



«LS» ناگهان

به خط پایان رسید! صفحه ۸



استارت

رضا آریا راد

کارشناس حوزه خودرو

واردات خودرو دست دوم؟ فرصت یا تهدید؟

واردات خودروهای دست دوم در ماه های اخیر به یکی از پرچالش ترین موضوعات اقتصادی و صنعتی کشور بدل شده است. بازاری که طی دهه های...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

سرمایه گذاران بزرگ در حال عقب نشینی از بازار آسیا هستند

صفحه ۶

حباب قیمت خودروهای داخلی ترکید!

صفحه ۷

تثبیت بهای خودروهای وارداتی به رغم رشد نرخ ارز

صفحه ۱۰

جزئیات فعالیت مراکز معاینه فنی پایتخت
در فصل پاییز

کدام خودروها باید سالانه چهار نوبت معاینه فنی انجام دهند؟

صفحه ۱۵

رئیس هیات مدیره انجمن وارد کنندگان خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مکانیسم ماشه و بازار خودرو؛ آینده واردات چه خواهد شد؟

خودروهای سواری اساسا در چارچوب مصوبات شورای امنیت قرار نمی گیرند و کارکرد دوگانه ندارند. حضور برندهای وارداتی در بازار داخل همچنان ادامه خواهد داشت. همچنین...

صفحه ۳

با توجه به درآمد ۳,۴۴۷ میلیارد تومانی
محقق شد:

رشد ۷۱ درصدی «یزد تایر» در نیمه نخست سال جاری

صفحه ۵

یک فعال بازار روغن موتور همزمان با فعال شدن
مکانیسم ماشه در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

کاهش عرضه روغن موتور و سیاست تحمیل «کنارباری»؛ بازار روانکارها را متشنج کرده است

صفحه ۱۱

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

ضرورت طراحی بیمه خاص برای خودروهای برقی

با گسترش روزافزون خودروهای برقی در ناوگان
حمل و نقل شهری و افزایش استفاده از اتوبوس های...

صفحه ۲



نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان تهران مطرح کرد:

اتحاد داخلی سپر صنعت خودرو در برابر مکانیسم ماشه

صفحه ۱۴

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



LUCANO



نمایندگی مرکزی ایرتویا

LEXUS ES200 سود مشارکت 75%
جانبازان ۷۰ درصد عادی



021-7345121

کسب اطلاعات بیشتر

واردات به صورت حق العمل کاری نیز میسر می باشد

irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



با قطعاتی مانند اسپویلر جلو، تغییرات جزئی در ظاهر XC90 ایجاد می‌کند. یکی دیگر از جزئیات ظریف، افزودن ورودی‌های هوای سپر است که کمی بزرگ‌تر از نمونه استاندارد هستند و به جای ظاهر مات، براق شده‌اند. اگر هایکو این XC90 را با بین‌تر نمی‌آورد و رینگ‌های ۲۲ اینچی روی آن نصب نمی‌کرد، شاید متوجه نمی‌شدیم که این خودرو استاندارد نیست و از گو تنبرگ سوئد آمده است. ر کاب‌های جانبی اسپرت و کیت سپر عقب جدید نیز از تفاع شاسی‌بلندر کمی بیشتر کاهش می‌دهند. با توجه به این‌که ولوو XC90 در طول سال‌ها تغییرات بزرگی را تجربه نکرده، این کیت روی نسخه‌های اولیه مدل ۲۰۱۶ هم قابل نصب است.

هایکو اسپرتیو، تیونر آلمانی کیت بدنه جدیدی برای ولوو XC90 معرفی کرده که ظاهری شبیه به نسخه R-Design حذف‌شده ولوو ارائه می‌دهد. کیت بدنه برای ولوو XC90 شاید دور از ذهن به نظر برسد؛ اما دقیقاً همان کاری است که تیونر آلمانی، هایکو اسپرتیو به‌تازگی انجام داده است. در حالی که کیت‌های بدنه تیونرها معمولاً برای خاص جلوه دادن خودرو طراحی می‌شوند، این یکی متفاوت است. هایکو اسپرتیو جدیدترین نسخه XC90 را گرفته و تغییرات ظریفی به آن افزوده است. این تغییرات شبیه به نسخه R-Design ولوو است که البته سازنده سوئدی این بک‌ج را در جدیدترین نسخه شاسی‌بلند س‌ر دیفه خود حذف کرده است. کیت جدید هایکو



تلاش آلمانی‌ها برای ارتقای پرچمدار سوئدی

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

ضرورت طراحی بیمه خاص برای خودروهای برقی



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«با گسترش روزافزون خودروهای برقی در ناوگان حمل‌ونقل شهری و افزایش استفاده از اتوبوس‌های درون‌شهری برقی، بیمه این وسایل نقلیه بیش از پیش اهمیت یافته است. خودروها و اتوبوس‌های برقی به‌دلیل ویژگی‌های فنی خاص، پیچیدگی سیستم‌های الکترونیکی و هزینه بالای قطعات اصلی مانند باتری، ریسک‌های متفاوتی نسبت به خودروهای بنزینی یا دیزلی دارند. طراحی بیمه‌های جامع و تخصصی برای این وسایل نقلیه نقش مهمی در کاهش ریسک‌های مالی، افزایش بهره‌وری عملیاتی و حفاظت از سرمایه مالکین و شرکت‌های حمل‌ونقل ایفا می‌کند. ناصر فیض‌الهی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «مهم‌ترین تفاوت خودروهای برقی با خودروهای سنتی، قیمت بالای باتری و سیستم‌های الکترونیکی است. باتری‌های لیتیوم-یونی نه تنها گران‌قیمت هستند، بلکه تعمیر یا جایگزینی آن‌ها هزینه سنگینی بر مالک خودرو تحمیل می‌کند.» وی افزود: «خودروهای برقی در معرض ریسک‌هایی مانند آتش‌سوزی باتری، نقص سیستم الکتریکی، آسیب در حین شارژ و خرابی نرم‌افزاری قرار دارند که نیازمند طراحی بیمه‌های ویژه است.» او افزود: «بیمه خودروهای برقی باید فراتر از بیمه بدنه و مسئولیت شخص ثالث باشد و شامل پوشش‌های تخصصی دیگری نیز شود. از جمله این پوشش‌ها می‌توان به بیمه باتری و سیستم الکتریکی برای جبران هزینه‌های ناشی از خرابی باتری و موتور، بیمه حوادث راننده و سرنشین برای جبران آسیب‌های بدنی، بیمه سرعت و تجهیزات داخلی و بیمه آتش‌سوزی و بلایای طبیعی برای حفاظت در برابر حوادثی مانند سیل، زلزله و صاعقه اشاره کرد. این پوشش‌ها علاوه بر کاهش ریسک

مالی، اطمینان خاطر مالک خودرو را نیز تضمین کرده و به مدیریت ریسک کمک شایانی می‌کند.» وی درباره اتوبوس‌های درون‌شهری برقی گفت: «سرمایه‌گذاری بالای خرید و حساسیت عملیاتی این وسایل نقلیه، طراحی بیمه تخصصی را ضروری می‌کند.» این کارشناس بیمه هشدار داد: «خرابی باتری یا سیستم کنترل الکترونیک می‌تواند باعث توقف ناگهانی اتوبوس و اختلال در مسیر شود و با توجه به تعداد زیاد مسافری، خسارت‌های جانی یا مالی اهمیت ویژه‌ای دارند. بیمه اتوبوس‌های برقی علاوه بر پوشش بدنه و مسئولیت در برابر مسافران، می‌تواند شامل بیمه توقف عملیات یا نقص فنی و بیمه حوادث راننده و مسافر باشد. همچنین پوشش بیمه آتش‌سوزی و بلایای طبیعی، حفاظت از اتوبوس در برابر خطرات محیطی و طبیعی را تضمین می‌کند.» او تأکید کرد: «شرکت‌های بیمه پیشرفته علاوه بر پوشش‌های سنتی، از فناوری‌های نوین و نرم‌افزارهای مدیریت ریسک برای پیش‌بینی خسارت‌ها و کاهش خطرات استفاده می‌کنند. این فناوری‌ها شامل سیستم‌های مانیتورینگ باتری، حسگرهای تشخیص حرارت غیرعادی و نرم‌افزارهای تحلیل عملکرد سیستم الکتریکی است که می‌توانند قبل از وقوع حادثه هشدار دهند و هزینه‌های تعمیر و توقف عملیاتی را کاهش دهند.» وی گفت: «استفاده از این ابزارهای فناوری‌محور به‌ویژه برای شرکت‌های حمل و نقل عمومی که ناوگان بزرگی از اتوبوس‌های برقی دارند، اهمیت بالایی دارد و باعث افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود.» فیض‌الهی در پایان تأکید کرد: «با توجه به ارزش بالای باتری، پیچیدگی سیستم‌های الکتریکی، اهمیت ایمنی مسافران و نقش فناوری‌های نوین، بیمه خودروها و اتوبوس‌های برقی باید جامع و منطبق با ریسک‌های خاص این وسایل نقلیه طراحی شود. استفاده از پوشش‌های تخصصی و ابزارهای مدیریت ریسک، ریسک مالی ناشی از خرابی یا حادثه را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد، بهره‌وری عملیاتی را افزایش می‌دهد و اطمینان خاطر مالکین و مسافران را فراهم می‌کند.»

واردات خودرو دست‌دوم؛ فرصت یا تهدید؟

تعره‌های گمرکی، مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های ثبت و شماره‌گذاری خواهد شد. این درآمدها در شرایط کسری بودجه مزمن دولت می‌تواند نقشی قابل توجه در تأمین منابع عمومی ایفا کند. اگر این فرآیند هدفمند و کنترل‌شده انجام شود، می‌توان امیدوار بود که بخشی از فشار مالی دولت از مسیر شفاف و قانونی جبران شود. افزون بر این، تجربه کشورهای منطقه از جمله ترکیه و آذربایجان نشان می‌دهد که واردات خودروهای کارکرده می‌تواند به ارتقای سطح رضایت عمومی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل منجر شود. با وجود این مزایا، نباید از چالش‌ها و تهدیدهای پیش‌رو غافل شد. مهم‌ترین نگرانی، فشار بر منابع ارزی کشور است. واردات هر نوع کالای خارجی نیازمند تأمین ارز است و در شرایطی که کشور برای واردات کالاهای اساسی و دارو با محدودیت مواجه است، تخصیص ارز به خودرو می‌تواند به افزایش نرخ ارز و التهاب در بازار منجر شود. نگرانی دوم، خطر ورود خودروهای بی‌کیفیت یا فرسوده است. اگر چه در آیین‌نامه واردات، محدودیت‌هایی همچون سن سه تا پنج سال و رعایت استاندارد آلایندگی یورو پنج لحاظ شده، اما در نبود نظارت دقیق، همواره امکان تخلف و ورود خودروهای فاقد کیفیت وجود دارد. چنین اتفاقی می‌تواند پیامدهایی چون افزایش آلودگی هوا، بالا رفتن آمار تصادفات و کاهش ایمنی جاده‌ها را به دنبال داشته باشد. چالش سوم، وضعیت خودروسازی داخلی است. صنعت خودرو ایران سال‌هاست با مشکلات ساختاری، محدودیت‌های فناوری، فشار تحریم‌ها و بحران نقدینگی دست‌وپنجه نرم می‌کند. در چنین شرایطی، تاب‌آوری شرکت‌های داخلی در برابر موج رقابتی ناشی از واردات پایین است. اگر واردات خودروهای کارکرده به‌صورت گسترده و بدون طراحی بسته‌های حمایتی هم‌زمان برای تولید داخل انجام شود، احتمال تعطیلی برخی خطوط تولید و بیکاری گسترده در زنجیره قطعه‌سازی وجود دارد. این موضوع تهدیدی جدی برای اشتغال و اقتصاد ملی به‌شمار می‌رود. از زاویه حقوقی و قانونی نیز محدودیت‌هایی وجود دارد که نباید نادیده گرفته شود؛ ممنوعیت واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی، الزام به ارائه خدمات پس از فروش توسط واردکننده، تأمین ارز از محل صادراتی یا سرمایه‌گذاری خارجی و ممنوعیت واگذاری خودرو تا پنج سال پس از واردات از جمله این موانع هستند. چنین شرایطی در عمل می‌تواند فاصله زیادی میان اهداف سیاست‌گزاران و نیاز واقعی مصرف‌کنندگان ایجاد کند.

واردات خودروهای دست‌دوم در ماه‌های اخیر به یکی از پرجالش‌ترین موضوعات اقتصادی و صنعتی کشور بدل شده است. بازاری که طی دهه‌های گذشته گرفتار انحصار، قیمت‌گذاری دستوری و محدودیت‌های تولید بوده، حالا با موجی از انتظارات و مطالبه برای تغییر رویه‌رو است. از یک سو مصرف‌کنندگان که سال‌هاست رضایت چندانی از خودروهای داخلی به دلیل گرانی و کیفیت پایین آن‌ها ندارند، این سیاست را به‌عنوان ریزش‌های برای بهبود شرایط می‌بینند. از سوی دیگر، بخشی از فعالان صنعتی و کارشناسان هشدار می‌دهند که اگر این تصمیم بدون برنامه‌ریزی جامع و نظارت سختگیرانه اجرا شود، نه تنها به بهبود اوضاع منجر نمی‌شود، بلکه پیامدهای منفی جدی برای اقتصاد و صنعت داخلی خواهد داشت. پرسش کلیدی این‌جاست: واردات خودروهای کارکرده، ناجی بازار است یا تهدیدی تازه؟ نخست باید به مزایای این سیاست پرداخت. مهم‌ترین اثر مثبت واردات خودروهای کارکرده، ایجاد فشار مستقیم بر قیمت‌های حیاتی بازار است. تجربه نشان داده است حتی پیش از اجرای عملی این سیاست، صرف انتشار خبر آن باعث کاهش نسبی نرخ‌ها در بازار خودرو می‌شود. این واکنش روانی به‌خوبی نشان می‌دهد که بازار خودرو ایران تا چه اندازه درگیر انتظارات و شایعات است و تا چه حد ظرفیت اصلاح با سیاست‌های درست وجود دارد. دومین مزیت، افزایش تنوع و کیفیت است. خودروهای کارکرده خارجی – به‌ویژه آن‌هایی که بین سه تا پنج سال کار کرده‌اند – معمولاً از نظر ایمنی، مصرف سوخت، فناوری و امکانات رفاهی در سطحی بالاتر از محصولات داخلی و حتی بسیاری از خودروهای نوچینی موجود در بازار ایران قرار دارند. همین مساله سطح توقع مصرف‌کننده را ارتقا داده و تولیدکنندگان داخلی را وادار می‌سازد که از لاک محافظه‌کاری خارج شده و برای بقا به سمت نوآوری، بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌ها حرکت کنند. نکته مثبت دیگر، جنبه مالی و درآمدی آن برای دولت است. واردات خودروهای دست‌دوم مشمول



رضا آریا راد

کارشناس حوزه خودرو



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

پورشه ۹۱۲ باتوان
کاهش یافته و قیمت عجیب

ارائه کرد و حالا برای کسانی که به دنبال چیزی آرام تر 912C هستند مدل جدید 912T را معرفی کرده است. کام این محصول جدید را در دو نسخه کوپه و تارگامرفی کرده که وسعت گزینه‌های موجود برای مشتریان را نشان می‌دهد. حرف T در 912T مخفف تورینگ است و نشان می‌دهد برخلاف 912C که روی پرفورمنس محض تمرکز داشت، در این مدل خریداران می‌توانند از رانندگی در جاده لذت ببرند. این خودرو از نسخه بسیار اصلاح شده از پیش‌رانه ۴ سیلندر تخت اصلی ۹۱۲ استفاده می‌کند که اکنون به جای ۱.۶ لیتر اصلی، ۲ لیتر حجم دارد و بازنگری‌های گسترده شامل سرسیلندر ها و پیستون‌های جدید را تجربه کرده است.

شرکت مجارستانی Kamm اقدام به رستوماد پورشه ۹۱۲ کرده که با وجود پیش‌رانه چهار سیلندر ضعیف، قیمت پایه ۲۸۵ هزار دلاری دارد. ۹۱۲ مدلی جالب در تاریخ پورشه است. هنگامی که این شرکت ۹۱۱ را عرضه کرد، نگران کاهش فروش بود؛ زیرا این مدل جدید گران تر از ۳۵۶ قدیمی بود. راه حل این بود که بدنه ۹۱۱ با موتور ۴ سیلندر تخت ۳۵۶ عرضه شود تا نقش مدلی پایه را در سید محصولات پورشه بازی کند. شرکت مجارستانی کام که در زمینه رستوماد خودروها فعالیت می‌کند، علاقه زیادی به ۹۱۲ دارد و در ساخت نسخه‌های مدرن شده آن تخصص دارد. این شرکت قبلاً رستوماد پورشه مورد بحث را با نام 912C

رئیس هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مکانیسم ماشه و بازار خودرو؛
آینده واردات چه خواهد شد؟

خودروهای سواری اساساً در چارچوب مصوبات شورای امنیت قرار نمی‌گیرند و کارکرد دوگانه ندارند. حضور برندهای وارداتی در بازار داخل همچنان ادامه خواهد داشت



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

فعال شدن مکانیزم ماشه می‌تواند پیامدهای قابل توجهی بر صنعت خودرو کشور بر جای بگذارد. در بخش واردات خودرو، تشدید محدودیت‌های بانکی و تجاری یکی از مهم‌ترین موانع به‌شمار می‌رود. قطع دسترسی به شبکه‌هایی نظیر سوئیفت و دشواری مبادلات دلاری و یورووی، هزینه واردات را افزایش داده و روند تامین خودروهای خارجی را با مشکل مواجه خواهد کرد. حال در این زمینه «هادی سلیمانی ملک‌ان»، رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تشریح فعال شدن تأثیر مکانیسم ماشه روی واردات خودرو پرداخته است.

باتوجه به فعال‌سازی مکانیسم ماشه وضعیت واردات خودرو چگونه خواهد شد؟

کلی در بازار خودرو مواجه شویم؛ هر چند در مواردی که خودرو کارکرد سرمایه‌ای پیدا می‌کند، شاید این مساله مصداق نداشته باشد.

باتوجه به گذشت ۷ ماه از سال جاری، واردات خودرو تا پایان سال با چه تیراژی انجام می‌شود؟

در خصوص سال جاری، اکنون که در ابتدای ماه هفتم هستیم، تا جایی که شنیده‌ام سهمیه‌های اندکی در حال تخصیص به شرکت‌هاست. برداشت من این است که اثر این تخصیص‌ها در بهترین حالت در سه ماهه پایانی سال ظاهر شود. اگر اتفاق خاصی رخ ندهد، حداکثر می‌توانیم به اندازه سال گذشته واردات داشته باشیم. مگر آن که موضوع خودروهایی که ایرانیان خارج از کشور بدون ارز وارد می‌کنند بتواند گشایشی ایجاد کرده و تعداد بیشتری خودرو به بازار وارد شود. در غیر این صورت، رسیدن به عدد سال گذشته هم دشوار خواهد بود.

آیا محدودیت‌های بین‌المللی می‌تواند مانع از حضور برندهای معتبر در بازار کشور شود؟

در مورد این پرسش باید گفت که خودروهای سواری اساساً

مکانیسم ماشه یا هر محدودیت و بحران اقتصادی دیگری که در کشور اتفاق بیفتد، اثر خود را بر کلیت فضای اقتصادی خواهد گذاشت. صنعت خودرو و کسب‌وکار مرتبط با آن نیز از این چارچوب اقتصادی جدا نیست. طبیعی است که وقتی کشور با محدودیت‌های ارزی و کاهش درآمدهای کلان اقتصادی مواجه شود، به‌طور ویژه اولویت‌ها به سمت کالاهای اساسی می‌رود. بنابراین، خودرو به‌طور طبیعی در اولویت اول نخواهد بود و احتمالاً در اولویت‌های دوم، سوم یا چهارم قرار می‌گیرد که این مساله دور از ذهن هم نیست.

نوسان نرخ ارز چه تأثیری در فرآیند واردات و عرضه خودروها خواهد داشت؟

در مورد نوسان نرخ ارز نیز باید گفت به‌طور خاص تضعیف ریال باعث می‌شود قدرت خرید اقشار متوسط بازار به‌تدریج کاهش یابد و دسترسی آن‌ها به خودروهای مناسب‌تر محدود شود. این مساله به‌طور طبیعی باعث کوچک‌تر شدن اندازه بازار، چه در بخش خودروهای تولید داخل و چه خودروهای وارداتی خواهد شد. بنابراین فرض ما این است که با محدودیت در اندازه بازار یا رکود



مطلوب‌تری در شرایط کنونی حاصل خواهد شد.

پیش‌بینی شما از وضعیت بازار خودرو با نوسان نرخ ارز چیست؟

فرض ما این است که قیمت‌ها افزایش یابد و در کنار آن رکود ایجاد شود؛ به عبارت دیگر، تورم رکودی کل کشور را فرا خواهد گرفت و بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنا نخواهد بود.

