



کارشناس صنعت خودرو
در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
بازار لوازم یدکی خودرو
در آستانه رکود تورمی قرار دارد

صفحه ۱۴



قصر متحرک «فونیکس»، انتخاب
اول خانواده‌ها

صفحه ۱۲



استارت
Start

نهاد علی‌بیگ زاده

روزنامه‌نگار

بازگشت تحریم‌ها؛ زنگ هشدار
دوباره برای صنعت و بازار خودرو

تأثیرات انتشار اخبار بازگشت تحریم‌ها بار دیگر
نشان داد که صنعت و بازار خودرو کشور هنوز تا حد
زیادی به سیاست‌های خارجی و نوسانات ارزی...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

تیراژ جی کلاس به ۶۰۰ هزار دستگاه رسید

رگورد جدیدی برای اسطوره
لوکس «مرسدس بنز»

صفحه ۶

آیا لکسوس «ES350» سه
میلیاردی، ارزش خرید دارد؟

صفحه ۸

شرایط بازار خودرو خارجی
پس از جنگ دوازده روزه

صفحه ۳

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

توجه ویژه به بیمه

موتور سیکلت بانوان

صفحه ۲

دکتر محمدرضا گنجی در همایش استراتژی صنعت خودرو مطرح کرد

بودجه تحقیق و توسعه تیر سازان در سال نهایتاً ۳۰۰ میلیون تومان است!

همایش استراتژی صنعت خودرو در شرایط جنگ فرصتی بود که تامین‌کنندگان بازار و صنعت خودرو در کنار هم قرار گرفته و از مشکلات و معضلات خود بگویند. این فرصت به مدیرعامل...

صفحه ۱۳

سایپا در مسیر توسعه فعالیت‌ها قرار دارد؛

توسعه زنجیره تامین
داخلی، برگ برنده «سایپا»

یکی از راهبردهای مهم صنعت خودروسازی کشورمان در
سال‌های اخیر، توجه به توان داخلی و تقویت زنجیره‌های...

صفحه ۵

کارشناس حمل و نقل در گفت و گو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

حمل و نقل در کشور
وابسته به خودروهای
شخصی است

صفحه ۹

۹۷ درصد اعتراض رانندگان به جریمه‌های

اشتباهی، رد می‌شود!

احتمال خطای

۵ درصدی ثبت تخلفات

رانندگی با دوربین

صفحه ۱۵

پیش‌بینی عملکرد بازار خودرو در ۶ ماهه دوم سال
خودروهای داخلی در بازار تا ۴۰ میلیون تومان گران شدند

صفحه ۷



۲۰ میلیارد دلار زبان ۲ خودروساز بزرگ

۱۰ نرخ نجومی وارداتی‌ها با قیمت بیش از ۲۰ هزار یورو!

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات

۵ سال گارانتی
۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر

Awaiting Adventure

در انتظار ماجراجویی



ساعت برسد؛ اما باتری کوچک فقط امکان پیمودن یک کیلومتر را به صورت تمام الکتریکی فراهم می‌کند. به گفته فیات، موتور الکتریکی و باتری بیشتر برای کاهش تأخیر توربو در نظر گرفته شده‌اند و در ترافیک یا هنگام پارک، مانع مصرف سوخت غیر ضروری پیشرانه بنزینی می‌شود. به لطف این سیستم هیبریدی، مصرف سوخت ترکیبی خودرو به تنها ۴.۹ لیتر در هر صد کیلومتر رسیده است. هر دو نسخه پر فورنس جابکی دارند؛ به گونه‌ای که مدل ۱۰۰ اسب‌بخاری شتاب صفر تا صد ۱۰.۹ ثانیه و مدل ۱۳۵ اسب‌بخاری شتاب ۸.۵ ثانیه‌ای را ارائه می‌کند. حداکثر سرعت این کراس‌اوور رترو هم به ترتیب ۱۸۳ و ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

فیات ۶۰۰ هیبریدی با پیشرانه ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر توربو در نسخه‌های ۱۰۰ و ۱۳۵ اسب‌بخاری عرضه می‌شود و از نسخه برقی به‌مراتب ارزان‌تر است. مدت کوتاهی پس از معرفی فیات ۶۰۰ الکتریکی در سال ۲۰۲۴، سازنده ایتالیایی نسخه هیبریدی را برای عرضه در بازارهایی معرفی کرد که تقاضای پایینی برای خودروهای الکتریکی دارند. ۶۰۰ هیبریدی در دو نسخه ۱۰۰ و ۱۳۵ اسب‌بخاری عرضه می‌شود که هر دو به یک پیشرانه ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر توربو به‌همراه سیستم هیبریدی خفیف ۴۸ ولتی شامل یک موتور الکتریکی ۲۸ اسب‌بخاری در گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه و باتری کوچک لیتیم-یونی مجهز هستند. خودرو می‌تواند صرفاً با استفاده از نیروی برق به سرعت ۲۰ کیلومتر بر



ظاهر رترو برای فیات «۶۰۰ هیبرید»

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

توجه ویژه به بیمه موتور سیکلت بانوان

اگر بیمه‌نامه نداشته باشند، یک حادثه ساده می‌تواند بنیان اقتصادی خانواده را از هم بپاشد.

او با اشاره به تجربه کشورهای دیگر افزود: «در بسیاری از کشورها شرکت‌های بیمه، حق بیمه را براساس سابقه رانندگی و میزان رعایت قوانین تعیین می‌کنند. جالب است بدانید زنان در برخی کشورها به دلیل درصد کمتر تصادفات حتی از تخفیف برخوردار می‌شوند. بنابراین اگر بخواهیم حرفه‌ای نگاه کنیم، ملاک باید ریسک باشد، نه جنسیت.» وی در بخش دیگری از سخنانش سه اقدام فوری را برای بهبود شرایط پیشنهاد داد: «نخست شفاف‌سازی قانونی درباره صدور گواهینامه بانوان؛ دوم انتشار آمار تفکیکی از سوسی بیمه مرکزی برای روشن شدن سهم واقعی زنان از بیمه موتور سیکلت و سوم طراحی محصولات بیمه‌ای متنوع برای بانوان. از جمله بیمه‌های کوتاه‌مدت و اقساطی.» او در ادامه گفت: «در غیر این صورت زنان موتورسوار همچنان در یک منطقه خاکستری باقی خواهند ماند؛ بدون پوشش کامل و باریسکی بالا. در چنین شرایطی هم خود زنان زیان می‌بینند، هم خانواده‌ها و هم صنعت بیمه که یک بازار بالقوه بزرگ را از دست می‌دهد.» این کارشناس بیمه در پایان توصیه کرد: «بانوان علاقه‌مند به موتورسواری حتی اگر ناچار باشند وسیله را به نام اعضای خانواده ثبت کنند، باید حتماً بیمه شخص ثالث معتبر تهیه کنند. همچنین استفاده از بیمه بدنه و رعایت نکات ایمنی مانند کلاه استاندارد می‌تواند تا حد زیادی از آسیب‌های جانی و مالی جلوگیری کند.»



کرد. «نوری‌زاده گفت: «زنان با دو مانع روبه‌رو هستند؛ از یک سو ضعف ساختاری بیمه موتور سیکلت و از سوی دیگر محدودیت‌های اداری و اجتماعی برای خودشان.» او هشدار داد: «وقتی سطح پوشش بیمه پایین است، هر حادثه بار مالی و اجتماعی سنگینی برای خانواده‌ها ایجاد می‌کند. در جامعه‌ای که زنان سهم بزرگی از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی دارند، این خلأ می‌تواند پیامدهای بسیار خطرناکی به‌همراه داشته باشد.»

این کارشناس بیمه با رد نگاه صرفاً فرهنگی به موضوع موتورسواری زنان گفت: «خیلی‌ها فکر می‌کنند این مساله فقط یک چالش فرهنگی است. اما اگر از زاویه بیمه نگاه کنیم، روشن می‌شود که در صورت نادیده گرفتن این بُعد، هیچ سازوکاری برای جبران خسارات وجود ندارد. امروز زنان شاغل هستند، رفت‌وآمد مستقل دارند و نقش اقتصادی مهمی در خانواده بازی می‌کنند. حال



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«در حالی که بحث موتورسواری بانوان این روزها به یکی از موضوعات داغ اجتماعی تبدیل شده، یک پرسش مهم در سایه این جنجال‌ها مغفول مانده است؛ تکلیف بیمه موتور سیکلت زنان چه می‌شود؟ محمدنوری‌زاده، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر این که قانون بیمه شخص ثالث هیچ تفاوتی میان زن و مرد قائل نشده است، توضیح داد: «طبق قانون، هر وسیله نقلیه موتوری باید بیمه شود و جنسیت مالک یا راننده در این میان مطرح نیست. اما مشکل از آنجا آغاز می‌شود که زنان امکان دریافت گواهینامه موتور ندارند و همین مانع باعث می‌شود ادارات راهور و دفاتر تعویض پلاک نیز برای ثبت مالکیت به‌نام آن‌ها مقاومت کنند.» او افزود: «در عمل بسیاری از زنان برای بیمه کردن موتور سیکلت خود مجبور هستند از نام پدر، همسر یا برادر استفاده کنند. این وابستگی هنگام بروز حادثه پیامدهای جدی به‌همراه دارد؛ چرا که دریافت خسارت نیازمند مدارک مالک اصلی است و همین روند را پیچیده می‌کند.» وی گفت: «برآوردها نشان می‌دهد تنها بین ۱۰ تا ۱۵ درصد موتور سیکلت‌ها بیمه معتبر دارند؛ آماری نگران‌کننده که در صورت ورود جدی زنان به این حوزه، مشکلات را دوچندان خواهد

بازگشت تحریم‌ها؛ زنگ هشدار دوباره برای صنعت و بازار خودرو

صنعت خودرو را بیش از پیش آشکار می‌کنند. وابستگی بیش از حد به واردات قطعات، عدم سرمایه‌گذاری پایدار در تحقیق و توسعه و نبود رقابت واقعی میان خودروسازان داخلی مسائلی هستند که در شرایط بحران، ضربه‌های شدیدتری به پیکره صنعت می‌زنند. اگر این چرخه بدون اصلاح باقی بماند، هر بازگشت تحریم به معنای تکرار همان بحران‌های گذشته خواهد بود.

راه برون‌رفت از این وضعیت، نه منتظر بودن برای رفع کامل تحریم‌ها، بلکه در بازنگری اساسی در سیاست‌گذاری‌های داخلی است. توسعه قطعه‌سازی داخلی با فناوری‌های نوین، ایجاد بسترهای شفاف برای جذب سرمایه‌گذاری مشترک و اصلاح ساختار قیمت‌گذاری دستوری، می‌تواند مقاومت صنعت خودرو در برابر شوک‌های خارجی را افزایش دهد. همچنین، ایجاد فضای رقابتی سالم میان خودروسازان داخلی و خارجی به بهبود کیفیت و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان منجر خواهد شد.

تحریم‌ها بار دیگر این پیام را به ما می‌دهند که اتکا به سیاست‌های کوتاه‌مدت و تصمیمات مقطعی راه‌گشا نیست. صنعت خودرو ایران نیازمند یک استراتژی جامع، پایدار و انعطاف‌پذیر است؛ به طوری که بتواند در برابر بحران‌ها تاب‌آوری بیشتری داشته باشد و از فرصت‌های کوچک برای پیشرفت استفاده کند. اگر این زنگ هشدار شنیده نشود، بازگشت تحریم‌ها نه تنها بازار خودرو را آشفته‌تر می‌کند، بلکه اعتماد عمومی را نیز بیش از پیش فرسایش خواهد داد.

تأثیرات انتشار اخبار بازگشت تحریم‌ها بار دیگر نشان داد که صنعت و بازار خودرو کشور هنوز تا حد زیادی به سیاست‌های خارجی و

نوسانات ارزی وابسته است. تجربه‌های گذشته به خوبی ثابت کرده‌اند که تحریم‌ها تنها محدودیت‌های تجاری و مالی نیستند؛ بلکه زنجیره تأمین، کیفیت تولید، قیمت‌گذاری و حتی رفتار مصرف‌کنندگان را تحت تأثیر مستقیم قرار می‌دهند. وقتی دسترسی به قطعات و فناوری‌های به‌روز دشوار شود، خودروسازان داخلی برای حفظ تیراژ تولید به استفاده از قطعات قدیمی یا کم‌کیفیت‌تر روی می‌آورند و این به معنای کاهش اعتماد عمومی و افزایش هزینه‌های پنهان برای جامعه است. در بازار، نخستین واکنش به تحریم‌ها معمولاً جهش قیمت‌ها و هجوم سرمایه‌گذاران به خرید خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌ای است. این رفتار هیجانی باعث می‌شود شکاف میان عرضه و تقاضا عمیق‌تر شود و قیمت‌هایی ثابت‌تر از همیشه در نوسان باشد. هم‌زمان، واردکنندگان با موانع بیشتری در تأمین ارز و ترخیص خودروهای خارجی مواجه می‌شوند و بازار لوکس‌پسند کشور نیز از این ناحیه آسیب می‌بیند.

اما مهم‌تر از همه، تحریم‌ها ضعف‌های ساختاری



نهاد علی بیگزاده
روزنامه نگار



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

عجیب‌ترین رنگ
کارخانه‌ای «رولزرویس»

نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

شرایط بازار خودرو خارجی
پس از جنگ دوازده‌روزه

بخش پابانی

واردات برای واردکنندگان معتبر و جلوگیری از فعالیت دلالان می‌تواند به ثبات بازار کمک کند. از سوی دیگر، اطلاع‌رسانی دقیق و به‌موقع از سوی وزارت صمت و رسانه‌های تخصصی نقش مهمی در آرام کردن فضای روانی بازار دارد. تجربه نشان داده که شایعات و اخبار ناقص بیش از خود بحران به بازار ضربه می‌زنند. علاوه بر این، توسعه صنعت قطعه‌سازی داخلی و تقویت زنجیره تامین می‌تواند در آینده ریسک‌های مشابه را کاهش دهد.

آیا بازار خودرو خارجی پس از جنگ دوازده‌روزه وارد مرحله جدیدی شده است؟ چشم‌انداز آینده را چگونه می‌بینید؟

بازار خودرو ایران در دوره‌های بحرانی معمولاً واکنش‌های هیجانی نشان می‌دهد و این بار هم مستثنی نبود. جنگ دوازده‌روزه باعث شد انتظارات تورمی دوباره اوج بگیرد و بسیاری از خریداران برای حفظ ارزش دارایی‌هایشان به سمت خرید خودروهای خارجی یا حتی رزرو پیش‌فروش‌ها هجوم ببرند. این رفتار هیجانی در روزهای نخست، جهش قیمت‌ها را تشدید کرد و واسطه‌ها از فرصت برای بالا بردن نرخ‌ها استفاده کردند. اما در ادامه، وقتی مشخص شد برخی خطوط حمل‌ونقل دوباره فعال شده و ثبات نسبی به بازار جهانی بازمی‌گردد، بخشی از این هیجان فروکش کرد و معاملات تا حدی منطقی‌تر شد. از سوی دیگر، واردکنندگان برای کاهش ریسک و اطمینان از زنجیره تامین، قراردادهای جایگزین و مسیرهای حمل‌متفاوتی را بررسی کردند تا در صورت تکرار چنین بحران‌هایی، وابستگی کمتری به مسیرهای حساس داشته باشند. این اقدامات، هرچند پرهزینه، اما نشانه‌ای از بلوغ تدریجی بازار خودرو خارجی در ایران است؛ بازاری که می‌آموزد با وجود بحران‌های منطقه‌ای، می‌تواند با برنامه‌ریزی و انعطاف‌پذیری، آسیب‌پذیری خود را کاهش دهد.

باشند، اما در بلندمدت بازار خودرو ایران را مقاوم‌تر و انعطاف‌پذیرتر خواهند کرد.

تأثیر این تحولات بر رقابت خودروهای داخلی و خارجی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

افزایش قیمت و محدودیت عرضه خودروهای خارجی، فضای مناسبی برای تولیدکنندگان داخلی فراهم کرد تا سهم بیشتری از بازار را به‌دست آورند. البته این فرصت به شرطی ارزشمند خواهد بود که خودروسازان داخلی کیفیت محصولات خود را بهبود بخشند و از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها خودداری کنند. مصرف‌کنندگان ایرانی در سال‌های اخیر نسبت به کیفیت خودروهای داخلی انتقادهای زیادی داشته‌اند و اگر این بار هم تولیدکنندگان از شرایط سوءاستفاده کنند، اعتماد بازار بیش از پیش خدشه‌دار خواهد شد. این بحران می‌تواند زنگ بیدارباشی برای خودروسازان داخلی باشد تا به جای اتکا به انحصار، بر نوآوری و رقابت سالم تمرکز کنند.

چه راهکارهایی برای کنترل بازار و کاهش التهاب قیمت‌ها پیشنهاد می‌کنید؟

در گام نخست، دولت باید سیاست‌های ارزی شفاف و باثبات‌تری اتخاذ کند تا شوک‌های خارجی به سرعت بازار داخلی را متلاطم نکند. همچنین تسهیل فرآیندهای

است. بسیاری از مشتریان، نگران افزایش‌های بیشتر شدند و برای خرید عجله کردند تا سرمایه‌شان را در برابر تورم حفظ کنند. برخی دیگر، به امید کاهش قیمت‌ها پس از آرام شدن اوضاع، خرید را به تعویق انداختند. این دو رویکرد متناقض باعث شد حجم معاملات در روزهای ابتدایی بالا برود؛ اما پس از آن، بازار به‌صورت مقطعی دچار رکود شود. همچنین خریداران خودروهای لوکس بیشتر از طبقه متوسط تحت‌تأثیر قرار گرفتند؛ زیرا سرمایه‌گذاری در این بخش در شرایط بی‌ثباتی به‌عنوان راهی برای حفظ ارزش دارایی‌ها دیده می‌شود.

آیا این جنگ می‌تواند باعث تغییرات بلندمدت در استراتژی واردکنندگان شود؟

بله. واردکنندگان آموختند که وابستگی بیش از حد به مسیرهای محدود حمل‌ونقل یا کشورهای باریسک سیاسی بالا، می‌تواند آن‌ها را آسیب‌پذیر کند. بسیاری از شرکت‌ها به دنبال تنوع‌بخشی به مبادی وارداتی و مسیرهای لجستیک هستند. برخی مذاکرات جدیدی را با تامین‌کنندگان آسیایی و اروپایی آغاز کرده‌اند تا ریسک خود را کاهش دهند. همچنین، احتمال دارد واردکنندگان بزرگ برای اطمینان از تحویل به‌موقع، به انبارهای منطقه‌ای یا قراردادهای بیمه‌ای پیشرفته‌تر روی بیاورند. این تغییرات شاید در کوتاه‌مدت هزینه‌بر

بیشتر، از مسیرهای جایگزین یا قراردادهای موقت با شرکت‌های حمل‌ونقل دیگر استفاده کنند که خود منجر به رشد هزینه‌های نهایی خودرو شد. این عوامل در کنار نگرانی‌های روانی، فشار مضاعفی به بازار وارد کرد و قیمت‌ها به‌سرعت واکنش نشان دادند.

افزایش قیمت خودروهای خارجی در این مدت صرفاً ناشی از محدودیت واردات بود یا عوامل دیگری هم دخیل بودند؟

خیر؛ عوامل دیگری هم در این افزایش نقش داشتند. مهم‌ترین عامل، انتظارات تورمی و نوسان نرخ ارز بود. هم‌زمان با آغاز جنگ، بازار ارز داخلی واکنش نشان داد و دلار و یورو افزایش قیمت پیدا کردند. این نوسان به‌سرعت در قیمت خودروهای خارجی منعکس شد. علاوه بر آن، واسطه‌ها از فضای روانی ایجادشده سوءاستفاده کردند و با احتکار یا اعلام قیمت‌های بالاتر، به التهاب بازار دامن زدند. در نتیجه، حتی خودروهایی که در انبار موجود بودند و هنوز هزینه‌های جدید حمل‌ونقل به آن‌ها اضافه نشده بود نیز با قیمت‌های بالاتر عرضه شدند.

این شرایط چه تغییری در رفتار خریداران و متقاضیان خودرو ایجاد کرد؟

رفتار خریداران در چنین بحران‌هایی معمولاً هیجانی

بازار خودرو ایران طی سال‌های اخیر به واسطه نوسانات ارزی، محدودیت‌های وارداتی، فشارهای تورمی و تصمیمات مقطعی دولت با فراز و نشیب‌های فراوانی روبه‌رو بوده است. اما جنگ دوازده‌روزه اخیر در منطقه، ضربه‌ای تازه به این بخش از بازار وارد کرد. این تحولات نه تنها روند قیمت‌گذاری و تامین خودروهای خارجی را تحت‌تأثیر قرار داد، بلکه فضای روانی خریداران، رفتار واسطه‌ها و برنامه‌ریزی واردکنندگان را نیز دچار تغییراتی چشمگیر کرد. در چنین شرایطی که بازار خودرو و خارجی در مرز بین بی‌ثباتی و فرصت‌های نو قرار گرفته، برخی تحلیلگران معتقدند می‌توان از این بحران به‌عنوان محرکی برای بازنگری در استراتژی‌های تجاری، تقویت تولید داخلی و بهبود سیاست‌گذاری‌های کلان استفاده کرد. علیرضا قربانی‌نژاد، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» به تشریح ابعاد مختلف این اتفاق و چشم‌انداز آینده بازار خودرو ایران پرداخته است.

