



یک فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

پیامدهای واردات محدود خودرو

۳ صفحه



وقتی «اوپل» بازارهای جهانی را

هدف می‌گیرد

استارت

Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

نابرابری ارزی و بحران تولید داخلی
تأثیر: زنگ خطر برای صنعت ملی

صنعت تأیر کشور به عنوان یکی از ارکان حیاتی
زنجیره خودرو سازی و حمل و نقل، در سال‌های اخیر
با چالش‌های متعددی دست به گریبان بوده است...

۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

اجباری که منجر به تغییر شد!

تحلیلی بر تصمیم

جنجالی «جگوار»

۶ صفحه

تارا هیبریدی با مصرف ۴٫۸ لیتر

در راه است

۴ صفحه

قیمت وارداتی‌ها

رو به افزایش است؟

۱۰ صفحه

خودروهای داخلی تا

۵۲ میلیون تومان ارزان شدند

افزایش تعداد واردکنندگان

خودرو، سیاست جدید وزارت صمت

۷ صفحه

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان کشور:

تاخیر در تخصیص ارز، کمبود گرانی رابه بازاریدکی می‌کشاند

انتظار هفت‌ماهه برای تخصیص ارز، تولید را متوقف کرده و مسیر ورود قطعات قاچاق و بی کیفیت به بازار را باز می‌کند. سرمایه‌گذاری در تولید با ریسک بالا روبه‌روست و بانک‌ها ...

۱۴ صفحه

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

با وجود محدودیت‌ها،
ایدکو پرس تولید روزانه
۹۰ هزار قطعه را حفظ کرد

۹ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

تخلفات بیمه خودروها

زیر ذره‌بین سازمان

بازرسی کل کشور

۲ صفحه

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل و اسقاط

خودروهای فرسوده خبر داد:

آغاز طرح نوسازی

موتورهای فرسوده با

تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی

۱۵ صفحه

با در نظر گرفتن منافع سهامداران مطرح شد:

خصوصی سازی «سایپا» تنها با ارزش گذاری واقعی سهام

۵ صفحه



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه

عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



شروع شده که پائل‌های کاملاً جدیدی از فیبر کربن با رنگ قرمز فریبنده دارد. این چیزی است که معمولاً فقط در محصولات هایپر کارسازهایی مثل پاکانی و کونیگزک می‌بینیم. در جلو، ۲۷۲ پوتنزا طراحی کاملاً جدیدی دارد که شامل چهار دی‌لایت LED مرئی شکل روی سپر جدید و یک کاپوت سفارشی با درپچه‌های بزرگ خروج هواست. رینگ‌های پنج‌پره ستاره‌ای تک‌پیچ قرمز هم به‌حس و حال ن‌روی خودرو افزوده است. طراحی عقب خودرو اما شاید حتی از جلو آن زیباتر باشد. چراغ‌های عقب آشنای F8 تریبوتو هنوز هستند؛ اما کاور موتور سفارشی، گلگیرها، دیفیوزر و سپر همگی از نو طراحی و از فیبر کربن قرمز تیره ساخته شده‌اند.

زبروچنتو ۲۷۲ پوتنزا یک سوپرکار سفارشی تک‌ساخت است که توسط مانیفاتورا اتومبیلی تورینو با الهام از فراری GTO 288 بر پایه F8 تریبوتو ساخته شده است. GTO 288 یکی از نقاط عطف مهم در تاریخ فراری است؛ زیرا این خودرو آغازگر پرچم‌داران خاص مارانلو بود که طی سال‌های بعد با مدل‌های F40، F50 و... ادامه یافت. در نتیجه، شرکت ایتالیایی مانیفاتورا اتومبیلی تورینو (MAT) یعنی همان شرکتی که لانچیا استراتوس را احیا کرده بود، تصمیم گرفت فراری GTO 288 را هم احیا کند و بدین ترتیب، سوپرکاری چشم‌نواز با نام زبروچنتو ۲۷۲ پوتنزا شکل گرفت که بر اساس فراری F8 تریبوتو ساخته شده است. کار ساخت این ماشین با بدنه



طراحی کلاسیک «فراری» برای کالبدی مدرن

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

تخلفات بیمه خودروها زیر ذره‌بین سازمان بازرسی کل کشور



باید با نظارت مستمر اطمینان دهد که هیچ شرکتی به بهانه‌های مختلف هزینه کارشناسی را به مردم تحمیل نکند. در غیر این صورت، همان تخلفات گذشته ممکن است دوباره تکرار شود.

وی هشدار داد اصلاح رویه ارزیابی خسارت اثرات مهمی دارد: «افزایش شفافیت، کاهش اختلافات حقوقی میان بیمه‌گذاران و شرکت‌ها و در نهایت بازسازی اعتماد عمومی، از مهم‌ترین نتایج این اقدام است. وقتی مردم بدانند فرآیند خسارت بدون هزینه اضافی و بر اساس مقررات انجام می‌شود، نگاهشان به صنعت بیمه تغییر خواهد کرد.»

او بر لزوم اقدامات تکمیلی تأکید کرد و گفت: «ایجاد سامانه یکپارچه ارزیابی خسارت، آموزش کارشناسان و اطلاع‌رسانی عمومی به مردم درباره حقوقشان، سه گام اساسی برای جلوگیری از تخلفات آینده است. بیمه‌گذاران آگاه خود بزرگ‌ترین ناظر خواهند بود.» آدینه‌وند در پایان خاطر نشان کرد: «اصلاح اخیر فقط یک بخش از مسیر طولانی بازسازی صنعت بیمه است. اگر این تجربه موفق به‌طور کامل اجرا شود، می‌تواند آغازگر اصلاحات بزرگ‌تر در حوزه خسارت باشد؛ اصلاحاتی که هم منافع مردم را حفظ می‌کند و هم جایگاه بیمه را در اقتصاد کشور تقویت خواهد کرد.»

گذشته برخی شرکت‌ها این قانون را نادیده گرفته و هزینه‌ها را به مردم منتقل می‌کردند؛ رویه‌ای که باعث افزایش نارضایتی و کاهش اعتماد عمومی به صنعت بیمه شده بود. او گفت: «سازمان بازرسی کل کشور پس از شناسایی این تخلف، طی نامه‌ای هشدار آمیز به بیمه‌مرکزی، خواستار توقف فوری این رویه شد.» این کارشناس بیمه تأکید کرد: «تحمیل هزینه کارشناسی بر زیان‌دیدگان اقدامی غیرقانونی است. در پی این هشدار، بیمه مرکزی با صدور بخشنامه‌ای جدید، دستورالعمل مشخصی برای تشخیص رنگ و نحوه محاسبه خسارت به شرکت‌های بیمه ابلاغ کرد. این بخشنامه علاوه بر جلوگیری از هزینه‌های اضافی برای مردم، فرآیند ارزیابی خسارت را شفاف‌تر و یکپارچه‌تر می‌کند.» آدینه‌وند این اقدام را تحولی مثبت دانست و گفت: «سال‌ها زیان‌دیدگان علاوه بر خسارت ناشی از تصادف، مجبور به پرداخت هزینه‌های اضافی و غیرقانونی می‌شدند. ورود سازمان بازرسی به این موضوع نشان داد که حقوق بیمه‌گذاران برای نهادهای نظارتی اهمیت دارد و این می‌تواند نقطه عطفی در اصلاح فرآیندهای بیمه باشد.» وی با اشاره به بخشنامه جدید بیمه مرکزی افزود: «صدور بخشنامه قدم اول است؛ اما اجرای واقعی آن اهمیت بیشتری دارد. بیمه مرکزی

سازمان بازرسی کل کشور با ورود به پرونده تحمیل هزینه کارشناسی خسارت به زیان‌دیدگان خودرو، یکی از چالش‌های قدیمی صنعت بیمه را ساماندهی کرد. کارشناسان می‌گویند این اقدام می‌تواند نقطه آغازی برای شفافیت بیشتر و بازسازی اعتماد عمومی به بیمه باشد. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بر اساس بررسی‌های بازرسان گروه بیمه و سازمان بازرسی کل کشور مشخص شد برخی شرکت‌های بیمه هنگام ارزیابی خسارت خودرو، زیان‌دیدگان را به کارشناسی رنگ ارجاع می‌دهند و هزینه آن را به‌طور غیرقانونی از مردم دریافت می‌کنند. این اقدام، علاوه بر ایجاد فشار مالی، با قوانین و مقررات بیمه‌ای مغایرت دارد.» وی افزود: «مطابق مقررات، پرداخت حق الزحمه ارزیابی خسارت بر عهده شرکت‌های بیمه است و تنها در صورتی که بیمه‌گذار شخصاً درخواست کارشناسی کند، موظف به پرداخت هزینه خواهد بود. با این حال، در سال‌های

نابرابری ارزی و بحران تولید داخلی

تایر؛ زنگ خطر برای صنعت ملی

رفتار واردکنندگان نیز قابل تأمل است؛ تایرها با حدود ۳۵ درصد سود وارد و با استفاده از چک‌های بلندمدت به فروش رسیده‌اند. این اقدام، ضمن کسب سود کلان، تولیدکنندگان داخلی را به حاشیه رانده و رقابت عادلانه را مختل کرده است. کارشناسان معتقدند ورود کالا با تعرفه‌های نادرست، نه تنها رفتار تجاری را زیر سوال برده، بلکه به نوعی تخلف قانونی تبدیل شده است که دولت باید با جریمه و نظارت قاطع، از آن جلوگیری کند.

اما این بحران می‌تواند به فرصتی برای اصلاح سیاست‌گذاری تبدیل شود. نخست، دولت باید تخصیص ارز را شفاف و هدفمند کند و اولویت را به تولیدکنندگان داخلی بدهد تا سرمایه‌گذاری و تولید مستمر تضمین شود. دوم، نظارت دقیق بر واردات و قیمت‌گذاری کالاهای خارجی ضروری به نظر می‌رسد تا از این طریق رقابت سالم و عادلانه برقرار و سود غیرمنصفانه واردکنندگان کنترل شود. سوم، ایجاد مشوق‌های مالی و مالیاتی برای تولیدکنندگان داخلی می‌تواند تسوان رقابت آنان را افزایش دهد. این مشوق‌ها می‌تواند شامل تسهیلات ارزی، کاهش مالیات بر ارزش افزوده یا حمایت از توسعه فناوری تولید باشد.

در نهایت، تجربه ماه‌های اخیر نشان می‌دهد فقدان هماهنگی میان سیاست‌گذاری ارزی و واردات، هزینه سنگینی برای تولیدکننده و مصرف‌کننده دارد. اگر هدف دولت حمایت از تولید ملی و کاهش وابستگی به واردات بی‌ضابطه است، تنها راهکار عملی، اعمال کنترل دقیق بر واردات، حمایت مالی و تسهیل دسترسی تولیدکنندگان داخلی به منابع ارزی و مالی است. در غیر این صورت، صنعت داخلی نه تنها توان رقابت را از دست می‌دهد، بلکه ریشه‌های اقتصادی و اشتغال در این بخش نیز به خطر خواهد افتاد.

صنعت تایر کشور به‌عنوان یکی از ارکان حیاتی زنجیره خودروسازی و حمل‌ونقل، در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی دست‌به‌گریبان بوده است. اما تحولات

ساختاری در سیاست‌گذاری و مدیریت بازار، شکاف عمیقی میان تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان ایجاد کرده که تهدیدی جدی برای تولید ملی محسوب می‌شود. فعالان این صنعت معتقدند پس از ادغام وزارتخانه‌های صنعت و بازرگانی، روند تخصیص ارز به شدت به نفع واردکنندگان تغییر کرده است. بر این اساس تولیدکنندگان داخلی ماه‌ها در انتظار دریافت ارز هستند، درحالی که واردکنندگان تجاری ظرف کمتر از ۱۰ روز موفق به دریافت منابع ارزی می‌شوند. این نابرابری آشکار، رقابت سالم را مختل کرده و انگیزه سرمایه‌گذاری در تولید ملی را کاهش داده است.

مشاهده بازار نیز نشان می‌دهد برخی تایرها حتی ارزان‌تر از تولید داخلی عرضه می‌شوند؛ اما این کاهش قیمت به معنی دسترسی آسان برای مصرف‌کننده نیست. قدرت خرید مردم کاهش یافته و قیمت یک جفت تایر پراید به ۳ میلیون تومان رسیده است؛ رقمی که فشار اقتصادی سنگینی به مالکان خودروها وارد می‌کند. در این شرایط، واردات بی‌ضابطه، کاهش توان خرید مصرف‌کننده و تأخیر در تخصیص ارز، تولیدکنندگان داخلی را تحت فشار شدید قرار داده است.



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official

است. گرند ها یلندر ۲۰۲۶ همچنین کمی گران تر خواهد بود و قیمت پایه به آن از ۴۱ هزار و ۳۶۰ دلار شروع می شود که ۵۰۰ دلار افزایش یافته است. قیمت مدل هیبریدی نیز از ۴۴ هزار و ۲۱۰ دلار به ۴۴ هزار و ۷۱۰ دلار و مدل هیبرید مکس از ۵۴ هزار و ۶۹۰ دلار به ۵۵ هزار و ۱۹۰ دلار رسیده است. این شاسی بلند در نسخه پایه با موتور ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ عرضه می شود که ۲۶۵ اسببخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. مدل هیبریدی اما با پیشران ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی و یک موتور الکتریکی، توان ترکیبی ۲۴۵ اسببخار ارائه می دهد.

تویوتا گرند ها یلندر ۲۰۲۶ با افزایش ۵۰۰ دلاری قیمت و تنها یک تغییر کوچک در نسخه نایت شید هیبریدی، پاییز امسال به نمایندگی های می رسد. گرند ها یلندر موفقیتی بزرگ برای تویوتا بوده و به سرعت به دومین شاسی بلند پر فروش این شرکت تبدیل شده است. در ۶ ماهه اول سال، آمریکایی ها ۶۵ هزار و ۴۱۹ دستگاه از این خودرو خریدند که ۱۹.۷ درصد نسبت به سال گذشته افزایش داشت. این خبر خوبی است؛ اما گرند ها یلندر که حالا وارد سومین سال عرضه خود شده، برای مدل ۲۰۲۶ تغییر بزرگی را تجربه نکرده و تنها تغییر ظاهری آن اضافه شدن نشان مشکی در نسخه های هیبریدی نایت شید



افزایش قیمت برای تویوتا «گرند ها یلندر»



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

یک فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

پیامدهای واردات محدود خودرو



این شرایط چه تاثیری بر فعالیت خودروسازان داخلی گذاشته و چه پیامدهایی برای صنعت دارد؟

خودروسازان داخلی از یک سو در ظاهر از محدود بودن واردات خوشحال به نظر می رسند، زیرا با نبود رقیب جدی در بازار، فشار کمتری بر آن ها وارد می شود. اما از سوی دیگر، این وضعیت بهر کد کیفیت و نوآوری منجر شده است. زمانی که بازار تحت سلطه دو یا سه برند داخلی و تعداد محدودی وارداتی باشد، انگیزه برای ارتقای فناوری و کاهش قیمت ها کاهش می یابد. این شرایط در بلندمدت حتی می تواند جایگاه خودروسازان داخلی را تضعیف کند؛ زیرا وقتی رقابت واقعی باشد، فاصله کیفیتی و تکنولوژیک با برندهای جهانی آشکارتر خواهد شد. افزون بر این، نارضایتی مصرف کنندگان و افزایش شکاف بین قدرت

مواجه خواهد بود. «او با اشاره به ضعف در برنامه ریزی و نبود چشم انداز مشخص، راهکارهایی برای بازگرداندن تعادل به این بخش ارائه می دهد و تاکید کرد: «واردات باید ابزاری برای توسعه صنعت و حمایت از حقوق مصرف کنندگان باشد، نه اقدامی مقطعی و نمایشی.»

پیامدهای واردات محدود و عمدتاً چینی بر بازار خودرو چیست و چرا این وضعیت به التهاب بازار دامن زده است؟

واردات محدود خودرو، آن هم عمدتاً از یک مبدأ خاص، نه تنها نتوانسته است قیمت ها را متعادل کند، بلکه به نوعی به التهاب انتظاری دامن زده است. بسیاری از خریداران امیدوار بودند با باز شدن درهای واردات، تنوع محصول و رقابت جدی در بازار شکل بگیرد؛ اما عرضه محدود و انتخاب های تکراری باعث شد این امید به ناامیدی بدل شود. در واقع بازار تنها با تزریق چند هزار خودرو چینی نه تنها آرام نشد، بلکه دالان و واسطه ها از این شرایط استفاده کرده و با ایجاد فضای روانی جدید، قیمت ها را همچنان بالا نگه داشتند. از سوی دیگر، نبود برنامه ریزی برای واردات از منابع متنوع و برندهای معتبر جهانی، این احساس را در جامعه تقویت کرده که سیاست های دولت صرفاً به رفع تکلیف بسنده کرده و هدف گذاری بلندمدت برای اصلاح ساختار بازار وجود ندارد. اگر تنوع و حجم واردات در سطحی نباشد که رقابت واقعی ایجاد کند، حتی ممکن است این روند به سودجویی گروه های خاص منجر شود و مصرف کننده نهایی همچنان بازنده اصلی باشد.

بازار خودرو ایران پس از بیش از ۶ سال ممنوعیت واردات، اکنون با بازگشایی محدود و پرحاشیه ای روبه رو شده است؛ رویدادی که بسیاری آن را نقطه عطفی در سیاست گذاری های حوزه خودرو می دانستند، اما در عمل نه تنها به آرامش این بازار منجر نشد، بلکه موج تازه ای از انتظارات و نگرانی ها را به همراه آورد. ورود محدود خودروهای چینی، به جای ایجاد رقابت جدی و تعدیل قیمت ها، بار دیگر بحث های دامنه داری را در باره نحوه مدیریت واردات و تاثیر آن بر ساختار صنعت خودروسازی کشور برانگیخته است. تحلیلگران اقتصادی و فعالان این حوزه معتقدند واردات خودرو، اگر بدون برنامه ریزی منسجم و تنوع برندهای جهانی انجام شود، نه تنها نمی تواند به بهبود کیفیت محصولات داخلی یا کاهش قیمت ها کمک کند، بلکه ممکن است التهاب بازار را تشدید کند و به سودجویی واسطه ها بینجامد. تجربه سال های اخیر نشان داده است هر بار ورود خودروهای خارجی به کشور با محدودیت یا توقف روبه رو شده، بازار داخلی با جهش قیمت و کاهش کیفیت مواجه شده است؛ از این رو، بسیاری بر این باورند که سیاست های فعلی دولت برای پاسخ گویی به نیاز مصرف کنندگان و ایجاد رقابت سالم کافی نیست. سجاد همتی، فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» در تحلیل پیامدهای واردات محدود و اثرات آن بر تولید کنندگان داخلی تاکید کرد: «بدون اصلاح سیاست ها، افزایش شفافیت و ایجاد بستتر رقابتی واقعی، بازار خودرو همچنان با بی ثباتی، افزایش قیمت و نارضایتی عمومی

بخش دوم

در کوتاه مدت، بعید است تغییر محسوسی در روند بازار مشاهده شود؛ مگر آن که دولت به طور جدی حجم واردات و تنوع محصولات را افزایش دهد. فشارهای تورمی و نرخ ارز همچنان از عوامل تعیین کننده قیمت ها خواهند بود و اگر سیاست های فعلی ادامه یابد، رکود و نارضایتی مصرف کنندگان تشدید می شود. اما در بلندمدت، اگر سیاست گزاران به سمت واردات برنامه ریزی شده و مشارکت با برندهای معتبر جهانی حرکت کنند، می توان به بهبود نسبی بازار امیدوار بود. ایجاد یک محیط رقابتی سالم، همراه با اصلاح ساختار تولید داخلی و شفافیت در فرآیندهای واردات، می تواند کیفیت محصولات را ارتقا داده و به تثبیت قیمت ها کمک کند. البته این مسیر نیازمند عزم جدی دولت و هماهنگی میان دستگاه های اجرایی و نهادهای ناظر است.

