‌ای از متقاضیان واقعی شده است. افرادی که دانش، زمان یا ابزارهای لازم برای حضور در فرآیند خرید



فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGDI AWD



جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official

دلار به قیمت آن می افزاید و با احتساب هزینه حمل یک هزار و ۸۹۵ دلاری، قیمت مدل محرک جلو به ۶۴ هزار و ۷۹۵ دلار و نسخه چهار چرخ محرک به ۶۶ هزار و ۷۹۵ دلار می رسد. این قیمت، ۷ هزار و ۲۰۰ دلار گران تر از دانالی استاندارد و ۱۹ هزار و ۲۰۰ دلار بالاتر از آکادیا پایه است. با افزایش ۴۴ درصدی قیمت نسبت به مدل پایه، آکادیا دانالی آلتیمیت حالا در میان گران ترین شاسی‌بندهای سرفریمه کلاس خود قرار دارد و وارد قلمرو برندهای لوکس می شود. برای مقایسه، قیمت آئودی Q7 با پیشران ۷۶ توربوشارژ هیبریدی خفیف ۳۵۵ اسب بخاری از ۶۱ هزار و ۷۹۵ دلار آغاز می شود؛ در حالی که قیمت پایه لکسوس TX تنها ۵۶ هزار و ۴۹۰ دلار است.

جی ام سی آکادیا دانالی آلتیمیت با قیمت ۶۴ هزار و ۷۹۵ دلار، یکی از گران ترین شاسی‌بندهای کلاس خود است و حتی از برخی برندهای لوکس هم قیمت بیشتری دارد. حدود دو هفته پیش، جی ام سی لوکس ترین نسخه آکادیا یعنی دانالی آلتیمیت را معرفی کرد. این مدل از فرمول آشنای سری دانالی آلتیمیت پیروی می کند که پیش از این با مواد با کیفیت، طراحی انحصاری و فناوری پیشرفته برای مدل های یوکان و سی برارائه شده بود؛ بنابراین، انتظار قیمت بالایی را برای این خودرو داشتیم. اما قیمت نهایی که حالا اعلام شده، بیش از حد گران به نظر می رسد. قیمت پایه آکادیا دانالی آلتیمیت از ۶۲ هزار و ۹۰۰ دلار آغاز می شود. افزودن سیستم چهار چرخ محرک ۲ هزار



نسخه کاملاً لوکس از جی ام سی «آکادیا»



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

انجمن وارد کنندگان خودرو به «دنیای خودرو» پاسخ داد؛

واردات حداکثر ۷۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان امسال

با وقفه فعلی، واردات خودرو زودتر از ۳ ماه آینده انجام نخواهد شد و نیازمند سیاست های حمایتی برای تسریع این امر است

بازار خودرو کشور در ماه های اخیر بار دیگر در مرکز توجه رسانه ها و فعالان اقتصادی قرار گرفته است. از ابتدای سال جاری، وزارت صنعت، معدن و تجارت برنامه ای برای واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو اعلام کرده؛ اما با گذشت ۶ ماه، ثبت سفارش جدید به شکل عملیاتی انجام نشده است. این وضعیت باعث شده کارشناسان و فعالان بازار نسبت به تحقق هدف گذاری دولت تردید داشته باشند. از سوی دیگر، محدودیت های جدید اعمال شده از سوی وزارت بازرگانی چین و فعال شدن احتمالی «مکانیسم ماشه»، بار دیگر پیچیدگی ها و موانع واردات خودرو را نمایان کرده است. کارشناسان معتقدند در شرایط فعلی، تحقق عدد ۹۰ هزار دستگاه خودرو بعید به نظر می رسد؛ اما روند تداوم واردات می تواند اثر توازن میهمی در بازار داشته باشد. هادی ملکان، رئیس هیات مدیره انجمن وارد کنندگان خودرو، در نشست خبری این انجمن، در پاسخ به پرسش روزنامه «دنیای خودرو» مبنی بر تحقق برنامه وزارت صمت جهت واردات ۹۰ هزار دستگاه خودرو به کشور در سال جاری گفت: «با توجه به روند فعلی و ظرفیت های موجود، انتظار نداریم که این عدد به طور کامل محقق شود. اگر بخواهیم برآورد واقع بینانه ای داشته باشیم، از محل سهمیه های ابلغ شده، شاید ۴۰ تا ۵۰ هزار دستگاه وارد بازار شود و از محل ایرانیان خارج از کشور و خودروهای جانبازان، حدود ۲۰ تا ۳۰ هزار دستگاه دیگر به این رقم اضافه می شود. بنابراین عدد نهایی احتمالاً کمتر از ۹۰ هزار دستگاه خودرو و شاید در حدود ۷۰ هزار دستگاه خودرو باشد.» رئیس هیات مدیره انجمن وارد کنندگان خودرو با اشاره به برنامه های سال گذشته اظهار داشت: «با وجود این که سهمیه ها و ظرفیت قانونی وجود دارد، روند اجرایی واردات خودرو زودتر از سه تا چهار ماه آینده سرعت نخواهد گرفت. با این حال، تخصیص بودجه و سیاست های حمایتی می توانند روند را تسریع کنند و پیامی مثبت برای بازار و فعالان اقتصادی

تصمیم سازی بود؛ نهادهی که بتواند در تمامی عرصه های مرتبط با کسب و کار خودرو، پشتوانه ای برای فرآیند تصمیم گیری باشد.»

وی با مرور مسیر پر فراز و نشیب انجمن افزود: «جایگاه این نهاد طی سال های گذشته فراز و فرودهای متعددی را تجربه کرده؛ گاهی با رشد و حرکت روبه جلو همراه بوده و گاهی با وقفه و سکوت. همچنین سال گذشته تلاش شد دوباره موقعیت انجمن تثبیت و نقش آن در زیرساخت های حکمرانی صنعت خودرو پررنگ تر شود.»

ملکان چهار محور اصلی فعالیت انجمن را چنین برشمرد و بیان داشت: «انتقال تجربه های زیرساختی از طریق کارگروه های تخصصی، پیگیری مشکلات و نارسایی های صنعت خودرو، دفاع از حقوق صنفی اعضا و کمک به بهبود فضای کسب و کار چهار محور اصلی فعالیت انجمن وارد کنندگان خودرو است.»

وی ادامه داد: «برای تحقق این اهداف، انجمن حضوری فعال در نهادهای قانون گذار، کمیسیون های دولت، کمیسیون توسعه تجارت و اتاق بازرگانی داشته و تلاش کرده در تعامل با سایر تشکلهای صنفی به یک صدای واحد برسد.»

ملکان به برگزاری نشست مشترک پنج تشکل خودروسازی هم زمان با آغاز به کار دولت چهاردهم اشاره کرد و افزود: «در اندیشه خودرو، با حضور انجمن های خودروسازان، قطعه سازان همگن، فروشندگان و نمایشگاه داران به تفاهمی مشترک رسیدیم. نتیجه این نشست، بیانیه ای مشترک بود که به امضای همه تشکلهای رسید و خطاب به آقای پزشکیان ارسال شد. پیام ما مشخص بود: «شما وعده دادید که مردم حق دارند خودرو با کیفیت بالا و قیمت مناسب داشته باشند؟ اکنون زمان عمل به این وعده است.»

چالش تعرفه ها و ضرورت شفافیت آماری

این مقام صنفی مهم ترین دستاورد یکی دو سال اخیر را پذیرش واردات خودرو به عنوان یک ضرورت برای ایجاد فضای رقابتی عنوان کرد و گفت: «پنج تا هفت سال پیش، واردات خودرو معادل جرم نانوشته بود و فعالان این حوزه صرفاً به دلیل نوع فعالیت شان باید پاسخگو می بودند. اما حالا همه می دانند در بازاری با ظرفیت ۱٫۵ میلیون دستگاه، واردات ۱۰۰ هزار دستگاه تهدیدی برای تولید نیست.»

وی یادآور شد: «حتی در سال های بدون محدودیت ارزی، واردات به ۱۰ درصد حجم تولید داخلی نرسید و عمدتاً برای بخش هایی از بازار صورت گرفت که تولید داخلی در آن اقتصادی نبود؛ مانند سگمنت هایی با تقاضای ۲ تا ۳ هزار دستگاه که تنوع محصولات تنها از طریق واردات تامین می شود.» ملکان با انتقاد از پیشنهاد تعرفه ۱۰۰ درصدی ادامه داد: «اگرچه پذیرفته شده که واردات بخشی از درآمد دولت در بودجه را تشکیل دهد، اما گاهی بدون تعیین سقف ارز یا تدوین کتابچه تعرفه، یک عدد ثابت مطرح می شود. با پیگیری انجمن، نظام پلکانی جایگزین شد تا اولویت هایی چون قانون هوای پاک، حمایت از مصرف کننده و توجه به طبقه متوسط لحاظ شود.» وی همچنین از عدم انتشار ماهانه آمار واردات و مدل خودروها انتقاد کرد و آن را مغایر قانون شفافیت دانست و افزود: «این آمار برای فعالان بازار و مصرف کنندگان حیاتی است. وقتی بدانیم چه مدل هایی وارد شده، انتخاب خودرو و برآورد خدمات پس از فروش شفاف تر می شود.»

شکستن انحصار اما ادامه مشکلات قیمت گذاری
ملکان با اشاره به این که انحصار در بازار خودرو شکسته شده

است، اعلام کرد: «از حدود ۲ هزار و ۶۷۰ شرکت متقاضی، تنها ۱۳۰ تا ۱۴۰ شرکت موفق به کسب مجوز واردات شده اند. با این حال، انحصار بازار از بین رفته و شورای رقابت رسماً تأیید کرده که واردات مشمول انحصار نیست.» وی در ادامه به معطل قیمت گذاری دستوری اشاره کرد و افزود: «ستاد تنظیم بازار همچنان خودرو را در کنار کالاهایی مانند قند و شکر قیمت گذاری می کند. این روند باعث شده عرضه در سامانه فروش ماه ها به تأخیر بیفتد؛ آخرین بار در بهمن ۱۴۰۲ عرضه داشتیم و اکنون بیش از ۶ ماه گذشته است. با هزینه های مالی ۳۰ تا ۳۶ درصدی، سود فعالان عملاً به صفر رسیده است.» ملکان از کاهش بازرسی ۱۰۰ درصدی سازمان استاندارد به عنوان یکی از نتایج پیگیری های انجمن نام برد و افزود: «در قانون بودجه، مکانیزمی برای رتبه بندی رقابتی شرکت ها و تخصیص سهمیه پیش بینی شده که ما در طراحی آن نقش داشتیم؛ اما هنوز اجرا نشده است.» وی درباره لوازم بدکی نیز گفت: «گاهی تخصیص ارز تا ۲۰۰ روز طول می کشد. علاوه بر آن، محدودیت موسوم به بهینه سازی ارزی، مانع ثبت سفارش یک کالای مشابه توسط برندهای مختلف برای یک شرکت می شود که منطقی نیست.»

واردات خودروهای دست دوم و خودروهای مختص جانبازان

به گفته ملکان، انجمن در زمینه واردات خودروهای دست دوم و خودروهای ایرانیان خارج از کشور نیز نقش مشورتی داشته است تا مشکلات خدمات پس از فروش کاهش یابد. وی درباره خودروهای مختص جانبازان اظهار کرد: «با انتقال کمیته ارزش گذاری به وزارت صمت، به دلیل نبود زیرساخت مناسب، قیمت گذاری برخی مدل ها و خودروهای جانبازان تا چهار ماه به تأخیر می افتد. هر چند تحویل خودرو به جانبازان اکنون با سرعت قابل قبولی انجام می شود، اما همچنان چالش هایی در گمرک، اسقاط و ترخیص وجود دارد.» ملکان در پایان تأکید کرد: «تمام تلاش ما باز کردن گره ها با نقش مشورتی و پیگیری مستقیم بوده است. با ادامه این مسیر و تعامل سازنده، می توان موانع باقی مانده را هم برطرف کرد.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



گرفت، آخرین وضعیت تولید و تکمیل کاری مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در این بازدید به تسریع در فرآیند تکمیل و تحویل خودروها به مشتریان گرامی شرکت تاکید کرد. گفتنی است با برنامه ریزی صورت گرفته، سایپا توانسته تحویل محصولات خود به مشتریان را نسبت به ۵ ماه مشابه سال گذشته، ۸.۵ درصد افزایش دهد.

«به گزارش «سایپانیز» علی شیخزاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا به همراه تعدادی از مدیران شرکت، ضمن بازدید از خطوط تولید و تکمیل کاری، از زحمات و تلاش کارگران و پرسنل شرکت در فرآیند تامین، تولید، تکمیل کاری و تحویل خودروها تشکر و قدردانی کرد. در این بازدید که در روز ولادت پیامبر اکرم (ص) و امام جعفر صادق (ع) صورت

بازدید مدیرعامل گروه خودروسازی «سایپا» از خطوط تولید و تکمیل کاری



تقابل «ایران خودرو» و تعزیرات حکومتی؛

۱۶۲۴ میلیارد تومان جریمه یا اجرای سیاست‌های دستوری؟

کارشناسان معتقدند از زمان حضور مدیریت بخش خصوصی در گروه صنعتی ایران خودرو، تقریباً هر چند ماه یکبار، چالشی تازه در شرکت بروز کرده است



پیگیری يك موضوع

Follow up

زهراسعدی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

شرط اصلی موفقیت عرضه خودرو در بورس کالا

«کارشناسان صنعت خودرو و معتقدند سیاست قیمت گذاری دستوری نه تنها مانع گرانی خودرو نشده، بلکه باعث شکل گیری بازار سیاه و انتقال سود کلان به جیب دلالان می شود. این در حالی است که از نگاه آن ها، بورس کالا به عنوان یک بستر رقابتی می تواند این خرجه معیوب را بشکند؛ مشروط بر این که همراه با افزایش تولید، ورود منطقی خودروهای وارداتی و نظارت دقیق باشد. حال در این رابطه زهراسعدی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس به تحلیل این موضوع پرداخته است

عرضه خودرو در بورس کالا در چه صورتی می تواند موفقیت آمیز باشد؟
عرضه خودرو در بورس کالا راهکاری مفید است و این اقدام در صورتی می تواند به نفع بازار باشد که همراه با برنامه ریزی دقیق و نظارت جدی اجرا شود.

در صورت موفقیت این موضوع، چه اتفاقی رخ خواهد داد؟

اگر خودرو وارد بورس کالا شود، بخش زیادی از سود ناشی از فروش به جای دلالان، نصیب تولید کننده خواهد شد و مصرف کننده نیز با قیمت واقعی تری خرید می کند.

اگر عرضه کافی نباشد چه موضوعی رخ خواهد داد؟

نبود عرضه کافی می تواند نتیجه معکوس داشته باشد؛ اگر تولید محدود باشد یا خودروهای وارداتی به موقع به بازار نرسند، رقابت در بورس کالا می تواند قیمت ها را به طور غیرمنطقی بالا ببرد. بنابراین تعادل عرضه و تقاضا شرط حیاتی موفقیت این طرح است.

این موضوع برای خودروسازان چه نتایجی در پی دارد؟

در شرایطی که تولید کننده از محل فروش در بورس به سود واقعی برسد، توان افزایش تیراژ، ارتقای کیفیت و حتی سرمایه گذاری روی پلت فرم های جدید را پیدا می کند. وقتی سود اصلی به جیب خودروساز برود، انگیزه برای نوآوری و ارتقای محصول بالا می رود و در نهایت مردم هم از آن منتفع خواهند شد.

آیا با این شیوه قیمت گذاری شورای رقابت به صورت کلی کنار گذاشته می شود؟

طبق قانون، همچنان شورای رقابت مرجع قیمت گذاری محسوب می شود. عرضه در بورس می تواند مقدمه ای برای گذار از این شیوه دستوری باشد؛ اما به معنای حذف کامل آن در کوتاه مدت نیست.

از سوی دیگر، ایران خودرو با انتشار اطلاعیه ای رسمی خطاب به سازمان بورس و اوراق بهادار اعلام کرده است: «تصمیمات حاکمیتی و الزام به فروش با قیمت تکلیفی، عامل اصلی بروز این محکومیت بوده و ایران خودرو صرفاً مجری سیاست های دولت بوده است.» این شرکت همچنین تاکید کرده است که موضوع را از طریق مراجع قانونی پیگیری خواهد کرد.

کارشناسان اقتصادی معتقدند این رای، علاوه بر مالی سنگین، چالشی جدی برای مدیران جدید بخش خصوصی ایران خودرو است که کمتر از یک سال از حضورشان در این شرکت می گذرد. ورود بخش خصوصی به صنعتی که سال ها با مدیریت دولتی اداره شده، با مقاومت هایی روبه رو است و پرونده اخیر بازتابی از همین مقاومت ها به شمار می رود.

کارشناسان معتقدند از زمان حضور مدیریت بخش خصوصی، تقریباً هر چند ماه یکبار، چالشی تازه در شرکت بروز کرده است؛ موضوعی که نشان دهنده مقاومت در برابر تغییرات مدیریتی است.

همچنین، بر اساس رای صادره که در هفت صفحه تدوین شده، ایران خودرو متهم به گران فروشی شده و جریمه نقدی دو برابر میزان تخلف در نظر گرفته شده است. این رای بدوی است و قابلیت تجدیدنظر دارد؛ امری که نگاه ها را به واکنش رسمی ایران خودرو و مسیر قانونی پیگیری ها معطوف کرده است.

شکایت ایران خودرو از رئیس شعبه بدوی تعزیرات؛ تقابل حقوقی

در ادامه تنش ها، ایران خودرو از رئیس شعبه بدوی تعزیرات حکومتی به اتهام «سوءاستفاده از مقام و موقعیت شغلی» و «جلوگیری از اجرای قوانین مملکتی» شکایت کرده است. این شرکت اعلام کرده است که پرداخت جریمه نقدی به اتهام «گران فروشی» و حکم به انفسال

موقت مدیران ایران خودرو غیرقطعی و غیرقابل قبول است. ایران خودرو در مستندات خود به ضعف های متعدد حقوقی رای شعبه بدوی اشاره کرده است؛ از جمله:

۱. ابطال ضوابط قیمت گذاری هیات تعیین و تثبیت قیمت ها توسط دیوان عدالت اداری.
 ۲. ترک فعل نهادهای ذیصلاح در تدوین ضوابط جایگزین بین ۶ خرداد تا ۱۱ شهریور ۱۴۰۴.
 ۳. عدم اعلام و ابلاغ شمولیت خودروهای تولیدی به عنوان کالاهای اساسی، حساس و ضروری از تاریخ ۲۷ بهمن ۱۴۰۳ تاکنون.
 ۴. عدم امکان صدور مصوبه از سوی ستاد تنظیم بازار درباره افزایش ۱۵ درصدی قیمت ها، به دلیل عدم اعلام خودروهای تولیدی به عنوان کالاهای اساسی و مصوبه شماره ۵۴۳ شورای رقابت.
 ۵. فقدان مصوبه ستاد تنظیم بازار در تعیین افزایش قیمت خودروهای تولیدی.
 ۶. استاندارد غیرقانونی به ماده ۱۸ قانون تعزیرات حکومتی برای انفسال مدیران بخش خصوصی؛ ماده ای که صرفاً شامل نهادهای دولتی و انتظامی است.
 ۷. عدم رعایت ماده ۲ قانون تعزیرات حکومتی در تعریف گران فروشی، به دلیل فقدان ضوابط قیمت گذاری و عدم رعایت قانون در تعیین قیمت متعارف.
- ایران خودرو معتقد است با توجه به این دلایل و رعایت قاعده عدالت و انصاف، رای بدوی در مراحل بعدی قضایی نقض خواهد شد.