جنگ دوازده‌روزه چه تأثیری بر روند واردات و تامین خودروهای خارجی گذاشت؟

این جنگ باعث شد بسیاری از مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی به‌طور موقت دچار اختلال شوند. برخی محموله‌ها در بنادر مبدا متوقف شدند و بخشی از سفارش‌های در راه با تأخیر چند هفته‌ای مواجه شد. این تأخیر نه تنها زمان تحویل خودروها را عقب انداخت، بلکه هزینه‌های اضافی انبارداری و بیمه را نیز افزایش داد. واردکنندگان مجبور شدند برای جلوگیری از زیان



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



آیرونیامیک، ظاهری بسیار شیک‌تر از مدل‌های تولیدی دارد و از دماغه‌ای تیزتر با چراغ‌های مخفی بهره می‌برد. در نمای جانبی، درهای گالوینگ، ورودی‌های هوای NACA و چراغ‌های عقب پوشیده دیده می‌شوند؛ در حالی که بخش عقب طراحی سیال، بال بزرگ و دیفیوزر عریض دارد. این کانسپت در داخل مجهز به ۱۱ آمپر مختلف است که تقریباً تمام عرض داشبورد را پوشش می‌دهند؛ به‌طوری که برخی احتمالاً خارج از دید راننده هستند. رول‌کیچ، صندلی‌های ریکارو و کمربندهای ایمنی RJS هم از دیگر ویژگی‌های داخلی این خودرو هستند.

کانسپت دوج توربو چارجر که در دهه ۸۰ به‌عنوان خودروی ایمنی در مسابقات ایندی‌کار استفاده شده بود، در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ به‌حراج گذاشته می‌شود. در سپتامبر امسال (شهریور-مهر ۱۴۰۴)، نزدیک به ۳۰۰ خودرو از مجموعه موزه خودرویی کلرمونت در شیکاگو به‌حراج گذاشته می‌شوند؛ زیرا قرار است این موزه تعطیل شود. این مجموعه بسیار متنوع است و از درشکه اسبی حمل‌چنازه تا دوج مگنوم SRT-8 مدل ۲۰۰۶ را در برمی‌گیرد. در میان این مجموعه، یکی از جالب‌ترین خودروهای کانسپت، دوج توربو چارجر است. این کوپه با طراحی



حراجی تنها دوج «چارجر» ایمنی مسابقات ایندی‌کار

اگر ایران به‌استاندارد جهانی خودروهای هیبریدی برسد در اقتصاد و محیط زیست چه اتفاقی رخ خواهد داد؟

چالش‌های صنعت خودرو در عصر گذار انرژی

افزایش سهم خودروهای هیبریدی می‌تواند سالانه میلیاردها دلار صرفه‌جویی سوخت و کاهش آلودگی برای کشور به همراه داشته باشد



نارا برقی

«جهان در حال عبور از دوران خودروهای پرمصرف بنزینی به سمت وسایل نقلیه پاک‌تر، کم‌مصرف‌تر و هم‌سو تر با محیط زیست است. در حالی که کشورهای پیشرو با اجرای سیاست‌های سخت‌گیرانه و حمایت‌های گسترده، سهم خودروهای هیبریدی و برقی را در ناوگان خود بالا می‌برند، ایران همچنان درگیر چالش‌های سنتی صنعت خودرو است؛ از مشکلات مزمن در حوزه کیفیت و مصرف سوخت گرفته تا وابستگی به واردات بنزین و فشارهای محیط زیستی ناشی از تردد خودروهای فرسوده. در این شرایط، پرسش کلیدی این است: اگر کشور به استاندارد جهانی در سهم خودروهای هیبریدی برسد، چه اتفاقی در اقتصاد، محیط زیست و آینده صنعت خودرو رخ خواهد داد؟

روند جهانی گذار به خودروهای هیبریدی طی یک دهه اخیر، سیاست‌های بین‌المللی مقابله با تغییرات اقلیمی، خودروسازان بزرگ دنیا را وادار کرده تا به سمت تولید اتوبه خودروهای کم‌مصرف حرکت کنند. اتحادیه اروپا برنامه‌ریزی کرده تا از سال ۲۰۳۵ فروش خودروهای کاملاً بنزینی متوقف شود. در ایالات متحده، دولت بایدن بسته‌های تشویقی سنگینی برای توسعه زیرساخت و حمایت از خریداران خودروهای برقی و هیبریدی در نظر گرفته است. چین نیز که اکنون بزرگ‌ترین بازار خودروهای پاک است، سهم خودروهای هیبریدی و برقی را به‌سرعت در حال افزایش دارد و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۴۰ درصد ناوگان آن‌ها هیبریدی یا برقی باشد.

در همین مسیر، سازمان‌های بین‌المللی استانداردهایی وضع کرده‌اند که شامل کاهش میانگین مصرف سوخت خودروها، کاهش آلایندگی دی‌اکسیدکربن و افزایش بهرهوری انرژی است. بسیاری از کشورها با اعمال مالیات سنگین بر خودروهای پرمصرف و ارائه یارانه برای خرید خودروهای هیبریدی، گذار به این فناوری را تسریع کرده‌اند.

وضعیت ایران؛ فاصله تا استانداردهای جهانی در کشور، مصرف سوخت خودروها به‌طور میانگین بالاتر از استانداردهای جهانی است. در حالی که خودروهای هیبریدی می‌توانند مصرف را بین ۳۰ تا ۵۰ درصد کاهش دهند، سهم این خودروها در ایران هنوز بسیار ناچیز است. چندین بار بحث واردات خودروهای هیبریدی مطرح شد، اما به‌دلیل موانع تعرفه‌ای، محدودیت ارزی و سیاست‌های متناقض، این طرح‌ها به‌نتیجه نرسیدند. از سوی دیگر، تولید داخلی نیز به دلیل کمبود فناوری و سرمایه‌گذاری جدی، توانسته سهم قابل توجهی به هیبریدی‌ها اختصاص دهد.

بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، اگر کشوری مانند کشور ما بخواهد به میانگین جهانی برسد، باید حداقل ۲۰ تا ۳۰ درصد ناوگان خودروهای در حال تردد خود را ظرف یک دهه آینده به هیبریدی تبدیل کند. در حال حاضر این سهم در کشور ما کمتر از یک درصد است؛ فاصله‌ای که نشان‌دهنده عقب‌ماندگی جدی و نیاز فوری به بازنگری در سیاست‌هاست.

مزایای اقتصادی؛ صرفه‌جویی در سوخت و کاهش وابستگی به بنزین

یکی از مهم‌ترین مزایای توسعه خودروهای هیبریدی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت است. برآوردها نشان

پیگیری يك موضوع

سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

۳ میلیارد دلار زبان ۲ خودرو ساز بزرگ

صنعت خودرو کشور در شرایطی پیچیده و بحرانی قرار دارد؛ گروه خودروسازی سایپا و گروه صنعتی ایران خودرو با بدهی‌های سنگین، مشکلات زنجیره تامین و فشارهای مالی روبه‌رو هستند؛ از همین رو سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

بدهی‌های سنگین و زبان انباشته دو خودروساز بزرگ چه اثراتی روی اقتصاد کلان کشور دارد؟

زبان انباشته دو خودروساز بزرگ به حدود ۳۱۰ هزار میلیارد تومان رسید. این بدهی ناشی از سیاست‌های نادرست قیمت‌گذاری و ورود نقدینگی به بازار سوداگری است. به‌جای این که این منابع وارد بازار سرمایه شوند، به‌سمت سوداگری رفتند و تورم ایجاد کردند. این مقدار زبان معادل ۳ میلیارد دلار بودجه است که با چنین سرمایه‌ای می‌توانستیم واحدهای مشابه و البته به‌روز‌تر از ایران خودرو و سایپا ایجاد کنیم که ظرفیت تولید آن‌ها بیشتر از دو خودروساز فعلی باشد.

با ورود تعداد زیادی کارخانه مونتاژ و شرکت‌های جدید، فضای رقابتی چگونه روی عملکرد دو خودروساز بزرگ تأثیر می‌گذارد؟

امروز تعداد کارخانه‌های مونتاژ به ۳۰ تا ۴۰ واحد صنعتی رسیده است و برخی از آن‌ها ظرفیت تولید قابل توجهی دارند و می‌توانند به‌عنوان رقیب جدی مطرح شوند. فضای رقابتی اگر درست مدیریت شود، خودروسازان بزرگ را وادار می‌کند محصولات مناسب تولید و قیمت‌گذاری منطقی داشته باشند. اما دخالت مداوم دولت و تصمیمات ناپایدار، این رقابت را تخریب می‌کند.

به‌تازگی خبرهایی مبنی بر تزریق نقدینگی دولت به سایپا و ایران خودرو مطرح شده است؛ به نظر شما این حمایت‌ها چقدر می‌تواند موثر باشد؟

آن‌چه دولت قصد دارد انجام دهد، تنها می‌تواند یک اقدام کوتاه‌مدت باشد. برای این که خودروسازان به مسیر درست بازگردند، لازم است استقلال عملی داشته باشند و خودشان مدیریت مشکلات‌شان را برعهده بگیرند. حمایت‌های مداوم مالی از طرف دولت، بدون هدایت صحیح، به‌سمت بازار سوداگری می‌رود و تأثیری روی تولید واقعی ندارد.

مرحل اولیه است.

سیاست‌های متناقض دولتی: یک روز واردات هیبریدی‌ها آزاد شده و روز دیگر با تعرفه‌های سنگین محدود می‌شود. این بی‌ثباتی سرمایه‌گذاران را سردرگم می‌کند.

زیرساخت ناکافی: حتی اگر هیبریدی‌ها نسبت به خودروهای برقی کمتر به ایستگاه شارژ نیاز داشته باشند، باز هم نیازمند شبکه خدمات پس از فروش و قطعات یدکی تخصصی هستند که در کشور ما هنوز توسعه نیافته است

اگر بازار خودرو کشور به‌استاندارد جهانی برسد چه اتفاقی در اقتصاد، محیط زیست و آینده صنعت خودرو رخ خواهد داد؟

حال تصور کنیم که کشور ما بتواند ظرف ۱۰ سال آینده به میانگین جهانی برسد و حدود ۳۰ درصد ناوگان خودروها هیبریدی شود. پیامدهای آن به شرح زیر خواهد بود:

صرفه‌جویی ارزی سالانه میلیاردری در واردات سوخت یا یارانه انرژی

- کاهش محسوس آلودگی هوا در کلان‌شهرها و بهبود سلامت عمومی

- افزایش بهرهوری اقتصادی از طریق کاهش تعطیلات ناشی از آلودگی و کاهش هزینه‌های درمانی

- ایجاد فرصت‌های صنعتی و اشتغال گسترده در حوزه باتری و فناوری‌های نو

- ارتقای جایگاه ایران در مذاکرات و تعهدات بین‌المللی زیست‌محیطی

جهان به‌سرعت در حال تغییر است و صنعت خودرو نیز از این قاعده مستثنی نیست. آینده متعلق به خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی است. ایران اگر بخواهد عقب‌ماندگی خود را جبران کند و از فشارهای اقتصادی

و زیست‌محیطی بکاهد، باید سهم خودروهای هیبریدی را به‌طور جدی افزایش دهد. این مسیر اگرچه دشوار و پرچالش است، اما دستاوردهای آن برای اقتصاد، محیط زیست و سلامت جامعه آن قدر بزرگ است که هیچ جایگزین دیگری نمی‌تواند آن را جبران کند. به بیان ساده: اگر ایران به استاندارد جهانی برسد، برنده اصلی نه فقط صنعت خودرو، که کل جامعه و اقتصاد خواهد بود.

می‌دهد اگر تنها ۲۰ درصد از خودروهای کشور هیبریدی شوند، سالانه بیش از ۵ میلیارد لیتر بنزین صرفه‌جویی خواهد شد. با احتساب قیمت جهانی سوخت، این میزان صرفه‌جویی معادل میلیاردها دلار کاهش هزینه ارزی برای کشور خواهد بود. همچنین با کاهش مصرف سوخت، وابستگی به واردات بنزین با هزینه‌های سنگین پارانهای کمتر می‌شود و فشار بر منابع بودجه‌ای دولت کاهش می‌یابد.

اثرات زیست‌محیطی؛ کاهش آلودگی هوا و سلامت عمومی

کشور ما به‌ویژه در کلان‌شهرهایی چون تهران، مشهد و اصفهان، سالانه با بحران آلودگی هوا مواجه است؛ بحرانی که منجر به تعطیلی مدارس، افزایش هزینه‌های درمانی و کاهش بهرهوری اقتصادی می‌شود. خودروهای هیبریدی با کاهش مصرف و آلایندگی، می‌توانند تا ۳۰ درصد از انتشار گازهای مضر بکاهند. اگر ایران به میانگین جهانی برسد، سالانه میلیون‌ها تن دی‌اکسیدکربن کمتر وارد جو خواهد شد. این موضوع نه تنها برای سلامت عمومی جامعه حیاتی است، بلکه در جایگاه بین‌المللی ایران در زمینه تعهدات زیست‌محیطی نیز اهمیت دارد.

فرصت‌های صنعتی و اشتغال گذار به خودروهای هیبریدی صرفاً یک تغییر مصرفی نیست، بلکه فرصتی برای صنعت داخلی محسوب می‌شود. سرمایه‌گذاری در خطوط تولید باتری، موتورهای برقی و فناوری‌های مدیریت انرژی می‌تواند هزاران شغل جدید ایجاد کند. همچنین ورود به زنجیره جهانی تولید قطعات هیبریدی می‌تواند جایگاه صنعت خودروسازی ایران را از یک مونتاژ کار سنتی به یک بازیگر فناور ارتقا دهد.

موانع و چالش‌ها البته مسیر رسیدن به استاندارد جهانی بدون مانع نیست. سه چالش اصلی عبارت‌اند از:

کمبود سرمایه‌گذاری و فناوری: تولید خودروهای هیبریدی نیازمند فناوری پیچیده در زمینه باتری و سیستم‌های مدیریت انرژی است که در ایران هنوز در

زاپاس

Spare Tire

بهبود نسبی تولید خودرو در مرداد ۱۴۰۴



آمارهای این گزارش نشان می‌دهد شاخص تولید خودرو و قطعات در مرداد ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۰.۸ درصد افزایش داشته است. این در حالی است که مقایسه با تیرماه همان سال، حکایت از رشد قابل توجه ۸ درصدی دارد. شاخص فروش نیز روند مشابهی را دنبال کرده؛ به‌طوری که نسبت به مرداد سال گذشته تنها ۰.۴ درصد رشد کرده، اما در مقایسه با تیرماه، جهش ۱۷.۳

بر اساس گزارش تازه مرکز پژوهش‌های مجلس، صنعت خودرو و قطعه‌سازی در شرکت‌های بورسی در مردادماه ۱۴۰۴ پس از دورهای رکود، نشانه‌هایی از بهبود را تجربه کرده است. با این حال، رشد محدود و مشکلات ساختاری همچنان مانع جدی برای بخش قطعات به‌شمار می‌روند و اثر منفی خود را بر این زیربخش برجای گذاشته‌اند.

نگاه

View

همایون صالحی

رئیس کانون جایگاه‌داران سوخت

نحوه عرضه و قیمت‌گذاری بنزین سوپر وارداتی

با آغاز واردات بنزین سوپر توسط بخش خصوصی و قیمت‌گذاری آن بر مبنای نرخ‌های بورس انرژی، بازار سوخت کشور وارد مرحله‌ای جدید از رقابت، تنوع و واقعی‌سازی قیمت‌ها می‌شود. این اقدام می‌تواند گامی مهم در کاهش فشار ناترازی، عرضه، بهبود کیفیت سوخت و حرکت تدریجی به‌سوی آزادسازی قیمت‌ها باشد. با توجه به ناترازی در عرضه بنزین و حذف عملیاتی بنزین سوپر از چرخه توزیع، واردات بنزین ویژه به‌عنوان راهکاری برای پاسخ به بخشی از نیاز بازار آغاز شده است. این فرآورد به‌استانداردی متفاوت از بنزین فعلی تولید داخل و به‌صورت وارداتی تامین خواهد شد. باید به این نکته اشاره کرد که ورود بخش خصوصی به این حوزه بر این مبناست که تعیین قیمت بر اساس بازار جهانی صورت خواهد گرفت و با توجه به این که بنزین وارداتی را بخش خصوصی تامین می‌کند، قیمت‌گذاری آن تابعی از نرخ جهانی نفت، هزینه واردات، حمل‌ونقل، خدمات و سود سرمایه‌گذار خواهد بود.

این محصول بر اساس سازوکار بورس انرژی قیمت‌گذاری می‌شود و نرخ نهایی آن شناور و متغیر خواهد بود. اگرچه دولت از مدت‌ها پیش وعده ورود این محموله را داده بود، اما تاکنون توزیع در جایگاه‌های سوخت صورت نگرفته است.

با این حال طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده، انتظار می‌رود که نخستین محموله وارداتی از هفته آینده در برخی نقاط کشور عرضه شود. با توجه به‌ساختار فعلی عرضه سوخت در کشور باید تأکید کرد در حال حاضر دولت برای فرآورده‌هایی مانند بنزین و نفت‌گاز یارانه قابل توجهی پرداخت می‌کند. به‌عنوان مثال، عرضه نفت‌گاز به قیمت ۳۰۰ تومان به جایگاه‌دار انجام می‌شود؛ در حالی که فقط ۳۸۴ تومان بابت کارمزد خدمات به جایگاه تعلق می‌گیرد. این وضعیت نشان می‌دهد که عرضه این فرآورده حتی هزینه‌های توزیع را نیز پوشش نمی‌دهد. این در حالی است که بررسی هم‌زمان سیاست‌های قیمتی و درآمدی از اهمیت بسزایی برخوردار است و

افزایش قیمت سوخت باید در چارچوبی منسجم و هماهنگ با افزایش سطح درآمدی مردم انجام شود. نمی‌توان بدون در نظر گرفتن وضعیت معیشتی جامعه و با وجود قیمت‌گذاری غیرواقعی

خودرو، قیمت بنزین را به یک‌باره افزایش داد، چنین تصمیماتی باید در قالب یک بسته کامل اصلاحات ساختاری، با نگاه

کارشناسی و تدریجی اتخاذ شوند.

درصدی را ثبت کرده است.

در بخش قطعات اما شرایط متفاوت است؛ شاخص تولید و فروش این زیربخش در مقایسه با مرداد ۱۴۰۳ کاهش یافته و همچنان زیر فشار قرار دارد.

از سوی دیگر، بررسی عملکرد پنج‌ماهه نخست سال جاری نشان می‌دهد تولید خودروهای سواری توسط سه خودروساز بزرگ کشور — ایران خودرو، سایپا و

پارس خودرو — نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴ درصد کاهش داشته است. با وجود این، صرف‌فادر مردادماه تولید این شرکت‌ها نسبت به تیرماه ۱۲.۷ درصد افزایش یافته است.

در بعد کمی نیز آمارها قابل توجه است؛ تولید خودرو سواری از ۵۵ هزار و ۱۱۷ دستگاه در تیرماه ۱۴۰۴ به ۶۲ هزار و ۱۲۲ دستگاه در مرداد همان سال رسیده است.

سال ۱۹۷۰ تا ۱۹۷۶ تولید و ابتدا به صورت کوپه عرضه شد؛ تا این که سپس چند سال بعد نسخه فست‌بک به خط تولید اضافه شد. حالا، نیم قرن بعد، دیدن سلیکاهای تیون شده با اسپویلرهای جلو، گلگیرهای پهن و رینگ‌های بزرگ عادی است و حتی نمونه‌ای با موتور هوندا S2000 دیده شده؛ اما هیچ کدام به پای این سلیکای ساخته شده توسط تیم فلوریدایی Attacking The Clock Racing یا ATC نمی‌رسند. شاون باست، مالک ATC می‌گوید ابتدا قصد داشت موتور V10 لکسوس LFA را روی این خودرو نصب کند، اما به دلیل دشواری تهیه این پینشرانه، سراغ موتور V12 تیون تا سنچوری رفت.

یک شرکت آمریکایی تیونینگ چشم‌گیری را روی تیون تا سلیکای کلاسیک ۱۹۷۶ انجام داده و آن را به موتور V12 برگرفته از تیون تا سنچوری مجهز کرده است. تیون تا چندی پیش به بازگشت سلیکا با موتور ۴ سیلندر توربوشارژ اشاره‌هایی داشت؛ اما برخی طرفداران تیون تا هنوز به سلیکای نسل اول که ۵۵ سال پیش معرفی شد، علاقه‌مندند و رویاهای تیونینگ بسیار جسورانه تری دارند؛ مثل نصب یک موتور V12 در جایی که زمانی پیش‌رانه ۴ سیلندر قرار داشت. نسل اول سلیکا پاسخ تیون تا به فورد موستانگ بود؛ اما فاصله محوری کوتاه‌تر و موتورهای کوچک‌تری داشت. این خودرو از



تیون تا «سلیکا» با توان ۷۰۰ اسب بخاری



ویژه‌ها



علت اصلی روند کُند واردات خودرو



«بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در واکنش به روند فعلی واردات خودرو گفت: «قانون واردات خودرو نه تنها سال گذشته به طور کامل اجرا نشد، بلکه امسال نیز به دلیل محدودیت‌های ارزی با چالش‌هایی مواجه شده و به رغم ثبت‌نام‌های صورت گرفته، اما خودرویی به مشتریان تحویل داده نشده است.» وی افزود: «متأسفانه واردکنندگان که از سوی وزارت صمت برای تخصیص ارز به بانک مرکزی معرفی می‌شوند با صف‌های طولانی تخصیص ارز روبه‌رو هستند.»

دیگه چه خبر؟



بانک مرکزی واردات خودرو را از اولویت دریافت ارز خارج کرده است



«سید جواد حسینی‌کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی محدودیت در تخصیص ارز را مشکل اصلی در تأخیر در تحویل خودروهای وارداتی عنوان و بیان کرد: «کمبود منابع ارزی در کشور، تخصیص ارز به واردات خودرو را از اولویت بانک مرکزی خارج کرده است.» این از رو وزارت صمت ناچار است براساس اولویت‌های موجود نسبت به ثبت سفارش کالاهای وارداتی اقدام کند.»

توئیتر!