چه راهکارهایی برای خروج از این وضعیت و دستیابی به بازار متعادل پیشنهاد می دهید؟

نخستین گام، تدوین یک سیاست جامع واردات خودرو است که هم نیاز واقعی بازار را در نظر بگیرد و هم با حمایت هدمند از خودروسازان داخلی، آن ها را به رقابت و ارتقای کیفیت وادار کند. این سیاست باید شفاف باشد تا فضای رانت و واسطه گری از بین برود. واردات باید از منابع متنوع و برندهای معتبر باشد تا بازار از انحصار خارج شود و مصرف کننده حق انتخاب داشته باشد. گام دوم، کنترل و ثبات نسبی نرخ ارز و حذف موانع غیر ضروری اداری برای وارد کنندگان است. همچنین باید برنامه ای مشخص برای نوسازی ناوگان فرسوده تدوین شود تا واردات صرفاً به خودروهای لوکس محدود نشود و نیاز اقشار متوسط نیز تامین شود. بدون این اقدامات، بازار خودرو همچنان اسیر نوسان، بی اعتمادی و نارضایتی خواهد ماند و چشم انداز مثبتی برای مصرف کنندگان و تولید کنندگان داخلی شکل نخواهد گرفت.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

جی کلاسی که ظاهر اس کلاس داشت!



« این مرسدس G کلاس خاص متعلق به ایوان لندل، قهرمان تنیس دهه ۸۰ است که با چهره S کلاس در موزه پترسنن آمریکا به نمایش در آمده است. AMG بیش از ۴۰ سال است که G کلاس ها را اصلاح می کند؛ حتی قبل از خریداری شدن توسط مرسدس و یکی از این ساخته های اولیه و کمیاب آن اکنون در موزه پترسن لس آنجلس به نمایش در آمده است. این GD 300 مدل ۱۹۸۳ بخشی از نمایشگاهی تحت عنوان «کاملا شگفت انگیز» است که خودروها و فرهنگ دهه های ۸۰ و ۹۰ را جشن می گیرد. این خودرو متعلق به مجموعه پتینادر فلور بداست که حدود چهار سال پیش به طور اتفاقی کشف شد. این یکی از محدود شاسی بلندهای این مجموعه بود که معمولاً توسط علاقه مندان ثروتمند در خاورمیانه خریداری می شدند؛ اما این

G کلاس خاص از خاورمیانه نیامده بود؛ بلکه به سفارش ایوان لندل، قهرمان تنیس دهه ۸۰ ساخته شد که نامش حتی روی پلاک VIN خودرو حک شده است. لندل در ویدئویی در کانال یوتیوب مجموعه پتینا توضیح می دهد که مرسدس یکی از اسپانسر های او در دهه ۸۰ بود و او هنگام بازدید از شرکت با این شاسی بلند دو در کانور تیبل آشنا شد. او از کلیت خودرو خوشش آمد؛ اما از ظاهر آن متنفر بود و به طور اتفاقی از نماینده مرسدس پرسید آیا می توان آن را با نمای جلو یک خودرو سواری معمولی ساخت؟ این گفت و گو او را به سوی AMG هدایت کرد؛ جایی که GD 300 به چراغ ها و جلو پنجره S کلاس نسل W116، سپرها و کیت بدنه AMG، رینگ های BBS، صندلی های چرمی آبی ریکارو و رنگ آمیزی سفارشی مجهز شد.

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور:

نقدینگی زنجیره تامین تزیق شود، «سایپا» تا پایان سال معوقه‌ای نخواهد داشت

ساختار اولیه سایپا فرانسوی بوده و به‌نوعی یک هر کول جیبی است؛ اگر حمایت‌های مالی مدنظر عملی شود، سایپا نه تنها تعهدات معوق را به صفر خواهد رساند بلکه ظرفیت تولید خود را نیز به‌طور قابل توجهی افزایش می‌دهد



« به گزارش «سایپاتبوز» آرش محبی نژاد در نشست خبری هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به عملکرد سایپا و وضعیت زنجیره تامین این گروه خودروسازی اظهار کرد: «انجمن قطعه‌سازان خودرو طی ماه‌های اخیر جلسات، مذاکرات و مکاتبات گسترده‌ای با مجموعه مدیریتی سایپا داشته و در چند حوزه هماهنگی‌هایی انجام شده و الزاماتی به‌دست آمده است؛ بر این اساس یقین داشته باشید اگر نقدینگی حداقلی مورد نیاز قطعه‌سازان این گروه خودروسازی تامین و تزریق شود، سایپا قابلیت تولید روزانه یک‌هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو را دارد و در این صورت می‌تواند موققات خود را تا پایان سال به‌صفر برساند.»

وی با بیان این‌که آن‌چه امروز می‌بینیم، حاصل آینده‌فروشی و بی‌برنامگی پیشین است، گفت: «مدیران فعلی سایپا با وجود محدودیت‌ها توانسته‌اند تا حدی شرایط را تغییر دهند؛ اگر تلاش‌های مدیران جدید نبود، تولید سایپا به شدت کاهشی می‌شد. با ادامه روند فعلی در شهریورماه سایپا عملکردی قابل توجه خواهد داشت. هرچند میزان فروش سایپا کمی بیش از نصف ایران خودرو است، اما بدهی بانکی و هزینه مالی این شرکت هم‌تراز ایران خودرو بوده است. با این حال، تیم مدیریتی فعلی توانسته سایپا را از وضعیت دشوار گذشته به نقطه‌ای امیدوارکننده برساند و این یک دستاورد بزرگ است.»

تعهدات معوق سایپا به شکل محسوسی کاهش یافته است

دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور ادامه داد: «از یک سال و نیم گذشته سایپا به‌صورت جدی وارد اصلاح حساب‌ها و بازپرداخت تعهدات شده است. نمی‌توان از

حق گذشت؛ تعهدات معوق سایپا در مقایسه با ابتدای امسال به شکل محسوسی کاهش یافته است؛ هم در بخش تعهدات و هم در تحویل خودرو. مردم امسال نسبت به گذشته خودروهای خود را سریع‌تر تحویل گرفته‌اند.» محبی نژاد با اشاره به مشکلات تامین مالی قطعه‌سازان تصریح کرد: «با وجود تمام فشارها، ما همراه سایپا هستیم تا روند تولید پایدار بماند.»

سایپا: یک هر کول جیبی است
وی با اشاره به ساختار قدرتمند سایپا گفت: «ساختار اولیه سایپا فرانسوی بوده و به‌نوعی یک هر کول جیبی است. اگر برنامه‌های در دست اجرا – که محرمانه است – محقق شود، با حمایت بانک مرکزی و تامین حدود ۲۰ همت منابع مالی، سایپا قادر خواهد بود تولید پایسار روزانه یک‌هزار و ۸۰۰ دستگاه را تجربه کند. در این شرایط، مطمئن باشید تا پایان سال هیچ تعهد معوقی در سایپا باقی نخواهد ماند.»
دبیر انجمن قطعه‌سازان در پایان خاطرنشان کرد: «سایپا علاوه‌بر توقف تولید چند محصول قدیمی مانند پراید و پراید وانت، به‌سمت عرضه محصولات جدید با ارزش افزوده بالاتر حرکت کرده است. این تغییر موجب افزایش فروش، بهبود نقدینگی و رضایت بیشتر مشتریان خواهد شد. بنابراین اگر حمایت‌های مالی مدنظر عملی شود، سایپا نه‌تنها تعهدات معوق را به‌صفر خواهد رساند، بلکه ظرفیت تولید خود را نیز به‌طور قابل توجهی افزایش می‌دهد.»

آینده‌فروشی و افزایش شمار چک‌های برگشتی
دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور در خصوص معضل کمبود نقدینگی که بر حفظ نیروی انسانی زنجیره‌تامین اثر گذاشته،

پیگیری يك موضوع

Follow up



علی حدادی دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس

دو انتقاد به خصوصی‌سازی و کیفیت خودرو

« خصوصی‌سازی صنعت خودرو این روزها جزو دغدغه‌های اصلی فعالان این صنعت و سیاست‌گزاران است و هم‌زمان با این مساله، کیفیت و قیمت خودرو انتقاد جدی‌مشتریان است. با توجه به عدم ثبت سفارش خودروهای وارداتی تاکنون وضعیت بازار خودرو شرایط مساعدی ندارد؛ از همین رو علی حدادی، دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

نظر شما درباره خصوصی‌سازی خودرو سازان بزرگ چیست؟

پیش از این با صراحت اعلام کرده بودم که اقدام دولت در مورد واگذاری کامل سهام ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی با منافع ملی منافات دارد. واگذاری خودرو به بخش خصوصی نباید معادل رانت باشد. در برنامه هفتم نیز آورده‌ایم که افرادی که به‌عنوان قطعه‌ساز سهام دارند، نمی‌توانند به‌عنوان صاحبان صنایع خودروسازی ورود کنند.

نقش وزارت صمت در این زمینه چیست؟

وزارت صمت رسالت و مسئولیت واردات خودرو را با هدف ایجاد رقابت و رشد کیفی تولیدهای داخلی بر عهده دارد؛ اما شاهد هستیم که ضمن افزایش قیمت، کیفیت تولید همچنان ضعیف است. مسئولیت دولت نظارت و تسهیل‌گری است و اعتماد به بخش خصوصی باید واقعی و اثربخش باشد.

درباره کیفیت تولید خودرو چه نکاتی مطرح است؟

تولید خودرو با کیفیت استاندارد باید در نظر گرفتن معیارهای روز، همچنین پیشگیری از رشد آلودگی هوا، از ضرورت‌های قابل ذکر در این صنعت است. وزارت صمت وظیفه ورود حاکمیتی برای ارتقای کیفیت خودرو را دارد؛ هفته گذشته نیز تعدادی از نمایندگان سوال اصلی خود را در این زمینه مطرح کردند و مجلس نقش نظارتی خود را ایفا می‌کند.

مجلس چه اقداماتی در زمینه نظارت انجام داده است؟

نمایندگان مجلس خودرو سازان را دعوت کرده و بر پیگیری مطالبات مردم و رعایت قوانین تاکید داشته‌اند. از جمله نکاتی که در کمیسیون ارائه شد، رعایت بند چ اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های کلی ابلاغی رهبر معظم انقلاب است که اجازه ورود بخش خصوصی واقعی و جلوگیری از رانت را تعیین می‌کند.



نگاه

View



سید مهدی طغفانی نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس

عرضه خودرو در بورس به مراتب از روش قرعه‌کشی بهتر است

« عرضه شفاف در بورس کالا به‌مراتب از روش‌های غیرشفاف مانند قرعه‌کشی و سایر شیوه‌ها بهتر است. این موضوع بارها مورد تاکید قرار گرفته و به‌نظر می‌رسد وزارتخانه‌های مربوطه نیز باید به این نکته توجه بیشتری داشته باشند. سازوکار بورس به‌عنوان یک روش کارآمد برای عرضه کالاهای مختلف در دنیا شناخته شده است. تجربه‌های گذشته نشان داده استفاده از بورس می‌تواند به‌بهبود وضعیت بازار خودرو کمک کند. به‌عنوان مثال در دوره‌ای که خودروهایی با قیمت ۴۰۰ میلیون تومان خریدار نداشتند، با خروج آن‌ها از بورس قیمت آن‌ها به ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان رسید که دیگر از توان خرید مردم خارج بود. به‌طور کلی، هر چه کالاها در بورس با قیمت‌های بالاتری عرضه شوند، امکان خروج آن‌ها از بازار و کاهش قیمت‌ها نیز وجود دارد. اما باید توجه داشت که سازوکار بازار خودرو تحت‌تاثیر سایر بخش‌های اقتصادی قرار دارد و نمی‌توان آن را به‌صورت مستقل مدیریت کرد. برای اصلاح بازار خودرو و جلوگیری از افزایش شدید قیمت‌ها، نیاز است که تولید محدود شده و سوداگری در این بازار کاهش یابد. هدف نهایی رساندن خودرو به‌دست مصرف‌کننده واقعی است. بنابراین، استفاده از بورس به‌عنوان یک مکانیزم شفاف و روشی برای عرضه محصولات می‌تواند به‌جلوگیری از دلالی و تامین نیازهای واقعی مصرف‌کنندگان کمک کند. استفاده از روش‌های پیشرفته جهانی در عرضه کالاهای می‌تواند راهگشای مشکلات موجود در بازار خودرو و سایر کالاها باشد و به‌افزایش شفافیت و عدالت در این حوزه کمک کند. از طرفی در برنامه هفتم توسعه بر حذف قیمت‌گذاری دستوری تاکید بسیار شده است. قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند آسیب‌های زیادی را متوجه بازار سرمایه کند و اهمیت این موضوع باعث شده مجلس دوازدهم به‌طور جدی پیگیر حذف آن باشد. حذف این نوع قیمت‌گذاری تأثیر مثبتی بر معاملات بورس خواهد داشت و روزهای بهتری را متوجه بازار سرمایه خواهد کرد. همچنین قیمت‌گذاری دستوری، فارغ از شرایط تورمی می‌تواند آسیب بزرگی به بخش‌های اقتصادی وارد کند؛ به‌جز بخش‌هایی که دولت برای کالاهای ضروری بارانه پرداخت کرده و به تامین مالی آن‌ها کمک می‌کند، باید قیمت‌گذاری دستوری حذف شود تا سرمایه‌گذاران با اطمینان خاطر بیشتری آساده سرمایه‌گذاری در واحدهای تولیدی و بنگاه‌های اقتصادی شوند.

زاپاس

Spare Tire

تارا هیبریدی با مصرف ۴.۸ لیتر در راه است



در شرایط استاندارد ۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر خواهد بود. این طرح به‌همراه موتور توربوشاژر TU5P تا پایان سال ۱۴۰۵ تکمیل می‌شود. رجبعلی افزود: «طرح قوای محركه تارا هیبریدی اکنون حدود ۴۰ درصد پیشرفت کرده و نمونه نخست آن طی هفته‌های آینده وارد آزمون‌های اصلی می‌شود. این خودرو به موتور بنزینی TU5P با چرخه اتکینسون، جعبه‌دنده DHT و باتری و موتور الکتریکی مجهز خواهد بود. سیستم خنک‌کاری چندگانه، ترمز احیاکننده

«ایکوپرس: تحولات صنعت خودرو ایران در حوزه قوای محركه وارد مرحله‌ای تازه شده است. بخش تحقیق و توسعه موتور ایران خودرو طرح‌هایی را پیش می‌برد که می‌تواند استانداردهای مصرف سوخت و فناوری‌های نوین را در محصولات این خودروساز متحول کند. از یک سو، تارا هیبریدی با هدف کاهش مصرف و آلایندگی در حال توسعه است و از سوی دیگر موتور جدید TU5P Turbo برای پاسخ به نیازهای بازار و رقابت با دیگر خودروسازان آماده می‌شود. به‌گفته مهدی رجبعلی، مدیر بخش تحقیق و توسعه موتور ایران خودرو، مصرف سوخت تارا هیبریدی

شده است.» رجبعلی اظهار کرد: «گشتاور بالاتر در موتورها، به‌ویژه در دوره‌های پایین، لذت رانندگی بیش‌تری ایجاد می‌کند و همین موضوع برای رانندگان ایرانی اهمیت زیادی دارد.» وی درباره دلایل ارتقای موتور به‌جای طراحی موتور از صفر توضیح داد که شرایط خاص ایران، از کیفیت متغیر سوخت گرفته تا تنوع اقلیمی، باعث می‌شود تمرکز روی کالیبراسیون و ارتقا منطقی‌تر باشد. در این راهکار، ECU خودرو هوشمندانه کیفیت سوخت و شرایط دمایی و فشاری محیط را می‌سنجد و با ورود به‌حالت «حفاظت از موتور» مانع از وارد آمدن آسیب به خودرو می‌شود.

پورشه شسرکت V4Drive را از گروه وار تا خریداری کرد، از باتری‌های وار تا استفاده می‌کند. مدل GTS هیبریدی نیز هم‌اکنون از سلول‌های استوانه‌ای V4Drive بهره می‌برد. باتری‌های ۱.۹ کیلووات-ساعتی سیستم IT-Hybrid این خودرو در سایت‌های الوانگن و نوردلینگن تولید می‌شوند. پورشه قصد دارد تا پایان سال، نیروی کار این دو سایت را به ۳۷۵ نفر افزایش دهد تا برای نسخه‌های هیبریدی جدید ۹۱۱ آماده شود. سایتی دربارۀ هیبریدی شدن GT2RS هم وجود دارد؛ اما هنوز رسمی نیست. قوای محرکه هیبریدی به معنای افزایش قدرت توربو S است.

پورشه ۹۱۱ توربو S جدید از سری ۹۹۲.۲ تا پایان سال ۲۰۲۵ با پیش‌رانه هیبریدی و قدرت بیشتر معرفی خواهد شد تا پس از نیم‌قرن، تحول بزرگی در این مدل ایجاد کند. پیش از یک سال از معرفی اولین مدل‌های سری ۹۹۲.۲ پورشه ۹۱۱ می‌گذرد؛ اما این خانواده هنوز کامل نشده است. پس از رونمایی مدل‌های فیس لیفت GT3 و GT3 RS، مدل بعدی در ماه‌های آینده از راه می‌رسد. اولیور بلوم، مدیر عامل پورشه در گزارش مالی نیم‌سال اعلام کرد که توربو S تا پایان سال ۲۰۲۵ رونمایی خواهد شد. بلوم تأیید کرد که توربو S جدید از پیش‌رانه هیبریدی استفاده خواهد کرد. این مدل پس از آن که



هیبریدسازی در پورشه ۹۱۱ «توربواس»



ویژه‌ها

عرضه خودرو در بورس کالا راه‌حلی جامع برای مشکلات بازار خودرو نیست



«معاون وزیر صمت گفت: «عرضه خودرو در بورس کالا نه تنها راه‌حلی جامع برای مشکلات بازار خودرو نیست؛ بلکه می‌تواند منجر به افزایش قیمت‌ها و وارد آمدن آسیب به حقوق مصرف‌کنندگان شود.» فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به تجربه گذشته عرضه خودرو در بورس کالا افزود: «عرضه کالای نهایی در بازاری که ذاتاً با هدف رقابت برای دستیابی به قیمت بالاتر فروش طراحی شده است، رضایت مصرف‌کننده نهایی را جلب نمی‌کند.»

دیگه چه خبر؟

رشد ۳۲۰ درصدی تعرفه برق صنایع در سال‌های اخیر



«معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت، معین و تجارت گفت: «هزینه‌های انرژی بخش صنعت در سال‌های اخیر با رشد قابل توجهی مواجه بوده و در بخش برق تعرفه‌ها ۳۲۰ درصد و در بخش گاز ۲۶۳ درصد رشد داشته است.» سعید شجاعی با اشاره به محدودیت‌های انرژی در سال گذشته گفت از ماه فروردین به‌صورت غیرپیوسته و از نیمه اردیبهشت به‌صورت پیوسته محدودیت‌های برقی در کشور اعمال شد که این محدودیت عملاً بیش از یک ماه زودتر از سال‌های گذشته بروز کرد.

توئیتر!