این پرونده به طور هم زمان، زنگ خطری برای مدیریت صنعتی و اقتصادی کشور است که بدون شفافیت و هماهنگی میان نهادهای حاکمیتی و شرکت های خصوصی، ممکن است همواره با تنش های مشابه روبه رو شود. انتظار می رود مراحل بعدی رسیدگی قضایی، نتایج مهمی برای سیاست گذاری بهتر در ایران خودرو و دیگر خودروسازان کشور به همراه داشته باشد.

نگاه

New

فرزانه انصاری

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

سیاست های جدید سازمان ملی استاندارد برای واردات خودرو

«اجرای مجموعه سیاست های جدید این سازمان برای تسریع و تسهیل مبادلات تجاری و کاهش زمان ارزیابی انطباق کالا و خودروهای وارداتی در دستور کار است. در راستای حمایت از تجار، بازرگانان و مصرف کنندگان و با پیگیری دستگاه قضایی استان هرمزگان، فرآیندهای ارزیابی انطباق در حوزه واردات مورد بازنگری قرار گرفت و تصمیمات مهمی در دویست و هفتاد و دومین جلسه شورای معاونین سازمان اتخاذ شد. حذف بازرسی فیزیکی در گمرک برای خودروهای دارای گواهی بازرسی در مبدأ، کاهش ۵۰ درصدی بازرسی از خودروهای وارداتی با گواهی صحت گذاری تایید نوع و کاهش ۸۰ درصدی بازرسی خودروهایی که سابقه ورود قبلی دارند، از جمله این تصمیمات است. تسهیل واردات خودروهای جانبازان در دستور کار است و بازرسی این خودروها در صورت داشتن گواهی صحت گذاری تایید نوع از سازمان، تنها برای ۲۰ درصد موارد انجام می شود و در مورد خودروهای وارداتی مختص جانبازان که دارای گواهی صحت گذاری تایید نوع از سازمان نیستند، به شرطی که از برندهای معتبر باشند، فقط بازرسی فیزیکی انجام می شود که البته موارد حذف بازرسی فیزیکی در گمرک برای خودروهای دارای گواهی بازرسی در مبدأ، کاهش ۵۰ درصدی بازرسی از خودروهای وارداتی با گواهی صحت گذاری تایید نوع و کاهش ۸۰ درصدی بازرسی خودروهایی که سابقه ورود قبلی دارند، در خصوص خودروهای این اقشار نیز صادق است. بازنگری روش های اجرایی صدور تاییدیه برای خودروهای کار کرده و ارائه گواهی ثبت کالاهای نهایی (COR) برای کالاهای دارای استمرار واردات از یک کارخانه و کشور مشخص با نام تجاری و مدل خاص، همین طور ارزیابی انطباق بر اساس ارائه تعهد وارد کنندگان با نمونه برداری هم زمان و حذف الزام ارائه نتایج آزمون در زمان صدور گواهی انطباق برای کالاهای وارداتی دارای ۳ مورد سابقه انطباق طی ۳ سال اخیر توسط وارد کنندگان به استثنای کالاهای دارای اهمیت به لحاظ ایمنی، بهداشت و سلامت عمومی (ریسک بالاتر) صورت می گیرد. در راستای اجرای وظایف قانونی و تسریع در انجام فرآیندهای استاندارد سازی، ارزیابی انطباق، اندازه شناسی و اوزان و مقیاسات به مدیران کل استاندارد استان ها اختیاراتی تفویض شد و این اقدامات با هدف کاهش بوروکراسی اداری، شفاف سازی فرآیندها و جلوگیری از رسوب محموله ها در گمرک انجام شده و نقش مهمی در کاهش هزینه ها و ارتقای شاخص های تجارت فرامرزی خواهد داشت.

زاپاس

Spare Tire

استراتژی صنعت خودرو در سایه جنگ

کند. این رویداد بزرگ علمی و تخصصی روز ۲۵ شهریور ۱۴۰۴ از ساعت ۱۴ الی ۱۸ در محل موزه خودرو ایران برگزار می شود و محلی برای تلافی اندیشه ها و تصمیم سازی های

«در یکی از حساس ترین برهه های تاریخی صنعت خودرو کشور، اندیشکده خودرو و مفتح است همایش «استراتژی صنعت خودرو ایران در سایه جنگ؛ نجات یا نابودی» را برگزار

کارشناسان برجسته کشور به بررسی ابعاد مختلف صنعت خودرو، چالش ها، فرصت ها و آینده این صنعت در شرایط کنونی داخلی و بین المللی خواهند پرداخت.

علاقه مندان می توانند از طریق سایت autott.ir نسبت به ثبت نام اقدام کنند. همچنین حضور در این همایش رایگان است



شخصی سازی است و هیچ دو کابینی شبیه هم نخواهند بود. در بخش بیرونی، کاراواجیو تمام پائل های بدنه، به جز سقف و ستون های B را با پائل های فیبر کربن خود جایگزین کرده است. از فیبر کربن حتی در زیر بدنه، ر کاپ ها، محفظه موتور و محفظه بار جلو هم استفاده شده است. کاراواجیو ادعا می کند CR1 همان چیزی است که ZR1 باید از ابتدا می بود. با توجه به این که کوروت ZR1 در حال حاضر اوج عملکرد در دنیای خودرو محسوب می شود، تصور بهبود آن بدون تیمی از مهندسان سابقه، تجهیزات تخصصی، پیست آزمایشی و بودجه هنگفت دشوار است و ادعای کاراواجیو جسورانه به نظر می رسد.

یک تیونر کانادایی به نام کاراواجیو، تیونینگ را برای کوروت ZR1 با بدنه فیبر کربن دست ساز و کابین سفارشی معرفی کرد که فقط در ۲۰ دستگاه ساخته می شود. تیونر کانادایی کاراواجیو از تیونینگ عجیبی برای کوروت ZR1 رونمایی کرده که CR1 نام دارد و تنها در ۲۰ دستگاه (۱۰ کوپه و ۱۰ کاتورتیبل) برای مشتریان خصوصی ساخته می شود. فعلا فقط رندرهایی از این خودرو منتشر شده؛ اما کاراواجیو سابقه خوبی در تحقق وعده هایش دارد. کاراواجیو روی شخصی سازی تاکید زیادی دارد و کابین هر خودرو با چرم ایتالایی، آلکانترا و فیبر کربن طبق خواسته مشتری طراحی می شود. حتی نوع دودخت هم قابل



تیونر کانادایی به سراغ کوروت «ZR1» رفت



ویژه ها

عرضه خودروهای وارداتی در بورس کالا تا ۳ هفته آینده



رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار با اشاره به عرضه خودرو در بورس کالا گفت: «عرضه خودروهای خارجی در بورس در حال طی مراحل اداری است و فکر نمی کنم این روند بیشتر از سه هفته طول بکشد.»

حجت الله صیدی اظهار داشت: «یکی از شرایط ما برای عرضه خودرو در بورس این است که در انبارهای تولید کننده و وارد کننده موجود باشد؛ نه این که برای مثال خودرو وارداتی در گمرک باشد و هنوز ترخیص نشده باشد.»

دیگه چه خبر؟

واگذاری «سایپا» تا ۶ ماه به تعویق افتاد



در چهارصد و سی و هشتمین جلسه هیات واگذاری، موضوع واگذاری سهام شرکت سایپا مطرح شد. در این جلسه که به ریاست وزیر اقتصاد برگزار شد، براساس درخواست وزارت صنعت، معدن و تجارت و برنامه اصلاحی ارائه شده، مقرر شد واگذاری این شرکت به مدت حداکثر ۶ ماه، تا اول اسفندماه سال جاری، به تعویق بیفتد تا شرکت فرصت کافی برای آماده سازی و بهره گیری از تمامی امکانات جهت انجام اصلاحات لازم داشته باشد

توئیتر!

شورای رقابت: عرضه خودروهای مشمول قیمت گذاری در بورس کالا غیر قانونی است



سپهر دادجوی توکلی سخنگوی شورای رقابت گفت: «عرضه خودروهای سواری که مشمول دستورالعمل قیمت گذاری هستند و بازار آن ها انحصاری محسوب می شود، در بورس کالا غیر قانونی است. این خودروها مشمول دستورالعمل قیمت گذاری نیستند و فروش آن ها در بورس کالا مانعی ندارد، اما در خصوص خودروهای سواری مشمول دستورالعمل قیمت گذاری، چندین بار شائبه ایجاد شده که باید بگویم از نظر شورای رقابت، چنین اقدامی غیر قانونی است.»

در پنج ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

رشد ۲۶۵ درصدی صادرات محصولات «سایپا»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بر اساس آمار منتشر شده در سامانه کدال، صادرات محصولات سایپا در پنج ماهه نخست سال جاری به حدود ۱۶۸ میلیارد تومان رسیده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که بالغ بر ۴۶ میلیارد تومان بود، رشد چشمگیر ۲۶۵ درصدی را به ثبت رساند. براساس اطلاعات موجود، بخش عمده صادرات سایپا، صادرات CBU بوده و بخشی نیز به صورت SKD انجام شده است. این رشد قابل توجه صادرات، نشان دهنده افزایش توان رقابت شرکت در بازارهای خارجی و بهبود مدیریت زنجیره تامین و تولید است. از سویی، رشد قابل توجه صادرات سایپا در ۵ ماهه اول سال، آثار مثبت متعددی بر شرکت و زنجیره تولید آن به همراه دارد. یکی از مهم ترین نتایج این روند، تقویت نقدینگی و درآمد ارزی شرکت است. با افزایش سهم درآمدهای ارزی، سایپا می تواند وابستگی خود به بازار داخلی را کاهش دهد و منابع مالی بیشتری را برای سرمایه گذاری در بهبود خطوط تولید، ارتقای کیفیت محصولات و توسعه بازارهای صادراتی در اختیار داشته باشد. این وضعیت همچنین امکان مدیریت بهتر نقدینگی و کاهش فشار مالی ناشی از هزینه های داخلی را فراهم می کند. افزایش صادرات همچنین موجب بهبود بهره وری و ظرفیت تولید در خطوط تولید می شود. با افزایش حجم سفارشات خارجی، سایپا می تواند از ظرفیت های موجود استفاده بهینه تری داشته باشد و



راندمن تولید را افزایش دهد. این روند نه تنها به کاهش هزینه های واحد تولید کمک می کند، بلکه به توسعه توان تولیدی شرکت برای پاسخگویی به تقاضای داخلی و خارجی نیز منجر می شود. از سوی دیگر، حضور بیشتر سایپا در بازارهای خارجی و افزایش سهم صادرات موجب تقویت رقابت پذیری بین المللی شرکت می شود. رشد صادرات باعث شناخت بیشتر برند سایپا در بازارهای هدف، افزایش اعتماد مشتریان و تثبیت جایگاه شرکت در سطح منطقه ای و حتی بین المللی خواهد شد. این امر به نوبه خود می تواند زمینه ساز توسعه روابط تجاری پایدار و ورود به بازارهای جدید باشد. همچنین، رشد صادرات سایپا موجب افزایش توان

راندمن تولید را افزایش دهد. این روند نه تنها به کاهش هزینه های واحد تولید کمک می کند، بلکه به توسعه توان تولیدی شرکت برای پاسخگویی به تقاضای داخلی و خارجی نیز منجر می شود. از سوی دیگر، حضور بیشتر سایپا در بازارهای خارجی و افزایش سهم صادرات موجب تقویت رقابت پذیری بین المللی شرکت می شود. رشد صادرات باعث شناخت بیشتر برند سایپا در بازارهای هدف، افزایش اعتماد مشتریان و تثبیت جایگاه شرکت در سطح منطقه ای و حتی بین المللی خواهد شد. این امر به نوبه خود می تواند زمینه ساز توسعه روابط تجاری پایدار و ورود به بازارهای جدید باشد. همچنین، رشد صادرات سایپا موجب افزایش توان

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «سایپا شیشه»

میزان درآمد مردادماه

43 میلیارد تومان



میزان رشد درآمد ۵ ماهه

8%

میزان درآمد ۵ ماهه

282 میلیارد تومان

شرکت «سایپا شیشه» در پنج ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲۸۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

واردات خودرو نیاز به برنامه ریزی دارد

اگر واردات بدون برنامه انجام شود، می تواند به تولید کنندگان داخلی آسیب بزند. بنابراین می توان به واردات همچون شمشیر دولبه ای نگاه کرد که می تواند نیاز بازار را بر طرف کند، اما نیازمند مدیریت منظم و منسجم از سوی سیاست گزاران است تا از تاثیرات بلندمدت واردات انبوه خودرو غافل نماند.

چرا؟

تسهیل واردات خودرو در دستور کار دولت

به نظر می رسد ناترازی در عرضه و تقاضای خودرو و نیاز کشور به سالانه تولید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو، درهای کشورمان را به سمت واردات خودرو باز کرده است. در واقع جبران کسری تولید خودروهای داخلی از یک سو و بحث انتظارات و سلیق مردمی در استفاده از خودروهای خارجی از سوی دیگر، باعث شده است سرعت برای واردات خودرو در دستور کار دولت قرار گیرد.

چند تلتد؟

سیاست وزارت صمت در قبال بازار خودرو

سید حامد عاملی، معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت در مورد سیاست این وزارتخانه در رابطه با بازار خودرو تاکید کرد: «سیاست اصلی وزارت صنعت، معدن و تجارت در اصلاحیه مصوبه واردات خودرو، رقابتی کردن تولید و بازار خودرو است.» وی تصریح می کند برنامه ما این است که حداکثر تا ۱۰ درصد از نیاز کشور را از طریق واردات تامین کنیم.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

افزایش دوباره قیمت محصولات ایران خودرو و کلیلد خورد؛ مدیرعامل ایران خودرو اعلام کرد قیمت های جدید محصولات این شرکت به سازمان حمایت ارسال می شود «حاضر جواب: حالا اجازه می دادند کشمکش بر سر افزایش قیمت قبلی به یک جایی برسد، بعدا! مصوبه اصلاحی واردات خودرو ابلاغ شد. «حاضر جواب: خود همین مصوبه اصلاحی باز اصلاحیه نخورد خوب است.

کلاهبرداری ۱۵ میلیارد ریالی در فارس به بهانه ثبت نام و خرید خودرو در فضای مجازی. «حاضر جواب: مشتاقان خرید خودرو با شرایط و قیمت مناسب را ببینید که ندیده و نشناخته برای تحقق رویای خودرودار شدن، قطور پول های خود را به جیب کلاهبرداران سرازیر می کنند!

پذیرش سه خودرو ایران خودرو در بورس کالای ایران نهایی شد.

حاضر جواب: خلاصه که این روزها دل خودروسازان برای فروش به قیمت محصولات شان، به همین بورس کالا خوش است!

در نشست هیات عالی واگذاری تصمیم گیری شد؛ واگذاری سایپا فعلا منتفی است.

حاضر جواب: احتمالا منتظر مشاهده نتایج عینی و نهایی واگذاری ایران خودرو هستند تا بعد...!

پیش بینی واردات ۵۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال ۱۴۰۴

حاضر جواب: ما را بگو که فکر می کردیم این همه سنگ اندازی بر سر راه واردات حداقل ۵۰۰ هزار خودرو تا پایان امسال است.

چرا شیشه خودرو ترک می خورد و چگونه می توان از آن جلوگیری کرد؟

حاضر جواب: چرا پیشگیری؟ وقتی سال هاست کار برخی فرصت طلب ها شده فروش محصولات ترمیم ترک خوردگی شیشه خودرو مثل روز اول!

این خودرو و هوشمند چینی دنیا را شگفت زده کرد. «حاضر جواب: فعلا که خودروسازان چینی کارشان شده شگفت زده کردن مردم دنیا بدون مرخصی و تعطیلی!

ترافیک ۱۲ کیلومتری خروجی گیلان از تقاطع سراوان تا امام زاده هاشم در ایام تعطیلات...

حاضر جواب: پس با این حساب، خروج از این خروجی خودش یک مسافرت محسوب می شود که!

مکانیسم ماشه و آینده مبهم خودروسازان چینی در ایران.

حاضر جواب: البته تجربه نشان داده آن ها در این زمینه ابهامی ندارند و این ماهستیم که خودمان را در برخی ابهامات نگه می داریم!

بورس کالا فرصتی برای اصلاح بازار خودرو؟ «حاضر جواب: یعنی حالا در این چند دهه ساله، هر جادر بازار خودرو هر کم و کسری بوده، قرار است به واسطه عرضه خودرو در بورس کالا، حل شود؟

پراید باز هم در بازار خودرو با رشد قیمت چشمگیر مواجه شد.

حاضر جواب: در این مورد که دیگر کار از چشمگیری گذشته و به چشم و گوش و بینی گیری رسیده است!



کیفیت سفارشی‌ترین شده که شامل سپر جلو جدید با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و جلوپنجره پایین‌تر است. در امتداد چراغ‌های جلو هم دی‌لایت‌هایی به پایین سیر اضافه شده است. منصوره همچنین اسپلیتر فیبر کربنی و کاپوت فیبر کربنی را هم اضافه کرده که کاملاً در خودرویی مثل این ناهماهنگ به نظر می‌رسند. مجموعه‌ای از قطعات فیبر کربنی دیگر مثل درپچه‌های جدید روی گلگیرهای جلو، فلپ‌های دور گلگیر و افزونه‌های رکاب کناری نیز اضافه شده است. بخش عقب هم با اسپویلر سقفی جدید و دیفیوزر برجسته که دو آگزوز دوقلورادر مرکز جای داده، بازطراحی شده است. اگر چه ظاهر بیرونی این رولزرویس بیش از حد شلوغ شده، اما کابین کمی جذاب‌تر است.