پلتفرم خدمات استعلام و فروش خودرو راه‌اندازی می‌شود



«رئیس پلیس راهور فراچرا از راه‌اندازی پلتفرم جامع خدمات خودرویی خبر داد که به زودی در دسترس شهروندان قرار می‌گیرد. سردار سید تیمور حسینی افزود: «پلیس در قالب این پلتفرم، طرح جامعی را دنبال می‌کند تا شهروندان هنگام خرید اینترنتی وسایل نقلیه بتوانند به صحت و اصالت اطلاعات درج شده اطمینان حاصل کنند و از کم و کیف تبلیغات و اطلاعات مربوطه مطلع شوند.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو با تأیید تخلفات برخی نمایندگان‌ها اعلام کرد: «به جای تحویل خودرو به خریداران، اقدام به حواله‌فروشی و پرداخت سود نقدی شده و این واحدها با برخورد قانونی و جریمه سنگین مواجه خواهند شد.»

«حاضر جواب: خودرو خودش هم کالای سرمایه‌ای نباشد، حواله و سود فروشی‌اش باز هم برای بعضی‌ها حکم سرمایه را دارد!

فروش نیشان آبی جدید آغاز شد.

«حاضر جواب: احتمالاً به زودی نیشان آبی با طراحی ثابتش در طی دهه‌های اخیر، گوی سبقت را حتی از پورشه ۹۱۱ هم می‌رباید!

علت کشیده شدن فرمان خودرو به چپ یا راست چیست؟

«حاضر جواب: شما اگر خیلی این کاره هستید، علت کشیدن فرمان بازار خودرو به چپ و راست را عیب‌یابی کنید لطفاً!

خودتجربیمی جدید در بازار خودرو: تعرفه پلکانی یا ۱۰۰ درصدی؟

«حاضر جواب: در حال حاضر در بازار خودرو، پاسخ به این سوال، حتی مهم‌تر از پاسخ به سوال حیاتی و معروف هملت است که مرتباً راه می‌رفت و می‌پرسید: بودن یا نبودن؟ مساله این است!

شوک جدید به صنعت خودرو؛ زنجیره تأمین، قربانی اصلی تجربیم‌ها.

«حاضر جواب: طفلکی این زنجیره تأمین که هر چه کاسه و کوزه داخلی و خارجی است، بر سرش شکسته می‌شود!

هجوم شرکت‌ها برای اخذ مجوز ورود خارجی‌ها...

«حاضر جواب: بعضی‌ها این همه از دردسرهای دشواری‌های واردات خودرو می‌نالند و این طوری هم برای گرفتن مجوزش سر و دست می‌شکنند!

جریمه ۲۲۷ هزار خودرو به دلیل توقف دوبله مقابل مدارس در مهر سال گذشته!

«حاضر جواب: خلاصه که بی‌وی ماه مهر، با بوی جریمه‌های میلیاردی هم‌زمان شده است!

چرا تولید و عرضه بنزین با اکتان ۹۵ متوقف شد؟

«حاضر جواب: چون در حال حاضر، کمیت بنزین تولیدشده مهم‌تر از کیفیتش است!

هشدار به خریداران خودرو در بازار رکودی...

«حاضر جواب: الان در بازار خودرو مگر مشتری‌ای هم باقی مانده که کسی بخواهد هشدارش بدهد؟

صنعت خودرو، نیازمند نوآوری است.

«حاضر جواب: ولی گفت‌وگوهای دست‌اندر کاران این صنعت را که بخوانید، متوجه می‌شوید قبل از نوآوری، در حال حاضر به شدت نیازمند نقدینگی است!

بازار خودرو در شهر یورماه با تکانه‌های جدید ارزی، شاهد افزایش کمی سابقه بود. از صعود صد میلیونی خودروهای داخلی تا جهش ۳۵۰ میلیونی یک شاسی‌بلند مونتاژی، روندی رقم خورد که خریداران و حتی فروشندگان را شوکه کرده است.

«حاضر جواب: گرانی خودرویی که فروشندگانش را هم متعجب کند، حتی در کتاب رکوردهای گینس نیز کم‌یاب است!

از فناوری‌های نوین، فرصت‌های کاری جدیدی نیز ایجاد کرده است. سایپا از این طریق توانسته نه تنها به حفظ اشتغال کمک کند، بلکه در تربیت و به کارگیری نیروی انسانی متخصص در حوزه قطعه‌سازی نیز نقش مهمی را ایفا کرده است. آید کوپرس همسوا با استراتژی‌های کلان سایپا، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در ارتقای فناوری انجام داده است. به کارگیری تکنولوژی لیزر در جوشکاری ورق، توسعه کاربرد هوش مصنوعی در فرآیندهای تولیدی و افزایش سطح اتوماسیون از مهم‌ترین اقدامات این شرکت در سال‌های اخیر به‌شمار می‌رود. نصب ۶ دستگاه ربات جدید طی سال جاری، نمونه‌ای بارز از این رویکرد فناورانه است که به بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری منجر شده است. این تحولات در شرایطی اتفاق افتاده که صنعت خودرو با محدودیت‌های ناشی از تحریم، مشکلات تأمین انرژی و فشارهای اقتصادی مواجه بوده است. با این وجود، سایپا و زیرمجموعه‌هایش نشان داده‌اند که با اتکا به ظرفیت‌های داخلی می‌توان مسیر پایداری تولید را ادامه داد و حتی کیفیت محصولات را ارتقا بخشید. به این ترتیب، تجربه سایپا در تأمین قطعات از زیرمجموعه‌ها نشان می‌دهد که بهره‌گیری هوشمندانه از ظرفیت‌های داخلی می‌تواند الگویی موفق برای دیگر صنایع کشور باشد. این راهبرد نه تنها موجب کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری شده، بلکه به تحقق اهداف کلان در حوزه خودکفایی، اشتغال‌زایی و توسعه فناوری نیز کمک کرده است. سایپا با این مسیر، تصویری روشن از توانمندی صنعت خودروسازی ایران ارائه داده است؛ صنعتی که می‌تواند با تکیه بر دانش و توان داخلی، قطعات وارداتی نیز چالش‌های بیرونی ایستادگی کند و آینده‌ای پایدار برای خود رقم بزند.



سایپا

واردات بودند، امروز در داخل تولید می‌شوند و این امر ریسک توقف خطوط تولید را به شدت کاهش داده است. دوم، با افزایش داخلی‌سازی و کاهش وابستگی به ارز خارجی، سایپا توانسته بخشی از فشارهای اقتصادی را مدیریت کند و در عین حال زمینه توسعه فناوری‌های بومی را فراهم آورد. اشتغال‌زایی پایدار نیز از دیگر نتایج این سیاست است. تنها در آید کوپرس بیش از یک هزار و ۵۰۰ نفر به‌طور مستقیم فعالیت دارند و این مجموعه با بهره‌گیری

سایپا در مسیر توسعه فعالیت‌ها قرار دارد؛

توسعه زنجیره تأمین داخلی، برگ برنده «سایپا»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«یکی از راهبردهای مهم صنعت خودروسازی کشورمان در سال‌های اخیر، توجه به توان داخلی و تقویت زنجیره‌های تأمین درون‌گروهی بوده است. گروه خودروسازی سایپا به‌عنوان یکی از پیشگامان این مسیر، با اتکا به شرکت‌های زیرمجموعه خود توانسته بخش عمده‌ای از نیازهای تولیدی را در داخل تأمین کند و مسیر حرکت به سمت خودکفایی واقعی را هموار سازد. در میان زیرمجموعه‌های سایپا، شرکت مجموعه‌های پرسی توسعه صنایع خودرو (آید کوپرس) جایگاهی کلیدی دارد. این شرکت از سال ۱۳۷۹ با هدف تولید قطعات پرسی بدنه و شاسی آغاز به کار کرد و امروز به‌عنوان یکی از معتبرترین تولیدکنندگان قطعات پرسی در کشور شناخته می‌شود. آید کوپرس علاوه بر ایفای نقش تأمین‌کننده اصلی ساب‌فریم شاهین و مجموعه‌های D3، با تولید روزانه بیش از ۹۰ هزار قطعه در قالب بیش از ۴۰۰ نوع محصول، نیازهای گسترده‌ای از خودروسازان بزرگ کشور همچون سایپا، ایران خودرو، پارس خودرو، سایپا-سیتروئن، زامیاد و مگاموتور را تأمین می‌کند. این رویکرد سایپا مزایای متعددی در پی داشته است. نخست، پایداری تولید در شرایط تحریم و محدودیت‌های بین‌المللی تضمین شده است. قطعات کلیدی که پیش‌تر نیازمند

اینفوگرافشی

Infography

افت درآمد شرکت «تولیدمحور خودرو»

میزان افت درآمد
۵ ماهه

39%



شرکت تولید محور خودرو

میزان درآمد
مردادماه

میلیارد تومان

182

میزان درآمد
۵ ماهه

میلیارد تومان

762

شرکت «تولیدمحور خودرو» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۷۶۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

فشار بیشتری بر مصرف‌کننده نهایی خودرو وارد می‌شود

«در چنین شرایطی، خودروسازان مجبور خواهند شد افزایش هزینه‌ها را به قیمت نهایی منتقل کنند که فشار اقتصادی بیشتری بر مصرف‌کنندگان وارد خواهد کرد. از سوی دیگر، نرخ تورم فزاینده و افزایش قیمت مواد اولیه و قطعات وارداتی نیز چالشی مضاعف برای صنعت خودرو ایجاد می‌کند.

چرا؟

هزینه تولید خودرو افزایش خواهد یافت

«در دوره بازگشت تحریم‌ها، تولید خودرو به کمتر از یک میلیون دستگاه رسید و حتی اقدامات دولت برای داخلی‌سازی قطعات و ارائه تسهیلات نیز نتوانست خلأ فناوری و سرمایه‌گذاری خارجی را جبران کند. کارشناسان بر این باورند که بازگشت تحریم‌ها هزینه تولید، واردات قطعات و انتقال فناوری را افزایش داده و این افزایش به قیمت نهایی محصولات منتقل خواهد شد

چند تلند؟

تأثیر بازگشت تحریم‌ها بر صنعت خودرو

«بازگشت تحریم‌ها از طریق فعال شدن مکانیسم ماشه می‌تواند فشار بیشتری بر صنعت و بازار خودرو وارد کرده و واردات قطعات و مواد اولیه را گران‌تر کند. تجربه دوره‌های قبلی تحریم در سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳ و ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ نشان داده که صنعت خودرو کشورمان بسیار آسیب‌پذیر است.



ندارد؛ اما در دنیای رندرها همه چیز ممکن است و در این ال کامینو، نیروگاه ۵٫۵ لیتری V8 توئین توربووی کوروت ZR1 پشت کابین خودرو کاملاً نمایان است! این یعنی دیگر خبری از فضای بار نخواهد بود؛ زیرا موتور عظیم V8 و سیستم اگزوز که تا انتهای اتاق بار کشیده شده کاملاً فضا را اشغال کرده است. البته حالا زیر کاپوت ال کامینو خبری از پیشرانده نخواهد بود. این ترکیب، یک وانت عجیب موتور وسط را خلق کرده که ۱۰۶۴ اسب بخار قدرت دارد و می تواند هر سوپر اسپرتی را شرمند کند! البته مطمئناً کنترل این حجم عظیم از قدرت در یک وانت اصلاً کار ساده‌ای نخواهد بود! کاهش ارتفاع، رنگ‌های جذاب با لاستیک‌های پهن و قطعات فیبر کربنی در قسمت سپرها و کاب‌ها هم از دیگر ویژگی‌های ال کامینوی خیالی هستند

در دنیای رندرها دیجیتالی، شورولت ال کامینو ۱۹۶۷ بر پایه پلتفرم کوروت ZR1 شکل گرفته و به وانتی شگفت‌انگیز با ۱۰۶۴ اسب بخار قدرت تبدیل شده است. این روزها کوروت ZR1 و ZR1X به نقل محافل خودرویی تبدیل شده و بار کور دزنی در نورپرگر رینگ، تمام توجهات را به خود جلب کرده‌اند. این موفقیت باعث شده تا علاقه‌مندان رویاهای مختلفی درباره این خودروها بیافند. یکی از این رویاها که شاید به ذهن کمتر کسی برسد، ترکیب وانت کلاسیک شورولت ال کامینو با شورولت کوروت ZR1 است! چون این پروژه در دنیای تخیل است، طراح این رندرها کاملاً فانتزی عمل کرده و ال کامینو را روی پلتفرم موتور وسط کوروت ZR1 قرار داده است. مطمئناً هیچکس انتظار دیدن یک وانت موتور وسط را



پیشرانده «کوروت» برای شورولت «ال کامینو»

اموی ام «ایکس ۵» در روسیه با نام تنت «تی ۴» عرضه می شود



گروه خودرو سازی AGR به‌عنوان مالک تأسیسات سابق هیوندای و فولکس‌واگن در روسیه، در فوریه ۲۰۲۵ از برند جدید تنت (Tenet) رونمایی کرد. به فاصله کمی پس از معرفی دو محصول جدید یعنی تنت T8 و تنت T7 که در واقع همان چری تیگو ۸ پلاس و چری تیگو 7L هستند، حالا نوبت به سومین محصول یعنی تنت T4 می‌رسد. این خودرو در واقع چری تیگو ۴ یا ام‌وی‌ام X5 است که فوریه ۲۰۲۴ در روسیه عرضه می‌شد و حالا، نشان تنت را بر خود دارد. بنابر اعلام AGR، بخش پایینی و زیرین بدنه تنت T4 با لایه ضد خش روکش شده است، که مقاومت بیشتری در برابر برخورد سنگریزه و غیره دارد. تنت T4 در دو تیپ عرضه خواهد شد. اکتیو به رنگ‌های آلومینیومی ۱۷ اینچ، چراغ‌های LED، گرمکن شیشه جلو و مخزن شیشه شور، تنظیم برقی و گرمکن آینه‌های جانبی، دوربین و حسگرهای عقب، پایش فشار باد تایر، سنسور نور، کروزر کنترل، ریموت استارت، چراغ همراهی تا منزل، ۴ کیسه هوا، گرمکن فرمان و صندلی‌های جلو، دو نمایشگر دیجیتال ۱۰٫۲۵ اینچ، سیستم صوتی با ۴ بلندگو و پشتیبانی نمایشگر لمسی از دستیار صوتی و اپل کارپلی و اندروید اتو مجهز است.

برنامه چانگان برای معرفی دیپال «L06»



برند دیپال که با اسامی شنلان و دیپ بلو (Deep Blue) هم شناخته می‌شود، در سال ۲۰۲۲ توسط چانگان و با هدف عرضه خودروهای هیبرید و برقی، تأسیس شد. این برند تاکنون شش محصول را عرضه کرده است و حالا برای معرفی هفتمین محصول یعنی L06 آماده می‌شود. طراحی دیپال L06 تاحدی متفاوت از سایر مدل‌های این برند به نظر می‌رسد. چراغ‌های دیپالت در مرز گلگیرها و کاپوت، چراغ‌های اصلی LED به فرم مثلث در سپر جلو، دستگیره‌های نیمه-مخفی، باله عقب تاشو و لیدر بالای شیشه جلو، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری دیپال L06 به‌شمار می‌آید. فعلاً تصویری از فضای کابین دیپال L06 در دسترس نیست، اما

می‌توان انتظار داشت که مواردی شامل نمایشگر لمسی بزرگ در میانه داشبورد و صفحه نمایش مجازی روی شیشه در نقش کلاستر را در این بخش، مشاهده کنیم. ابعاد بدنه چانگان دیپال L06 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۸۲، ۱٫۹۰۵، ۱٫۴۸ و ۲٫۹ متر اعلام شده است. همچون بسیاری از خودروهای چینی جدید، چانگان دیپال L06 نیز در دو تیپ هیبرید و برقی عرضه خواهد شد. تیپ هیبرید به پیشرانده ۱٫۵ لیتری ۱۰۰ تنفس طبیعی با ۹۸ اسب بخار قدرت و یک موتور برقی در محور عقب با ۲۲۷ اسب بخار قدرت، مجهز شده است.

تیراژ جی کلاس به ۶۰۰ هزار دستگاه رسید

رکورد جدیدی برای اسطوره لوکس «مرسدس بنز»

خبر News

آغاز پیش‌فروش «رووی M7»

پس از انتشار چند تصویر توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) و رووی در طول چند ماه گذشته، اکنون پیش‌فروش رووی M7 DMH آغاز شده است. رووی با معرفی کانسپت Pearl در نمایشگاه شانگهای ۲۰۲۵، زبان طراحی محصولات آینده خود را به نمایش گذاشت که اکنون می‌توان اثرات آن را در رووی M7 DMH مشاهده کرد. این خودرو توسط ژوزف کلیان طراحی شده که از سال ۲۰۲۴ به گروه سایک پیوسته است و سابقه همکاری با بامو، فولکس‌واگن، آئودی، اشکودا و حتی بوگاتی و رولز رویس را در کارنامه دارد. ابعاد بدنه رووی M7 DMH در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۴٫۹۴، ۱٫۸۹، ۱٫۵۱ و ۲٫۸۲ متر اعلام شده است. این خودروی ۱٫۶۷۰



کیلوگرمی می‌تواند در شعاع ۵٫۸ متر دور بزند. تشخیص شباهت‌های ظاهری رووی M7 DMH با کانسپت Pearl چندان سخت نیست. جلوپنجره بزرگ با اجزای عمودی و نشان توراتی ROEWE روی آن، جزئیات کروم در سپر جلو، اجزای دوتایی چراغ‌های جلو، رنگ‌های چند-پره ۱۷ یا ۱۸ اینچ و فرم لیفت‌بک بخش انتهایی بدنه، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری رووی M7 DMH به‌شمار می‌آید. در فضای کابین رووی M7 DMH با فرمان D-شکل، صفحه‌نشان‌دهنده ۱۰٫۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵٫۶ اینچ با دستیار هوش مصنوعی Doubao AI، گرمکن فرمان و تمام صندلی‌ها و ۲۸ فضای مختلف برای لوازم کوچک، رویه‌رو هستیم. گنجایش محفظه بار این خودرو نیز ۵۲۷ لیتر اعلام شده است.

قوای حرکتی رووی M7 DMH از نسل پنجم سامانه هیبرید DMH تأمین می‌شود، که پیشرانده ۱٫۵ لیتر با ۱۱۰ اسب بخار قدرت و ۱۳۵ نیوتون-متر گشتاور، یک موتور برقی روی محور جلو با ۱۸۴ اسب بخار قدرت و ۳۳۰ نیوتون-متر گشتاور، سامانه انتقال قدرت DHT و باتری ۱۹۰۷ کیلووات ساعت را به همراه دارد. بنابر اعلام سازنده، برد حرکتی این خودرو در حالت کاملاً برقی و برمبنای استاندارد CLTC به ۱۶۰ کیلومتر می‌رسد.

G استثنایی در این قاعده محسوب می‌شود. به اذعان مدیر AMG، تا ۸۰ درصد از کل تولیدات کلاس G از سال ۱۹۷۹ تاکنون هنوز در حال کار و تردد هستند؛ رقمی که حتی از پورشه ۹۱۱ افسانه‌ای (با ۷۰ درصد فعال) نیز فراتر است. آن چه کلاس G را در رده شاسی‌بلندهای لوکس تک و بی‌همتا ساخته، ترکیب منحصر به فرد استقامت، توانایی عبور از مسیرهای صعب‌العبور و تجربه رانندگی سطح بالای شهری با سوازی نرم، تکنولوژی‌های مدرن و جزئیات اشرافی است. مشتریان این خودرو نه تنها علاقه‌مندان به ماجراجویی و آفرود واقعی هستند، بلکه سرمایه‌گذاران، کلکسیونرها و اشخاص معروف دنیای هنر، موسیقی، ورزش و سیاست نیز کلاس G را به‌نوعی مترادف با «موفقیت» و جایگاه اجتماعی خاص می‌دانند. جالب آن که نسخه ویژه «پاپ موبیل» پاپ ژان بل دوم نیز بر اساس کلاس G ساخته شد؛ موضوعی که تأثیر فرهنگی و سیاسی این SUV را تا سطح جهانی گسترش داد. در بازاری که SUVهای لوکس، هر نسل بیش از پیش به‌زبان طراحی آیرودینامیک و خطوط مستطیلی و ساختمان می‌شوند، کلاس G عمداً بر خطوط مستطیلی و ساختمان جعبه‌ای خود اصرار می‌ورزد. حتی مرسدس در تبلیغاتش این ثبات فلسفی را به رخ می‌کشد؛ تغییری جزئی در فرم جلوپنجره، به‌ندرت و بسا احتیاط فوق‌العاده اتفاق می‌افتد. مقاومت کلاس G در برابر موج‌گذاری مسد، آن را به‌نماد وفاداری، اعتماد و ترکیب سنت با نوآوری تبدیل کرده است. کلاس G مرسدس‌بنز در ۴۶ سال تولید مداوم و حالا با شش‌ده‌هزارمین دستگاه، نه فقط ماندگارترین SUV لوکس جهان، بلکه نمادی از عشق صنعت خودرو به تاریخ، اصالت، پشرفت و نوآوری است.

فرهنگ، عملکرد، لوکس‌گرایی و قابلیت تطابق با آینده (برقی شدن) باعث شده این خودرو هنوز بی‌رقیب باشد و افسانه‌اش فراتر از بازارها، نسل‌ها و تحولات تکنولوژیک ادامه پیدا کند. ورود نسخه EQG یک گام جدی برای پیوند سنت با آینده‌نگری است. بعید است در کوتاه‌مدت هیچ رقیبی بتواند جایگاه فرهنگی و اقتدار بی‌چون‌وچرای کلاس G را تهدید کند؛ چرا که اکسیر طلایی مرسدس‌بنز تلفیقی هوشمند از میراث، تکنولوژی و نیازهای روانی مشتریان عصر جدید است. کلاس G همچنان سرباز وفاداری خواهد ماند که از میدان نبرد تا جاده‌های اشرافی جهان، بی‌وقفه می‌تازد.