استفاده از ارز صادراتی برای واردات مواد اولیه تولید تصویب شد



«رئیس سازمان توسعه تجارت از تصویب استفاده صادرکنندگان از ارز صادراتی برای واردات خبر داد و این مصوبه را گامی مهم در تسهیل تجارت و رفع موانع پیش روی تولید و بازرگانی کشور دانست.» محمدعلی دهقان دهنوی افزود: «انتظار داریم با این مصوبه شاهد تحول در تجارت باشیم و افراد جدید را وارد حوزه تجارت خارجی کنیم؛ تولیدکنندگان می‌توانند در لوای این مصوبه خود مبادرت به صادرات و واردات کرده و بازار گانان جدید از صادرات، سهمیه واردات ایجاد کنند.»

بادر نظر گرفتن منافع سهامداران مطرح شد؛

خصوصی‌سازی «سایپا» تنها با ارزش گذاری واقعی سهام



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«مدیریت گروه خودروسازی سایپا تأکید دارد که مسیر خصوصی‌سازی این شرکت باید بر پایه ارزش‌گذاری واقعی سهام انجام شود. به اعتقاد مدیران این خودروساز، سهامداران نقش کلیدی در آینده سایپا دارند و هرگونه تصمیم‌گیری بدون توجه به منافع آنان نه تنها ناعادلانه خواهد بود، بلکه می‌تواند به کاهش اعتماد بازار سرمایه نیز منجر شود. سایپا در تلاش است تا فرآیند واگذاری به بخش خصوصی با قیمتی صورت گیرد که منعکس‌کننده ارزش واقعی دارایی‌ها، توان تولید و جایگاه این شرکت در صنعت خودروسازی کشور باشد. چنین رویکردی از یک سو موجب حفظ حقوق سهامداران و افزایش انگیزه سرمایه‌گذاران برای مشارکت در آینده شرکت می‌شود و از سوی دیگر برای خودسایپا نیز دستاوردهای مهمی به همراه دارد. ارزش‌گذاری واقعی می‌تواند منجر به جذب سرمایه‌گذاران توانمند و راهبردی شود که با ورود خود، منابع مالی جدیدی را وارد چرخه فعالیت‌های سایپا کنند. این موضوع به نوبه خود باعث ارتقای بهره‌وری، تسریع در نوسازی خطوط تولید و بهبود کیفیت محصولات خواهد شد. علاوه بر این، خصوصی‌سازی بر مبنای ارزش واقعی سهام می‌تواند به شفافیت بیشتر در ساختار مالی و افزایش اعتبار شرکت در بازارهای داخلی و خارجی کمک کند. به این ترتیب، سایپا با اتخاذ این سیاست تلاش دارد تا خصوصی‌سازی را نه صرفاً به عنوان یک تکلیف، بلکه به عنوان فرصتی برای تحول ساختاری



یا ورود سرمایه‌گذارانی که توان یا انگیزه کافی برای توسعه نداشتند. در مجموع، هدف مدیریت سایپا تأکید بر ارزش‌گذاری واقعی سهام، ایجاد تعادلی میان منافع سهامداران و ضرورت‌های توسعه‌ای شرکت است؛ تعادلی که در نهایت می‌تواند اعتماد عمومی را تقویت کرده، جایگاه سایپا را در صنعت خودروسازی ارتقا دهد و خصوصی‌سازی این خودروساز بزرگ را به‌الگویی موفق برای دیگر صنایع کشور بدل کند. از سوی دیگر، رعایت ارزش واقعی در واگذاری سهام باعث می‌شود منابع مالی تازه‌ای به شرکت تزریق شود که امکان توسعه محصولات جدید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و ارتقای کیفیت خدمات پس از فروش را فراهم می‌سازد.

و افزایش رقابت‌پذیری خود در بازار خودرو دنبال کند؛ مسیری که در صورت اجرای صحیح، منافع سهامداران و آینده این خودروساز را به‌شکلی متوازن تضمین خواهد کرد. از دیگر مزایای ارزش‌گذاری واقعی در فرآیند خصوصی‌سازی سایپا، می‌توان به تقویت جایگاه این شرکت در بازار سرمایه اشاره کرد. وقتی سهام بر اساس واقعیت‌های اقتصادی و ظرفیت‌های تولیدی قیمت‌گذاری شود، اعتماد سرمایه‌گذاران افزایش یافته و امکان تأمین مالی از مسیر بورس نیز آسان‌تر خواهد شد. علاوه بر این، خصوصی‌سازی بر پایه قیمت واقعی سهام مانع از بروز مشکلاتی می‌شود که در برخی واگذاری‌های گذشته دیده شده است؛ مشکلاتی نظیر واگذاری به قیمت‌های پایین‌تر از ارزش واقعی

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

مناقشه جدید قیمت‌گذاری خودرو: آیا آینده‌ای روشن در انتظار مصرف‌کنندگان است؟
«حاضر جواب: اگر برقی آینده روشن مصرف‌کنندگان خودرو هم در اثر ناترازی، مرتب قطع و وصل نشود، چرا که نه؟!»

افزایش قیمت ۵۵ میلیون تومانی خودرو داخلی بر طرفدار جوانان...
«حاضر جواب: البته جوانان بعید است بتوانند مثل خودرو محبوب‌شان، یک‌شنبه ۵۵ میلیون تومان به درآمدشان بیفزایند!

با سریع‌ترین خودرو برقی جهان آشنا شوید.
«حاضر جواب: شما هم یک‌تک با تشریف بیاورید این‌جا و با خودروهایی که سریع‌ترین افزایش قیمت‌ها را دارند، از نزدیک آشنا شوید!

برخورد شدید دوج چارجر با درخت نخل در کیش.
«حاضر جواب: این جاست که شاعر می‌گوید: دست ما کوتاه و چارجر بر نخل!

بازار خودرو روی موج تغییر قیمت‌ها...
«حاضر جواب: اگر این بازار خودرو در رقابت‌های جهانی موج‌سواری شرکت کند، بعید است کسی حریفش شود.

تفاوت شگفت‌انگیز قیمت نیسان آلتیما در ایران و امارات.
«حاضر جواب: پس خوش به حال نیسان آلتیماهای موجود در ایران!

در حالی که رئیس سازمان بورس از عرضه قریب‌الوقوع انواع خودرو در بورس کالا سخن می‌گوید، شورای رقابت و وزارت صنعت با این اقدام مخالفت کرده و آن را غیرقانونی اعلام کردند.

«حاضر جواب: یعنی شاید روزی برسد که طرفداران استقلال و پرسپولیس با هم آشتی کنند، ولی بعید است مخالفان و موافقان عرضه خودرو در بورس، آب‌شان در یک جوی برود.

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو کشور: نقدپنکی زنجیره‌تأمین تزریق شود، سایپا تا پایان سال معوقه‌ای نخواهد داشت.

«حاضر جواب: قدیم‌هایی گفتند همه راه‌ها به رم می‌رسد، الان باید گفت همه راه‌ها به تأمین نقدپنکی می‌رسد!

افزایش ارزش تخصیصی خودروهای لوکس چه نتایجی دارد؟

«حاضر جواب: به امید آن که نتایج ملموسی هم برای غیرلوکس‌سواران داشته باشد!

بیش از ۲۰۰ اتوبوس جدید در آستانه مهرماه وارد تهران می‌شود.

«حاضر جواب: خلاصه که تازگی‌ها در مهرماه در پایتخت، هم بوی ماه مهر به مشام می‌رسد، هم بوی اتوبوس‌نوا!

بر اساس نامه‌ای که از سوی وزارت صمت به مرکز نوآوری، هوشمندسازی و امنیت ارسال شده، از این پس متقاضیان واردات خودرو نیازی به دریافت مجوز جداگانه از سازمان ملی استاندارد ندارند.

«حاضر جواب: که این یعنی یکی از هفت خوان واردات خودرو کم‌شد و الان فقط مانده، شش‌خانِ نفس‌گیر دیگر!

اینفوگرافیک

Infophography

رشد درآمد شرکت «موتورسازان تراکتورسازی ایران»

میزان درآمد مردادماه

490

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد

۵ ماهه

20%

میزان درآمد ۵ ماهه

میلیارد تومان

2,387

شرکت «موتورسازان تراکتورسازی ایران» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲,۳۸۷ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

تعدد تصمیم‌گیری‌ها وضعیت را آشفته می‌کند

«تغییرات مکرر بخشنامه‌ها و تصمیمات، امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از خودروسازان سلب کرده و مصرف‌کنندگان را نیز دچار سردرگمی می‌کند. وجود یک سیاست‌گذاری واحد، ثبات را به بازار و صنعت خودرو بازمی‌گرداند. این ثبات می‌تواند به خودروسازان کمک کند تا با اطمینان بیشتری برای افزایش تولید، ارتقای کیفیت و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین تصمیم‌گیری کنند.»

چرا؟

سیاست‌گذاری واحدی باید در صنعت خودرو اعمال شود

«مصطفی طاهری تصریح کرد: «نبود ثبات و انسجام در مدیریت بازار خودرو ناشی از این است که شورای رقابت یک بخشنامه می‌دهد و سپس آن را حذف می‌کند؛ از سوی دیگر دولت یک تصمیماتی را اتخاذ کرده و بعد آن‌ها را لغو می‌کند.» به نوعی باید گفت ضروری است که سیاست‌گذاری واحدی در صنعت خودرو اعمال شود.»

چند تلخ؟

زنجیره تأمین خودرو فاقد مدیریت منسجم است

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که طی یک سال گذشته وضعیت صنعت خودرو خوب نبوده است، گفت: «آن چه مسلم است قیمت‌گذاری، تعرفه‌گذاری برای واردات، میزان تولید و تخصیص ارز در زنجیره تأمین خودرو فاقد یک مدیریت منسجم رو به جلو است و در آن یک پراکندگی مشاهده می‌شود.»



همچنین قطعات تزئینی هم رنگ بدنه حالا بین جلوپنجره و چراغ‌های جلو قرار دارند. به گفته هوندا، جلوپنجره‌های مشکی براق جدید با طرح لانه زنبوری به سیویک نمایی جسورانه‌تر می‌دهند. این شرکت همچنین دلیل حذف چراغ‌های مه‌شکن را توضیح داده و ادعا می‌کند که چراغ‌های اصلی LED به اندازه کافی خوب هستند که وجود مه‌شکن‌ها را غیر ضروری کنند. تیپ رده‌بالاتر ادونس حالا به رینگ‌های ۱۸ اینچی دورنگ مجهز شده؛ در حالی که مدل‌های میان‌رده اسپرت از رنگ مشکی بهره‌مند هستند. قوای محرکه هیبریدی سیویک e:HEV مدل ۲۰۲۶ تغییری نکرده و این سیستم همچنان دو موتور الکتریکی را با یک پیشران ۲ لیتری بنزینی ترکیب می‌کند تا ۱۸۱ اسب‌بخار قدرت تولید کند و رانندگی لذت‌بخشی ارائه دهد.

هوندا سیویک برای بازار اروپا با طراحی تهاجمی‌تر مورد به‌روزرسانی قرار گرفته و با پیشران هیبریدی در این قاره عرضه خواهد شد. هوندا هرچند سیویک تیپ R را از بازار اروپا حذف کرده، اما سیویک معمولی همچنان عرضه می‌شود. این خودرو که فقط در نسخه هیبریدی هاچ‌بک با نام e:HEV ۲۰۲۵ در اروپا عرضه می‌شود، حالا یک به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای تجربه کرده تا برای چند سال دیگر در رقابت با رقبایی مثل فولکس واگن گلف آماده‌بماند. البته این به‌روزرسانی یک فیس لیفت جزئی است؛ ولی با تغییرات ظاهری به سیویک نمایی جذاب‌تر به‌ویژه در جلو بخشیده است. این تغییرات که گفته می‌شود بر اساس بازخورد مشتریان شکل گرفته، شامل سپر جدید، جلوپنجره اصلاح شده و ورودی هوای پایینی بسیار بزرگ‌تر است.



تغییرات ظاهری روی هوندا «سیویک»

ابتکار «تسلا» برای فروش بیشتر

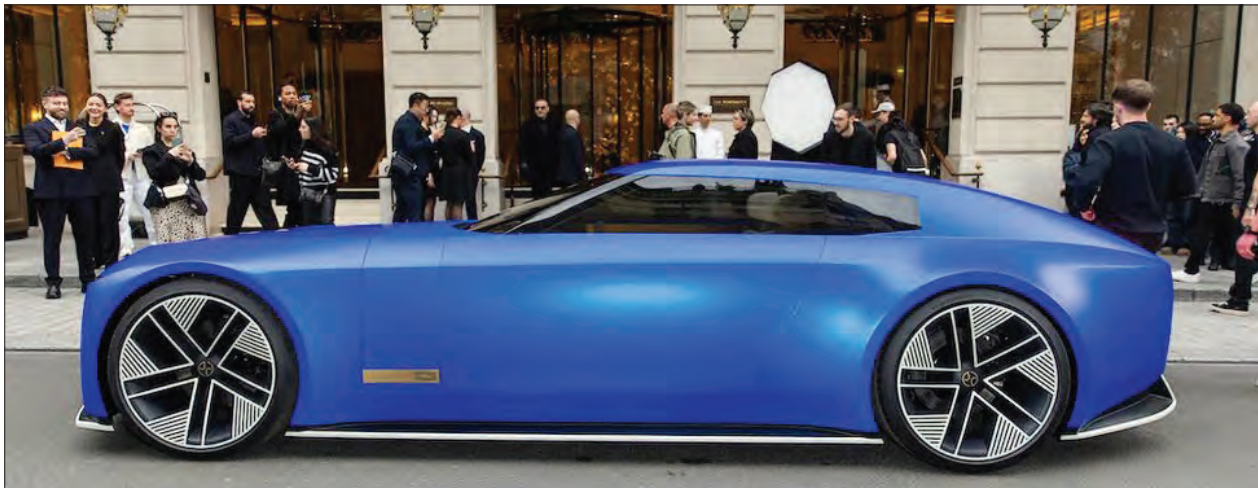


اوایل امسال بود که تسلا از نسخه به‌روزرسانی شده مدل Y رونمایی کرد و حالا تیپ پرچمدار یعنی پرفورمنس از این خودرو برقی را در اروپا معرفی کرده است. این اتفاق بی‌دلیل نیست چراکه بنابر اعلام اتحادیه خودرو سازان اروپا (ACEA)، فروش تسلا تا ماه جولای ۲۰۲۵ به یک‌سوم فروش این خودرو در مدت مشابه سال قبل، کاهش یافته است. حالا تسلا امیدوار است که با عرضه تیپ پرفورمنس بتواند این وضعیت را تغییر بدهد. تسلا مدل Y پرفورمنس به واسطه دو موتور برقی، ۴۶۰ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارد و می‌تواند ظرف ۳.۵ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد، که برای یک کراس‌اوور

برقی ۲۰۳۳ کیلوگرمی، عدد بدی نیست. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. تسلا ضمن خودداری از اعلام مشخصات باتری مدل Y پرفورمنس، از افزایش چگالی سلول‌های باتری این خودرو خبر می‌دهد. آن‌طور که سایت موتور وان گزارش می‌دهد، برحسب تسلا مدل Y پرفورمنس جدید به ۳۶۰ مایل (۵۸۰ کیلومتر) خواهد رسید، که تنها ۶ کیلومتر از تیپ لانگ رنج AWD کمتر است. با اتصال ۱۵ دقیقه‌ای باتری این خودرو به جریان سریع، نیروی لازم برای پیمایش ۲۴۳ کیلومتر در دسترس قرار می‌گیرد.

اجباری که منجر به تغییر شد!

تحلیلی بر تصمیم جنجالی «جگوار»



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در دنیای پویای صنعت خودرو، بازآفرینی هویت برند (ریبرندینگ) به یکی از چالش‌برانگیزترین و در عین حال اساسی‌ترین اقدامات استراتژیک برای بازیگران رده‌بالا بدل شده است. رقابت فزاینده، تغییر پارادایم‌های فنی و طراحی، تحولات سریع بازارهای جهانی و دگرگونی انتظارات مشتری باعث شده است بسیاری از خودرو سازان، به‌ویژه برندهای تاریخی و لوکس، به بازنگری بنیادی در روایت برند، فلسفه محصول و حتی فرآیند ساختار هویتی خود بپردازند. شرکت جگوار (نماد اصیل بریتانیایی در عرصه خودروهای لوکس و اسپرت) نمونه‌ای زنده از این تحول است. ریبرندینگ جگوار، به‌ویژه در ماه‌های اخیر، به‌موضوع اصلی جدال‌های رسانه‌ای و تحلیلی در جهان خودرو بدل شده است. ۱۰ ماه از ریبرندینگ جنجالی جگوار می‌گذرد و همچنان به‌طور روتین به‌عنوان «فاجعه‌بار» (زیرا برخی در رسانه‌های اجتماعی از آن انتقاد کردند) و «وک» (Woke: زیرا یک آگهی تبلیغاتی با تنوع فرهنگی در آن به نمایش گذاشته شد) توصیف می‌شود. اما بر خلاف برخی موارد اخیر، خودرو ساز می‌گوید تسلیم فشارها نخواهد شد.

مشتری کمتر، موفقیت بیشتر

جگوار معتقد است مردم هدف این ریبرندینگ را اشتباه فهمیده‌اند و تاکید می‌کند که این هویت جدید در حال نتیجه دادن است. بر این اساس با رونمایی از ریبرندینگ و خودرو مفهومی صورتی‌رنگ به‌سبک باریکی که شبیه یک ساخته «مایکرت» بود، جگوار به‌روشنی نشان داد که مشتریان سنتی و حتی علاقه‌مندان معمولی خودرو نیز هدف آن نیستند و نظر آن‌ها اهمیتی ندارد. در واقع، اگر کسی از این تغییر متنفر باشد، چه بهتر! همان‌طور که «وال استریت ژورنال» گزارش داده، «اودون گلاور»، مدیرعامل جگوار اکنون به‌طور موثر پذیرفته که هدف آن‌ها: ز بین بردن علاقه برخی افراد به این برند بوده



خبر News

قیمت مناسب برای شاسی بلند جیلی «گلکسی»

«جیلی در نمایشگاه خودرو پکن ۲۰۲۴ از یک کانسپت به‌نام گلکسی استارشیپ رونمایی کرد. اکنون نسخه نهایی این کانسپت به عنوان پرچمدار سری گلکسی با نام گلکسی M9 برای ورود به بازار آماده می‌شود. سری گلکسی که در سال ۲۰۲۳ تأسیس شده، استقبال مناسبی به خود دید. فروش ۳۹۷ هزار و ۱۲۵ دستگاهی این سری با ۱۰ مدل مختلف در ۷ ماه نخست سال ۲۰۲۵، از موفقیت نسبی آن خبر می‌دهد. با وجود رونمایی از جیلی گلکسی M9 در شهر میلان ایتالیا در مارس ۲۰۲۵، این خودرو هنوز در چین عرضه نشده است. فرم کلی بدنه جیلی گلکسی M9 به مدل کانسپت شباهت دارد. سازه‌از زبان طراحی این



مدل با عنوان «زیبایی شناسی موج» یاد می‌کند. دماغه نرم، فرم نواری چراغ‌های جلو و عقب، باله سقفی و رینگ‌های چند پره، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری جیلی گلکسی M9 به‌شمار می‌آید، که البته مشابه آن را می‌توان در بسیاری از خودروهای چینی امروزی مشاهده کرد. ابعاد بدنه جیلی گلکسی M9 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲۰۵، ۱،۹۹۹، ۱،۸۰۳ و ۱،۸۰۳ متر اعلام شده است. بنابر اعلام جیلی، ارتفاع کف کابین تا سقف در گلکسی M9 به ۱،۳۱۷ متر می‌رسد. در فضای داخلی این خودرو با اهرم دنده روی ستون فرمان، نمایشگر عرض ۳۰ اینچ روی داشبورد، شارژر بی‌سیم و دو جالبیوانی مواجه هستیم. از دیگر امکانات رفاهی جیلی گلکسی M9 می‌توان به نمایشگر سقفی ۳۰ اینچ برای سر نشینان عقب، قابلیت حرکت کنسول میانی به طرف عقب، سیستم صوتی Flyme Auto، محفظه سرکدن ۹،۱ لیتری، قابلیت تغییر زاویه پشتی صندلی‌های ردیف دوم تا ۱۵۰ درجه و سیستم تعلیق بادی، اشاره کرد. جیلی گلکسی M9 به سامانه هیبرید EM Hybrid ۲۰ مجهز شده است، که از پیشران ۴ سیلندر ۱،۵ لیتر توربوشارژ با ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت و ۲ موتور برقی تشکیل می‌شود.