آیا محدودیت‌های بین‌المللی منجر به چالش در تامین لوازم‌یدکی خودرو برای برندهای وارداتی خواهد شد؟

به جز برخی قطعات یدکی خودروهای جدید که ماهیت دوگانه دارند و می‌توانند مشمول محدودیت شوند، اساساً قطعات یدکی در تحریم‌ها قرار نمی‌گیرند. در هر حال، بازار خود را با نیازها تطبیق می‌دهد. به نظر می‌رسد چالش اصلی تامین ارز توسط دولت برای واردات لوازم‌یدکی، قطعات منفصله تولیدی و خودروهای وارداتی است. سایر موارد با اتکا به بخش خصوصی توانمند قابل مدیریت خواهد بود.

در چارچوب مصوبات شورای امنیت قرار نمی‌گیرند و کارکرد دوگانه ندارند. اما از سوی دیگر، به دلایل متعدد که نیازی به تکرار آن نیست، عملاً تاکنون برندهای خارجی به صورت مستقیم در بازار ایران حضور نداشته‌اند. باور من این است که همان روش غیرمستقیم گذشته برای حضور این برندها همچنان ادامه خواهد داشت.

برخی کارشناسان معتقدند عدم دخالت دولت در امر واردات می‌تواند تأثیرات مثبت داشته باشد.

نظر شما چیست؟
در شرایط بحرانی، دو ویژگی برای غلبه بر بحران ضروری است؛ نخست چابکی و دوم تاب‌آوری. این دو اصل باید هم در دولت و هم در فعالان اقتصادی وجود داشته باشد. امروز که در شرایط بحرانی قرار داریم، باور من این است که بخش خصوصی توانمند کشور هر دو ویژگی را دارد. بنابراین، گره‌های اقتصادی و صنعتی کشور، از جمله واردات و حتی تولید خودرو در قالب اعتماد به بخش خصوصی توانمند قابل مدیریت است. به نظر من هر چه اعتماد به بخش خصوصی بیشتر شود، نتیجه

XS



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



بود. در بیرون، R8 تورر LSA با درجه باریک روی کاپوت، رینگ‌های آلایازی ۲۰ اینچی، اسپلیتر ظریف جلو، ر کاب‌های جانبی HSV و چهار سرازو، عضلانی اما محتاطانه است که شاید خیلی جلب توجه نکند. اما زیر کاپوت، داستان کاملاً فرق دارد. کلاب اسپرت R8 تورر LSA مجهز به پیش‌رانه ۶.۲ لیتری سوپر شارژ LSA است؛ یعنی همان موتوری که در شورولت کامارو ZL1 نسل پنجم به کار رفته است. در این HSV، پیش‌رانه ۵۲۶ اسب‌بخار قدرت و ۶۷۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و این استیشن که در سال ۲۰۱۵ تنها ۴.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رساند.

هولدن HSV کلاب اسپرت R8، استیشنی با پیش‌رانه ۶.۲ لیتری سوپر شارژ کامارو ZL1 و ۵۲۶ اسب‌بخار قدرت است که ظرف ۴.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد. خودروهای عضلانی به‌ندرت به‌صورت استیشن عرضه می‌شوند؛ اما در استرالیا ظاهراً اوضاع کمی متفاوت است. احتمالاً طرفداران خودروهای عضلانی در این کشور پهناور به فضایی برای حمل تخته موج‌سواری نیاز دارند؛ زیرا بازار استرالیا برای چیزی مثل HSV کلاب اسپرت R8 تورر LSA تقاضا داشت. این استیشن که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد، بر از امکانات کاربردی مثل صندوق عقب تاشو و فضای بار ۸۹۵ لیتری



ارتقای «هولدن» به واسطه پیش‌رانه کامارو «ZL1»

سایپا تا چه زمانی روی پای خود می‌ایستد؟

اظهارات بی‌سند در بحبوحه فعال‌سازی «مکانیسم ماشه»!



بازگشت تحریم‌ها یا فرآیند «اسنپ‌بک» مواضع روشنی اتخاذ کرده‌اند، اهمیت دوچندان می‌یابد. رسانه‌های بین‌المللی و داخلی طی روزهای اخیر از روند فعال‌سازی مکانیسم ماشه و پیامدهای ممکن آن گزارش داده‌اند؛ رخدادی که می‌تواند بار اقتصادی و روانی شدیدی به نگاه‌های بزرگ تحمیل کند و حساسیت جامعه را بالا ببرد. در چنین وضعیتی، تولید پیام‌هایی که بدون پایه و مدرک احتمال شکست یا تعطیلی یک شرکت بزرگ را منعکس می‌کند، به سرعت خوراک تحلیل‌های منفی و بدبینانه می‌شود.

در سطح سوم، باید در مورد نقش شبکه‌های اجتماعی و انگیزه‌های بازیگران صحبت کرد. در فضای مجازی، تولید محتوا و جلب توجه به‌خودی‌خود ارزش‌گذاری شده و گاهی افراد و مسئولانی که در حوزه‌های غیرمرتبط فعالیت

نوربالا

نام‌های بزرگ صنعتی مانند سایپا و ایران خودرو به‌خاطر ظرفیت خبری و واکنش سریع بازار و افکار عمومی، به آسانی تبدیل به ابزار جذب لایک و کامنت می‌شوند؛ ابزاری که در شرایط حساس می‌تواند تبعاتی فراتر از حوزه رسانه‌ای ایجاد کند

می‌کنند، با اظهار نظرهای جنجالی خود در جست‌وجوی مخاطب بیشتر و بازنشر سخنان‌شان هستند. نام‌های بزرگ صنعتی مانند سایپا و ایران خودرو به‌خاطر ظرفیت خبری و واکنش سریع بازار و افکار عمومی، به آسانی تبدیل به ابزار جذب لایک و کامنت می‌شوند؛ ابزاری که در شرایط حساس می‌تواند تبعاتی فراتر از حوزه رسانه‌ای ایجاد کند. از منظر مخاطب عمومی و مصرف‌کننده، شنیدن خبرهایی درباره «تعطیلی قریب‌الوقوع» یک شرکت بزرگ، واکنش‌هایی چون خرید احتیاطی، افزایش تقاضای قطعات یا بدگمانی نسبت به امنیت شغلی ایجاد می‌کند؛ واکنش‌هایی که خود می‌توانند حلقه‌ای معیوب بسازند و وضعیت واقعی را بدتر جلوه دهند. این چرخه، وقتی هم‌زمان با احتمال تشدید یا بازگشت تحریم‌ها می‌شود، به‌سرعت از یک نگرانی صنفی به نگرانی ملی تبدیل می‌شود؛ همان نگرانی‌ای که دشمنان جمهوری اسلامی با خوشوقتی از آن بهره‌برداری تبلیغاتی و سیاسی خواهند کرد.

از زاویه‌ای دیگر، مطرح شدن بحث «واگذاری» و متهم کردن مقاومت‌کنندگان به «خیانت» نیز موضوع را از قلمرو اقتصادی به حوزه اخلاقی و سیاسی می‌کشاند؛ اتهامی که فضای گفت‌وگو را قطبی و منازعه‌جویانه می‌سازد. در حالی که پرسش‌های فنی، مالی و مدیریتی درباره نحوه واگذاری و آثار آن بر تولید و نیروی کار باید بر اساس داده‌های شفاف و مستند بررسی شود، ورود به‌زبان احساسی و تهدیدآمیز، هم‌افق تعامل را تنگ می‌کند و هم آتش نگرانی را در افکار عمومی شعله‌ور می‌سازد. در مجموع، اگر چه بیان دغدغه نسبت به سرنوشت یک شرکت بزرگ مشروع است، اما زمان، نحوه طرح و پشتوانه مدارک در موفقیت یا شکست این نوع اظهارات تعیین‌کننده هستند؛ به‌ویژه زمانی که افق سیاست خارجی و تحریم‌ها، فضای اقتصادی کشور را پیشاپیش حساس کرده است.

پیگیری يك موضوع

flow up

محمود نجفی سهی

قطعه‌ساز

داخلی‌سازی قطعات خودرو رشد می‌کند؟

صنعت خودرو کشور در آستانه نیمه دوم سال جاری با مجموعه‌ای از بحران‌ها و امیدها دست‌به‌گریبان است. تصمیمات مقطعی طی دو دهه گذشته، مسیر این صنعت را به‌سمت مونتاژکاری سوق داده و فرصت طلایی برای تبدیل ایران به یک قطب طراحی و تولید مستقل خودرو را به‌محاق برده است. از همین رو محمود نجفی سهی، قطعه‌ساز خودرو به‌بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

نوسان نرخ ارز و چالش‌های بین‌المللی چه تأثیری می‌تواند روی صنعت خودرو داشته باشد؟

معتمد این شرایط به نفع تولید داخل است؛ واقعیت این است که همین فشارها می‌تواند یک «فال‌نیک» باشد. چرا که شاید بتوان گفت بزرگ‌ترین خیانت به تولید ملی مونتاژکاری است.

تأثیر مونتاژ و واردات خودرو در صنعت و بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در یک جلسه کاری که چندی پیش بر گزار شد، یکی از مدیران ارشد گفت: «وقتی می‌توانیم خودرو را وارد کنیم، چرا برویم سراغ تولید سخت و پریسک؟» این تفکر باعث شد صنعت خودرو ایران سال‌ها عقب بیفتد. امیدوارم این شوک‌های ارزی و تحریمی، سیاست‌گزاران صنعتی را بیدار کند. چرا که صنعت خودرو باید واقعی باشد، نه روی کاغذ؛ اگر خواهیم، می‌توانیم مانند کره جنوبی صاحب صنعت خودرو شویم؛ اما به شرط این که تصمیم درست گرفته شود

یکی از نگرانی‌ها وابستگی به چین است. آیا محدودیت‌ها می‌تواند موجب افزایش داخلی‌سازی شود یا بالعکس صنعت را ضعیف‌تر می‌کند؟

تجربه شخصی من این را ثابت کرده که واردات یا مونتاژ خودروهای چینی منجر به تضعیف صنعت خودرو می‌شود؛ من با یک خودروساز خصوصی مدتی همکاری می‌کردم. در چهار مدل خودرو مونتاژی، چهار نوع برف‌پاکن گذاشته بودند که حتی یک واشر هم در میان آن‌ها مشترک نبود. این سیاست نشان می‌دهد که چینی‌ها طوری بازی می‌کنند که داخلی‌سازی صرفه نداشته باشد. وقتی می‌خواهید قطعه‌ای را در داخل تولید کنید، قیمت را آن‌قدر پایین می‌آورند که سرمایه‌گذاری بی‌فایده شود. برعکس، برای قطعاتی که تولیدشان در داخل ممکن نیست، آن‌قدر قیمت را بالا می‌برند که سرسام‌آور می‌شود. یعنی عملاً راه‌بومی‌سازی را می‌بندند.

رضا موسایی؛ کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با اشاره به جنگ ۱۲ روزه با ایجاد نوسان در بازارهای مالی گفت: افزایش فشار بر بودجه دولت، ضعف‌های ساختاری اقتصاد ایران را آشکار کرد. این بحران همچنین با مختل کردن روند تولید در صنایع کلیدی، نشان داد که سیاست‌های صنعتی کشور نیاز به بازنگری جدی دارند. نگاهی به تجارب جهانی نشان می‌دهد که بازسازی موفق پس از جنگ، بیش از هر چیز به یک حکمرانی کارآمد نیاز دارد؛ کره جنوبی با برنامه‌ریزی دقیق و تمرکز بر صنعت صادرات‌محور

توانست اقتصاد خود را شکوفا کند؛ در حالی که لبنان به‌دلیل فساد و اختلافات سیاسی، با وجود دریافت کمک‌های مالی، در مسیر توسعه پایدار ناکام ماند. تجربه جدیدتر اوکراین نیز اهمیت شفافیت و استفاده از فناوری‌های دیجیتال در مدیریت بازسازی را به‌خوبی نشان می‌دهد. بر اساس این درس‌ها، راهکار اصلی برای ایران، ترکیبی از چند اقدام کلیدی است: یک سیاست صنعتی جدید برای مقاوم‌سازی اقتصاد

زاپاس

Spare Tire

سیستم توزیع هوشمند و لجستیک پایدار؛ شرط تاب‌آوری اقتصاد



- ایجاد یک مرکز فرماندهی هماهنگ برای مدیریت یکپارچه مسائل اقتصادی و امنیت غذایی
- استفاده از دیپلماسی فعالانه برای پایداری روابط تجاری
- این راهکارها باید در چارچوبی مبتنی بر سه اصل «تاب‌آوری، شفافیت و مشارکت عمومی» اجرا شوند و بر پنج هدف اصلی متمرکز باشند:
ثبات‌بخشی به اقتصاد: آرامش در بخش تقاضای مردمی
نوسازی زیرساخت‌های آنلاین

نگاه

View

رضا رضایی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی

لزوم سیاست‌گذاری هوشمند در صنعت خودرو در سایه تهدیدها

امروز کار صنعت خودرو به‌دلیل سیاست‌های اشتباه و زیان‌های تحمیلی به‌جایی رسیده که حتی قطعه‌سازان هم از پس هزینه‌های جاری بر نمی‌ایند. به‌نظر می‌رسد تصمیم‌گیران فعلاً برنامه‌ای برای تغییر سیاست‌ها ندارند و کماکان قیمت‌گذاری دستوری ادامه دارد؛ مسیری که نتیجه آن منجر به ورشکستگی قطعه‌سازان می‌شود. خودروسازان هم با زیان‌انباشته پیش می‌روند و در نهایت کل صنعت در سراسرایی سقوط قرار می‌گیرد. دولت و مجلس به‌جای حمایت از صنعتی که اشتغال‌زاست، اهداف و برنامه‌های حمایتی را در حوزه واردات دنبال می‌کنند که هیچ اثری از حمایت از تولید برای تسهیل تامین مالی، اصلاح قیمت‌گذاری یا ثبات مقررات در آن دیده نمی‌شود؛ بلکه به‌نظر می‌رسد با باز کردن مسیر واردات خودرو و کاهش تعرفه‌ها، تضعیف هرچه‌بیشتر تولید را دنبال می‌کنند. در دنیا خودروسازی موتور توسعه فناوری و نوآوری در کشورهاست؛ اما در ایران به‌جای تمرکز بر ظرفیت‌ها و ارتقای کیفیت و بهره‌وری، سازمان‌های نظارتی صرفاً به کنترل قیمت‌ها و مداخلات سطحی پرداخته‌اند. البته این افول تنها مرتبط با تحریم‌ها نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از عوامل از جمله نبود مدیریت کارآمد، نبود زیرساخت مناسب، ضعف فناوری، نبود اهداف کلان مشخص و مهم‌تر از همه دخالت‌های ناهنجاری دولت در صنعت خودرو بر وضع موجود دامن زده است. در هیچ صنعتی نمی‌توان بدون حمایت و ساختار درست، بدون هدف‌گذاری مشخص، بدون زیرساخت و بدون استانداردهای جهانی به رقابت جهانی پرداخت. به‌عنوان مثال آمریکا در بحران مالی ۲۰۰۸ با هدف نجات صنعت خودرو، سهام شرکت‌ها را خرید و شروط کیفی برای آن‌ها تعیین کرد؛ اما در ایران دولت نه تنها حمایتی اصولی نکرد، بلکه با سیاست‌های اشتباه صنعت را از درون فرسوده کرد. متأسفانه در این سال‌ها قیمت‌گذاری دستوری بدون در نظر گرفتن واقعیات هزینه‌ای و استانداردهای تولید باعث زیان هنگفت خودروسازان و زنجیره تامین شده است. همچنین تعدد مراکز تصمیم‌گیری یکی از دلایل مشکلات حاکم بر این صنعت است. در حال حاضر ۲۹ نهاد و ارگان رسمی و غیررسمی درباره صنعت خودرو تصمیم‌گیری می‌کنند. این تعدد تصمیم‌گیران نه تنها هم‌افزایی ایجاد نمی‌کند، بلکه در بسیاری از مواقع منجر به تضاد تصمیمات می‌شود. یک روز شورای رقابت مسئول قیمت‌گذاری می‌شود، روز دیگر می‌گویند مدیران شرکت‌های خودروسازی باید اعلام کنند چه سیاستی را باید در پیش بگیرند.

بهره‌جویی از اقتصاد دیجیتال تقویت لجستیک و زنجیره تامین کشور در شرایط بحرانی تقاضا برای کالای اساسی بیشتر می‌شود. اگر بتوانیم با سیستم‌های توزیع آنلاین، این آرامش را به مردم بدهیم که سرانه مصرفی آن‌ها در ابارها هست، بخش تقاضا جهشی نمی‌کند؛ همچنین در شرایط بحرانی که با ترافیک جاده‌ها و بزرگراه‌ها مواجه هستیم، زنجیره تامین دچار مشکل می‌شود که می‌توان با پیش‌بینی تدابیری در برخی از شهرهای مسافرپذیر این مساله را مدیریت کرد.

انجام‌شده روی پیش‌رانه، این خودرو می‌تواند به حداکثر سرعت خیره‌کننده ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد که برای یک سدان رقم فوق‌العاده‌ای است. البته نسخه‌های ضعیف‌تر هم ارائه می‌شوند که شامل نسخه میانی با ۱۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور و نسخه پایه با ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور می‌شود. نسخه پایه این تیونینگ در آلمان ۳ هزار و ۶۸۵ یورو، نسخه میانی ۱۲ هزار و ۳۴۴ یورو و نسخه پرچم‌دار ۱۶ هزار و ۴۴۷ یورو هزینه دارد که به‌ف قیمت ۱۳۳ اضافه می‌شود. بامو M3 در نسخه‌های استاندارد کارخانه‌ای بسته به مدل، ۴۸۰ یا ۵۱۰ یا ۵۳۰ اسب‌بخار قدرت دارد.

⚡ پاور با تیونینگ بامو M3، قدرت پیش‌رانه ۶ سیلندر را به ۱۷۰۰ اسب‌بخار و حداکثر سرعت را به ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت رسانده است. G پاور بار دیگر جادوی خود را به کار گرفته و این بار بامو M3 نسل جدید را چنان تهاجمی کرده که مدل CS در مقایسه با آن رام به‌نظر می‌رسد. این خودرو نه تنها ظاهری خشن دارد، بلکه قدرتی بی‌نظیر هم ارائه می‌دهد. اولین و مهم‌ترین ویژگی این خودرو، افزایش چشمگیر قدرت نسبت به نسخه استاندارد است. G پاور اعلام کرده که خروجی پیش‌رانه حالا به ۱۷۰۰ اسب‌بخار رسیده است. گشتاور هم به ۸۵۰ نیوتون متر رسیده و GPower ادعا می‌کند با بهینه‌سازی‌های



خروج ۷۰۰ اسب‌بخار از ۶ سیلندر M3



ویژه‌ها



پاسخگویی به نیاز بازار با واردات خودرو



⚡ سید سلمان ذاکر عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «وقتی با نیم قرن تجربه در تولید خودرو هنوز نتوانسته‌ایم رضایت مردم را حاصل کنیم، باید این نیاز را از طریق واردات خودرو و ورود تکنولوژی‌های جدید به کشور جبران کرد. متأسفانه نبود متولی واحد و ورود نهادهای مختلف بسر روند بازرسی، ترخیص و توقیف کالاها در گمرکات، فرآیند واردات خودرو به کشور را با چالش مواجه کرده است.»

دیگه چه خبر؟

مشوق‌های ویژه سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی

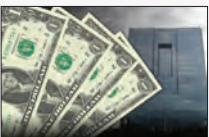


⚡ رضا انصاری، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران از اجرای بسته مشوق‌های جدید در واگذاری زمین به متقاضیان سرمایه‌گذاری در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور خبر داد و گفت: «بر اساس مصوبه مجمع شهرک‌های صنعتی استان‌ها، بخش نقدی قرار دادها در بازه زمانی مهرماه به ۱۰ درصد کاهش یافته و قیمت‌های ۶ ماهه نخست سال نیز تا پایان مهرماه امسال معتبر خواهد بود.»

توئیتر



سامانه ارز خدماتی آبان‌ماه فعال می‌شود



⚡ سامانه ارز خدماتی مرکز مبادله ارز و طلای ایران از ابتدای آبان‌ماه سال جاری به صورت کامل راه‌اندازی می‌شود و وزارت‌خانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی مختلف باید پیش از آبان‌ماه برای تأمین نیازهای ارز خدماتی خود نسبت به فراهم کردن زیرساخت‌های اتصال سامانه داخلی خود به این سامانه اقدام کنند. بر این اساس بخش سوم مجموعه مقررات ارزی به همراه دستورالعمل تأمین و تخصیص ارز خدماتی نیز ابلاغ شد.

با توجه به درآمد ۳,۴۴۷ میلیارد تومانی محقق شد؛

رشد ۷۱ درصدی «یزد تایر» در نیمه نخست سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

⚡ مجتمع صنایع لاستیک یزد که با ناماد «پیزد» در بازار سرمایه فعالیت می‌کند، گزارش عملکرد شهر یورماه و همچنین نتایج ۶ ماهه نخست سال مالی خود را منتشر کرده است. بر اساس این گزارش، فروش شرکت در شهر یورماه به ۶۲۳ میلیارد تومان رسید. همچنین بررسی عملکرد تجمیعی، تصویری رو به‌رشد از وضعیت مالی این شرکت به‌دست می‌دهد. بر این اساس، در دوره ۶ ماهه نخست سال مالی منتهی به پایان اسفند ۱۴۰۴، فروش لاستیک یزد به بیش از ۳ هزار و ۴۴۷ میلیارد تومان رسیده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، رشد ۷۱ درصدی را نشان می‌دهد؛ رشدی که می‌تواند بیانگر تقویت جایگاه این شرکت در بازار داخلی و افزایش سهم آن در بازار صادراتی باشد. بخش عمده درآمد یزد تایر همچنان از محل فروش تایرهای رادیال سیمی حاصل شده است؛ محصولی که به‌دلیل کیفیت و تقاضای بالا، سهم اصلی در سبد فروش شرکت دارد. علاوه بر آن، تایرهای بایاس و تیوب نیز بخشی از ترکیب تولیدات «پیزد» را تشکیل داده و به تنوع بخشی منابع درآمدی شرکت کمک می‌کنند. یزد تایر با سرمایه ثبت‌شده ۹۴۰ میلیارد تومان، طی سال‌های اخیر توانسته جایگاه خود را به‌عنوان یکی از تولیدکنندگان مهم صنعت تایر در کشور تثبیت کند. فروش محصولات این شرکت



علاوه بر تأمین نیاز بازار داخلی، در بخش صادرات نیز حضور دارد و این امر امکان افزایش درآمد ارزی و گسترش بازارهای هدف را برای آن فراهم می‌آورد. عملکرد مثبت ۶ ماهه نماد «پیزد» در شرایطی رقم خورده است که صنعت لاستیک کشور همچنان با چالش‌هایی مانند افزایش هزینه مواد اولیه، نوسانات ارزی و محدودیت‌های ناشی از شرایط اقتصادی دست و پنجه نرم می‌کند. با این حال، رشد درآمدی گزارش شده نشان می‌دهد این شرکت توانسته با مدیریت تولید و فروش، از فرصت‌های موجود استفاده کرده و عملکردی فراتر از سال گذشته به‌ثبت برساند. همچنین تداوم این روند می‌تواند به افزایش اعتماد سهامداران و تقویت جایگاه «پیزد»

در میان شرکت‌های بورسی منجر شود. در عین حال، توجه به ظرفیت‌های صادراتی و تمرکز بر محصولاتی با ارزش افزوده بیشتر، از جمله عواملی است که می‌تواند مسیر رشد شرکت را در ماه‌های آینده هموار تر سازد. از طرفی، چشم‌انداز صنعت تایر در ماه‌های پیش رو نیز برای تولیدکنندگان اهمیت بالایی دارد. افزایش تقاضا در بازار خودرو، توسعه شبکه حمل‌ونقل و رشد نیاز به تایرهای رادیال و بایاس می‌تواند مسیر فروش شرکت‌هایی مانند لاستیک یزد را تقویت کند. از سوی دیگر، با توجه به روند رو به‌رشد قیمت جهانی مواد اولیه و محدودیت‌های ارزی، مدیریت هزینه و افزایش بهره‌وری تولید نقشی کلیدی در حفظ سودآوری خواهد داشت.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بی‌وای‌دی در اروپا از تسلا جلو زد؛ داده‌های منتشر شده انجمن خودروسازان اروپا نشان داد بی‌وای‌دی ماه گذشته سه برابر بیشتر از اوت ۲۰۲۴ در اتحادیه اروپا خودرو فروخته و برای دومین ماه متوالی از تسلا پیشی گرفته است.

⚡ حاضر جواب: البته در ماه‌های اول این جلو زدن، بی‌وای‌دی از تسلا پیشی می‌گیرد و در ماه‌های بعدی و با زیاد شدن اختلاف فروش، این خودروساز چینی ممکن است از تسلا علاوه بر پیشی، حتی ببر و پلنگ و شیر هم بگیرد!

افزایش کم‌سابقه قیمت سورن پلاس و عبور از مرز یک میلیارد تومان!

⚡ حاضر جواب: در مجموع می‌توان گفت به زودی بیشتر خودروهای تولید داخل هم با عبور از مرزهای قیمتی جدید، میلیارد را به زاپاس‌شان هم حساب نمی‌کنند!

واردات خودرو در ۶ ماه اول سال برابر صفر؛ دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان گفت: «از ابتدای امسال تا پایان شهریور هیچ خودرویی وارد کشور نشده است.»

⚡ حاضر جواب: به این ترتیب در ۶ ماه دوم سال، حتی اگر ۱۰۰ خودرو هم وارد کشور شود، مسئولان می‌توانند پُز افزایش واردات چند صد درصدی خودرو در نیمه دوم سال را بدهند!

قیمت لاستیک دوباره صعودی شد.

⚡ حاضر جواب: آدم بسا خواندن این خبرها، حتی قدر لاستیکی که زیر در اتاق‌های خانه‌ها می‌گذارند تا درهای مورد نظر بسته نشوند را هم بیشتر می‌دانند!

انتقاد رئیس سازمان بازرسی از فضای انحصاری خودرو...

⚡ حاضر جواب: باز خوب است هنوز بیان برخی انتقادات از فضای انحصاری خودرو انحصاری نشده است.

خصوصی‌سازی سایپا زیر سایه شایعات و منافع پنهان برخی شرکت‌ها.

⚡ حاضر جواب: البته درباره بقیه موارد خصوصی‌سازی در صنعت خودرو هم تیرهایی به مراتب با شایعات و منافع پنهان و پیدای بیشتر زده شده بود!

راهکار خودروسازان برای خروج از بحران تحریم‌های جدید چیست؟

⚡ حاضر جواب: به‌جز دور زدن، مگر راه دیگری هم وجود دارد؟ که البته با تحریم‌های جدید، مسیر و هزینه این دور زدن‌ها، هم طولانی‌تر و هم سنگین‌تر شده است

شیائومی برای تر کیه طاقچه‌بالا گذاشت؛ مدیرکل خاورمیانه شیائومی گفت: «این شرکت برخلاف دیگر خودروسازان چینی، هیچ برنامه‌ای برای تولید خودروهای برقی در تر کیه ن ندارد و اروپا همچنان تمرکز اصلی این شرکت است.»

⚡ حاضر جواب: خلاصه که این خبر نشان داد در دنیای خودرو، هم دست‌بالای دست زیاد است، هم طاقچه بالایی طاقچه!

قرار دادهای ترامپ ناچی خودروسازان آمریکایی نشد
⚡ حاضر جواب: قدیمی‌های ما در این طور موارد این شعر را می‌خوانند: از قضا سرکنگبین صفرافزود / روغن بادام خشکی می‌نمود!

اینفوگرافش

Infography

افت درآمد شرکت «سایپا شیشه»

میزان درآمد
شهریورماه

میلیارد تومان

62

شرکت سایپا شیشه
(سهامی عام)میزان افت درآمد
۶ ماهه

2%

میزان درآمد
۶ ماهه

سیلیارد تومان

343

■ شرکت «سایپا شیشه» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۴۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

باید سیاست‌های کارآمد در صنعت خودرو اجرایی شود

⚡ به اعتقاد کارشناسان صنعت خودرو، این صنعت به‌رهای از سیاست‌زدگی نیاز دارد؛ نه به نسخه‌پیچی‌های ناکارآمد و نمایشی. این بازار به رقابت واقعی، قیمت‌گذاری شفاف و تنوع انتخاب برای مصرف‌کننده نیاز دارد و اگر چاره‌ای اندیشیده نشود، در نیمه دوم امسال شاهد موج جدیدی از مشکلات در صنعت خودرو و قطعه‌سازی خواهیم بود.

چرا؟

بازار و صنعت خودرو چگونه به تعادل می‌رسد؟

⚡ ترکیب آزادسازی قیمت خودرو همراه با تسهیل واردات، اگر با برنامه‌ریزی دقیق انجام شود، می‌تواند به تعادل بازار و رقابت سالم کمک کند. در این سناریو، خودرو ساز داخلی برای حفظ سهم بازار، مجبور می‌شود کیفیت را بالا برده و هزینه‌ها را کاهش دهد؛ در حالی که مصرف‌کننده از آزادی انتخاب و شفافیت قیمت بهره‌مند می‌شود.

چند تلند؟

ضرورت تمرکز بر مزیت‌های رقابتی داخلی در صنعت خودرو

⚡ کارشناسان صنعت خودرو معتقدند تمرکز بر مزیت‌های داخلی در صنعت خودرو از اهمیت بسزایی برخوردار است. از سویی استراتژی مناسب برای ارتقای صنعت خودرو و قطعه‌سازی باید مد نظر قرار گیرد. در عین حال این توقع که قطعه‌سازان داخلی انواع قطعات را با کیفیت بالا و قیمت اقتصادی تولید کنند، غیرمنطقی است.



«**CMF-A**» بنا شده است که نسخه توسعه یافته پلت فرم **CMF-A** نو کوئید محسوب می‌شود. این پلت فرم، امکان افزایش ابعاد خودرو را فراهم کرده است. لازم به ذکر است که در ابتدا، مگنایا برای عرضه تحت برند داتسون در نظر گرفته شده بود؛ اما به دلیل چالش‌های مربوط به اعتبار برند داتسون، عملکرد ضعیف در تست‌های تصادف و شبکه نمایندگی محدود، این برند مجددا حذف و مگنایا با برند اصلی نیشان عرضه شد. نسخه تنفس طبیعی با گیربکس اتوماتیک **AMT**، عملکرد ضعیفی از خود نشان می‌دهد. تاخیر در تعویض دنده‌ها و ضعف در شتاب‌گیری، از معایب این ترکیب است. نسخه توربوشارژ با گیربکس **CVT**، تجربه رانندگی بسیار بهتری را ارائه می‌دهد.

نیشان مگنایا هر چند پیش‌رانه‌های ضعیفی دارد، اما با قیمت بسیار ارزان و امکانات مناسب، گزینهای جذاب برای بازارهای در حال توسعه محسوب می‌شود. برند نیشان، با وجود چالش‌های ساختاری و شرکتهای استراتژیک خود با رنو، در مسیر توسعه محصولات خود، سرمایه‌گذاری‌های موفقی را نیز تجربه کرده است که پتانسیل بازگشت سرمایه قابل توجهی را نوید می‌دهند. یکی از این محصولات، نیشان مگنایا است که با تمرکز بر بازارهای در حال توسعه، به ویژه در آسیا، طراحی و عرضه شده است. مگنایا اساسا یک کراس اوور کوچک سگمنت B است که برای پاسخگویی به نیازهای مشتریان در کشورهای در حال توسعه طراحی شده است. مگنایا بر پایه پلت فرم



«نیشان» ۷ هزار دلاری برای بازارهای در حال توسعه

تغییر چهره نیشان «سیلفی»

شرکت نیشان در اواخر مارس امسال، تصویری غیر واضح از چند محصول جدید خود را منتشر کرد که نسل جدید لیف هم بین آنها قرار داشت. مدتی بعد نیشان از عدم عرضه نسل بعدی ماکسیمیا خبر داد. بنابر خبرهای غیر رسمی، خودرو ساز ژاپنی قصد دارد به تولید ورسا و آلتیما هم پایان بدهد بنابر این سنترا به تنها سدان نیشان تبدیل خواهد شد. این خودرو در بسیاری از کشورها همچون چین و ایران با نام سیلفی شناخته می‌شود. حالا مدتی قبل از رونمایی رسمی مدل جدید نیشان سیلفی، تصاویر این خودرو توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شده است. نکته جالب این که تصاویر مدل جدید یکی از



رقبای سیلفی یعنی تویوتا کرولانیز همزمان با این خودرو، در اختیار رسانه‌ها قرار گرفته است. نیشان سنترا حاضر در ایالات متحده تفاوتی با سایر بازارها ندارد بنابر این انتظار داریم که در صورت ادامه عرضه، مشتریان آمریکایی نیز این خودرو را با همین چهره جدید مشاهده کنند. نمای جلوی مدل جدید نیشان سیلفی با فرم تیز گوشه چراغ‌های جلو، نور LED افقی بین چراغ‌ها و جلو پنجره با ابعاد کوچکتر و خطوط مورب، نسبت به مدل فعلی متفاوت به نظر می‌رسد. البته شباهت نمای جلوی این خودرو با فیس لیفت پژو ۵۰۸، امتیاز مثبتی محسوب نمی‌شود.

تصاویر فیس لیفت «کرولا» در چین



با گذشت شش سال از عرضه نسل فعلی تویوتا کرولا، روند قدیمی شدن چهره آن هم سرعت گرفته است. تویوتا در حال حاضر بر نامه‌ای برای عرضه نسل جدید کرولا ندارد بنابر این مشتریان چینی فعلا باید به تغییرات ظاهری جزئی، رضایت بدهند. در تصویری که توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شده است، می‌توان شباهت نمای جلوی تویوتا کرولا با نسل جدید دو مدل محبوب این برند یعنی روفور و پریوس را تشخیص داد. توجه داشته باشید که در اسناد MIIT از فیس لیفت کرولا با عنوان «کرولا آلیون» یاد شده است. فرم C- شکل چراغ‌های جلو و نور LED بین آن‌ها، طرح افقی

جلوپنجره به همراه طراحی جدید سپر جلو با درجه افقی در بخش پایین و فرم L- شکل در طرفین، چهره تویوتا کرولا را از مدل فعلی متمایز می‌کند. در نمای جانبی به جز طرح جدید برای رینگ‌ها، تغییر دیگری دیده نمی‌شود. تغییرات بخش عقب نیز به طرح گرافیکی جدید چراغ‌ها و نور نورانی بین آن‌ها، محدود شده است. در اسناد MIIT هیچ تصویری از فضای کابین تویوتا کرولا وجود ندارد بنابر این نمی‌توان درباره تغییرات احتمالی این بخش، اظهار نظر کرد.

پایان رویای جهانی شدن خودروسازان چینی در پی تصمیم اخیر «وارن بافت»؛

سرمایه‌گذاران بزرگ در حال عقب‌نشینی از بازار آسیا هستند

قبل ۲۹.۹ درصد افت کرد و تنها به ۶.۴ میلیارد یوان رسید. درآمد شرکت با وجود رشد ۱۴ درصدی به بیش از ۲۰۰ میلیارد یوان رسید؛ اما افزایش هزینه‌های تولید، کاهش قیمت‌ها و افزایش نسبت بدهی به دارایی (تا ۷۱.۱ درصد) سبب شد حاشیه سود کاهش یابد و نگرانی‌هایی درباره پایداری رشد شرکت ایجاد شود. پس از اعلام گزارش‌های مالی و در پی خبر خروج کامل Berkshire Hathaway، قیمت سهام BYD طی یک ماه نزدیک به ۳۰ درصد نسبت به اوج تاریخی چهار ماه پیش تر نزول کرد و در آخرین روز واکنش فوری بازار، در بورس هنگ کنگ ۳.۴ درصد سقوط کرد؛ بدترین عملکرد روزانه طی سه هفته و یکی از پرفشارترین روزهای سال ۲۰۲۵ برای این شرکت بود. در پاسخ به این وضعیت، شرکت هدف فروش سالانه خود برای ۲۰۲۵ را از ۵.۵ میلیون دستگاه به ۴.۶ میلیون دستگاه تعدیل کرد.

تحلیل کارشناسان درباره تصمیم وارن بافت

در سطح تحلیلی، نگاه کارشناسان بین‌المللی درباره این تصمیم متفاوت و حتی متضاد بود. طیفی از تحلیلگران روی جنبه مدیریت پر تقوی، تحقق سود حداکثری و نگرانی‌های ژئوپلیتیک بافت تاکید داشتند و باور داشتند که فروش سهم ربطی به ضعف بنیادی در آینده BYD ندارد. دسته‌ای دیگر اما این خروج را منعکس‌کننده سیگنال بدبینی بلندمدت نسبت به رکود بازار چین و آینده ضعیف صنعت خودروهای برقی در اقتصاد جهانی فرض کردند. بخشی از کارشناسان بازار آسیایی اشاره کردند که BYD با ورود به چرخه کاهش رشد، نشانه‌هایی از ورود به بلوغ بازار و پایان عصر سودهای انفجاری را به نمایش گذاشته است؛ هر چند چالش‌های رقابتی (نظیر جنگ بی‌امان قیمت، هزینه بالای مواد اولیه باتری و افزایش بدهی) در این روند بی‌اثر نبوده است. برخی دیگر، مانند زالی چن از Third Bridge و کارشناسان نومورا، تاکید داشتند که BYD شاید برای فتح چشم‌اندازهای بزرگ جهانی به بازبینی جدی استراتژی و نوآوری‌های بنیادین نیاز دارد و این اتفاق می‌تواند زنگ خطری برای کل صنعت خودرو برقی چین تلقی شود. بدیهی است که تأثیر خروج بافت فقط جنبه مالی ندارد و بر اعتبار، برند و حتی دیپلماسی تجاری چین نیز سایه می‌اندازد. بافت فردی است که باور بازار به شرکت‌ها را از طریق سرمایه‌گذاری‌هایش تزریق می‌کند و خروج او بیش از عدد، نماد است.



و طبیعی است و عبارات قدرانی از حمایت ۱۷ ساله بافت و مانگر را بیان کرد. این لحن آرامش‌بخش البته نتوانست مانع واکنش تند بازارها به این رویداد شود؛ واکنشی که در ادامه تحلیل می‌شود.

«عملکرد مالی BYD پیش و پس از خروج وارن بافت بدون تردید، رشد بازار و سودآوری BYD طی یک دهه گذشته چشمگیر بود. فروش سالانه BYD تا سال ۲۰۲۴ به آمار بی‌سابقه ۴.۲۷ میلیون دستگاه خودرو (شامل مدل‌های پلاگین-هیبریدی و تمام‌برقی) رسید و شرکت توانست خود را برای مدت کوتاهی به عنوان بزرگ‌ترین خودروساز برقی جهان مطرح کند. ارزش سهام BYD در این مدت به اوج تاریخی رسید و شاخص بازار سهام هنگ کنگ، به‌ویژه در سال ۲۰۲۲ و اوایل ۲۰۲۳، شاهد رکورد زنی‌های متوالی این شرکت بود. اما از نیمه دوم ۲۰۲۴ شرایط تغییر کرد. نخستین نشانه‌های افت، با کاهش شتاب فروش داخلی نمایان شد؛ بازار چین که نزدیک به ۸۰ درصد فروش BYD را تشکیل می‌داد، به سبب اشباع نسبی بازار، رقابت سنگین و جنگ قیمت‌گذاری، تقاضایی کمتر از سطح انتظارات شرکت نشان داد. در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵، BYD برای نخستین‌بار طی بیش از سه سال، با کاهش سود خالص فصلی مواجه شد؛ سود شرکت نسبت به مدت مشابه سال

جزئیات تصمیم اخیر توقف سرمایه‌گذاری

خروج وارن بافت از BYD روندی تدریجی بود که از سال ۲۰۲۲ آغاز شد. نخستین سیگنال‌ها زمانی ظاهر شدند که Berkshire Hathaway درصد سهام خود را از ۲۰۰۴ به ۱۹.۹۲ رساند. کاهش تدریجی سهم طی سه سال، تا جایی ادامه پیدا کرد که در سال ۲۰۲۴ باقی‌مانده سهام شرکت به زیر پنج درصد کاهش یافت و در نهایت تا ۳۱ مارس ۲۰۲۵ تمامی سهام به فروش رسید و حضور Berkshire Hathaway در ترکیب سهامداری BYD به صفر رسید. نکته حائز اهمیت آن است که بافت در تمامی سال‌های سرمایه‌گذاری، حتی پس از شروع فروش سهام، همواره از مدیریت فوق‌العاده و عملکرد پیشروی BYD تقدیر می‌کرد و تصریح داشت که خروج او بیشتر از جنس «مدیریت پر تقوی» است تا نشانه فقدان ایمان به آینده شرکت. بافت در سال ۲۰۲۳ دلیل کلی فروش را تمایل به یافتن فرصت‌های بهتر سرمایه‌گذاری و نگرانی‌های ژئوپلیتیک در آسیا عنوان کرد و گفت: «دنیا مکانی خطرناک است». او پیش‌تر، زمانی که عمده سهام Taiwan Semiconductor را به سرعت فروخت نیز بر این دغدغه‌ها تاکید کرده بود. با اتمام فرآیند فروش، لی یون‌فی، مدیر کل برند و روابط عمومی BYD در واکنشی دیپلماتیک تاکید کرد که سرمایه‌گذاری بلندمدت و خرید و فروش سهام امری عادی



سیاهیل سیاهشی

s.siavashi@autoworld.ir

تصمیم اخیر وارن بافت، چهره اسطوره‌ای و نماد سرمایه‌گذاری ارزش‌محور در جهان، برای پایان دادن به سرمایه‌گذاری ۱۷ ساله در شرکت خودروسازی چینی BYD، بازتابی گسترده و تأثیرات ژرف بر صنعت خودرو و بازارهای مالی جهانی داشته است. خروج کامل شرکت Berkshire Hathaway از BYD تنها سوالاتی درباره آینده این غول خودروسازی چینی و اعتماد سرمایه‌گذاران بین‌المللی به برندهای چینی ایجاد کرده، بلکه واکنش زنجیره‌ای میان کارشناسان، بازارها و رقبای اصلی BYD در عرصه داخلی و بین‌المللی را به همراه داشته است.

روند سرمایه‌گذاری وارن بافت در BYD

ورود وارن بافت به ترکیب سهامداری BYD در سال ۲۰۰۸، نقطه عطفی در تاریخ سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو چین و به‌ویژه در بازار نوپای خودروهای الکتریکی بود. بافت به توصیه چارلی مانگر، شریک و همفکر خود و به سبب اعتماد ویژه به آینده فناوری و تیم مدیریتی وانگ چوانفو، بنیان‌گذار BYD، مبلغ ۲۳۰ میلیون دلار برای خرید ۲۲۵ میلیون سهم در BYD سرمایه‌گذاری کرد. این میزان سهام در آن زمان حدود ۱۰ درصد مجموع سهام BYD محسوب می‌شد و ارزش هر سهم تنها ۸ دلار هنگ‌کنگ (۱۰۰۳ دلار آمریکا) بود. طی نزدیک به دو دهه شراکت، سرمایه‌گذاری Berkshire Hathaway بالغ بر ۳۸۹۰ درصد رشد کرد و ارزش سهام خریداری شده به حدود ۹ میلیارد دلار افزایش یافت؛ رشدی بی‌سابقه که BYD را به یکی از معتبرترین برندهای خودروسازی برقی محور در دنیا تبدیل کرد و باعث تحول دیدگاه جامعه جهانی نسبت به صنعت خودرو چین شد. حضور سرمایه‌گذار افسانه‌ای مثل بافت نقش مهمی در جلب اعتماد مجموعه‌های مالی بین‌المللی و نهادینه شدن اعتبار برند BYD ایفا کرد. بافت در نشست‌های سالانه بارها از تیم مدیریت BYD و شایستگی آن‌ها به نیکی یاد می‌کرد و مانگر وانگ چوانفو، مدیرعامل BYD را یک معجزه‌گر خطاب کرده بود.



تغییر سیاست «اشکودا» در تولید خودروهای برقی

دار، نصب پتل یکپارچه به جای جلوپنجره سنتی، فرم هماهنگ چراغ‌های جلو و عقب، دستگیره‌های مخفی شوند، فرم ستون‌ها و طرح آئرودینامیک رینگ‌ها، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌آید. اشکودا ویزن O با طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱۹۰۴، ۱۶۰۹ و ۱۵۰۱ متر، از نظر ابعاد در جایگاه بین اکتاویا کومبی و سوپر کومبی قرار می‌گیرد. مطابق با انتظار، ارتفاع این خودروی برقی به علت ملاحظات فنی از هم‌تایان درونسوز بیشتر است. به لطف وسعت سقف پانوراما، فضای کابین بیش از آن چه هست، جادار به نظر می‌رسد. باز شوی درها به صورت خلاف جهت نیز ویژگی جالبی است که البته به احتمال زیاد در نمونه نهایی، وجود نخواهد داشت.

خودروهای کراس‌اوور و شاسی‌بلند در اکثر کشورهای جهان در مرکز توجه مشتریان قرار دارند اما اهالی اروپا علاوه بر مدل‌های قدبلند، همچنان به مدل‌های استیشن نیز توجه نشان می‌دهند. از سال ۲۰۱۶ تاکنون و به لطف استقبال مشتریان از اکتاویا کومبی و سوپر کومبی، اشکودا در جایگاه پرفروش‌ترین برند استیشن واگن قرار دارد. حالا این برند اهل جمهوری چک با معرفی یک کانسپت به نام ویزن O، قصد دارد تعهد خود به زنده نگه داشتن کلاس استیشن در عصر خودروهای برقی را نمایان کند. اشکودا معمولاً با طراحی محافظه کارانه محصولات خود شناخته می‌شود اما ویزن O نه تنها در قیاس با مدل‌های فعلی این برند، بلکه در مقایسه با فولکس ID.7 تور نیز بسیار نوآورانه به نظر می‌رسد. سطوح تیز و لبه

خبر

News

کابین متفاوت «کیا K4» نسبت به رقب

«کیا در آوریل ۲۰۲۵ از K4 بازار آمریکا رونمایی کرد. این خودرو که در مکزیک تولید می‌شود، از ماه سپتامبر وارد بازار شد. در هنگام رونمایی، اعلام شد که K4 بازار اروپا نیز از مکزیک تأمین خواهد شد. مطابق با انتظار، کیا K4 به عنوان نسل جدید سید (Ceed) به اروپا وارد نمی‌شود. با وجود عرضه نسخه سدان این خودرو در سایر مناطق از جمله مکزیک، مشتریان اروپایی فقط به تیپ هاچ‌بک کیا K4 دسترسی خواهند داشت. کیا K4 هاچ‌بک ۲۰۲۶ را می‌توان پاسخ کیا به رقبای هاچ‌بک یعنی هوندا سیویک، مزدا ۳، تویوتا کرولا و احتمالاً اکورا اینتگرا دانست. هرچند در سال‌های اخیر، بسیاری از مشتریان خودروهای هاچ‌بک به طرف مدل‌های کراس‌اوور و شاسی‌بلند جلب



شده‌اند، اما به نظر می‌رسد که کیا به موفقیت نسبی K4 هاچ‌بک امیدوار باشد. از مهمترین ویژگی‌های ظاهری کیا K4 می‌توان به فرم زاویه‌دار چراغ‌های جلو و عقب، طراحی معلق سقف و دستگیره درهای عقب در ستون C، اشاره کرد. نمونه حاضر در تصاویر از تیپ GT-Line انتخاب شده است. ابعاد بدنه کیا K4 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴۰۴۴، ۱۸۵۵، ۱۴۳۵ و ۲۷۰۲ متر اعلام شده که نسبت به کیا سید در تمام جهات به جز عرض، بزرگتر است. بدنه کیا K4 بر رینگ‌های ۱۷ یا ۱۸ اینچ استوار می‌شود و کف این خودرو از سطح زمین، ۱۴۰ میلی‌متر فاصله دارد. فضای ۴۳۸ لیتری محفظه بار کیا K4 پس از خم کردن صندلی‌های عقب به ۱۲۱۷ لیتر افزایش می‌یابد. در تیپ هیبرید این اعداد به ۳۲۸ و ۱۱۰۷ لیتر کاهش می‌یابد. تمام این ارقام بر مبنای استاندارد VDA اعلام شده است. گنجایش ۶۲۸ لیتری محفظه بار نیز هر چند برای یک هاچ‌بک با ۲۸ سانتی‌متر طول کمتر از نسخه سدان، خوب به نظر می‌رسد، اما در برابر صندوق ۷۰۲ لیتری هوندا سیویک هاچ‌بک، کوچکتر است. تیپ پایه کیا K4 در بازار اروپا به پیش‌رانه یک لیتر توربوشارژ T-GDI مجهز است، که ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت را به گیربکس شش سرعته دستی انتقال می‌دهد.

کوچک و زیبای دماردکی در انتهای خودرو، چهارمای مصمم تر به این فراری زرد رنگ داده‌اند. با این حال، Industries 1016 یک قانون نانوشته را رعایت کرده است: به قلب تپنده مارا نلودست زن! این یعنی پیشترانه ۴ لیتری V8 تونین توروبو به همراه سه موتور الکتریکی، همچنان همان ۱۰۰۰ اسببخار قدرت را تولید می‌کند. با این حال، پر فورنس SF90 در حالت استاندارد با شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها در ۲.۵ ثانیه، رسیدن به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۷ ثانیه و دستیابی به حداکثر سرعت بیش از ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت، آن قدر ویرانگر است که نیازی به تقویت نداشته باشد.

در دنیای سوپر اسپرت‌ها، فراری SF90 یک معیار است؛ هیولایی با ۱۰۰۰ اسببخار قدرت که مرزهای مهندسی را جابه‌جا کرده است؛ اما همیشه جا برای خاص تر شدن وجود دارد. حالا تونین آمریکایی Industries 1016 سسراغ نسخه رویاز این اسب سرکش رفته و با یک کیت بدنه ظریف اما تاثیر گذار، ظاهری عضلانی تر و خشن تر به آن بخشیده است. این یکپج آبرود بنامیکی که تماما از فیبر کربن ساخته شده، شامل تغییراتی هوشمندانه است که بدون افراطی‌گری، شخصیت خودرو را تغییر می‌دهد. سپر جلو و ورودی‌های هوای ته‌جمی تر، رکاب‌های جانبی جدید و یک اسپویلر



کیت تیونینگ برای فراری «SF90» اسپایدر



برقی EV

بررسی سانگ یانگ «موسو EV»



سانگ یانگ موسو EV جدید یکی از معدود پیکاپ‌های الکتریکی بازار اروپا محسوب می‌شود که با برد ۳۸۰ کیلومتر و حدود قیمت ۴۰ هزار دلار عرضه می‌شود. پیش از پایان سال ۲۰۲۶، شرکت KGM (که قبلا سانگ یانگ

نام داشت) پیکاپ الکتریکی موسورا در اروپا عرضه خواهد کرد. این خودرو با قیمت پایه تخمینی حدود قیمت ۴۰ هزار و برد ۳۸۰ کیلومتری، حتی پیش از عرضه شانس خوبی برای موفقیت دارد. رینگ‌های ۱۷ اینچی (الیازی، پله‌های کناری، چراغ‌های تمام LED و مجموعه‌ای از ویژگی‌های کمک‌راننده هم از دیگر ویژگی‌های موسو EV هستند. از نظر تجهیزات و ارئندگی، موسو الکتریکی عملکرد خوبی دارد و فضای ردیف عقب با گرم‌کن صندلی‌ها، پنجره‌های بزرگ مربعی و زیر آرنجی تاشو که راحتی را افزایش می‌دهد، برای بزرگسالان جادار است؛ اما با وجود جاداری کابین، قسمت بار نیاز به بهبود جدی دارد. هر چند قسمت بار از نظر شکل و اندازه مناسب به نظر می‌رسد اما ظرفیت آن تنها ۶۹۰ کیلو گرم است. KGM ادعای کند این پیکاپ می‌تواند ۱۸۰۰ کیلو گرم را بدک بشکند که باز هم از رقبای نزدیکش کمتر است.

محصول Product

معرفی جیب کماندر تریل ادیشن



جیب‌ایک نسخه ویژه و بسیار محدود از شاسی بلند هفت‌نفره خود یعنی کماندر رونمایی کرده است. این مدل که تریل ادیشن نام دارد، منحصرأ برای بازار ژاپن طراحی شده و تنها ۱۵۰ دستگاه از آن تولید خواهد شد. قیمت این شاسی بلند خاص از ۶ میلیون ین ژاپن معادل ۴۴ هزار و ۴۰۰ دلار شروع می‌شود. این نسخه ویژه بر پایه مدل لمیتد ساخته شده و با رنگ مشکی کربستالی عرضه می‌شود. جیب برای ایجاد ظاهری جسورانه تر، قطعات کرومی استاندارد را با نمونه‌های خاکستری و مشکی تعویض کرده است. چشمگیرترین تغییر ظاهری اما اسپویلر قرمز رنگ زیر سپر جلو است که تضاد زیبایی با بدنه تیره خودرو ایجاد می‌کند. تغییرات در کابین نیز ادامه پیدا کرده است. طراحان جیب از تریم قرمز رنگ روی داشبورد و فرمان استفاده کرده‌اند. دوخت متضاد قرمز و طرح استتاری روی برخی قسمت‌ها نیز حس و حال ویژه‌ای به فضای داخلی بخشیده است. جیب کماندر در بازار آمریکا عرضه نمی‌شود و به عنوان یک شاسی بلند هفت‌نفره بین مدل‌های کامپس و گرند چروکی قرار می‌گیرد.

ژاپنی Japanese

رونمایی از لکسوس «LX» مدل ۲۰۲۶



لکسوس از مدل ۲۰۲۶ شاسی بلند پرچمدار خود LX، با مجموعه‌ای از به روزرسانی‌های جزئی رونمایی کرد. مهم‌ترین تغییر برای این مدل، معرفی پکیج ظاهری F Sport F Sport LX700h است که ظاهری جسورانه تر به این غول لوکس ژاپنی می‌بخشد. البته این تغییرات با افزایش قیمت ۵۰۰ دلار در تمام تیپ‌ها همراه بوده و قیمت پایه اکنون از ۱۰۷ هزار و ۹۵۰ دلار آغاز می‌شود. پکیج ظاهری جدید با ایجاد یک تضاد دورنگ، چهارمای متفاوت به خودرو می‌دهد. در این پکیج، بخش‌هایی از رکاب‌های جانبی و سپر هابه رنگ بدنه درآمده‌اند. در حالی که آینه‌های جانبی و پلچه‌های اسپویلر عقب به رنگ مشکی براق هستند اما ته اسپرت خودرو و رابر جسته تر کنند. زیر کاپوت لکسوس LX مدل ۲۰۲۶ تغییری رخ نداده است و مدل پایه LX600، همچنان از پیشترانه ۳٫۴ لیتری V6 تونین توروبو با قدرت ۴۰۹ اسببخار و گشتاور ۶۵۰ نیوتون متر بهره می‌برد. مدل قدرتمندتر LX700h، از یک سیستم هیبریدی متشکل از همان پیشترانه V6 تونین توروبو و یک موتور الکتریکی یکپارچه با گیربکس بهره می‌برد.

چینی Chinese

کپی برقی رولزرویس «کالینان»!

دنیای خودرو و بار دیگر با یک بازیگر غیرمنتظره روبه‌رو شده است. شرکت فناوری چینی دریم که به خاطر تولید لوازم خانگی پیشرفته مانند جاروبرقی‌های هوشمند شهرت دارد، با رونمایی از اولین شاسی بلند خود، رسماً وارد صنعت خودروسازی شد. این محصول که هنوز نامی برای آن انتخاب نشده، یک کپی بی‌پروا و موبه‌مو از شاسی بلند فوق لوکس رولزرویس کالینان است و قرار است تولید آن از سال ۲۰۲۷ در آلمان و در نزدیکی کارخانه گیگافکتوری تسلا آغاز شود. این شاسی بلند لوکس تنها به ظاهر بسنده نکرده و ویژگی‌های فنی و رفاهی قابل توجهی را



به نمایش می‌گذارد. بر جسته‌ترین ویژگی طراحی آن، استفاده از درهای عقب متقارن مشابه رولزرویس است با این تفاوت که مهندسان دریم با حذف ستون میانی، دسترسی به کابین را بهبود بخشیده‌اند؛ هرچند این تصمیم سوالاتی را در مورد ایمنی در تصادفات ایجاد می‌کند. در داخل کابین، تمرکز بر ارائه تجربه‌ای فوق لوکس بوده است. سرنشینان عقب روی دو صندلی کاپیتانی مجزا با قابلیت تنظیم تا زاویه ۱۴۵ درجه قرار می‌گیرند و فضایی معادل ۱.۲ متر برای پا در اختیار دارند. این فضای سخاوتمندانه به لطف فاصله محوری 3.2 متری خودرو و ممکن شده است. دریم برای قدرت بخشیدن به این غول لوکس، از چهار موتور الکتریکی مستقل بهره برده که انرژی خود را از یک باتری ۱۰۰ کیلووات ساعتی با فناوری CTP 4.0 تامین می‌کند. یک گزینه بردافنس نیز برای این خودرو در دسترس خواهد بود. از دیگر نوآوری‌های فنی این شاسی بلند می‌توان به سیستم فرمان پذیری چرخ‌های عقب تا زاویه ۲۴ درجه اشاره کرد که دایره گردش خودرو را به کمتر از ۵ متر کاهش می‌دهد.

آیا اسنپ‌بک، آینده خودروهای مونتاژی را به خطر می‌اندازد؟

حباب قیمت خودروهای داخلی ترکید!



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir



باغفال سازی «مکانیزم ماشه» بازار خودرو ایران در آستانه یکی از جدی‌ترین آزمون‌های خود قرار گرفته است. بازگشت تحریم‌های بین‌المللی و ابهام در ادامه حضور چینی‌ها، نگرانی‌ها درباره آینده صنعت خودرو ایران را افزایش داده است با بازگشت تحریم‌های سازمان ملل احتمالاً فشارهای اقتصادی افزایش خواهد یافت؛ اما سوال این است که با فعال سازی مکانیزم ماشه چه سرنوشتی در انتظار صنعت و بازار خودرو است و چگونه بازگشت تحریم‌های بین‌المللی می‌تواند از مجاری اقتصاد کلان و زنجیره‌های تامین صنعتی عبور کرده و بر قیمت، تیراژ تولید و سبد محصولات موجود در بازار خودرو ایران تاثیر بگذارد؟ آیا با فعال سازی مکانیزم ماشه، این احتمال وجود دارد که خودرو سازان چینی بازار ایران را ترک کنند؟

بررسی‌ها نشان می‌دهد مکانیزم ماشه، هر چند مستقیماً صنعت خودرو را هدف قرار نمی‌دهد، اما فعال سازی آن تهدیدی وجودی برای شریان‌های حیاتی صنعت خودرو محسوب می‌شود.

بر اساس آمار، تولید خودرو در دوران تحریم‌ها در سال ۱۳۹۱ به ۷۷۳ هزار دستگاه و در سال ۱۳۹۲ به ۶۹۸ هزار دستگاه کاهش پیدا کرد. اما این تیراژ در سال ۱۳۹۶ و پس از پایان تحریم‌ها، به یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه افزایش یافت. در واقع با این تیراژ تولید، ایران با دو پله صعود تبه شانزدهم تولید جهانی را به خود اختصاص داد. اما افت تولید از یک سال بعد و تعلیق دوباره برجام دوباره آغاز شد و بازار خودرو کشور با تلاطم و افزایش شدید قیمت‌ها همراه شد؛ به طوری که در سال ۱۳۹۷ تیراژ تولید ۷۰۰ هزار دستگاه کاهش یافت و به ۹۰۰ هزار دستگاه رسید. در سال ۱۳۹۸ تیراژ باز هم روند کاهشی پیدا کرد و به ۷۵۶ هزار دستگاه رسید و حتی تا سه سال بعد از آن نیز تیراژ به یک میلیون دستگاه نرسید. اما تنها از سال ۱۴۰۱ به بعد بود که خودرو سازان پس از تحمل یک دوره پرفشار و پر پیچ و خم، موفق به عبور از مرز یک میلیون دستگاه شدند. اما حالا در آستانه فعال سازی مکانیزم ماشه، شاهد رسیدن بهای دلار به بالای ۱۰۰ هزار تومان در بازار آزاد هستیم؛ وضعیتی که بازار خودرو را نیز با تمام مقاومتی که از خود نشان داد، بالاخره متاثر کرد و قیمت انواع خودرو در بازار نیز تا حدی رو به افزایش است. البته برخی اعتقاد دارند این وضعیت ناشی از جو روانی مربوط به قوت گرفتن فعال سازی مکانیزم ماشه است و در آینده فروکش خواهد کرد.

محدودیت‌های مالی و بانکی، محدودیت‌های کشتیرانی و لجستیک و ممنوعیت انتقال فناوری از جمله محدودیت‌هایی هستند که با فعال سازی مکانیزم ماشه منجر به ممنوعیت ارائه خدمات مالی و بیمه‌ای بین‌المللی و ایجاد محدودیت

در نقل و انتقال پول، بحران در فرآیند واردات قطعات منفصله به خطوط مونتاژ و ممنوعیت فروش فناوری‌ها می‌شوند؛ محدودیت‌هایی که در نهایت توانایی خودرو سازان و قطعه سازان را برای پرداخت هزینه‌های واردات قطعات، مواد اولیه و ماشین آلات از بین برده و روند همکاری با شرکای تجاری را بسیار پرهزینه و پریسک خواهد کرد. اما کارشناسان تاثیر فعال سازی مکانیزم ماشه بر بازار خودرو را از طریق سه مجرای ارز، زنجیره تامین و انتظارات تورمی می‌دانند و به گفته آن‌ها این کانال با بازگشت تحریم‌ها به هم پیوسته عمل خواهد کرد.

این در حالی است که باید گفت زنجیره تامین پاشنه آشیل صنعت خودرو سازی ایران است. در واقع از آن‌جا که بیش از ۷۰ درصد قطعات مورد استفاده در خودروهای مونتاژی با برند چینی از خارج کشور تامین می‌شود بنابراین، این جریان طی دهه‌های گذشته نشان داد که ساختار این صنعت با وابستگی شدید به خارج شکل گرفته است. بر اساس آمار طی سال‌های اخیر، سالانه بین ۸۰۰ میلیون تا ۱٫۳ میلیارد دلار ارز صرفاً برای واردات قطعات خودرو و عمدتاً برای مدل‌های چینی، تخصیص یافته است؛ بنابراین بازگشت هم‌زمان تحریم‌های بانکی، بیمه‌ای و لجستیکی سازمان ملل، ممکن است این شریان حیاتی را تهدید کند.

همچنین این بحران در بخش مونتاژ قطعات منفصله، تاثیرات اقتصادی را به همراه خواهد داشت و می‌تواند بسیاری از کارخانه‌های مونتاژ خودرو در کشور (که هم اکنون از قطب‌های اصلی اشتغال در برخی استان‌ها محسوب می‌شوند) را با کاهش قابل توجه تولید و در نهایت بیکاری گسترده روبه‌رو کند.

ریزش قیمت خودروهای داخلی خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۳ تا ۴۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سورن پلاس با موتور XU7P (در چرخه سیمی) (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان کاهش

به ۲ میلیون تومان رسید.

به ۲ میلیون تومان رسید.

آمریکایی American

معرفی موستانگ «RTR»

شرکت تیونینگ RTR که بیش از ۱۵ سال در تقویت محصولات فورد سابقه دارد، از جدیدترین و شاید وحشی‌ترین پروژه خود بر پایه نسل هفتم موستانگ رونمایی کرد. این خودرو که موستانگ RTR Spec 5 نام دارد، با قدرتی بیش از ۸۷۰ اسببخار و گشتاور ۸۹۵ نیوتون متر، حتی از قدرتمندترین محصول رسمی فورد، یعنی موستانگ GTD نیز پیشی می‌گیرد، در حالی که قیمت پایه ۱۶۰ هزار دلاری آن تقریباً نصف GTD است. قلب تپنده این هیولا همان پیشترانه آشنای ۵ لیتری کایوت V8 است اما مهندسان RTR با افزودن یک سوپرشاژر ۳ لیتری و پپل،



یک اینتر کولر مسابقای HD و سیستم اگرز اختصاصی، توانستند چنین قدرت خیره‌کننده‌ای از آن استخراج کنند. برای مهار این نیروی عظیم، RTR سیستم تعلیق را با یکیت اختصاصی تاکتیکال پر فورنس خود ارتقا داده است. این مجموعه شامل کمک‌فنرهای جلوی قابل تنظیم در ۳۰ حالت، کمک‌فنرهای عقب قابل تنظیم، فنرهای با قابلیت تغییر ارتفاع و میل موج‌گیرهای قابل تنظیم در جلو و عقب است. این تغییرات باعث کاهش ارتفاع خودرو شده بدون آن‌که از دامنه حرکتی سیستم تعلیق کاسته شود. قدرت توقف نیز توسط ترمزهای برهمجو با کالیپرهای شش پیستون در جلو و چهار پیستون در عقب تامین می‌شود که در پشت رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج‌کاری شده RTR Aero 5 Evo و لاستیک‌های میشلن پایلوت اسپرت 4S پنهان شده‌اند. موستانگ Spec 5 اولین محصول RTR است که به یک کیت بدنه کامل مجهز می‌شود. این کیت شامل گلگیرهای کامپوزیتی پهن در جلو و عقب با ورودی‌های هوای یکپارچه، رکاب‌های جانبی و فلاپ‌های سپر جلو است.

خودرو نیز کار برد دارد: زیرا تراک آن دوسوم آلومینیوم و یک چهارم فولاد است. این آلیاژ با نهایت مقاومت و انعطاف پذیری طراحی و ساخته شده است تا ایمنی خودرو را بالا ببرد. کمپانی کونینگزگ قرار است تا اواسط سال جاری میلادی به عنوان نخستین خودروساز حامی این تیم تحقیقاتی، از نمونه آزمایشی این محصول در خودروهای آینده خود استفاده کند. البته پیش تر قرار بود کمپانی فورد نیز از این متر یال جدید استفاده کند و حالا می توان پیش بینی کرد با سرما یه گذاری و توسعه این متر یال، این آلیاژ جدید در صنعت خودروسازی به زودی فراگیر شود.

«خبر ا محققان موسسه فناوری هند IIT، دانشگاه تگزاس شمالی و آزمایشگاه تحقیقات ارتش آمریکا، آلیاژ منبزمیم مهندسی ساخته اند که می تواند جایگزین آلیاژهای فولاد و آلومینیوم در صنعت خودرو شود. در حال حاضر به دلیل استحکام پایین، انعطاف پذیری ضعیف، عدم تقارن عملکرد و عدم وجود مقاومت بالا در کرنش از آلیاژ منبزمیم در اجزای سازه استفاده می شود. با این تفاسیل، آلیاژی که ساخته شده است، با نرخ کرنش بالاتر، وزن خودرو و مصرف سوخت آن را کاهش می دهد و مقرون به صرفه و ایمن تر است. همچنین این آلیاژ برای در قطعات فلزی و آلومینیومی



آیا بدنه خودروها منعطف می شود؟

خدا حافظی خاطره انگیز با سدان لوکس لکسوس

«LS» ناگهان به خط پایان رسید!

«LS نماد ورود لکسوس به بازار پریمیوم های لوکس بود تا راحتی و تکنولوژی مر سدس بنز S کلاس، شتاب و چابکی بامو سری ۷ و پرفورمنس آئودی A8 را با قیمتی ارزان تر به مشتریان ارائه دهد. این سدان فول سایز لوکس از سال ۱۹۹۰ میلادی روی خط تولید لکسوس قرار گرفت و تولید آن تا سال آینده ادامه خواهد داشت. در تصمیمی ناگهانی و عجیب، این برند پریمیوم لوکس ژاپنی اعلام کرد دیگر LS را تولید نمی کند. با این حساب با تولید مدل Heritage Edition و عرضه آن به بازار، وداع بسیار مجللی با این سدان فول سایز پریمیوم لوکس انجام می شود.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



کابین همیشگی لکسوس با تغییرات اندک



یکی از دلایلی که سبب شد نسل پنجم LS (موسوم به XF50) در طول ۸ سال تولید تغییر نکند، زیبایی و جذابیت آن است. این خودرو در سال های ۲۰۱۸، ۲۰۲۱ و ۲۰۲۳ در لیست ۱۰ کابین زیبای جهان قرار گرفت. کلیت داشبورد کاملاً مدرن بوده و حجم برآمده آن در بالای کلاستر (مجموعه پشت آمپر)، یک نمایشگر ۱۸.۵ اینچی دیجیتال با کیفیت را در خود جاداه است. در کنار آن یک نمایشگر مستقل ۱۲.۳ اینچی تعبیه شده است. همچنین دکمه های پیانویی پتل تنظیم سیستم تهویه مطبوع، فضای داخلی را مدرن جلوه می دهد. ناگفته نماند که دو دکمه روتاری (مشابه دسته کولیس) در بخش بالای کلاستر و مقابل راننده وجود دارد. خطوط همگرای روی داشبورد که به درچه های مستطیل شکل سیستم تهویه مطبوع در بخش میانی می رسند، امضای خاص و منحصر به فرد لکسوس هستند. طراحی درچه های سیستم تهویه مطبوع افقی باریک در طرفین نیز هارمونی خوبی با کلیت داشبورد ایجاد کرده است. ناگفته نماند که طراحی چرم با کیفیت ناپا، استفاده از چوب یافیبیر کربن و دکوراتیو کروم، LED داخلی با ۲۴ طیف رنگ و سقف پانورامیک، فضای داخلی بسیار دلنشین و خاصی ایجاد کرده است. از طرفی طراحان لکسوس برای تزریق هیجان در زمان رانندگی، غریبک فرمان سه شاخه خوش دست F Sport، پدال های شیفتر آلومینیومی و دسته دنده کوچک جذاب را نیز برای راننده تدارک دیده اند. تنها به روزرسانی در کابین LS500 Heritage Edition به نمایشگر ۱۲.۳ اینچی لمسی برای سیستم مولتی مدیا، هدآپ دیسپلی نسل جدید به همراه شخصی سازی برخی از جزئیات مانند رودری ها و استفاده از رنگ قرمز Rioja محدود می شود. از مهم ترین امکانات رفاهی LS500 Heritage Edition می توان به: ۱۰ ایربگ (ایربگ های زانویی برای راننده و سرنشین جلو)، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی مبتنی بر سطح ۲.۵ خودران، سیستم فوق هوشمند کمکی پارک، دوربین ۳۶۰ درجه، گرمکن برای صندلی ها، سیستم صوتی حرفه ای مارک لوئیسون ۲۴۰۰ وات با ۲۳ بلندگو، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک سه منطقه ای و تنظیمات برقی و ماساژور برای صندلی راننده و سرنشین جلو، هدآپ دیسپلی نسل جدید و... اشاره کرد. این آپشن های رفاهی و ایمنی سبب شده تا LS500 Heritage Edition گزینۀ خاصی به حساب آید.

قلب تپنده با توربوهای دوقلو

لکسوس LS500 Heritage Edition از نظر مشخصات فنی مشابه LS500 است، با این تفاوت که توان و گشتاور آن اندکی ارتقا پیدا کرده است. زیر کاپوت کشیده این سدان پریمیوم لاکچری

سامورایی یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی-شکل به حجم ۳۴۴۵ سی سی جا خوش کرده است. این موتور که با کد V35A-FTS شناخته می شود به دلیل تکنولوژی ساخت بالا و استهلاک پایین، رضایت مالکان را جلب می کند. این پیشرانده در میان ۱۰ موتور برتر سال ۲۰۱۸ میلادی قرار گرفت. موتور ۶ سیلندر وی-شکل V35A-FTS لکسوس LS500 Heritage Edition دارای پارامترهای فنی مانند: حجم موتور ۳۴۴۵ سی سی، زاویه ۶۰ درجه برای قرارگیری سیلندرها، قطر سیلندر ۸۵.۵ میلی متری، کورس پیستون ۱۰۰ میلی متری، طراحی محفظه احتراق ایده آل، نسبت تراکم ۱۰.۵ به یک، طراحی سیستم سوخت رسانی پاشش مستقیم انژکتور داخل سیلندرها، منحصربه فرد توپوتا (D-4ST) و تکنولوژی پرخوران توپین-توربو (توربوشارژهای دوقلو) است. به لطف این ویژگی های فنی و تکنولوژی پرخوران توپین-توربو (مشابه موتورهای بامو) این پیشرانده حداکثر ۴۱۹ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی ام تولید می کند. جالب است بدانید که به لطف ایجاد تغییراتی در پاشش سوخت و پروگرامینگ ECM لکسوس در نسخه LS500 Heritage Edition توان این خودرو به ۴۱۹ اسب بخار و گشتاور آن به ۶۱۰ نیوتون متر می رسد. این پیشرانده با استفاده از بنزین اکتان ۹۱ می تواند ۶۱۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۵ هزار آرپی ام تولید کند. گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیپ-ترونیک همچنان برای LS500 Heritage Edition در دسترس است. از طرفی سیستم چهارچرخ محرک AWD به همراه قفل دیفرانسیل و محدوده کننده لغزش الکترونیکی LSD-e نیز برای این سدان لوکس ژاپنی در نظر گرفته شده است. به لطف تغییراتی که در توان و گشتاور موتور داده شده، شتاب این خودرو تنها یک دهم ثانیه بهبود یافته است. همچنین تنها ۴.۵ ثانیه زمان نیاز است که این سدان غول پیکر سامورایی از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

بررسی ساختار سیستم تعلیق سدان فول سایز



لکسوس برای این که بتواند سواری نرم و با کیفیتی (مشابه رقبای ژرمنی خود) را در اختیار مالکان LS500 Heritage Edition قرار دهد، در محور جلو از سیستم دابل ویشبون (دوجناغی) و در محور عقب از فایولینک (پنج اتصالی) بهره گرفته است. سایز تایرها در محور جلو برای این نسخه از LS500، 45/245 بارینگ ۲۰ اینچی آلیاژی و سایز تایرها در محور عقب برای این نسخه ۴۰/۲۷۵ بارینگ ۲۰ اینچی آلیاژی است تا تجربه رانندگی بسیار جذابی در اختیار سرنشینان قرار گیرد. ناگفته نماند که از سیستم تعلیق بادی یعنی کمک فنرهای بادی قابل تنظیم نیز در این خودرو بهره گرفته شده که در بالا بردن کیفیت سواری بسیار موثر است.

قیمت و زمان عرضه



خدا حافظی لکسوس با LS در نسخه LS500 Heritage Edition در سال آینده میلادی خواهد بود. همچنین تنها ۲۵۰ دستگاه از این سدان فول سایز پریمیوم لاکچری به تولید خواهد رسید و قیمت هر دستگاه از آن در بازار ایالات متحده ۹۹ هزار و ۲۸۰ دلار خواهد بود.

سرگذشت لکسوس LS

LS جزو سدان های فول سایز پریمیوم لاکچری است که نسل اول آن در ماه می سال ۱۹۸۹ میلادی روی خط تولید لکسوس قرار گرفت. پس از تولید این مدل، نسل دوم آن در اکتبر سال ۱۹۹۴ میلادی و نسل سوم آن (موسوم به XF30) در جولای سال ۲۰۰۰ میلادی روی خط تولید قرار گرفتند. سه نسل از LS جزو پرفروش ترین نسل های این خودرو به حساب می آیند. می توان گفت نسل سوم این خودرو آغاز کننده انقلابی گسترده در طراحی محصولات لکسوس بود و نسل چهارم آن نیز به عنوان زیباترین نسل LS شناخته می شود. نسل چهارم این خودرو (موسوم به XF40) از سپتامبر ۲۰۰۶ تا اکتبر سال ۲۰۱۷ میلادی تولید شد و از نظر سطح تکنولوژی توانست با رقبای سرسخت ژرمنی، رقابت کند. در نهایت نسل پنجم LS موسوم به XF50 در دسامبر ۲۰۱۷ روی خط تولید رفت و قرار است سال ۲۰۲۶ میلادی به خط پایان برسد. یکی از دلایل خدا حافظی لکسوس با LS میزان فروش آن است. این خودرو در سال ۲۰۲۴ میلادی در ایالات متحده تنها ۲۱۶۳ دستگاه فروش داشت. همچنین از ابتدای سال جاری تا ژوئن امسال تنها ۶۹۱ دستگاه از این خودرو به فروش رفته است. این آمار در مقایسه با مرسدس بنز S کلاس که در سال ۲۰۲۴ میلادی ۸۸۱۰ دستگاه فروش داشته، اندک است.

نگاهی به لکسوس LS۵۰۰ Heritage Edition



نسل پنجم LS که با کد XF50 شناخته می شود، روی پلتفرم GA-L-TNGA توسعه یافت. این سدان فول سایز پریمیوم لاکچری سامورایی مزین به زبان جدید طراحی لکسوس تولید شد. در این مطلب، آخرین نسخه از LS یعنی LS500 Heritage Edition بررسی می شود. این خودرو از نظر طراحی هیچ تفاوتی با سایر نسخه های تولیدی نداشته و تنها تغییراتی در جزئیات بدنه مانند رینگ ها، جلو پنجره مشکی پیانویی و دیفیوزر عقب را تجربه کرده است. با نگاهی به پروفیل این سدان فول سایز پریمیوم لاکچری سامورایی شاهد پوزه بلند، خطوط شکسته و شارپ روی بدنه، گلگیرهای عضلانی در جلو و عقب، ستون C کشیده، پشت کوتاه و رینگ های ۲۰ اینچی آلیاژی خاکستری تیره هستیم. این ویژگی ها، کاراکتر نافذی به این خودرو می بخشند. در نمای جلو، شاهد چراغ های کشیده به LED هایی مشابه حرف A یا چراغ های کریستالی هستیم. امتداد چراغ ها به جلو پنجره دو کی شکل معروف لکسوس می رسد. در نمای عقب چراغ های کشیده با گرافیک LED و یک حجم پردازشی کاملاً خاص روی در صندوق عقب، نمای بسیار زیبا و چشم نوازی به LS500 Heritage Edition بخشیده است.



طراحی منحصر به فرد کامیون «تسلا»

« با نشستن در پشت فرمان تسلا سَمی (Semi) اولین نکته‌ای که بسیار جلب توجه می‌کند، طراحی بسیار مینیمال داخلی است. در این زمینه فرانتز ون هولزاورن درباره طراحی داخلی تسلا سَمی (Semi) به مجله خودرو گفته بود «طراحی داخلی سَمی بر اساس اصل مینیمالیست بنا شده که یک راننده کامیون در زمان رانندگی بتواند ارتباط سریع و آسان تری با فضای داخلی برقرار کند. به عبارتی طراحی داخلی سَمی آنقدر ساده باشد که راننده از نشستن در پشت فرمان این کامیون تمام الکتریکی و رانندن در مسافت‌های طولانی نهایت لذت را ببرد و تجربه غیر قابل وصفی از رانندن سَمی داشته باشد.» همچنین با توجه به انحنای ستون A یک

فضای بسیار گسترده با زاویه دید عالی در کنار گسترده‌گی دید اطراف فراهم شده است. این امر سبب می‌شود تا راننده در نظر گرفتن موقعیت صندلی میانی (بر خلاف سایر کامیون‌های دیزلی صندلی در طرفین قرار نگرفته) بر جاده احساس تسلط بیشتری داشته باشد و دیگر شاهد نقاط کور کامیون‌های دیزلی نباشیم. زیرا آینه‌های بال خفاشی با زاویه مناسب قرار گرفته‌اند که دو نمایشگر عرض افقی ۱۵ اینچی در کنار غربیلک فرمان یکی در سمت راست و دیگری در سمت چپ قرار دارند تا میدان دید راننده را کاملاً بهبود بخشند. بنابراین هیچ نقطه‌ای از دید راننده خارج نیست و کاملاً تسلط بر اطراف و بخش جلویی دارد.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

استارت آپ «TELO»: انقلابی در تراک‌های کوچک الکتریکی

در سال ۲۰۲۵، صنعت خودروهای الکتریکی به‌عنوان یکی از حوزه‌های برتر برای سرمایه‌گذاری معرفی شده است



فراهم کرده است. همچنین، برنامه‌ریزی برای ایجاد مراکز خدماتی محلی، تعمیر و نگهداری را برای خریداران آسان‌تر می‌کند.

تأثیر TELO بر آینده حمل‌ونقل

تراک‌های کوچک الکتریکی مانند MT1 می‌توانند نقش مهمی در آینده حمل‌ونقل ایفا کنند. با افزایش جمعیت شهرها و نیاز به کاهش آلودگی هوا، خودروهایی که هم کارآمد و هم سازگار با محیط‌زیست هستند، بیش از پیش مورد توجه قرار می‌گیرند. TELO با ارائه محصولی که هم برای مصارف شهری و هم برای ماجر اجوبی‌های خارج از شهر مناسب است، به این نیاز پاسخ داده است علاوه بر این، موفقیت TELO می‌تواند الهام‌بخش سایر استارت‌آپ‌ها در حوزه خودروهای الکتریکی باشد. این شرکت نشان داده که با تمرکز بر نوآوری و درک دقیق نیازهای بازار، حتی یک استارت‌آپ کوچک نیز می‌تواند تأثیرات بزرگی ایجاد کند. در سال ۲۰۲۵، صنعت خودروهای الکتریکی به‌عنوان یکی از حوزه‌های برتر برای سرمایه‌گذاری معرفی شده است و TELO با محصول نوآورانه خود، بخشی از این موج روبه‌رشد است.

چالش‌ها و فرصت‌ها

مانند هر استارت‌آپ دیگری، TELO نیز با چالش‌هایی مواجه است. کمبود زیرساخت‌های شارژ در برخی مناطق، رقابت با برندهای بزرگ و نیاز به جذب سرمایه برای گسترش تولید، از جمله موانع پیش‌روی این شرکت هستند. با این حال، حمایت از سرمایه‌گذاران و استقبال اولیه از MT1 نشان‌دهنده پتانسیل بالای این استارت‌آپ است. TELO با ارائه راه‌حلی خلاقانه، آینده‌ای روشن را برای خود و صنعت از خودروهای الکتریکی، تلاش می‌کند تا آگاهی عمومی را نسبت به مزایای این نوع وسایل نقلیه افزایش دهد.

استارت‌آپ TELO با معرفی تراک الکتریکی MT1، گامی بزرگ در جهت بازتعریف حمل‌ونقل شهری برداشته است. این تراک کوچک، با ترکیب طراحی هوشمندانه، عملکرد قدرتمند و تعهد به پایداری، نه تنها نیازهای کاربردی کاربران را برآورده می‌کند، بلکه به کاهش اثرات زیست‌محیطی نیز کمک می‌کند. در دنیایی که شهرها روز به روز شلوغ‌تر می‌شوند و دغدغه‌های زیست‌محیطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند، TELO با ارائه راه‌حلی خلاقانه، آینده‌ای روشن را برای خود و صنعت خودروهای الکتریکی ترسیم کرده است. اگر به دنبال خودرویی هستید که هم کاربردی باشد و هم بازارش‌های مدرن هم‌راستا، تراک MT1 از TELO قطعاً ارزش توجه دارد.

ابعادی مشابه یک مینی کوپر، گزینه‌ای ایده‌آل برای رانندگی در شهرهای شلوغ است. با این حال، برخلاف اندازه جمع‌وجورش، MT1 توانایی حمل باری مشابه وانت‌های بزرگ‌تر مانند تویوتا تاکوما را دارد و بردی معادل ۵۶۰ کیلومتر با یکبار شارژ ارائه می‌دهد. این ویژگی‌ها MT1 را به گزینه‌ای جذاب برای طیف گسترده‌ای از کاربران، از کسب‌وکارهای کوچک گرفته تا افراد علاقه‌مند به ماجراجویی، تبدیل کرده است.

ویژگی‌های کلیدی MT1

۱. طراحی جمع‌وجور و مانورپذیری بالا: با طول حدود ۴٫۳ متر، MT1 به راحتی در خیابان‌های باریک شهری و پارکینگ‌های کوچک مانور می‌دهد. این ویژگی برای شهرهایی با ترافیک سنگین و فضای محدود، یک مزیت بزرگ محسوب می‌شود. ۲. ظرفیت بار چشمگیر: با وجود ابعاد کوچک، MT1 ظرفیت باری مشابه وانت‌های فول‌سایز دارد و می‌تواند نیازهای حمل‌ونقل کسب‌وکارهای کوچک را به خوبی برآورده کند. ۳. برد و عملکرد الکتریکی: باتری پیشرفته MT1 امکان پیمایش ۵۶۰ کیلومتر را فراهم می‌کند، که برای یک تراک کوچک، عددی قابل توجه است. موتور الکتریکی آن نیز عملکردی روان و قدرتمند ارائه می‌دهد. ۴. طراحی پایدار: استفاده از مواد بازیافتی و تمرکز بر کاهش اثرات زیست‌محیطی، MT1 را به گزینه‌ای سبز و آینده‌نگر تبدیل کرده است.

۵. فناوری‌های مدرن: کابین MT1 مجهز به نمایشگرهای دیجیتال و سیستم‌های کمکی رانندگی مانند ترمز اضطراری خودکار و هشدار بر خورد از جلو است، که ایمنی و راحتی را تضمین می‌کند.

چرا TELO متفاوت است؟

صنعت خودروهای الکتریکی مملو از استارت‌آپ‌هایی است که تلاش می‌کنند با غول‌های این صنعت رقابت کنند، اما بسیاری از آن‌ها در این مسیر شکست می‌خورند. TELO با تمرکز بر یک بخش خاص از بازار وانت‌های کوچک الکتریکی و ارائه محصولی که هم کاربردی و هم نوآورانه است، توانسته خود را متمایز کند. جیسون مارکس در گفت‌وگویی با جی‌لنو تأکید کرده که MT1 با الهام از وانت‌های ژاپنی طراحی شده، اما با فناوری‌های مدرن و نیازهای بازار جهانی تطبیق یافته است. یکی از نقاط قوت TELO، مدل کسب‌وکار آن است. این شرکت با حذف نمایندگی‌های سنتی و فروش مستقیم به مصرف‌کننده، هزینه‌ها را کاهش داده و تجربه خریدی ساده‌تر را برای مشتریان

در دنیای پرشتاب فناوری و خودروسازی، استارت‌آپ‌های نوآور با ایده‌های خلاقانه در حال بازتعریف مفاهیم سنتی هستند. یکی از این استارت‌آپ‌های پیشرو «TELO»، یک شرکت کاليفرنیایی است که با معرفی



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

تراک الکتریکی MT1 استانداردهای جدیدی را در صنعت خودروهای الکتریکی تعریف کرده است. این تراک کوچک، با طراحی هوشمندانه، عملکرد قدرتمند و تمرکز بر پایداری، پاسخی به نیازهای مدرن شهرنشینان و کسب‌وکارهایی است که به دنبال راه‌حل‌های حمل‌ونقل کارآمد و سازگار با محیط‌زیست هستند. در این مقاله، به معرفی این استارت‌آپ، ویژگی‌های منحصر به فرد محصول آن و تأثیراتش بر آینده حمل‌ونقل می‌پردازیم.

TELO: شروعی برای تغییر بازی

استارت‌آپ TELO در کاليفرنیا، قلب نوآوری‌های فناوری جهان، تأسیس شده است. این شرکت با هدف پر کردن شکاف بین وانت‌های بزرگ و سنگین آمریکایی و نیازهای روزمره کاربران شهری شکل گرفت. جیسون مارکس، مدیرعامل TELO، با الهام از وانت‌های کوچک ژاپنی معروف به «کی‌تراک»، ایده‌ای جسورانه را دنبال کرد: طراحی یک تراک الکتریکی جمع‌وجور که نه تنها برای محیط‌های شلوغ شهری مناسب باشد، بلکه عملکردی در حد وانت‌های بزرگ‌تر مانند تویوتا تاکوما ارائه دهد. این ایده با استقبال گسترده‌ای مواجه شده و TELO را به یکی از نام‌های نوظهور در صنعت

خودروهای الکتریکی تبدیل کرده است. براساس گزارش‌ها، بازار وانت‌های کوچک در سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته است. به‌عنوان مثال، در سال ۲۰۲۴، حدود ۱۰ هزار دستگاه وانت کوچک ژاپنی به آمریکا وارد شده که نشان‌دهنده تقاضای روبه‌رشد برای این نوع خودروها است. TELO با درک این روند، محصولی طراحی کرده که هم نیازهای کاربردی و هم دغدغه‌های زیست‌محیطی را برآورده می‌کند.

تراک MT1: کوچک اما قدرتمند

تراک الکتریکی MT1 از TELO را می‌توان ترکیبی از زیبایی، کارایی و نوآوری دانست. این خودرو با





رشد قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی «سوزوکی» در یک روز!

«سوزوکی از جمله برندهایی است که محصولات آن در دور جدید واردات راهی بازار کشور شده‌اند. یکی از محصولات این برند «جیمینی ۵در» است. قیمت این خودرو در ابتدای هفته جاری در بازار آزاد به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید و با تداوم رشد

نرخ‌ها، این خودرو روز گذشته در بازار با برچسب قیمت ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان روبه‌رو شد. رشد ۱۰۰ میلیون تومانی قیمت این خودرو طی ۲۴ ساعت از تأثیر نوسان ارز و ایجاد هوش هیجانی در بازار خودرو خبر می‌دهد.



تثبیت بهای خودروهای وارداتی به رغم رشد نرخ ارز

ترتیب رشد بهای ارز و اثر روانی فعال شدن مکانیسم ماشه نتوانسته روی قیمت وارداتی‌ها تأثیر محسوس و قابل توجهی داشته باشد.

پرطرفدار متاثر از تغییرات بهای ارز تا حدی رشد داشت. کارشناسان معتقدند دلیل این امر بالا رفتن حجم واردات خودرو و سبقت گرفتن آن از عرضه و تقاضاست. به این

با وجود فعال شدن مکانیسم ماشه و رشد نسبی بهای ارز، روز گذشته خودروهای وارداتی در بازار با افزایش قیمت چندانی مواجه نشدند. با این حال نرخ خودروهای مونتاژی

تحلیل analysis

کامرن طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۱۶۰	۴۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۲۷۰	۱۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۴۳۵	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۷۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۳۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۱۸۰	۵۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۴۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	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	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bZ4X ۱۵۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقای تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۲۵۰	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 ۶۵۰	۵۰	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۳	۹	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۰	۸	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۰۸	۵	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۸	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۴	۱۹	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۰۶	۷	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۲	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۵	۴	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۴۰	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۷۴	۶	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۰	۱۶	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۲۸	۱۳	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۱	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۱	۶	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۱۹	۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۲	۷	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۷۰	۱۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۲۰	۲۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۵۵	۴۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۸۰	۴۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۲۵	۱۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۰	۲۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۴۵	۱۰	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	۹۹۸	۴۰	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۷	۲۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۹۰۰	۴۵	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۲۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۹۸	۱۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۳	۱۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۶۶	۴۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۲۴	۱۸	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۶۶	۲۹	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۹۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۳۰	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۰۲	۲۸	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۵۲	۲۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۲۵	۳۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۵۸	۳۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۴۸	۲۲	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۸۱	۱۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۴۴	۲۶	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۷	۷	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۷۰	۳۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۸۳	۸	▼



کشف بیش از ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در لرستان

فرمانده انتظامی لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۱۱ هزار و ۳۳۶ لیتر روغن موتور در شهرستان الیگودرز خبر داد. سردار یحیی الهی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «ماموران ایست و بازرسی حین کنترل خودروهای عبوری در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک و آن را متوقف

کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو متوقف شده توسط ماموران، ۱۱ هزار و ۳۳۶ لیتر روغن موتور قاچاق فاقد مجوز کشف شد.» فرمانده انتظامی لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه گفت: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را ۱۱ میلیارد ریال برآورد کردند.»

یک فعال بازار روغن موتور همزمان با فعال شدن مکانیسم ماشه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ کاهش عرضه روغن موتور و سیاست تحمیل «کنار باری»؛ بازار روانکارها را متشنج کرده است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار روغن موتور یکی از حیاتی ترین بخش های زنجیره نگهداری خودرو، این روزها به کانون تازه ای از چالش های جدید بازار لوازم بدکی و قطعات خودرو بدل شده است. همزمان با فعال شدن مکانیسم ماشه نوسان نرخ ارز، نبود نظارت کافی و سیاست های مبهم تولید کنندگان، شرایطی را رقم زده که حتی تامین ساده ترین نیاز خودرویی یعنی روغن موتور، به یک معضل اساسی برای مالکان خودروها و تعمیرکاران تبدیل شده است. افزایش بی ضابطه قیمت ها و همزمان فروش اجباری محصولات جانبی، پرسشی جدی را پیش روی سیاست گزاران قرار می دهد: چرا محصولی استراتژیک در سیستم حمل و نقل، در چنین شرایطی به حال خود رها شده است؟

علی ادیب زاده، فعال بازار روغن موتور در خصوص شرایط فعلی بازار روانکارها به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بازار روغن موتور امروز با رشد بی سابقه قیمت ها و فقدان عرضه کافی از سوی تولید کنندگان مواجه است. محصولات تولید

می شوند؛ اما به طور واقعی در شبکه توزیع دیده نمی شوند. اتوسرویس ها ناچار هستند از عاملان خرید کنند و بسیاری از این عاملان می گویند شرکت های تولید کننده روغن موتور سیاستی به نام کنار باری را تحمیل می کنند.» این فعال بازار روغن موتور با اشاره به رشد قیمت انواع روانساز در بازار به «دنیای خودرو» توضیح داد: «برخی از روغن موتور ها با ویسکوزیته 20W50 که از روانکار های پر مصرف بازار خودرو کشور است، از قیمت ۱۸۰ هزار تومان به ۶۵۰ هزار تومان رسیده است. محصول یکی از تولید کنندگان با ویسکوزیته مذکور امروز در بازار با قیمت ۷۰۰ هزار تومان عرضه می شود. این جهش نرخ، نه حاصل تغییر کیفیت، بلکه نتیجه سیاست های غیر شفاف در توزیع روانکارها در بازار است.»

ادیب زاده با تاکید بر این که مشکل صرفا در افزایش قیمت روانسازها خلاصه نمی شود، اظهار داشت: «شرایط فروش به شدت ناعادلانه شده است. اگر کسی بخواهد یک کارتن ۴ لیتری روغن موتور خریداری کند، باید در کنار آن چندین محصول دیگر مانند روغن هیدرولیک یا ظروف ۲۰ لیتری را هم خریداری کند. این یعنی تحمیل هزینه های اضافی به خریداران و در نهایت فشار بیشتر به مصرف کننده نهایی. «کنار باری» به معنای فروش اجباری است و امروز به یک روبه چالش برانگیز در بازار روانکارها بدل شده است.»



عکس جنبه تزئینی دارد

این فعال بازار روغن موتور در پاسخ به پرسش روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص افزایش قیمت روانکارها طی ماه های اخیر بیان کرد: «این روند از ماه های پایانی سال گذشته آغاز شد؛ اما در چهار تا پنج ماه اخیر شدت بی سابقه ای به خود گرفت. تولید کنندگان عرضه کافی به بازار نکردند و همین کمبود، زمینه جهش قیمت ها را فراهم آورد.»

ادیب زاده در پاسخ به پرسش دیگر این روزنامه در خصوص درخواست از متولیان بازار روغن موتور توضیح داد: «انتظار ما این است که سیاست های فروش اجباری کنار گذاشته شود و عرضه روانکارها شفاف، منصفانه و مطابق نیاز بازار انجام گیرد. در غیر این صورت، وضعیت روغن موتور تنها به گرانی محدود نخواهد شد؛ بلکه به چالش تهیه در حوزه حمل و نقل کشور تبدیل می شود.»

بازار روغن موتور، بخشی از زنجیره خدمات پس از فروش خودرو است؛ بازاری که در آن ضعف نظارت و نبود سیاست های حمایتی، بار دیگر مصرف کننده را به قربانی اصلی بدل کرده است. کارشناسان معتقدند افزایش بهای روانکارها در بازار همراه با کاهش عرضه می تواند زمینه رشد آلایندگی در فصول سرد سال را فراهم کند. چرا که کاهش قدرت خرید مالکان خودروها منجر به تاخیر در انجام سرویس های دوره ای خواهد شد.





«C کلاس جدید، سدان کامپکت لوکس مرسدس بنز است که دو نسل اخیر آن طراحی مشابه برادر بزرگترش یعنی S کلاس دارد و اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی معرفی شد. اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی بود که نسخه اسپرت و پرفورمنسی این خودرو یعنی C43 AMG نیز رونمایی شد. حال قوی ترین نسخه C کلاس یعنی C63 AMG قرار است در اواخر ماه سپتامبر سال ۲۰۲۲ معرفی شود. C63 AMG جدید از نظر طراحی مشابه CLE53 AMG خواهد بود؛ با این تفاوت که ورودی‌های هوای درون سپر شکل سه بعدی تری به خود گرفته است. همچنین

آیا «C63 AMG»

صاحب موتور ۸ سیلندر می‌شود؟



تلگرام

Telegram

فرستی برای توسعه فناوری‌های داخلی

با توجه به فعال‌سازی مجدد تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، خودروسازی یکی از صنایع مهمی خواهد بود که احتمالاً با آسیب‌هایی رو به‌رو می‌شود. البته لازم به ذکر است نخبگان صنعتی و دانشگاهی کشورمان، تکنولوژی‌های بسیاری را در سطح نمونه اولیه طراحی کرده و ساخته‌اند. شاید تا پیش از این خودروسازان داخلی توجه چندانی به توان و ظرفیت علمی نخبگان صنعتی و دانشگاهی کشورمان و فعالیت‌های آنها نداشتند. اما احتمالاً به‌زودی خودروسازان داخلی برای توسعه محصولات خود راهی جز سرمایه‌گذاری روی فعالیت‌های محققان و نخبگان داخلی ندارند. حال سوال این است که در شرایط فعلی، خودروسازان داخلی لازم است از چه استراتژی‌هایی برای توسعه و فروش محصولاتشان استفاده کنند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

این احتمال وجود دارد که با توجه به آغاز دور تازه تحریم‌ها، خودروسازان داخلی (بخش خصوصی و دولتی) برای تامین مواد اولیه با مشکلاتی مواجه شوند. مساله می‌تواند در روند تولید و در نهایت فروش خودروها اثر منفی داشته باشد. البته خودروسازان داخلی با سرمایه‌گذاری بیش‌تر بر روند داخلی‌سازی و کمک گرفتن از نیروهای جوان و نخبگان صنعتی و دانشگاهی، می‌توانند محصولاتشان را همچنان توسعه دهند.

عرب

اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، نه تنها صنعت خودرو بلکه تمام صنایع را به چالش خواهد کشید. در این شرایط چالشی، تنها بر خودداری از استراتژی و رویکردهای صحیح می‌توانند خودروسازان را از مسیر ناهموار پیش رو عبور دهد. برای توسعه محصول نیاز به تجربه‌تامین مناسب است؛ بنابراین با سرمایه‌گذاری هر چه بیش‌تر روی نخبگان و شرکت‌های دانش‌بنیان این مسیر بسیار هموارتر خواهد شد. در بخش فروش نیز با ایجاد طرح‌های جذاب و جدید برای مشتریان می‌توان به‌خوبی این چالش را برطرف کرد.

بنایی

Message

صدای ملتتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

بدقولی برخی نمایندگان‌های

فروش خودرو!

«خودرو خارجی دارم و در زمان خرید آن، کارشناس بخش فروش اعلام کرد این خودرو تا ۵ هزار کیلومتر گارانتی دارد. چند روز قبل با توجه به این که خودرویم دچار مشکلی شده بود و کارکرد آن نیز زیر ۵ هزار کیلومتر است، برای رفع ایراد آن به نمایندگی مربوطه مراجعه کردم؛ اما مسئول نمایندگی این مساله را رد کرد و گارانتی خودرویم را نپذیرفت.

۰۹۱۳***۲۸۹۷

نظرسنجی

Poll

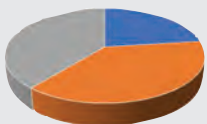
نظرسنجی شماره ۲۴۰۵

به نظر شما راه‌اندازی حساب‌های امنی برای خریداران و فروشندگان خودرو توسط بانک مرکزی تا چه اندازه در کاهش کلاهبرداری‌های خودرویی موثر است؟

- ۱- تأثیری ندارد.
- ۲- تأثیر کمی دارد.
- ۳- بسیار موثر است.

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۰۴

گزینه ۱	۳۳ درصد
گزینه ۲	۳۸ درصد
گزینه ۳	۳۹ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما برای جلوگیری از فروش اجباری مکمل‌های سوخت تقلبی در برخی جایگاه‌ها، تأثیر کدام راهکار بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۲۳ درصد به گزینه یک یعنی جریمه سنگین افراد متخلف، ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی عرضه مکمل‌های سوخت استاندارد توسط نمایندگی‌های معتبر در جایگاه‌های سوخت و ۳۹ درصد به گزینه سوم یعنی تعطیلی جایگاه‌های دارای سوابق متعدد در این زمینه برای مدت‌زمان مشخص رأی داده بودند.



پیامک

SMS

راهنمای خرید خودرو

قصه خرید یک کراس‌اور با کیفیت و کم‌استهلاک را دارم. با جست‌وجو‌هایی که انجام دادم متوجه شدم خودرو هوندا CR-V مدل ۲۰۱۶ یکی از مناسب‌ترین گزینه‌های بازار است. آیا این خودرو با توجه به قیمتش، ارزش خرید دارد؟

عبادی-کرج

«هوندا CR-V یک خودرو کراس‌اور اس‌یووی کامپکت است که طراحی آن سبب برتری این خودرو در مقایسه با سایر رقبا می‌شود. هوندا CR-V مانند دیگر رقبای خود از یک پیشران ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۲۴۰۰ سی‌سی بهره می‌برد که به‌لطف تکنولوژی بالای هوندا و مجهز بودن این خودرو به سیستم VTEC می‌تواند حداکثر ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور را به کمک یک گیربکس ۶ سرعته سی‌وی‌تی، به چهار چرخ منتقل کند. این موتور برای اتاق این خودرو مناسب و کارآمد است؛ همچنین به‌دلیل قدرت و گشتاور بالا، عملکرد مطلوب و مناسبی دارد. هوندا سی‌آر وی یکی از خودروهای کم‌استهلاک و در عین حال با کیفیت است که از خرابی کمتری نسبت به همکلاسان خود بر خودار است. این خودرو در سال ۲۰۱۵ به‌عنوان اس‌یووی سال معرفی شد و در سال ۲۰۱۶ لقب ایمن‌ترین شاسی‌بلند را در تست‌های تصادف موسسه ایمنی بزرگراه‌های ایالات متحده از آن خود کرد. همچنین بد نیست بدانید که در سال ۲۰۱۶ هوندا CR-V سوی (جی‌دی‌پاور) در فهرست کم‌استهلاک‌ترین خودروهای جهان قرار گرفت.

این محصول هوندا به‌حدی با کیفیت و کم‌استهلاک است که در صورت نگهداری صحیح از آن، می‌توان تا سال‌ها مالک یک خودرو بسیار کم‌دردر و کم‌خرج بود. از سوی دیگر این خودرو در فهرست ایمن‌ترین اس‌یووی‌های جهان قرار دارد. همچنین در زمینه آپشن‌های کاربردی، ایمنی و رفاهی، می‌توان گفت این خودرو در کلاس و سگمنت خود یک خودرو مقرر به‌صرفه است. سواری این خودرو با در نظر گرفتن این مساله که مهندسان کمپانی هوندا بسیار به سیستم تعلیق اهمیت می‌دهند، نسبت به همکلاسان و رقبایش نرم‌تر و هندلینگ آن در سطح بالاتری ارزیابی می‌شود.

یکی از نکات فنی که در مورد این خودرو بسیار مهم است، کیفیت بالای قطعات موتور و گیربکس آن است. گیربکس این خودرو با توجه به این که از نوع سی‌وی‌تی است، اما گشتاور مورد نیاز خودرو را به‌خوبی تأمین می‌کند. همچنین هنگام رانندگی با توجه به سیستم و عملگرهای هیدرولیکی، روند تعویض دنده بسیار نرم و بدون صدا انجام می‌شود. هر خودرویی که دارای گیربکس اتوماتیک است در زمان حرکت دچار اندکی کوبش و ضربه می‌شود؛ اما در هوندا CR-V تعویض دنده‌ها با توجه به طراحی سیستم‌های جدید، فاقد ضربه و کوبش است. همچنین در دورهای بالا، قدرت و گشتاور مورد نیاز به‌خوبی به‌چرخ‌ها منتقل می‌شود. گیربکس هوندا CR-V به‌دلیل کیفیت بالای ساخت از استهلاک و خرابی اندکی برخوردار است. همچنین این خودرو به‌لطف این گیربکس، مصرف سوخت پایینی دارد.

اگر به‌ایمنی خودرو، آپشن‌های رفاهی، شتاب و قدرت بیشتر نسبت به رقبای کرهای، سواری و هندلینگ بهتر از رقبای کرهای، طراحی زیبا و کیفیت بالای قطعات و مصرف سوخت اهمیت می‌دهید، به جرات می‌توان گفت این خودرو گزینه مناسبی برای خرید یک مدل اس‌یووی کراس‌اور جمع‌وجور است. همچنین این خودرو برای کسانی که به داشتن یک خودرو خانوادگی اهمیت می‌دهند، گزینه مناسبی خواهد بود. در پایان باید گفت با توجه به کیفیت قطعات و آپشن‌هایی که این خودرو در اختیار سرنشینان و راننده قرار می‌دهد، در این بازه قیمتی گزینه مناسبی به‌شمار می‌رود.

«X6 M60i»؛ کرگدن جسور باواریایی!

راز فیس لیفت‌های جذاب «بامو» چیست؟



«X6 نخستین کراس‌اور اس‌یووی کوپه تولید انبوه جهان است که برای اولین بار سال ۲۰۰۸ میلادی به بازار عرضه شد. تا به امروز سه نسل از این مدل بامو روی خط تولید قرار گرفته و نسل سوم آن در سوم جولای ۲۰۱۹ به تولید رسید. پس از گذشت حدود ۶ سال، طراحان کمپانی بامو در صدد فیس لیفت و ایجاد تغییرات ظاهری در این کراس کوپه جذاب برآمدند. حدود یک سال قبل بود که از نسخه فیس لیفت X6 رونمایی شد. نسخه‌های متعددی از این خودرو وجود دارد؛ اما نسخه X6 M60i در این مطلب بررسی می‌شود.

فضای داخلی مدرن و لوکس

در زمان ورود به کابین X6 فیس لیفت‌شده شاهد ویژگی‌های زبان جدید طراحی باواریایی هستیم. در کابین یک نمایشگر منحنی یکپارچه مشاهده می‌شود که شامل یک صفحه ۱۲٫۳ اینچی مقابل راننده برای کلاستر و یک صفحه ۱۱٫۹ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی است. تغییرات طراحی در درجه سیستم تهویه مطبوع و نورپردازی داخلی با طراحی یک سقف نسبتاً بزرگ پانوراما دو تکه، از جمله جذابیت‌های طراحی داخلی این خودرو است. طراحی دسته‌دنده کوچک اسپرت (مشابه کراس‌اور تمام‌پرقی باواریایی‌ها یعنی iX)، غربیلک فرمان M و دو پدال شیفت در پشت آن، رانندگی با این کراس کوپه را همچنان انگیز جلوه می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی این کراس کوپه می‌توان به: کروزر کنترل تطبیقی، هداپ دیسپلی سه‌بعدی، نورپردازی داخلی با ویژگی‌های شخصی‌سازی، ۶ حالت رانندگی، سیستم تعلیق تطبیقی، سیستم ترمز پیشرفته اضطراری خودکار، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار خواب‌آلودگی، سیستم جلب توجه راننده به رانندگی، سیستم پایش نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی، سیستم کمکی پارک، سیستم کنترل فواصل، سیستم آنالیز ترافیک آنالاین، ارتباط کاربری iDrive 8، سیستم تهویه مطبوع دوگانه به‌همراه خروجی مجزا برای سرنشینان عقب و روش چرم آلکانترا اشاره کرد.

طراحی بدنه جسورانه

فیس لیفت اعمال‌شده روی چهره X6 یک فیس لیفت جزئی است. با نگاهی به پروفیل بدنه X6 فیس لیفت‌شده، شاهد خطوط شارپ و سطوح تختی هستیم که انحنای خاص سقف، زاویه بیشتر ستون C، کاپوت نسبتاً کشیده، پشت کوتاه و رینگ‌های ۲۰، ۲۱ و ۲۲ اینچی، کاکرت نافذ و جذابی به این کراس کوپه بخشیده است. بزرگ‌ترین تغییرات در فیس لیفت X6 جدید مربوط به چراغ‌های جلو، سپر جلو و کاپوت است. گرافیک چراغ‌های جلو به‌شکل حرف V، جلو پنجره کلیوی شکل به‌روز شده و ورودی‌های عمودی هوای درون سپر و کاپوت، چهره جدید و جذابی به X6 بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با همان حجم‌پردازی بسیار ویژه حفظ شده‌اند. در عین حال اسپویلر الحاقی بال پروانه‌ای، نمای زیبا و چشم‌نوازی از این خودرو را به‌نمایش می‌گذارد. همچنین تغییراتی در گرافیک چراغ‌های عقب داده شده تا جاذبه این خودرو دوچندان شود. در نسخه X6 M60i این خودرو که در این مطلب بررسی می‌شود، شاهد جلو پنجره‌ای به رنگ مشکی پیاوینی، ورودی‌های هوای عمودی درون سپر جلو، قاب آینه‌های مشکی پیاوینی، دیفیوزر فیبر کربنی روی در صندوق عقب، ورودی‌های هوای عمودی درون سپر و آگزوزهای دوبل دوزنقه‌ای شکل در طرفین هستیم. همچنین رینگ‌های ۲۱ اینچی در جلو و ۲۲ اینچی در عقب در این نسخه و نسخه M و کامپتیشن قابل نصب است.

قلب تپنده باواریایی

کمپانی بامو برای X6 جدید ۶ نسخه در نظر گرفته است. دو نسخه جدید که پلاگین-هیبریدی هستند، یکی از موتور بنزینی-الکتریکی و دیگری از موتور دیزلی-الکتریکی برخوردار است. قوی‌ترین نسخه X6 که همان M60i است، جایگزین M50i شده است. این موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴٫۴ لیتری N63 مزین به توپین توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم، حداکثر می‌تواند ۵۲۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار ۴۰۰ (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۶۰۰ آپ‌ریم به‌ارمغان آورد.

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس اسپرت استپ‌ترونیک و ضمن هماهنگی با سامانه xDrive هوشمند به چهار چرخ منتقل می‌شود. بر این اساس تنها ۴٫۳ ثانیه زمان لازم است تا این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. کمپانی بامو مدل‌های X6 را با قیمت پایه ۶۷ هزار و ۵۹۷ دلار به‌بازار عرضه می‌کند. همچنین قیمت نسخه M60i، ۹۲ هزار و ۶۰۰ دلار است.



کامیون حامل ۵ میلیارد لاستیک قاچاق توقیف شد



فرمانده انتظامی لرستان از کشف کامیون حامل ۵ میلیارد لاستیک قاچاق در شهرستان کوهدشت خبر داد. به گزارش «مهر» سردار یحیی الهی در این رابطه به رسانه‌ها گفت: «در اجرای طرح تشدید مقابله با کالای قاچاق، مأموران پلیس آگاهی در سه راهی «زانوگه» به یک دستگاه ایسوزو مزنون و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «مأموران ضمن هماهنگی قضائی، در بازرسی از خودرو توقیفی ۲۰ حلقه لاستیک خودرو و سنگین فاقد مجوز کشف کردند.»

سردار الهی با اشاره به این که کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، تصریح کرد: «در این رابطه یک نفر دستگیر و به مراجع ذیصلاح معرفی شد.» فرمانده انتظامی استان لرستان خاطر نشان کرد: «مبارزه با پدیده شوم قاچاق از اولویت‌های پلیس است.» وی از شهروندان خواست در صورت مشاهده و بر خورد با هر گونه موارد مشکوک، مراتب را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اطلاع دهند.

پیش‌بینی رشد کمی و کیفی بازار لاستیک کشور تا سال ۲۰۳۳

ارزش ارزی بازار تایر ایران رو به افزایش است



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

بازار تایر ایران به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی صنعت حمل‌ونقل و زنجیره تولید خودرو، در سال‌های اخیر دستخوش تغییرات عمیق و روند رشد قابل توجهی شده است. اهمیت این بازار تنها به ارزش مالی آن محدود نمی‌شود؛ بلکه پیوند عمیق آن با رشد صنعت خودرو ایران، نیاز راهبردی به تأمین امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای و نقش آن در اشتغال و توسعه فناوری‌های جدید، جایگاه صنعت تایر را در اقتصاد ملی برجسته کرده است. در سال ۲۰۲۳، منابع مختلف، اندازه بازار تایر ایران را بین ۲.۷۲ تا ۳.۱ میلیارد دلار تخمین زده‌اند و برای سال ۲۰۳۳، پیش‌بینی‌ها رقمی بین ۴.۷ تا ۵.۱ میلیارد دلار را نشان می‌دهد. این تفاوت‌ها منجر به ابهاماتی در تحلیل و برنامه‌ریزی‌های صنعتی شده است که در ادامه به آن می‌پردازیم.

اندازه بازار تایر ایران در سال ۲۰۲۳ اندازه بازار تایر ایران در سال ۲۰۲۳ حدود ۳.۱ میلیارد دلار اعلام شده است. این رقم در اظهار نظرها و گزارش‌های مرجع دیگری نیز تکرار شده و اغلب به گزارش‌هایی نظیر Spherical Insights استناد شده است. این عدد با توجه به حجم تولید داخلی، میزان واردات و مصرف، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای تایر در منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود. با این حال، تصویر نمودار پیوست‌شده به خبر، عدد متفاوتی را نشان می‌دهد. نمودار اندازه بازار تایر ایران در سال ۲۰۲۳ را ۲.۷۲ میلیارد دلار ثبت کرده است.

این داده دقیقاً از متن نمودار و منابعی نظیر Spherical Insights استخراج شده که طی آن تا سال ۲۰۳۳ نیز رشد سالانه بازار را برآورد می‌کند؛ اما اعداد میانی مشخص نیستند و صرفاً نقطه ابتدایی و انتهای خط روند به‌وضوح دیده می‌شود. این اختلاف آماری اگرچه در نگاه اول ناشی از اختلاف منابع به‌نظر می‌رسد، اما می‌تواند ریشه در تفاوت روش‌شناسی برآورد، بازه زمانی نمونه‌گیری، نرخ تبدیل ارز، یا محدودیت‌های پوشش‌دهی آماری داشته باشد.

پیش‌بینی رشد بازار تایر تا سال ۲۰۳۳ پیش‌بینی می‌شود که ارزش بازار تایر ایران با نرخ رشد سالانه ۶.۳ درصد تا سال ۲۰۳۳ به رقم ۴.۷ میلیارد دلار برسد. این نرخ رشد نسبت به میانگین رشد بازار جهانی تایر که حدود ۵ تا ۵.۵ درصد است، بالاتر ارزیابی می‌شود و برای یک بازار نوظهور منطقه‌ای، نشان‌دهنده پتانسیل بالای توسعه است. برآوردها بر مبنای روند فعلی واردات و تولید، افزایش میزان خودرو و جابه‌جایی در کشور انجام گرفته است. در مقابل، نمودار مرتبط با خبر، رقم نهایی پیش‌بینی‌شده برای بازار تایر ایران در سال ۲۰۳۳ را ۵.۱ میلیارد دلار نمایش می‌دهد؛ یعنی بیش از ۳۰۰ میلیون دلار بیشتر از مقدار اعلام‌شده در خبر. اگرچه هر دو منبع نرخ رشد سالانه را حدود ۶.۳ درصد ذکر می‌کنند، اما اختلاف در مقدار پایه و مبلغ نهایی می‌تواند ناشی از بازنگری در آمارهای اولیه، به‌روزرسانی داده‌ها یا تغییر در فرضیات مدل محاسباتی باشد.

نقش صنعت خودرو در توسعه بازار تایر ایران بدون تردید، کلیدی‌ترین موتور محرکه بازار تایر ایران، صنعت خودرو است. ایران از لحاظ حجم تولید پس از ترکیه، بالاترین میزان تولید خودرو را در منطقه دارد و تولید سالانه آن بین یک تا ۱.۵ میلیون دستگاه متغیر



است. سهم عمده تولید ایران در خودروهای سواری، وانت، کامیون سبک و اتوبوس متمرکز است؛ اما هم‌زمان حضور خودروهای تجاری، معدنی، راه‌سازی و ماشین‌آلات کشاورزی بازار تایر را متنوع ساخته است. توسعه صنعت خودرو نه تنها حجم مصرف اولیه تایر (تجهیزات اصلی OEM) را بالا می‌برد، بلکه با ورود خودروها به چرخه حمل‌ونقل، تقاضا برای تعویض تایر (aftermarket) را طی چرخه عمر وسیله‌نقلیه افزایش می‌دهد. این الگوی رفتاری هم‌راستا با کشور‌های صنعتی جهان است که در آن‌ها بازار

وضعیت تولیدکنندگان تایر در ایران و سهم بازار داخلی صنعت تایر‌سازی ایران سابقه‌ای بیش از ۶۰ ساله دارد و یکی از کهن‌ترین صنایع شیمیایی کشور محسوب

کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	
26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	
36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	
22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	
22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند
44 و KB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام
KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	
KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	
KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	
KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	
KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	
KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	
KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	
KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس
KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	
KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	
KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	







سال ۲۰۱۸ به نام این کمپانی خودرو ساز اشتهار یافتی ثبت شد در حال حاضر یکی از جدیدترین پلتفرم‌های ساخته شده توسط کمپانی مرسدس بنز است. مهندسی جدید این خودرو ساز آلمانی بر این اساس است که پلتفرم EVA متر یال جدیدی بهره خواهد گرفت که مجموع وزن خودرو را کاهش می دهد و از طرفی معماری جدیدی برای جانمایی قطعات الکتریکی و باتری ها خواهد بود. قرار است تا پایان سال ۲۰۲۰ میلادی بیش از دو مدل خودرو و تمام برقی روی این پلتفرم توسعه یابد و ساخته شود.

کمپانی مرسدس بنز در سال ۲۰۲۱ دو محصول تمام برقی جدید لوکس خود که بر پایه سدان طراحی و ساخته شده بود را معرفی کرد. EQS و EQE دو خودرو سدان کوپه مانند هستند که هر دو به زبان جدید طراحی کمپانی مرسدس بنز مزین شده اند تا با استایلی متفاوت و البته جذاب و اسپرت به بازار عرضه شوند. در واقع محصولات جدید کمپانی مرسدس بنز که قرار است با پیشتر آنه تمام برقی به بازار آیند، بر اساس پلتفرم EVA مرسدس بنز شکل خواهند گرفت. این پلتفرم جدید کمپانی مرسدس بنز که اواخر



«مرسدس بنز» در حال توسعه پلتفرم

نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان تهران مطرح کرد:

اتحاد داخلی سپر صنعت خودرو در برابر مکانیسم ماشه

همکاری دولت و بخش خصوصی می تواند ضمن حفظ اشتغال، ظرفیت های خودرو سازی را به نفع کل اقتصاد فعال و اثر گذار کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

با فعال شدن مکانیسم ماشه، یکی از صناعی که پیش بینی می شود تحت تاثیر مستقیم قرار گیرد، صنعت خودرو و قطعه سازی است. محدودیت های احتمالی در تامین ارز و افزایش فشار های خارجی، در کنار مشکلات ساختاری و رویه های داخلی، می تواند مسیر تولید را دشوار تر کند. در این شرایط، نحوه واکنش و رویکرد دولت در تعامل با بخش خصوصی اهمیت بیشتری پیدا می کند؛ رویکردی که می تواند میان تداوم مداخله یا حرکت به سمت تسهیل فعالیت ها تفاوت ایجاد کند. بنابراین چشم انداز این صنعت اکنون بیش از هر زمان به تصمیمات داخلی وابسته است.

مکانیسم ماشه و نقش دولت و بخش خصوصی امیر حسین جلالی، عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو، درباره تاثیر فعال شدن مکانیسم ماشه بر صنعت خودرو و قطعه سازی در گفت و گو با خبرنگار «دنیای خودرو»، گفت: «به نظر من هنوز خیلی زود است که بخواهیم قضاوت کنیم بازتاب های این به اصطلاح مکانیسم چه خواهد بود؟ بازار واکنش نشان داده، اما بخش قابل توجهی از این واکنش ها هیجانی است. باید کمی صبر کنیم تا به اصطلاح گرد و خاک ها فرو بنشینند و بتوان حقیقت ماجرا را دید.»

وی با اشاره به جایگاه قطعه سازان در اقتصاد کشور افزود: «واقعیت این است که صنف ما، یعنی قطعه سازان، بزرگترین صنف ایران از نظر تعداد فعالان و میزان گردش مالی است. اگر بتوانیم خود را با شرایط جدید منطبق کنیم و از پس مشکلات بر آییم، حدود ۵۰۰ هزار شغل مستقیم و به روایت برخی آمار تا ۷۰۰ هزار شغل غیر مستقیم حفظ خواهد شد. تداوم این اشتغال نه تنها معیشت صدها هزار خانوار را تامین می کند، بلکه از طریق پرداخت بیمه، مالیات و سایر کسورات قانونی، منابع قابل توجهی را به دولت ارائه می دهیم که می تواند مشکل گشا باشد.»

این مقام صنفی با اشاره به شرایط تازه ناشی از محدودیت های ارزی و لزوم تقویت تولید داخلی، بر اهمیت همکاری و هم افزایی میان بخش خصوصی و دولت تاکید کرد و ادامه داد: «وظیفه مادر چنین شرایطی این است که با برنامهریزی دقیق و بهره گیری از تجربه عبور از بحران های گذشته، خود را برای مواجهه با این بحران آماده کنیم. باید توان تامین نیاز خودرو ساز های داخلی را بیش از گذشته افزایش دهیم؛ زیرا به احتمال زیاد دیگر ارزی برای واردات خودرو های ساخته شده یا حتی کار کرده تخصیص داده نخواهد شد. این وضعیت به معنای آن است که صنعت حمل و نقل سبک کشور بار دیگر به شکل کامل بر تولید داخلی متکی خواهد بود.»

جلالی با وجود همه مشکلات، این وضعیت را یک فرصت دانست و تصریح کرد: «شرایط فعلی فرصتی است برای آن که نشان دهیم با اتکا به نیروی کار و استفاده از ظرفیت های داخلی می توان تولید را مدیریت و نیاز بازار را به طور کامل تامین کرد؛ حتی در شرایطی که فشار های خارجی و سیاسی بر صنعت سنگینی می کند.»

ضرورت تغییر رویکرد دولت به تولید

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو استان تهران، با تاکید بر ضرورت تغییر رویکرد دولت در مدیریت صنعت خودرو، گفت: «در این میان، دولت باید نقش خود را از مداخله گر به تسهیل گر تغییر دهد و اجازه دهد روند خصوصی سازی با سرعت بیشتری پیش برود. ضروری است شورای رقابت، سازمان حمایت و تعزیرات، به جای ایجاد مانع برای تولید، مسیر فعالیت روان و رقابتی بخش خصوصی را هموار کنند.»

وی تاکید کرد: «اگر تولید داخلی متوقف شود، هیچ جایگزینی وجود نخواهد داشت و سنگ روی سنگ بند نمی شود. این موضوع باید برای دولت به یک تجربه جدی تبدیل شود؛ تجربه ای که ثابت کند حفظ و تقویت تولید داخلی نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت اجتنابناپذیر است.» این مقام صنفی با اشاره به ضرورت ادامه سیاست خصوصی سازی صنایع، افزود: «ایران خودروی خصوصی شده باید تحت



نویسنده

حمایت کامل قرار گیرد، مشکلاتش بر طرف شود و توان رقابتی آن ارتقا یابد. سایپا نیز باید وارد مسیر خصوصی سازی شود و سایر شرکتهای بزرگ دولتی که با استفاده از رانت و امتیازات ویژه فریه شده اند، به دست بخش خصوصی سپرده شوند.»

وی ادامه داد: «علاوه بر این، مقررات زدایی، تخصیص سریع و بهینه ارز و باز کردن مسیر های گمرکی از الزامات این روند است. سایپا می تواند حتی در شرایط سخت، اشتغال را حفظ کند.»

تکرار تجربه تحریم ها و مشکلات داخلی

جلالی در پاسخ به این پرسش که آیا صنعت خودرو و قطعه سازی بار دیگر هدف فشار های مضاعف همچون سال ۹۷ قرار می گیرد؟ گفت: «به طور حتم، فشار ها بر صنعت خودرو بیشتر خواهد شد. آن ها به خوبی می دانند صنعت خودرو در هر کشوری - نه فقط ایران - موتور محرک اقتصاد است و فناوری های آن به سایر صنایع، از جمله بخش دفاع، سرریز می شود. به همین دلیل این بخش را هدف قرار داده اند و تحریم صنایع خودرو که هیچ ارتباطی با موضوعات نظامی نداشت، از دید آن ها اقدامی موثر بود. این روند دوباره تکرار می شود.»

من این وضعیت را بیشتر یک فرصت می بینم، اما به شرط آن که دولت واقعا کمک کند و لجاجت با بخش خصوصی را کنار بگذارد. دیگر وقت کشاندن تولید کنندگان به تعزیرات یا اعمال سخت گیری های بی مبنا نیست

وی با بیان این که علاوه بر فشار های بیرونی، مشکلات جدی از داخل نیز وجود دارد، افزود: «در یک سال ونیم گذشته برخی دستگاه های داخلی در تخصیص ارز، در عمل مکانیسم ماشه خود ساخته را اجرا کردند. در حوزه گمرک و دیگر نهادهایی که روی کاغذ اختیار قانونی دارند، فشار های زیادی به صنعت خودرو وارد شده و همین روند، تولید را دشوار تر ساخته است. اگر بتوانیم در چنین شرایطی اشتغال را حفظ کنیم، دستاورد بزرگی خواهد بود.»

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو تهران تاکید کرد: «وقتی ارزی برای واردات یا خرید خودرو وجود ندارد و تقاضا همچنان بالاست، راهی جز تقویت تولید داخلی باقی نمی ماند. با نرخ کنونی ارز، خودرو خارجی از توان خرید مردم خارج شده است؛ بنابراین تنها گزینه ممکن، تکیه بر ظرفیت ها و توان داخلی برای پاسخ به نیاز بازار خواهد بود.»

اتحاد داخلی برای مقابله با فشار بیرونی

این عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو، با اشاره به راهکار های عبور از بحران، گفت: «من این وضعیت را بیشتر یک فرصت می بینم، اما به شرط آن که دولت واقعا کمک کند و لجاجت با بخش خصوصی را کنار بگذارد. دیگر وقت کشاندن تولید کنندگان به تعزیرات یا اعمال سخت گیری های بی مبنا نیست. دولت قدر تمند است، اما اکنون زمان وفای، اتحاد و هم افزایی است؛ چرا که هر چه اتحاد داخلی بیشتر باشد، توان تاب آوری در برابر فشار های خارجی نیز افزایش خواهد یافت.»

وی با تاکید بر ضرورت تسهیل شرایط تولید، افزود: «اگر قرار باشد موفق شویم، باید شرایط را برای یکدیگر آسان تر کنیم. دولت باید مقررات زدایی کند؛ چه در حوزه تخصیص ارز، چه در رویه های گمرکی و چه در اجرای استانداردها، تا تولید بتواند بر ریل صحیح حرکت کند. همچنین منابع بانکی باید به سمت تولید هدایت شود تا بتوان فشار هزینه ها را کاهش داد.»

این فعال صنعتی یادآور شد: «افزایش نرخ ارز باعث می شود مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، مس و محصولات پتروشیمی گران تر شوند و همه این ها به طور مستقیم وابسته به بازار آزاد از هستند. این روند به معنای افزایش مداوم هزینه تولید است و بدون حمایت عملی، حفظ جریان تولید ممکن نخواهد بود.»

خصوصی سازی سایپا و امید به آینده صنعت

جلالی با انتقاد از مشکلات زیر ساختی و قانونی بیان داشت: «در تابستان، تولید کننده سه روز در هفته برق ندارد؛ زمستان که می آید با کمبود گاز و دوباره برق رو بهرو می شود. این ها علاوه بر مشکلاتی است که قوانین تامین اجتماعی، مالیات و گمرک بر دوش تولید می گذارند. وقتی همه این فشار ها هم زمان وجود دارد، نمی توان انتظار داشت اشتغال حفظ شود.»

وی اضافه کرد: «در چنین شرایط حساسی، دولت باید با مقررات زدایی، تسهیل تسهیلات بانکی، کاهش پیچیدگی های گمرکی و تخصیص ارز به موقع، از تولید کنندگانی که با شجاعت تعداد زیادی از پرسنل خود را حفظ کرده اند، حمایت کند. این حمایت تنها راه چرخش چرخ های اقتصاد در شرایط فشار خارجی است.»

این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که آیا خصوصی سازی سایپا می تواند در مقطع فعلی به بهبود وضعیت صنعت خودرو سازی کمک کند؟ تاکید کرد: «به طور قطع. امروز خودرو ساز های خصوصی هیچ بار مالی برای دولت ندارند. درست است که بعضی ها به آن ها لقب مونتاژی می دهند، اما هر یک حدود ۳ هزار نفر پرسنل دارند، خودرو تولید می کنند و به مردم عرضه می کنند. مشکلات کارگری ندارند و مدیریت امور را خودشان بر عهده گرفته اند.»

نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو تهران ادامه داد: «در مقابل، سایپا با مشکلات جدی روبرو است که عمده آن ناشی از مدیریت دولتی است. اگر این شرکت آزاد و خصوصی شود، قطعا تاب آوری بیشتری خواهد داشت، فرصت توسعه محصول پیدامی کند و امیدواری نسبت به آینده صنعت خودرو افزایش خواهد یافت. این اقدام نه تنها به بهبود عملکرد سایپا کمک می کند، بلکه پیام روشنی به سایر بخش های صنعتی خواهد داد که آینده تولید در گرو تقویت بخش خصوصی و کاهش مداخلات دولتی است.»

محسوس سرقت خودرو شده است.» وی ادامه داد: «هم‌افزایی پلیس و خودروسازان در حوزه نصب تجهیزات ایمنی و بازنگری در طراحی خودروها، نقش مهمی در پیشگیری از سرقت داشته و به کاهش پرونده‌های مرتبط کمک کرده است.» رئیس پلیس آگاهی فراجا از مالکان خودرو و خواست به‌کارگیری تجهیزات ایمنی نظیر قفل فرمان، دزدگیرهای پیشرفته و ردیاب‌های هوشمند و همچنین پرهیز از رها کردن خودرو در مکان‌های خلوت و تاریک، زمینه سوءاستفاده سارقان را کاهش دهند. وی در پایان تأکید کرد: «رعایت این نکات در کنار اقدامات پلیس نقش مهمی در جلوگیری از سرقت و حفظ سرمایه‌های شهروندان دارد.»

ایرنا: رئیس پلیس آگاهی فراجا گفت: «در نیمه شهر یورماه امسال، طرح ویژه‌ای با محوریت کشف خودروهای مسروقه به مدت سه روز در سطح کشور اجرا شد که در جریان آن کارآگاهان موفق به کشف ۲۵۲ دستگاه خودرو و ۶۹ دستگاه موتورسیکلت سرقتی شدند.» سردار محمد قنبری با تأکید بر اقدامات پیشگیرانه این پلیس خاطر نشان کرد: «علاوه بر اجرای طرح‌های عملیاتی، پلیس آگاهی طی سال‌های اخیر همکاری نزدیکی با خودروسازان داشته است و از طریق تفاهم‌نامه‌های مشترک، دستورالعمل‌های امنیتی متعددی به آن‌ها ابلاغ شده که این همکاری موجب ارتقای ایمنی محصولات و کاهش



کاهش محسوس سرقت خودرو در کشور



جزئیات فعالیت مراکز معاینه‌فنی پایتخت در فصل پاییز

کدام خودروها باید سالانه چهار نوبت معاینه‌فنی انجام دهند؟

برخورد پلیس راهور با معاینه‌فنی‌های غیر معتبر و مراکز صادر کننده آن‌ها

چندی پیش رئیس راهور فراجا با تأکید بر لزوم نظارت جدی بر مراکز معاینه‌فنی اعلام کرد: «پلیس با خودروهای فاقد معاینه‌فنی، تغییرات غیرمجاز و ایجاد مزاحمت‌های صوتی و نوری برخورد خواهد کرد.» وی درباره تخلفاتی که در برخی مراکز معاینه‌فنی برای صدور گواهی معاینه‌فنی با وجود نقص فنی خودرو رخ می‌دهد، گفت: «متولی معاینه‌فنی پلیس نیست. از سال ۱۳۸۷ یا ۱۳۸۸ که آیین‌نامه جدید معاینه‌فنی اجرایی شد، این حوزه به زیرمجموعه سایر دستگاه‌ها منتقل شد. حتی در مقطعی، افسر کارشناس ورودی مراکز حذف شد، اما پلیس هیچ‌گاه در این زمینه کوتاه نیامده است.» سردار حسینی ادامه داد: «در یکی از طرح‌ها به همکارانم تأکید کردم خودروهای فاقد معاینه‌فنی را متوقف نکنند، بلکه خودروهایی را که دارای معاینه‌فنی هستند بررسی کنند و در این طرح خودروهایی که دودزا، دارای شیشه شکسته، چراغ سوخته یا لاستیک معیوب و غیره بودند، بر گه معاینه‌فنی آن‌ها ضبط شد. در پایان طرح نیز تعداد قابل توجهی از معاینه‌فنی‌های غیرمعتبر شناسایی و با مراکز صادر کننده برخورد شد.» رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به اهمیت نظارت بر عملکرد مراکز معاینه‌فنی گفت: «توقع من از ستاد معاینه‌فنی، شهرداری‌ها و سازمان راهداری به عنوان متولی خودروهای سنگین این است که نظارت جدی بر این مراکز داشته باشند و این موضوع بسیار مهم است.» وی همچنین تأکید کرد: «هرگونه تغییر وضعیت در خودروهای سواری که موجب آزار و اذیت مردم شود، چه صوتی و چه نوری، ممنوع است. نورهای زنون، سیستم‌های صوتی با صدای ناهنجار، صدای آگزوز و دیگر موارد مشابه جزو تخلفات محسوب می‌شوند و پلیس با آن‌ها برخورد خواهد کرد.»



بخش عمده‌ای از ناوگان تاکسی‌رانی تهران دارای عمری بیش از ۱۰ سال است، رانندگان با استفاده از این طرح رایگان در مراکز معاینه‌فنی پایتخت، حداقل یک میلیون تومان در هزینه‌های سالانه خود صرفه‌جویی خواهند کرد.» مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی در ادامه خاطر نشان کرد: «این صرفه‌جویی تنها محدود به هزینه مستقیم معاینه‌فنی نیست، بلکه معاینه‌های دوره‌ای با تشخیص به‌موقع عیوب فنی، از بروز خرابی‌های پیش‌بینی نشده و پرهزینه مانند فرسودگی زودرس لاستیک‌ها یا خرابی قطعات سیستم جلوندی جلوگیری می‌کند که به صرفه‌جویی غیرمستقیم و قابل توجهی منجر می‌شود.»

پذیرش رایگان تاکسی‌های پایتخت در مراکز معاینه‌فنی ادامه دارد

میرزایی قمی با اشاره به این که برای خودروهای سواری و ون تاکسی تهران حمایت‌های مالی ویژه‌ای در نظر گرفته شده است، گفت: «هزینه مراجعه نخست تاکسی‌های پایتخت در مراکز معاینه‌فنی شهر تهران رایگان است.» وی در تشریح مزایای اقتصادی این طرح برای رانندگان گفت: «مطابق قانون خودروهای عمومی با عمر ۱۰ سال و کمتر، موظف به انجام دوبار معاینه‌فنی در سال هستند و خودروهای با عمر بیش از ۱۰ سال، باید سالانه چهار نوبت معاینه‌فنی انجام دهند. بیا در نظر گرفتن این که

مشتریان نسبت به ارائه خدمات در چند مرکز در ایام تعطیل اقدام کرده است. در روزهای جمعه مراکز نیایش، شهید آشناسان، دماوند، خاوران، امام رضا (ع)، شهدای زمان‌آباد، فدائیان اسلام و واحدهای سیار معاینه مستقر در شهید کلاهدوز، جیحون، بوتان، یاس فاطمی، گیلان و اتحاد از ساعت ۱۷ الی ۱۴ آماده خدمت‌رسانی به شهروندان هستند.»

مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی با اشاره به مراجعه روزانه به‌طور متوسط ۴ هزار دستگاه خودرو به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران تصریح کرد: «با توجه به توسعه خطوط معاینه فنی، افزایش ساعت کاری مراکز، استمرار خدمت‌رسانی در مراکز در تمامی ایام و همچنین مدیریت نحوه پذیرش اینترنتی و حضوری، خوشبختانه در حال حاضر در هیچ کدام از مراکز صف نداریم و شهروندان در صورت سلامت خودرو می‌توانند در کمتر از نیم ساعت نسبت به دریافت معاینه‌فنی خودرو خود اقدام کنند. پذیرش در کلیه مراکز معاینه‌فنی به صورت حضوری و اینترنتی انجام می‌شود. البته توصیه می‌شود شهروندان تا حد امکان از طریق نوبت‌دهی اینترنتی اقدام کنند.»

وی با اشاره به امکان تغییر ساعت کاری و نحوه پذیرش در مراکز معاینه‌فنی و همچنین فعالیت تعدادی مراکز منتخب در روزهای تعطیل گفت: «از شهروندان درخواست می‌شود برای اطمینان از آخرین وضعیت کاری مراکز به سایت ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران به نشانی inspection.tehran.ir مراجعه کنند. همچنین شهروندان می‌توانند سوال‌های خود را با کارشناسان سامانه پاسخگو ۹۶۰۰۶۰۰۰ مطرح کنند.»



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

دریافت معاینه‌فنی در کوتاه‌ترین زمان ممکن، همواره دغدغه مالکان خودروهایی است که در پایتخت مشمول دریافت دوره‌ای گواهینامه معاینه‌فنی هستند. روز گذشته مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران اعلام کرد در فصل پاییز، کلیه مراکز معاینه‌فنی شهر تهران و واحدهای سیار به مدت ۱۱ ساعت از ساعت ۷ صبح تا ۱۸ فعال هستند. در ادامه، جزئیات بیشتری در این باره می‌خوانید.

مراجعه روزانه ۴۰۰۰ خودرو به مراکز معاینه‌فنی تهران

سید محمد مهدی میرزایی قمی در توضیح جزئیات نحوه فعالیت مراکز معاینه‌فنی تهران در پاییز امسال اظهار کرد: «کلیه مراکز معاینه‌فنی شهر تهران و واحدهای سیار به مدت ۱۱ ساعت از ساعت ۷ صبح تا ۱۸ فعال هستند. ساعت کاری مراکز معاینه‌فنی ثابت نبوده و افزایش آن براساس تقاضا و میزان مراجعات قابل افزایش است. همچنین برای رفاه حال و تسهیل در خدمت‌رسانی به شهروندان به‌ویژه در ایام تعطیل که مشتریان با فراغت خاطر بیشتری می‌توانند از خدمات مراکز استفاده کنند، این مجموعه بنا بر تقاضای



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fornix.com
[fornix_official](https://www.instagram.com/fornix_official)



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard



کمپین «تابستانی هیوندای»: روایت خنکای رانندگی در گرما

«کمپین تبلیغاتی «تابستانی هیوندای» توسط یک آژانس تبلیغاتی برای این گروه خودروسازی در عربستان اجرا شد. این طرح در تابستان با تمرکز بر واقعیت گرمای شدید سعودی و نقش سیستم‌های خنک‌کننده خودرو در ایجاد سفری لذت‌بخش طراحی شد. روایت بصری و داستان پردازی کمپین با انرژی و سرزندگی تابستانی، راحتی و اطمینان خودروهای هیوندای را برجسته کرد. این کمپین چند رسانه‌ای شامل طراحی، تبلیغات محیطی و محتوای ۳۶۰ درجه بود.

وقتی ترافیک برگزاری نمایشگاه هم به ترافیک مهرماه افزوده می‌شود!

«سال‌هاست مسئولان شهری تهران تلاش می‌کنند از برگزاری نمایشگاه‌های پرمخاطب در محل نمایشگاه بین‌المللی تهران واقع در خیابان سنول، حداقل در مهرماه جلوگیری کنند. این اقدام می‌تواند از تشدید ترافیک مهرماه و هم‌زمانی آن با ترافیک ناشی از برگزاری نمایشگاه در خیابان سنول جلوگیری کند و شهروندان محدوده‌های اطراف این منطقه را از ترافیک‌های سنگین و چندساعته نجات دهد. اما با وجود همه این تلاش‌ها، نامه‌نگاری‌ها، مصوبات و ... همچنان شاهد برگزاری نمایشگاه‌های پرمخاطب در مهرماه، در نمایشگاه بین‌المللی تهران هستیم؛ از جمله نمایشگاه الکامپ که طی چند روز اخیر برگزار شد.

روز گذشته رئیس شورای شهر پایتخت به این رویداد و مشکلات ترافیکی ایجادشده برای شهروندان تهرانی واکنش نشان داد و گفت: «این که عده‌ای اصرار دارند مردم را آزار دهند، بحثی است که باید مورد بررسی قرار گیرد.» چمران در ادامه بیان کرد: «این موضوع یک معضل است. در روزهای اوج ترافیک سال، نمایشگاه الکامپ که یکی از پربازدیدترین نمایشگاه‌ها به‌شمار می‌رود، در تاریخ و محل نامناسب برگزار می‌شود.» از طرفی مسئولان پلیس راهور نیز می‌گویند بزرگراه‌های اطراف نمایشگاه، مانند چمران، مدرسو و ... که به علت وجود نمایشگاه بار ترافیکی می‌گیرد، بر وضعیت تردد در دیگر معابر اطراف هم اثر گذاشته که این معضل، ساکنان و عابران منطقه را آزار می‌دهد.

این درحالی است که برخی متولیان امر همچنان تمایلی به برگزاری نمایشگاه‌های پرمخاطب در شهر آفتاب ندارند و یکی از مشکلات بیان شده توسط آن‌ها، دور بودن مسیر نمایشگاه شهر آفتاب است. البته تجربه برگزاری چند نمایشگاه با استقبال گسترده مردم نشان می‌دهد بُعد مسافت برای بازدیدکنندگان چندان مهم نیست و شاید به قول رئیس شورای شهر پایتخت، برای اصرار در برگزاری نمایشگاه در خیابان سنول تهران باید به‌دنبال دلایل دیگری بود!



حرف آخر
The Last Word

علی زرنادوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

است. استفاده از بنزین بی کیفیت، روغن سوژی یا خرابی شمع‌ها می‌تواند موجب آسیب جدی به کاتالیست شود. یکی از نشانه‌های خرابی آن، کاهش توان موتور و افزایش مصرف سوخت است. عمر مفید یک کاتالیست معمولاً بین ۸۰ تا ۱۰۰ هزار کیلومتر است؛ اما نگهداری درست می‌تواند این مدت را افزایش دهد. توصیه می‌شود که سرویس‌های دوره‌ای خودرو به‌موقع انجام و از سوخت‌های استاندارد استفاده شود.

«کاتالیست یا مبدل کاتالیزوری یکی از حیاتی‌ترین اجزای سیستم اگزوز خودرو است که نقش اصلی آن، کاهش آلاینده‌ی و تبدیل گازهای سمی به ترکیبات کم‌ضرر است. این قطعه از فلزات گرانبها مانند پلاتین، پالادیوم و رودیم ساخته می‌شود و وظیفه دارد گازهایی مانند مونوکسیدکربن (CO)، اکسیدهای نیتروژن (NOX) و هیدروکربن‌های نسوخته را به بخار آب، نیتروژن و دی‌اکسیدکربن تبدیل کند. عملکرد صحیح کاتالیست مستقیماً به سلامت موتور و سیستم سوخت‌رسانی وابسته

کاتالیست خودرو؛ قلب تپنده کاهش آلاینده‌ی