میراثی از دوران نظامی است، بلکه مزیت‌هایی چون مقاومت پیچشی بالا، استحکام بدنه در برخورد ها و قابلیت‌های آفرود را تضمین می‌کند. مرسدس به‌خوبی دریافته که هویت بصری G-Wagen (چراغ گرد، خطوط تیز، دستگیره‌های مکانیکی و درهای سنگین) رمز ماندگاری و تفاوت در بازار SUV های لوکس است؛ تغییری اساسی در این زبان طراحی، ریسک از دست دادن وفاداری مشتری را به‌دنبال خواهد داشت. دستاوردهای کلاس G برای مرسدس‌بنز فراتر از سود فروش چندین میلیارد دلاری است. اعتبار برند، تثبیت نام مرسدس به‌عنوان پیش‌از SUV های لوکس و همچنین کمک به دیدگاه تحقیق و توسعه (R&D) مدل‌های آینده از جمله کلاس EQG، از مزایای کلیدی هستند. میانگین قیمت دلاری نسخه‌های ۲۰۲۵ بین ۱۵۰ تا ۲۱۰ هزار دلار برای G550 و AMG G63 اعلام شده و در بازار تیونینگ‌منصوری و برابوس به بیش از ۴۰۰-۶۰۰ هزار دلار هم می‌رسد. با توجه به رشد سرسام‌آور شخصی‌سازی (۹۰ درصد مشتریان حداقل یک گزینه سفارشی انتخاب می‌کنند)، بخش Manufaktur عملاً به یک جریان درآمدی پایدار تبدیل شده است. در حالی که خودروهای آلمانی به اشتهاک بالا و هزینه‌های نگهداری معروف هستند، کلاس

بیشترین شخصی‌سازی را در محصولات مرسدس دارد. به گفته شرکت، بیش از ۹۰ درصد خریداران حداقل یک آپشن مانوفاکتور (بخش شخصی‌سازی مرسدس) را انتخاب می‌کنند و به‌طور متوسط سه آپشن در هر خودرو دیده می‌شود. تقاضا برای رنگ‌های اختصاصی نیز افزایش یافته و از سال گذشته، خریداران می‌توانند از بین بیش از ۲۰ هزار رنگ در برنامه شخصی‌سازی انتخاب کنند. با وجود تکامل چشمگیر G واگن از زمان معرفی در ۱۹۷۹، موفقیت آن به دلیل پایداری به ریشه‌هاست. فرم کلی این شاسی‌بلند برای نزدیک به ۵۰ سال تقریباً بدون تغییر مانده که با توجه به الزامات ایمنی و آیرودینامیک امروزی، دستاوردی شگفت‌انگیز است. G واگن با شاسی نردبانی مناسب، گیربکس کمکی دو سرعته و سه دیفرانسیل قفل شونده، توانایی آفرود خود را حفظ کرده؛ در حالی که بسیار سریع‌تر و لوکس‌تر شده است.

وقتی هنوز به جعبه وفادار هستیم کلاس G یکی از معدود SUV های لوکس جهان است که با وجود نیم قرن گذر زمان، همچنان بر ساختار شاسی نردبانی و بدنه جعبه‌ای پافشاری می‌کند. این ساختار نه تنها



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تولید شش‌ده‌هزارمین دستگاه مرسدس‌بنز کلاس G (G-Class) نه تنها دستاوردی نمادین برای خود مرسدس‌بنز، بلکه بازتابی از تأثیر عمیق این شاسی‌بلند در صنعت خودرو جهان است. کلاس G برخلاف بسیاری از لوکس‌سازان معاصر، مسیری استثنایی از گمنامی نظامی تا شهرت اشرافی را طی کرده است؛ تا حدی که این خودرو امروزه در ذهن علاقه‌مندان صنعت، هم‌سنگ مقایسه‌ای چون اعتبار، اصالت و ماندگاری است. هر چند مرسدس ۴۶ سال است که کلاس G را تولید می‌کند، اما با افزایش تقاضا در سال‌های اخیر، این خودرو حالا به‌نقطه عطف تولید ۶۰۰ هزارمین نمونه رسیده است.

نمونه برقی که تاریخ ساز شد مرسدس‌بنز به‌تازگی اعلام کرده که ۶۰۰ هزارمین G کلاس را تولید کرده است. این نمونه، یک مدل تمام‌الکتریکی EQ 6580 و رنگ مشکی افسیدین متالیک است که چند روز پیش از خط تولید گراتس اتریش، جایی که تمام G کلاس‌ها ساخته می‌شوند، خارج شد. مرسدس‌بنز قصد ندارد این خودرو را نگه دارد و آن را به مشتری خواهد فروخت. این نقطه عطف قابل توجهی است؛ زیرا تنها دو سال پیش بود که مرسدس‌بنز تولید ۵۰۰ هزارمین G کلاس را با نمایش یک مدل منحصربه‌فرد با تم رترو جشن گرفت و تولید ۱۰۰ هزار شاسی‌بلند لوکس دیگر در چنین مدت کوتاهی، نشان‌دهنده رشد چشمگیر تقاضا برای G کلاس است. برای مقایسه، مرسدس‌بنز سه سال طول کشید تا از ۴۰۰ هزار به ۵۰۰ هزار G کلاس برسد و رسیدن از ۳۰۰ هزار به ۴۰۰ هزار دستگاه نیز تقریباً همین‌قدر زمان برد. این افزایش تولید نشان‌دهنده محبوبیت رو به رشد G کلاس است. در حالی که S کلاس و E کلاس مدت طولانی‌تری در خط تولید بوده‌اند، این شاسی‌بلند با الهام از طراحی نظامی به‌جواهر تاج مرسدس‌بنز تبدیل شده و با قیمت‌های بالا و لیست‌های انتظار چندساله همراه است. G کلاس همچنین



برند آیتو به عنوان حاصل اتحاد هواوی و سارس در سال ۲۰۲۱ تأسیس شد. همچون سایر برندهای خودرو ساز زیرمجموعه هواوی یعنی لوکسید، استلاتو و مکس ترو، محصولات آیتو شامل چهار کراس‌اور M7، M8، M9 و M5 نیز از طریق شبکه فروش HIMA به فروش می‌رسد. آیتو M7 در سال ۲۰۲۲ معرفی شد. این خودرو را می‌توان همتای هیبرید دانگ فنگ iX7 محسوب کرد. پس از به‌روزرسانی در تابستان ۲۰۲۴، حالا نسل دوم این خودرو برای ورود به بازار آماده می‌شود. بنابر اعلام China EV DataTracker، بیش از ۱۹۳ هزار دستگاه آیتو M7 در سال ۲۰۲۴ در چین به فروش رسید. اما با توجه به فروش ۳۵ هزار و ۱۴۶ دستگاه از این خودرو در نیمه نخست ۲۰۲۵، بعید است که آمار سال قبل تکرار شود. طراحی ظاهری آیتو M7

به جز تغییرات محدود همچون پایین سپر جلو یا عرض کمتر چراغ‌های عقب، به‌طور کامل به برادر بزرگ‌تر یعنی M8 شباهت دارد. خریداری می‌تواند جزئیات بدنه را به رنگ نقره‌ای یا مشکی براق سفارش دهد. ابعاد بدنه نسل دوم آیتو M7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵٫۰۸، ۱٫۹۹۹، ۱٫۷۸ و ۳٫۰۳ متر اعلام شده است که نسبت به نسل قبل، در تمام جهات افزایش نشان می‌دهد. در فضای کابین نسل دوم آیتو M7 با طراحی جدید کنسول میانی، سه نمایشگر شامل صفحه لمسی ۱۶٫۱ اینچ با رابط کاربری Harmony OS، اهرم دنده روی ستون فرمان، تریم چوبی، دو جالیوانی و نمایشگر مجازی روی شیشه (هداپ)، مواجه هستیم. درهای این خودرو از داخل با دکمه باز می‌شود در حالی که روی داشبورد از دکمه فیزیکی، خبری نیست.



معرفی تویوتا «GR» کروا ۲۰۲۶



تویوتا از نسخه به‌روز شده هاچ‌بک داغ GR کروا ۲۰۲۶ در بازار ژاپن رونمایی کرد. این نسخه جدید با الهام از دنیای موتور اسپرت، از شاسی مستحکم‌تر، سیستم خنک‌کننده کارآمدتر و سیستم صوتی پیشرفته‌تری بهره می‌برد. خبر هیجان‌انگیزتر این‌که تویوتا قول داده این به‌بودها را بسدود هیچ‌گونه افزایش قیمتی ارائه کند و هم‌زمان، عرضه خودرو را نیز افزایش دهد. این تکامل مستقیم از دل تجربیات تیم تویوتا در مسابقات استقامتی سری سوپر تایکو بیرون آمده است؛ جایی که به‌باور آکیو تویوتا، بهترین بستر برای آزمودن و به‌بود خودروهای جاده‌ای است. قلب تپنده این

هاچ‌بک جذاب بدون تغییر باقی مانده و همان ۱.۶ لیتری ۲ سیلندر توربوشارژ با قدرت ۲۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر وظیفه به‌حرکت درآوردن هر چهار چرخ را از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۸ سرعته اتوماتیک برعهده دارد؛ اما تویوتا خبر خوشی برای مالکان فعلی GR کروا دارد. یک آپدیت نرم‌افزاری در راه است که گشتاور مدل‌های قدیمی‌تر را ۲۰ نیوتون‌متر افزایش داده و تنظیمات سیستم چهارچرخ محرک GR-Four را نیز بهینه می‌کند. فروش GR کروا ۲۰۲۶ در ژاپن با قیمت ۴۰ هزار دلار آغاز می‌شود.

فرانسوی

French

بازگشت ون خاطره‌انگیز «سیتروئن»



سیتروئن‌های کلاسیک به نام The 2CV Shop و شرکت ایتالیایی کاسلاتی است که این ون را بر پایه پلتفرم مدرن سیتروئن ری‌لای و با پیشرفته‌های برقی با دیزلی عرضه می‌کنند. این پروژه جذاب که با شعار «تولد دوباره یک نماد» و تحت لیسانس رسمی سیتروئن تولید می‌شود، ترکیبی هنرمندانه از جذابیت‌های طراحی کلاسیک و عملکرد یک ون امروزی است. بدنه که توسط شرکت کاسلاتی ساخته می‌شود، با وفاداری کامل به خطوط موجدار و چهره متمایز مدل کلاسیک تایپ H، حس نوستالژی را زنده می‌کند در حالی که زیر این پوسته، یک ون کاملاً مدرن قرار دارد. نسخه تمام‌برقی این ون به یک باتری قدرتمند ۱۱۰ کیلووات‌ساعتی مجهز شده که بر اساس استاندارد WLTP، بردی معادل ۴۱۸ کیلومتر را فراهم می‌کند. قیمت از ۴۱ هزار و ۹۹۵ پوند برای نسخه دیزلی شروع می‌شود.

چینی

Chinese

آفرودر «چری» با قابلیت چرخش تانک



شرکت چری رسماً از جدیدترین محصول خود، شاسی بلند Fulwin X3L، پرده‌برداری کرد. این خودرو در قدرتمندترین نسخه، ۴۲۲ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند، شتاب صفر تا صد را در ۴.۷ ثانیه ثبت می‌کند و با برد ترکیبی بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر، قواعد بازی را در کلاس خود تغییر می‌دهد. قیمت این خودرو در بازار چین از ۱۶ هزار و ۵۰۰ دلار شروع می‌شود. قلب تپنده Fulwin X3L، یک سیستم هیبریدی پیشرفته است که از یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ با توان ۱۱۵ کیلووات به عنوان ژنراتور (برد-افزا) و موتورهای برقی تشکیل شده است. این خودرو در دو نسخه عرضه می‌شود: مدل تک‌موتوره با توان کلی ۱۸۵ کیلووات (۲۴۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۰۰ نیوتون‌متر، و مدل دو‌موتوره چهارچرخ محرک با توان ترکیبی خیره‌کننده ۳۱۵ کیلووات (۴۲۲ اسب‌بخار) و گشتاور ۵۰۵ نیوتون‌متر. سیستم چهارچرخ محرک آن دارای ۹ حالت رانندگی است که شامل ویژگی‌های منحصر به فردی مانند چرخش تانک (دور درجا)، خزش در سرعت پایین و پدال تکی‌آفرود می‌شود.

ایتالیایی

Italian

فیات ۵۰۰ هیبرید «تورینو»



نسخه ویژه فیات ۵۰۰ هیبریدی به نام تورینو نه تنها ادای احترامی به پیوند عمیق این شرکت با شهر تورین است بلکه نشانگر بازگشت تولید این خودرو به کارخانه تاریخی میرافیوری یعنی قلب اصلی فیات است. فیات

۵۰۰ هیبریدی تورینو با دو رنگ اصلی سبز اقیانوسی و زرد طلایی به همراه پنج رنگ سفارشی دیگر عرضه می‌شود. لوگوی هیبرید نیز وجود پیشرفته بنزینی در این خودروی شهری را یادآوری می‌کند. در داخل کابین، تغییرات ظریف اما معناداری به چشم می‌خورد. صندلی‌ها با پارچه‌ای انحصاری پوشانده شده‌اند که لوگوی کارخانه تورین روی آن‌ها حک شده است. داشبورد هم‌رنگ بدنه، فرمان با پوشش نرم مشکی و یک نمایشگر مرکزی ۱۰.۲۵ اینچی، فضای مدرن و دل‌نشینی را ایجاد کرده‌اند. زیر کاپوت این نسخه ویژه، یک پیشرفته هیبریدی خفیف قرار گرفته است. این سیستم از یک موتور ۱ لیتری سه سیلندر تشکیل شده که به یک گیربکس شش سرعته دستی متصل می‌شود و قدرتی معادل ۶۵ اسب‌بخار تولید می‌کند. اگرچه این قدرت اندک به نظر می‌رسد اما برای رفت‌وآمدهای روزمره شهری کاملاً کافی و بهینه است.

پیش‌بینی عملکرد بازار خودرو در ۶ ماهه دوم سال

خودروهای داخلی در بازار تا ۴۰ میلیون تومان گران شدند



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در ایران سال‌هاست به کلافی سرد درگم و پیچیده برای مصرف‌کنندگان واقعی بدل شده است؛ بازاری که نه تنها نتوانسته پاسخگوی تقاضای واقعی باشد، بلکه هر بار با سیاست‌های ناکارآمد و مدیریت جزیره‌ای، اعتماد عمومی را بیش از پیش تضعیف کرده است. بازار خودرو کشور در آخرین روزهای تابستان و در آستانه ورود به ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۴ همچنان با رکود تقاضا مواجه است؛ شرایطی که به دلیل وضعیت نامساعد اقتصادی، قدرت خرید پایین و ابهامات سیاسی، منجر به آفتنگی و سرگردانی متقاضیان واقعی و کاهش شدید توان برنامهریزی و تصمیم‌گیری برای خرید خودرو شده است. وعده آزادسازی واردات خودرو که قرار بود با شکستن انحصار و ایجاد رقابت، قیمت‌ها را متعادل و حق انتخاب بیشتری به خریداران دهد نیز امروز با تصمیمات متناقض در سیاست تعرفه‌ای، تأخیرهای طولانی در ثبت سفارش، موانع بوروکراتیک و اختلال در تخصیص ارز مواجه است. نتیجه چنین فرایندی بالاتکلیفی خریداران و بی‌ثباتی شدید قیمت‌هاست؛ وضعیتی که نشان می‌دهد سیاست‌ها به جای اصلاح، صرفاً مسکن‌های موقتی بوده و عملاً چرخه بازار خودرو را به بازاری غیرشفاف و پرنوسان بدل کرده است.

در واقع در چنین شرایطی واردکنندگان به دلیل محدودیت‌های ارزی و تعرفه‌ای نمی‌توانند بازار را به‌طور مستمر تامین کنند. نتیجه این اختلال‌ها، شکل‌گیری یک بازار پرنوسان و غیرقابل پیش‌بینی است که مصرف‌کنندگان عادی را دچار سردرگمی و اضطراب می‌کند. البته در سمت دیگر بازار خودرو، خودروهای مونتاژی داخلی است که وضعیتی مشابه دارند؛ تحویل‌های چندماهه و جهش‌های غیرمنطقی قیمت، منجر به ایجاد حباب غیر واقعی در بازار شده است.

وجود چنین چرخه‌ای، بازار خودرو را کاملاً در بن‌بست بی‌اعتمادی، کمبود عرضه و سوداگری گرفتار کرده و در این میان، استمرار در توقف فروش و چالش‌های عدیده تولید نیز بر وضعیت کنونی دامن زده و بازار را با بی‌ثباتی بیشتری روبه‌رو کرده است؛ جریانی که نه تنها تهدیدی جدی برای بازار خودرو محسوب می‌شود، بلکه رشد روزافزون قیمت‌ها را به‌همراه داشته و زمینه را برای سودجویی بیشتر فراهم می‌کند.

بسیاری از تحلیلگران هشدار می‌دهند تداوم این وضعیت و عرضه محدود خودرو و سبب رشد شکاف قیمتی در این بخش از بازار می‌شود. این موضوع می‌تواند به نفع دلالت و به ضرر مصرف‌کنندگان باشد.

کارشناسان بازار خودرو تأکید می‌کنند از سرگیری فروش خودرو و بهبود جریان عرضه خودرو نه تنها به ثبات بازار



سرمایه‌گذاری خارجی را جبران کند. کارشناسان بر این باورند که بازگشت تحریم‌ها هزینه تولید، واردات قطعات و انتقال فناوری را افزایش داده و این افزایش به قیمت نهایی محصولات منتقل خواهد شد.

افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۳ تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۷۱ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال ۱۴۰۴ (۱۴۰۴) با ۳۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۳۱ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۸ میلیون تومان، تارا ۶ دنده ۷۱ پلاس (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۰ میلیون تومان، ری‌ا (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان و کوئیک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان افزایش ۵۶۸ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

ژاپنی

Japanese

سوپر بایک برقی «کاوازاکی»

کاوازاکی با نینجا e-1، سکوت را با هیجان در هم آمیخته است. این سامورایی برقی، تعریفی جدید از سواری شهری را ارائه می‌دهد. نینجا e-1 مدل سال ۲۰۲۵، با بهره‌مندی از فناوری پیشرفته الکتریکی خود نشان می‌دهد کاوازاکی برای انتقال میراث نینجاهای خود به عصری تازه، آماده است. این موتور سیکلت برقی شهری، نه برای جایگزینی مدل‌های اسپرت بزرگ بلکه برای فراهم آوردن تجربه‌ای جدید از سرگرمی، راحتی و رانندگی درون شهری طراحی شده است. نینجا e-1 با بدنه کامل (فل فرینگ) و خطوط



تهاجمی و وضعیت سواری اسپرت خود به وضوح یکی از خانواده نینجا محسوب می‌شود. رنگ‌بندی نقره‌ای متالیک روشن در کنار سبزر لیمویی، نگاه و استدلال کاوازاکی به سوی آینده برقی را نشان می‌دهد. در محل مخزن سوخت، یک جعبه قفل دار ۵ لیتری برای لوازم کوچک مثل دستکش یا شارژر هم تعبیه شده است تا بتواند e-1 را برای عبور و مرور شهری به گزینهای کاربردی تبدیل کند. داشبورد آن به یک نمایشگر رنگی TFT مجهز شده که اطلاعاتی مثل وضعیت باتری، حالت سواری و اتصال به گوشی هوشمند را نشان می‌دهد. این موتور سیکلت از سه حالت سواری سود می‌برد. پشانه برقی این موتور سیکلت از نوع سنکرون دائم مغناطیسی هواخنک است که توان نامی آن برابر با 5.0 کیلووات و توان بیشینه آن برابر 9.0 کیلووات (حدود ۱۲ اسب‌بخار) اعلام شده است. دو باتری لیتیوم-یونی جداشونده، هر کدام با ظرفیت ۳۰ امپر-ساعت و ولتاژ اسمی 50.4 ولت، تامین نیروی موتور را بر عهده دارند. زمان شارژ کامل هر باتری هم حدود 3.7 ساعت است.

محصول

Product

فروش کلکسیون «لونیس همیلتون»

لونیس همیلتون، قهرمان هفت‌باره فرمول یک و راننده فعلی تیم فراری، در اقدامی غیرمنتظره، کلکسیون خودروهای خیره‌کننده خود را به ارزش تقریبی ۱۳ میلیون پوند فروخته و اعلام کرده که دیگر علاقه‌ای به جمع‌آوری خودرو ندارد و به دنیای هنر روی آورده است. گاراژ این راننده پرافتخار بریتانیایی که زمانی میزبان ۱۵ دستگاه از کمیاب‌ترین ابرخودروهای جهان بود، اکنون خالی است. در میان این کلکسیون، خودروهایی نظیر مرسدس AMG One، مک‌لارن F1، فراری لافراری، AC کبرا و پگانی زوندا LH ۷۶۰ سفارشی با گیربکس دستی به چشم می‌خورد.



همیلتون تجربه خوشایندی از رانندگی با زوندا نداشت و آن را خودرویی وحشتناک برای رانندگی توصیف کرده بود. این خودرو حتی در سال ۲۰۱۵ در مونت‌کارلو با یک خودروی پارک‌شده تصادف کرد. همیلتون سرانجام در سال ۲۰۲۱ این زوندا را پردرستر از فروخته که متأسفانه این خودرو بار دیگر در سال ۲۰۲۳ توسط مالک جدیدش در ولز دچار سانحه شد. همیلتون با وجود فروش تمام خودروهایش اعتراف می‌کند که هنوز یک خودرو وجود دارد که آرزوی داشتنش را در سر می‌پروراند و آن فراری F40 است. این مدل که بسیاری آن را یکی از برترین خودروهای تاریخ مارانلو می‌دانند، آخرین محصولی بود که پیش از مرگ آنزوفراری در آگوست ۱۹۸۸ به تأیید شخص او رسید. همیلتون که در ابتدای سال ۲۰۲۵ و در مراسم معارفش به عنوان راننده فراری در کنار یک F40 عکس گرفته بود، در این باره می‌گوید: «اگر قرار باشد یک ماشین بخرم، آن F40 خواهد بود. آن یک اثر هنری زیباست.» این تغییر رویکرد همیلتون در زندگی شخصی‌اش، هم‌زمان با فصل چالش‌برانگیزی در دنیای حرفه‌ای او رقم خورده است.



مزد RX-8 را باید شاهکار بی‌پایان و اسطوره جاودان این کمپانی خودرو ساز ژاپنی دانست. چرا که این خودرو نخستین گرین کوپه جذاب مزدا بود که از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۲ یعنی بیش از ۹ ماه روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام بود و در این مدت نظر همه اسپرت‌دوستان را به خود جلب کرد. این مدل از نظر طراحی، استایل تومند و اسپرتی دارد که کاملاً هیجان‌انگیز است. اما از نظر مشخصات فنی RX-8 اسطوره بی‌بدیل است؛ چرا که یک موتور ۲ سیلندر روتوری با واتکل به حجم ۱۳۰۸ سی‌سی را در خود جاداه است. این موتور حداکثر می‌تواند ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت

را در ۸۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۱۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. نکته بسیار مهم درباره مزدا RX-8 سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود LSD است که عملکرد این گرین کوپه را کاملاً بهبود می‌بخشد. مزدا RX-8 مدل ۲۰۰۹ میلادی در بازار کانادا با شرایط بدنه و شاسی سالم با کارکرد ۸ هزار و ۴۰۰ کیلومتر، ارزشی برابر با ۱۴ هزار و ۵۰۰ دلار دارد.



قیمت مناسب برای اسطوره «مزد»

آشنایی با کم‌استهلاک‌ترین ۶ سیلندر ایران

آیا لکسوس «ES350» سه میلیاردی، ارزش خرید دارد؟

باشد. این روزها ممکن است انتخاب برای خرید یک سدان لوکس خانوادگی در بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان چندان آسان نباشد؛ از این رو در این مطلب، خودرو ES۳۵۰ مدل ۲۰۱۱ میلادی را در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان به شما پیشنهاد می‌دهیم. با ما همراه باشید تا به صورت تخصصی و فنی این سدان سامورایی را بررسی کنیم

فلسفه برند لکسوس، تولید خودروهایی لوکس تر و اسپرت تر از محصولات تویوتا اما با همان کیفیت و دوام است. این برند توانست از اواخر دهه ۸۰ میلادی تا به امروز در بازار پریمیوم لاچگری‌ها، جایگاه خاصی برای خود فراهم کند. لکسوس در کلاس سدان‌های سایز بزرگ لاچگری (سگمنت E) توانسته با طراحی و تولید ES زبازد



طراحی لوکس، استایل با پرستیژ!

لکسوس ES از سال ۱۹۸۹ میلادی تا به امروز روی خط تولید این برند لوکس ژاپنی قرار دارد. این خودرو از نسل پنجم (که در این مطلب بررسی می‌شود) تا نسل ششم؛ در بازار ایران حضور دارد. نسل پنجم ES موسوم به GSV40 از مارس ۲۰۰۶ تا ژوئن ۲۰۱۲ میلادی روی خط تولید لکسوس قرار داشته است.

یکی از سدان‌های با کیفیت کشورمان که در حال حاضر پس از گذشت دو دهه همچنان محبوب است، لکسوس ES350 است. از نظر طراحی، نسل پنجم این سدان لوکس سامورایی نسبت به نسل‌های قبلی خود با تغییرات بیشتری همراه شده که این تغییرات منجر به ایجاد استایل به‌روز و مدرنی برای این خودرو شده است. بانگهی به پروفیل این خودرو، شاهد طراحی خط تیز افقی روی بدنه هستیم. همچنین کاپوت کشیده، ستون C زاویه‌دار و استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی، کاراکتر اسپرت و موقری از این سدان را به نمایش می‌گذارد.

هر چند که استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی خبر از کیفیت بالای سیستم تعلیق و دوام آن دارد؛ چرا که با وجود چنین استایلی، استفاده از رینگ ۱۸ یا ۱۹ اینچی نیز امکان پذیر بود. در نمای جلو ES350 نسل پنجم، شاهد طراحی چراغ‌های کشیده نسبتاً باریکی هستیم. از طرفی، جلو پنجره چهار ضلعی با خطوط افقی مزین به کروم و خطوط تیز روی کاپوت کشیده، چهره جذاب، جوان پسند و جسورانه‌ای به این سدان سایز بزرگ لوکس بخشیده است.

در نمای عقب نیز شاهد طراحی بسیار زیبایی از سدان لکسوس هستیم. طراحی چراغ‌های کشیده و حجم پردازی خاص به همراه نوار کروم میانی، منجر به ایجاد طراحی زیبا و چشم‌نوازی برای ES350 شده است. همچنین طراحی اکزوزهای گرد در دو طرفین سپر، چاشنی هیجان را در این خودرو به اوج می‌رساند.

۶ سیلندری که با کیفیت است!



آنچه سبب برتری لکسوس ES350 نسل پنجم GSV40 در بازار ایران می‌شود؛ قلب تپنده پرتوان آن است. یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل به حجم ۳۴۵۶ سی‌سی با ساختار اتمسفریک؛ زیر کاپوت کشیده ES350 جا خوش کرده است. این موتور دارای بلوک یا بدنه آلومینیومی و سرسیلندر آلومینیومی است. این پیش‌رانه با کد 2GR-FE شناخته می‌شود که ۶ سیلندر وی-شکل بوده و دارای ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر است. از نظر پارامترهای فنی، این پیش‌رانه دارای مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به صورت دوپل (یعنی هم سوپاپ‌های هوا و هم دود) VVT-i، قطر سیلندر ۹۴ میلی‌متری و کورس پیستون ۸۳ میلی‌متری است. موتور ذکر شده می‌تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد.

بر این اساس حداکثر توان خروجی از این موتور ۳٫۵ لیتری اتمسفریک به ۲۶۸ اسب‌بخار در ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی از آن به ۳۳۶ نیوتون‌متر در دور ۴۷۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. ناگفته نماند که کمپانی لکسوس اعلام کرده که می‌توان با به‌روزرسانی پروگرامینگ ECM موتور و استفاده از بنزین دارای اکتان ۸۷ حداکثر تا ۳۱۴ اسب‌بخار قدرت در دور ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر تا ۳۵۳ نیوتون‌متر در دور ۴۷۰۰ آرپی‌ام گشتاور از این پیش‌رانه دریافت کرد. بر این اساس با یک سدان سایز بزرگ لوکس ۶ سیلندر مواجه هستیم که قدرت و گشتاور بالا را در کنار کم‌ترین استهلاک تولید می‌کند.

ناگفته نماند که اگر به سرویس‌های دورهای مرتبط با نگهداری از خودرو؛ یعنی تعویض روغن موتور، فیلتر هوا، فیلتر روغن موتور و صافی بنزین توجه شود، این موتور حداکثر تا بیش از ۵۰۰ هزار کیلومتر موتور کم استهلاکی خواهد بود. این پیش‌رانه با سوخت موجود در کشور نیز سازگاری داشته و به کیفیت روغن موتور نیز چندان حساس نیست. برای این خودرو یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک تعبیه شده تا قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو انتقال دهد. این گیربکس با کد U660E شناخته می‌شود که از نظر قطعات مکانیکی و پروگرامینگ TCU به‌روزرسانی شده است. تعویض دنده‌ها در این خودرو نرم و بدون کوبش و ضربه صورت گرفته و همین مهم سبب افزایش کیفیت رانندگی و تسریع در شتاب نیز می‌شود. اگر به تعویض روغن گیربکس و صافی خودرو در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر توجه شود، این گیربکس حداکثر تا ۳۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک خواهد بود.

بررسی کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

در زمان رانندگی با لکسوس ES350 مدل ۲۰۱۱ نسل پنجم، گویی سوار بر یک سدان لوکس آلمانی هستید. در محور جلو از سیستم دابل‌ویشیون (دوبل جناغی) و در محور عقب از ساختار مولتی‌لینک (چند اتصالی) بهره گرفته شده است. این نوع ساختار سیستم تعلیق با سایز تایرهای ۲۱۵/۵۵ و استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی کیفیت سواری را بسیار بالا می‌برد. با توجه به انجام تست رانندگی با لکسوس ES350 نسل پنجم، می‌توان گفت کیفیت سواری این سدان سامورایی بسیار نرم و با کیفیت بوده و فرمان‌پذیری یا هندلینگ آن نیز خوب است. مهندسان لکسوس با در نظر گرفتن ساختار هندسی خاص، هندلینگ این سدان جسور سامورایی را تا سطح بسیار خوبی بالا برده‌اند. این پایداری لکسوس را باید در ویژگی‌های هندسی سیستم تعلیق آن جستجو کرد.

آیا درانه لکسوس ارزش خرید دارد؟



اگر قصد خرید یک سدان با کیفیت پرتوان و کم استهلاک با سطح آپشن‌های مناسب را دارید که قطعات آن هم در بازار موجود باشد، پیشنهاد ما در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، خودرو لکسوس ES350 است. ناگفته نماند در این بازه قیمتی، مدل ۲۰۱۱ میلادی این خودرو با کارکرد ۱۸۰ هزار کیلومتر و با وضعیت سالم شاسی و بدنه، برای خرید در دسترس است. این خودرو از نظر سواری و هندلینگ یکی از بهترین‌ها در کلاس خود است که به لطف مشخصات فنی عالی و کیفیت و ایمنی بالا، یکی از گزینیه‌های مناسب برای خرید یک سدان لوکس سایز بزرگ خانوادگی به‌شمار می‌آید

کابین شیک با آپشن‌های به‌روز

با نشست پشت فرمان لکسوس ES350 مدل ۲۰۱۱ میلادی شاهد سبک طراحی بسیار لوکس و شیک هستیم که پس از گذشت بیش از یک دهه، همچنان جذاب و زیبا است. کلیت طراحی داشبورد، ساده و مینیمال بوده و همه ادوات در بخش میانی خلاصه شده است. یک نمایشگر ۱۷ اینچی لمسی و تمام تنظیمات مربوط به سیستم تهویه مطبوع در بخش میانی طراحی شده است.

همچنین در پیچه‌های دوزنقه‌ای شکل سیستم تهویه مطبوع در این بخش بسیار جذاب است.

طراحی در پیچه‌های دوزنقه‌ای شکل در طرفین داشبورد نیز هارمونی خوبی در کابین ایجاد کرده است. طراحی صندلی‌های ارگونومی و غربلیک فرمان اسپرت خوش‌دست سه شاخه به همراه دسته دنده اسپرت مزین به چوب، رانندگی هیجان‌انگیزی را برای راننده فراهم می‌کند.

ناگفته نماند که استفاده از چوب گردو، پلاستیک نرم Soft Touch و استفاده از پوشش چرمی صندلی‌ها، سطح لوکس بودن فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کند. همچنین طراحی ستون A زاویه‌دار و سقف پانورامیک، فضای دلنشینی را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد.

به لطف فاصله محوری ۲۷۷۶ میلی‌متری، طول ۴۸۵۴ میلی‌متری، عرض ۱۸۲۱ میلی‌متری و ارتفاع ۱۴۵۰ میلی‌متری فضای راحتی در اختیار سرنشینان قرار دارد. فضای صندوق نیز ۴۱۹ لیتر است.

نکته بسیار مهم درباره لکسوس ES350 مدل ۲۰۱۱ میلادی این است که پس از گذشت بیش از یک دهه، به لطف دقت در مونتاژ و کیفیت بالای قطعات، استهلاک یا خرابی چندان در قطعات کابین دیده نمی‌شود.

از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی ES350 مدل ۲۰۱۱ می‌توان به: ۸ ایربگ، نمایشگر ۷ اینچی لمسی برای سیستم مولتی‌مدیا، دوربین دید عقب، سیستم چهارچرخ ترمز دیسکی، سیستم ترمز ضد قفل ABS، سیستم توزیع نیروی الکتریکی ترمز EBD، سیستم کمکی حرکت در سربالایی HAC، سیستم کنترل کشش TCS و کنترل پایداری خودرو VSC، سیستم الکتریکی کنترل و کاهش صدا اضافی در کابین، سنسور باران، آینه میانی الکتروکرومیک، شیشه‌های جذب کننده انرژی، صندلی برقی راننده و سرنشین جلو با قابلیت تنظیم در ۱۰ جهت، قابلیت تنظیم طول نشیمن‌گاه صندلی راننده، فرمان هیدرولیک با کمکی تنظیم برقی در جهت عمودی و افقی، سنسور پارک جلو و عقب، مجهز به صندلی‌های کاهنده صدمات در تصادف، آینه‌های جانبی برقی با راهنما و مجهز به گرم‌کن و تاشوندگی خودکار و تغییر زاویه هنگام دنده عقب، سیستم پیشگیری از تصادف، حافظه برای صندلی راننده و سرنشین جلو، کروز کنترل مجهز به سنسور راداری، چراغ‌های زنون مجهز به سیستم روشنایی خودکار و سیستم تطبیق زاویه بر اساس تغییر زاویه فرمان، سیستم هوشمند ورود به خودرو (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، سقف پانورامیک و سیستم تهویه مطبوع دو گانه اتوماتیک مجهز به کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب اشاره کرد.

نظر طراحی کابین نیز مشابه کشنده‌های جدید اروپایی بوده که هیچ چیز کم ندارند. این مدل از سیستم ترمز اضطراری هوشمند گرفته تا سیستم پایش نقاط کور، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی و سیستم هوشمند پیشگیری از تصادف، همگی را در خود جا داده است. آن چه که سبب شده ایسوزو ELF به‌ویژه در نسل هفتم بازار اروپا را به خوبی تصاحب کند، پیشرفته‌های توربو دیزل و CNG است. ناگفته نماند که این خودرو به‌لطف موتور ۱۹ لیتری توربو دیزلی می‌تواند توان و گشتاور بالایی را به خوبی فراهم آورد.

ایسوزو ELF که محبوب‌ترین و پرفروش‌ترین کامیونت ایسوزو به‌شمار می‌رود، قابلیت حمل ۱،۵ تن تا حداکثر ۱۵ تن در کلاس‌های متعدد را دارد. نسل هفتم این کامیونت که در نسل‌های پنجم و ششم نیز در بازار کشورمان حضور دارد، از هفتم مارس سال ۲۰۲۳ میلادی معرفی و به‌بازار جهانی عرضه شد. نکته بسیار مهم درباره نسل هفتم ایسوزو ELF این است که طراحی کاملاً مدرن آن به‌واسطه زبان جدید طراحی ایسوزو سبب شده است استایل کاملاً آبرودینامیک و به‌روزی را به‌نمایش بگذارد. از



کامیونت محبوب «ایسوزو» در قلب اروپا



کارشناس حمل و نقل در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد:

حمل و نقل در کشور وابسته به خودروهای شخصی است

در دنیا جابه‌جایی مسافران عمدتاً باریل انجام می‌شود. اما در ایران، توسعه ریلی عملاً متوقف شده است و مردم برای سفرهای بین‌شهری به خودرو شخصی وابسته‌اند



وقتی بنزین ارزان‌تر از آب معدنی فروخته می‌شود، طبیعی است مردم خودرو را به جای دوچرخه یا اتوبوس ترجیح دهند.

به نظر شما آینده حمل و نقل برقی در کشور چگونه خواهد بود و سیاست‌گذاران و متولیان در این خصوص چه مسیری را باید دنبال کنند؟

دنیا مسیر خود را مشخص کرده است. کشورهایی مثل نروژ تا سال ۲۰۳۰ برنامه دارند که بخش عمده جابه‌جایی‌ها برقی باشند. بسیاری از کشورهای اروپایی و آسیایی نیز آفاق ۲۰۳۵ یا ۲۰۴۰ را تعیین کرده‌اند. ایران هم در بازو باید وارد این مسیر شود. البته پیش شرط آن اصلاح ساختار قیمت انرژی، توسعه زیرساخت شارژ، حمایت از تولید داخلی خودرو و موتورسیکلت برقی و ایجاد مشوق‌های اقتصادی است. اگر این سیاست‌ها جدی گرفته نشود، ما باز هم از قافله عقب خواهیم ماند

اگر به‌طور مشخص به کلانشهر تهران بپردازیم، برای حل معضل ترافیک این شهر چه پیشنهادهایی دارید؟

اولویت باید توسعه حمل و نقل عمومی باشد. متأسفانه تعداد اتوبوس‌های تهران از ۵ هزار دستگاه در یک دهه پیش، به حدود ۳ هزار دستگاه کاهش یافته است. این یعنی غفلت کامل از اتوبوس‌رانی. علاوه بر کمیت، کیفیت هم مهم است. اتوبوس باید به‌روز، قابل اطمینان و زمان‌بندی شده باشد تا شهروندان بتوانند روی آن حساب باز کنند. در کنار آن باید زیرساخت‌های پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری توسعه یابد. در دنیا ۲۰ تا ۲۵ درصد سفرهای شهری پیاده‌انجام می‌شود و تا ۱۰ درصد با میکروبیلیتی. اگر چنین الگویی را در تهران پیاده کنیم، می‌توانیم ترافیک و آلودگی را مهار کنیم. اما اگر همچنان به توسعه بزرگراه و تقاطع غیرمسطح ادامه دهیم، سال به سال وضعیت بدتر خواهد شد.

برخی از کارشناسان معتقدند ترکیب وسیله نقلیه در حمل و نقل عمومی اهمیت زیادی دارد. به نظر شما باید از چه نوع وسایلی در ناوگان حمل و نقل جهت سهولت در تردد استفاده شود؟

درست است، هیچ وسیله‌ای به تنهایی پاسخگو نیست. بسته به تقاضای سفر، باید ترکیب هوشمندانه‌ای از اتوبوس، مینی‌بوس و ون در نظر گرفت. در مسیرهای پر تردد اتوبوس‌های بزرگ به‌صرفه‌اند، اما در خطوط با تقاضای متوسط، مینی‌بوس کارآمدتر است. مهم این است که سیاست‌گذار بر اساس داده و مطالعه تصمیم بگیرد، نه بر اساس سلیقه یا فشارهای مقطعی.

به عنوان پرسش پایانی، توصیه شما به متولیان حمل و نقل و سیاست‌گذاران آن حوزه چیست؟ برای ایجاد یک حمل و نقل توانمند باید چه اقدامی انجام شود؟

مهم‌ترین توصیه من این است که برنامه‌ریزی حمل و نقل کشور باید از خودرو محور فاصله بگیرد و به سمت الگوهای پایدار حرکت کند. این یعنی اولویت با پیاده‌روی، میکروموبیلیتی (شامل دوچرخه، اسکوتر برقی و موتورهای سبک برقی)، حمل و نقل عمومی و در نهایت خودرو شخصی. اگر این تغییر نگرش اتفاق نیفتد، نه تنها مشکلات فعلی حل نخواهد شد، بلکه بحران‌ها عمیق‌تر می‌شوند؛ از ترافیک و آلودگی گرفته تا مصرف سوخت و سوانح رانندگی.

بیش از ۲۰ هزار نفر در جاده‌ها جان می‌بازند. در حالی که اگر سرمایه‌گذاری‌ها به سمت راه‌آهن و حمل و نقل جمعی هدایت می‌شد، هم ایمنی بیشتر بود، هم مصرف سوخت کاهش پیدا می‌کرد.

یکی از پرسش‌های کلیدی این است که چرا سیاست‌گذاران ما همچنان به توسعه جاده‌ها و اولویت می‌دهند و نه حمل و نقل پایدار؟

بخشی از موضوع به نگاه کوتاه‌مدت بازمی‌گردد. ساخت آزادراه یا پل و تونل برای مدیران، پروژه‌های عینی و قابل نمایش است؛ به‌سرعیت دیده می‌شود و جنبه تبلیغاتی دارد. اما توسعه سیستم‌های حمل و نقل عمومی، به‌ویژه ریلی، نیازمند برنامه‌ریزی بلندمدت، سرمایه‌گذاری عظیم و مدیریت پایدار است. همین نگاه سطحی باعث شده بودجه‌های هنگفت صرف بزرگراه‌هایی مثل تهران-شمال شود، در حالی که همان پول می‌توانست تحول بزرگی در شبکه ریلی ایجاد کند.

یکی از نکات مهم در بحث حمل و نقل مصرف سوخت است؛ افزایش مصرف سوخت در حمل و نقل کشور را نسبت به سایر کشورها چگونه ارزیابی می‌کنید؟

علت اصلی خودرو محور الگوی حمل و نقل است. در ترکیه، کشوری با جمعیتی مشابه ایران، میزان مصرف بنزین به‌مراتب کمتر است. ما چند برابر آن‌ها بنزین می‌سوزانیم چون بخش اعظم جابه‌جایی‌ها با خودرو شخصی انجام می‌شود. علاوه بر این، ناوگان فرسوده و ناکارآمد باعث مصرف بالای گازوئیل شده است. پایین بودن قیمت سوخت هم انگیزه‌ای برای تغییر رفتار باقی نمی‌گذارد.



حمل و نقل به عنوان یکی از ارکان توسعه اقتصادی و اجتماعی، همواره جایگاهی کلیدی در راهبردهای ملی داشته است. اما در کشور، این حوزه با مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری و



سیاست‌گذاری مواجه است که نه تنها زندگی روزمره شهروندان را تحت تأثیر قرار داده، بلکه هزینه‌های هنگفتی به اقتصاد ملی تحمیل می‌کند. امروز شهرهای بزرگ ایران از تهران تا مشهد و اصفهان با ترافیک‌های سنگین، آلودگی هوای شدید، مصرف سرسام‌آور سوخت و نظام حمل و نقل عمومی ناکارآمد روبه‌رو هستند. در حوزه برون‌شهری نیز عقب‌ماندگی در توسعه خطوط ریلی و گرایش افراطی به جابه‌جایی با خودروهای شخصی، بحران‌های ایمنی، زیست‌محیطی و مالی را تشدید کرده است.

بر اساس آمار رسمی، سالانه چند هزار نفر در جاده‌های کشور جان خود را از دست می‌دهند؛ ارقامی تکان‌دهنده که نشان می‌دهد الگوی موجود نه پایدار است و نه انسانی. از سوی دیگر، مصرف بنزین ایران چند برابر کشورهای هم‌تراز مانند ترکیه است و این در شرایطی رخ می‌دهد که یارانه‌های سنگین انرژی نیز بودجه عمومی کشور را می‌بلعند. برای بررسی ریشه‌ها و راهکارهای این وضعیت، با «مهدی حسن‌زاده»، مدیرعامل شرکت «رهیافت» و کارشناس حمل و نقل به‌گفت‌وگو پرداختیم:

باتوجه به پژوهش‌های شما در زمینه حمل و نقل، وضعیت حمل و نقل درون‌شهری در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید و به نظر شما مهم‌ترین خطای راهبردی شهرهای کشور در این حوزه چیست؟

واقعیت این است که بخش عمده برنامه‌ریزی حمل و نقل درون‌شهری ما بر پایه خودرو شخصی طراحی شده است. مدیران شهری تصور می‌کنند با ساخت تقاطع غیرمسطح، تونل و بزرگراه می‌توانند مشکل ترافیک را حل کنند، در حالی که تجربه جهانی نشان داده این مسیر به بن‌بست می‌رسد. در شهرهای پیشرو، اولویت نخست «پیاده‌روی» است، بعد «میکروموبیلیتی» شامل دوچرخه، اسکوتر برقی و موتورهای سبک برقی، سپس «حمل و نقل عمومی» و در نهایت خودرو شخصی. اما ما برعکس عمل کرده‌ایم و همین رویکرد غلط باعث تراکم ترافیک، آلودگی هوا و اتلاف وقت و انرژی شده است.

پیش‌تر به بحث حمل و نقل درون‌شهری اشاره کردید، در حوزه حمل و نقل برون‌شهری وضعیت چگونه است؟

این‌جا هم ما همان الگوی غلط خودرو محور را دنبال کرده‌ایم. در دنیا جابه‌جایی مسافران عمدتاً باریل انجام می‌شود. اما در ایران، توسعه ریلی عملاً متوقف شده است و مردم برای سفرهای بین‌شهری به خودرو شخصی وابسته‌اند. نتیجه آن افزایش تصادفات مرگبار است. آمارها نشان می‌دهد سالانه



در بازار با نرخ‌های نجومی عرضه شوند. به عنوان مثال نخستین سری از تویوتا پرادوهای وارداتی ۲۰۲۵ با قیمت ۳۸ میلیارد تومان برای فروش عرضه شده‌اند.

در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو در سال جاری، گزینه‌های سقف قیمت ارز (تا ۱۰۰ هزار دلار) و حجم موتور حذف شده است؛ اما تعرفه ۱۸۵ و ۱۹۵ درصدی واردات سبب شده است خودروهای وارداتی



نرخ نجومی وارداتی‌ها باقیمت بیش از ۲۰ هزار یورو!

بررسی وضعیت بازار خودرو در نیمه دوم سال

است و موارد دیگر نیز شامل کاهش حجم ورود قطعات منفصله، بروز مشکلاتی در فرآیند بیمه خودرو، مشکلات مربوط به کشتیرانی و نقل و انتقالات مالی است که به کاهش معنادار تیراژ تولید و مونتاژ خودرو منتهی خواهد شد.

داشت که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود. بی‌تردید فعال شدن مکانیسم ماشه رشد بهای ارز در بازار را به همراه خواهد داشت و این مساله سبب افزایش قیمت انواع خودرو خواهد شد. همچنین تاثیر دیگر آن کاهش صادرات نفت و در نتیجه افت توان خرید خودرو و قطعات منفصله آن

با تحولات سیاسی اخیر، احتمال اجرایی شدن مکانیسم ماشه در آینده نزدیک بسیار زیاد است. در عین حال این روزها متاثر از رویدادهای سیاسی و اقتصادی، شاهد تغییر بهای ارز در بازار هستیم و به این ترتیب فعال شدن مکانیسم ماشه روی صنعت و بازار خودرو نیز تأثیراتی خواهد

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۵۸	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۹۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۶	۹	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۲	۱۹	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۸	۱۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۰۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۲	۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۰	۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۵	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۵۴	۱۳	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۸۸	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۶۸	۱۹	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۶۹	۱۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۸۰	۱۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۵۵	۱۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۵۴	۱۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۴۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۲۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۲۸	۳۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۳۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۴۵	۲۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۶۳	۱۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۵	۵	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۵	۲۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۲	۲۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۳	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۴	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۸	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۶۳	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۸۷	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۹۸	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۹۹	۱۹	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۸۶	۲۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۳۵	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۲	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۶۵	۳۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۳۰	۲۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۷۱	۴۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۵	۱۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۲۰	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۸	۳	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان قشقایب تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۵۶	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وادی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وادی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

روغن موتور قاچاق را که فاقد هر گونه مجوز حمل بود، کشف کردند.» فرمانده انتظامی کاشمر با اشاره به دستگیری ۲ متهم در این زمینه گفت: «قاچاق کالا ضربات سنگینی به اقتصاد جامعه وارد می کند و پلیس با جدیت با هر گونه تخلف در این خصوص برخورد قانونی می کند.» جمعیت شهرستان کاشمر بر اساس آمار مراکز بهداشت شهرستان ۱۶۳ هزار نفر اعلام شده است که ۱۱۵ هزار نفر در شهرهای کاشمر و فرگ قلعه و بقیه در ۲۵ روستای این شهرستان سکونت دارند مرکز شهرستان کاشمر در ۲۳۰ کیلومتری جنوب غربی مشهد قرار دارد.

۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش یک میلیارد و ۲۳۷ میلیون ریال در کاشمر کشف و ضبط شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده انتظامی کاشمر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هنگام کنترل جاده های شهرستان کاشمر به یک دستگاه نیسان سایپا مشکوک و این خودرو را برای بازرسی بیشتر متوقف کردند.» ماموران پلیس امنیت اقتصادی کاشمر در بازرسی از این خودرو ۲ هزار لیتر



کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در کاشمر



رشد فروش روانکارهای غیر موتوری رقم زد

افزایش در آمد «نفت بهران» در نیمه دوم سال

میلیارد تومان از این فروش مربوط به بازار داخلی و ۹۴۶ میلیارد تومان به صادرات اختصاص داشته است؛ ترکیبی که بیانگر تنوع مشتریان و افزایش انعطاف پذیری درآمدی شرکت است. در بخش فروش داخلی، بیشترین سهم مردادماه به «روغن موتور بنزینی» اختصاص داشته که با درآمد یک هزار و ۶۶ میلیارد تومان، رکورد ماهانه مهمی را برای این محصول کلیدی ثبت کرده است. در حوزه صادرات، «اسلاک وکس» با فروش ۱۷۱ میلیارد تومانی پیشتاز بوده و جایگاه مهمی را در سبد صادراتی بهران به خود اختصاص داده است. با سرمایه ثبت شده یک هزار و ۸۰۰ میلیارد تومانی، نفت بهران طی سالیان اخیر با سرمایه گذاری در خطوط تولید مدرن، توسعه شبکه توزیع و ایجاد ظرفیت های صادراتی پایدار، توانسته سهم بازار داخلی را حفظ و در عین حال حضور خود را در بازارهای منطقه ای و فرامنطقه ای گسترش دهد. رشد هم زمان فروش داخلی و صادراتی در تابستان ۱۴۰۴، چشم اندازی مثبت برای نیمه دوم سال ایجاد می کند و احتمال ثبت رکوردهای بالاتر در پایان سال مالی را افزایش می دهد. تحریم های بی سابقه آمریکا و قدرت های بزرگ اقتصادی در حوزه نفت، موجب فعال شدن ظرفیت های علمی کشور و شرکت های دانش بنیان برای تامین و ساخت قطعات وارداتی، عدم وابستگی به کشورهای واردکننده و توسعه بیشتر برای تولید انواع محصولات پالایشگاهی حوزه نفت شده است. در همین راستا شرکت نفت بهران به عنوان بزرگ ترین تولید کننده انواع روغن موتور ضمن خود کفایی و تولید ملی در تولید انواع روانکارها، موفق به قطع وابستگی کشور به محصول استراتژیک روغن تاپر سبز شد. پالایشگاه شرکت نفت بهران بیش از ۵۳ درصد سهم بازار روانکارهای خودرو و بیش از یک سوم سهم بازار روغن های صنعتی را در اختیار دارد که به عنوان بزرگ ترین تولید کننده انواع روغن موتور کشور است.



سال گذشته فروش شرکت ۱۱ هزار و ۳۴۹ میلیارد تومان بوده است. این رشد ۳۶ درصدی، نتیجه تقویت تقاضای داخلی، توسعه بازار صادراتی و بهبود سبد محصولات است. مردادماه ۱۴۰۴ نیز برای این شرکت دورهای پربازده بود. فروش این ماه به ۳ هزار و ۵۴۰ میلیارد تومان رسید که در مقایسه با مرداد سال ۱۴۰۳ (۲ هزار و ۶۱۳ میلیارد تومان) رشد ۳۵ درصدی را نشان می دهد. جزئیات فروش حاکی از آن است که ۲ هزار و ۵۹۵

بازار در این بخش هاست.

رکورد ۱،۰۶۶ میلیارد تومانی در مردادماه براساس داده های منتشرشده، نفت بهران در بازه پنج ماهه منتهی به مرداد ۱۴۰۴ توانست ۱۵ هزار و ۴۳۷ میلیارد تومان درآمد از محل فروش محصولات و خدمات خود کسب کند؛ این درحالی است که در مدت مشابه

بررسی نتایج مالی کدال نشان می دهد شرکت نفت بهران در تیرماه ۱۴۰۴ موفق به ثبت افزایش درآمد ماهانه خود نسبت به مدت مشابه سال گذشته شد. این روند به واسطه افزایش فروش حجمی و رشد قیمت محصولات روغن موتور طی یک سال اخیر شکل گرفته است. شرکت نفت بهران در تیرماه ۱۴۰۴ موفق شد حجم تولید خود را نسبت به تیرماه سال گذشته بالا ببرد. با این حال در بخش مهمی از سبد محصولات این شرکت کاهش حجم فروش مشاهده شد. داده های منتشر شده نشان می دهد مجموع فروش این شرکت از نظر حجمی با رشد ۲۱ درصدی به ۶۶ میلیون و ۷۹۴ هزار لیتر رسید و از نظر ارزش نیز با جهش ۶۹ درصدی به ۳ هزار و ۹۲۶ میلیارد تومان افزایش یافت. در این میان اما روغن موتور بنزینی به عنوان پرفروش ترین محصول شرکت از نظر درآمدی، در تیرماه سال جاری با کاهش ۲۵ درصدی در حجم فروش مواجه شد و از ۱۱ میلیون و ۹۹۶ هزار لیتر به ۸ میلیون و ۹۵۸ هزار لیتر رسید. با این وجود، مبلغ فروش این محصول به دلیل رشد قیمت ها، ۳۴ درصد بیشتر شد و به یک هزار و هشت میلیارد تومان رسید. در مقابل افت روغن موتور بنزینی، محصولات صنعتی و فرآیندی، رشد قابل توجهی داشتند. فروش حجمی روغن های صنعتی ۲۹ درصد و روغن های فرآیندی ۵۰ درصد افزایش یافت. همچنین فروش روغن پایه با رشد ۶۶ درصدی در حجم و ۱۷۷ درصدی در مبلغ همراه شد و این روند، تغییر تمرکز شرکت به سمت محصولات با ارزش افزوده بالاتر را نشان می دهد. همچنین فروش ضدیخ در تیرماه ۱۴۰۴ جهش خیره کننده ای داشت و حجم فروش آن با رشد ۴۳۴ درصدی به ۳۶۲ هزار لیتر رسید. مبلغ فروش ضدیخ نیز با افزایش ۷۲۸ درصدی از ۵ میلیارد تومان به ۴۱ میلیارد تومان ارتقا یافت. فروش گریس نیز ۹۷ درصد در حجم و ۹۴ درصد در مبلغ رشد نشان داد که بیانگر افزایش تقاضای

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



همچنان یکی از کابین‌های زیبا به‌نظر می‌رسد. از نظر مشخصات فنی Z3 در نسخه M سفارش ایالات متحده یک موتور ۶ سیلندر خطی ۲۴۶ سی‌سی موسوم به S54 را در زیر کاپوت کشیده خود جا داده است. این موتور به‌لطف ساختار اتمسفریک و تکنولوژی ونوس‌های دوپل (ولو ترونیک) می‌تواند حداکثر ۳۲۰ اسب‌بخار قدرت را در ۷۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۹۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۵ سرعته اتوماتیک به‌کمک سامانه قفل دیفرانسیل LSD نیز برای این خودرو در نسخه سفارش ایالات متحده وجود دارد.

بامو Z3 از سپتامبر ۱۹۹۵ تا ژوئن ۲۰۰۲ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز باواریایی قرار داشت و به‌عنوان رودستر اسپرت و جذاب برای اسپرت‌دوستان در آن سال‌ها معرفی می‌شد. در عین حال این مدل اکنون پس از دو دهه همچنان یکی از رودسترهای جذاب اسپرت جمع‌وجور به‌حساب می‌آید. از نظر طراحی با خطوط شارپ روی بدنه با چراغ‌های مشابه سری ۳ نسل سوم E46 در جلو و چراغ‌های جمع‌وجور در عقب، شاهد استایل فوق‌زیبا و اسپرتی در این خودرو هستیم. کابین این خودرو نیز از نظر طراحی بسیار جذاب و زیباست و پس از گذشت دو دهه



رودستر محبوب کلاسیک باواریایی

تلگرام

Telegram

رقابت سخت خودروهای برقی با هیبریدی‌ها

خودروسازان مطرح جهان از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد با هدف بالا بردن کیفیت محصولاتشان، روی بخش تحقیق و توسعه خود سرمایه‌گذاری چشمگیری کرده‌اند و امروز نیز طراحی و تولید خودروهای برقی و هیبریدی رادر دستور کار خود قرار داده‌اند. حال سؤال این است که بازار خودرو در آینده بیش‌تر از الکتریکی‌ها استقبال خواهد کرد یا از مدل‌های هیبریدی؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

بررسی‌های تخصصی و میدانی حکایت از آن دارد که خودروهای الکتریکی رقابت فوق‌سختی با هیبریدی‌ها دارند. هرچند در طراحی و تولید هر دو دسته، کاهش آلایندگی‌ها مد نظر خودروسازان است، اما هیبریدی‌ها در این میدان از مدل‌های برقی سبقت گرفته‌اند. با این همه پیش‌بینی می‌شود الکتریکی‌ها نیز در یک دهه آینده به جایگاه قابل توجهی در بازار خودرو دست پیدا کنند.

عابدینی

خودروهای هیبریدی به‌دلیل استفاده از نوع پیش‌رانه، همواره گزینه‌ای بهتر از الکتریکی‌ها به‌شمار می‌روند. اگر بخواهیم از منظر زیست‌محیطی نیز به این مهم بپردازیم، باید گفت هیبریدی‌ها در مقایسه با مدل‌های برقی گزینه بهتری هستند. در حقیقت مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، در بلندمدت هیبریدی‌ها در مقایسه با خودروهای الکتریکی، آلایندگی کمتری تولید می‌کنند.

شیخ‌زاده

Message



صدای مانتلری

۸۸۲۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست



خودرو خارجی مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی پیش حین حرکت، از محور جلو خودرویم صدای عجیبی به‌گوش رسید. در عین حال برای عیب‌یابی و رفع مشکل آن، از یک امدادخودرو متفرقه که در فضای مجازی از تبلیغات قابل توجهی بهره می‌برد، کمک گرفتم. تکنسین مربوطه نیز پس از بررسی خودرویم گفت گیربکس آن معیوب شده و به‌همین دلیل مشکل مذکور ایجاد شده است. در عین حال به‌باور وی خودرو باید مدت‌زمان نسبتاً زیادی در تعمیرگاه متوقف می‌شد تا مشکل برطرف شود. اما با توجه به هزینه بالای تعمیرات، ترجیح دادم برای عیب‌یابی خودرویم به تعمیرگاهی در سطح شهر مراجعه کنم که از مکانیک مجربی بهره می‌برد. این درحالی است که پس از مراجعه به تعمیرگاه مذکور متوجه شدم یکی از قطعات جلوبندی خودرویم به‌مشکل برخورد کرده که با هزینه بسیار پایینی و در کمترین زمان ممکن، مورد مذکور به‌طور کلی برطرف شد.

مزنائی-تهران

قصر متحرک «فونیکس»، انتخاب اول خانواده‌ها



«اف ۹» تمام چرخ محرک؛ پرچم‌دار جدید برند فونیکس

وقتی صحبت از یک خودرو خانوادگی لوکس و رده‌بالا می‌شود، دیگر تنها سرعت یا قدرت موتور معیار نیست؛ آن‌چه رانندگی روزمره و سفرهای خانوادگی را معنا می‌کند، فضای داخلی خودرو، کیفیت بالای متریاال و ایمنی بالاست. جایی که خانواده‌ها ساعت‌ها در آن می‌گذرانند، جایی که خنده‌ها و آرامش در آن رنگ می‌گیرند و خستگی روز در آن رنگ می‌بازد. اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک در دو نسخه بنزینی و پلاگین هیبرید، با دیدگاه و چشم‌انداز احترام به خانواده ساخته شده است. این خودرو یک قصر متحرک است تا در هر لحظه، رفاه و شکوه را به همراه بیاورد.

کابینی باشکوه برای خانواده‌های اشرافی

کابین اف ۹ با طراحی جذاب و خطوط افقی هماهنگ، نه تنها حس امنیت را القا می‌کند، بلکه فضایی وسیع و بی‌نظیر برای هفت سرنشین فراهم کرده است. حتی در ردیف سوم، سرنشینان از راحتی و فضای کافی برخوردارند؛ چیزی که برای خانواده‌های پرجمعیت یک نکته مهم محسوب می‌شود. متریاال استفاده‌شده، از چرم پریمیوم گرفته تا ترمیم چوبی و جزئیات الماسی شکل، نشان می‌دهد که این خودرو فراتر از یک شاسی‌بلند است؛ این یک خانه لوکس برای خانواده است.

اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک تنها به ظرافت‌های طراحی و لوکس بودن محدود نمی‌شود؛ فضای داخلی بزرگ و کارآمد آن، این خودرو را به همراهی ایده‌آل برای خانواده‌ها تبدیل کرده است. وجود ۳۸ فضای نگهداری وسایل در نقاط مختلف کابین و صندوق عقب با ظرفیتی نزدیک به ۲۰۶۵ لیتر، این امکان را می‌دهد که تمام وسایل مورد نیاز سفر، از چمدان‌های خانوادگی گرفته تا تجهیزات ورزشی، به‌سادگی جای بگیرند. این ترکیب از جادار بودن و پاکیزگی بودن متریاال، اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک را به خودرویی تبدیل می‌کند که در هر مسیر، آسایش، آرامش و فضای کافی را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد.

ایده‌آل برای سفر، مناسب برای استراحت

در یک کاخ لوکس، به آسایش و استراحت بسیار توجه می‌شود. صندلی راننده اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک با تنظیمات ۱۲ حالت، مجهز به ماساژور ۱۰ نقطه‌ای، گرم‌کن و سردکن است تا خستگی مسیر، جایی در سفر نداشته باشد. صندلی سرنشین جلو تنها با یک لمس به حالت استراحت کامل درمی‌آید و امکاناتی مثل ماساژ و تهویه را به‌خدمت می‌گیرد. این عملکرد در اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک Queen Seat» نامیده می‌شود. نمایشگر ۱۵٫۶ اینچی در کنسول وسط و ۱۰٫۲۵ اینچی پشت فرمان، سیستم صوتی SONY و عایق‌بندی تمام‌جانبه نیز فضایی مدرن و آرام می‌سازند که تجربه رانندگی را از یک عمل روزانه به یک لذت تبدیل می‌کند.

دژ متحرک؛ حامی خانواده

اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک با ساختاری مستحکم که از ۸۵ درصد فولاد مقاوم و ۲۱

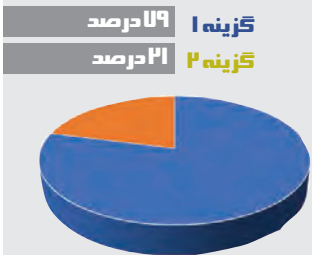
درصد فولاد حرارت‌دیده شکل گرفته، یکی از ایمن‌ترین ساختارها را در کلاس شاسی‌بلندهای پرچم‌دار ارائه می‌دهد؛ ساختاری که به «ROCK» شهرت یافته و موفق به کسب ۵ ستاره کامل ایمنی از موسسه C-NCAP شده است. برای حفاظت همه‌جانبه سرنشینان، این خودرو با ۱۰ ایربگ مجهز است؛ از جمله ایربگ‌های جانبی گسترده که از ستون A تا C را پوشش می‌دهند و ایربگ میانی که در برخورد‌های جانبی نقش کلیدی در محافظت از سرنشینان ایفا می‌کند. مجموعه‌ای از سیستم‌های کمکی هوشمند نیز این سطح ایمنی را تکمیل می‌کنند تا اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک یک دژ محکم و قابل اطمینان در تمامی مسیرها باشد.

سخن پایانی

اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک، تعریفی تازه از یک خودرو خانوادگی مدرن ارائه می‌دهد؛ کابینی وسیع و راحت، متریاالی در سطح لوکس‌ترین‌ها و جزئیاتی که برای آسایش تکتک سرنشینان طراحی شده‌اند. چه در رفت‌وآمدهای روزانه و چه در سفرهای طولانی، اف ۹ تمام‌چرخ‌محرک محیطی آرام، هوشمند و کارآمد را فراهم می‌کند تا هر مسیر، تجربه‌ای دلنشین و به‌یادماندنی باشد.



پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۹۸



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در تهران برای کاهش ترافیک و صرفه‌جویی در مصرف سوخت موثر است؟
در پاسخ به این پرسش ۷۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۲۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۳۹۹
کدام گزینه در کنترل بازار خودروهای وارداتی تاثیر بیشتری دارد؟

۱- تسهیل در واردات خودروهای جدید
۲- ورود و نظارت مستقیم وزارت صمت بر بازار وارداتی‌ها

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت آپاچی RTR180 مدل ۱۳۹۴ دارم و بیش از یک ماه است بانگه داشتن دکمه استارت، موتور سیکلتم روشن نمی‌شود.

در عین حال روغن سیاه‌رنگی در بخش بالای موتور (دقیقا در بخش پره‌های بدنه پیش‌رانه) به چشم می‌خورد. همچنین حین حرکت با سرعت بالاتر از ۷۰ کیلومتر بر ساعت لرزش بسیار زیادی در موتور به وجود می‌آید. علت چیست؟

کاشی-تهران

«در ابتدا باید گفت موتور سیکلت شما به دلیل افت ولتاژ توانایی روشن شدن با استارت را ندارد. نباید فراموش کرد که باتری نیز دارای عمر مفیدی است و پس از اتمام آن نمی‌تواند توان و آمپر لازم را برای مصرف‌کننده‌های الکتریکی فراهم کند. این درحالی است که هنگام استفاده از استارت، ولتاژ و آمپر بالایی نیاز است تا قطعات مکانیکی و الکتریکی موتور راه‌اندازی شوند.

در این حالت باید باتری را بررسی کرد. اگر باتری ضعیف شده باشد، نیاز به تعویض دارد. اما در نظر داشته باشید که با تعویض باتری، در بسیاری از مواقع این مشکل رفع نمی‌شود.

در این حالت ممکن است استارت نیز ضعیف شده باشد و باید قطعات اصلی آن را تعویض کرد تا مشکل برطرف شود. این احتمال وجود دارد که جاروبک یا آمپر استارت معیوب شده باشد که باید این قطعات تعویض شوند تا مشکل رفع شود. این نکته را نیز بدانید که روشن کردن موتور با خلاص کردن و حرکت دادن آن، خرابی‌های بسیاری را برای موتور سیکلت به‌وجود می‌آورد؛ زیرا در زمان خلاص کردن، چرخ‌دنده‌های موتور سیکلت و سوپاپ‌بندی با اشکال مواجه می‌شوند. اما وجود روغن روی بدنه موتور تنها به‌دلیل نشست روغن از موتور است. در مجموع می‌توان گفت این مشکل دو علت اصلی دارد؛ ۱- واشرها یا اورینگ‌های قسمت بالای موتور به‌منظور آب‌بندی و جلوگیری از خروج روغن موتور تعبیه شده است. با توجه به این که هر قطعه‌ای دارای عمر مفیدی است، بنابراین می‌توان گفت با توجه به کارکرد موتور سیکلت شما، این احتمال وجود دارد که واشرها و اورینگ‌های موتور معیوب شده باشند و این مساله سبب عدم آب‌بندی صحیح می‌شود. در چنین حالتی، روغن موتور به‌بلوکه موتور نشسته می‌کند و سبب وجود روغن موتور در میان پره‌های بدنه می‌شود. در این حالت باید واشرها و اورینگ‌های موتور تعویض شوند. ۲- همچنین در نظر داشته باشید که این مشکل همیشه به‌دلیل خرابی واشرها و اورینگ‌های موتور ایجاد نمی‌شود. اگر سطح روغن موتور نیز افزایش یابد، چنین اشکالی به‌وجود می‌آید. بنابراین باید سطح روغن موتور را نیز بررسی کنید تا در صورت نیاز، روغن اضافه درون موتور تخلیه شود.

اما ایجاد لرزش در زمان حرکت در سرعت‌های بالا، تنها دو دلیل دارد؛ نخست این که اگر دنده تایم موتور دقیق نباشد، زمان باز و بسته‌بودن سوپاپ‌ها دقیق نیست و این امر سبب می‌شود تا در موتور لرزش به‌وجود آید. در چنین حالتی باید دنده تایم تنظیم شود و در صورت نیاز، چرخ‌دنده تعویض شود. تعویض و تایم‌گیری بار دیگر انجام شود. البته در برخی مواقع این مشکل با تعویض دنده تایم و یا حتی تایم‌گیری صحیح رفع نمی‌شود و در این صورت باید سیال روغن را بررسی کرد. اگر از روغن موتور نامناسب استفاده شود، این امر منجر به ایجاد لرزش در موتور می‌شود. به‌عبارت دیگر، سیال مهم در هر موتور احتراق داخلی، روغن موتور است. این سیال دارای ویسکوزیته یا گرانیوی است که با توجه به آن، در بازه دمایی مشخص می‌تواند فرآیند روانکاری و کاهش اصطکاک میان قطعات را انجام دهد؛ بنابراین دقت در زمان انتخاب این سیال، تا حد زیادی ضروری به‌نظر می‌رسد.

وی تصریح کرد: «طی بررسی و استعلامات صورت گرفته مشخص شد کامیون مذکور حامل ۸۰ حلقه لاستیک قاچاق و فاقد مدارک قانونی است.»

فرمانده انتظامی شیراز با اشاره به این که ارزش لاستیک‌های مکشوفه برابر اعلام کارشناسان ۱۵ میلیارد برآورد شده است، تصریح کرد: «راننده و بار قاچاق برای سیر مراحل، تحویل پلیس امنیت اقتصادی استان شد.»

فرمانده انتظامی شیراز از کشف ۸۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۵ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز فارس، سرهنگ اسماعیل زراعتیان گفت: «در اجرای طرح برخورد با قاچاق کالا و ارز در سطح شهرستان، ماموران کلانتری ۱۲ فجر آباد هنگام گشت زنی در سطح حوزه استحفاظی به یک دستگاه کامیون کشف شده حامل بار مشکوک شدند و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.»



لاستیک‌های ۱۵ میلیاردی قاچاق به بازار نرسید!



دکتر محمدرضا گنجی در همایش استراتژی صنعت خودرو مطرح کرد

بودجه تحقیق و توسعه تیرسازان در سال نهایتاً ۳۰۰ میلیون تومان است!

دستوری نیست؛ بلکه نقش مستقیم R&D در ارتقای کیفیت، کاهش ضایعات، افزایش استاندارد فنی، کاهش مواد مصرفی و افزایش بهره‌وری خطوط تولید نیز عامل کلیدی است. فعالیت قوی تحقیق و توسعه باعث کاهش هزینه انرژی و مواد اولیه، بهبود طراحی و تسهیل صادرات محصولات با ارزش افزوده بالاتر می‌شود. به‌طور خلاصه، هر واحد هزینه اضافی در R&D نه یک هزینه بلکه سرمایه‌ای است که مستندات آماری حکایت از بازگشت آن به‌صورت سودآوری و مزیت رقابتی دارد. سخنرانی دکتر گنجی ضمن تأکید بر عدم کفایت سیاست قیمت‌گذاری دستوری برای تعمیق عقب‌ماندگی فناوری، به‌وجود عوامل دیگری نیز اشاره تلوینی داشت که از جمله آن‌ها می‌توان به عدم حمایت نظام‌مند دولت از R&D پرداخت؛ در کشورهای توسعه‌یافته، دولت‌ها با تسهیلات کم‌بهره و سیاست‌های حمایتی هوشمندانه (اعم از معافیت مالیاتی و کمک به توسعه پروژه‌های نو) نقش عمده‌ای در تقویت بخش تحقیق و توسعه ایفا می‌کنند. این درحالی است که در ایران رویکرد حمایتی عموماً شامل تسهیلات غیرفعال یا کوتاه‌مدت است که در کیفیت R&D انعکاس چندانی ندارد. در نهایت تحریم‌های بین‌المللی، انتقال فناوری‌های تولیدی و تحقیقاتی، خرید ماشین‌آلات به‌روز و حتی همکاری استراتژیک با شرکت‌های خارجی را دشوار یا غیرممکن ساخته است. در نتیجه شرکت‌های ایرانی غالباً به تکنولوژی قدیمی متکی مانده‌اند و پروژه‌های بزرگ نواورانه قابل رقابت در مقیاس جهانی بسیار محدود است. برخی پروژه‌های فناورانه (مانند تولید تایرهای ویژه خودروهای برقی یا دوستدار محیط‌زیست) نیازمند مواد اولیه خاص هستند که واردات یا تأمین آن‌ها طی سال‌های اخیر با محدودیت‌های ارزی و سیاسی روبه‌رو بوده است. بازار ایران در عمل برای بسیاری از تولیدکنندگان تایر، فضایی نیمه‌انحصاری با محدودیت شدید بر واردات و تعرفه‌های بالاست. در چنین محیطی، وقتی تولیدکننده می‌داند بازار تضمین شده‌ای برای عرضه محصول دارد، انگیزش برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در تحقیق و توسعه و نوآوری کاهش می‌یابد. قیمت‌گذاری دستوری، به‌باور دکتر گنجی و سایر فعالان این حوزه، ضمن محدود کردن سودآوری، به‌شکل مستقیم سد راه سرمایه‌گذاری فناورانه و ارتقای کیفیت محصول شده است. در سیستم‌های اقتصادی آزاد با نیمه‌آزاد، شرکت‌ها با فشاری مداوم برای بهبود کیفیت و کاهش هزینه تمام‌شده جهت حفظ سهم بازار روبه‌رو هستند که R&D در این شرایط ابزار اصلی موفقیت است. در ایران، قیمت‌گذاری دستوری سبب می‌شود امکان انتقال افزایش هزینه‌های ناشی از رشد قیمت مواد اولیه به قیمت نهایی وجود نداشته باشد و در نتیجه توسعه نوآوری به شدیدترین شکل ممکن محدود شود. بنابر شاخص‌های عمومی، در صنعت تایر ایران نسبت هزینه مواد اولیه به قیمت نهایی به بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد می‌رسد و وقتی ۳۰ تا ۴۰ درصد این مواد وارداتی هستند و نوسانات نرخ ارز و نفت را تجربه می‌کنند، اما افزایش قیمت محصول نهایی متوقف می‌ماند، حاشیه سود از ۲۸ درصد به ۸ و گاه به‌زیر ۵ درصد می‌رسد. با این شرایط، شرکت‌ها نه‌فقط انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در تجهیزات نو و فناوری ندارند، حتی ناچار هستند از کیفیت مواد اولیه و سطح نوآوری کم کنند تا در زبان فروزنند. این روند تضعیف‌کننده همیشگی کیفیت تایر تولیدی ایران در قیاس با محصولات جهانی بوده است. تحقق اهداف توسعه‌ای مستلزم بازنگری جدی سیستم حمایت، رفع موانع اداری و تأمین مالی و نیز توجه مضاعف به همکاری دانشگاه و صنعت است. ارتباط فعال با بازیگران بین‌المللی، انتقال فناوری و تربیت نیروی متخصص، کلید بازگشت ایران به جایگاهی شایسته در صنعت تایر و تجزیه خودروسازی منطقه‌ای و جهانی است.



افزایش می‌دهد و افزود: «وقتی فناوری‌های نوین برای ارتقای ایمنی به کار گرفته می‌شود، نباید صرفاً به قیمت نهایی اعتراض کرد. نباید درباره فناوری و نقش آن در ایمنی خودرو، تولیدکننده و مصرف‌کننده صحبت کنیم. تکنولوژی، اساس ایمنی برای همه ماست.» لازم به توضیح است که میشلن به‌عنوان یک بازیگر جهانی، بخش عمده سودآوری پایدار خود را مرهون هزینه‌کرد سنگین در تحقیق و توسعه، طراحی‌های نوآورانه، توسعه مواد پیشرفته و تولید تایرهای اختصاصی برای خودروهای برقی، خودروهای لوکس و تجهیز به‌سنسورهای هوشمند می‌داند. این شرکت فقط در سال ۲۰۲۴ میلادی حدود ۱.۲ میلیارد یورو معادل نزدیک به ۴ درصد فروش را صرف R&D کرده و همین امر به او اجازه داده با سهم حداقل ۱۲.۵ درصدی حاشیه سود عملیاتی و جایگاه ممتاز فناوری در جهان باقی بماند. بیش از ۵۰ درصد تولیدات میشلن صادر می‌شود و سرمایه‌گذاری عظیم در R&D موجب تمایل بازارهای جهانی برای خرید محصولات میشلن است. در سمت مقابل، شرکت‌های ایرانی به‌دلیل تنگناهای بودجه‌ای، سیاست‌های اشتباه حمایتی و قیمت‌گذاری دستوری، بخش ناچیزی از درآمدشان (از ۰/۳ تا نهایتاً ۰/۵ درصد) را به R&D اختصاص می‌دهند. در مدل اقتصادی شرکت‌های بزرگی مثل میشلن و بریجستون، افزایش بودجه تحقیق و توسعه به‌شکل محسوس بر سودآوری نهایی و سطح قیمت تمام‌شده تأثیر می‌گذارد. بر اساس داده‌های رسمی، حاشیه سود ناخالص در میشلن عموماً بالاتر از ۱۱ تا ۱۲ درصد است؛ درحالی که در ایران حتی در بازه‌های مطلوب، میانگین سود خالص صنعت به ۳ تا ۴ درصد (و اغلب کمتر!) می‌رسد. این اختلاف صرفاً به واسطه قیمت‌گذاری

بین معیارهای اروپا و آمریکا قرار دارد و از نظر فنی امکان صادرات به بازارهای جهانی را فراهم می‌کند.» دکتر گنجی با اشاره به جایگاه کیفی محصولات تایر سازی ایران گفت: «استاندارد تولید لاستیک در کشور ما میانگینی از استانداردهای اروپا و آمریکا است و از این نظر در سطحی قرار دارد که امکان صادرات به اغلب بازارهای جهانی را فراهم می‌کند.» وی افزود: «در سال‌های اخیر، به‌ویژه پس از تحریم روسیه، بازار بسیار مناسبی در این کشور برای لاستیک ایرانی ایجاد شده و علاوه بر آن، در کشورهای اروپای شرقی و حتی اسپانیا نیز حضور داریم. عامل اصلی این موفقیت، قیمت تمام‌شده پایین محصولات است.» به گفته گنجی، تولید هر کیلو لاستیک در ایران حداکثر دو تا سه دلار هزینه دارد؛ در حالی که شرکت میشلن همان محصول را به‌صورت عمده با قیمت کیلویی ۹ دلار به خودروسازان می‌فروشد و در بازار خرده‌فروشی، قیمت آن به حدود ۸۰ دلار برای مصرف‌کننده می‌رسد. او خاطر نشان کرد: «برای درک این اختلاف، کافی است بدانید که در برخی کشورها خرید دو حلقه لاستیک میشلن برای یک خودرو تا ۲ هزار دلار هزینه دارد؛ اما نمونه ایرانی همان لاستیک با قیمتی کمتر از ۵۰ دلار به‌دست مشتری می‌رسد.» او در بخش دیگری از سخنانش به تحولات پیش روی بازار تایر با ورود خودروهای برقی اشاره کرد و گفت: «این خودروها به‌دلیل ویژگی‌های فنی و دینامیکی خاص خود، به لاستیک‌هایی متفاوت از نمونه‌های رایج نیاز دارند. در این تایرها، سنسورهای متعددی در داخل و بیرون نصب می‌شود و ساختار داخلی آن‌ها باید با دیواره‌هایی از جنس ویژه و حتی طراحی‌های پنجره‌ای شکل تقویت شود.» وی تأکید کرد که این تغییرات، هزینه تولید را به‌طور قابل توجهی

چشم‌انداز روشنی برای فعالان، سیاست‌گذاران و متخصصان حوزه صنعت خودرو ترسیم کند. در سخنان دکتر گنجی چند محور کلیدی مطرح شد: نخست انتقاد جدی از سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری و تأثیرات آن بر سودآوری و توسعه صنعت تایر، دوم اشاره به سهم پایین تحقیق و توسعه در بودجه شرکت‌های ایرانی در مقایسه با نمونه‌های جهانی، سوم ایجاد اختلال در زنجیره تأمین توسط خودروسازان و بدهی‌های معوق آنان، چهارم تجربه‌های جهانی در حمایت از صنایع مادر و تفاوت سیاست‌های حمایتی در ایران و جهان و نهایتاً تعامل ناکارآمد ساختارهای فروش و توزیع و امور صادراتی. دکتر محمدرضا گنجی، مدیرعامل تایر سازی «رازی» در سخنرانی خود با تأکید بر نقش حیاتی تحقیق و توسعه در صنعت تایر سازی گفت: «در حالی که شرکت‌های بزرگی همچون میشلن سالانه حدود ۴۰۰ میلیون دلار صرف فعالیت‌های تحقیق و توسعه می‌کنند، بهترین شرکت تایر سازی ایران تنها حدود ۳۰۰ میلیون تومان برای این بخش هزینه می‌کند.» وی علت اصلی این فاصله چشمگیر را ساختار قیمت‌گذاری موجود دانست و افزود: «سازمان حمایت از مصرف‌کننده، هزینه‌های تحقیق و توسعه و حتی فناوری را به‌عنوان بخشی از بهای تمام‌شده تولید به‌رسمیت نمی‌شناسد. نگاه این سازمان صرفاً بر اجزای فیزیکی تشکیل‌دهنده یک لاستیک متمرکز است و بر همان اساس قیمت‌گذاری انجام می‌دهد؛ رویکردی که می‌توان آن را بدترین شکل قیمت‌گذاری دانست.» مدیرعامل تایر سازی «رازی» خاطر نشان کرد: «با وجود این محدودیت‌ها، از تولیدکنندگان انتظار می‌رود محصولی با کیفیت و مطابق استانداردهای بالا عرضه کنند؛ استانداردهایی که در ایران



سپهر سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

همایش استراتژی صنعت خودرو در شرایط جنگ فرصتی بود که تأمین‌کنندگان بازار و صنعت خودرو در کنار هم قرار گرفته و از مشکلات و معضلات خود بگویند. این فرصت به مدیرعامل یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان تایر کشور نیز داده شده و طی سخنرانی محمدرضا گنجی، مدیرعامل تایر سازی رازی به حقایق رسیدیم که مرور آن‌ها می‌تواند دید روشنی نسبت به شرایط و حتی آینده این صنعت در کشور ارائه کند. در ابتدای این صحبت‌ها دکتر گنجی به این نکته اشاره داشت که حتی در همین همایش نیز موضوعاتی که مسئولین مطرح می‌کنند، در اصل همان گلایه‌های تولیدکنندگان است و به‌باور او جای دولت و تولیدکنندگان در این زمینه عوض شده است. سخنرانی اخیر دکتر محمدرضا گنجی، رئیس هیات‌مدیره یزد تایر در همایش استراتژی صنعت خودرو و به بحث‌های بنیادینی در حوزه تولید تایر، نقش ایمنی محصولات، جایگاه تحقیق و توسعه (R&D)، چالش‌های قیمت‌گذاری دستوری، صادرات، استانداردهای تولید و الزامات فنی تایر خودروهای برقی اشاره دارد. این موارد نه تنها بازتاب مشکلات ساختاری صنعت تایر ایران هستند، بلکه آینده پایداری و رقابت‌پذیری این صنعت را در تعامل با روندهای جهانی تحت تأثیر قرار می‌دهند. بررسی عمیق محتوای سخنرانی، مقایسه ساختار هزینه R&D بین شرکت‌های پیشرو جهانی مانند میشلن و شرکت‌های ایرانی و واکاوی پیامدهای سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، می‌تواند



تهران را پاک بگردیم





می‌کند. آن‌چه پوروسانگونه را نسبت به رقیب هم‌وطن خود یعنی لامبورگینی اوروس متمایز می‌سازد و سبب برتری به آن می‌شود؛ قوای محرکه فوق‌قدرتمند اولین بلندقامت اسپرکاش ایتالیایی است. برخلاف این‌که خودرو سازان مطرح قصد به کاهش حجم موتور گرفته‌اند، اما در محصولات فراری خبری از کاهش حجم موتور و کم کردن سیلندر ها نیست. این یک خبر خوش برای اسپرت‌دوستان است؛ بنابراین یک موتور ۱۲ سیلندر وی شکل به حجم ۶.۵ لیتر تنفس طبیعی قلب تپنده پوروسانگونه را تشکیل می‌دهد.

یکی از سورپرایزهای سال ۲۰۲۳ میلادی؛ معرفی نخستین بلندقامت فراری یعنی پوروسانگونه بود. اگرچه مدیران ارشد این کمپانی مخالف تولید یک کراس‌اور اسپور بودند؛ اما در نهایت برای فروش بیشتر و عرضه یک محصول جدید به بازار تحت عنوان برند فراری؛ اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی پوروسانگونه را معرفی کردند. طراحی و استایل این سوپرکراس‌اور همانند محصولات دیگر فراری یعنی SF90 است. اما به دلیل استفاده از احجام منحنی و خطوط سیال روی بدنه؛ پوروسانگونه را به یکی از زیباترین خودروهای سال ۲۰۲۳ بدل



موتور ۱۲ سیلندر برای بلندقامت «فراری»!

کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

بازار لوازم یدکی خودرو در آستانه رکود تورمی قرار دارد

فاصله میان ثبت سفارش تا رسیدن قطعه به بازار معمولاً سه تا چهار ماه زمان نیاز دارد، باتوجه به چالش‌های ارزی باید انتظار موج جدیدی از گرانی در ماه‌های آینده را داشته باشیم

قطعه‌ای باید ارز تهیه کند و وقتی ارز به‌سختی به دست می‌آید، طبیعی است که بازار غیررسمی فعال شود. همین محدودیت‌ها فضا را برای قاچاقچیان باز می‌کند. نتیجه این می‌شود که قطعات بی‌کیفیت و تقلبی به بازار می‌آیند و مصرف‌کننده نهایی متضرر می‌شود. همچنین باید یادآور شد که قطعات استوک از مبادی غیررسمی به کشور راه می‌یابد.

بازار از وضعیت بازار لوازم یدکی خودرو سخن گفته شده است، اما کمتر به بازار لوازم یدکی موتورسیکلت اشاره شده است، وضعیت بازار این وسیله نقلیه چگونه است؟

موتورسیکلت‌ها شرایط تامین قطعات یدکی بهتری دارند چرا که بسیاری از قطعاتشان بومی‌سازی شده و کمتر وابسته واردات هستند، البته این به معنی خودکفایی صددرصدی نیست. از طرفی، ساختار قطعات موتورسیکلت ساده‌تر و کوچک‌تر است و در یک کانتینر می‌توان چند هزار قطعه مختلف برای واردات به کشور جای داد. این موضوع باعث می‌شود سفارش‌گذاری و واردات قطعات موتورسیکلت آسان‌تر و کم‌هزینه‌تر از خودرو باشد.

به عنوان فعال صنعت خودرو، کارنامه شش‌ماهه اول سال بازار لوازم یدکی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

تاکنون هر فعال بازار لوازم یدکی خودرو محصولات و قطعات مورد نیاز خود را که توانسته وارد کند، وارد کرده است. اما از نیمه دوم سال احتمالاً شرایط دشوارتر می‌شود. فاصله میان ثبت سفارش تا رسیدن قطعه به بازار معمولاً سه تا چهار ماه زمان نیاز دارد. باتوجه به افزایش نرخ ارز و مشکلات حمل‌ونقل، قطعاتی که امروز سفارش داده می‌شوند، با قیمتی بالاتر وارد بازار خواهند شد. بنابراین باید انتظار موج جدیدی از گرانی در ماه‌های آینده را داشته باشیم.

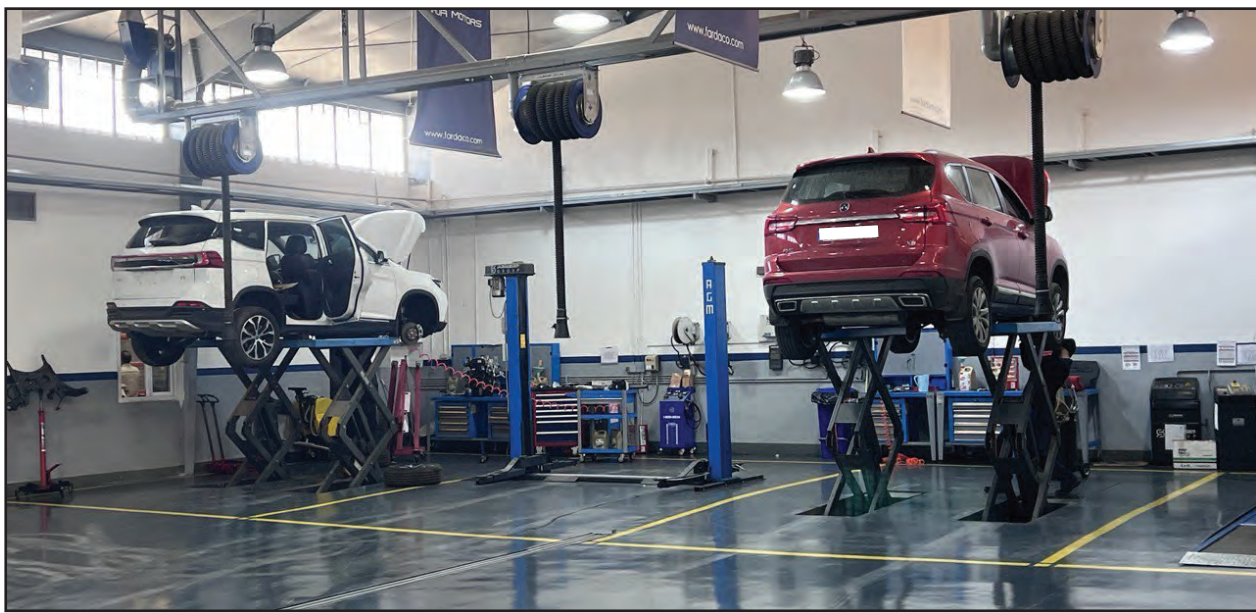
خودروهای وارداتی جدید که طی یکی دو سال اخیر وارد کشور شده‌اند، در زمینه خدمات پس از فروش چه وضعیتی دارند؟

خوشبختانه در برخی از برندهای خودرویی و مدل‌های خاص که چند شرکت به‌طور هم‌زمان مشغول عرضه هستند، وضعیت خدمات پس از فروش به سمت بهبود حرکت کرده است. همین مساله باعث شده پوشش قطعات تا حدی بهتر شود. اما هنوز مشکل اساسی در تعهد برخی شرکت‌ها نسبت به خدمات پس از فروش وجود دارد. شبکه‌های خدمات کوچک‌اند و خودروهای وارداتی نیز تعدادشان محدود است. بنابراین نمی‌توان گفت وضعیت رضایت‌بخشی داریم.

به عنوان پرسش پایانی، وضعیت خودروهای برقی و لوازم یدکی آن‌ها در حال حاضر چگونه است؟

در خودروهای برقی، ۶۰ درصد ارزش خودرو مربوط به باتری است. این باتری‌ها در یکی دو سال اول مشکلی ندارند؛ اما چهار تا پنج سال بعد، با موج بزرگی از نیاز به تعویض باتری روبه‌رو خواهیم شد. اگر از حالا برای این مساله برنامه‌ریزی نشود، آن زمان بحران شدیدی به وجود خواهد آمد. لازم به ذکر است که بازار لوازم یدکی خودرو کشور در شرایطی حساس و شکننده قرار دارد. از یک سو، محدودیت‌های بین‌المللی و تحریم‌ها چالش برای مسیر واردات ایجاد کرده‌اند؛ از سوی دیگر، نوسانات ارزی و نبود سیاست‌های پایدار اقتصادی، فعالان این حوزه را سردرگم کرده است.

بازاری که باید پشتوانه‌ای مطمئن برای خدمات پس از فروش خودروهای داخلی و وارداتی باشد، امروز با خطر رکود تورمی، افزایش قاچاق و ورود قطعات بی‌کیفیت دست به گریبان است. آینده این بازار به میزان توان دولت در مدیریت منابع ارزی، تسهیل مسیرهای واردات رسمی و حمایت از تولید داخلی گره خورده است. اگر چاره‌اندیشی نشود، باید در انتظار بازگشت به روزهایی باشیم که خودروهای فرسوده و قطعات کم‌کیف، چهره بازار را شکل می‌دادند.



سالانه‌شان ترسیده‌اند.

باتوجه به این‌که نرخ ارز طی روزهای اخیر نوساناتی داشته است، این مساله چه اثری بر بازار لوازم یدکی گذاشته است؟

در کشور یک قاعده ناعادلانه وجود دارد؛ وقتی دلار گران می‌شود، قیمت همه کالاها مسیر افزایش را دنبال می‌کند؛ اما وقتی دلار ارزان‌تر می‌شود، هیچ‌کس حاضر به کاهش قیمت نیست. این اتفاق در بازار لوازم یدکی هم به‌وضوح دیده می‌شود. افزایش‌های اخیر نرخ ارز باعث شده قطعات گران‌تر شوند و متأسفانه این روند ادامه‌دار خواهد بود. معتمد در بازار لوازم یدکی خودرو باید انتظار یک تورم سنگین را داشته باشیم.

شنیده‌ها حاکی از آن است که واردات قطعات استوک به صورت قاچاق افزایش یافته است، نظر شما در این خصوص چیست؟

مشکل اصلی واردات، استوک یا نبودن قطعات نیست؛ مساله این است که در بازار لوازم یدکی خودرو برای تامین ارز دچار مشکل هستیم. واردکننده برای هر

مشکل اصلی واردات، استوک یا نبودن قطعات نیست؛ مساله این است که در بازار لوازم یدکی خودرو برای تامین ارز دچار مشکل هستیم

باتوجه به شرایط بین‌المللی و محدودیت‌های موجود، وضعیت واردات قطعات برای بازار لوازم یدکی خودرو را چطور ارزیابی می‌کنید؟

واقعیت این است که اوضاع واردات قطعات به‌شدت به‌هم‌ریخته است. شاید بشود گفت همین چند روز اخیر برخی شرکت‌ها توانستند سفارش‌های خود را ثبت و محصولات جدید را وارد کشور کنند. احتمالاً واکنش فعالان این عرصه در واکنش به «مکانیسم ماشه» بوده است که برای تامین نیاز بازار و پیشگیری از ایجاد کمبود یا تاخیر در تامین احتمالی اقدام به ثبت سفارشات خود کردند. مشکلات حمل‌ونقل دریایی، محدودیت‌های بانکی، جبر تحریم‌های ظالمانه و تغییر مسیر واردات همه باعث می‌شود که دیگر نتوانیم مثل گذشته قطعات را تامین کنیم. به همین دلیل، بسیاری از واردکنندگان ناچارند به بازارهای ثانویه مانند عراق، افغانستان، امارات و ترکیه جهت تامین نیاز بازار داخل ورود جدی‌تر داشته باشند.

باتوجه به شرایطی که شما از وضعیت واردات لوازم یدکی خودرو تشریح کردید، مشکلات مذکور چه تأثیری بر تولید خودروهای مونتاژی در کشور خواهد داشت؟

تأثیر مشکلاتی که پیشتر به آن اشاره کردم، جدی و مستقیم است؛ خودروهای مونتاژی نیازمند قطعات وارداتی هستند. در گذشته بخشی از این قطعات از طریق نهادهای نفت یا خودرو یا کالاهای دیگر تامین می‌شد. اما شاید در آینده به دلیل محدودیت‌های انتقال نفت مشکلاتی در این خصوص ایجاد و احتمالاً فرآیند تامین برای فعالان سخت‌تر از گذشته شود. باید توجه داشت که پیشتر خودروهای مونتاژی به‌صورت CKD وارد می‌شوند و حدود ۶۵ درصد از این محصولات وابسته به قطعات خارجی است. وقتی این زنجیره مختل شود، تولید به‌شدت کاهش پیدا می‌کند. همین حالا هم آمار تولید شرکت‌های بزرگ نشان می‌دهد که به اهداف

«مهر: معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به شرایط ترافیکی نیمه دوم سال گفت: «یکی از مضلّات شهرهای بزرگ، به ویژه شهر تهران، در نیمه دوم هر سال، افزایش حجم ترافیک و مشکلات مربوط به تردد در سطح معابر شهری است. با توجه به این که در این بازه زمانی روزها کوتاه تر می شود، هوا سرد تر خواهد بود و شاهد ریزش نزولات آسمانی هستیم، میزان تردها نیز افزایش می یابد.» سرهنگ احسان مومنی افزود: «بر اساس بررسی های انجام شده، ۲۶ درصد از سفرهای شهری در تهران طی نیمه دوم سال مربوط به سفرهای آموزشی است»

که این موضوع نقش مهمی در افزایش بار ترافیکی دارد.» معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به جلسات هماهنگی متعدد اظهار داشت: «در دو هفته اول مهر ماه، فعالیت های عمرانی و اجرایی به صورت کلی در تمامی معابر سطح شهر تهران ممنوع خواهد بود و تمامی معابر در اختیار تردد خودروها قرار می گیرد.» وی تاکید کرد: «از اول مهر ماه به مدت دو هفته، تردد خودروهای ناوگان حمل بار از جمله کامیون ها، کامیونت ها، وانت ها و کامیون های حمل مواد غذایی در ساعات ۶:۰۰ صبح تا ۱۰:۰۰ صبح در تمامی معابر شهر تهران ممنوع خواهد بود.»

محدودیت صبحگاهی تردد خودروهای باری از ابتدای مهر ماه



۹۷ درصد اعتراض رانندگان به جریمه های اشتباهی، رد می شود!

احتمال خطای ۵ درصدی ثبت تخلفات رانندگی با دوربین



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«برخی مالکان خودرو از صدور جریمه های اشتباهی و دریافت پیامک های جریمه در جاهایی خبر می دهند که خودروی شان در آن جا تردد نداشته است! این در حالی است که براساس گفته های مقام های پلیس راهور، احتمال اعمال جریمه های نهای اشتباهی برای خودروها بسیار اندک است و بیشتر شکایت های مطرح شده در این زمینه، پس از بررسی رد می شود. در ادامه این موضوع را بررسی می کنیم.»

کیفیت دوربین ها و خطای پلاک خوانی، دلیل ثبت برخی جریمه های اشتباه

رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهور فراچا گفت: «۹۷ درصد جریمه هایی که اشتباهی توسط دوربین ها ثبت می شوند، توسط اپراتورها رد می شوند و درواقع جریمه ای برای رانندگان ثبت نمی شود.» سرهنگ جلیل جمشیدی راد در توضیح بیشتر این موضوع گفت: «جریمه ها بر اساس نوع تحویل به دسته های مختلفی مثل الصاقی، دوبرگی، دوربینی و تسلیمی تقسیم بندی می شوند. بیشتر اشتباهاتی که در جریمه کردن رخ می دهد و مردم از آن شکایت دارند، جریمه های مربوط به دوربین ها هستند و معمولاً این اتفاق در جاده ها رخ می دهد.» وی با بیان این که دوربین ها تا ۵ درصد احتمال خطا دارند، افزود: «علت این

اشتباهات نیز کیفیت دوربین ها و اشتباه پلاک خوانی آن هاست. معمولاً بعد از ثبت تخلف توسط دوربین ها، برای راننده پیامکی ارسال می شود که این تخلف در حال بررسی است؛ سپس اپراتورهای ما اطلاعات خودرو و تصاویر دوربین ها را چک می کنند و در صورت مغایرت، جریمه لغو می شود؛ درواقع ۹۵ درصد این جریمه هایی که ممکن است خطا داشته باشند، توسط اپراتور رد می شوند و هیچ جریمه ای برای راننده ثبت نمی شود.» رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهور فراچا در ادامه بیان کرد: «بعضی از این جریمه های اشتباهی نیز به خاطر تخلفات مربوط به پلاک مانند دستکاری پلاک اتفاق می افتد. یعنی یک راننده، بعد از دستکاری ارقام پلاک، تخلف کرده و جریمه توسط دوربین ها ثبت شده که متأسفانه باعث می شود راننده و پلاک دیگری اشتباهی جریمه شوند.» جمشیدی راد با اشاره به این که تغییر ارکان پلاک جرم است، گفت: «این مسائل نیز توسط اپراتور بررسی می شود. به عنوان مثال ممکن است خودرو و متخلف بر اساس عکس دوربین، یک پراید باشد؛ اما پلاک آن متعلق به خودرو سمنند باشد که این مغایرت نیز توسط اپراتور دیده می شود. در این صورت پلاک واقعی خودرو و متخلف شناسایی شده و پس از ثبت جریمه، راننده به خاطر جرمی که مرتکب شده به مراجع قضائی معرفی می شود.»

به زودی از سامانه «دست افزار ثبت تخلف» رونمایی می شود

رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهور فراچا درباره نوع دیگر اشتباهات در ثبت جریمه ها افزود: «در برخی مواقع نیز



ممکن است در جریمه های دوبرگی اشتباهاتی رخ دهد و در واقع مامور ما اشتباهی پلاکی را جریمه کند. این اتفاق بسیار کمتر رخ می دهد. برای حل این مشکل نیز نسخه جدیدی از سامانه «دست افزار ثبت تخلف» به زودی رونمایی می شود و سخت گیری های خاصی برای جریمه نوشتن توسط ماموران در نظر گرفته شده تا این میزان جریمه اشتباهی نیز به صفر برسد.» این مقام پلیس راهور فراچا ادامه داد: «در مجموع بیش از ۹۷ درصد جریمه های

اشتباهی مربوط به خطای دوربین هاست که در همان مرحله اول این جریمه های اشتباهی توسط اپراتورها رد شده و برای رانندگان جریمه ای در نظر گرفته نمی شود.»

پیامک جریمه تایید شده، دارای شناسنامه پرداخت است

چندی پیش، رئیس پلیس راهور فراچا نیز در این باره گفت: «ما در کشور دو نوع جریمه داریم؛ جریمه هایی

که توسط دوربین ها ثبت می شوند و تخلفاتی که توسط اخطار نویسان به ثبت می رسند.» وی درباره جرائم اشتباه افزود: «بیشتر جریمه های اشتباهی، جرایمی هستند که پیامک آن برای افراد ارسال می شود و در آن ذکر شده که تخلف در حال بررسی است.» این تخلفات توسط ماموران ثبت شده و این پیامک ها توسط ربات های هوشمند مرکز اجرائیات پلیس راهور ارسال می شود؛ اما در بررسی های بیشتر، ۸۵ درصد از این پیامک ها نهایی نشده و جریمه ای برای مالک خودرو در نظر گرفته نمی شود. سردار سید تیمور حسینی بیان کرد: «باید به این مسئله دقت کرد که اگر جریمه ای تایید شود، پیامک دیگری برای مالک ارسال می شود که دارای شناسنامه پرداخت است.» وی در ادامه تاکید کرد: «جرائمی که توسط دوربین ها ثبت می شود، این خطا را ندارد؛ زیرا علاوه بر ثبت تخلف، از خودرو و متخلف نیز عکس گرفته می شود که با کنترل آن عکس، امکان صحت سنجی تخلف و جریمه وجود دارد.» رئیس پلیس راهور فراچا خطاب به افرادی که پیامک جریمه اشتباهی دریافت کرده اند، گفت: «اخیراً رسیدگی اینترنتی و غیر حضوری به جرائم رانندگی از سوی پلیس راهور آغاز شده است. هر فردی که با جریمه اشتباهی مواجه شد، می تواند به راحتی وارد سامانه مخصوص شده و از طریق این سامانه اعتراض خود را ثبت کند. این سازو کار برای تمامی مردم فراهم شده است تا بدون نیاز به مراجعه حضوری به مراکز اجرائیات پلیس راهور، با استفاده از گوشی های هوشمند خود به سامانه دسترسی داشته و اعتراض خود را ثبت کنند.» رئیس پلیس راهور فراچا ادامه داد: «در حال حاضر این سامانه در مرحله آزمایش قرار دارد و در حال رفع باگ ها و انجام آزمایشات لازم است. پس از اطمینان از عملکرد صحیح و مناسب آن، این سامانه در دسترس عموم مردم قرار خواهد گرفت. امیدواریم که این سامانه به طور کامل فعال شده و در اختیار مردم قرار گیرد.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۳۰ شهریور ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۳۹۹

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

A gift idea for Volvo owners.

کیا، هم سطح ولوو!

«کمپانی کیا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از اس بیوی کراس اوور جمع و جور تمام برقی خود با نام EV3 رونمایی کرد. در عین حال این کمپانی برای فروش هرچه بیشتر این خودرو، از تصویر آن در کنار عبارت «ایده هدیه برای صاحب ولوو» روی یک بیلپورد تبلیغاتی بهره برده است. میسکا تاملین، مدیرعامل کیا اروپا در این باره گفته است: «خودروهای برقی بازی را عوض کرده اند؛ به همین دلیل خودروهای ما از نظر کیفیت و تکنولوژی در سطح ولوو و آئودی قرار دارند.»

The Car of the year 2025. Kia EV3.

KIA
Movement that inspires

لزوم گسترش سریع تر تاکسی بانوان

حرف آخر
The Fast Word

علی زراندوز

روزنامه نگار

«به روایت تاریخ، اشرف الملوك فخرالدوله (دختر مظفرالدین شاه) نخستین واردکننده تاکسی به تهران بوده است. اکنون اما حضور بیشتر رانندگان تاکسی زن، بیش از هر زمان دیگری در پایتخت احساس می شود. امروزه تعداد بانوان شاغل نسبت به گذشته در جامعه افزایش یافته و لازم است برای آن ها ساز و کاری مناسب در نظر گرفته شود تا از رفاه و آرامش بیشتری در رفت و آمدهای روزمره برخوردار شوند که یکی از آن ها گسترش تاکسی بانوان است. بسیاری از کارشناسان و شهروندان معتقدند با گسترش تاکسی بانوان در سطح شهر، مسافران زن با خیالی آسوده تر از سیستم حمل و نقل استفاده می کنند و بنابراین لازم است شهرداری و تاکسیرانی، در این زمینه اقدامات موثرتری انجام دهند. روز گذشته مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران در همین زمینه و با اشاره به فعالیت بیش از یک هزار و ۳۰۰ تاکسیران زن در تهران گفت: «تاکسی بانوان رسماً آغاز به کار کرد.» مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران با اشاره به ظرفیت بالای بانوان تاکسیران در سرویس رسانی حمل و نقلی به شهروندان پایتخت گفت: «در یک سال گذشته ۵۰۰ بانوی متقاضی جدید، پروانه رانندگی با تاکسی دریافت کرده یا پروانه خود را تمدید کرده اند.» مالکی ادامه داد: «اکنون شمار تاکسیرانان زن فعال در شهر به بیش از یک هزار و ۳۰۰ نفر رسیده است.» هرچند در آئین نامه اجرایی تاکسیرانی جنسیت تفاوتی در شرایط صدور پروانه ایجاد نمی کند، اما به دلیل سختی کار، سازمان نگاه حمایتی ویژه ای به بانوان راننده دارد. لازم به ذکر است که دهه ۸۰ شمسی، برای مدت زمان کوتاهی بخشی با عنوان «تاکسی بانوان» فعال بود و به مرور فعالیت آن متوقف شد. اکنون با توجه به تقاضای خانواده ها، به ویژه برای ایاب و ذهاب فرزندان و سرویس مدارس، این خدمت در قالب تاکسی «شهزاد» مجدداً راه اندازی شده است که در صورت استقبال شهروندان، قطعاً زمینه های گسترش آن به زودی فراهم خواهد شد.

بازار خودرو روز گذشته افزایش قیمت داشت



جک J4 با رشد قیمت ۱۲ میلیون تومانی در بازار یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X55 پرو با رشد قیمت ۴۷ میلیون تومانی در بازار یک میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک G با رشد قیمت ۱۸ میلیون تومانی در بازار یک میلیارد و ۲۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ری را با رشد قیمت ۱۷ میلیون تومانی در بازار یک میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



NEW

M2631 D

Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD
Exhaust and engine retarder brake