بالاتر از همیشه است. این واقعیت که ما همچنان پس از ۱۰ ماه دربارۀ ریبرندینگ صحبت می‌کنیم، نشان می‌دهد که جگوار احتمالاً کار درستی انجام می‌دهد. برند جگوار که به‌واسطه سابقه ۱۰۲ ساله، میراث لوکس و طراحی‌های خاص، یادآور شکوه مهندسی و ذائقه بریتانیایی است، در سال‌های اخیر با بحران‌های عمیق هویتی، کاهش سودآوری و تغییرات بنیادین در تقاضا روبه‌رو شد. در یک دهه گذشته، برنامه‌های توسعه مدل، ورود به رقابت با سازندگان آلمانی و عرضه محصولات متنوع، نه تنها موفقیت پایدار به ارمغان نیاورد، بلکه برند را با چالشی جدی در زمینه ارزش ویژه، سودآوری و جایگاه خود در بازار ممتاز جهانی مواجه کرد. ورود برندهای جدید و با فناوری بالا نظیر تسلا و همچنین تغییرات اجتماعی و ذائقه‌ای نسل جدید مشتریان، هویت سنتی برندهایی چون جگوار را به چالش کشیده بود. از سوی دیگر، موجی از تغییرات فناورانه - اعم از گسترش پیشران‌های برقی، فناوری‌های دیجیتال و طراحی مینیمالیستی - باعث شد دیگر صرفاً اتکا بر میراث گذشته پاسخگو نباشد. رویکرد محافظه کارانه و عدم به‌روزرسانی مناسب، خطر محو شدن از ذهن مخاطبان جوان و از دست دادن مزیت رقابتی را دوچندان می‌کرد.

مردان مسن به‌جوانان منتقل کرد. چنین تغییرات بزرگی همیشه پرریسک هستند؛ اما انجام ندادن آن‌ها ریسک بسیار بزرگ‌تری است؛ به‌ویژه اگر مخاطبان سنتی دیگر سودآوری را تضمین نکنند. ضمن اینکه، «آلن پارت ریچ» هم که دیگر جوان نمی‌شود. جگوار آمارهایی برای نشان دادن موفقیت این جنجال دارد. این شرکت می‌گوید ترافیک جست‌وجو از سوی افراد با درآمد بالاتر پس از ریبرندینگ ۲۴ درصد افزایش یافته و نسبت جوانانی که جگوار را برندی می‌پسند که ارزش پرداخت بیشتر را دارد، ۲۰ درصد بالا رفته است.

لگویی برای دیگران

سایر برندها نیز می‌توانند در برابر واکنش‌های منفی رسانه‌های اجتماعی، چنین استقامتی داشته باشند. طراحی مجدد لوگوی اخیر «کرکر بزل» لغو و بابت آن عذرخواهی شد. حذف تصویر یک مرد پیر از لوگو به‌سختی می‌توانست مشتریان عادی را راضی کند؛ اما کنار گذاشتن ریبرندینگ می‌تواند این شانس را از آن بگیرد که برای مشتریان جوان جذاب باشد؛ چراکه همچنان قدیمی و از مد افتاده به‌نظر می‌رسد. خودروهای جدید جگوار را تا سال آینده نخواهیم دید. در همین حال، آگاهی از برند آن

سه نسخه خاص از رولز رویس «اسپکتر» در سری «پریماورا»

شکوفه گیلاس به روش لیزری حکاکی شده‌اند. این طرح با استفاده از ۳۷ تراکم دقیق ایجاد شده است، تا سایه روشن نرم و جزئیات دانه‌ی حاصل شود. این اثر هنری با تکنیک سباده‌کاری سفارشی، تکمیل شده است. گذشته از طرح گلدوزی شده از شکوفه گیلاس روی پشت‌سری صندلی‌ها و رکاب‌های نورپردازی‌شده با امضای «Spectre Inspired by Primavera»، باید به طرح استار لایت (Starlight) روی پوشش داخلی درها اشاره کنیم، که از ۴۷۹۶ فیبر نوری تشکیل شده است و طرح صورت فلکی مثلث بهاری شامل Leo، Bootes و Virgo را نمایش می‌دهد. طرح موسوم به Illuminated Fascia با چهره نورانی همیش از ۵۵۰۰ ستاره درخشان را به کابین اسپکتر پریماورا اضافه می‌کند.

«رولز رویس برای ستایش زیبایی فصل بهار، نسخه ویژه‌ای از مدل اسپکتر با لقب «Inspired by Primavera» به معنای «تحت تأثیر بهار»، معرفی کرده است. پریماورا در ایتالیایی به بهار معنی می‌شود. این مدل ویژه در سه تیپ Reverie (خیال)، Evanescent (گذرا)، Blossom (شکوفه گیلاس) عرضه خواهد شد. هر مدل با یک خط دست‌کشیده (coachline) تزئین شده است، که شاخه‌ای از شکوفه گیلاس را در امتداد بدنه ترسیم می‌کند تا پیوندی ظریف اما تأثیرگذار میان اسپکتر با فصل بهار ایجاد شود. بنابر اعلام سازنده، طرح جدید رینگ‌های آلایزی ۲۳ اینچی هم باز شدن گلبرگ‌ها در ابتدای بهار را تداعی می‌کند. بخش اصلی داشبورد و کنسول مرکزی از چوب Blackwood ساخته شده است، که با طرح شاخه‌های

مجدد ECU. توانسته‌اند ۱۷۵ اسب‌بخار به قدرت استاندارد آن اضافه کنند. نتیجه، رسیدن به توان خروجی ۸۲۵ اسب‌بخار است که آن را با اختلاف زیادی از رقیبی مانند فراری پوروسانگونه با موتور V12 قدرتمندتر می‌کند. این شاسی‌بلند حالا می‌تواند ظرف ۳.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به‌حداکثر سرعت ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. جذابیت این اوروS تنها به‌مشخصات فنی آن خلاصه نمی‌شود و رنگ نارنجی خاص بدنه در کنار قطعات مشکی براق و فیبر کربن خالص، ترکیبی نه‌اجمعی و چشم‌نواز خلق کرده‌است.

در دنیایی که شاسی‌بلندهای پرفورمنس به انتخاب اول ثروتمندان تبدیل شده‌اند، چگونه می‌توان متمایز بود؟ شرکت تیونینگ رودشوا اینترنشنال یا RSI در آتلانتا، پاسخ این سوال را با معرفی یک لامبورگینی اوروS منحصر به‌فرد داده‌است. این هیولای نارنجی و مشکی که RSI ادیشن نام دارد، نه‌تنها با ظاهر خیره‌کننده بلکه با قدرت سرسام‌آور ۸۲۵ اسب‌بخاری خود، تعریف جدیدی از یک شاسی‌بلند اسپرت ارائه می‌دهد. قلب تپنده این اوروS، همان پیش‌رانه ۴ لیتری V8 تونین توربو است؛ اما مهندسان RSI با نصب پکیج آگزوس سفارشی و تنظیم



لامبورگینی اوروS «RS ادیشن»



بریتانیایی

British

رودستر «کلاسیک» با موتور برقی



برند خاطره‌انگیز بریتانیایی آستین پس از سال‌ها غیبت، با یک محصول کاملاً جدید و متفاوت به صحنه بازگشته‌است. این شرکت که حقوق نام تجاری آن در سال ۲۰۱۵ خریداری شد، با آغاز تحویل اولین نمونه‌های

رودستر دونفره آستین آرو، بازگشت رسمی خود را به‌سوی دنیای خودروهای برقی اعلام کرده‌است. این رودستر جذاب که با الهام از مدل افسانه‌ای آستین سون سال ۱۹۲۲ طراحی شده، یک خودروی برقی کوچک و سبک‌وزن است. آرو با یک باتری ۲۰ کیلووات ساعته و یک موتور برقی ۲۰ اسب‌بخاری در محور عقب، شاید روی کاغذ قدرتمند به نظر نرسد، اما به لطف وزن تنها ۶۰۵ کیلوگرمی‌اش، در کمتر از ۸ ثانیه از صفر به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. این خودرو با هر بار شارژ کامل که حدود سه ساعت طول می‌کشد، می‌تواند مسافتی معادل ۱۶۰ کیلومتر را طی کند. قیمت آستین آرو در بریتانیا از ۳۱ هزار پوند شروع می‌شود که یعنی کمی گران‌تر از مدل پایه مزدا MX-5 است. وفاداری به طراحی کلاسیک در تمام بخش‌های آرو دیده می‌شود.

محصول

Product

بازگشت لوتوس الیزه «S1»



شرکت بریتانیایی آنالوگ اتوموتیواز جدیدترین پروژه بازسازی خود با نام VHPK رونمایی کرده‌است. این تقسیری مدرن و هیجان‌انگیز از نسل اول لوتوس الیزه یا S1 است که به مناسبت سی‌امین سالگرد این

خودروی اسپرت افسانه‌ای طراحی شده‌است. در این اسپرت بریتانیایی سبک‌وزن با الهام از خودروهای مسابقه‌ای، صندلی راننده در مرکز کابین قرار گرفته و با وزن تنها ۶۰۰ کیلوگرم و قدرتی بیش از ۲۵۰ اسب‌بخار، تعریف جدیدی از پرفورمنس ارائه می‌دهد. ایده اصلی طراحی VHPK از خودروهایی گرفته شده که در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی در مسابقات قهرمانی لوتوس اتوبایتل شرکت می‌کردند. همانند آن خودروهای مسابقه‌ای، در این مدل نیز راننده دقیقاً در مرکز خودرو قرار می‌گیرد تا تجربه رانندگی خالص و متمرکزی را داشته باشد. در زیر پوسته فیبر کربنی، پیش‌رانه اصلی روروی K قرار گرفته که البته با قطعات داخلی اختصاصی و افزایش حجم، به‌طور کامل بازمهندسی شده‌است.

آمریکایی

American

تولید پیکاپ برقی «رم» لغو شد



در یک چرخش استراتژیک غیرمنتظره، رم اعلام کرد که پروژه تولید پیکاپ تمام‌الکتریکی خود، رم REV1500 را رسماً متوقف کرده‌است. این خودرو که قرار بود پاسخی به رقبایی چون فورد F-150 لایت‌نیک

باشد، پیش از رسیدن به خط تولید، با آینده‌ای نامعلوم روبه‌رو شد. استلانتیس، شرکت مادر رم، در بیانیهای دلیل این تصمیم را کاهش سرعت رشد تقاضا برای پیکاپ‌های بزرگ تمام‌الکتریکی در آمریکای شمالی اعلام کرده‌است. در این بیانیه آمده‌است: با کاهش تقاضا برای پیکاپ‌های فول سایز تمام‌الکتریکی در آمریکای شمالی، استلانتیس در حال ارزیابی مجدد استراتژی محصول خود است و توسعه پیکاپ فول سایز برقی را متوقف خواهد کرد. اما داستان نام REV در اینجا به پایان نمی‌رسد زیرا رم اعلام کرده که این نام زنده خواهد ماند و برای نسخه هیبریدی برافزای این شرکت که پیش‌تر با نام رم‌چارجر شناخته می‌شد، استفاده خواهد شد؛ به عبارت دیگر، رم‌چارجر هیبریدی اکنون به رم REV1500 جدید تبدیل می‌شود.

خودروهای داخلی تا ۵۲ میلیون تومان ارزان شدند

افزایش تعداد واردکنندگان خودرو، سیاست جدید وزارت صمت



واردات خودرو در کشور از مرحله انحصار چند شرکت محدود در دهه ۹۰ عبور کرده و وارد فاز حضور گسترده شرکت‌های کوچک و متوسط شده‌است؛ اما واقعیت این است که بدون تغییر در نظام قیمت‌گذاری و ایجاد سازوکار رقابتی شفاف حضور ۱۳۰ شرکت نیز تفاوتی بنیادین در بازار وارداتی‌ها ایجاد نخواهد کرد

و ۹۹۸ میلیون تومان، ری (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۷۱۸ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۳ میلیون تومان، سهند تیپ G (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۵۰ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان و سورن پلاس با موتور XU7P (درچف‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۷۹۳ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش نیو تا XA bz4x1۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و فولکس‌واگن ID4 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید.

تعیین می‌شود؟ تجربه نشان می‌دهد تا زمانی که مکانیسم عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت‌ها نباشد، حتی ورود ده‌ها شرکت جدید نیز لزوماً به بهبود وضعیت بازار و کاهش هزینه برای خریداران منجر نخواهد شد. از سویی دیگر، باید به نکته مهم دیگری نیز توجه کرد: اگرچه ۱۳۰ شرکت تاکنون مجوز واردات گرفته‌اند، اما فرآیند ثبت سفارش از ابتدای امسال هنوز به‌طور رسمی باز نشده‌است و در عمل، واردات همچنان محدود بوده و خودروها به‌صورت قطره‌چکانی وارد کشور می‌شوند؛ بنابراین گستردگی اسمی تعداد شرکت‌ها فعلاً در عمل، به‌معنای وفور خودرو و وارداتی در بازار نیست و مصرف‌کنندگان همچنان با کمبود عرضه و قیمت‌های بالا مواجه‌اند.

در نهایت باید گفت که واردات خودرو در کشور از مرحله انحصار چند شرکت محدود در دهه ۹۰ عبور کرده و وارد فاز حضور گسترده شرکت‌های کوچک و متوسط شده‌است؛ اما واقعیت این است که بدون تغییر در نظام قیمت‌گذاری و ایجاد سازوکار رقابتی شفاف، حضور ۱۳۰ شرکت نیز تفاوتی بنیادین در بازار وارداتی‌ها ایجاد نخواهد کرد.

افزایش قیمت مونتاژی‌ها ادامه دارد

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۵۲ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴) با ۵۲ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد

چینی

Chinese

وويا «تایشان» با توان پیمایش ۱۴۰۰ کیلومتر!

وويا، برند لوکس و زیرمجموعه گروه خودروسازی دانگ‌فنگ، با انتشار نخستین تصاویر رسمی، از جدیدترین محصول خود پرده‌برداری کرد که یک شاسی‌بلند پرچم‌دار با نام تایشان است. این خودروی شش‌نفره که برای رقابت مستقیم با مدل‌های مطرحی چون آیتو M9 و زیکر 9X به میدان می‌آید، به سیستم هیبریدی هوشمند وويا مجهز شده و با یک باتری غول‌پیکر ۶۵ کیلووات ساعته، برد تمام برقی ۳۷۰ کیلومتر و برد کلی بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر را نوید می‌دهد. این شاسی‌بلند لوکس از نظر فناوری نیز حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. تایشان به چهار حسگر



لیدار و جدیدترین سیستم کمک‌راننده پیشرفته هواوی، یعنی ADS4، مجهز شده‌است. علاوه بر این، بهره‌مندی از سیستم تعلیق بادی و فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب، تجربه رانندگی نرم و پایداری فوق‌العاده‌ای را برای این خودرو به ارمغان می‌آورد. در نمای ظاهری، تایشان با جلوپنجره بزرگ و آبشاری از خود، چهره‌ای بااهت و قدرتمند را به نمایش می‌گذارد. نوار LED یکپارچه‌ای که چراغ‌ها را به لوگوی نورانی وويا در مرکز متصل می‌کند، امضای طراحی مدرن این برند را تکمیل کرده‌است. این خودرو با طول ۵،۳۳۰ میلی‌متر، عرض ۲،۰۲۵ میلی‌متر، ارتفاع ۱،۸۱۷ میلی‌متر و فاصله محوری ۳،۱۲۰ میلی‌متر، فضایی کاملاً جادار را برای سرنشینان فراهم می‌کند. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های فنی این خودرو، پشتیبانی از فناوری شارژ فوق‌سریع 5C است. به لطف این فناوری، باتری تایشان می‌تواند تنها در ۱۲ دقیقه از ۲۰ درصد به ۸۰ درصد شارژ شود که ر کوردی قابل توجه در این کلاس محسوب می‌شود. پیش‌بینی می‌شود قیمت پایه این شاسی‌بلند پرچم‌دار در بازار چین حدود ۴۵۰ هزار یوان (معادل ۶۲ هزار دلار) باشد

برقی

EV

رشد فروش خودروهای برقی در اروپا

انقلاب خودروهای برقی در اروپا با سرعتی فراتر از پیش‌بینی‌های قبلی در حال وقوع است. بر اساس یک تحلیل جدید، تا سال ۲۰۳۲، بیش از نیمی از فروش خودروهای نو در قاره سبز به مدل‌های تمام برقی اختصاص خواهد یافت. این در حالی است که چین همچنان پیش‌از بی‌رقیب این میدان باقی می‌ماند و آمریکا با چالش‌های جدی در این مسیر مواجه‌است. این پیش‌بینی‌ها بخشی از یک گزارش جامع است که توسط شرکت معتبر خدمات مشاوره‌ای EY منتشر شده‌است. این مطالعه نشان می‌دهد که مسیرهای متفاوتی برای سه بازار بزرگ



خودروی جهان یعنی چین، اروپا و آمریکا در پیش‌است. بر اساس این گزارش، فروش خودروهای برقی در اروپا تا سال ۲۰۲۸ از مجموع فروش خودروهای بنزینی و دیزلی پیشی خواهد گرفت.

البته تا سال ۲۰۳۰، خودروهای هیبریدی همچنان محبوبیت بیشتری نسبت به مدل‌های تمام برقی خواهند داشت؛ اما با سخت‌گیرانه‌تر شدن قوانین آل‌پندگی دی‌اکسید کربن و ورود خودروهای برقی ارزان‌تر به بازار، این معادله به نفع تمام الکتریکی‌ها تغییر خواهد کرد. در مقابل، روند الکتریکی‌سازی در ایالات متحده بسیار کندتر خواهد بود.

پیش‌بینی قبلی حاکی از آن بود که خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۴ به سهم ۵۰ درصدی از بازار آمریکا دست پیدا می‌کنند اما این هدف‌گذاری اکنون به سال ۲۰۳۹ موکول شده‌است. عواملی مانند عدم قطعیت‌های سیاسی، تعرفه‌های واردات و کاهش مشوق‌های دولتی، سرعت این گذار را کاهش داده‌اند. انتظار می‌رود در این میان، خودروهای هیبریدی جای خالی را پر کنند و سهم آن‌ها تا سال ۲۰۳۴ به ۳۴ درصد برسد.



استریم است که می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت را در دور ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. بر این اساس هیوندای الانترا N لاین تنها ۷.۶ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. ناگفته‌نماند که رینگ‌های ۱۸ اینچی دورنگ آلومینیومی نیز برای این سدان در نظر گرفته شده است.