منصوره تیونینگ جدیدی را برای رولزرویس کالینان سری ۱۱ با کیفیت بدنه عجیب و فیبر کربن فراوان معرفی کرده است. تا وقتی مردم به خرید ساخته‌های منصوره ادامه می‌دهند، این شرکت احتمالاً به خلق چنین خودروهایی ادامه خواهد داد. از این خریداران باید پرسید آیا افزودن مقدار زیاد فیبر کربن به خودرویی با عظمت و وقار رولزرویس کالینان واقعا دستاورد معناداری دارد؟ احتمالاً خیر؛ اما این مانع منصوره نشده تا جدیدترین ساخته خود را معرفی کند و کالینان سری ۱۱ با صلاحت را به خودرویی افراطی تبدیل کند. البته این نخستین بار نیست که منصوره سراغ کالینان می‌رود و متأسفانه آخرین بار هم نخواهد بود. بدنه این تیونینگ جدید کالینان با یک



دومین سری از رولزرویس «کالینان» از سوی منصوره

قیمت گذاری یک میلیون یورویی روی برابوس «GTS»



جدیدترین محصول برابوس یعنی راکت GTS مین‌گرین ۲۰۲۵، می‌تواند مخاطبان را میخکوب کند. این خودروی شوتینگ بریک با بدنه عریض و کم‌ارتفاع، به نمونه تغییر یافته از یک کوپه ساخت دهه ۹۰ میلادی شباهت دارد. برآمدگی گلگیرها، عرض بدنه برابوس راکت GTS مین‌گرین را به ۲ متر نزدیک کرده است. در نمای جلو هم با چهره‌ای بسیار خشن مواجه هستیم، که هواکش‌های بزرگ را به همراه دارد. علاوه بر این باید به رنگ سبز Mean اشاره کنیم، که با قطعات فیبر کربنی، ترکیب زیبایی ایجاد کرده است. سیستم آگزوز با درپچه فعال نیز می‌تواند سطوح مختلفی از صدای اسپرت را به گوش راننده و عابران برساند. در فضای کابین برابوس راکت GTS مین‌گرین هم با روکش چرم سبز آهکی، نشان BRABUS روی پارکابی، بخش بالایی داشبورد با روکش آلکانترا و تریم فیبر کربن مواجه هستیم. با وجود فرم خاص بدنه برابوس راکت GTS مین‌گرین، به نظر می‌رسد که این خودرو هم بتواند نظر برخی علاقه‌مندان ثروتمند را به خود جلب کند. در زیر کاپوت این خودروی عجیب، پیشران ۷۸۰ توئین توربوشارژ قرار دارد که علاوه بر افزایش حجم از ۴٫۴ به ۴٫۵ لیتر، با توربوشارژرهای جدید و تغییر نرم‌افزاری همراه شده است.

فورد «برانکو» با نسخه «رودستر» بازگشت



شرکت فورد به مناسبت تولد ۶۰ سالگی برانکو، یک کانسپت جالب با الهام از U13 رودستر ۱۹۶۶ معرفی کرده است. مدیر بخش طراحی فورد تأیید می‌کند که این شرکت برنامه‌ای برای تولید برانکو رودستر کانسپت ندارد و این نمونه منحصر به فرد را فقط برای نمایش ترکیب هویت اصیل برانکو با خلاقیت طراحان فورد، معرفی کرده است. بدنه U13 توسط شرکت سازنده مدل‌های سفارشی به نام Budd ساخته شد. از مهمترین ویژگی‌های ظاهری U13 رودستر می‌توان به فرم پلک-مانند بالای چراغ‌های جلو اشاره کرد. تنها ۵ هزار دستگاه از این شاسی‌بلند کلاسیک در فاصله سال‌های ۱۹۶۵ تا ۱۹۶۸ تولید شد، که این روزها در حدود ۲۰۰ دستگاه از آن‌ها باقیمانده است. قیمت پایه این خودرو در سال ۲۰۱۹، ۲ هزار و ۴۰۰ دلار تعیین شده بود، اما حالا قیمت نمونه بازسازی شده و سالم U13 رودستر حتی فراتر از ۸۵ هزار دلار اعلام می‌شود. همچون U13، در فورد برانکو رودستر کانسپت ۲۰۲۵ هم از در و سقف خبری نیست و می‌توان در کنار طراحی ساده و خاطره‌انگیز، از هوای آزاد هم لذت برد. این کانسپت را می‌توان نمایشی از فلسفه «کمتر، بیشتر است» به‌شمار آورد.

رکوردی که طی ۱۲ ماه گذشته به دست آمده است؛

«چری» در مسیر تسخیر بازار بریتانیا

خبر News

«نیو» بزرگ‌ترین SUV بازار را ساخت

نیو ES8 اولین بار در سال ۲۰۱۸ معرفی شد. دومین نسل این خودرو نیز در سال ۲۰۲۲ و با پلتفرم جدید NT2.0 به بازار آمد. بنابر اطلاعات D-Auto، تعداد ۱۰۹۰ دستگاه از نسل فعلی نیو ES8 در جولای ۲۰۲۵ به فروش رسید. نسل سوم نیو ES8 با افزایش ابعاد از کلاس میان‌سایز-بزرگ به بزرگ مهاجرت کرده و بنابر اعلام سازنده به بزرگ‌ترین شاسی‌بلند برقی ساخت چین تبدیل شده است. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵٫۲۸، ۲٫۰۱، ۱٫۸۳ و ۳٫۱۳ متر اعلام شده است، که نسبت به مدل فعلی، به ترتیب ۱٫۸۱، ۲۱۰، ۵۰ و ۶۰ میلی‌متر افزایش نشان می‌دهد. طراحی بدنه نیو ES8 تحت تأثیر زبان



طراحی Design for Success گرفته است. دیالیت باریک در لبه کاپوت، چراغ‌های جلو داخل سپر با قابلیت HDPL با رهگیری خطوط جاده، دستگیره‌های مخفی شونده، برف پاک‌کن عقب مخفی، چراغ نواری عقب با ۶۰۰ چراغ LED و رینگ‌های ۲۲ اینچ با تایرهای بی‌زیر و ساخت پیرلی، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری نیو ES8 به‌شمار می‌آید. خریدار می‌تواند شش رنگ را برای بدنه نیو ES8 انتخاب کند که از میان آن‌ها، خاکستری Xinglan فقط برای این مدل عرضه می‌شود. کابین نیو ES8 به صورت شش نفره با سه ردیف دوتایی یا هفت نفره، چیدمان می‌شود. در این بخش با نمایشگر لمسی ۱۶٫۴ اینچ، نمایشگر مجازی روی شیشه (هداپ) ۳۸ اینچ همراه با واقعیت افزوده، فرمان سه‌پره، دو شارژر بی‌سیم، دکمه‌های حساس به لمس و طراحی خاص اهرم دنده، روبه‌رو هستیم. تیپ شش نفره نیو ES8 به گرمن تمام‌صندلی‌ها، سردکن ردیف اول و دوم و امکان خم شدن پشتی ردیف دوم تا ۱۵۱ درجه نیز مجهز شده است. از دیگر امکانات قابل‌ارائه در نیو ES8 می‌توان به تهویه ۵ منطقه‌ای، میزهای تاشو، یخچال، نمایشگر سقفی ۲۱٫۴ اینچ و سیستم صوتی Dolby Atmos به قدرت ۲۶۰۰ وات با ۲۷ بلندگو، اشاره کرد.

امکانات رفاهی پیشرفته، رقیبی برای برندهای کره‌ای و حتی اروپایی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، برند کاری (Karry) بر خودروهای تجاری سبک و ون‌های شهری متمرکز است و سهم قابل توجهی در بخش حمل‌ونقل شهری و لجستیک دارد. چری همچنین با حفظ برند مادر، همچنان در سگمنت خودروهای اقتصادی و خانوادگی فعال است و مدل‌هایی مانند آرپزو و تیگو را در نسخه‌های متنوع عرضه می‌کند. این تنوع برند و محصول، به‌چری امکان داده تا هم‌زمان در بازارهای نوظهور و توسعه‌یافته حضور موثر داشته باشد و با تطبیق طراحی، تجهیزات و قیمت‌گذاری، نیازهای متفاوت مشتریان را پاسخ دهد. چنین ساختاری، کلید موفقیت جهانی این خودروساز در سال‌های اخیر بوده است. برندهای زیرمجموعه چری در بازارهای صادراتی با رویکردی چندلایه و هدفمند جایگاه خود را تثبیت کرده‌اند.

شاخه پریمیوم این خودروساز، ایکسید (Exeed)، با طراحی‌های اروپایی‌پسند، فناوری‌های ایمنی پیشرفته و کیفیت مونتاژ بالاتر، در بازارهایی چون روسیه، خاورمیانه و اروپای شرقی به‌عنوان رقیبی جدی برای برندهای کره‌ای و ژاپنی مطرح شده است. اومودا (Omoda) نیز با تمرکز بر کراس‌اوورهای کامپکت و زبان طراحی جوان‌پسند، در آمریکای لاتین، آسیای جنوب‌شرقی و خاورمیانه توانسته مشتریان را با سبک مدرن و قیمت رقابتی جذب کند و با عرضه نسخه‌های هیبرید و برقی، خود را برای آینده آماده سازد. جیکو (Jaecco) با تمرکز بر شاسی‌بلندهای آفرود شهری، در بازارهایی با تقاضای بالای SUVهای مقاوم مانند آمریکای جنوبی و آفریقا جایگاه یافته و با بهره‌گیری از پلت‌فرم‌های مشترک، هزینه تولید را کنترل می‌کند. در بخش خودروهای تجاری، کاری (Karry) با ون‌ها و پیکاپ‌های سبک، در بازارهای نوظهور آسیایی و آفریقایی به‌دلیل سادگی تعمیرات و قیمت پایین، حضوری پایدار دارد. این تنوع برند و حضور در سگمنت‌های مختلف، به‌چری امکان داده تا هم‌زمان در بازارهای نوظهور و توسعه‌یافته نقش آفرینی کند و به‌عنوان خودروساز چندوجهی و منعطف، فراتر از تصویر سنتی برندهای چینی در ذهن مشتریان جای گیرد.



برند خواهر آن، اومودا نیز با فروش ۹ هزار و ۹۰۰ دستگاه، رشد شگفت‌انگیزی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته تجربه کرده است؛ اما این تنها چری نیست که در بازار بریتانیا توفان به پا کرده است. غول دیگر خودروسازی چین یعنی بی‌وای‌دی نیز در ماه اوت سهم بازار ۲۰۱۲ درصدی را کسب کرد و از ابتدای سال تاکنون با فروش ۲۴ هزار و ۳۳۳ دستگاه، برندهایی مانند داجیا، هوندا، مزدا و سئات را پشت سر گذاشته است. این استقبال گسترده نشان می‌دهد که بریتانیایی‌ها از برندهای سنتی غربی فاصله گرفته و به‌دنبال خودروهایی با قیمت مناسب‌تر، فناوری‌های داخلی پیشرفته‌تر و گارانتی‌های جذاب‌تر هستند.

سایر برندهای موفق چری

چری طی دو دهه گذشته با ایجاد برندهای متنوع، سید محصول خود را به‌گونه‌ای گسترش داده که هر بخش از بازار را هدف قرار دهد. جیکو (Jaecco) و اومودا (Omoda) که در متن اصلی به آن‌ها اشاره شده، تنها بخشی از این پازل هستند. در بازار چین و برخی بازارهای صادراتی، برند ایکسید (Exeed) به‌عنوان شاخه پریمیوم چری فعالیت می‌کند و با طراحی‌های مدرن، پیشرفته‌های توربوشارژ و

اژدهای زرد با استراتژی‌های تهاجمی خود، آماده است تا سهم بیشتری از یک صنعت خودرو جهان را به خود اختصاص دهد.

پرفروش‌ترین پلاگین-هیبرید بازار بریتانیا کراس‌اوور جیکو ۷ هیبرید (همان لوکانو L7 در ایران) به پرفروش‌ترین خودرو پلاگین-هیبریدی بازار بریتانیا در آگوست ۲۰۲۵ تبدیل شد و حتی از رقبای نامدار اروپایی پیشی گرفت. این شاسی‌بلند چینی با ثبت یک‌هزار و ۳۶۷ دستگاه فروش، در جایگاه ششم خودرو پرفروش آگوست قرار گرفت و مدل‌هایی مانند آئودی A3، اوپل کورسا و مینی کوپر را پشت سر گذاشت. این موفقیت، سهم بازار مجموع دو برند جیکو و اومودا را تنها در این ماه به‌رقم خیره‌کننده ۲۹٫۶ درصد رسانده است. جیکو که از ژانویه امسال فعالیت خود را در بریتانیا آغاز کرده، به‌سرعت در حال شکستن رکوردهاست و جیکو ۷ در عرض چند ماه بیش از ۱۰ هزار دستگاه فروخته است. از ابتدای سال جاری، جیکو موفق به فروش ۱۱ هزار و ۶۸۱ دستگاه خودرو در بریتانیا شده و سهم بازار ۰٫۹۲ درصدی را به خود اختصاص داده که از برندهای با سابقه‌ای مانند آلفارومئو، سیتروئن، فیات و لکسوس بیشتر است.

موفقیت دوگانه

در یک تحول شگفت‌انگیز و بی‌سابقه در بازار خودرو بریتانیا، دو برند نوظهور چینی اومودا و جیکو متعلق به چری، موفق شدند تنها در کمتر از ۱۲ ماه به سهم بازار ۱٫۵ درصدی دست پیدا کنند. این دستاورد خارق‌العاده، رکوردی را جابه‌جا کرده که پیش از این در اختیار غول‌های خودروسازی جهان بود؛ برای مقایسه، شرکت هیوندای ۲۴ سال و کیا ۱۵ سال زمان صرف کردند تا به چنین جایگاهی برسند. این دو برند با سرعتی باورنکردنی در حال تسخیر بازار رقابتی اروپا هستند و این رکوردشکنی حتی از برندهای پیشرویی مانند تسلا نیز چشمگیرتر است. تسلا برای رسیدن به همین سهم بازار ۱٫۵ درصدی در بریتانیا، ۱۰ سال زمان صرف کرد و موفقیتش در آن زمان یک دستاورد بزرگ محسوب می‌شد.

حتی برند چینی دیگر یعنی بی‌وای‌دی که خود به‌سرعت در حال رشد است، این مسیر را در دو سال طی کرد؛ اما حالا اومودا و جیکو این زمان را به‌کمتر از نصف کاهش داده‌اند. این موفقیت سریع، نشانگر استقبال گسترده رانندگان بریتانیایی از خودروهای باکیفیت و خوش‌قیمت چینی است. به‌نظر می‌رسد دوران طولانی برای جافتادن یک برند جدید در بازارهای غربی به پایان رسیده و



همکاری مجدد هوآوی و چری در لوکسید «R7»

۲۵ آگوست ۲۰۲۵ معرفی کرد. تغییرات ظاهری لوکسید R7 مدل ۲۰۲۶ به‌نشان جدید، تغییر در جزئیات چراغ‌های جلو، طراحی متفاوت هواکش‌های پایین سپر جلو و اضافه شدن یک رنگ جدید یعنی سبزه Aurora، ۸ رنگ قبلی، محدود می‌شود. ابعاد بدنه این خودرو با ضریب درگ ۰٫۲۱۹، در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۹۸۲، ۱٫۹۸۱، ۱٫۶۵ و ۲٫۹۵ متر اعلام شده، که طول آن ۴۷ میلی‌متر از بامو X6 بیشتر است. در فضای کابین لوکسید R7 مدل ۲۰۲۶ با صفحه‌نشان دهنده ۱۲٫۳ اینچ، نمایشگر ۱۶٫۱ اینچ لمسی با رابط کاربری HuaweiOS، فرمان بیضی سه‌پره و اهرم دنده روی ستون فرمان روبه‌رو هستیم. در مدل جدید می‌توان رنگ بنفش را برای تریم داخلی سفارش داد.

هوآوی از زمان ورود به صنعت خودروسازی، چندین برند مشترک با اسامی آیتو، استالتو، لوکسید و مکس‌ترو را تأسیس کرده است. در تمامی این همکاری‌های مشترک، تأمین پلتفرم و ساخت خودروها بر عهده همکار خودروساز و تأمین سامانه‌های برقی و نرم‌افزار بر عهده هوآوی قرار دارد در حالی که خودروها از طریق شبکه فروش اختصاصی هوآوی (HIMA) به فروش می‌رسند. محصول برند مشترک هوآوی و چری یعنی لوکسید، در سپتامبر ۲۰۲۴ دومین محصول خود یعنی کراس‌اوور R7 را در چین عرضه کرد. بنابر اعلام China EV DataTracker، این مدل با فروش بیش از ۷۳ هزار دستگاه، به محبوب‌ترین محصول لوکسید تبدیل شده است. لوکسید برای ادامه این موفقیت، نسخه به‌روزرسانی شده از R7 را در

قدرت تولید می‌کند. این نیروگاه بزمینی با سه موتور الکتریکی (دوموتور در جلو و یکی در عقب) با مجموع قدرت ۲۲۰ اسببخار همراهی می‌شود که سیستم چهار چرخ محرک با قابلیت توزیع گشتاور را برای آن فراهم می‌کنند. این ابرخودرو در دو نسخه کوپه و اسپایدر عرضه می‌شود. فراری هنوز قیمت این خودرو برای بازار آمریکا را اعلام نکرده است؛ اما در اروپا، قیمت ۸۴۹ هزار دلار برای اسپایدر آغاز می‌شود. تولید این خودرو از سال آینده میلادی آغاز خواهد شد؛ اما امکان پیش خرید آن از هم‌اکنون فراهم است.

نام تستاروسا در تاریخ فراری وزن و اعتباری افسانه‌ای دارد. حالا پس از ده‌ها، این اسطوره با معرفی فراری ۸۴۹ تستاروسا، جانشین ابرخودرو هیبریدی SF90، دوباره متولد شده است. این هیولای جدید با قوای محرکه هیبریدی V8 خود، در مجموع ۱۰۵۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند و ظرف تنها ۲.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و به بیشینه سرعت ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. قلب تپنده تستاروسای جدید، نسخه به‌روز شده‌ای از موتور ۸ سیلندر F154 فراری است که به‌لطف قطعات داخلی مستحکم‌تر و توربوشارژرهای بزرگ‌تر، به‌تنهایی ۸۲۰ اسببخار



معرفی فراری «۸۴۹ تستاروسا»



حضور پر قدرت «BAW212T01» در نمایشگاه «IAA MOBILITY» مونیخ

دیسکی تهویه‌شونده، ر کاب برقی، وینچ، سنسور نور و عملکرد Com-Home، طراحی ظاهری، متال باکیفیت، سطوح نرم، آینه داخلی ضد تابش دستی، آفتاب‌گیرهای نورپردازی شده با آینه، جای عینک، پورت‌های USB و 127، شیشه‌بالابرهای برقی جلو و عقب با عملکرد راحتی، فرمان چرمی چندمنظوره، کنسول وسط با جای لیوان و فضای ذخیره‌سازی، صندلی‌های جلو برقی با گرم‌کن و ماساژور، صندلی عقب تاشو ۴۰/۶۰، نقاط اتصال در صندوق.

■ **سیستم سرگرمی و اطلاعات:** رادیو با ۸ بلندگو و نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای نمایش اطلاعات حیاتی خودرو.

خودرو BAW 212 T01 از یک پیش‌سرانه ۲۰۰ لیتری با ۲۳۱ اسببخار قدرت و ۳۹۰ نیوتون‌متر گشتاور بر خوردار است و قدرت از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود.