الانترا سدان محبوب کامیجت موفق هیوندای است که نسل هفتم آن از سال ۲۰۲۰ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. الانترا در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی فیس لیفت شد و دستخوش تغییرات طراحی هیوندای قرار گرفت. قوی‌ترین نسخه الانترا N بوده که البته نسخه N لاین نیز به بازار عرضه شده است. N لاین یک سدان اسپرت بوده که یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپا ۱.۶ لیتری مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم، زیر کاپوت آن قرار دارد. این موتور موسوم به اسمارت



الانترا «ان لاین»
چه در چتّه دارد؟

سامورایی همه فن حریف در کمین گربه چموش ایتالیایی!

آیا موتور سیکلت برای آفرود مناسب است؟



طبیعت گردی و آفرود یکی از جاذبه‌های ورزشی است که این روزها طرفداران بسیاری



دارد و در این میان، خودروهای آفرود و موتور کراس‌ها از محبوبیت بالایی برخوردارند. اما اگر می‌خواهید تجربه متفاوت‌تری از آفرود و طبیعت گردی داشته باشید، ما آدونچر‌ها را پیشنهاد می‌کنیم. آدونچر‌ها (موتور سیکلت‌های دو منظوره اسپرت) وسایل نقلیه دو چرخه هستند که با توجه به طراحی استایل و قابلیت‌های متعدد، مناسب‌ترین موتور سیکلت‌ها برای آفرود در طبیعت هستند. البته آدونچر‌ها همان‌طور که از نام‌شان پیداست، دو چرخ‌های استثنایی برای استفاده در شهر و همچنین جاده‌های ناهموار به‌شمار می‌آیند. از این رو می‌توان گفت این دسته از موتور سیکلت‌ها، جزو محبوب‌ترین و کارآمدترین موتور سیکلت‌ها هستند.

در بازار این دسته از دو چرخ‌های همه‌فن حریف، طیف گسترده‌ای از محصولات مختلف وجود دارد و کمپانی‌های مختلف بر سر تصاحب جایگاه بالاتر در این بازار، رقابت تنگاتنگی باهم دارند. دو کاتی با ارائه مدل مالی استرادا توانسته تلفیق خوبی از یک آدونچر و یک اسپرت‌بایک را به وجود آورد. این موتور سیکلت با تکنولوژی‌های منحصر به فرد و توانایی‌های متفاوت، به عنوان یکی از بهترین آدونچر‌ها شناخته می‌شود. البته سرسخت‌ترین آدونچر (دو منظوره) اسپرتی که تاکنون توسط بشر ساخته شده، هوندا مدل آفریکا توپین است. این آدونچر اسپرت در مناطق ناهموار عملکرد بسیار مناسبی دارد. آفریکا توپین نامی است که به دلیل عملکرد عالی این آدونچر اسپرت در آفریقای آفریقا به آن داده شده است. در این مطلب، دو کاتی مالی استرادا و هوندا آفریکا توپین را بررسی می‌کنیم تا بدانیم چه رازی در پس موفقیت این دو آدونچر وجود دارد.

بررسی پیش‌رانه و مشخصات فنی



مهندسان دو کاتی، در نسخه مالی استرادا ۱۲۶۰ (نسخه مورد بررسی مادر مطلب) از پیش‌رانه توپین (دوسیلندر) ال شکل به حجم دقیق ۱۲۶۲ سی‌سی بهره گرفته‌اند. کاهش فضای محفظه احتراق و رساندن ضربه تراکم به ۱۳ به یک و استفاده از سیستم تایمینگ متغیر دو کاتی DVT و تعبیه چهار سوپاپ در هر سیلندر و سیستم پاشش سوخت انژکتوری، توانایی تولید ۱۵۵.۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۹.۵ نیوتون‌متر گشتاور را ایجاد می‌کند. در عین حال یک گیربکس ۶ سرعته، به کمک زنجیر، قدرت و گشتاور ایجاد شده را به چرخ عقب انتقال می‌دهد. کلاچ‌های چند صفحه‌ای به کمک کنترل هیدرولیکی، انتقال انرژی در هنگام تعویض دنده‌ها را به حداقل می‌رسانند. همچنین برای غرض بیشتر، موتور آگزوز به کاتالیست هدرز مجهز شده است. لوله‌های آگزوز از جنس آلومینیوم بوده و جنس خفه‌کن آن از استیل است. فریم شاسی از فولاد سبک‌وزن ریخته‌گری شده بوده تا شتاب سریع‌تری را به‌ارمغان آورد. ظرفیت مخزن سوخت برای پیش‌رانه ۱۲ لیتری مالی استرادا ۲۰۱۲۶۰ لیتر است. اما از طرف دیگر، کمپانی هوندا برای آفریکا توپین از یک پیش‌رانه خلی موسوم به پارال استفاده می‌کند که با ۲ سیلندر موازی به حجم دقیق ۱۰۸۴ سی‌سی و ۴ سوپاپ در هر سیلندر ۱۰۰ اسب‌بخار توان و ۱۰۴.۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. لازم به ذکر است که نسخه‌های قبلی آفریکا توپین از موتور ۹۹۸ سی‌سی برخوردار بود که در مدل‌های جدید، این حجم موتور به ۱۰۸۴ سی‌سی ارتقا یافته است. سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، سیستم جرقه‌زنی ترانزیستوری، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها و کم شدن فضای محفظه احتراق برای رسیدن به نسبت تراکم ۱۰ به یک، چنین قدرت و گشتاوری را به وجود آورده است. به رغم این که این موتور سیکلت، قدرت کمتری نسبت به دو کاتی مالی استرادا دارد، اما گیربکس ۶ سرعته با کلاچ‌های چند صفحه‌ای بهینه‌سازی شده، شتاب بهتری نسبت به مالی استرادا فراهم می‌کند. برای این موتور سیکلت، گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک نیز قابل سفارش است. شاسی هوندا آفریکا توپین از جنس آلومینیوم بوده تا مجموع وزن آن را به ۲۲۶ کیلوگرم (بدون احتساب وزن سرنشین) برساند. حجم مخزن سوخت برای پیش‌رانه یک لیتری هوندا، حدود ۱۸.۸ لیتر است که این باک، نسبت به دو کاتی مالی استرادا حدود ۲ لیتر ظرفیت کمتری دارد.

نگاهی به سیستم تعلیق و قابلیت‌های ویژه

دو کاتی مالی استرادا در جلو دارای دو دامپر قابل تنظیم است. در محور عقب نیز سیستم مونوشوک فول با دامپر قابل تنظیم تعبیه شده است که دو اهرم جانبی برای جذب نیروی عرضی از جنس آلومینیوم هستند تا در نهایت به بهبود کیفیت سواری کمک کنند. دو دیسک سوراخ‌دار به قطر

دو طراحی زیبا، خاص و متفاوت



پیش از این که به بررسی طراحی و مشخصات فنی بپردازیم، باید گفت هر دو موتور سیکلت ذکر شده، دستخوش تغییرات طراحی قرار گرفته‌اند. بر این اساس نسخه فیس لیفت هر دو موتور سیکلت در ادامه بررسی می‌شود. دو کاتی، برند اسپرت‌سازی است که طراحی محصولاتش جذاب به نظر می‌رسد. در مالی استرادا با همان سبک طراحی دیگر مدل‌های اسپرت و با عملکرد بالایی این کمپانی چون پانگال مواجه هستیم؛ با این تفاوت که مالی استرادا به دلیل سبک طراحی خاص، از ارتفاع بیشتری برخوردار است. در نمای جلو، چراغ‌های بیضی شکل کشیده مشابه پانگال جدید است و انحنای پوزه به شیشه کوتاه و فاصله موجود میان گل‌گیر و دماغه، ظاهر جذابی به وجود آورده است. حجم‌های پراکنده فلاپ و باک، استایل این آدونچر ایتالیایی را عضلانی جلوه می‌دهد. چراغ عقب تورفتگی خاصی دارد که با فاصله گل‌گیر عقب نسبت به تایر و طراحی آگزوز بزرگ، طراحی مشابه اسپرت‌بایک به خود گرفته تا خاص بودنش را به رخ بکشد. طراحی دو کاتی به ارگونومی اهمیت بسیاری می‌دهند و بر همین اساس، طراحی محل نشیمنگاه (زین) به فرم تورفتگی که در پایین باک دارد و همچنین سطح مقطع بزرگ، راحتی بالایی برای راکب و سرنشین به‌ارمغان می‌آورد.

همچنین زاویه قرار گیری بدن راکب نسبت به فرمان، ۲۵ درجه است که این زاویه، سبب ایجاد ارگونومی بهتری شده است. از آن‌جا که مالی استرادا قابلیت حرکت در مسیرهای ناهموار را دارد، بنابراین رینگ‌های ۱۷ اینچی با سیستم تعلیق جدید روی آن نصب شده است. از سوی دیگر هوندا آفریکا توپین، رقیب جدی دو کاتی مالی استرادا است که از ظاهری ساده‌تر برخوردار است. اما پیش از این که به بررسی ظاهری هوندا آفریکا توپین بپردازیم، باید گفت زبان طراحی جدید هوندا در موتور سیکلت‌هایش، به خوبی در این آدونچر اسپرت نمود دارد. گرافیک چراغ‌ها و نوع ترکیب رنگ بدنه، تأکیدی بر این موضوع است. طراحی چراغ‌های ۶ ضلعی در کنار یکدیگر، دماغه نسبتاً صاف، شیشه کوتاه و همچنین فاصله زیر دماغه با گل‌گیر، ظاهری تهاجمی فراهم کرده است. برخلاف دو کاتی مالی استرادا، فلاپ‌های کنار باک و باک از سطوح تخت و چند ضلعی بهره می‌گیرد تا استایل صریح و فاقد پیچیدگی را به بیننده القا کنند. حجم فلاپ‌های عقب و آگزوز بیش از حد بزرگ بوده و فاصله گل‌گیر عقب با تایر، خاص بودن آفریکا توپین را به نمایش می‌گذارد. نکته مهم در طراحی این آدونچر ژاپنی سرسخت، طراحی ساده چراغ عقب است. محل نشیمنگاه (زین) برای راکب طوری طراحی شده که این بخش، در قسمت نسبتاً پایین‌تری از باک قرار می‌گیرد. همچنین با توجه به سطح مقطع بزرگ زین، ارگونومی بالایی برای سرنشین و راکب فراهم می‌شود. لاستیک‌هایی با رینگ ۲۱ اینچی در محور جلو و با رینگ ۱۸ اینچی در عقب، موجب توانایی حرکت بهتر در مسیرهای ناهموار و دشوار می‌شود و همین امر، نشان برتری هوندا آفریکا توپین نسبت به دو کاتی مالی استرادا است.

۳۲۰ میلی‌متر (نیمه متر) با کالیپر چهار پیستونه طراحی کمپانی برمو در جلو و در بخش عقب، تک دیسکی به قطر ۲۶۵ میلی‌متر با کالیپر دو پیستونه تعبیه شده است. لازم به ذکر است که پروگرامینگ کمپانی بوش برای ABS به صورت استاندارد، قدرت ترمز را در سطح بالایی بهبود می‌بخشد. تایرهای پیرلی Scorpion Trail II با سایز ۱۲۰/۷۰ در جلو و ۱۹۰/۵۵ در عقب با رینگ‌های ۱۷ اینچی، در بهبود هندلینگ و افزایش کیفیت سواری تأثیر به‌سزایی دارد.

از طرفی هوندا آفریکا توپین در محور جلو از دامپرهای ۲۰۴ میلی‌متری تلسکوپی با قابلیت جذب نیرو با سطح بالا برخوردار است. در محور عقب نیز از دامپر ۲۲۰ میلی‌متری قابل تراکم و تنظیم به کمک هندسه چهارم استفاده شده است. از طرفی دو اهرم تکی در کنار هاسبب جذب ارتعاشات عرضی شده و کیفیت سواری را ارتقا می‌دهند. دو دیسک ۳۱۰ میلی‌متری خنک‌شونده و روتوری با ۴ پیستون در کالیپر و تک دیسک سوراخ‌دار ۲۵۶ میلی‌متری روتوری با تک پیستون مجهز به سیستم ABS، ترمز هوندا آفریکا توپین را تشکیل می‌دهند. همچنین سایز تایر ۹۰/۹۰ با رینگ ۲۱ اینچی در جلو و سایز تایر ۱۵۰/۷۰ با رینگ ۱۸ اینچی در عقب، پایداری بالا و هندلینگ بهتری را به‌ارمغان می‌آورد. جالب است بدانید که سیستم‌های ساده‌تر و استفاده از قطعات الکترونیکی حساس در هوندا آفریکا توپین سبب شده است این دو چرخ به کم‌درسترین آدونچر برای رفت و آمد در سرسخت‌ترین زمین‌ها بدل شود. در مقابل دو کاتی مالی استرادا به کمک کنترل شونده‌های الکترونیکی، سواری نرم‌تری را در اختیار راکب و سرنشین قرار می‌دهد.

نتیجه‌گیری



هوندا آفریکا توپین ۲۰۲۵ دارای سیستم‌های الکترونیکی، ۶ وضعیت مختلف راندن، سیستم کنترل‌کننده الکترونیکی سیستم تعلیق، کروزر کنترل و سیستم ترمز ABS است که با متمرکز شدن در بخش‌های مکانیکی، مناسب‌ترین آدونچر برای عبور از مسیرهای ناهموار به خصوص در طبیعت وحشی آفریقا است. از سوی دیگر دو کاتی مالی استرادا در پکیج ایمنی خود از سیستم کنترل تعادل، سیستم‌های راندن مختلف، سیستم ایمنی دو کاتی (ABS و DTC)، سیستم کنترل کشش چرخ، کروزر کنترل (به صورت استاندارد)، پورت هندزفری برای راکب، تنظیم نور نمایشگر پدل و سوئیچ هوشمند برخوردار است. با در نظر گرفتن این آپشن‌ها، دو کاتی بهترین آدونچر هوشمند با قابلیت‌های مختلف است. قیمت هوندا آفریکا توپین با گیربکس اتوماتیک دوکلاچه ۱۵ هزار و ۱۹۹ دلار است. همچنین دو کاتی مالی استرادا ۱۲۶۰ مدل ۲۰۲۵ با پکیج ایمنی با قیمت ۱۸ هزار و ۶۹۵ دلار به بازار عرضه شده است.



نگاهی به گک «ام ۸ چیان کان»



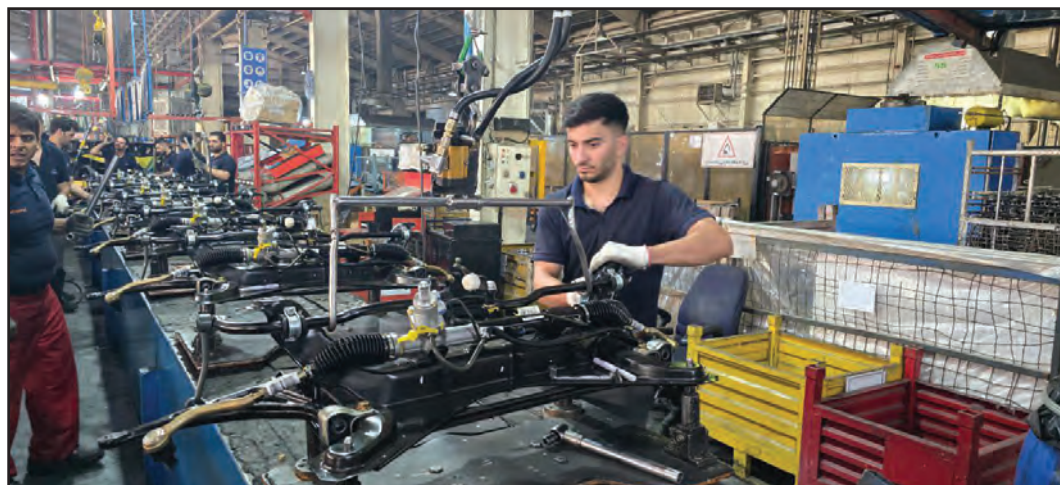
«گک ام ۸ چیان کان که اخیراً معرفی شد، در کلاس خودروهای MPV قرار دارد. به لطف استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه، این خودرو کاملاً مشابه لکسوس LM است. در حقیقت کمپانی گک با GAC نسخه‌ای نسبتاً اقتصادی‌تر از لکسوس LM را در سبد محصولات خود قرار داده است. گک ام ۸ چیان کان یک MPV تمام‌برقی است که مجهز به باتری‌های لیتیوم-نیکل-منگنز-کبالت است و می‌تواند بیش از ۵۰۰ کیلومتر را پیماید.

همچنین ناگفته نماند که کمپانی گک با GAC این خودرو را برای بازار آمریکای شمالی و اروپا در نظر گرفته است. گک ام ۸ چیان کان حدود ۵ تا ۱۰ درصد بازار آمریکای شمالی و اروپا را در بر خواهد گرفت. همچنین فضای داخلی این MPV مزین به چرم ناپا و دکوراتیو چوب بوده که با نمایشگر مولتی‌مدیا و کلاستر فضای کاملاً مدرن و لوکسی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. به‌زودی گک ام ۸ چیان کان راهی بازار آمریکای شمالی و اروپا خواهد شد.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

با وجود محدودیت‌ها، ایدکو پرس تولید روانه ۹۰ هزار قطعه را حفظ کرد

در شش ماهه نخست سال، قطع برق حدود ۷ درصد کاهش تولید برای ایدکو پرس ایجاد کرده، این شرکت برای نیمه دوم سال برنامه تولید ۸۱ هزار تنی را در دستور کار دارد



به عنوان یک مرکز مهم تست قطعات جلوبندی در کشور شناخته می‌شود، بازدید کرد. همچنین بهره‌گیری از بات‌ها و فناوری هوش مصنوعی در خطوط تولید و مجموعه‌سازی، خطای انسانی را کاهش داده و راندمان تولید را افزایش داده است.

پاسخ مدیرعامل ایدکو پرس به «دنیای خودرو»

مدیرعامل ایدکو پرس در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر این که قطع برق چه محدودیت‌ها و خساراتی ایجاد کرده است، گفت: «قطع برق بدون اطلاع قبلی می‌تواند باعث آسیب به تجهیزات و ربات‌ها شود. با این حال، با استفاده از ژنراتورهای اختصاصی و مدیریت مصرف انرژی، تولید بدون وقفه ادامه یافته و خسارات ناشی از این محدودیت‌ها به حداقل رسیده است. رضایی در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار این روزنامه در خصوص افت تیراژ تولید در شش ماهه نخست سال جاری، بیان کرد: «در شش ماهه نخست سال، قطع برق حدود ۷ درصد کاهش تولید را ایجاد کرده، اما با برنامه‌ریزی و بهره‌گیری از ژنراتورهای پشتیبان، شرکت توانسته این اثرات را مدیریت کند و برنامه‌های عقب‌مانده تولید را در نیمه دوم سال جبران خواهیم کرد.»

توسعه داخلی سازی و فناوری پیشرفته
ایدکو پرس در مسیر کاهش وابستگی به واردات و افزایش توان داخلی‌سازی قطعات اقدامات مهمی انجام داده است. از جمله پروژه‌های اخیر می‌توان به تولید قطعات دو ضخامت با فناوری لیزر، توسعه رام زیر موتور پلنفرم‌های مختلف ایران خودرو و ارتقای خطوط مجموعه‌سازی خودروهای جدید اشاره کرد.

مدیرعامل شرکت با اشاره به تجربه ده ساله خود در گروه خودروسازی سایپا اظهار داشت: «در دوره‌ای که بسیاری از شرکت‌ها ظرفیت تولید خود را کاهش دادند، ایدکو پرس توانست با توسعه خطوط تولید و اتخاذ استراتژی‌های هوشمندانه، تولید را به سه برابر برساند. این موفقیت ناشی از پذیرش ریسک، شناسایی فرصت‌ها و اجرای پروژه‌های تحقیق و توسعه مستمر است.»

برنامه‌های ایدکو پرس برای آینده

ایدکو پرس برنامه دارد در نیمه دوم سال، علاوه بر جبران تولید عقب‌مانده، ظرفیت‌های جدیدی برای خطوط مجموعه‌سازی و فناوری‌های نوین ایجاد کند. استفاده از تکنولوژی لیزر در برش ورق‌های فولادی، توسعه ربات‌ها و هوش مصنوعی و توسعه قطعات ویژه مانند رام زیر موتور خودروهای آریا و سون‌از جمله برنامه‌های مهم شرکت است.

مدیرعامل با اشاره به اهمیت روحیه و انگیزه نیروی انسانی گفت: «همکاران ما با انگیزه و امید به آینده، کیفیت تولید را تضمین می‌کنند و این عنصر، یکی از عوامل اصلی تمایز مادر بازار به شمار می‌آید.»

با توجه به رشد سه‌برابری تولید، حفظ اشتغال بیش از ۱۴۰۰ نفر و توسعه فناوری‌های نوین، ایدکو پرس امروز یکی از ستون‌های اصلی صنعت قطعه‌سازی ایران شناخته می‌شود. این شرکت با مدیریت هوشمند، فناوری‌های پیشرفته و سرمایه انسانی متخصص، نقش مهمی در تداوم تولید پایدار و توسعه خودروسازی داخلی ایفا می‌کند و آینده‌ای روشن برای صنعت خودرو کشور رقم زده است.

(Mechanical Properties – ویژگی‌های فیزیکی مواد)، کیفیت جوش (Welding Quality) و رنگ (Painting Quality)، رضایت مشتریان و اطمینان از کیفیت محصولات را تضمین کرده است.»

مدیرعامل ایدکو پرس سایپا با تأکید بر اجرای سیاست‌های کلان اقتصادی اظهار داشت: «این شرکت با حفظ اشتغال حدود ۱۵۰۰ نفر از کارکنان خود، پروژه‌های موثری همچون استفاده از تکنولوژی لیزر در جوشکاری ورق، توسعه هوش مصنوعی، افزایش داخلی‌سازی قطعات و کاهش انرژی را در دستور کار قرار داده است.»

وی افزود: «افزایش سطح اتوماسیون (خودکارسازی) یکی از استراتژی‌های اصلی ایدکو پرس است و در همین راستا امسال با نصب شش دستگاه ربات جدید، به‌رغم تحریم‌ها و محدودیت‌های انرژی، تولید پایدار و باکیفیت ادامه دارد. همچنین در نیمه دوم سال توسعه بازار و تنوع‌بخشی به محصولات در برنامه قرار گرفته است.»

رضایی با اشاره به همکاری این شرکت با دانشگاه‌های برتر کشور در حوزه تحقیق و توسعه گفت: «پروژه‌های داخلی‌سازی بلنک‌های دو ضخامت (ورق‌های جوشکاری شده با ضخامت متفاوت)، استفاده از هوش مصنوعی در پایش و بهبود کیفیت تولید، بازطراحی فرایندها با هدف کاهش خطای انسانی و اجرای پروژه‌های زیست‌محیطی برای کاهش آلاینده‌ها، از جمله اقدامات در حال اجرای ایدکو پرس است.»

ایدکو پرس در مسیر تولید و نوآوری قطعه‌سازی کشور

شرکت مجموعه‌های پرس توسعه صنایع خودرو (ایدکو پرس)، باییش از دو دهه تجربه و بهره‌گیری از نیروی انسانی متخصص، توانسته است در شرایطی که بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی تولید خود را کاهش داده‌اند، ظرفیت تولید خود را از ۲۲ هزار تن در سال ۱۳۹۴ به ۷۶ هزار تن در سال جاری برساند. برنامه این شرکت برای رسیدن به ۸۱ هزار تن تولید در نیمه دوم سال، نشان‌دهنده افزایش سه‌برابری ظرفیت و رشد مستمر حتی در دوره‌های تحریم و محدودیت‌های صنعت خودرو است.

مدیرعامل ایدکو پرس در ادامه جایگاه شرکت در تامین قطعات اصلی خودروهای ایران خودرو و سایپا را برجسته دانست و بیان کرد: «بیش از ۷۵ درصد تولیدات ما به این دو خودروساز اختصاص دارد و ۲۵ درصد باقی‌مانده به سایر مشتریان نظیر مگاموتور، سایپا سیترون، پارس خودرو و زامیاد ارائه می‌شود. ما جزو معدود شرکت‌هایی هستیم که با فعالیت شبانه‌روزی و خطوط مجموعه‌سازی، قادر به تولید بیش از ۵۰۰ محصول متفاوت به‌صورت روزانه هستیم.»

مدیرعامل ایدکو پرس با تأکید بر اهمیت تمایز رقابتی گفت: «هوفیت مانا‌شی از فرهنگ سازمانی قوی، نیروی انسانی پویا و شجاعت در پذیرش ریسک‌های صنعت است. در حالی که برخی شرکت‌ها ظرفیت تولید خود را کاهش دادند، ما با اتکا به فناوری لیزر، رباتیک و هوش مصنوعی، توانستیم تولید را سه برابر کنیم و محصولات خاصی مانند رام زیر موتور خودروهای شاهین، آریا و ۲۰۷ را به‌صورت تک‌سورس ارائه دهیم.»

خبرنگار «دنیای خودرو» از آزمایشگاه‌های پیشرفته، فرآیند آزمون کیفیت جوش، مراحل رنگ، تست‌های خواص مکانیکی و دوام قطعات که در این واحد صنعتی از گذشته ایجاد شده بود و

روز گذشته و به مناسبت سالروز تأسیس شرکت مجموعه‌های پرس توسعه صنایع خودرو (ایدکو پرس)، گروه خودروسازی سایپا میزبان تیمی از خبرنگاران بود تا از نزدیک با آخرین دستاوردها و



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

ظرفیت‌های تولیدی این شرکت آشنا شوند. بازدیدی که نه تنها جنبه معرفی فناوری و خطوط تولید داشت، بلکه تصویر روشنی از یک تجربه موفق در صنعت خودرو کشور ارائه کرد؛ صنعتی که در دهه‌های اخیر با چالش‌های گسترده‌ای مواجه بوده است؛ از تحریم‌های اقتصادی و محدودیت‌های انرژی گرفته تا نوسانات شدید بازار و فشارهای رقابتی داخلی؛ در چنین شرایطی، شرکت‌هایی که موفق به حفظ بقای خود شدند با جدیت مسیر رشد و نوآوری را همزمان با تولید پایدار دنبال کردند، این شرکت‌ها به عنوان ستون‌های اصلی زنجیره تأمین صنعت خودرو شناخته می‌شوند. ایدکو پرس، با بیش از دو دهه تجربه و اتکا به فناوری‌های نوین و نیروی انسانی متخصص، نمونه‌ای روشن از این موفقیت است. این شرکت، با تامین قطعات کلیدی خودروهای ایران خودرو و سایپا و توسعه خطوط تولید پیشرفته، توانسته است ضمن حفظ کیفیت و پایداری تولید، ظرفیت خود را به شکل چشمگیری ارتقا دهد. این بازدید خبری، نه تنها توانمندی‌های فنی و تولیدی ایدکو پرس را به نمایش گذاشت، بلکه نشان داد چگونه یک شرکت داخلی می‌تواند در دل بحران‌ها، با اتکا به نوآوری، فناوری پیشرفته و نیروی انسانی متخصص، به الگویی موفق در صنعت خودرو کشور تبدیل شود.

تولید پایدار با اتکا به فناوری‌های نوین

محسن رضایی، مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره ایدکو پرس، در جریان بازدید خبرنگاران، به تشریح دستاوردهای شرکت پرداخت و گفت: «شرکت مجموعه‌های پرس توسعه صنایع خودرو (ایدکو پرس) از سال ۱۳۷۹ با هدف تولید قطعات و مجموعه‌های پرس بدنه و شاسی خودرو فعالیت خود را آغاز کرده و امروز به عنوان یکی از تامین‌کنندگان معتبر سایپا و ایران خودرو جایگاه ویژه‌ای در صنعت خودرو دارد.»

ویژه‌های در صنعت خودرو دارد. مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره ایدکو پرس با اشاره به جایگاه این شرکت در تامین قطعات اصلی خودرو افزود: «ایدکو پرس به عنوان تامین‌کننده اصلی سباب‌فریم (زیرشاخه شاسی) شاهین و مجموعه‌های G3، روزانه بیش از ۹۰ هزار قطعه و مجموعه در بیش از ۴۰۰ نوع محصول تولید و برای شرکت‌هایی چون سایپا، ایران خودرو، مگاموتور، سایپا سیترون، پارس خودرو، زامیاد و سایپا داک‌ا‌ر سال می‌کند.»

رضایی در یافت گواهینامه‌های بین‌المللی IATF 16949:2016 (استاندارد مدیریت کیفیت در صنعت خودرو)، ISO 9001:2015 (استاندارد بین‌المللی مدیریت کیفیت) و EFQM (مدل تعالی سازمانی اروپا) را نشان‌دهنده توجه ایدکو پرس به کیفیت دانست و گفت: «وجود آزمایشگاه‌های مجهز برای آزمون‌های ابعادی، دوام (Fatigue Test – آزمایش خستگی)، خواص مکانیکی



پیکاپ به بازار کشور معرفی خواهد کرد. به نظر می‌رسد با معرفی این خودرو، رقابت در بازار پیکاپ‌ها با وجود مدل‌های کی‌ام‌سی تی ۹ و فوتون جی ۷ رونق بیشتری بگیرد و همچنان داغ باشد.

خبرها حاکی از آن است که به‌زودی یکی از واردکنندگان با سابقه که طی یک سال گذشته به جمع مونتاژکاران خودرو نیز پیوسته، بعد از عرضه موفق نخستین محصول شاسی‌بلند خود، محصول دیگری از همان خانواده را در قالب و سگمنت

رقابت داغ در بازار پیکاپ‌ها

قیمت وارداتی‌ها رو به افزایش است؟

حال کارشناسان معتقدند این روند به‌مرور روی قیمت خودروهای داخلی نیز تاثیر می‌گذارد و در آینده نزدیک شاهد تغییراتی در این بخش از بازار نیز خواهیم بود.

قیمت مونتاژی‌ها با نرخ خودروهای وارداتی، تقاضا برای این مدل خودروها رو به افزایش است و در نتیجه بالا رفتن قیمت خودروهای وارداتی با وجود ثبات بهای ارز، چندان دور از تصور نیست. در عین

این روزها رشد بهای خودروهای مونتاژی چینی در کارخانه، روی بازار وارداتی‌ها نیز تاثیر گذاشته و شاهد بالا رفتن قیمت این مدل خودروها در بازار آزاد هستیم. در واقع هم‌زمان با کاهش فاصله

تحلیل

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیون و ۹۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیون و ۹۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۲۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۵	▼
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۷۲۰	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	۰	●
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	●
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	●
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	●
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۰	●
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیون و ۵۵	۲۵	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	●
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۷۰	۲۰	▲
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
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	●
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT (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 ۳۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۲۰۰	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 HR-Ve HEV (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 ۰	۰	●
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▼
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	●
بی‌وایدی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۷۵۰	۰	●
بی‌وایدی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۵۹	۵	▼
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۰	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۵۷	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۱۸	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۰۰	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۲	۰	●
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۵۰	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۰	۲۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۳۸	۰	●
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۶۹	۳	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۰	۰	●
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۲	۱	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۶۸	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۰	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۳۹	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۴۸	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۳	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۹۶	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۵	۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۰۷	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۴۶	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۵	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۷	۵	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	۹۹۸	۵۲	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۵	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۰	۰	●
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۳	۴	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	●
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۰۸	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۰	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۸۸	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۰	۰	●
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۳۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۵۳	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۶۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۸	۳	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۳	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۲۳	۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۵۱	۴	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۳۰	۲	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۳	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۴۰	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۹۸	۳	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۱۸	۱۷	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۴	۲	▲



کشف ۲۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در فریمان

ماموران انتظامی در بازرسی از یک دستگاه نیسان ۲۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده انتظامی فریمان گفت: «ماموران انتظامی بخش قلندر آباد در بازرسی از یک دستگاه خودرو نیسان آبی رنگ ۱۴۰۰ گالن ۲۰ لیتری روغن موتور بدون آرم و

علامت کشف کردند.»

سرهنگ جواد ابراهیمی با بیان این که متهم قصد قاچاق این روغن ها را به شهرهای همجوار داشت، گفت: «در این رابطه یک نفر دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قضایی معرفی شد.»

رشد صنعت روغن موتور صرفاً یک خیال است!

چالش سرمایه گذاری در تولید روانکار ایرانی

می گذارند، باید افزود، به نظر می رسد در چنین شرایطی که صنعت روانکار کشور نیز مانند اغلب حوزه های صنعتی مهم و بنیادین کشور، به هر حال با مشکلات و چالش ها و موانع متعدد و ویژه ای دست و پنجه نرم می کند، ضروری است با وجود دستیابی برخی شرکت های بزرگ این صنعت به موفقیت های نسبی و قابل توجه، مدعیان رکوردشکنی های عجیب و غریب، خود را در برابر واقعیات امروز این صنعت مسئول بدانند و از اغراق و مبالغه در تبیین موفقیت ها و پیروزی های ساختگی به خصوص در زمینه افزایش رشد آمارها در این صنعت دست بردارند. آمارسازی هایی که گویی به یک تاکتیک خاص رسانه ای برای تبلیغ و بزرگ نمایی برخی مدیران در این حوزه بدل شده؛ تا آن جا که به سادگی می توان از پدیده ای با عنوان «تداوم توهم رشد در صنعت روانکار»، آن هم در روزهای پایانی سال سخت ۱۴۰۳ سخن گفت. تجربه سالیان گذشته، تکرار بحران های مشابه و ناکامی در برون رفت از رکود تورمی، همه حاکی از ضرورت اصلاح عمیق سیاست های قیمت گذاری، واگذاری واقعی مدیریت به بخش خصوصی، اتصال انگیزه های تولید به کیفیت و رقابت، تدوین سیاست های حمایتی هدفمند، تقویت شفافیت و اعتمادسازی در بازار و نهادینه سازی گردش نقدینگی سالم در زنجیره تامین خودرو و قطعه است. اگر دولت و سیاست گزاران نتوانند اختلافات بر سر قیمت گذاری و ساختار واگذاری را به نفع شفافیت، رقابت سالم و چابک سازی صنعت حل کنند، رکود تورمی عمیق تر، کاهش سرمایه گذاری، فرسایش تدریجی برند ملی و عقب ماندن از بازار صادراتی، پیامدهای غیرقابل برگشت بحران فعلی خواهد بود. در پایان، این بحران را می توان «هشدار راهبردی» به شمار آورد که اگر تبدیل به نقطه عطف اصلاحات بنیادین نشود، تبدیل به گره ای کورتر در اقتصاد ایران و صنعت روانکارهای خودرو خواهد شد.



چالش ها، تداوم و تشدید تحریم های اقتصادی ناجوانمردانه و شوک های اخیر ترامپ به اقتصاد جهانی و همچنین دورنمای ابهام آلود و پیچیده مذاکرات کنونی با دولت آمریکا و یا تغییرات ناپایدار در بازار جهانی نفت و گاز را که به هر حال تاثیرات شدیدی و ناگزیر خود را بر صنعت روانکار نیز

جهانی محاسبه می شود و اختلال در میزان بهای تمام شده و درآمد شرکت های بزرگ روانکار و افزایش نوسانات منفی حاشیه سود آن ها در کنار سایر چالش ها سبب شده است سرمایه گذاری بر تولید داخلی در صنعت روانکار ایران با اما و اگرهای فراوانی مواجه باشد. در کنار همه این

صنعت روانکار کشور مانند اغلب حوزه های صنعتی مهم و بنیادین کشور، با مشکلات، چالش ها و موانع متعدد و ویژه ای مواجه است. به گزارش «تسنیم» با پایان سال مالی اغلب شرکت های بورسی و آماده شدن برای برگزاری مجامع عادی سالانه سهامداران برای تصویب عملکرد یک ساله در صورت های مالی و تقسیم سود، تیرها و مطالب ژورنالیستی نادرستی در برخی رسانه ها و فضای مجازی درباره برخی صنایع در حوزه انرژی از جمله صنعت روانکار منتشر می شود که با واقعیت این صنعت در واپسین روزهای سال سخت ۱۴۰۳ و روزهای آغازین سال ۱۴۰۴ درباره دستاوردها و موفقیت های تعدادی از شرکت های بزرگ فعال در صنعت روانکار کشور در تضاد است. در همین راستا شاهد بازی با کلمات و نوشتن از فتوحات و رکوردشکنی های خیالی هستیم که معلوم نیست چه میزان از آن ها ناشی از عملکرد واقعی مدیران این مجموعه هاست و چه سهمی از آن به خبرسازی های غیر واقعی در فضای رسانه ای مربوط می شود! بر اساس این گزارش، در روزهای نخست ماه دوم سال ۱۴۰۴، چالش های جدی و مسائل خاص این صنعت که به هر حال تحت تاثیر ناشی از وضعیت کلان حوزه های اقتصادی کشور به ویژه نفت و پتروشیمی است، در حالی آغاز شده که آن را با چالش هایی همچون افزایش یکباره و شدید قیمت لوبکات به عنوان ماده اولیه تولیدات صنعت روانکار کشور مواجه کرده است. رشد ۳۱ درصدی قیمت خوراک در سنوات قبل و در عین حال افزایش ۶۲ درصدی آن از ابتدای سال جاری از یک طرف و محدودیت ها و مشکلات جدی در مسیر تامین مواد اولیه و واردات عناصر پایه برای تولید نیز به چالش دیگری برای فعالان صنعت روانکار کشور تبدیل شده است. این در حالی است که تداوم قیمت گذاری دستوری محصولات تولیدی، در حالی که مواد اولیه مورد نیاز در این صنعت یعنی لوبکات با نرخ های



XS



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



کمپانی فورد برای رقابت با هاجیک‌های اسپرت بازار جهانی، فوکوس را تولید کرد. جدیدترین نسل این خودرو که همان نسل چهارم است از نظر طراحی بسیار اسپرت و زیباست. فوکوس در قوی‌ترین نسخه نسل چهارم خود، با نام ST شناخته می‌شود. فوکوس ST از نظر طراحی کاملاً اسپرت بوده و از نظر مشخصات فنی در سطح بسیار بالایی قرار دارد. در این نسخه از فوکوس یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲۲۶۱ سی‌سی مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت

مستقیم بوده و می‌تواند حداکثر ۲۷۶ اسب‌بخار قدرت را در ۵۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک پاورشیفت به چهار چرخ منتقل می‌شود. جالب است بدانید که فورد فوکوس از رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی بر خوردار است. ناگفته نماند که این خودرو شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵٫۷ ثانیه‌ای دارد و حداکثر سرعت رسمی آن به ۲۴۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.



هاجیک‌جسور و سریع «فورد»

تلگرام Telegram

لزم نظارت بر عملکرد تعمیرکاران

یکی از مسائل بسیار مهم در راستای کاهش هزینه‌نگهداری خودرو، تعمیرات اصولی است. قطعات هر خودرویی پس از مدت مشخصی کار کرد، نیاز به اورهال و تعویض دارند که در این زمینه اگر قطعات به خوبی در جای خود قرار نگیرند و یا از کیفیت پایینی برخوردار باشند، هزینه نگهداری خودرو برای مالک آن دوچندان می‌شود. حال سوال این است که برای نظارت بر عملکرد تعمیرکاران و جلوگیری از بروز برخی تخلفات موجود در این زمینه و کاهش هزینه نگهداری خودرو چه راهکارهایی وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

تنها راه حل ممکن برای نظارت دقیق بر عملکرد تعمیرکاران، ایجاد سامانه‌ای از سوی اتحادیه تعمیرکاران است. به عبارت دیگر در صورت وجود سامانه ثبت تخلفات تعمیرکاران و ثبت گزارش‌های مکرر از تخلف تعمیرکاران متخلف، پس از صحت‌سنجی و اثبات تخلفات صورت گرفته می‌توان جواز واحد صنفی که از آن شکایت شده را باطل کرد.