گارانته BAW 212 T01 در ایران ۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر است که در ردیف قیمت ۳.۵ میلیارد تومانی می‌تواند به‌بازار خودروهای شاسی‌بلند در ایران نفس تازه‌ای بدهد.

هم‌زمان با عرضه جهانی BAW 212 T01، شرکت صنایع خودروسازی ایلپا به‌عنوان نماینده رسمی شرکت BAW این محصول را در ایران عرضه کرده است و در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ شاهد تردد آن در خیابان‌های ایران خواهیم بود.

انجام می‌شود. قیمت رسمی این خودرو در آلمان، با سه سال گارانته، ۳۹ هزار و ۹۹۵ یورو اعلام شده که بسیار بیشتر از قیمت حدود ۱۲ هزار یورویی آن در چین است.

■ **مصرف سوخت رسمی:** ۸.۵ لیتر دیزل در هر ۱۰۰ کیلومتر انتشار CO2: ۲۴۴ گرم در هر کیلومتر.

وزن خالص: ۲،۲۳۵ کیلوگرم؛ وزن مجاز کل: ۲،۶۴۰ کیلوگرم؛ ظرفیت: ۵ نفر؛ تایرها: R17 265/70 در جلو و عقب؛ ترمز: دیسکی در هر دو محور؛ حداکثر شیب قابل عبور: ۸۰ درصد؛ ظرفیت پدک کشی: حدود ۲.۵ تن (غیر رسمی).

تجهیزات ایمنی و راحتی کامل ایریگ راننده و سرنشین، ایریگ جانبی جلو، کمربند ایمنی سه‌قطه‌ای، ISOFIX، هشدار کمربند، ABS، EBD، ESP، TCS، ترمز پارک الکتریکی با Auto-Hold، کنترل حرکت در سربالایی و سرازیری، کنترل فشار تایر، هشدار در باز، سیستم ضد سرقت، قفل خودکار درها، باز شدن اضطراری در تصادف، هشدار سرعت، دوربین ۳۶۰ درجه.

■ **امکانات رفاهی:** استارت و ورود بدون کلید، دو کلید هوشمند، تهویه مطبوع دو منطقه‌ای، درچه‌های هوا در عقب، آینه‌های جانبی برقی، گرم‌شونده و تاشو، چراغ‌های LED جلو و عقب، سانروف شیشه‌ای، رنگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی، در عقب دستی، ترمزهای

فاصله بین دو محور ۲۸۶۰ متر است. زیر کاپوت موتور ۲،۰ لیتری توربو دیزل کد 4F20TC53 ساخت بایک‌قرار دارد که قدرت آن حداکثر ۱۶۷ اسببخار است. سیستم انتقال قدرت شامل چهار چرخ محرک با قابلیت تعویض بین حالت‌های چهار چرخ محرک سریع و کم‌سرعت است.

برای عبور از مسیرهای دشوار، امکان سفارش قفل دیفرانسیل جلو و عقب فراهم شده و حالت اختصاصی آفرود به‌همراه سیستم‌های کنترل فرود از سراسیمگی و قطع‌کن آنتی‌رول‌بار، قابلیت بیرام‌نوردی را به‌سطح بالایی می‌رسانند. طراحی زاویه‌دار بدنه، یادآور آفرودهای کلاسیک بوده و بر استحکام و قابلیت‌های فنی خودرو تأکید دارد. این مدل به موتور دیزلی ۲.۰ لیتری با توان ۱۲۲ کیلووات (۱۶۶ اسببخار) مجهز شده که با سیستم چهار چرخ‌محرک قابل تعویض و گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته ترکیب شده است.

در فضای داخلی، BAW بر طراحی ساده و کاربردی تمرکز دارد. کابین مرتب و عملکردی است؛ با عناصر کنترلی مدرن و نمایشگر دیجیتال که تجهیزات را به‌روز کرده‌اند. توماس شلسکی، مدیر توسعه در Indimo Automotive می‌گوید: BAW 212 یک SUV نمایشی نیست، بلکه یک آفرودر واقعی است. مقاوم، بادوام و آماده برای استفاده‌های سخت. همین ویژگی‌هاست که آن را برای بسیاری از مشتریان جذاب می‌کند. آغاز فروش این خودرو در آلمان هم‌زمان با IAA MOBILITY 2025

نمایشگاه «IAA MOBILITY» ۲۰۲۵ به‌عنوان بزرگ‌ترین و تأثیرگذارترین رویداد خودرویی برای فعالان صنعت خودروسازی، فناوری، دوچرخه‌سواری و میکروموبیلیتی آغاز به‌کار کرد. در این رویداد جذاب خودرویی، خودرو BAW 212 T01 دیزلی به‌عنوان یکی از ستاره‌های خودروهای آفرود، می‌درخشد.

در نمایشگاه IAA Mobility در شهر مونیخ (۹ تا ۱۴ سپتامبر ۲۰۲۵)، شرکت Indimo Automotive GmbH به‌همراه Beijing Auto- (bile Works (BAW برای نخستین‌بار مدل BAW 212 T01 را در آلمان معرفی می‌کنند. این مدل در چین به‌عنوان یک نماد شناخته می‌شود: نسخه اولیه آن با نام Beijing Jeep بیش از ۶ دهه تولید شده و بیش از ۲.۵ میلیون دستگاه از آن به‌فروش رسیده است. این خودرو هم در بخش نظامی و هم در بخش غیرنظامی مورد استفاده قرار گرفته است.

معرفی نسل جدید BAW 212 T01 در بازار آلمان مدل جدید BAW 212 برای نخستین‌بار به‌طور رسمی وارد بازار آلمان می‌شود. این خودرو همچنان به فلسفه یک آفرودر کاربردی وفادار مانده و در عین حال با فناوری‌های مدرن ترکیب شده است. ابعاد خودرو، طول ۴.۷۰۵ متر، عرض ۱.۸۹۵ متر، ارتفاع ۱.۹۳۶ متر و

زاپینی Japanese

نیسان Z هریتیج ادیشن

نسخه ویژه نیسان Z هریتیج ادیشن با ترکیب رنگ بنفش و رینگ‌های برنزی، ادای احترامی به مدل افسانه‌ای 300ZX دهه ۹۰ است. نیسان با رونمایی از نسخه‌ای ویژه و نوستالژیک با نام نیسان Z هریتیج، قلب طرفداران قدیمی خود، به‌خصوص عاشقان مدل افسانه‌ای 300ZX را هدف گرفته است. این خودرو که قرار است از اواخر ماه جاری میلادی روانه نمایندگی‌ها شود، با رنگ بنفش نیمه‌شب و جزئیات برنزی، یادآور دوران طلایی خودروهای اسپرت زاپینی در دهه ۱۹۹۰ است. این نسخه ویژه بر اساس تیپ Z پرفورمنس ساخته شده



است. طراحان نیسان برای خلق این مدل، عناصری را از دو خودروی نمادین GT-R و 300ZX الهام گرفته‌اند. رنگ بنفش بدنه اشاره‌ای مستقیم به GT-R دارد، در حالی که گرافیک‌های جانبی «Twin Turbo» و رینگ‌های ۱۹ اینچی برنزی برنده RAYS، به‌وضوح یادآور مدل 300ZX هستند. اسپویلر عقب از جنس فیبر کربن و نشان ویژه Heritage Edition نیز ظاهر منحصر به فرد آن را تکمیل می‌کنند. زیر کاپوت این یادگار دهه نودی، همان قلب تپنده قدرتمند مدل استاندارد Z قرار دارد یعنی پیش‌رانه ۳ لیتری V6 توئین توربو که قدرتی معادل ۴۰۰ اسببخار و گشتاوری برابر با ۴۷۵ نیوتون‌متر تولید می‌کند. نیسان برای انتقال نیرو حق انتخاب را به خریداران داده است و می‌توانند گیربکس‌های شش سرعته دستی یا ۹ سرعته اتوماتیک را سفارش دهند. باقی امکانات، مشابه‌ترین پرفورمنس است که شامل صندلی‌های چرم و جیر، صفحه آمپر دیجیتال، نمایشگر ۹ اینچی سیستم سرگرمی، سیستم صوتی Bose و پدال‌های آلومینیومی است.

آیا توافق با آژانس، روند بازار خودرو را تغییر می‌دهد؟

ارزانی خودرو در بازار آزاد تا ۵۰ میلیون تومان



تا قبل از توافق ایران با آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای نرخ ارز به شکل قابل توجهی از مرز ۱۰۰ هزار تومان عبور کرد و لحظه‌ای در حال افزایش بود و به تناسب قیمت خودرو نیز صعودی بود و خبری از خرید و فروش در بازار خودرو نبود، اما حالا بعد از گذشت چند روز از امضای توافق ایران با آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای بازار سرمایه مانند طلا و ارز روندی نزولی را در پیش گرفته و نرخ ارز به زیر ۱۰۰ هزار تومان بازگشت تا ترمز روند صعودی قیمت خودرو را بکشد

جانباز ۵۰ درصد و بالاتر مشمول قانون برای دریافت خودرو خارجی پرونده تشکیل دادند که ثبت سفارش ۹ هزار جانباز قطعی شده است و همچنین حدود ۸ هزار خودرو خارجی برای جانبازان ۵۰ درصد و بالاتر مشمول قانون، در فرآیند ترخیص گمرک قرار دارد. با این اوصاف، هر چند آمارها از بهبود وضعیت واردات خودرو مختص جانبازان خبر می‌دهد، اما در کنار آن به‌دلیل سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد، بازار سوءاستفاده هم داغ شده که تبعاتی را به دنبال داشته است.

این شرایطی در حالی به‌وجود آمده است که تا قبل از توافق ایران با آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای، نرخ ارز به شکل قابل توجهی از مرز ۱۰۰ هزار تومان عبور کرد و لحظه‌ای در حال افزایش بود و به تناسب، قیمت خودرو نیز صعودی بود و خبری از خرید و فروش در بازار خودرو نبود. اما حالا بعد از گذشت چند روز از امضای توافق ایران با آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای، بازار سرمایه مانند طلا و ارز روندی نزولی را در پیش گرفته و نرخ ارز به زیر ۱۰۰ هزار تومان بازگشت تا ترمز روند صعودی قیمت خودرو را بکشد. در چنین شرایطی شاید بتوان گفت که باید منتظر روند کاهشی قیمت خودرو در بازار باشیم. اتفاقی که شاید نتواند پای مشتریان بیشتری را به بازار خودرو باز کند.

کاهش قیمت‌ها در بازار خودرو خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و

به گزارش «سایپانیز» احمد

طاهری، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست کشور در یادداشت از خطوط تولید سایپا گفت: «سایپا نخستین خودروسازی است که توانسته فرایند کدگذاری کاتالیست‌ها را طبق ابلاغیه سازمان محیط‌زیست اجرا کند. این موضوع یک تحول جدی در کنترل آلایندگی خودروها محسوب می‌شود و ما از این اقدام سایپا تقدیر می‌کنیم.»

وی افزود: «کاتالیست‌ها یکی از مهم‌ترین اجزای کاهش‌دهنده آلایندگی هستند و از این پس، با شماره‌گذاری واحد آن‌ها، امکان ردیابی و پایش مستمر عملکردشان وجود خواهد داشت. در گذشته چنین امکانی فراهم نبود و تخلفات نیز به‌سختی شناسایی می‌شد.»

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست ادامه داد: «کدگذاری کاتالیست‌ها باعث می‌شود هر خودرو تنها از کاتالیست مخصوص خود استفاده کند و دیگر امکان جایگزینی یا اجاره‌ای بودن کاتالیست وجود نخواهد داشت. این موضوع هم به ارتقای کیفیت کمک می‌کند و هم نقش موثری در کاهش آلایندگی‌ها دارد.»

طاهری تأکید کرد: «سایپا با اجرای این طرح گام مهمی در حفاظت از محیط‌زیست و افزایش کارایی محصولات خود برداشته و امیدواریم سایر خودروسازان نیز با الگوبرداری از سایپا این مسیر را ادامه دهند.»





مانند تعرفه‌های واردات، مالیات‌های محلی و سایر هزینه‌های جانبی برای ورود به بازار رقابتی اروپا است. با این حال، دیپال S05 حتی با این قیمت نیز تلاش می‌کند تا با ارائه مشخصات فنی قابل قبول، جایگاه خود را پیدا کند. تمام نسخه‌های اروپایی دیپال S05 به یک باتری ۶۸.۸ کیلووات ساعتی مجهز شده‌اند. مدل پایه با نام RWD از یک موتور برقی با توان ۲۶۸ اسب‌بخار و گشتاور ۲۹۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد. این نسخه شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را در ۷.۵ ثانیه ثبت می‌کند و با یک بار شارژ کامل، بردی معادل ۴۸۵ کیلومتر ارائه می‌دهد.

بازار خودروهای برقی اروپا میزبان یک تازه‌وارد دیگر از چین خواهد بود. دیپال S05، شاسی‌بلند برقی مدرن از زیرمجموعه چانگان، با هدف رقابت با بزرگان این بازار عرضه شده است اما با یک تفاوت قیمتی حیرت‌انگیز نسبت به بازار داخلی خود. این خودرو در آلمان با قیمت پایه ۳۸ هزار و ۹۹۰ یورو به فروش می‌رسد در حالی که قیمت همین مدل در چین تنها ۱۱۹ هزار و ۹۰۰ یوان، معادل حدود ۱۴ هزار و ۳۰۰ یورو است. این اختلاف قیمت چشمگیر، نشان‌دهنده استراتژی متفاوت و چالش‌های پیش‌روی برندهای چینی در قاره سبز است. دلایل اصلی این جهش قیمت، مواردی



چانگان دیپال S05» در اروپا گران‌تر از چین!

«دنیای خودرو» از دو محصول جدید گروه خودروسازی «آرتابان» گزارش می‌دهد؛

«توکا» و «آرتان» در راه بازار خودرو کشور

گروه خودروسازی «آرتابان» دو محصول جدید خود یعنی «آرتان» و «توکا» را به ترتیب در دو کلاس سدان و کراس‌اوور به بازار خودرو کشور معرفی کرد

نگاهی به مشخصات فنی و عملکرد

قوای محرکه «آرتان» شامل پیشران ۴ سیلندر خطی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی ۱۶ سوپاپ است که می‌تواند ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار راننده قرار دهد. نیروی تولیدی در این موتور به گیربکس CVT منتقل و به چرخ‌های جلومی‌رسد. براساس اعلام گروه خودروسازی «آرتابان» مصرف سوخت ترکیبی این محصول حدود ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. شتاب صفر تا صد خودرو حدود ۱۳ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. «آرتان» به سیستم تعلیق مک‌فرسون در محور جلو و تورشن بیم در محور عقب مجهز است. این سیستم تعلیق سواری نرم و پایداری ارائه می‌دهد. سباز تایر ۲۰۵/۴۰ بارینگ ۱۶ اینچی، کنترل و هندلینگ قابل قبولی را فراهم کرده و تجربه رانندگی خانوادگی و کم‌استهلاک را تقویت می‌کند.

توکا؛ کراس‌اوور پر توان و مدرن برای بازار کشور



«آرتابان توکا»، نخستین شاسی‌بلند کراس‌اوور گروه خودروسازی «آرتابان» است که طراحی و تولید آن برگرفته از محصول کراس‌اوور دانگ‌فنگ به نام «Fengon Landian E5» است. طراحی توکا تداعی‌کننده محصولات ژاپنی و آلمانی است؛ چراغ‌های LED پیوسته، خطوط تیز روی بدنه و جلوپنجره دوزنق‌آبی، حس کراس‌اوور اسپرت را به مشتریان القا می‌کند. در عین حال رنگ‌های ۱۹ اینچی آبی‌رود بنامیک و خطوط منقطع روی بدنه، حس اسپرت و مدرن بودن را تقویت می‌کند. نمای عقب چراغ‌های LED با طراحی L-شکل، به همراه نوار LED پیوسته، جلوه‌ای لوکس و مدرن به «توکا» داده است. فضای داخلی «توکا» تلفیقی از مدرنیته و لوکس بودن است. داشبورد مینیمال با زاویه مناسب، درپچه‌های افقی تهویه و دو نمایشگر لمسی ۱۰ و ۱۲.۳ اینچی، تجربه‌ای مدرن و هوشمندانه را به راننده و سرنشینان ارائه می‌کند. استفاده از مواد باکیفیت، کروم دکوراتیو و متریال نرم Safet Touch نیز در بخش‌های بالایی داشبورد، کیفیت و ایمنی کابین را افزایش داده است. در عین حال فاصله محوری ۲۷۸۵ میلی‌متری در نسخه ۷ نفره، راحتی و فضای کافی برای سرنشینان فراهم می‌کند

امکانات رفاهی و ایمنی «توکا»

توکا با ۱۶ ایربگ، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سامانه کنترل حرکت در شرایطی، سیستم خواندن علائم رانندگی، هشدار برخورد جلو و عقب، هشدار انحراف از مسیر، سیستم ADAS، صندلی‌های برقی جلو با گرم‌کن، سردکن، دوربین ۳۶۰ درجه، ۱۲ بلندگو، سیستم تهویه اتوماتیک با فیلتر پاکسازی، ترمز الکترونیکی و سیستم اتوهندل، کروز کنترل، سقف پانوراما، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، مجموعه‌ای کامل از امکانات رفاهی و ایمنی را در اختیار کاربران قرار می‌دهد. عرضه نخستین کراس‌اوور گروه خودروسازی «آرتابان» با فناوری ADAS بیانیگر توجه مدیران این گروه خودروسازی به توسعه فناوری در محصولات جدید توام با ارتقای دانش فنی در داخل کشور است.

کراس‌اووری با ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت

«توکا» مجهز به یک پیشران ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژر با فناوری سیستم پاشش مستقیم سوخت مجهز است. این پیشران ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار راننده قرار می‌دهد. با توجه به رفتار رانندگی در کشور، این قدرت پیشران می‌تواند انتظارات مشتریان در داخل کشور را تأمین کند. قدرت تولیدی در موتور این خودرو به یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیب ترونیک منتقل می‌شود که نهایتاً مانند سایر کراس‌اوورهای چینی به چرخ‌های جلو خودرو راه می‌یابد. در سیستم تعلیق جلو به فناوری مک‌فرسون و در محور عقب به سیستم مولتی‌لینک مجهز است. این سیستم تعلیق می‌تواند سواری نرم و راحت در اختیار راننده قرار دهد و برای بهبود عملکرد این خودرو، از سباز تایر ۲۳۵/۵۰ بارینگ ۱۹ اینچی استفاده شده است.

برنامه گروه خودروسازی «آرتابان» برای بازار کشور

گروه خودروسازی «آرتابان» با دو محصول «آرتان» و «توکا» نشان داد که برنامه جدی برای حضور در بازار کشور توام با کسب سهم جدی دارد. دو محصول سدان و کراس‌اوور با طراحی‌های جدید و فناوری‌های روز می‌تواند رقابت را برای سایر خودروسازان در بازار کشور سخت کند. موفقیت دو محصول جدید این گروه خودروسازی وابستگی شدیدی به توسعه شبکه خدمات پس از فروش و قیمت‌گذاری منطقی دارد. با توجه به تغییرات سریع بازار خودرو و استقبال روزافزون مشتریان از محصولات باکیفیت و مدرن، ورود «آرتابان موتور» با این دو محصول، گامی مهم در جهت ارتقای سطح رقابت و ارائه گزینه‌های جدید برای مشتریان داخلی است. بدون شک، «آرتان» و «توکا» صنعت خودرو کشور را متحول خواهند کرد و نویددهنده فرارسیدن دوران جدیدی در بخش مرتبط با سدان‌ها و کراس‌اوورها هستند.



بازار خودرو کشور در

سال‌های اخیر شاهد تغییر و تحولات قابل توجهی بوده است؛ از افزایش رقابت در سدان‌های خانوادگی گرفته تا گسترش تنوع



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کراس‌اوورها و شاسی‌بلندها. در چنین فضایی، گروه خودروسازی «آرتابان» به عنوان شرکتی جوان و یکی از تازه‌واردان بازار، اواسط هفته گذشته طی مراسمی در شهرک سینمایی غزالی با حضور مدیران این گروه، اعضای تیم فوتیبال استقلال تهران و اصحاب رسانه از دو محصول جدید خود به صورت رسمی معرفی کرد: سدان «آرتان» و کراس‌اوور «توکا». این دو خودرو نما یانگر تلاش «آرتابان موتور» برای ارائه محصولات باکیفیت، طراحی مدرن و امکانات رفاهی و ایمنی مناسب در کلاس‌های مختلف هستند. در ادامه، نگاهی دقیق به مشخصات فنی، طراحی و ویژگی‌های هر دو خودرو خواهیم داشت و نقش آن‌ها را در تحول بازار ایران بررسی خواهیم کرد.

آرتان؛ سدان خانوادگی با طراحی اسپرت و امکانات کامل



«آرتان»، محصول مونتاژی «آرتابان موتور» نمونه‌ای از یک سدان جمع‌وجور خانوادگی با طراحی مدرن و اسپرت است. این خودرو که برگرفته از سدان روروی ۵۵۰ فیس لیفت نسخه سال ۲۰۲۳ است، در نمای ظاهری با خطوط تیز روی بدنه، جلوپنجره دوزنق‌آبی عریض و چراغ‌های کشیده LED، حالت تهاجمی و جسورانه‌ای دارد. این نوع خط‌مشی طراحی خودرو در بازار خودرو کشور طرفداران فراوانی دارد. رنگ‌های ۱۶ اینچی و خطوط افقی سطوح بدنه که خط شخصیت این محصول را نمایان می‌کند، حس اسپرت و جوان‌پسند بودن را به خوبی منتقل می‌کند. در نمای عقب، شاهد طراحی چراغ‌های L-شکل LED و دو خروجی اگزوز غیرفعال به همراه دیفیوزر میانی هستیم که جذابیت بصری خودرو را دوچندان کرده‌اند. لازم به ذکر است که نوار کروم میان چراغ‌های عقب نیز به ارتقای حس لوکس بودن «آرتان» کمک می‌کند.

فضای داخلی «آرتان» ساده، مینیمال و مدرن طراحی شده است. این سبک طراحی حکایت از پختگی خودروسازان چینی در توجه به سبک‌های مختلف مشتریان در بازارهای جهانی دارد. این خودرو از دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برخوردار است؛ یکی برای پشت آمپر و دیگری برای سیستم مولتی‌مدیا که تجربه رانندگی را به سطحی مدرن و هوشمند می‌برد. استفاده از چرم باکیفیت، درپچه‌های افقی دوزنق‌آبی کولر، غربیلک فرمان دی‌کات و صندلی‌های ارگونومیک، حس راحتی و اسپرتی را هم‌زمان به سرنشینان منتقل می‌کند. همچنین کیفیت مونتاژ و عایق‌بندی صدا، تجربه آرام و دلنشینی را در سفرهای شهری و بین‌شهری فراهم کرده است. با طول ۴۶۰۷ میلی‌متر، عرض ۱۸۱۸ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۶۸۰ میلی‌متر، «آرتان» گزینه‌ای مناسب برای خانواده‌هاست

امکانات رفاهی و ایمنی «آرتان»

سدان «آرتان» به ۱۶ ایربگ، ترمز چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ضدقفل ABS، توزیع نیروی ترمز EBD، کنترل پایداری و کشش ESP، کروز کنترل، سقف سانروف، ترمز پارک خودکار، سیستم کمکی شروع در سربالایی، سنسور نور و روشنایی خودکار چراغ‌های دی‌لایت، اتصال بلوتوث و تماس تلفنی، نصب صندلی کودک SOFIX، تنظیم برقی صندلی راننده و ورود بدون کلید مجهز است.



پیشرانۀ ۱۲ سیلندر «مرسدس بنز» زنده می ماند



«در دورانی که خودروسازان یکی پس از دیگری با موتورهای حجیم و پرمصرف وداع می کنند، مرسدس بنز اعلام کرد که موتور افسانۀ ای V12 نه تنها از خط تولید حذف نمی شود، بلکه برای آینده نیز در برنامه های این شرکت جای دارد و به حیات خود ادامه می دهد. این خبر را مارکوس شفر، مدیر ارشد فنی مرسدس بنز، در مصاحبۀ تایید کرده است. او با خودداری از ارائه جزئیات فنی دقیق مانند احتمال هیبریدی شدن، با قاطعیت گفت: «ما به ارائه موتورهای V12 ادامه خواهیم داد، جزئیات بیشتری نمی گویم، اما این اتفاق خواهد افتاد». در حال حاضر، تنها محصولی از مرسدس که

این قلب تپنده را در سینه دارد، سدان فوق لوکس مایباخ S680 است. این خودرو از یک پیشرانۀ ۶ لیتری توئین توربو با قدرت ۶۳۰ اسب بخار بهره می برد و با قیمت پایه ۲۳۵ هزار و ۴۵۰ دلار، به نوعی ارزان ترین راه برای خرید یک خودروی صفر کیلومتر با موتور V12 محسوب می شود. اگر چه هنوز مشخص نیست نسل بعدی موتورهای V12 مرسدس در چه محصولاتی استفاده خواهد شد اما گمانه زنی ها حاکی از آن است که به احتمال زیاد این موتورها برای تطابق با استانداردهای آلایندگی، از نوعی سیستم کمک برقی (هیبریدی) بهره مند خواهند شد.

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

ون هادر تاکسیرانی جهان؛ غایب بزرگ ناوگان شهری ایران

نادیده گرفتن ون هادر تاکسیرانی کشور، به معنای از دست دادن مزایای قابل توجهی است. این خودروها می توانند در خطوط شلوغ شهری مانند مسیرهای مترو و بی آر تی نقش مکمل مهمی ایفا کنند



«در بسیاری از کشورهای

دنیا، ون ها به عنوان یکی از ارکان اصلی سیستم حمل و نقل عمومی شهری و برون شهری شناخته می شوند. این خودروها به دلیل ظرفیت بیشتر نسبت به خودروهای

سوار معمولی و در عین حال انعطاف پذیری بیشتر نسبت به اتوبوس ها، یک جایگاه میانی و کلیدی در شبکه جابه جایی مسافر دارند. در شهرهای پرجمعیت آسیای شرقی مانند توکیو، سئول یا هنگ کنگ، ون ها برای تاکسیرانی گروهی یا سرویس های اشتراکی مورد استفاده قرار می گیرند. در آمریکای شمالی نیز این خودروها در قالب ون های تاکسی فرودگاهی یا سرویس های کرایه ای بین شهری جایگاه پررنگی دارند. اروپا نیز از این قاعده مستثنی نیست و در بسیاری از شهرها، ون ها به عنوان تاکسی های خانوادگی یا گروهی، به ویژه برای گردشگران، کاربرد گسترده دارند.

این جایگاه ویژه حاصل یک واقعیت ساده است: ون ها شکاف میان تاکسی سوار و اتوبوس را پر می کنند. آن ها قادر هستند گروه های کوچک مسافر را در مسافت های کوتاه و به فاصله اندک جابه جا کنند؛ بدون این که بار مالی سنگینی مانند اتوبوس ها یا محدودیت هایی مانند تاکسی های سوار داشته باشند.

«دلایل موفقیت ون هادر تاکسیرانی جهانی

عامل اصلی موفقیت ون ها، تناسب میان ظرفیت و کرایه ای است. این خودروها معمولاً می توانند بین هفت تا پانزده نفر را در یک سفر جابه جا کنند. این ظرفیت باعث می شود هزینه سفر برای مسافر کاهش یابد و در عین حال در آمد راننده بیشتر از تاکسی های سوار باشد. از سوی دیگر، هزینه های عملیاتی ون ها نسبت به اتوبوس بسیار پایین تر است. مصرف سوخت در حد خودروهای دیزلی متوسط، هزینه تعمیر و نگهداری منطقی و امکان فعالیت در خیابان های باریک و پرترافیک، ون ها را برای تاکسیرانی ایده آل می سازد.

به همین دلیل، در بسیاری از کشورها ون ها نه تنها در تاکسیرانی رسمی حضور دارند، بلکه بخش مهمی از سرویس های آنلاین اشتراکی مانند اوبر، لیفت یا گرب نیز از این خودروها استفاده می کنند. به ویژه در مسیرهای فرودگاهی یا مناطق گردشگری، ون ها به عنوان انتخابی مقرون به صرفه و کاربردی مطرح هستند.

«تجربه کشورهای آسیایی در بهره گیری از ون ها

آسیای جنوب شرقی از جمله مناطقی است که ون ها در آن نقش کلیدی ایفا می کنند. در تایلند، فیلیپین و اندونزی، ون ها بخش بزرگی از سیستم تاکسیرانی و جابه جایی شهری را تشکیل می دهند. در مانیل، ون های موسوم به «شاتل ون» به طور گسترده در خطوط مشخصی فعالیت می کنند و میلیون ها مسافر روزانه از آن ها استفاده می کنند. در هنگ کنگ نیز ون های سبز رنگ و قرمز رنگ به عنوان بخشی از سیستم تاکسیرانی رسمی به رسمیت شناخته شده اند و تحت قوانین دقیق شهری فعالیت می کنند. نکته قابل توجه این که در این کشورها، دولت ها با بارسمیت بخشیدن به فعالیت ون ها، آن ها را به عنوان بخشی از سیستم حمل و نقل یکپارچه شهری تعریف کرده اند. بدین ترتیب، ون ها نه به عنوان یک رقیب برای تاکسی یا اتوبوس، بلکه به عنوان مکمل این دو شناخته می شوند

«جایگاه ون در اروپا و آمریکای شمالی

در کشورهای اروپایی، ون ها بیش از آن که در حمل و نقل روزمره شهری حضور داشته باشند، در قالب تاکسی های خانوادگی، سرویس های فرودگاهی و گردشگری به کار می روند. برای مثال در لندن، بسیاری از تاکسی های ون برای جابه جایی خانواده ها یا گروه های کوچک گردشگران فعال هستند. در پاریس و آمستردام نیز تاکسی های ون سهم بالایی در سفرهای فرودگاهی دارند. در آمریکای شمالی، به ویژه ایالات متحده و کانادا، ون ها به عنوان تاکسی های اشتراکی و همچنین سرویس های مدرسه ای شهرت دارند. حضور گسترده ون های زرد مدرسه ای در آمریکا تنها یک وجه ماجراست؛ این خودروها در حوزه تاکسیرانی خصوصی نیز جایگاه ویژه ای پیدا کرده اند.

«چرا ون هادر ایران جایگاه مشخصی ندارند؟

در ایران، با وجود تجربه های محدود، ون ها هیچ گاه به عنوان بخشی جدی از ناوگان تاکسیرانی تثبیت نشده اند. مهم ترین دلیل را باید در سیاست گزاری های حمل و نقل شهری جستجو کرد. تاکسیرانی ایران در دهه های گذشته به شدت بر خودروهای سواری مانند پیکان، پراید و سمند متکی بوده و ساختار تعرفه ها و مجوزها نیز برای همین کلاس طراحی شده است. ورود ون ها نیازمند بازنگری در سیستم نرخ گذاری، خطوط فعالیت و حتی زیرساخت های پارکینگ و ایستگاه است؛ موضوعی که هیچ گاه به طور جدی دنبال نشد.

عامل دوم، هزینه های بالای واردات یا تولید ون در کشور است. در مقایسه با خودروهای سواری اقتصادی، ون ها به طور طبیعی گران تر هستند و نیاز به سرمایه گذاری اولیه بیشتری دارند. بسیاری از رانندگان تاکسی ترجیح داده اند با خودروهای کوچک تر و ارزان تر فعالیت کنند؛ حتی اگر ظرفیت کمتری برای جابه جایی مسافر داشته باشند.

از سوی دیگر، فرهنگ سفر شهری در ایران نیز تاکنون چندان پذیرایی ون ها نبوده است. مسافران ایرانی عادت کرده اند در تاکسی های سسوار چهار یا پنج نفره سفر کنند و تمایل به تاکسی های گروهی یا اشتراکی با ظرفیت بالاتر کمتر دیده می شود.

«تجربه های ناموفق ون در تاکسیرانی ایران

در دهه ۸۰ شمسی، طرح هایی برای ورود ون به ناوگان تاکسیرانی تهران و برخی کلان شهرها اجرا شد. نمونه بارز آن، استفاده از ون های هیوندای «چ وان» و سپس ون های تویوتا هایس در خطوط فرودگاهی و همچنین حضور دلیکا و میتسوبیشی در خطوط شهری بود. با وجود استقبال اولیه، هزینه های نگهداری، خدمات پس از فروش ضعیف و نبود زیرساخت کافی برای سرویس دهی باعث شد این پروژه ها دوام نیاورند.

در سال های بعد نیز برخی شرکت های داخلی مانند ایران خودرو تلاش کردند ون هایی مانند وانا طرح هایس و نسخه گازسوز آن را با موتور ملی EF7 به ناوگان تاکسیرانی وارد کنند؛ اما عدم صرفه اقتصادی باعث شکست این طرح ها شد.

«مزایای مغفول مانده ون ها برای ایران

نادیده گرفتن ون هادر تاکسیرانی کشور، به معنای از دست دادن مزایای قابل توجهی است. این خودروها می توانند در خطوط شلوغ شهری مانند مسیرهای مترو و بی آر تی نقش مکمل مهمی ایفا کنند. جابه جایی مسافران در فرودگاه ها، ترمینال ها و حتی مسیرهای گردشگری نیز بدون حضور ون ها نامفای است. علاوه بر این، استفاده از ون های مدرن برقی یا هیبریدی می تواند به کاهش آلودگی هوا در کلان شهرها کمک کند.

از نظر اقتصادی نیز ون ها می توانند فرصت های شغلی بیشتری ایجاد کنند. راننده تاکسی با یک ون قادر است هم زمان تعداد بیشتری مسافر جابه جا کند و در آمد بالاتری داشته باشد. از طرف دیگر، کاهش تعداد خودروهای سواری فعال در تاکسیرانی می تواند به روان تر شدن ترافیک کمک کند

«آینده ون هادر تاکسیرانی ایران

با گسترش روند شهرنشینی و افزایش تقاضا برای حمل و نقل عمومی، بعید است ایران بتواند برای همیشه نقش ون ها را نادیده بگیرد. به ویژه با ورود خودروهای برقی و گسترش فناوری های حمل و نقل هوشمند، ون ها بار دیگر می توانند به عنوان گزینه ای جدی مطرح شوند. اگر سیاست گزاران حمل و نقل شهری بستر مناسب را فراهم کنند، ون ها می توانند بخشی از بار جابه جایی مسافر را از دوش تاکسی های سواری و اتوبوس ها بردارند.

ون هادر جهان به عنوان یکی از پایه های اصلی تاکسیرانی و جابه جایی شهری شناخته می شوند و توانسته اند میان تاکسی های سواری و اتوبوس ها جایگاه میانه و موثری داشته باشند.

در ایران اما به دلیل مشکلات سیاست گزاری، هزینه های بالای تهیه خودرو، ضعف زیرساخت ها و بی توجهی به تغییر فرهنگ سفر، این خودروها تاکنون نتوانسته اند نقشی جدی در تاکسیرانی ایفا کنند.

با این حال، آینده حمل و نقل شهری ایران، به ویژه در کلان شهرها، بدون بازگشت به ون ها و استفاده از ظرفیت آن ها برای سفرهای گروهی و میان مدت، تصویری کامل نخواهد داشت.

آغاز طرح فروش نقدی – اعتباری محصولات «بهمن دیزل» با بازپرداخت ۶ و ۱۲ ماه

«شرکت بهمن دیزل شرایط جدید فروش نقدی – اعتباری محصولات خود را ویژه نیمه دوم شهریورماه ۱۴۰۴ اعلام کرد. این طرح از ساعت ۱۲ ظهر روز شنبه ۲۲ شهریور آغاز شده و تا ساعت ۱۶ روز دوشنبه ۳۱ شهریور ۱۴۰۴ یا تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان می توانند برای ثبت نام به عاملیت های بهمن دیزل در سطح کشور مراجعه کنند.

در این مرحله، سید گستردهای از محصولات بهمن دیزل شامل کامیونت های فورس ۳۸ تن (بنزینی و دوگانه سوز)، کامیون های فورس ۶ تن در دو نسخه کابین خواب دار و بدون خواب، کامیون ۱۲ تن فورس، امپاور ۱۹ تن کمبری BD300 و کشنده تک محور بایک X9 عرضه شده اند. بهای خودروها بر اساس قیمت مصوب شهریورماه ۱۴۰۴ تعیین شده و برای هر محصول، امکان انتخاب شیوه بازپرداخت نقدی – اعتباری وجود دارد.



در روش خرید اعتباری، مشتریان با پرداخت ۵۰ درصد مبلغ خودرو به عنوان پیش پرداخت، می توانند مابقی وجه را در قالب اقساط ۶ ماهه یا نرخ سود ۱۸ درصد

یا ۱۲ ماهه یا نرخ سود ۲۳ درصد تسویه کنند. بازپرداخت اقساط در قالب چک های صیادی یک ماهه انجام خواهد شد و علاوه بر آن، یک فقره چک تضمین به تاریخ آخرین قسط نیز دریافت می شود. تمامی خودروها در این طرح به رنگ سفید و با مدل ۱۴۰۴ عرضه می شوند و مشمول یک سال بیمه بدنه هستند که مبلغ آن در اقساط لحاظ شده است. زمان تحویل محصولات بسته به مدل متفاوت است؛ کامیونت های فورس ۳۸ تن (بنزینی و دوگانه سوز) در هفته آخر مهرماه ۱۴۰۴، کامیون فورس ۶ تن کابین خواب دار در هفته آخر مهرماه، کامیون فورس ۶ تن بدون خواب در هفته آخر آبان ماه، کامیون فورس ۱۲ تن در هفته دوم آبان ماه، امپاور ۱۹ تن کمبری در هفته آخر آبان ماه و کشنده بایک X9 در هفته پایانی مهرماه ۱۴۰۴ تحویل خواهند شد.

ثبت نام تنها برای مشتریان بالای ۱۸ سال امکان پذیر است. کلیه هزینه های قانونی شامل مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض شماره گذاری و سایر هزینه های مرتبط در قیمت شهر یورماه لحاظ شده است و در صورت تغییر قوانین یا تعرفه ها، پرداخت مابه التفاوت برعهده مشتری خواهد بود. در صورت بروز تاخیر در تحویل، شرکت بهمن دیزل متعهد به پرداخت جریمه دیرکرد معادل ۲.۵ درصد ماهانه به صورت روز شمار خواهد بود.

این طرح فروش فرصتی ویژه برای فعالان حوزه حمل و نقل و شرکت های حمل و نقل جاده ای فراهم کرده تا با استفاده از قیمت های مصوب شهریورماه و شرایط تسهیلات متنوع، نسبت به خرید محصولات جدید و به روز بهمن دیزل اقدام کرده و خودروهای خود را در موعد مقرر تحویل بگیرند.



هیبریدی می‌تواند بار هزینه خرید را کاهش دهد و دسترسی خانواده‌ها به این خودروها را آسان‌تر کند. همچنین در نظر گرفتن یارانه یا مشوق‌های خرید به شکل تخفیف مالیاتی، کاهش عوارض و پرداخت بخشی از هزینه خرید می‌تواند انگیزه خرید را در این بخش تقویت کند. علاوه بر این، کنترل موقتی سقف قیمت یا تعیین حد منطقی حاشیه سود خودروسازان بدون آن که انگیزه تولید و نوآوری را کاهش دهد، می‌تواند قیمت‌ها را در سطح قابل قبولی برای خریداران نگه دارد. تسهیل واردات محدود خودروهای هیبریدی و برقی نیز به افزایش رقابت و تعدیل قیمت‌ها کمک می‌کند.

با واگذاری قیمت‌گذاری خودروها به خودروسازان، شاهد افزایش قابل توجه قیمت خودروهای هیبریدی در بازار کشور هستیم. این روند، هم قدرت خرید مشتریان را کاهش داده و هم سرعت پذیرش خودروهای کم‌مصرف و پاک را محدود کرده است. افزایش قیمت‌ها، به‌ویژه در شرایط تورمی فعلی، باعث شده استقبال از خودروهای هیبریدی کمتر از انتظار باشد و تقاضا به سمت خودروهای قدیمی‌تر و کم‌کیفیت سوق پیدا کند. دولت می‌تواند با اتخاذ چند سیاست هدفمند، این مشکل را کاهش دهد: به‌عنوان مثال ارائه تسهیلات مالی و وام‌های بلندمدت با بهره کم برای خریداران خودروهای



دولت برای خودروهای هیبریدی طرح تشویقی ارائه دهد

بی‌اعتمادی و ریسک معاملات در سایه فقدان استراتژی

به تدریج اعتماد از دست رفته را بازگرداند و معاملات سالم‌ر ا رونق دهد. کارشناسان توصیه می‌کنند خریداران از کارشناسی فنی خودرو، استعلام وضعیت سند و انعقاد قرارداد رسمی پیش از خرید غافل نشوند تا ریسک‌ها کاهش یابد.

بازار خودرو کشور در سال‌های آینده در صورتی به تعادل می‌رسد که شفافیت، نظارت موثر، فرهنگ خرید مطمئن و عرضه کافی خودرو، داخلی و وارداتی، به شکل هم‌زمان تقویت شود. در غیر این صورت، ریسک معاملات پرهزینه و سودجویانه ادامه یافته و بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان به عنوان چالشی پایدار باقی خواهد ماند. بنابراین، آینده بازار خودرو نه تنها به نوسانات قیمت، بلکه به توانایی نهادهای نظارتی و دقت خریداران برای مدیریت ریسک و کیفیت عرضه داخلی و وارداتی بستگی دارد.

دارد. روند کند و ناکارآمد واردات باعث شده عرضه خودروهای خارجی محدود بماند، رقابت کاهش یابد و قیمت‌ها در بازار داخلی تحت فشار افزایش یابد. نبود تنوع و گزینه‌های انتخابی برای مصرف‌کنندگان، خودروسازان داخلی را به تمرکز بر بازار محدود داخلی و افزایش قیمت‌ها سوق داده است. نتیجه این وضعیت، افزایش ریسک معاملات پرهزینه، نارضایتی خریداران و کاهش اعتماد عمومی به بازار خودرو است. بسیاری از خریداران حتی در مواجهه با نمایشگاه‌های معتبر، احساس خطر می‌کنند و ترجیح می‌دهند خرید خود را به تعویق بیندازند. با وجود این مشکلات، نشانه‌هایی از تغییر در آینده بازار خودرو ایران به چشم می‌خورد. افزایش آگاهی خریداران، توسعه سامانه‌های الکترونیکی برای ثبت معاملات، تسهیل واردات خودرو و برقرورد قانونی با فروشندگان غیر مجاز می‌تواند

بازار خودرو در کشور همیشه یکی از حساس‌ترین بخش‌های اقتصاد خانوار بوده و خرید خودرو برای بسیاری از خانواده‌ها به منزله یک سرمایه‌گذاری بزرگ است. با این حال، بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد بازار خودرو میان اعتماد و بی‌اعتمادی در نوسان است. درحالی که نمایشگاه‌های معتبر و فعالان قانون‌مند تلاش می‌کنند تجربه خرید امنی را رقم بزنند، بخش قابل توجهی از بازار بدون نظارت و به شکل غیررسمی فعالیت می‌کند و زمینه تخلفات و کلاهبرداری‌های پرهزینه برای خریداران فراهم شده است. تازمانی که سامانه یکپارچه شناسایی معاملات خودرو راه‌اندازی نشده و مجازات بازدارنده برای متخلفان اعمال نشود، بی‌اعتمادی ادامه خواهد داشت. یک عامل مهم دیگر، وضعیت واردات خودرو به کشور است که نقش مستقیم بر وضعیت بازار داخلی

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیون و ۸۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیون و ۸۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۱۵۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۱۶۵	۱۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۸۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۳۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۱۰	▼
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۰۰	۳۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیون و ۸۰	۲۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۵۰	۱۵	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۳۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۷	۱	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۶۱	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۳	۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۹۳	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۴	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۸	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۴۳	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۶۸	۶	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۰	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۳	۲	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۷۰	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۳	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۴۲	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۸	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۷	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد	۱۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۶۰	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۰۷	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۴۴	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۹۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۲	۳	▼
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۱۹	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۳	۱	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۷	۴	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۵	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۰۵	۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۲۸	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۳	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۲	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۳۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۵۸	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۷۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۸۴	۴	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۰	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۳۴	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۵۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۳۴	۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۱۰	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۳	۲	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۶	۴	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک UGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
هوندا VEHV-HR (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۲ میلیون و ۲۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	

رسیدگی شد. «مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط کالای کشف شده، متخلف را به پرداخت ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش ربای کالای کشف شده محکوم کرد.»

ملکی صادقی گفت: «با گزارش بازرسان سازمان صمت پیرامون کشف کالاها از یک انبار، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

«مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق خبر داد به گزارش «مهر» کامران ملکی صادقی، مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی گفت: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۳۷ بشکه روغن سوپر توربو، ۲۷ بشکه روغن هیدرولیک، ۲۲۰ بشکه روغن دنده و ۶۴ بشکه روغن صنعتی خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی شهرستان بجنورد



رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق



وقتی راه تنفس موتور بسته می‌شود:

تبعات عدم تعویض فیلتر هوای مصرف سوخت

است و اگر هوای پاک کافی وارد نشود، شمع‌ها با دشواری عمل می‌کنند. این مشکل به‌صورت زنجیره‌وار به ناتوانی موتور در فعالیت پیستون و تامین قدرت برای خودرو منجر می‌شود. تعویض فیلتر هوا معمولاً یکی از ساده‌ترین وظایف نگهداری است. عمر متوسط فیلتر هوای موتور خودرو بین ۱۵۰۰۰ تا ۲۰۰۰۰ کیلومتر یا یک سال، هر کدام که زودتر فرا برسد، است. بسیاری از سازندگان خودرو توصیه می‌کنند فیلترها هر ۱۰۰۰۰ تا ۲۰۰۰۰ کیلومتر تعویض شوند؛ اما این تنها یک راهنماست و نباید به‌عنوان قانون قطعی تلقی شود. باید این زمان‌بندی را با توجه به شرایط خاص خود تنظیم کنید؛ برای مثال، اگر در منطقه‌ای پر از گردوغبار زندگی می‌کنید یا به‌طور منظم در مسیرهای ناهموار رانندگی می‌کنید، تعویض مکرر آن ضروری است. این موضوع در مورد رانندگان شهری، افرادی که مدام در ترافیک‌ها متوقف شده و حرکت می‌کنند و کسانی که نزدیک مناطق ساخت‌وساز زندگی می‌کنند نیز صدق می‌کند. برخی نکات مهم دیگر درباره فیلتر هوا نیز مفید خواهد بود. از جمله این که باید فیلتر را به‌طور منظم، حتی اگر به حد مسافت یا مدت‌زمان تعویض نرسیده باشد، بررسی کنید و به‌دنبال کثیفی یا انسداد باشید. همچنین از آلوده کردن فیلتر با روغن خودداری کنید. این موضوع اغلب نادیده گرفته می‌شود؛ زیرا کار با روغن اطراف موتور به‌راحتی می‌تواند بدون توجه به آن چه به فیلتر مالیده می‌شود، انجام شود. روغن می‌تواند توانایی فیلتر در حذف آلاینده‌ها را به‌طور قابل‌توجهی کاهش دهد؛ زیرا حتی می‌تواند گردوغبار را جذب کند.

علاوه بر این، تنها در صورتی فیلتر را بشویید که دفترچه راهنما آن را توصیه کرده باشد. شستن فیلتری که برای شست‌وشو طراحی نشده، ممکن است بیش از آن که مفید باشد، آسیب‌زا باشد؛ بنابراین، غافلگیر نشوید و با رعایت این نکات، از مزایای تعویض فیلتر هوای موتور خودرو خود بهره‌مند شوید



مصرف سوخت خودرو باشد. نتیجه این امر، مراجعه مکرر به پمپ‌بنزین و ایجاد شکاف بزرگ‌تری در جیب شما خواهد بود! همچنین، شمع‌های خودرو با مشکل مواجه می‌شوند؛ زیرا احتراق ضعیف منجر به کثیف شدن شمع‌ها می‌شود. مخلوط هوا و سوخت موتور برای فعال‌سازی شمع حیاتی

این مشکل، سوخت بیشتری تزریق می‌کند تا عملکرد آن حفظ شود که این امر باعث ایجاد مخلوطی نامتعادل از هوا و سوخت می‌شود و هر بار که پدال گاز را فشار می‌دهید، قدرت کمتری تولید می‌کند. همان‌طور که احتمالاً حدس زده‌اید، یک فیلتر کثیف می‌تواند یکی از دلایل کاهش

عدم تعویض فیلتر هوای خودرو در بازه‌های زمانی طولانی می‌تواند آسیب‌های زیادی به موتور وارد کند و رانندمان آن را کاهش دهد. موتور خودرو به اندازه‌ای که شما در هنگام دویدن به هوا نیاز دارید، به اکسیژن وابسته است و نمی‌تواند مانند تنفس از طریق بالش عمل کند. موتور خودرو نمی‌تواند مستقیماً هوای پر از گردوغبار جاده را استنشاق کند؛ زیرا این امر به همان اندازه که به‌نظر می‌رسد مضر است و این‌جا نقش فیلتر هوای موتور اهمیت پیدا می‌کند. وظیفه فیلتر هوای موتور که کاری ساده اما بسیار حیاتی است، گرفتن تمامی آلودگی‌ها، کثیفی‌ها و ذرات ریز قبل از ورود به محفظه احتراق است. حال تصور کنید که این فیلتر هیچ‌گاه تعویض نشود. شما نمی‌خواهید بدانید چه بر سر موتور و حساب بانکی تان می‌آید اگر فیلتر هوای خودرو را هرگز تعویض نکنید؟! عواقب عدم تعویض فیلتر، اگر چه فوراً به سلامت موتور آسیب نمی‌زند، اما به‌تدریج شرایط را وخیم می‌کند. این وضعیت را می‌توان به استفاده از یک ماسک صورت به مدت چند ماه تشبیه کرد؛ عدم تعویض این فیلتر فوراً موتور را از کار نمی‌اندازد، اما قطعاً به نفع آن نخواهد بود. با این توضیحات، در ادامه به بررسی پیامدهای عدم تعویض فیلتر هوای موتور پرداخته می‌شود. فیلتر هوای موتور خودرو به‌تدریج با خاک، حشرات و زباله‌ها مسدود می‌شود؛ تا جایی که جریان هوا تقریباً قطع می‌شود؛ اما خودرو نمی‌تواند این مشکل را به زبان واضح بیان کند. با این حال، علائمی وجود دارد که به‌راحتی قابل شناسایی هستند. فیلتر مسدود شده مانند گرفتگی مژمن سینوس‌ها در خودرو عمل می‌کند و شما متوجه تغییرات قابل‌توجهی خواهید شد که نادیده گرفتن آن‌ها دشوار است. یکی از این نشانه‌ها، کاهش عملکرد و قدرت موتور است. وقتی فیلتر موتور مسدود شود، ورود اکسیژن به آن محدود خواهد شد که برای سوزاندن سوخت به‌صورت کارآمد ضروری است. موتور برای جبران

XS
MVM
مدیران خودرو

تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱
دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلاتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱
ایکس۵
مدیران خودرو...ایده آل
www.mvmco.ir



نیز در سال ۲۰۲۴ با افتی ۱۰ درصدی روبه‌رو شده و حتی در چین، بزرگ‌ترین بازار خودروی برقی جهان، ۶ درصد کاهش یافته است. دلایل این سقوط را می‌توان در چند عامل کلیدی جستجو کرد. از یک سو، رقبا با مدل‌های جدیدتر، طراحی‌های جذاب‌تر و مشوق‌های مالی سخاوتمندانه، خریداران را به سمت خود می‌کشاند. از سوی دیگر، به نظر می‌رسد نوعی خستگی از تسلا در میان مصرف‌کنندگان ایجاد شده است. محصولات این شرکت، به‌ویژه مدل‌های پر فروش ۳ و ۷، سال‌هاست که تغییرات اساسی نداشته‌اند و نوآوری سابق را به نمایش نمی‌گذارند.

سلسله بی‌چون‌وچرای تسلا بر بازار خودروهای برقی آمریکا به پایان رسیده است. این شرکت که زمانی بیش از ۸۰ درصد بازار خودروهای برقی را در اختیار داشت، با یک سقوط تاریخی مواجه شده و سهم بازار آن در ماه آگوست به تنها ۳۸ درصد رسیده است. افت تسلا در ماه‌های اخیر بسیار شدید بوده است و سهم بازار این شرکت از ۴۸.۷ درصد در ماه ژوئن، به ۴۲ درصد در جولای و سرانجام به ۳۸ درصد در آگوست کاهش یافته است که تندترین افت دوماهه از سال ۲۰۲۱ محسوب می‌شود. این روند نگران‌کننده تنها به آمریکا محدود نیست؛ فروش جهانی تسلا



پایان امپراطوری «تسلا»؟

آموزش سالانه ۳۰۰۰ تکنسین برای ارتقای خدمات پس از فروش «مدیران خودرو»

خودروهای انرژی جدید و فناوری‌های رانندگی هوشمند ادامه خواهیم داد، گفت: «در حالی که تجربه رانندگی لوکسی را برای مشتریان خود به ارمان می‌آوریم، ضمانت‌های خدمات پس از فروش مدیران خودرو نیز به‌طور همزمان ارتقا خواهد یافت. ما یک مرکز آموزش محلی تاسیس کرده‌ایم که در آینده به روز خواهد شد و سالانه ۳۰۰۰ تکنسین تعمیر و نگهداری واجد شرایط را آموزش می‌دهد».

مدیرعامل شرکت مدیران خودرو با بیان این که خدمات پس از فروش، پل ارتباطی حیاتی بین محصولات و مشتریان است که تجربه وفاداری مشتری را شکل می‌دهد، گفت: «توسعه بلندمدت شرکت به خدمات حرفه‌ای، کارآمد و گرم هر یک از کارکنان خدمات پس از فروش ما بستگی دارد. این رقابت پایان کار نیست، بلکه نقطه شروع جدیدی است. امیدوارم از این مسابقه به‌عنوان فرصتی برای ایجاد روحیه رقابتی استفاده کنید. در پایان، مشتاقانه منتظر بهترین عملکرد شما در مسابقات جهانی مهارت‌ها در ماه اکتبر در چین هستیم».

مسابقات مهارت فنی مدیران خودرو، ابزاری برای کشف استعدادها



در ادامه این مراسم احمد معروفخانی‌ها، مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش مدیران خودرو، نیز ضمن تقدیر از عملکرد شرکت‌کنندگان و دست‌اندرکاران اجرای مسابقه، اظهار کرد: «صنعت خودرو در دنیای امروز، صنعتی به‌شدت رقابتی و رو به تحول است. در چنین فضایی، آنچه بیش از هر چیز می‌تواند ضامن رضایت مشتریان و استمرار جایگاه یک برند باشد، ارائه خدمات پس از فروش حرفه‌ای، قابل اعتماد و مطابق با استانداردهای جهانی است. شرکت خدمات پس از فروش مدیران خودرو نیز با چنین رویکردی، برگزار می‌کند مسابقات مهارت فنی را ابزاری ارزشمند برای توسعه سرمایه انسانی، کشف استعدادها و نوآوری ارتقای خدمات پس از فروش مدیران خودرو می‌داند».

به گفته وی نکته قابل توجه در طراحی مسابقه مهارت فنی مدیران خودرو، استفاده از چالش‌ها و خطاهای پرتکرار در شبکه نمایندگی‌ها به‌عنوان پایه آزمون است؛ به‌طوری‌که دانش نظری، تجربه عملی و تحلیل شرایط واقعی به‌صورت همزمان سنجیده شده است. این موضوع موجب می‌شود که ارزش واقعی فاعلمحدود به تئوری نبوده و سطح آمادگی واقعی تکنسین‌ها مورد سنجش قرار گیرد. مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش مدیران خودرو در پایان گفت: «در چهارمین دوره مسابقه مهارت فنی، بیش از هر زمان دیگری شاهد درخشش تکنسین‌هایی بودیم که با پشتکار، خلاقیت و مهارت مثال‌زدنی خود نشان دادند سرمایه‌های واقعی این سازمان هستند. آن‌ها با حضور در مراحل تئوری و عملی، توانستند توانایی‌های خود را در بالاترین سطح به نمایش بگذارند و نشان دهند که ارتقای خدمات پس از فروش، از مسیر آموزش و رقابت می‌گذرد».

مسابقه ویژه مدیران خودرو برای مخاطبان

گفتنی است در کنار رقابت میان تکنسین‌های حاضر در چهارمین دوره مسابقات مهارت فنی مدیران خودرو، مسابقه‌ای ویژه برای دنبال کنندگان صفحه اینستاگرام خدمات پس از فروش مدیران خودرو به‌نشانی [tmsco.official](https://www.tmsco.official) نیز برگزار شد. در این مسابقه، مجموعه‌ای از پرسش‌های فنی مطرح شد و مخاطبان فرصت یافتند دانش خود را به چالش بکشند. در پایان، از میان کسانی که پاسخ‌های صحیح ارسال کرده بودند، به ۱۰ نفر به‌قید قرعه جوایز ارزشمند اهدا شد.



مدیرعامل شرکت «مدیران خودرو» در مراسم اختتامیه چهارمین دوره مسابقات مهارت فنی مدیران خودرو با بیان این که این مسابقه نه تنها رقابتی از مهارت‌ها، بلکه نمایشی از روحیه تیمی و بررسی جامع استانداردهای خدمات پس از فروش مدیران خودرو بود، از برنامه‌ریزی این شرکت برای راه‌اندازی یک مرکز آموزش محلی خبر داد که قرار است سالانه به ۳۰۰۰ تکنسین تعمیر و نگهداری واجد شرایط آموزش دهد.



چهارمین دوره مسابقه مهارت فنی مدیران خودرو، روز جمعه هفتم شهریور ماه، به صورت حرفه‌ای و با لگوپردازی از مسابقات رقابت فنی در سطح جهانی طراحی و در دو مرحله تئوری و عملی با هدف ارتقای استانداردهای خدمات پس از فروش مدیران خودرو برگزار شد. آزمون اولیه مسابقه مهارت فنی مدیران خودرو در هفته دوم خرداد ماه به‌صورت آنلاین با مشارکت بیش از ۲۰۰ نفر برگزار شد که از میان آن‌ها، ۲۴ نفر برتر به مرحله دوم یعنی آزمون کتبی حضوری، راه یافته‌اند و در مرحله بعد از بین این افراد، ۸ نفر برگزیده نهایی برای شرکت در مرحله عملی انتخاب شدند تا بر اساس دقت، تسلط، سرعت و رعایت اصول ایمنی و تخصصی در این مرحله امتیاز دریافت کنند.

مراسم اختتامیه چهارمین دوره مسابقه مهارت فنی مدیران خودرو نیز در همان روز با حضور شش شایسته‌ترین مدیرعامل این شرکت، احمد معروفخانی‌ها، مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش مدیران خودرو، سایر مدیران ارشد شرکت و شرکت‌کنندگان و داوران مسابقه برگزار شد. در این مراسم از هشت نفری که به مرحله آخر رسیده بودند تجلیل و سپس از سه نفر اول نیز با اهدای جوایز ارزنده، تقدیر شد.

ارتقای خدمات پس از فروش مدیران خودرو و همزمان با سرمایه‌گذاری در خودروهای انرژی جدید



پس از فروش مدیران خودرو بود. ما از این که می‌بینیم همه شرکت‌کنندگان توجه کامل، سطح حرفه‌ای، مهارت فنی فوق‌العاده و توانایی استثنایی خود را در حل مشکلات پیچیده به کار گرفته‌اند، بسیار خوشحالیم».

شایان‌تن همچنین با بیان این که با رشد و توسعه خودروهای شرکت مدیران خودرو در بازار ایران، در آینده به سرمایه‌گذاری در مدل‌های بیشتر

«اکستریم QX»: خودرویی جادار، لوکس و راحت برای پاسخ به انواع نیازها

تهو به سه منطقه‌ای، این امکان را به هر سرنشین می‌دهد تا دمای دلخواه خود را تنظیم کند، کودک دیگر از سرمانی لرزد و سالمند از سرمای زیاد در امان است. به عنوان پرچمدار شناسایی بلندهای XTRIM، تجربه رانندگی QX هم سطحی متفاوت دارد: سیستم چهارچرخ محرک بورگ وارنر با واکنش در حد میلی ثانیه، کنترل بی‌نظیری در هر مسیر فراهم می‌کند. دوربین ۵۴۰ درجه دیدی کامل می‌دهد تا این خودرو بزرگ حتی در شهر هم چابک و مطمئن عمل کند. هفت حالت رانندگی از آفرود و اقتصادی تا اسپرت به راننده اجازه می‌دهد به سادگی با شرایط مسیر هماهنگ شود، چه در جاده شهری، چه در بزرگراه و چه در دل طبیعت.

فرا تر از خودرو؛ حامل شادی‌ها

XTRIM QX با فضای کابین بزرگ و لوکس، راحتی‌ای که نشانگر توجه است و عملکردی که مرزها را جابه‌جایی می‌کند، تنها یک خودرو نیست؛ بلکه همراهی برای تمام لحظات زندگی است. این خودرو نیازها و خواسته‌های هر عضو خانواده را می‌شناسد و با فناوری و هوشمندی، همه انتظارات را برآورده می‌سازد. هر حرکت QX، آغاز یک تجربه لذت‌بخش تازه است.



فضای کابین، انعطاف‌پذیر و کارآمد

XTRIM QX با چهار حالت ترکیب صندلی، برای هر نیاز سفر پاسخی آماده دارد و به معنای واقعی «یک خودرو، چند کارکرد» را



محقق می‌کند: در حالت هفت نفره کامل، صندوق عقب همچنان توانایی جای دادن ۴ چمدان ۱۰ کیلوپی و برای سفر خانوادگی وسایل همراه را دارد. در حالت چهار تا پنج نفره، با خواباندن ردیف سوم، فضای ۷۸۴ لیتری فراهم می‌شود که در کلاس خود بی‌رقیب است. در سفرهای سه یا چهار نفره، می‌توان یک سمت ردیف دوم را خواباند تا کیف گلف، اسکی یا حتی تجهیزات کمپینگ به راحتی جا بگیرد. و برای سفر دو نفره، با خواباندن کامل ردیف دوم و سوم، بیش از ۱۹۳۰ لیتر فضای بار ایجاد می‌شود؛ تقریباً کاملاً مسطح که حتی برای اسباب‌کشی یا جابه‌جایی وسایل بزرگ هم ایده‌آل است.



جزئیات، منبع آرامش

سقف پانورامای بزرگ، نور خورشید و ستارگان را به کابین دعوت می‌کند و فضایی روشن و باز می‌سازد. سیستم

گرمای یک خانه و وقار یک محیط کاری با XTRIM QX، دیگر نیازی نیست بین این دو انتخاب کنید. این شاسی بلند لوکس با کابینی وسیع که یادآور یک اتاق نشیمن راحت است، چشمت صندلی‌های انعطاف‌پذیر و هندلینگ پایدار و مطمئن، معنای واقعی یک



خودرو و همه‌فان‌خرف را به نمایش می‌گذارد XTRIM QX. تنها یک وسیله نقلیه نیست؛ بلکه ادامه‌ای از لذت‌های زندگی و خانه‌ای امن و متحرک برای تمام اعضای خانواده است.

راحتی؛ حق مسلم همه مسافران

فرقی نمی‌کند در حال یک سفر بین‌شهری طولانی باشید، رفت و آمد روزانه داشته باشید یا در یک موقعیت کاری مهم حضور یابید؛ QX همیشه با امکانات رفاهی دقیق، هر مسیر را به یک تجربه لذت‌بخش تبدیل می‌کند. سیستم گرمایش و تهویه صندلی‌ها در تمام مدل‌ها به‌صورت استاندارد عرضه می‌شود. در گرمای تابستان خنکی همراه شمایست و در سرمای زمستان گرمادر دسترس.

آنچه این خودرو را خاص‌تر می‌کند، توجه ویژه به سرنشینان ردیف دوم است: عمق نشیمن صندلی‌ها به ۴۶۰ میلی‌متر می‌رسد و کیفیتی در حد صندلی‌های کلاس مدیریتی ارائه می‌دهد تا حتی در سفرهای طولانی خستگی به حداقل برسد. همراه با فضای ذخیره‌سازی مستقل و درگاه‌های شارژ متنوع، هر خانواده با مهمانی می‌تواند به راحتی «منطقه آسایش» خود را پیدا کند.



توقیف خودرو شوتی حاوی لاستیک قاچاق در لاهیجان



فرمانده انتظامی لاهیجان از توقیف یک دستگاه وانت شوتی و کشف ۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در بازرسی از آن خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ شریف رحیمی گفت: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان لاهیجان هنگام گشت‌زنی و کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه وانت مشکوک و برای بررسی پیش‌تر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی ماموران از

خودرو توقیفی، ۴۴ حلقه لاستیک خارجی و بدون مدارک معتبر و قانونی کشف شد.» فرمانده انتظامی شهرستان لاهیجان گفت: «راننده ۳۶ ساله این خودرو با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» سرهنگ شریف رحیمی افزود: «کارشناسان ارزش کالای کشف‌شده را ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.»

فراخوان رسمی عضویت در انجمن صنفی کارفرمایی تولید تامین‌کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور

کارخانجات تولیدکننده دوده (کربن سیاه)
کارخانجات تولیدکننده تایر و مشتقات تایر



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«به اطلاع کلیه فعالان و دست‌اندرکاران محترم صنایع لاستیک، تایر و زنجیر چرخ کشور می‌رساند: انجمن صنفی کارفرمایی تولید تامین‌کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور به‌عنوان بازوی توانمند و صدای رسای این صنعت، از تمامی شرکت‌ها و فعالان گرامی در حوزه‌های زیر دعوت به عمل می‌آورد تا با عضویت در این انجمن، در ارتقا و پیشرفت جمعی این صنعت نقش آفرینی نمایند:

«مخاطبان گرامی (حوزه فعالیت):

تولیدکنندگان مواد اولیه تایر

روکش‌کنندگان تایر

فعالان در زمینه بازیافت تایر و چرخ تایر (ریسایکلینگ)

کارخانجات تولیدکننده قطعات لاستیکی



«نحوه ثبت‌نام و اطلاعات تماس:

علاقه‌مندان به پیوستن به خانواده بزرگ انجمن صنفی کارفرمایی تولید تامین‌کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور می‌توانند از طریق راه‌های زیر با مادر تماس باشند:

واتس‌اپ: ۰۹۹۱۷۲۷۳۲۷۵

تلفن ثابت: ۰۲۱۸۸۹۳۱۷۵۴

وب‌سایت: www.tvca.co

آدرس پستی: تهران، بهجت‌آباد، خیابان سرداران، خیابان شهید حمید صدر، پلاک ۶۳، طبقه ۶
با عضویت در انجمن، گامی بلند در جهت توسعه و استحکام کسب و کار خود بردارید.

با احترام، پیروز نوائی
دبیر انجمن صنفی کارفرمایی تولید تامین‌کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور

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 پیشنهادهای
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ 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-BYD S6
	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 (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران را پاک بگردیم





سریع تر است و تنها کمتر از یک ثانیه با نیسان GT-R فاصله دارد. برای یک استیشن، این عملکرد فوق العاده است. M3 CS تورینگ از افراطی ترین استیشن های بازار محسوب می شود. زیر کاپوت، یک موتور ۶ سیلندر خطی تونین توربو با ۵۵۰ اسب بخار قدرت قرار دارد که نیرو را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می کند. این مدل با استفاده گسترده از فیبر کربن مثل صندلی های اسپرت کربنی استاندارد، وزن کمتری دارد. فرانک ون میل، مدیر عامل باهو M در بیانیه ای گفت: «از همان ابتدا مشخص بود که باهو M3 CS تورینگ استاندارد های جدیدی در دینامیک رانندگی تعریف می کند. با زمان زیر ۷:۳۰ دقیقه، این خودرو نشان می دهد که ترکیب DNA مسابقه ای با کارایی روزمره کاملاً امکان پذیر است.»

باهو M3 CS تورینگ با ثبت زمان ۷:۲۹.۴۹ دقیقه، رکورد سریع ترین استیشن در پیست نوربرگ-رینگ را از آن خود کرد. باهو خبر از ثبت رکورد جالبی در نوربرگ-رینگ داده است. مدل M3 CS تورینگ با زمان ۷ دقیقه و ۲۹.۴۹ ثانیه، عنوان سریع ترین استیشن جهانم سبز را به دست آورد. نکته جالب این جاست که رکورد مورد بحث توسط یک راننده حرفه ای مسابقه ثبت نشد؛ بلکه بورگ وایدینگس، یکی از مهندسان توسعه باهو پشت فرمان بوده است. این خودرو بیش از ۵ ثانیه سریع تر از رکورد قبلی M3 تورینگ استاندارد عمل کرد. زمان ۷:۳۰ دقیقه شاید در دنیایی که سوپر کارها زیر ۷ دقیقه رکورد می زنند چشمگیر به نظر نرسد، اما برای یک استیشن با پنج صندلی و فضای بار بزرگ، شایسته تحسین است. برای مقایسه، M3 CS تورینگ از کامارو ZL1 و نسل قبلی باهو M5



رکورد زنی جدید
باهو «M3 CS»

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

ممنوعیت واردات و جهش ارزی؛ عامل تقویت بازار سیاه قطعات استوک

ممنوعیت واردات رسمی قطعات استوک در عمل باعث نشده نیاز بازار کاهش یابد؛ بلکه تنها عرضه را به کانال های غیر رسمی منتقل کرده است



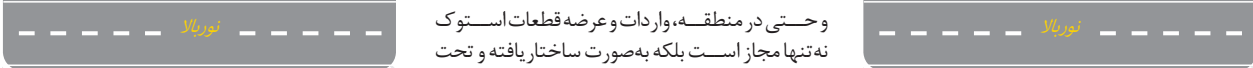
بازار لوازم یدکی خودرو در کشور روزهای پرالتهابی را پشت سر می گذارد؛ بازاری که به دلیل همزمانی جهش نرخ ارز، محدودیت های شدید واردات و ممنوعیت ورود قطعات استوک، عملاً به بن بست رسیده است. در شرایطی که خودرو برای بخش قابل توجهی از مردم نه یک کالای مصرفی، بلکه وسیله ای برای امرار معاش محسوب می شود، سیاست های موجود موجب شده است هزینه نگهداری و تعمیر خودرو به طور تصاعدی افزایش یابد و برای بسیاری از مالکان خودروها به کابوسی واقعی تبدیل شود. بازار لوازم یدکی خودرو در کشور برخلاف وضعیت بسیاری از کشورهای پیشرفته و حتی بازار منطقه ای، راهی متفاوت و پرخطر را در پیش گرفته است؛ راهی که نتیجه آن گسترش قاچاق، افزایش نارضایتی عمومی و به حاشیه رفتن تولید کنندگان و مصرف کنندگان داخلی است. در چنین شرایطی قطعه سازان، بازار گران و مالکان خودروها متضرر و سودجویان منفعت کسب خواهند کرد.

بازار لوازم یدکی خودرو در شوک ارزی نخستین عامل بحران در بازار قطعات یدکی، جهش افسارگسیخته نرخ ارز است. افزایش نرخ دلار نه تنها قیمت کالاهای وارداتی را چند برابر کرده، بلکه هزینه تولید داخلی را نیز به شدت بالا برده است. در همین رابطه محمدرضا پناهی فر، فعال باسابقه بازار قطعات یدکی به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «نوسانات لحظه ای ارز عملاً امکان برنامه ریزی اقتصادی را از بین برده است. به عنوان نمونه، وارد کنندهای که قطعه ای را با دلار ۱۰۰ هزار تومانی خریداری کرده، در لحظه ورود کالا به کشور ناگهان با دلار ۱۲۰ هزار تومانی مواجه می شود؛ همین فاصله قیمتی باعث می شود کالای عرضه شده در بازار به طور خودکار چندین برابر افزایش یابد.»

این فعال باسابقه بازار لوازم یدکی خودرو با اشاره به این که این چرخه معیوب نه تنها فشار مستقیمی به مصرف کنندگان وارد می کند، بلکه موجب رکود در بخش خدمات پس از فروش و تعمیرگاه ها نیز شده است، اظهار داشت: «بسیاری از مشتریان برای تعمیر خودرو و هایشان ماه ها دست به دست می کنند و در نهایت با تعمیر منصرف می شوند یا به دنبال قطعات دست دوم غیر رسمی می گردند. خودرو برای بسیاری از خانواده های ایرانی تنها یک وسیله حمل و نقل شخصی نیست، بلکه گاهی ابزار امرار معاش است. از رانندگان تاکسی اینترنتی و بین شهری گرفته تا وانت بارها و خودروهای حمل کالا، هزاران نفر معیشت خود را به چرخیدن چرخ های خودرو وابسته کرده اند. اما افزایش قیمت لوازم یدکی خودرو و تعمیرات موجب شده است نگهداری خودرو برای این گروه ها به امری طاقت فرسا بدل شود.»

پناهی فر با بیان این که گاهی تعمیرات خودرو به شدت برای مالکان چالش برانگیز می شود، به روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «بسیاری از مالکان خودرو مجبورند برای تأمین هزینه تعمیرات، از پس انداز یا حتی هزینه های ضروری صرف نظر کنند. در برخی موارد، خودروهای مونتاژی یا وارداتی ماه ها به دلیل نبود قطعه در تعمیرگاه می خوابد و مالک آن عملاً از استفاده وسیله نقلیه خود محروم می شود. کاهش شدید قدرت خرید مردم باعث شده تقاضا برای قطعات نو به شدت افت کند و در مقابل، بازار قطعات استوک رونق یابد؛ بازاری که در کشور برخلاف سایر کشورها، در حصار ممنوعیت قرار گرفته است.»

بحران قطعات استوک؛ ممنوعیت یا نیاز اجتماعی؟
این فعال بازار لوازم یدکی خودرو با اشاره به این که یکی از مهم ترین بخش های بازار لوازم یدکی خودرو عرضه قطعات استوک است و این بازار به تازگی در بحران قرار گرفته است، بیان کرد: «در اغلب کشورهای پیشرفته



و حتی در منطقه، واردات و عرضه قطعات استوک نه تنها مجاز است بلکه به صورت ساختار یافته و تحت نظارت دولت انجام می شود. در اروپا شهرک هایی ویژه برای عرضه قطعات کار کرده وجود دارد و بسیاری از مصرف کنندگان با اطمینان خاطر از این قطعات برای کاهش هزینه های تعمیرات استفاده می کنند. در کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات متحده عربی و عمان نیز بازار قطعات استوک بخش مهمی از صنعت خودرو را تشکیل می دهد و حتی مشتریانی از کشورهای دیگر برای خرید به این مراکز مراجعه می کنند.»
وی افزود: «ما کشور ما تنها کشوری است که واردات رسمی قطعات استوک را ممنوع کرده است. فعالان بازار معتقدند این تصمیم نه تنها به مصرف کننده فشار وارد کرده، بلکه راه قاچاق و ورود غیر رسمی قطعات بی کیفیت را باز گذاشته است. به بیان دیگر، سیاستی که قرار بود بازار را کنترل کند، عملاً می تواند آن را به دست شبکه های غیر شفاف و قاچاقچیان بسپارد.»
پناهی فر با اشاره به این که وقتی نیاز مصرف کننده نادیده گرفته می شود و قوانین با واقعیت بازار همخوانی ندارد، طبیعی است که قاچاق رونق گیرد، گفت: «امروز

حجم قابل توجهی از قطعات یدکی مورد نیاز کشور از مسیرهای غیر رسمی وارد می شود. این قطعات نه تنها فاقد استانداردهای لازم هستند، بلکه به دلیل نبود نظارت، امنیت خودروها و جان سر نشینان را نیز تهدید می کنند. ممنوعیت واردات رسمی قطعات استوک در عمل باعث نشده نیاز بازار کاهش یابد؛ بلکه تنها عرضه را به کانال های غیر رسمی منتقل کرده است

حجم قابل توجهی از قطعات یدکی مورد نیاز کشور از مسیرهای غیر رسمی وارد می شود. این قطعات نه تنها فاقد استانداردهای لازم هستند، بلکه به دلیل نبود نظارت، امنیت خودروها و جان سر نشینان را نیز تهدید می کنند. ممنوعیت واردات رسمی قطعات استوک در عمل باعث نشده نیاز بازار کاهش یابد؛ بلکه تنها عرضه را به کانال های غیر رسمی منتقل کرده است. این وضعیت به ویژه برای خودروهای وارداتی و مونتاژی پرکار کرد، فاجعه بار است؛ چرا که بسیاری از قطعات این خودروها در بازار رسمی وجود ندارد و مالکان ناچارند به بازار سیاه روی بیاورند.»

این فعال باسابقه بازار لوازم یدکی خودرو با مقایسه وضعیت عرضه قطعات استوک در کشورهای همسایه، بیان کرد: «در حالی که واردات لوازم یدکی استوک در کشور با دیواری از محدودیت ها و ممنوعیت ها مواجه است، کشورهای منطقه مسیر متفاوتی را پیموده اند. امارات به ویژه در شهر دبی با ایجاد مراکز تخصصی عرضه قطعات استوک نه تنها بازار داخلی خود را سامان داده بلکه به یکی از قطب های منطقه ای در این حوزه تبدیل شده است. عمان و عربستان سعودی نیز به دلیل سیاست های باز و شفاف توانسته اند نیاز مصرف کنندگان داخلی را تأمین و حتی مازاد آن را صادر کنند. این در حالی است که ایران با وجود نیاز گسترده به قطعات یدکی، سیاستی متناقض در پیش گرفته است. از یک سو ورود رسمی ممنوع است و از سوی دیگر قاچاق گسترده ادامه دارد. نتیجه این سیاست، بی ثباتی بازار، افزایش قیمت ها و کاهش اعتماد عمومی است.»

پناهی فر، در پاسخ به پرسش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» مبنی بر این که عدم دسترسی مالکان خودروهای وارداتی با مونتاژی به قطعات استوک تأثیری در تعمیرات دارد، گفت: «مشتریان با هزار امید اقدام به خرید خودرو می کنند اما به محض بروز مشکل، با بحرانی به نام نبود قطعه و افزایش سرسام آور قیمت مواجه می شوند. این وضعیت ناشی از سیاست هایی است که عملاً بازار را فلج کرده و مصرف کننده را به سمت قطعات قاچاق سوق داده است.»

وی افزود: «در اروپا و کشورهای حاشیه خلیج فارس، قطعات استوک بخشی از بازار رسمی است و همین موضوع موجب شده هزینه های مردم کاهش یابد. اما در ایران با ممنوعیت واردات، هم مصرف کننده متضرر می شود و هم بازار به دست دلالان و قاچاقچیان می افتد.»

پیامدهای اقتصادی و اجتماعی
این کارشناس بازار لوازم یدکی خودرو با اشاره به این که بحران قطعات یدکی تنها یک مسأله اقتصادی نیست؛ ابعاد اجتماعی گسترده ای نیز دارد، بیان کرد: «افزایش هزینه تعمیرات موجب شده بسیاری از رانندگان از چرخه حمل و نقل عمومی و خدماتی خارج شوند؛ امری که فشار مضاعفی به سیستم حمل و نقل شهری وارد کرده است. از سوی دیگر، تعطیلی و رکود در تعمیرگاه ها و فروشگاه های قطعات یدکی، می تواند به بیکاری هزاران نفر از شاغلان این حوزه منجر شود.»

پناهی فر تصریح کرد: «از منظر ایمنی نیز، استفاده از قطعات قاچاق و بی کیفیت خطرات جدی به همراه دارد. افزایش تصادفات ناشی از نقص فنی خودروها یکی از نتایج مستقیم همین وضعیت است. در نهایت، این چرخه معیوب هم مردم را متضرر می کند و هم به نظام اقتصادی کشور آسیب وارد می کند.»

این فعال باسابقه بازار لوازم یدکی خودرو با بیان این که بررسی بازار قطعات یدکی نشان می دهد که ادامه وضعیت کنونی به معنای تشدید بحران است، بیان کرد: «بازنگری در سیاست های ارزی و تجاری، به ویژه در حوزه واردات قطعات استوک، ضرورتی اجتناب ناپذیر است. آزادسازی مشروط واردات این قطعات با نظارت دقیق بر استانداردها، می تواند بخشی از فشار اقتصادی را کاهش دهد و راه قاچاق را ببندد. از سوی دیگر، تثبیت نسبی بازار ارز و ایجاد نظام حمایتی برای وارد کنندگان و تولید کنندگان داخلی می تواند به بازگشت آرامش نسبی به این بازار کمک کند. در غیر این صورت، خودرو که زمانی ابزار حرکت و امید بود، بیش از پیش به کالایی لوکس و دست نیافتنی بدل خواهد شد.»

به‌ویژه محورهای شمالی و کریدورهای اصلی مانند محورهای استان قزوین اندیشیده شده که این تمهیدات در زمان مناسب اطلاع‌رسانی خواهند شد.» وی بیان کرد: «تخلفات رانندگی مهم‌ترین عامل بروز حوادث است؛ به‌ویژه تخلفات حادثه‌ساز که بیشترین سهم را در وقوع تصادفات دارند. به‌منظور کاهش این تخلفات از ابتدای شهریورماه طرح توقیف سیستمی گواهینامه به‌ازای هر یک تخلف حادثه‌ساز اجرا می‌شود. به‌هموطنان عزیز توصیه می‌کنیم کام‌خود و خانواده‌ها را با تخلفاتی که می‌تواند منجر به برخورد پلیس و باوقوع سانحه رانندگی شود، تلخ نکنند.»

«ایست: رئیس پلیس راهور فراچاد با دیدن محورهای مواصلاتی استان قزوین اظهار کرد: «ما همواره در شهریورماه بیشترین آمار سفرهای جاده‌ای را داریم. راه‌های مواصلاتی استان قزوین همواره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کریدورهای ارتباطی بیشترین سهم تردد را در ایام مختلف داشته و دارند. در این ایام نیز شاهد بار ترافیکی پر حجمی در محورهای استان قزوین به‌ویژه محور آزادراهی قزوین به‌رشت بودیم.» سردار سید تیمور حسینی خاطر نشان کرد: «تا پایان شهریورماه و پیش از شروع سال تحصیلی جدید تمهیدات ویژه‌ای برای مدیریت ترافیک در جاده‌های کشور



توقیف گواهینامه رانندگان حادثه‌ساز



معاون پیشین پلیس راهور فراچاد:

صدور گواهینامه موتور برای بانوان، خلأ قانونی دارد



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«چندی پیش معاونت پارلمانی ریاست جمهوری اعلام کرد دولت لایحه‌ای به مجلس ارسال کرده است که بر اساس آن تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اصلاح و امکان صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان فراهم می‌شود. از طرفی مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیمه نیز اعلام کرد در صورت حل مشکل دریافت گواهینامه موتورسیکلت توسط بانوان، امکان استفاده از پوشش بیمه شخص ثالث فراهم می‌شود؛ اما تا زمانی که راننده فاقد گواهینامه باشد، امکان استفاده از بیمه‌نامه در حوادث وجود ندارد. چند روز قبل معاون پیشین پلیس راهور فراچاد این باره گفت‌وگویی انجام داد که در ادامه آن را می‌خوانید.

«موتورسیکلت؛ وسیله‌ای ارزان و کوچک برای همه معاون پیشین پلیس راهور فراچاد اشاره به ماده ۲۰ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی گفت: «در تبصره این ماده عنوان شده است که گواهینامه موتورسیکلت تنها برای مردان توسط پلیس صادر شود که این تبصره باید اصلاح شود تا زنان نیز بتوانند قانونی موتورسواری کنند.» سرهنگ عین‌اله جهانی در ادامه گفت: «در دهه‌های گذشته، موضوع رانندگی بانوان با موتورسیکلت متقاضی نداشت و در واقع درخواستی از سوی خانم‌ها برای این مساله وجود نداشت؛ اما اخیراً شاهد

هستیم که به‌دلایل مختلف، موتورسیکلت سواری بانوان به یک مطالبه عمومی و اجتماعی تبدیل شده است و تعدادی از خانم‌ها در حال حاضر با موتور تردد می‌کنند.» وی افزود: «در سال‌های اخیر، دلایل مختلفی باعث شده خانم‌ها خواهان راندن موتورسیکلت شوند. به‌طور مثال این روزها تهیه خودرو برای خانم‌ها به‌خاطر شرایط اقتصادی بسیار سخت است. همچنین ترافیک و بُعد مسافت باعث شده موتورسیکلت وسیله بهتری برای انجام امور روزانه باشد. علاوه بر این، خانم‌ها حتی برای رفت‌وآمد به محل کار، خرید و غیره... متقاضی ثبت‌نام و دریافت گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت هستند.» معاون پیشین پلیس راهور فراچاد با اشاره به برتری‌های موتورسیکلت نسبت به خودرو ادامه داد: «موتورسیکلت وسیله‌ای ارزان قیمت‌تر از خودرو است و هزینه‌های نگهداری آن نیز کمتر است. همچنین فضایی که در معابر، خیابان‌ها و پارکینگ‌ها اشغال می‌کند نیز بسیار کمتر است؛ بر همین اساس نیاز است که استفاده موتورسیکلت برای بانوان همانند سایر وسایل نقلیه، قانونی و عمومی شود.»

«خلأ قانونی که باید توسط قوه مقننه مرتفع شود این حقوقدان درباره مسائل قانونی صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان اظهار کرد: «چه قبل از انقلاب و چه در زمان حال، هیچ قانون یا آئین‌نامه‌ای در ارتباط با منع صدور گواهینامه موتورسیکلت برای خانم‌ها وجود نداشته و ندارد. در واقع در این راستا یک خلأ قانونی وجود دارد که باید توسط قوه مقننه مرتفع شود.» جهانی گفت: «البته در تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی عنوان



برخی نمایندگان مجلس درباره رعایت حجاب شرعی بانوان روی موتورسیکلت شبهه‌هایی دارند؛ در حالی که چه مردان و چه زنان موتورسوار، باید حین رانندگی با موتورسیکلت، از کلاه ایمنی استفاده کنند که کلاه ایمنی، این نگرانی را نیز از بین می‌برد.» جهانی گفت: «استفاده از کلاه ایمنی هم جزو قوانین موتورسواری است و هم جان افراد را حفظ می‌کند. همچنین اگر زنان نیز موتورسواری کنند و از کلاه ایمنی استفاده کنند، قطعاً حجاب‌شان نیز رعایت شده و این کلاه، پوشش لازم را دارد.» معاون پیشین پلیس راهور فراچاد ادامه داد: «بنابر این در قانون، ممنوعیتی برای هدایت موتور

شده «صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان بر عهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است.» و برخی به‌اشتباه این ماده را تفسیر به ممنوعیت صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان می‌کنند؛ در حالی که از منظر حقوقی، این ماده وظیفه پلیس را در برابر مردان روشن کرده و در مورد زنان، ساکت است.» این حقوقدان و مدرس دانشگاه با اشاره به لایحه ار سالی دولت به مجلس در این باره اظهار کرد: «برابر اخبار منتشره، لایحه صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان توسط دولت به مجلس ارسال شده تا این خلأ قانونی حل شود؛ اما به‌نظر می‌رسد

توسط خانم‌ها وجود ندارد؛ اما این مساله نیازمند اصلاح یا تغییر در قانون است؛ در واقع باید عبارت مردان را از تبصره ماده ۲۰ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی حذف یا عبارت زنان را اضافه کنند و خانم‌ها باید آموزش ببینند.» وی اظهار کرد: «پس از اصلاحات قانون، بانوان نیز باید همانند مردان برای دریافت مجوز رانندگی موتورسیکلت در آموزشگاه‌ها آموزش ببینند، مهارت‌های لازم را کسب کنند و پس از قبولی در آزمون‌ها، گواهینامه دریافت کنند.»

«زنان قانونمندتر از مردان هستند جهانی همچنین تأکید کرد: «در واقع این گونه نیست که هر کسی بتواند بدون هیچ مجوزی از سوی پلیس، با موتورسیکلت در معابر تردد کند؛ زیرا موتورسواری بیشتر از خودرو سواری نیازمند مهارت است و بانوان متقاضی این امر باید آموزش‌های دقیق ببینند تا مشکلات ترافیکی بیشتر نشود و در موقعیت‌های حساس و خطرناک، به‌راحتی عکس‌العمل نشان داده و وسیله نقلیه را متوقف کنند.» معاون پیشین پلیس راهور فراچاد ادامه داد: «نتایج پژوهش‌ها و بررسی آمار تصادفات نشان می‌دهد خانم‌ها در رانندگی بسیار قانونمندتر و منظم‌تر عمل می‌کنند و سهم کمتری در تصادفات دارند. به‌همین دلیل ایسن موضوع می‌تواند در رانندگی با موتورسیکلت نیز خودش را نشان بدهد.» این حقوقدان اظهار کرد: «ما امیدواریم بانوان با رانندگی قانون‌مند با موتورسیکلت، آرامش را به‌معابر بیآورند؛ هر چند در ابتدا ممکن است مشکلاتی ایجاد شود که قابل رفع خواهد بود و باید اذعان کرد که رانندگی با موتورسیکلت نیازمند کسب مهارت مطلوب است.» جهانی در پاسخ به این سوال که در حال حاضر به خانم‌ها موتورسیکلت فروخته می‌شود یا خیر؟ گفت: «بله؛ این حق طبیعی همگان است و بانوان هم در راستای اصل ۴۶ قانون اساسی می‌توانند مالک موتورسیکلت باشند و پلاک و سند مالکیت صادره از سوی پلیس که سند رسمی است به‌نام آنان صادر شود و مانعی برای این موضوع وجود ندارد.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

بامو با «iX3»؛ آغازگر عصر جدید لذت رانندگی

بامو همراه با یک آژانس تبلیغاتی کمپینی جهانی برای معرفی مدل جدید BMW iX3 راهاندازی کرده است. این خودرو نخستین محصول روی پلتفرم Neue Klasse بامو است و میراث نوآوری این برند را ادامه می‌دهد. کمپین شامل فیلم ۱۲۰ ثانیه‌ای برند، ۱۰ کلیپ محصول و محتوای دیجیتال ویژه شبکه‌های اجتماعی است. هدف نشان دادن تاریخچه منحصربه‌فرد بامو و ترویج شعار احساسی «لذت رانندگی» در سطح جهانی است.



لزوم تکمیل خصوصی سازی در صنعت خودرو

صنعت خودرو در کشورمان طی دهه‌های گذشته با وجود سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته، همچنان با مشکلات بنیادی روبه‌رو است. ساختار دولتی برخی شرکت‌های خودروساز باعث شده این صنعت از مسیر رقابتی سازی و نوآوری فاصله بگیرد. ادامه این وضعیت منجر به کاهش بهره‌وری، افزایش هزینه‌های تولید، محدود شدن تنوع محصولات و نارضایتی گسترده شده است. بنابراین خصوصی سازی واقعی، نه تنها یک انتخاب، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای تحول این صنعت به‌شمار می‌رود. خصوصی سازی واقعی می‌تواند این چرخه معیوب را تغییر دهد. از سویی، شرکت‌های خصوصی به‌طور طبیعی به دنبال کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت هستند؛ چراکه بقای آن‌ها در بازار رقابتی به همین دو عامل وابسته است. چنین فضایی قطعه‌سازان را نیز به سمت نوآوری و ارتقای استانداردها سوق می‌دهد؛ چراکه خودروساز خصوصی تنها قطعاتی را خواهد خرید که کیفیت و قیمت رقابتی داشته باشند. همچنین، ورود بخش خصوصی واقعی و سرمایه‌گذاران جدید، امکان سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین را فراهم می‌کند. این تحول باعث می‌شود صنعت خودرو رقابتی شود و به سمت بازاری پویا با تنوع محصول بیشتر حرکت کند. نتیجه آن نیز افزایش رضایت مصرف‌کنندگان خواهد بود. نکته مهم دیگر این که، خصوصی سازی صنعت خودرو می‌تواند به لغو قیمت‌گذاری دستوری بینجامد. وقتی قیمت‌ها واقعی شود، هم خودروساز و هم قطعه‌ساز انگیزه بیشتری برای ارتقای بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها خواهند داشت. این امر به نفع مصرف‌کننده نیز خواهد بود؛ زیرا محصولات رقابتی‌تر و متنوع‌تر به بازار عرضه خواهد شد.

حرف آخر
Last Word



رامتین بیات

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

پیچ‌ها و کاهش جذب ضربه‌ها می‌شود. همچنین، فنرها باید از نظر ترک یا تغییر شکل بررسی شوند؛ زیرا آسیب به آن‌ها می‌تواند تعادل خودرو را به هم بریزد. تمیز نگه داشتن قطعات سیستم تعلیق نیز اهمیت بالایی دارد؛ گرد و غبار یا زنگ‌زدگی می‌تواند به مرور باعث سایش اجزا و کاهش عمر مفید کمک‌فنر و بوش‌ها شود. علاوه بر این، کنترل منظم بوش‌ها و اتصالات مفصلی ضروری است؛ زیرا خرابی آن‌ها باعث صداهای غیرعادی و کاهش فرمان‌پذیری می‌شود.

سیستم تعلیق مک‌فرسون یکی از رایج‌ترین انواع تعلیق در خودروهای مدرن است که ترکیبی از فنر، کمک‌فنر و ستون نگهدارنده را در یک واحد جمع می‌کند. نگهداری صحیح این سیستم نه تنها طول عمر قطعات را افزایش می‌دهد، بلکه باعث بهبود کیفیت رانندگی، پایداری خودرو و ایمنی سرنشینان می‌شود. یکی از مهم‌ترین نکات نگهداری، بررسی دوره‌ای کمک‌فنر و فنرهاست. کمک‌فنرها به مرور زمان دچار نشت روغن یا کاهش عملکرد می‌شوند که این موضوع باعث ناپایداری خودرو در

چگونه از سیستم تعلیق مک‌فرسون نگهداری کنیم؟



AMICO

NEW M2631 D
Engine power 400 horsepower