نظری

از آن‌جا که خودروهای وارداتی در صد قابل توجهی از بازار خودرو را تشکیل می‌دهند، بنابراین تنها تمرکز بر شیوه‌های سنتی برای تعمیر خودروهای مدرن و به‌روز موثر نخواهد بود. همچنین برای جلوگیری از تقلب در زمینه تعویض قطعات و کاهش هزینه نگهداری خودرو (ناشی از تعمیرات غیراصولی)، وزارت صمت می‌تواند با تشکیل کارگروهی خاص، نظارت دقیقی بر این مساله داشته باشد. همچنین اتحادیه مربوطه باید آموزش‌های اجباری را برای تعمیرکاران در نظر بگیرد تا سطح دانش فنی‌شان هم‌سطح با تکنولوژی حاضر در خودروهای وارداتی به‌روز باشد.

رحمتی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نصب غیر اصولی

قطعه روی خودرو

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۷ دارم و چندی پیش با مراجعه به یک مرکز تیونینگ نسبتاً معروف در سطح شهر و پرداخت مبلغ ۱۰ میلیون تومان، کیت آگروز خاصی را روی آن نصب کردم. اما پس از یک هفته دمای موتور خودرویم به‌شدت بالا رفت؛ تا حدی که اگر توقف نمی‌کردم، ممکن بود واشرسر سیلندر خودرویم معیوب شود. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک اعلام کرد که به‌دلیل نصب غیراصولی قطعه مذکور، این ایراد به‌وجود آمده است. البته با مراجعه مجدد به مرکز تیونینگ، تکنسین مربوطه هیچ‌گونه مسئولیتی را در قبال نصب نادرست و غیر اصولی قطعه بر عهده نگرفت و گفت این مشکل ناشی از استفاده نادرست از خودرو است!

حیروانی-تهران

«آسترا» جدید؛ اسپرت آلمانی به سبک فرانسوی وقتی «اوپل» بازارهای جهانی را هدف می‌گیرد



کمپانی اوپل از سال ۱۹۹۲ تا به امروز، هاجیک کامپکت سگمنت C خود را با نام آسترا روانه بازار کرده است. این کمپانی پس از طی کردن مسیری پر فراز و نشیب و پس از پیوستن به گروه اسلانتیس، توانست محصولات خود را بر پایه و اساس پلت‌فرم مشترک پژو-سیتروئن تولید کند و تحولی در این زمینه ایجاد شد. یکی از محصولات معروف و البته موفق این خودرو ساز آلمانی، آسترا است. تا به امروز ۶ نسل از آسترا روانه بازار شده است.

فضای داخلی هیجان‌انگیز

با ورود به کابین واکسهال آسترا با سبک طراحی مشابه فولکس واگن گلف Mk8 نسل هشتم مواجه می‌شویم. بسیاری از کارشناسان و طراحان بر این باورند که طراحی داخلی گلف نسل هشتم بهترین الگوی طراحی داخلی آسترا نسل ششم بوده است. بانشتن پشت فرمان اوپل آسترا شاهد نمایشگر ۱۰ اینچی (یکی برای کلاستر و در مقابل راننده و دیگری برای سیستم اطلاعات-سرگرمی) هستیم. وجود دکمه‌های پیاپویی زیر نمایشگر میانی، تعبیه یک دریچه افقی بزرگ در زیر آن و دو دریچه دیگر افقی برای سررنین جل و سمت چپ داشبورد، دقیقاً همان سبک طراحی فولکس واگن گلف Mk8 را به رخ می‌کشد. همچنین طراحی غربل‌فرمان اسپرت با دو پدال شیفت پشت فرمان و دسته‌دنده کوچک عمودی همچنان سبک فولکس واگن گلف را نمایش می‌دهد که به جذابیت طراحی داخلی اوپل آسترا می‌افزاید. استفاده از چرم مصنوعی، نورپردازی داخلی و سقف پانوراما از دیگر جذابیت‌های این هاجیک کامپکت است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی اوپل آسترا می‌توان به: سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین دید عقب، سامانه پیشگیری از برخورد جلو و عقب، سیستم پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سامانه آنالیز ترافیک آنلاین، سیستم ارتباط کاربری اوپل، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با دریچه‌های مجزا برای سر نشینان عقب، گرم‌کن صندلی، فرمان برقی، پارک خودکار و... اشاره کرد.

طراحی اسپرت و جذاب

نسل ششم آسترا در تاریخ ۱۳ جولای سال ۲۰۲۱ رونمایی شد که بر پایه و اساس پلت‌فرم PSA EMP2 شکل گرفته است. زبان جدید طراحی اوپل به خوبی در آسترا نسل ششم نمایان است. ناگفته نماند که اوپل آسترا در بازار بریتانیا با نام واکسهال آسترا شناخته می‌شود. بانگاهی به چهره خودرو با یک هاجیک جدی مواجه می‌شویم. استفاده از سطوح تخت، خطوط برجسته روی کاپوت، چراغ‌های مستطیل شکل مزین به LED های L شکل، جلو پنجره پنج ضلعی باریک افقی و ورودی هوای درون سپر جلو، چهره‌ای جدی به آسترا بخشیده است. این خودرو در نمای جانبی با خط تیز افقی (که از گل گیر جلو شروع شده و به گل گیر عقب ختم می‌شود)، سطوح تخت، اورهنگ‌های نسبتاً کوتاه و رینگ‌های ۱۷ اینچی آلیاژی پنج پر، از کاراکتر اسپرت و نافذی برخوردار است. در نمای عقب همچنان با طراحی خشک و جدی روبه‌رو هستیم. خط تیز برجسته روی در صندوق با چراغ‌های L شکل کشیده، نمای زیبا و جذابی از این هاجیک کامپکت را به نمایش می‌گذارد. همچنین ترکیب رنگ مشکی پیاپویی برای سقف، اسپویلر الحاقی عقب روی در صندوق و قاب آینه، چاشنی اسپرت را در این خودرو دوچندان می‌کند.

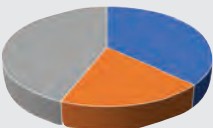


قوای محرکه

مهندسان کمپانی اوپل برای مدل آسترا از سه پیشران استفاده کرده‌اند که دو پیشران بنزینی و یک موتور هم‌دیزلی است. مدل پایه مجهز به پیشران ۳ سیلندر ۱٫۲ لیتری توربوشارژ است که قدرتی بین ۱۰۸ تا ۱۲۸ اسب‌بخار و گشتاوری بین ۲۰۵ تا ۲۳۰ نیوتون‌متر در دو نسخه تولید می‌کند. موتور سه سیلندر با گیربکس ۶ سرعته دستی و ۸ سرعته اتوماتیک به‌دست مشتریان می‌رسد. اما نسخه دیگر از یک موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ لیتری بنزینی توربوشارژ با ساختار پلاگین-هیبرید برخوردار است که حداکثر ۱۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک، قدرت تولیدشده را به چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد. نسخه دیگر از یک موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری توربодیزلی بهره می‌برد. این پیشران می‌تواند حداکثر ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. نسخه دیزلی نیز با دو گیربکس ۶ سرعته دستی و ۸ سرعته اتوماتیک همراه است. کمپانی اوپل، آسترا پلاگین-هیبریدی را با قیمت ۲۸ هزار و ۹۰۰ دلار به بازار عرضه کرده است.

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۹۴

گزینه ۱	۳۱ درصد
گزینه ۲	۱۹ درصد
گزینه ۳	۴۴ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما راهکار جایگزینی موتور سیکلت‌های فرسوده با برقی چیست؟

در پاسخ به این پرسش ۳۷ درصد به گزینه یک یعنی ارائه تسهیلات دولتی برای تولید داخل موتورهای برقی، ۱۹ درصد به گزینه دوم یعنی اجبار مالکان موتور سیکلت‌های کار برای تهیه موتور برقی و ۴۴ درصد به گزینه سوم یعنی تنوع در تسهیلات برای جایگزینی موتورهای برقی با انواع فرسوده رأی داده بودند



نظر سنجی شماره ۲۳۹۵

به نظر شما استفاده از دو چرخه‌های اشتراکی در تهران برای کاهش ترافیک و صرفه جویی در مصرف سوخت موثر است؟

۱- بله.

۲- خیر.

پیامک SMS

اختلال در روند کاری موتور

موتور سیکلت چینی ۲ سیلندر ۲۵۰ سی‌سی مدل ۹۷ دارم که مجهز به رادیاتور آب است و مدتی است پس از کار کرد نسبتاً طولانی (حدود دو تا سه ساعت روشن بودن)، دمای موتور روی نمایشگر، بیش از روزهای قبل بالا می‌رود. همچنین دور موتور آن حین توقف در ترافیک ثابت نیست. علت چیست؟ جمشیدی-تهران

از آن‌جا که موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری و سیستم خنک‌کننده موتور از نوع آب و هوا خنک است، بنابراین هر گونه افزایش دمای موتور می‌تواند به اشکال در سیستم خنک‌کاری مربوط باشد. در حالت کلی بروز این مشکل، سه علت اصلی دارد: ۱- مسیر خروج سیال از منبع یا مخزن آب تمامی سیستم‌های خنک‌کننده مجهز به رادیاتور، پس از مدتی کار کرد به دلیل تجمع رسوبات ناشی از سیال موجود در آن، به اصطلاح می‌گیرد و خروج سیال آب با اختلال مواجه می‌شود. از طرفی با توجه به این که رادیاتور موتور سیکلت همانند رادیاتور خودرو از ضربه و برخورد محفوظ نیست، کمترین برخوردی منجر به خرابی صفحات رادیاتور می‌شود. در این حالت ممکن است رادیاتور موتور سیکلت شما یا معیوب شده باشد یا مسیر خروجی آن گرفته باشد که در هر دو حالت، تبادل حرارت در سیال آب به خوبی انجام نمی‌شود و این مشکل، منجر به افزایش دمای کاری پیشران می‌شود. در چنین حالتی باید رادیاتور تعویض شده تا مشکل بر طرف شود.

۲- با توجه به این که موتور سیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بهره می‌برد، بنابراین اگر در روند کاری سنسور دمای آب یا دمای موتور مشکلی به‌وجود آید، این ایراد سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. در این حالت باید ECU به‌دستگاه عیب‌یاب متصل شود تا خطاهای موجود در آن پاک‌شده و در صورت نیاز سنسورهای دما نیز تعویض شوند تا ایراد ایجادشده مرتفع شود.

۳- یک دریچه مکانیکی با نام ترموستات برای تبادل حرارت آب موجود در رادیاتور و آب موجود در جداره‌های سیلندر وجود دارد که با در نظر گرفتن کارکرد این قطعه مکانیکی و عمر مفید آن، اگر معیوب شده باشد، دیگر توانایی کار کرد صحیحی ندارد و ایراد در آن، سبب افزایش دمای کاری پیشران می‌شود. ترموستات از یک فنر و شیر هیدرولیکی برخوردار است که در صورت خرابی فنر یا شیر هیدرولیکی در روند کاری آن اختلال ایجاد می‌شود. در این حالت افزایش دمای کاری موتور نشان‌دهنده خرابی این قطعه است و در ادامه و با تعویض ترموستات، مشکل بر طرف می‌شود.

اما ایجاد نوسان در دور موتور در موتور سیکلت شما، تنها به دلیل خرابی سنسور دریچه‌گاز یا عدم کارکرد صحیح این قطعه الکترومکانیکی به‌وجود می‌آید. یکی از وظایف سنسور دریچه‌گاز، نگه داشتن دور موتور در حد استاندارد و تنظیم کردن میزان باز بودن دریچه مکانیکی است. در صورت عدم نگهداری صحیح از موتور سیکلت، ارتباط آب با این قطعه الکترونیکی می‌تواند روند کاری سنسور دریچه‌گاز را با مشکل مواجه کند. در این حالت باید ECU موتور سیکلت شما به‌دستگاه عیب‌یاب متصل شده و خطاهای مربوطه از حافظه آن پاک‌شود. پس از پاک کردن خطاهای مربوطه، اگر همچنان خطا وجود داشته باشد، لازم است سنسور تعویض شود. در نظر داشته باشید که اگر در صورت تعویض سنسور، همچنان مشکل پا برجا باشد، در این حالت لازم است دریچه‌گاز نیز تعویض شود.

از سوی دیگر سیستم جرقه‌زنی نیز در کارکرد موتور تاثیرگذار است. در نتیجه متعلقات این سیستم نیز باید بررسی شود.



را به کمک گیربکس ۸ سرعته ام-اس-تپ-ترونیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. ناگفته نماند که مهندسان کمپانی بامو در بخش M ترمزهای سفارشی کرین سرامیکی را نصب کرده‌اند که در محورهای جلو و عقب به ترتیب دارای کالیپر ۶ پیستونه و ۴ پیستونه است. این سیستم ترمز سبک و دارای عملکرد دقیقی است که سرعت عمل ترمزگیری را تسریع می‌بخشد. ترمز کرین سرامیکی مشابه خودروهای مسابقه‌ای بوده و هزینه نصب این سیستم ترمز ۲ هزار دلار است.

اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که M4 نسخه های-پر فور منسی یعنی CS به صورت رسمی به جهان معرفی شد. این سوپراسپرت باواریایی که نسبت به M4 با تغییراتی در چهره و کابین همراه بود، قطعات فیبر کربنی بیشتری را در بدنه خود جا داده است. بر این اساس همچنان از موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری مزین به توین-توربو بهره گرفته است. این موتور موسوم به S58B30T0 است که در نسخه CS از M4 حداکثر ۵۴۲ اسببخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور



ترمز ۳ هزار دلاری
بامو «M4 CS»

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان کشور:

تاخیر در تخصیص ارز، کمبود و گرانی را به بازار یدکی می‌کشاند

انتظار هفت‌ماهه برای تخصیص ارز، تولید را متوقف کرده و مسیر ورود قطعات قاچاق و بی کیفیت به بازار را باز می‌کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

نگرانی از کمبود قطعات و جهش قیمت در بازار یدکی شدت گرفته و ضرورت اقدام فوری برای حمایت از تولید داخلی را برجسته کرده است. اختلال در چرخه تامین و تولید، به ویژه بر اثر تاخیر در تخصیص ارز، نه تنها خطر توقف خطوط تولید را افزایش می‌دهد، بلکه مسیر ورود قطعات قاچاق و بی کیفیت را نیز هموار می‌سازد؛ مساله‌ای که با مدیریت به موقع منابع ارزی و تقویت نقدینگی می‌تواند پیش از تبدیل شدن به بحران، مهار شود و ایمنی جاده‌ها را حفظ کند.

احتمال جهش قیمتی در بازار یدکی بابک کریمخان، نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به پیوند مستقیم و اجتناب‌ناپذیر تحولات صنعت خودرو با صنعت قطعه، در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» اظهار داشت: «این واقعیت انکارناپذیر است که هر تغییر، تصمیم یا بحران در حوزه خودروسازی، بی‌درنگ و بدون واسطه بخش قطعه‌سازی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و در چنین شرایطی، کاهش نقدینگی موجود در واحدهای تولیدی، نه تنها شدت اثرگذاری این تحولات را افزایش می‌دهد، بلکه روند تولید و تامین قطعات را با چالش‌های جدی‌تری روبه‌رو می‌سازد.»

وی در توضیح ارتباط شرایط کنونی با افزایش قاچاق قطعات تصریح کرد: «هر چند امکان اظهار نظر قطعی در این زمینه وجود ندارد، اما یکی از مهم‌ترین عوامل این وضعیت، رشد مداوم نرخ ارز است؛ رویدادی که به محض وقوع، قیمت قطعات را به‌طور مستقیم افزایش داده و سطح کلی قیمت‌ها را در بازار بالا می‌برد. در کنار این مساله، کاهش عرضه داخلی و افزایش هزینه‌های واردات نیز فشار مضاعفی بر بازار وارد کرده و آن را در مسیر آسیب‌پذیری بیشتر نسبت به ورود قطعات قاچاق قرار می‌دهد.»

رئیس کمیته بازار یدک و قاچاق انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان، با اشاره به احتمال بروز نوسانات ناگهانی در قیمت‌ها، اضافه کرد: «به‌طور طبیعی، امکان وقوع جهش قیمتی به‌منظور ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا وجود دارد. با این حال، امیدواریم با اجرای اقداماتی که خودروسازان وعده داده‌اند، روند تامین و تولید بهبود یافته و سطح تولید به اندازه نیاز بازار یدکی و مصرف داخلی برسد تا از بروز هرگونه بحران جلوگیری شود.»

وی با تأکید بر این که سرنوشت این وضعیت به شرایط کلی اقتصاد کشور و نحوه عملکرد خودروسازان وابسته است، ادامه داد: «بدیهی است هیچ تولیدکننده‌ای مخالف رشد فروش و افزایش درآمد نیست، اما زمانی که توان عملیاتی واحدها و سرمایه در گردش آن‌ها محدود شود، بروز چنین مشکلاتی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.»

کمبود قطعات، دروازه قاچاق و تقلب را باز می‌کند کریمخان در واکنش به گمانه‌زنی‌ها درباره کمبود احتمالی قطعات در بازار بر اثر مشکلات نقدینگی و تبعات آن توضیح داد: «زمانی که چرخه تولید دچار اختلال می‌شود، اثر آن به سرعت در سراسر زنجیره تولید و توزیع دیده می‌شود. واحدهای تولیدی به‌طور مستمر با چالش‌های گوناگون دست و پنجه نرم می‌کنند؛ از جمله در تامین مواد اولیه خاچی که فرآیند آن گاهی هفت تا هشت ماه به طول می‌انجامد. این تاخیر، به معنای آن است که محصول نهایی پیش از تکمیل، ماهه‌ها در صف انتظار می‌ماند و این زمان بر بودن، فشار مضاعفی را بر توان عملیاتی و منابع مالی تولیدکنندگان تحمیل می‌کند.»

این مقام صنفی با اشاره به تجربه‌های عینی در شرکت تحت مدیریت خود تصریح کرد: «در مجموعه ما، عمق این مشکل به‌طور کامل ملموس است. هرگاه تخصیص منابع یا تاخیر صورت گیرد، خط تولید ناگزیر به توقف



تهران

می‌افتد و خسارت‌های جدی به مجموعه وارد می‌شود. این یک بحث نظری و فقط روی کاغذ نیست، بلکه واقعیتی است که روزانه با تمام وجود آن را تجربه و مدیریت می‌کنیم.»

پیش‌تر سیداحمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، در توضیح وضعیت بازار لوازم یدکی به «دنیای خودرو» گفته بود که «رکود عمیق و طولانی مدت دو سال اخیر، تأثیر مستقیم جنگ ۱۲ روزه و سیاست‌های نادرست ارزی، در کنار اداره سلیقه‌ای وزارت صمت، چشم‌اندازی نگران‌کننده برای صنعت ایجاد کرده است. به‌طوری که، تداوم این روند می‌تواند طی ماه‌های آینده، چه در حوزه تامین مواد اولیه و چه در بخش ورود و توزیع کالا، به کمبودهای جدی و مشکلات گسترده منجر شود.» بنابر این، بروز چنین کمبودهایی بی‌تردید مسیر را برای ورود قطعات بی کیفیت، قاچاق و حتی تقلبی هموار می‌کند. در این وضعیت، مالک خودرو پس از چندین مراجعه ناموفق به بازار و عدم دسترسی به قطعه مورد نیاز، ناگزیر به خرید این‌گونه محصولات می‌شود؛ تصمیمی ناخواسته که می‌تواند پیامدهایی چون افزایش

سرمایه‌گذاری در تولید با ریسک بالا روبه‌روست و بانک‌ها منابع را به طرح‌های کم‌خطر هدایت می‌کنند؛ بنابراین دولت باید با سیاست‌ها و الزامات جدی، حضور بانک‌ها در بخش تولید را الزامی کند

اولیه داخلی تولید می‌شوند، شرایط باثبات‌تری دارند. به همین دلیل نمی‌توان با عدد یا زمان مشخص گفت این بحران چه زمانی به اوج می‌رسد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «با وجود همه این نگرانی‌ها، امیدواریم که شرایط به نقطه بحرانی نرسد و مردم با پیامدهای نامطلوب آن روبه‌رو نشوند. روند آینده، به تصمیمات سیاست‌گزاران و شرایط کلی اقتصاد بستگی دارد. باید منتظر بود و دید که بازار در ماه‌های پیش رو چه مسیری را انتخاب خواهد کرد.»

خسارت تاخیر ارزی، دامن کل زنجیره را می‌گیرد کریمخان در پاسخ به این پرسش که آیا سیکل معیوب موجود در زنجیره تولید به افزایش قیمت قطعات منجر خواهد شد؟ بیان داشت: «به‌طور طبیعی این افزایش قیمت رخ خواهد داد. وقتی روند تولید با گره‌ها و تاخیرهای متعدد مواجه می‌شود، هزینه‌ها بالا می‌رود و این افزایش در نهایت خود را در قیمت نهایی قطعات نشان می‌دهد.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره نخستین مطالبه‌از مسئولان برای جلوگیری از جولان قطعات بی کیفیت و قاچاق در بازار و همچنین پیشگیری از تشدید حوادث ناشی از این مشکل، گفت: «حمایت از تولید باید در اولویت قرار گیرد و این حمایت پیش از هر چیز به بخش تامین مربوط می‌شود. به بیان دیگر، دولت باید فرآیند تخصیص ارز را تسریع کند، چرا که مدیریت این تخصیص در اختیار دولت است و اقدام به‌موقع می‌تواند مسیر ورود کالاهای بی کیفیت، قاچاق و تقلبی را مسدود کند.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «زمانی که یک واحد تولیدی از نظر نقدینگی مشکل ندارد اما به دلیل تاخیر در دریافت ارز یا محدودیت‌های عملیاتی مواجه می‌شود، خسارت آن تنها به تولیدکننده محدود نمی‌ماند، بلکه تمام زنجیره تامین و در نهایت مصرف‌کنندگان را تحت فشار قرار می‌دهد.»

وی با اشاره به وجود شرایط تورمی اقتصاد ادامه داد: «با توجه به تورم دائمی، واحدهای تولیدی به نقدینگی بیشتری نیاز دارند. بانک‌ها باید درهای خود را به روی تولیدکنندگان باز کنند و با تسهیل تسهیلات، به گردش اقتصادی آن‌ها سرعت ببخشند. این همکاری نه تنها سود بانک‌ها را تضمین می‌کند، بلکه از بروز اختلال در تولید کشور جلوگیری می‌کند و مانع می‌شود که مردم با مشکلات ناشی از کمبود یا کاهش کیفیت قطعات روبه‌رو شوند.»

اولویت بانک‌ها سرمایه‌گذاری در تولید نیست نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این پرسش که چرا بانک‌ها حاضرند میلیاردها تومان را صرف برنامه‌های فرهنگی و غیرتولیدی کنند، اما برای سرمایه‌گذاری در بخش تولید تمایلی نشان نمی‌دهند، گفت: «دلیل این موضوع آن است که سرمایه‌گذاری در تولید با ریسک بیشتری همراه است. بانک‌ها به‌طور طبیعی ترجیح می‌دهند منابع خود را به حوزه‌هایی اختصاص دهند که بازده و سود آن ملموس‌تر و قطعی‌تر باشد. در نهایت، بانک نیز یک بنگاه اقتصادی است و بر اساس منطق اقتصادی خود عمل می‌کند.»

وی اضافه کرد: «وقتی می‌گوییم دولت باید الزام جدی برای حمایت از تولید ایجاد کند، منظور این است که بدون چنین فشار و سیاست مشخصی، هیچ بانکی به صورت داوطلبانه به سمت سرمایه‌گذاری در تولید حرکت نخواهد کرد. تولید به خودی خود با چالش‌ها و عدم قطعیت‌های فراوان همراه است. ممکن است مطالبات بانک با تاخیر وصول شود، هر چند اصل سرمایه از بین نمی‌رود، اما همین تاخیر برای بانک‌ها جذابیتی ندارد. به همین دلیل، ترجیح می‌دهند منابع خود را به سمت طرح‌هایی با بازده سریع و ریسک کمتر هدایت کنند.» کریمخان تأکید کرد: «پول در سیستم بانکی وجود دارد، اما مساله اصلی اولویت‌گذاری است؛ این که کشور تصمیم بگیرد تولید را در صدر قرار دهد یا نه. متأسفانه چنین اولویتی در سطح کلان دیده نمی‌شود. وقتی این رویکرد از بالا اعمال نشود، بانک‌ها نیز ترجیح می‌دهند سرمایه خود را به حوزه‌های تجاری و کم‌ریسک هدایت کنند؛ جایی که بازگشت سرمایه سریع‌تر و اطمینان‌بخش‌تر باشد.»

حوادث رانندگی و خسارت‌های جانبی دیگر را به همراه داشته باشد.

بحران شدیدتر در قطعات وابسته به واردات رئیس کمیته بازار یدک و قاچاق انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان در پاسخ به پرسشی درباره جدیت بحران و احتمال کمبود گسترده در بازار لوازم یدکی طی هفته‌های آینده به «دنیای خودرو» گفت: «بازار هیچ‌گاه بدون پاسخ نمی‌ماند. هر زمان مسیر تامین رسمی با اختلال روبه‌رو شود، مسیرهای غیررسمی جای آن را می‌گیرند؛ روندی که می‌تواند به افزایش عرضه قطعات قاچاق، بی کیفیت یا حتی تقلبی منجر شود. چنین محصولاتی، در ظاهر راه‌حلی سریع برای رفع نیاز فوری مصرف‌کننده هستند، اما در بلندمدت تبعات زیانباری برای صنعت و ایمنی جاده‌ها به همراه خواهند داشت.»

وی با اشاره به این که شدت این بحران در همه قطعات یکسان نیست، اضافه کرد: «برای قطعاتی که وابستگی بیشتری به مواد اولیه خارجی دارند، مشکل زودتر و با شدت بیشتری بروز می‌کند. اما قطعاتی که بر پایه مواد

۲۶ در صدی سفرهای آموزشی در مهرماه را شاهد هستیم که این مساله باعث افزایش ۳۰ درصدی ترافیک می‌شود؛ بنابراین در این ایام ترافیک بیشتر است. موسوی پور گفت: «تیم‌های موتورسوار، خودروسوار و پیاده در حال حاضر به‌صورت ۷۵ درصدی در معابر حضور دارند که در مهرماه این آمادگی به ۱۰۰ درصد می‌رسد.» وی افزود: «۴۹۰ هزار و ۴۹۰ باب مدرسه در سطح شهر تهران وجود دارد که ۲۹۹ باب در کنار معابر مهم واقع شده‌اند. همچنین یک میلیون و ۴۰۷ تن دانش‌آموز داریم که ۱۰۰ هزار کلاس‌اولی در روز ۲۹ شهریور در جشن شکوفه‌ها شرکت می‌کنند.»

«ایستاد: رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از آماده‌باش پلیس برای شروع مدارس خبر داد. سردار سیدابوالفضل موسوی پور در یک نشست خبری گفت: «معمولا در شهریورماه روزهای پر ترافیکی را در شهر تهران شاهد هستیم؛ زیرا تردد به مراکز خرید برای آماده شدن بازگشایی مدارس در مهرماه بیشتر از هر زمان دیگری از سال می‌شود.» وی افزود: «ما از روز شنبه، تعداد تیم‌های گشتی را افزایش داده‌ایم و تا پایان هفته این رزمایش ادامه دارد تا برای شروع مدارس آماده باشیم؛ زیرا سنگین‌ترین ترافیک در روز اول مهرماه است.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «افزایش



افزایش ۳۰ درصدی ترافیک مهر



رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده خبر داد؛

آغاز طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده با تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی

ترغیب شهروندان به مشارکت در این طرح دارند. امیدواریم با همکاری رسانه‌ها، بتوانیم این پیام را به‌شکل گسترده‌ای منتشر کرده و مشارکت حداکثری را به‌دست آوریم.» وی افزود: «این طرح تنها با مشارکت فعال شهروندان به‌نتیجه خواهد رسید؛ بنابراین، از همه صاحبان موتورسیکلت‌ها درخواست می‌کنیم تا با ثبت‌نام در این طرح، گامی مهم در جهت بهبود کیفیت هوا و توسعه پایدار حمل‌ونقل شهری بردارند.» رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده تاکید کرد: «با اجرای این طرح، امید می‌رود که نه تنها آلودگی هوا کاهش یابد، بلکه گامی مهم در جهت بهبود کیفیت زندگی شهروندان و توسعه پایدار برداشته شود. طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده، با تسهیلات ویژه و شرایط آسان، فرصتی طلایی برای صاحبان موتورسیکلت‌هاست تا با مشارکت در این طرح، به بهبود محیط‌زیست و حمل‌ونقل شهری کمک کنند.»

کمک بلاعوض و تسهیلات بیشتر برای خرید موتورسیکلت‌های برقی

سالاریه با بیان این که هدف ما آن است که موتورسیکلت‌های فرسوده با شرایط اعلام‌شده را با موتورسیکلت‌های انرژی‌کتری یا برقی جایگزین کنیم، گفت: «موتورسیکلت‌های برقی شامل کمک بلاعوض و تسهیلات بیشتری خواهند بود و موتورسیکلت‌های انرژی‌کتری هم مشمول کمک بلاعوض هستند؛ البته برای سنین مختلف، این مبالغ متفاوت خواهد بود.» وی همچنین اظهار کرد: «اگر موتورسیکلت عمری بالای ۱۰ سال داشته باشد، حدود ۱۷.۵ میلیون تومان کمک بلاعوض دریافت می‌کند و اگر مدل برقی بخواهد جایگزین شود، فرد می‌تواند تا ۲۶ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان کمک بلاعوض دریافت کند.» رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده در پایان بیان کرد: «همچنین ما مشوق‌های خوبی با نرخ سود پایین برای تسهیلات خواهیم داشت تا متقاضیان بتوانند با آورده کمی، این نوسازی را انجام دهند.»



سوخت است؛ بنابراین، از همه صاحبان موتورسیکلت‌ها، به‌ویژه آن‌هایی که از موتورسیکلت‌های خود به‌صورت روزانه استفاده می‌کنند، دعوت می‌کنیم در این طرح مشارکت داشته باشند. این طرح نه تنها به‌بهبود کیفیت هوا کمک می‌کند، بلکه می‌تواند گامی مهم در جهت توسعه پایدار حمل‌ونقل شهری باشد.» وی همچنین گفت: «طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده یکی از اقدامات مهم در حوزه محیط‌زیست و حمل‌ونقل شهری است که امید می‌رود با مشارکت فعال شهروندان و حمایت دولت، نتایج مثبتی در پی داشته باشد. با اجرای این طرح، نه تنها آلودگی هوا کاهش می‌یابد، بلکه مصرف سوخت نیز بهینه‌سازی شده و گامی مهم در جهت توسعه پایدار برداشته می‌شود.» سالاریه به اهمیت آگاهی‌سازی عمومی اشاره کرد و گفت: «رسانه‌ها نقش مهمی در اطلاع‌رسانی و

کاربر اتوری هستند و به‌دلیل فرسودگی، نیاز به جایگزینی دارند.» سالاریه در بخش دیگری از سخنان خود به‌نقش شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت اشاره کرد و گفت: «شرکت‌های تولیدکننده داخلی نیز شرایط خوبی را برای خرید موتورسیکلت‌های نو در نظر گرفته‌اند. با این حال، تسهیلات ما شرایط بهتری دارد و امیدواریم این تفاوت بتواند انگیزه بیشتری برای مشارکت شهروندان ایجاد کند.»

نوسازی موتورهای فرسوده با هدف کاهش آلودگی هوا و بهینه‌سازی مصرف سوخت
رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده بر لزوم مشارکت فعال شهروندان تاکید کرد و گفت: «هدف اصلی ما کاهش آلودگی هوا و بهینه‌سازی مصرف

طرح‌های قبلی اشاره کرد و گفت: «تاکنون طرح جامع و گسترده‌ای برای نوسازی موتورسیکلت‌ها در سطح ملی اجرا نشده است. اگرچه در سال گذشته برخی اقدامات محدود و پراکنده انجام شد، اما این بار قرار است طرح به‌صورت گسترده و منسجم اجرا شود.» این کارشناس در ادامه به تسهیلات در نظر گرفته شده برای این طرح اشاره کرد و افزود: «تسهیلات خوبی برای نوسازی موتورسیکلت‌ها در نظر گرفته شده است. مبلغ تسهیلات نزدیک به ۱۵۰ میلیون تومان با سود ۴ درصد است که با کمترین آورده، امکان نوسازی موتورسیکلت‌ها را فراهم می‌کند.» وی همچنین به فرآیند ثبت‌نام اشاره کرد و گفت: «ثبت‌نام از ۲۴ تیرماه آغاز شده و تاکنون حدود ۱۳ هزار نفر ثبت‌نام کرده‌اند. بخشی از این ثبت‌نام‌ها از طریق پلت‌فرم‌ها و سکوها ای‌انترنتی انجام شده است. انتظار داریم این پلت‌فرم‌ها زیرمجموعه‌های خود را بیشتر ترغیب کنند تا در این طرح مشارکت داشته باشند.» این کارشناس بر اولویت‌بندی در اجرای طرح تاکید کرد و گفت: «اولویت اصلی با موتورسیکلت‌هایی است که در پلت‌فرم‌های کسب‌وکارهای حمل‌ونقل فعال هستند. این موتورسیکلت‌ها به‌دلیل استفاده مداوم، نقش بیشتری در آلودگی هوا و مصرف سوخت دارند؛ بنابراین، ابتدا این دسته از موتورسیکلت‌ها فراخوانده می‌شوند و در صورت عدم‌مراجعه، خودمان اقدام به شناسایی و تماس با مالکان‌شان خواهیم کرد.» وی همچنین به شرایط موتورسیکلت‌های مشمول طرح اشاره کرد و گفت: «موتورسیکلت‌ها باید حداقل ۶ سال کار کرده باشند تا مشمول طرح نوسازی شوند. این موتورسیکلت‌ها عموما



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

طرح ملی نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده از ۲۴ تیرماه ۱۴۰۴ وارد مرحله اجرا شده است. در این طرح که با همکاری ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) انجام می‌شود، مالکان سه‌گروه مشخص از موتورسیکلت‌های کاربر اتوری، انرژی‌کتری و برقی امکان ثبت‌نام خواهند داشت که عبارتند از: موتورسیکلت‌های کاربر اتوری با سن بیش از ۶ سال (مدل ۱۳۹۸ و قبل از آن)، موتورسیکلت‌های انرژی‌کتری با سن بیش از ۱۲ سال (مدل ۱۳۹۲ و قبل از آن) و موتورسیکلت‌های برقی با سن بیش از ۱۵ سال (مدل ۱۳۸۹ و قبل از آن). در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

ثبت‌نام ۱۳ هزار نفر در طرح نوسازی موتورسیکلت‌ها
رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده از آغاز طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده خبر داد. مهران سالاریه با اشاره به طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده با هدف کاهش آلودگی هوا و بهینه‌سازی مصرف سوخت با تشریح جزئیات این طرح، از تسهیلات ویژه‌ای خبر داد که برای ترغیب شهروندان به نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده در نظر گرفته شده است. وی در ابتدا به نواقص و عقب‌افتادگی‌های موجود در



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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



لوکس در جزئیات!

جنسیس برند لوکس هیوندای است و از مدل G80 به عنوان نسل اول سدان سایز بزرگ لوکس خانوادگی آن یاد می‌شود. این کمپانی در سال ۲۰۱۶ میلادی در بیلورد تبلیغاتی خود نسخه‌ای از G80 را در حالی به نمایش گذاشت که روی آن از موس کریستالی میانی استفاده شده بود و عبارت «لوکس در جزئیات» نیز در زیر این تصویر به چشم می‌خورد. بر این اساس در تبلیغات این سدان، به نوعی بر لوکس بودن این خودرو تاکید شده است.

هندی‌ها چگونه آمار تلفات ناشی از تصادفات را کاهش دادند؟

تصادفات و سوانح رانندگی در سراسر جهان خسارت‌های جانی و مالی بسیاری را به همراه دارد و بر اساس گزارش سازمان جهانی بهداشت (WHO) سالانه به طور متوسط ۱.۱۹ میلیون نفر در سراسر جهان، جان خود را در سوانح رانندگی از دست می‌دهند.

بر اساس آمارهای منتشرشده، سال گذشته (۱۴۰۳) تنها در ماه شهریور متأسفانه یک هزار و ۵۳۷ نفر از هموطنان مان در حوادث جاده‌ای جان باختند. امسال نیز مطابق با آمار ارائه شده از سوی پزشکی قانونی، تا روز ۱۷ شهریورماه ۶۵۶ نفر در سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. این آمار به خودی خود از روند رو به رشد تلفات ناشی از سوانح رانندگی در کشور خبر می‌دهد. بر این اساس آمار تصادفات در کشور از سال ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۳ رشد ۵۶۹ درصدی داشته است؛ به طوری که اسفندماه سال گذشته ایران در بین ۱۶۰ کشور جهان از نظر تصادفات، رتبه ۱۱۲ را به خود اختصاص داد.

درعین حال آمار تلفات ناشی از تصادفات در هندوستان نیز به نوعی بالاست؛ اما این کشور برای کاهش این رقم، طرح‌های پیشگیرانه از جمله ایمن‌سازی جاده‌ها و بهبود زیرساخت‌ها، تاکید هرچه بیشتر بر اجرای قانون، به کارگیری سیستم‌های واکنش اضطراری بهتر و مشارکت جامعه برای ترویج شیوه‌های رانندگی ایمن را در دستور کار قرار داده است.

بر این اساس اجرای این طرح‌ها در کشور هند به عنوان مثال در بزرگراه بمبئی-پونا، منجر به کاهش ۵۲ درصدی تلفات بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ شده است. کارشناسان معتقدند در نهایت اقداماتی از این دست در سایه همکاری مردم و مسئولان با یکدیگر، می‌تواند آمار تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در کشور را نیز طی سال‌های پیش رو تا حد زیادی کاهش دهد.



حرف آخر
The Fast Word

علی زراوندوز

روزنامه‌نگار

روز گذشته قیمت انواع خودرو در بازار کاهش یافت



فونیکس تیگو ۷ پرومکس
با ۱۰ میلیون کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



جک S3 با ۶۰ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۴۶۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک G با ۷
میلیون تومان کاهش در بازار
یک میلیارد و ۲ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



ری‌را با ۲۱ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۷۱۷
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir