



کارشناس بازار سهام مطرح کرد:
علل بازگشت قدرتمند
شاخص کل بورس

صفحه ۴



بررسی آفرود حرفه‌ای
نیم میلیون دلاری

صفحه ۸



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

ضرورت استفاده بیشتر از
تابلوهای پیام متغیر (VMS)

امروزه در معابر شهری و بین شهری، تابلوهای راهنمایی و رانندگی تنها یک علامت فلزی در کنار مسیر به شمار نمی‌روند؛ بلکه از آن‌ها به عنوان ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

به همت «کروز»

بزرگ‌ترین نیروگاه خورشیدی
سقفی تهران افتتاح شد

صفحه ۴

مجازات سنگین برای مدیران سه شرکت
بزرگ نفتی به اتهام قاچاق سوخت

صفحه ۱۵

التهاب داخلی‌ها در کنار رکود
بازار وارداتی‌ها

صفحه ۱۰

یک کارشناس حوزه بیمه
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:
پوشش کشور ثالث؛ بیمه‌ای ناشناخته
اما حیاتی برای سفرهای خارجی

صفحه ۲

ما همچنان اندر خم مونتاژ، همسایه غربی در
آستانه صادرات خودروهای برقی

فاز دوم ساخت خودرو
ملی ترکیه کلید خورد

ترکیه با معرفی سدان برقی TOGG T10F به عنوان دومین
محصول از این برند نوپا نشان داد که مسیر ساخت ...

صفحه ۶

فروش «زامیاد» در شهر بورما

رشد ۲۷۸ درصدی داشت؛

درآمد ۱۱,۶ همتی
«زامیاد» در نیمه نخست
سال جاری

صفحه ۵

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

عرضه خودرو در بورس
کالا بهتر از قیمت گذاری
دستوری است

صفحه ۳

نوسان قیمت‌های هیجانی در بازار خودرو ادامه دارد

سقوط آزاد ۶۰ میلیون تومانی بهای تارا اتومات V4

صفحه ۷



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و
کیفیت خودروی شماست



۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات
تویوتا و لکسوس



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



در این مدل استفاده خواهد شد، منتشر کرده است. با توجه به مشاهده پروتو تایپ‌های در حال آزمایش، به‌نظر می‌رسد توسعه این خودرو سریع‌تر از آن‌چه قبلاً تصور می‌ش، پیش رفته باشد. اولین پروتو تایپ‌هایی که در آلمان دیده شده‌اند نشان می‌دهند تغییرات با ظاهری خشن‌تر و جعبه‌ای شکل آغاز می‌شود که به شاسی بلند هیدروژنی نکسو شباهت دارد. این زبان طراحی در عناصری مانند دماغه عمودی‌تر، کاپوت صدفی و روکش‌های برجسته اطراف چرخ‌ها دیده می‌شود. روی سپر جلو یک نوار LED سراسری خودنمایی می‌کند؛ درحالی‌که چراغ‌های اصلی جلو در موقعیت پایین‌تری قرار دارند.

نسل جدید هیوندای توسان با طراحی خشن‌تر الهام‌گرفته از سانتافه، کابین پیشرفته و پیشرفته‌های هیبریدی جدید در نیمه دوم ۲۰۲۶ به بازار می‌آید. نسل جدید هیوندای توسان قرار است در نیمه دوم سال آینده به بازار معرفی شود و تصویری را که می‌بینید آن‌چه از این مدل انتظار می‌رود، نشان می‌دهد. این مدل کلیدی با طراحی خارجی خشن‌تر و آفرودی‌تر، کابین مجهز به فناوری پیشرفته و پیشرفته‌های هیبریدی جدید، آماده رقابت با رقبای اصلی خود است که بسیاری از آن‌ها اخیراً به روزرسانی شده‌اند. هیوندای درباره جزئیات خاص توسان حرفی نزده؛ اما اطلاعات کلی زیادی درباره فناوری‌های جدیدی که

برنامه هیوندای برای آینده «توسان»



ضرورت استفاده بیشتر از تابلوهای پیام متغیر (VMS)

از آن در کشورهای دیگر جهان در مقایسه با کشور ما استفاده بیشتری می‌شود، تابلوهای راهنمایی‌وراندگی پیام متغیر یا «VMS» (مخفف عبارت Variable message signs) است. این تابلوهای الکترونیکی با انتشار پیام‌های متغیر و قابل تغییر در هر لحظه، هشدارهای لحظه‌ای به رانندگان ارائه داده و حتی پلیس به کمک آن‌ها می‌تواند سرعت مجاز در یک مسیر را بسته به شرایط موجود، کاهش یا افزایش دهد. به عبارت دیگر تابلوهای پیام متغیر ((VMS)) جمله ابزارهای کنترل ترافیک هستند که در مسیرهای مختلف به‌منظور کنترل ترافیک، اصلاح جریان ترافیک و اطلاع‌رسانی به رانندگان به کار می‌روند. همان‌طور که بیان شد، به‌طور معمول از این تابلوها برای منتقل کردن پیام‌های لحظه‌ای به رانندگان استفاده می‌شود.

برای مثال این امکان وجود دارد که ترافیک مسیر، تصادفات و حوادث احتمالی و اطلاعات دیگر به‌صورت لحظه‌ای از طریق پیام‌های موجود روی این تابلوها به سرنشینان خودروها اطلاع داده شود. البته با پیشرفت تکنولوژی سال‌هاست این تابلوها از شکل سنتی در حال تبدیل شدن به تابلوهای LED هستند که مدل‌های LED شامل تابلوهای تکرنگ و رنگی است.

با وجود توجه مسئولان ترافیکی در دهه ۹۰ شمسی به استفاده از این تابلوهای مدرن راهنمایی‌وراندگی در شهرها و معابر بین شهری، این روزها کمتر شاهد استفاده و نصب تابلوهای پیام متغیر (VMS) در معابر شهری و بین شهری هستیم. لازم به ذکر است که تحقیقات نشان داده است استفاده از تابلوهای محدودیت سرعت متغیر «Variable Speed of Light» که به اختصار «VSL» نامیده می‌شود، در محورهای شریانی کشور می‌تواند در افزایش ایمنی کاربران جاده‌ای بسیار اثرگذار باشد. و سرانجام این که تجربه استفاده گسترده از این تابلوهای ترافیکی در برخی کشورهای جهان می‌تواند چراغ راه مسئولان در حوزه راهنمایی‌وراندگی و دیگر نهادهای مربوطه در استفاده هرچه بیشتر از آن‌ها برای افزایش ایمنی خودروها و کاهش آمار تصادفات باشد.

امروزه در معابر شهری و بین شهری، تابلوهای راهنمایی‌وراندگی تنها یک علامت فلزی در کنار مسیر به‌شمار نمی‌روند؛ بلکه از آن‌ها به عنوان زبان نظم و ایمنی در شبکه معابر یاد می‌شود. هر تابلو راهنمایی‌وراندگی که

بر سر تقاطعی نصب شده است، می‌تواند سر نوشت یک خودرو و سرنشینان آن را تغییر دهد. برخی آمارهای بین‌المللی نشان می‌دهد هر چه کیفیت تابلوهای راهنمایی‌وراندگی نصب‌شده در طول یک مسیر مشخص بهتر باشد، نرخ خطاهای انسانی که منجر به تصادف می‌شود کمتر خواهد بود.

این علائم، اطلاعاتی را به رانندگان منتقل می‌کنند که سبب می‌شود آن‌ها بتوانند تصمیم‌های درست و ایمن‌تری اتخاذ کنند. حتی در مواردی که تصادف و برخوردی به دلیل عدم وجود تابلوهای راهنمایی‌وراندگی یا نقص در وضعیت آن‌ها رخ دهد، قربانیان می‌توانند از ارگان‌های مسئول به عنوان مسئول نگهداری از این تابلوها شکایت کنند. در همین زمینه، رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ با بیان این که در سال جاری یک‌هزار و ۶۴۶ فقره تصادف جرحی به‌خاطر تغییر مسیر ناگهانی در پایتخت رخ داده است، بیان کرد که تغییر مسیر ناگهانی و دنده عقب رفتن در بزرگراه‌ها، از مهم‌ترین علل تصادفات در بزرگراه‌هاست که با نصب تابلوهای هدایت مسیر، می‌توان از این رویدادهای ناگوار جلوگیری کرد. وی در ادامه تأکید کرد که به همین دلیل، ساماندهی تابلوهای هدایت مسیر در حال بررسی هستند و در سال ۱۴۰۴، ۳۶۸ تابلو جدید در بزرگراه‌ها نصب شده است.

همچنین در این رابطه، یکی از انواع تابلوهای راهنمایی‌وراندگی که



استارت

start

علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

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

پوشش کشور ثالث؛ بیمه‌ای ناشناخته اما حیاتی برای سفرهای خارجی



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«بیمه خودرو در سال‌های اخیر با گسترش سفرهای برون مرزی و تردد زمینی به کشورهای همسایه، اهمیتی تازه پیدا کرده است. درحالی‌که بیشتر رانندگان تنها به بیمه مرزی یا همان کارت سبز اکتفا می‌کنند، بیمه بدنه خودرو پوششی دارد با عنوان «پوشش کشور ثالث» که می‌تواند در صورت بروز حادثه در خارج از کشور، خسارت‌های وارد به خودرو بیمه‌گذار را جبران کند. این خدمت بیمه‌ای هنوز در میان رانندگان ناشناخته است و بسیاری حتی نام آن را نشنیده‌اند. مسعود قریب، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «پوشش کشور ثالث تفاوتی بنیادین با بیمه مرزی دارد.»

او گفت: «بیمه مرزی تنها زبان وارد به اشخاص ثالث در کشور مقصد را پوشش می‌دهد؛ اما پوشش کشور ثالث به‌طور مستقیم امنیت مالی مالک خودرو را تضمین می‌کند.»

وی تأکید کرد: «ترکیب این دو بیمه، می‌تواند هم از زبان‌دیدگان خارجی حمایت کند و هم خسارت خود خودرو را جبران کند.»

این کارشناس افزود: «همیت این بیمه برای رانندگانی که با خودرو شخصی به کشورهای همسایه سفر می‌کنند دوچندان است.»

او گفت: «از سفر خانوادگی به ترکیه و ارمنستان گرفته تا مسیرهای ترانزیتی عراق و آذربایجان، خطر بروز حادثه همیشه وجود دارد و هزینه‌های تعمیر خودرو در خارج از کشور گاه چند برابر داخل است. بدون این پوشش، راننده

ناچار است همه مخارج را شخصا پرداخت کند.»

وی معتقد است: «دلیل ناشناخته ماندن این خدمت، ضعف اطلاع‌رسانی شرکت‌های بیمه است. بسیاری از رانندگان حتی نمی‌دانند چنین امکانی وجود دارد و از سوی دیگر، همه شرکت‌ها نیز این پوشش را ارائه نمی‌دهند. هزینه اضافی برای فعال‌سازی و نبود الزام قانونی نیز دو عامل دیگر هستند که به کاهش تقاضا برای این بیمه منجر شده است.»

او تأکید کرد: «بیمه مرکزی می‌تواند با تدوین آیین‌نامه‌های مشخص، شرکت‌ها را ملزم به عرضه گسترده‌تر این خدمت کند. همچنین اطلاع‌رسانی رسانه‌ها و ورود انجمن‌های صنفی می‌تواند آگاهی عمومی را افزایش دهد.» وی گفت: «دولت در آینده می‌تواند خرید این پوشش را برای خودروهایی که قصد خروج از کشور دارند، الزامی کند؛ اقدامی که آرامش خاطر رانندگان را افزایش می‌دهد و به توسعه گردشگری زمینی کمک خواهد کرد.»

این کارشناس بیمه افزود: «پوشش کشور ثالث تنها یک ابزار جبران خسارت نیست، بلکه عاملی برای ایجاد آرامش و امنیت روانی در سفر است. تجربه نشان داده است رانندگانی که دغدغه مالی در سفر ندارند، با آرامش بیشتری تردد می‌کنند و همین موضوع می‌تواند به رونق گردشگری زمینی بین ایران و کشورهای همسایه منجر شود.»

قریب توصیه کرد: «رانندگانی که قصد سفر خارجی با خودرو شخصی دارند، پیش از حرکت شرایط این پوشش را از شرکت بیمه خود جویا شوند. هزینه‌ای که در ابتدا سنگین به‌نظر می‌رسد، در زمان حادثه می‌تواند جلو خسارت‌های بسیار بزرگ را بگیرد.»

او در پایان گفت: «بیمه یعنی آرامش و اطمینان و پوشش کشور ثالث یکی از همان ابزارهایی است که این آرامش را حتی فراتر از مرزهای ایران تضمین می‌کند.»

X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

شود. به گزارش موتور ترند، کاماروی شاسی بلند روی پلتفرم اولتیوم جنرال موتورز ساخته خواهد شد و احتمالاً از قطعات موجود در انبار این شرکت استفاده می‌کند. در نتیجه، این مدل می‌تواند با باتری‌های ۸۵ و ۱۰۲ کیلووات-ساعت، مشابه آن‌چه در بلیزر EV دیده‌ایم عرضه شود. این شاسی بلند همچنین می‌تواند از نوعی موتور الکتریکی استفاده کند که قبلاً در دیگر خودروهای پلتفرم اولتیوم دیده‌ایم. نسخه دیفرانسیل عقب ممکن است یک موتور با قدرت ۲۶۵ اسب‌بخار و ۴۴۰ نیوتون‌متر گشتاور داشته باشد؛ در حالی که مدل چهار چرخ محرک می‌تواند مشابه بلیزر EV، قدرتی معادل ۳۰۰ اسب‌بخار و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه دهد.

شایعات جدید از بازگشت کامارو به صورت شاسی بلند الکتریکی با پلتفرم اولتیوم و قدرتی تا ۱۰۰۰ اسب‌بخار در پاییز ۲۰۲۶ خبر داده‌اند. وقتی شورولت اعلام کرد به تولید نسل ششم کامارو پایان می‌دهد، تأکید داشت که این پایان داستان کامارو نیست. از آن زمان شایعات زیادی شنیده‌ایم و جدیدترین آن‌ها ادعا می‌کند که کامارو می‌تواند در پاییز ۲۰۲۶ به صورت یک شاسی بلند الکتریکی بازگردد و مستقیماً با فورد مستانگ Mach-E رقابت کند. این در تضاد با گزارش اخیر دیگری است که نشان می‌داد شورولت روی یک سدان اسپرت کار می‌کند که ممکن است در سال ۲۰۲۸ برای رقابت با دوچ چارجر معرفی

ارتفاع اضافی که شورولت به «کامارو» خواهد بخشید



یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

عرضه خودرو در بورس کالا بهتر از قیمت‌گذاری دستوری است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، عرضه خودرو در بورس کالا به یکی از مهم‌ترین و در عین حال چالش‌برانگیزترین موضوعات صنعت خودرو ایران تبدیل شده است. این روش که با هدف ایجاد شفافیت در فرآیند خرید و فروش، کاهش رانت و واسطه‌گری و نزدیک کردن قیمت کارخانه به بازار آزاد آغاز شد، اکنون به نقطه‌ای رسیده که موافقان و مخالفان جدی دارد. برخی نمایندگان مجلس و کارشناسان بازار سرمایه، بورس کالا را مسیری روشن برای عبور از مشکلات دیرینه صنعت خودرو می‌دانند؛ در حالی که گروهی دیگر آن را اقدامی مقطعی و ناکارآمد قلمداد کرده و بازگشت به روش‌های سنتی همچون قرعه‌کشی و قیمت‌گذاری دستوری را پیشنهاد می‌کنند. سروش نوبری، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به این مسأله پرداخت که عرضه خودرو در بورس کالا توانسته است بخشی از نابسامانی‌ها را سامان دهد و تجربه‌ای متفاوت برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان رقم‌بزند. این روش علاوه بر کاهش رانت و واسطه‌گری، شفافیت در خرید و فروش را افزایش داده و امکان تعیین قیمت بر اساس عرضه و تقاضا را فراهم کرده است. وی در ادامه افزود: «در روش عرضه در بورس، مصرف‌کننده می‌تواند به‌طور مستقیم از تولیدکننده خرید کند و دست واسطه‌ها کوتاه می‌شود. برخلاف سیستم قرعه‌کشی که بیشتر بر پایه شانس بود و منجر به اختلاف شدید قیمت کارخانه و بازار آزاد می‌شد، بورس کالا مکانیزم تعادلی دارد که قیمت‌ها را واقعی‌تر می‌کند و مدیریت بازار را تسهیل می‌سازد.»

یکی از انتقادات همیشگی به بازار خودرو، بحث رانت و واسطه‌گری است. عرضه در بورس چه تأثیری در این زمینه دارد؟

با عرضه در بورس، بخشی از رانت موجود در بازار خودرو کاهش می‌یابد. پیش‌تر کسانی که در قرعه‌کشی برنده



می‌شدند، خودرو را با قیمت کارخانه می‌خریدند و در بازار آزاد با سودهای کلان می‌فروختند. این اختلاف قیمت عملاً نصیب دلالان می‌شد. اما در بورس، این مابه‌التفاوت به تولیدکننده بازمی‌گردد و می‌تواند صرف توسعه تولید و بهبود کیفیت شود. به بیان دیگر، این روش اجازه نمی‌دهد سودهای بادآورده در جیب واسطه‌ها برود و به چرخه تولید بازمی‌گردد؛ موضوعی که در نهایت به نفع مصرف‌کننده واقعی هم خواهد بود.

آیا عرضه در بورس کالا می‌تواند به کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد منجر شود؟

تجربه عرضه‌های گذشته نشان داده است که خودروها معمولاً در بورس با قیمتی پایین‌تر از بازار آزاد به دست مصرف‌کنندگان رسیده‌اند. همین موضوع باعث رضایت نسبی خریداران شده و فشار روانی بر بازار آزاد را کاهش داده است. البته باید توجه داشت که این کاهش قیمت به شرط تداوم عرضه و پوشش تقاضای واقعی امکان‌پذیر است. در غیر این صورت، بازار آزاد همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهد و اختلاف قیمت پابرجا خواهد بود.

تحویل به موقع و تعهد خودروسازان همواره از دغدغه‌های مصرف‌کنندگان بوده است. بورس چه نقشی در این زمینه دارد؟

یکی از نقاط ضعف قرعه‌کشی، تأخیرهای طولانی در تحویل خودرو بود. اما در بورس کالا به دلیل وجود ضمانت اجرایی، خودروساز ملزم به تحویل به موقع است و در صورت تخلف با جریمه‌های سنگین مواجه می‌شود. این موضوع، اعتماد خریداران را افزایش داده و نظم بیشتری به فرآیند تحویل خودرو بخشیده است.

از منظر مالی، این روش چه کمکی به خودروسازان می‌کند؟

عرضه خودرو در بورس به خودروسازان امکان می‌دهد تا محصولات خود را با قیمت واقعی بفروشند. این اتفاق به مدیریت بهتر نقدینگی کمک می‌کند و مانع زیان‌دهی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری می‌شود. وقتی خودروساز به جای فروش زیر قیمت، درآمد واقعی داشته باشد، می‌تواند



در صورت عرضه خودرو در بورس کالا مصرف‌کنندگان واقعی امکان دسترسی عادلانه‌تر به خودرو را پیدا می‌کنند و تولیدکنندگان نیز از زیان‌دهی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری رها می‌شوند

یکی از ایرادهای قرعه‌کشی، ایجاد تقاضای کاذب بود. آیا بورس می‌تواند این مشکل را حل کند؟

بله؛ در سیستم قرعه‌کشی، بسیاری از افراد صرفاً برای کسب سود از اختلاف قیمت ثبت‌نام می‌کردند؛ نه برای مصرف واقعی. اما در بورس کالا به دلیل سازوکار قیمت‌گذاری و شفافیت معاملات، تقاضای کاذب به‌طور قابل‌توجهی کاهش پیدا می‌کند و مصرف‌کنندگان واقعی در اولویت قرار می‌گیرند.

در نهایت، اجرای این سیاست چه پیامدی برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان دارد؟

مصرف‌کنندگان واقعی امکان دسترسی عادلانه‌تر به خودرو را پیدا می‌کنند و تولیدکنندگان نیز از زیان‌دهی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری رها می‌شوند. در نتیجه، منابع مالی بیشتری برای توسعه و افزایش کیفیت خودروها آزاد خواهد شد. این چرخه در بلندمدت می‌تواند به افزایش رضایت مشتریان، بهبود وضعیت صنعت خودرو و حتی کاهش تورم در این بازار منجر شود.

آیا عرضه خودرو در بورس کالا یک راهکار دائمی برای صنعت خودرو ایران است؟

واقعیت این است که عرضه در بورس کالا یک راهکار موقت است. در هیچ کشوری خودرو از طریق بورس عرضه نمی‌شود. اما در شرایط خاص و توری ایران، این روش می‌تواند بخشی از مشکلات بازار را کاهش دهد. در نهایت، اگر عرضه خودرو به اندازه کافی و متناسب با تقاضا باشد و قیمت‌گذاری دستوری حذف شود، نیازی به بورس کالا نخواهد بود. اما تا رسیدن به آن نقطه، این روش می‌تواند یکی از کارآمدترین راهکارهای موجود باشد.

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

نگاه
View

همایون دارابی

کارشناس بازار سهام

علل بازگشت قدرتمند
شاخص کل بورس

«شاخص کل بورس تهران در هفته جاری بازگشتی قدرتمند را تجربه کرد و با جهشی قابل توجه توانسته دوباره رنگ سبز را به تابلو معاملات بازگرداند. این بازگشت مثبت در حالی رقم خورد که آغاز معاملات هفته جاری تحت‌تاثیر نگرانی‌های سیاسی، به‌ویژه اخبار مربوط به احتمال فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت بخشی از تحریم‌ها، با فضای منفی همراه بود و برخی معامله‌گران را به سمت نقد کردن موقعیت‌های خود سوق داد. اما با حمایت به‌موقع و موثر در شروع بازار، ورق برگشت و روند معاملات تغییر جهت داد. عواملی چون ورود فعال صندوق‌های بازارگردان بزرگ نظیر توسعه و تثبیت برای حمایت از قیمت‌ها، حمایت هدفمند بازارگردان‌های شرکت‌ها در سمت خرید و انتشار خبر امکان فروش ارز صادرکنندگان کوچک در تالار مبادله‌ای با نرخ نزدیک به بازار آزاد، امیدواری را به بازار تزریق کرد و تقاضا را به‌شکل چشمگیری تقویت کرد. این حمایت‌ها در شرایطی اثرگذار واقع شد که بازار سهام در هفته‌ها و ماه‌های گذشته افت سنگینی را تجربه کرده و بسیاری از نمادها به‌محدوده‌های ارزنده بنیادی رسیده بودند. در این میان، نقش سیاست‌گذار در آرام‌سازی فضای متلاطم بازار بسیار قابل توجه بود. برگزاری جلسات روزانه با نهادهای حقوقی بزرگ، پیگیری اجرای سیاست‌های ارزی و تعامل مستقیم با بانک مرکزی برای رفع موانع فروش ارز صادراتی، از جمله اقداماتی است که نتیجه‌بخشی از آن در بازگشت شاخص کل مشاهده شد. ثبات تصمیم‌گیری‌ها و فاصله گرفتن سیاست‌گذاری‌ها از رفتاردرمانی به سمت اقدامات عملی سبب شده است بازار پایداری بهتری را به‌نمایش گذاشته و در مقابل کنش‌ها، واکنش بهتری را به‌نمایش بگذارد. هم‌زمان با پایان شهریور، بازار در آستانه فصل نخست سال قرار دارد. هرچند انتظار می‌رود ناترازی انرژی بر عملکرد صنایع بزرگ اثر منفی بگذارد و گزارش برخی گروه‌ها را نامطلوب سازد، اما در مقابل، گروه‌هایی از صنایع بورسی پتانسیل ارائه گزارش‌های بهتر را دارند که می‌تواند به جابه‌جایی نقدینگی بین صنایع منجر شود. در جمع‌بندی می‌توان گفت تداوم حمایت عملیاتی بازارگردان‌ها، اجرای کامل سیاست فروش ارز صادراتی با نرخ نزدیک به بازار آزاد و ثبات تصمیم‌گیری و هماهنگی میان سازمان بورس و وزارت اقتصاد، سه عامل کلیدی برای آینده بازار هستند.

کالینان طراحی شده که با نام سری ۱۱ شناخته می‌شود. این کیت علاوه بر بخشیدن ظاهری عضلانی‌تر به شاسی‌بلند بریتانیایی، قدرت موتور ۷۱۲ را نیز افزایش داده است. بارزترین تغییر در این کالینان سری ۱۱، رنگ‌های ۱۲۴ اینچی سفارشی است که با همکاری شرکت آمریکایی ووسن ساخته شده‌اند. برخلاف رولزرویس کالینان پرزرق‌وبرق منصوری، اسپوفک رویکرد محتاطانه‌تری برای باقی‌قسمت‌های این کالینان در پیش گرفته است. نمای جلویی اسپوفک تفاوت چشمگیری با مدل استاندارد ندارد اما به‌جای سپر اصلی، نشانگرهای LED جای گرفته‌اند.

اسپوفک، شاخه تخصصی نوویتک، رولزرویس کالینان ۲۰۲۵ را با کیت وایدپادی و ارتقای پیشرفته ۷۱۲ به شاسی‌بلندی خشن‌تر و جذاب‌تر تبدیل کرده است. نوویتک، تیونر آلمانی که به خاطر ارتقای خودروهای ایتالیایی مثل فراری و آلفارومو شهرت پیدا کرده، یک شاخه جداگانه به نام اسپوفک دارد که به‌طور خاص روی مدل‌های رولزرویس کار می‌کند و حال این شاخه تفسیری خشن از شاسی‌بلند فوق لوکس کالینان ارائه داده است. کیت بدنه‌ای که این بخش از نوویتک برای کالینان طراحی کرده، وایدپادی اووردوز نام دارد. این کیت بر پایه نسخه فیس لیفت

متخصص قدرت به سراغ
رولزرویس «کالینان» رفت

به همت «کروز»؛

بزرگ‌ترین نیروگاه خورشیدی سقفی تهران افتتاح شد

شرکت کروز با تمام توان و قوا وارد بحث انرژی‌های تجدیدپذیر شده است. می‌توان گفت شرکت کروز پرچمدار صنایع تهران در راهاندازی نیروگاه خورشیدی است



شده است. می‌توان گفت شرکت کروز پرچمدار صنایع تهران در راهاندازی نیروگاه خورشیدی است. تا جایی که در همین مدت کوتاهی که کروز در حال انجام این پروژه بود، اسم کروز در صنایع ورد زبان شد تا مثل این شرکت به این سمت بروند.»

وی در ادامه، بر ضرورت توسعه پروژه نیروگاه خورشیدی این شرکت تاکید کرد و گفت: «در صورتی که صنایع بزرگ بتوانند خود را از طریق راهکارهای متعدد به خودکفایی برسانند، کمک بسیار بزرگی به برق کشور خواهند کرد.»

سیاست‌های کروز در زمینه مدیریت انرژی با تمرکز بر اهداف محیط‌زیستی، مسئولیت اجتماعی و توسعه پایدار تدوین شده است و با اجرای فاز نخست پروژه، بخش قابل توجهی از آن محقق می‌شود. با راهاندازی فاز اول پروژه انتظار می‌رود سالانه شاهد کاهش ۱۴ تن آلاینده‌گی دی‌اکسید کربن، کاهش ۴۳ تن آلاینده‌گی دی‌اکسید گوگرد و صرفه‌جویی در مصرف ۳۶۰ هزار لیتر گازوئیل باشیم که کمک بزرگی برای حفظ محیط‌زیست و منابع طبیعی کشور است.

کروز با ادامه این پروژه در سال‌های آتی، هم تولید و اشتغال را تضمین می‌کند و هم می‌تواند به یکی از الگوهای صنعتی دوستدار محیط‌زیست در ایران تبدیل شود.

جهانی صنایع از دیگر اهداف شرکت کروز است. حسین مزینانی، مدیر منطقه برق آزادی در حاشیه این مراسم با تاکید بر جایگاه پیش‌ساز کروز گفت: «شرکت کروز با تمام توان و قوا وارد بحث انرژی‌های تجدیدپذیر

نوربالا

با راهاندازی فاز اول پروژه
انتظار می‌رود سالانه شاهد
کاهش ۱۴ تن آلاینده‌گی
دی‌اکسید کربن، کاهش
۴۳ تن آلاینده‌گی دی‌اکسید
گوگرد و صرفه‌جویی در
مصرف ۳۶۰ هزار لیتر گازوئیل
باشیم که کمک بزرگی برای
حفظ محیط‌زیست و منابع
طبیعی کشور است

شرکت صنایع تولیدی کروز، بزرگ‌ترین نیروگاه خورشیدی سقفی شهر تهران را در کارخانه شماره ۲ این شرکت افتتاح کرد. مراسم افتتاح نیروگاه خورشیدی کروز با حضور معاون امور مناطق برق شمال غرب تهران و مدیر منطقه برق آزادی و جمعی از مدیران شرکت کروز برگزار شد. در حال حاضر، فاز نخست این پروژه با موفقیت به پایان رسیده و نیروگاه یک مگاواتی خورشیدی سقفی وارد مدار شده است.

اندیشه جاوید، معاون امور مناطق برق شمال غرب تهران، در این مراسم با تاکید بر تغییر پارادایم انرژی در کشور و ضرورت استفاده از برق خورشیدی گفت: «کنته جالب در نیروگاه خورشیدی کروز این است که این تشکیلات به‌صورت کامل با پتانسیل داخلی این شرکت بر پا شده است. حداقل در شهر تهران تاکنون افتتاح نیروگاه خورشیدی به این شکل پیش نرفته است و این نکته را باید به کروز تبریک گفت.»

شرکت صنایع تولیدی کروز با ۱۴ هزار نیرو و میانگین تولید سالانه بیش از ۵۰ میلیون قطعه، یکی از تولیدکنندگان بزرگ بخش خصوصی و از پیشگامان صنعت است. این شرکت برای حل مشکلات تولیدی ناشی از قطعی برق ۷۲ ساعته صنایع در هفته، هم‌اکنون به سوی تامین برق از منابع تجدیدپذیر و قابل اتکا پیش می‌رود. بهره‌گیری از انرژی پاک و همراهی با روندهای

پیگیری يك موضوع
Follow up

بابک صدرايی

کارشناس صنعت خودرو

بازار خودرو توان تحمل
جهش‌های قیمتی سنگین
گذشته را ندارد

«بازار خودرو ایران در شرایطی ویژه به‌سر می‌برد؛ از یک‌سوفشار تحریم‌ها و تحولات سیاسی و اقتصادی و از سوی دیگر کاهش توان خرید مردم، این بازار را در تنگنای بی‌سابقه‌ای قرار داده است. هم‌زمان با جهش نرخ ارز بازار خودرو با افزایش قیمت به‌سمت رکود حرکت می‌کند؛ در همین زمینه بابک صدرايی، کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود پرداخت.

با توجه به تحولات اخیر سیاسی و
اقتصادی، شرایط بازار خودرو را
چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار خودرو در آستانه تحمل قیمتی قرار گرفته و دیگر ظرفیت جهش‌های سنگین سال‌های گذشته را ندارد. اگرچه تحولات سیاسی و اقتصادی بی‌تردید بر این بازار اثرگذار خواهند بود، اما رکود فعلی و کاهش توان خرید مردم کاملاً محسوس است و جای رسیدگی دارد.

روند اخیر قیمت‌ها در بازار چه
سیگنالی به خریداران و
فروشنده‌گان می‌دهد؟

برخی خودروهای با قیمت‌های کاذب، به‌ویژه خودروهای لوکس و جانبازی، حتی در مسیر نزولی قرار گرفته‌اند. در مقابل اما خودروهای پرتیراژ داخلی و بخشی از وارداتی‌ها ممکن است به‌دلیل هزینه‌های تولید و نرخ ارز، رشد محدودی بین ۱۵ تا ۲۰ درصد را تا پایان سال تجربه کنند. دیگر نمی‌توان انتظار جهش‌های ۱۰۰ درصدی مانند سال‌های ۹۷ و ۹۸ را داشت.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو
یکی از محورهای همیشگی
بحث‌ها بوده است. نگاه شما به این
موضوع چیست؟

آن‌چه تاکنون در ایران اجرا شده بیشتر جابه‌جایی مدیریتی بین گروه‌ها بوده تا حضور واقعی بخش خصوصی. تا زمانی که تحریم‌ها برطرف نشود و سرمایه‌گذار خارجی و برندهای معتبر وارد کشور نشوند، واگذاری شرکت‌های خودروسازی نه‌تنها کمکی به ارتقا نمی‌کند، بلکه می‌تواند مشکلات را بیشتر کند. تجربه‌های اخیر نشان داده که واگذاری برخی واحدها به افراد فاقد صلاحیت صنعتی، نه‌تنها کیفیت را بهبود نداده، بلکه دوباره واحدها به مدیریت دولتی بازگشته‌اند. این نوع خصوصی‌سازی باعث بی‌اعتمادی، سرخوردگی و بلاتکلیفی در جامعه می‌شود.

«به‌تازگی اخباری مبنی بر این‌که با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل، شرکت‌های خودرو ساز داخلی، از جمله سایپا و ایران خودرو تحت تحریم‌های تازه قرار گرفته‌اند منتشر شده است. با این حال، بررسی دقیق اسناد رسمی شورای امنیت سازمان ملل و گزارش‌های بین‌المللی نشان می‌دهد این ادعا فاقد مبنای واقعی است. شورای امنیت بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰، شش قطعنامه بدون هدف اقتصادی علیه ایران صادر کرده است: ۱۷۴۷، ۱۷۳۷، ۱۶۹۶، ۱۷۴۷، ۱۸۰۳ و ۱۸۲۵. تحلیل مفاد این قطعنامه‌ها نشان

زاپاس
Spare Tire

خودروسازان داخلی در فهرست تحریم‌های شورای امنیت قرار ندارند

هدف گرفته‌اند و نه محدودیتی بر فعالیت‌های اقتصادی عادی مانند تولید خودرو اعمال کرده‌اند. نکات کلیدی در مفاد قطعنامه‌ها محدودیت‌های هدفمند: تحریم‌ها فقط شامل اشخاص و نهادهای مشخص در پیوست هر قطعنامه می‌شوند و دامنه عمومی ندارند.

تمرکز بر عدم اشاعه و تسلیحات: قطعنامه‌ها عمدتاً بر «عدم اشاعه سلاح هسته‌ای، توسعه موشک‌های بالستیک و تجارت

امنیت برای هر اقدام تنبیهی محفوظ است. اختیار تشخیص اقام دوگانه: کشورهای طرف تعامل با ایران اختیار دارند که محدودیت‌ها بر اقلام دارای کاربرد دوگانه را تشخیص دهند که این تصمیم می‌تواند با ملاحظات استراتژیک و اقتصادی آن‌ها تنظیم شود. بنابراین، اثرات مکانیسم ماشه بیشتر روانی و رسانه‌ای است و می‌تواند بر انتظارات تورمی جامعه اثر بگذارد؛ اما تغییری واقعی در بازار ایجاد نمی‌کند. بر اساس استاندارد رسمی شورای امنیت، ادعای تحریم سایپا و ایران خودرو در قالب مکانیسم ماشه کاملاً بی‌اساس است.

ساختار فیبر کربنی لامبورگینی V12 را پنهان نکنند. یکجک تیتانو فیبر کربن مات را با بافتی پیچیده که از پتل به پتل هماهنگ است و الگوی هشتی شکل برای کاپوت، سقف، کاور موتور واسپوiler عقب، در همه جا به نمایش می گذارد. رنگ های پنج پره نیز دو تکه هستند که بخش میانی آبیازی فورج کاری شده و طوقه فیبر کربنی می شود و با اندازه ۱۹۹ اینچی جلو و ۱۲۰ اینچی عقب، نه تنها استحکام چشمگیری به دنبال دارند، بلکه وزن را هم کاهش می دهند. پیشرا نه V12 لامبورگینی هم که پشت کابین به طور کامل به نمایش در آمده با نقشه IECU اختصاصی برای پاسخ نیز تر در پیچه گاز نسبت به دیگر مدل های اجنتریکا، از نو تنظیم شده است.

« شرکت ایتالیایی اجنتریکا نسخه ای جدید از رستوماد لامبورگینی دیابلو را با نام یکجک تیتانو برای رونمایی در هفته اتومبیل مونتری آماده کرده است. اجنتریکا حدود یک سال پیش، رستوماد جذابی از لامبورگینی دیابلو را معرفی کرد که بسیار چشمگیر به نظر می رسید. حال این شرکت برای هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ نسخه ای افراطی تر از دیابلوی رستوماد خود را آماده کرده است. این نسخه که یکجک تیتانو نام دارد، تغییرات قابل توجهی تجربه کرده که آن را برای روزهای پیست و رانندگی پر فورمنس بهتر می کند؛ به علاوه طراحی خشن تری که گویی هم زمان از آینده و دهه ۹۲ میلادی آمده است. اجنتریکا تصمیم گرفته هیچ بخشی از



بدنه تمام کربن برای باز تولید «دیابلو»



ویژه ها



گزارش مجلس شورای اسلامی از ارزیابی محصولات یکی از خودروسازان بزرگ



مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در گزارشی تازه، جزئیات میزان ارزیابی خودروهای تولیدی ایران خودرو را منتشر کرد. بر اساس این گزارش، بخش عمده ای از محصولات پرتیراژ ایران خودرو در دسته خودروهای با کمتر از ۵ هزار دلار ارزیابی قرار می گیرند. در رده بالاتر، خودروهای تارا اتوماتیک و دنا پلاس اتوماتیک با حدود ۸ هزار دلار ارزیابی معرفی شده اند.

دیگه چه خبر؟



بنگاه های کوچک و متوسط در زمینه تامین مالی با چالش جدی روبه روستند



« ابوالفضل روغنی گلیاگانی رئیس کمیسیون صنعت اتاق ایران با برشمردن مشکلات بنگاه های کوچک و متوسط در زمینه های تامین مالی، فروش و بازاریابی، تامین نیروی انسانی، تجهیزات و ارز گفت: «تاکید داریم که بنگاه ها را به عنوان محور کار خود قرار دهیم. این بنگاه ها ۹۰ درصد از اشتغال رسمی کشور را بر عهده دارند و در ادامه شبکه زنجیره ارزش کل کشور هستند.»

توئیتر!



معاون وزیر صمت: در روش اجرای بسته حمایتی، دقت کافی نشده است



« سعید شجاعی معاون برنامه ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزیر صمت در مورد بسته حمایتی صنایع بعد از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه گفت: «این بسته حمایتی شامل ۳ دسته از صنایع می شد؛ نخست آن دسته از واحدهای تولیدی که مورد اصابت موشک قرار گرفته اند، دوم، واحدهای تولیدی که به تبع شرایط تعطیل شده بودند و در واقع شورای تامین تصمیم به تعطیلی آن ها گرفته بود و سوم هم واحدهایی که ارزآوری داشتند.»

فروش «زامیاد» در شهریورماه رشد ۲۷۸ درصدی داشت؛

درآمد ۱۱,۶ همتی «زامیاد» در نیمه نخست سال جاری



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

« شرکت زامیاد، با نماد معاملاتی «خزامیا» در بازار سرمایه، گزارش فعالیت شهریورماه و عملکرد ۶ ماهه نخست سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۴ را منتشر کرد.

این گزارش حاکی از رشد قابل توجه درآمدهای عملیاتی شرکت در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته است.

طبق گزارش سامانه کدال، سرمایه ثبت شده زامیاد در حال حاضر ۶ هزار و ۶۶۵ میلیارد تومان است. این شرکت طی ۶ ماهه نخست سال جاری موفق به ثبت درآمدی بالغ بر ۱۱ هزار و ۵۹۱ میلیارد تومان شده است؛ رقمی که نسبت به دوره مشابه سال قبل تغییر چندانی نداشته است. از سویی در شهریورماه، زامیاد درآمدی معادل ۵ هزار و ۳۹۹ میلیارد تومان را شناسایی کرده است.

این درحالی است که درآمد شهریور سال گذشته یک هزار و ۴۲۷ میلیارد تومان بوده و مقایسه این دو عدد نشان دهنده رشدی حدود ۲۷۸ درصدی است؛ رشدی که در فضای رکودی بسیاری از صنایع خودرویی، می تواند نشان دهنده جایگاه ویژه محصولات زامیاد در بازار باشد. بخش عمده درآمدهای زامیاد همچنان از محل فروش محصولات گروه نیسان به دست می آید.

متعلق به وانت های نیسان بوده که به عنوان محصول شاخص و پر تقاضای زامیاد شناخته می شوند.

از سوی دیگر، جهش درآمدی شهریورماه نشان می دهد روند تقاضا برای محصولات زامیاد به ویژه وانت های نیسان نه تنها پایدار، بلکه در حال گسترش است. زامیاد در ماه های گذشته با افزایش تولید و تنوع در مدل های عرضه شده تلاش کرده پاسخگوی نیاز بازار باشد. اگر این روند ادامه یابد، می تواند اثر مثبتی بر عملکرد سهام «خزامیا» در نیمه دوم سال بگذارد.

همچنین باید توجه داشت که افزایش درآمدهای عملیاتی می تواند به بهبود وضعیت نقدینگی زامیاد منجر شود. این امر برای شرکتی با سرمایه ۶ هزار و ۶۶۵ میلیارد تومان، امکان تسویه تعهدات مالی، بهبود ساختار سرمایه و حتی سرمایه گذاری در خطوط تولید جدید را فراهم می سازد.

اگر زامیاد این منابع را در مسیر توسعه و تنوع بخشی به محصولات به کار گیرد، چشم انداز سودآوری بلندمدت شرکت نیز تقویت خواهد شد. از لویه بازار سرمایه، گزارش شهریور خزامیا یک سیگنال مثبت و قدرتمند برای سهامداران و فعالان بورسی محسوب می شود.

رشد چندبرابری درآمد ماهانه در کنار روند صعودی درآمد نیم سال، می تواند توجه معامله گران به نماد «خزامیا» را در کوتاه مدت و میان مدت افزایش دهد.

برخی تحلیلگران بر این باورند که چنین عملکردی می تواند زمینه ساز بازنگری در ارزش گذاری سهم توسط بازار باشد؛ به ویژه اگر این روند در ماه های آتی تکرار یا حتی تثبیت شود.



بر اساس این گزارش، فروش این دسته از محصولات در شهریورماه ۴ هزار و ۴۰۳ میلیارد تومان و در مجموع پنج ماه گذشته سال ۷ هزار و ۹۸۹ میلیارد تومان بوده است.

بنابراین طی نیمه نخست سال جاری، سهم اصلی درآمد شرکت

اینفوگرافشی

Infography

افت درآمد شرکت «فنر سازی خاور»



شرکت «فنر سازی خاور» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲۷۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چرا؟

هزینه واردات قطعات چند برابر می شود

« در واقع با فعال شدن تحریم های بین المللی، هزینه واردات قطعات چند برابر می شود. این موضوع به طور مستقیم باعث رشد قیمت در بازار خرده فروشی و عمده فروشی می شود. در چنین فضایی عمده تامین کنندگان و وارد کنندگان به دلیل محدودیت های بانکی و تجاری با مشکل تامین قطعات اصلی مواجه می شوند. نتیجه این موضوع افزایش تقاضا برای قطعات جایگزین یا داخلی است.

برای چه؟

قیمت قطعات یدکی به طور پیوسته افزایش یافته است

« نوسانات قیمت مواد اولیه، هزینه های تولید و شرایط اقتصادی کشور متاثر از تحریم ها در این سال ها باعث شده قیمت قطعات یدکی به طور پیوسته افزایش یابد. این نوسانات به ویژه در شرایط اقتصادی و بازگشت تحریم های بین المللی که با مشکلات توری و افزایش قیمت ها مواجه هستیم، می تواند تاثیر منفی بر بازار قطعات یدکی داشته باشد و توان خرید مصرف کنندگان را کاهش دهد.

چند تلند؟

چالش بزرگ بازار قطعات یدکی

« یکی از بزرگ ترین چالش های بازار قطعات یدکی در کشورمان، تحریم ها و محدودیت های تجاری است که بر واردات قطعات یدکی تاثیر زیادی گذاشته است. بسیاری از تولید کنندگان و وارد کنندگان قطعات یدکی در سال های اخیر با مشکلاتی در واردات قطعات با کیفیت روبه رو هستند و این موضوع باعث افزایش قیمت قطعات یدکی و در نتیجه کاهش قدرت خرید مصرف کنندگان شده است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

قیمت بنزین سیار در پلت فرم های آنلاین برای ۱۰ لیتر مبلغ ۴۵۰ هزار تومان اعلام شده است که به این ترتیب می توان گفت هر لیتر بنزین سیار ۴۵ هزار تومان قیمت می خورد.

« حاضر جواب: وقتی بنزین ۳ هزار تومانی توسط بنزین فروش های سیار، لیتری ۴۵ هزار تومان عرضه می شود، شما حساب کنید بنزین سوپر حداقل لیتری ۶۰ - ۷۰ هزار تومانی آزاد که قرار است در برخی جایگاه ها عرضه شود، نوع سوارش لیتری چند برای مشتری آب می خورد!

پرداخت الکترونیکی عوارض و جرایم آزادراه ها با حساب خودرو...

« حاضر جواب: خلاصه همین روزهاست که خودروی مان، ما را هم به رستوران دعوت کند؛ البته با حساب خودش!

مدیر عامل توانیر اعلام کرد: «برنامه ریزی صنعت برق برای تابستان ۱۴۰۵ شامل افزایش ظرفیت نیروگاه های تجدید پذیر تا ۱۱ هزار مگاوات و توسعه بیش از ۳ هزار مگاوات ظرفیت غیر تجدید پذیر است.»

« حاضر جواب: به امید آن که با اعلام این خبر، سال آینده و در اوج ناترازی های برق در تابستان، قطعی برق صنایع در طول روز؛ حداقل ۱۱ دقیقه کمتر از امسال باشد!

مرسدس S کلاس ۲۰۲۶: ترکیب تکنولوژی فضایی با راحتی بی نظیر!

« حاضر جواب: ولی عمرا این ترکیب به پای ترکیب خودروهای داخلی ما برسد که در واقع ترکیبی است از قیمت های فضایی با راحتی و ریلکس بودن بسیار زیاد مسئولان مربوطه!

قبرستان های خودرویی در چین! « حاضر جواب: که احتمالاً با فعال شدن مکانیسم ماشه، تا چند وقت دیگر قدرت خرید ما حتی به خرید خودروهای همین قبرستان های خودرویی چین هم نمی رسد!

در ۸ سال گذشته رخ داد: پرش ۱۶۵ درصدی خودروسازان خصوصی! « حاضر جواب: البته هم زمان با افزایش زبان انباشته چند صد هزار میلیاردی خودروسازان داخلی!

رکورد شکنی قیمت ها در بازار خودرو؛ نه خریدار هست نه فروشنده!

« حاضر جواب: احتمالاً هم خریدار و هم فروشنده، مات و مبھوت این رکورد شکنی قیمت ها هستند و جرأت نمی کنند پا در بازار بگذارند!

ژاپن: تعرفه های ترامپ در صنعت خودروسازی به اقتصاد کشور آسیب وارد کرده است.

« حاضر جواب: این روزها در جهان، چه کسی زخم خورده ترامپ نیست که ژاپنی ها توقع دارند با صنعت خودرو آن ها کاری نداشته باشد؟! «

پژو ۲۰۷، دنا و تارا بدون مسدودی حساب در صف فروش!

« حاضر جواب: احتمالاً اگر برای نسل های بعدی تعریف کنیم زمانی برای خرید این خودروها زیر قیمت بازار از کارخانه، میلیون ها ایرانی می رفتند در صف قرعه کشی، می شتوند ولی باور نمی کنند!



است که خودش طراحی کرده بود. تنها چیزی که این خودرو را از تبدیل شدن به واقعیت بازمی‌دارد، فقدان یک خریدار علاقه‌مند است. این خودرو که ونکوئیش ۲۵ شو‌تینگ بریک‌نام گرفته، در بخش «پور تفولویو» سایت کالوم دیزاین معرفی شده است؛ جایی که این شرکت ایده‌های خود برای بازطراحی خودروها را به‌اشتراک می‌گذارد. به امید این که خریداران ثروتمند به آن‌ها علاقه‌مند شوند و سفارش ساخت بدهند. این طرح‌ها تا زمانی که سفارشی در یافت نشود، صرفاً مفهومی باقی می‌مانند و بنابراین این ونکوئیش شو‌تینگ بریک را در چمن‌زارهای پل‌بیج در هفته خودرویی مونتری این ماه نخواهیم دید؛ اما اگر روزی ساخته شود، قطعاً منحصر به فرد خواهد بود.

یان کالوم، طراح افسانه‌ای آستون‌مارتین و جگوار، یک ونکوئیش ۷۱۲ مدل ۲۰۰۱ را به شو‌تینگ بریک جذابی تبدیل کرده است. یان کالوم که بی‌تردید یکی از برجسته‌ترین طراحان خودرویی زمان ما محسوب می‌شود، طی چهار دهه گذشته برخی از ماندگارترین خودروها مثل آستون‌مارتین ونکوئیش را طراحی کرده است. او که مدتی است شرکت طراحی خود را با نام کالوم دیزاین تأسیس کرده، حالا پیشنهادی کاربردی‌تر برای این گرند تورر ۷۱۲ ارائه داده و کانسپتی از ونکوئیش شو‌تینگ بریک رونمایی کرده که بیش‌تر زاگاتو در سال ۲۰۱۷ مشابه آن را طراحی کرده بود؛ اما برخلاف نسخه زاگاتو که بر اساس ونکوئیش آن زمان ساخته شد، طرح کالوم بر پایه مدل ۲۰۰۱



طراح سابق آستون‌مارتین «ونکوئیش» را کاربردی‌تر کرد

لیپ موتور برای فولکس «ID.3» رقیب عرضه کرد



در نمایشگاه خودرو مونینخ ۲۰۲۵ که با نام IAA نیز شناخته می‌شود، شرکت لیپ موتور هم از یک هاچبک برقی به نام لافا ۵ رونمایی کرد. طراحی ظاهری لافا ۵ با نوار LED بین چراغ‌های جلو، خطوط موج روی کاپوت و فرم مقعر سپر جلو بازیرسپری اسپرت، از زبان طراحی مشترک با سایر محصولات برند لیپ موتور پیروی می‌کند. در نمای جانبی با دستگیره‌های مخفی‌شونده و در نمای عقب با چراغ پیوسته با طراحی مشابه چراغ‌های جلو روبه‌رو هستیم که در مجموع، طرحی ساده ولی هماهنگ را نمایش می‌دهد. در تیپ کامل، لیدار نیز روی سقف این خودرو قرار می‌گیرد. خریدار لافا ۵ می‌تواند یکی از شش رنگ

را برای تزئین بدنه، سفارش بدهد. لافا ۵ براساس پلتفرم ماژولار LEAP ۵، ۳ لیپ موتور شکل گرفته، که با کراس‌اوور B10 مشترک است. ابعاد بدنه لافا ۵ فعلاً اعلام نشده است، اما به نظر می‌رسد که این خودرو با رقیب مهم خود در بازار جهانی یعنی فولکس ID.3 با طول ۴٫۲ متری بدنه، در یک رده قرار بگیرد. مشخصات فنی لافا ۵ نیز با لیپ موتور B10 تفاوتی ندارد. لافا ۵ در تیپ پایه به یک موتور ۱۳۲ کیلووات (۱۷۷ اسب‌بخار) و مجموعه باتری LFP با ظرفیت ۵۶٫۲ کیلووات ساعت، مجهز خواهد شد.

اتصال موتورهای برقی به چرخ‌های رولزرویس «کورنیش»



به عنوان نخستین محصول هالیکان، با حذف کامل قطعات بدنه کورنیش و رسیدن به پوسته فلزی آغاز شد. پس از آن، قطعات نیازمند تعویض با نمونه‌های جدید و البته اصلی، جایگزین شدند. بدین ترتیب، بدنه هایلند هیش کاملاً سر حال به نظر می‌رسد. اما تغییرات اصلی در زیر پوسته هالیکان هایلند هیش اتفاق افتاده است. پیش‌رانه V8 قدیمی که در فاصله دهه‌های ۶۰ تا ۹۰ میلادی در مدل‌های مختلف نصب می‌شد، جای خود را به یک موتور برقی جدید داده است.

با افزایش محبوبیت خودروهای کلاسیک، فعالیت شرکت‌های مختلف در زمینه بازسازی اساسی و افزایش عمر این خودروها نیز گسترش پیدا کرده است. این فعالیت که رستوماد (Restomod) نامیده می‌شود، معمولاً خودروی کلاسیک را با ویژگی‌های مدرن همراه می‌کند. شرکت بریتانیایی هالیکان (Halcyon) نیز قصد دارد با معرفی مدل‌های سفارشی براساس محصولات بنتلی و رولزرویس در قرن بیستم، سهمی از این بازار داشته باشد. هالیکان قصد دارد در نمایشگاه کنکورز آلگانس در کاخ همپتون کورت، نمونه رستوماد از رولزرویس کورنیش را رونمایی کند. شکل‌گیری هایلند هیش (Highland Heather)

ما همچنان اندر خم مونتاز، همسایه غربی در آستانه صادرات خودروهای برقی

فاز دوم ساخت خودرو ملی ترکیه کلید خورد



ترکیه با معرفی سدان برقی Togg T10F به‌عنوان دومین محصول از این برند نوپا نشان داد که مسیر ساخت‌برند ملی در صنعت خودرو نه‌از دل مونتاز، بلکه از دل اعتماد به اکوسیستم فناوریانه و برنامه‌ریزی صادرات‌محور می‌گذرد. این حرکت نه‌تنها جایگاه صنعتی همسایه غربی ایران را در بازار جهانی ارتقای دهد، بلکه آیینه‌ای تمام‌قد پیش‌روی خودروسازان ایرانی است؛ آیینه‌ای که در آن ضعف‌های ساختاری، تاخیرهای فناوریانه و غیبت زیرساخت‌های خدماتی بیش از پیش نمایان می‌شود. در شرایطی که مشتری منطقه‌ای به دنبال تجربه دیجیتال، ایمنی فعال و برد حرکتی واقعی است، صنعت خودرو ایران باید تصمیم بگیرد آیا می‌خواهد تماشاگر این رقابت باشد یا به‌عنوان بازیگر حرفه‌ای با نقشه‌راهی روشن و قابل اجرا در صحنه بین‌الملل حاضر شود؟

ورود Togg و اثر موجی بر بازار ایران

معرفی سدان برقی Togg T10F فقط یک خبر محصولی نیست؛ نشانه‌ای است از بلوغ صنعتی ترکیه و عبور از مونتاز به خلق برند و فناوری. برای ایران، این ورود یک موج رقابتی نزدیک و ملموس ایجاد می‌کند؛ بازاری در همسایگی ما در حال ساختن اکوسیستم کامل خودرو برقی است؛ از توسعه پلت‌فرم و باتری تا طراحی تجربه کاربری و صادرات. فاصله جغرافیایی کوتاه و نزدیکی فرهنگی، اثر مقایسه‌ای را تقویت می‌کند و توقع مشتری ایرانی را از طراحی، ایمنی، نرم‌افزار و خدمات پس از فروش بالا می‌برد.

فشار رقابتی و تغییر انتظارات مشتری ایرانی

Togg با زبان طراحی یکپارچه، کابین دیجیتال و بردهای عملیاتی قابل اعتنا، استاندارد جدیدی برای «ارزش در برابر قیمت» در ذهن مخاطب منطقه‌ای تعریف می‌کند. حتی اگر واردات مستقیم به ایران فعلاً محدود باشد، حضور گسترده این محصولات در بازارهای همسایه، معیارهای انتخاب را در ایران تغییر می‌دهد: مشتری از خودرو ساز داخلی انتظار نرم‌افزار به‌روز، به‌روزرسانی از راه

خبر News

رنو سنیک «E-Tech» نشان «میتسویشی» گرفت

به نظر می‌رسد که میتسویشی همچنان قصد دارد برای عرضه مدل‌های جدید در اروپا از شریک خود یعنی رنو کمک بگیرد. پس از معرفی نسخه تغییر یافته از سه محصول رنو یعنی کلیو، کیچر و سیمپوز به عنوان مدل جدید کلت، ASX و گرندیس، حالا با میتسویشی اکتلیس کراس مواجه هستیم که در واقع همان رنو سنیک E-Tech است. با توجه به وضعیت مالی میتسویشی و البته سهم فقط ۰٫۴ درصدی خودروهای برقی در بازار اروپا (بنابر اعلام ACEA)، نمی‌توان میتسویشی را برای انتخاب یک راه میانبر و نسبتاً کم هزینه، نگوشت کرد. میتسویشی با تغییر در طراحی کاپوت، جلوپنجره، سپرها و رینگ‌های



۱۹ یا ۲۰ اینچ و اضافه کردن تریم فلزی به ستون عقب، سعی دارد هویت اصلی اکتلیس کراس را پنهان کند اما با نگاهی به نمای جانبی یا حتی عقب، می‌توان شباهت کامل به رنو سنیک E-Tech را مشاهده کرد. در فضای داخلی میتسویشی اکتلیس کراس، تفاوت با رنو سنیک E-Tech به حداقل می‌رسد. گذشته از صفحه نشان‌دهنده ۱۲٫۳ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۲ اینچ با فرم عمودی، باید به تریم و روکش‌های متفاوت اشاره کرد که در حال و هوای این بخش را تغییر می‌دهد. در تیپ‌های سطح بالا، سقف پانوراما با قابلیت تنظیم شفافیت نیز اضافه می‌شود. میتسویشی اکتلیس کراس براساس پلتفرم CMF-EV شکل گرفته و به یک موتور برقی در محور جلو با ۲۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور مجهز می‌شود. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو نیز ۸٫۴ ثانیه و ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مجموعه باتری ۸۷ کیلووات ساعت با پشتیبانی از حداکثر جریان ۱۵۰ کیلووات، برد ۶۰۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را فراهم می‌کند. بنابر خبر موتور وان، میتسویشی قصد دارد تیپ دیگری از اکتلیس کراس را با موتور ضعیف‌تر با ۱۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون گشتاور و مجموعه باتری کوچکتر ۶۰ کیلووات ساعت، در آینده نزدیک عرضه کند.

روی خودرو نرم‌افزار محور است؛ داشبورد دیجیتال، OTA و یکپارچگی تجربه مشتری، مزیت رقابتی را پایدار می‌کند. درس چهارم، طراحی برای صادرات از روز اول است؛ همگونی با استانداردهای اتحادیه اروپا و سازوکارهای کیفی، مسیر ورود به بازارهای خارجی را برای ترک‌ها باز کرده و ما در این استاندارد‌سازی‌ها همیشه عجیب عمل کردیم.

دام‌هایی که نباید در ایران به آن‌ها اعتماد کرد

اعتماد به وعده‌های بدون زنجیره پشتیبان، پروژه‌ها را زمین گیر می‌کند. نباید به برد اعلامی روی کاغذ بدون آزمون میدانی و شفاف‌سازی شرایط آزمون اتکا کرد؛ تجربه جهانی نشان داده تفاوت میان استانداردهای آزمایشگاهی و واقعیت مصرف، اعتماد را می‌فرساید. نباید به پیش‌فروش‌های فاقد زمان‌بندی تولید و شبکه خدمات دل‌پست؛ بازار بین‌الملل بسیار سریع‌برپاداش داده و تنبیه می‌کند و اتفاقاً همین مورد مزیت آن است. اتکا به حمایت‌های صرفاً تعرفه‌ای بدون رقابت‌پذیری تکنیکی، خودرو سازان داخلی را در برابر موج واردات آینده بی‌دفاع می‌گذارد. همچنین توسعه شتاب‌زده ظرفیت تولید بدون بلوغ تامین کنندگان و نظام کنترل کیفیت، هزینه‌های گارانتی و ناراضی‌های مشتری را حداکثری می‌کند.

روشن‌سیاستی، به اتلاف منابع می‌انجامد. تجربه ترکیه نشان می‌دهد هم‌زمانی توسعه محصول با نقشه زیرساخت شارژ، استاندارد سازی و خدمات پس از فروش، کلید اعتماد بازار است.

ایران باید تکلیف‌های زیر را روشن کند: استاندارد واحد برای درگاه شارژ و پرداخت، چارچوب تعرفه‌ای و مشوق‌های هدفمند برای ناوگان و مصرف‌کننده، نقشه برق‌رسانی و مدیریت بار در شهرهای بزرگ و رژیم هم‌ترازی کیفیت و ایمنی برای اخذ گواهی‌های بین‌المللی. اولویت باید به بخش‌هایی داده شود که مزیت نسبی و توان بومی‌سازی دارند؛ از سیستم‌های مدیریت باتری در سطح ماژول تا نرم‌افزارهای خدمات پس از فروش و تله‌ماتیک.

درس‌های کاربردی از مسیر ترکیه

درس نخست، ساختن اکوسیستم پیش از مقیاس‌گذاری است. ترکیه به‌جای اتکا به مونتاز منفرد، با شرکت‌های هدفمند در حوزه باتری، نرم‌افزار و طراحی صنعتی، ستون‌های برند را هم‌زمان بالا آورد. درس دوم، محصول محور بودن با انضباط در عرضه است؛ وعده‌ها به برنامه‌های تولید، شبکه خدمات و تجربه کاربری متصل شدند و روایت برند از طریق تحویل واقعی تثبیت شد. درس سوم، سرمایه‌گذاری

دور، پکیج‌های ایمنی فعال و خدمات شفاف پیدا می‌کند. این تغییر انتظارات، فشار مضاعفی بر ایران خودرو، سایپا و مجموعه‌های خصوصی وارد می‌کند تا نقشه راه برقی خود را از سطح نمایشگاهی و مفهومی به محصول قابل عرضه و خدمات‌پذیر تبدیل کنند.

فرصت‌های همکاری صنعتی و زنجیره تامین مشترک

ترکیه در حال ساختن زنجیره‌ای است که از پیمانکاران بدنه و قطعات تزئینی تا باتری و نرم‌افزار را پوشش می‌دهد. برای ایران، فرصت‌هایی در همکاری‌های میان‌مرزی وجود دارد؛ هم‌ترازی استانداردهای شارژ با پلت‌فرم‌های منطقه‌ای، تولید مشترک قطعات با ارزش افزوده متوسط مثل سامانه‌های حرارتی باتری، دسته‌سیم‌های بالا و اجزای تریم داخلی و انتقال تجربه در مدیریت کیفیت و همگام‌سازی نرم‌افزار و سخت‌افزار. اگر سیاست‌گذار مسیر ورود دانش فنی و سرمایه‌گذاری مشترک را هموار کند، می‌توان از این موج به‌عنوان میان‌بری برای ارتقای زنجیره ارزش داخلی استفاده کرد.

زیرساخت، سیاست‌گذاری و تفکیک اولویت‌ها

ورود عملی به حوزه خودرو برقی در ایران بدون چارچوب

ظاهر اسپرت‌تر در نسخه «RS» هوندا وزل

رابرای تزئین بدنه انتخاب کند. در فضای کابین هوندا وزل RS با جزئیات قرمز، روکش چرم برای فرمان و دسته‌دنده، روکش چیر در بخش کناری صندلی‌ها و تزئین پوشش داخلی سقف با رنگ مشکی روبه‌رو هستیم. هوندا وزل RS به صورت استاندارد به مجموعه دستیار ADAS هوندا، چراغ‌های LED، تهویه دو منطقه‌ای، گرمکن فرمان و صندلی‌های جلو، شارژر بی‌سیم و بازشوی برقی صندوق، مجهز شده است. در تیپ کامل، دوربین عقب در آینه وسط و سیستم صوتی بریمو با ۱۰ بلندگو نیز اضافه می‌شود. برخلاف انتظار، مشخصات فنی هوندا وزل RS با مدل استاندارد تفاوتی ندارد. قوای حرکتی این خودرو از سامانه هیبرید شامل پیش‌رانه ۱٫۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۰۶ اسب‌بخار قدرت و دو موتور برقی تشکیل می‌شود.

هوندا وزل از سال ۲۰۲۱ تاکنون در چین و ژاپن به فروش می‌رسد. این خودرو در اروپا با نام HR-V حضور دارد، که البته نباید با HR-V بازار آمریکا اشتباه گرفته شود. پس از به‌روزرسانی در بهار ۲۰۲۴، حالتیپ نیرومند RS نیز برای این کراس‌اوور هیبرید معرفی شده است. چهره هوندا وزل RS به واسطه طراحی جزئیات جلوپنجره و نشان قرمز RS روی آن به همراه قطعات پلاستیکی بخش پایینی بدنه با جزئیات نقره‌ای، از مدل استاندارد متمایز می‌شود. علاوه بر این‌ها باید به طرح جدید رینگ‌های ۱۸ اینچ، حذف آنتن کوسه‌ای و تزئین آئینه جانبی با رنگ مشکی اشاره کرد. ضمن بازنگری در تنظیمات فرمان و تعلیق هوندا وزل RS، فاصله کف تا سطح زمین هم از ۱۵۸۰ به ۱۵۴۵ میلی‌متر کاهش یافته است. خریدار می‌تواند یکی از ۵ رنگ موجود





رونمایی از فورد اورست اسپرت



فورد از نسخه جدید و محدودی از شاسی‌بلند اورست با نام اسپرت پای‌توربو رونمایی کرده است. این مدل که با هدف ارائه ترکیبی از ظاهر اسپرت و مصرف سوخت اقتصادی طراحی شده، تنها به تعداد ۷۰۰ دستگاه و به‌صورت انحصاری برای بازار استرالیا عرضه خواهد شد و متأسفانه، آن هیولای پرتوری نیست که بسیاری در انتظارش بودند. در حالی که فورد شاسی‌بلند اورست را فقط با پیش‌رانه V6 عرضه می‌کرد، این نسخه ویژه پیش‌رانه ۴ سیلندر دیزلی را دوباره به خط تولید بازمی‌گرداند. مونتاژ این ۷۰۰ دستگاه برای همین ماه جاری برنامه‌ریزی شده و

پس از آن به‌دست مشتریان خواهد رسید. قلب تپنده این شاسی‌بلند خاص، یک پیش‌رانه ۲ لیتری دیزلی پای‌توربو (دو توربو) است که قادر به تولید ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است. این نیرو از طریق یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. البته برای کسانی که به‌دنبال قدرت بیشتری هستند، نسخه اسپرت با پیش‌رانه ۳ لیتری توربودیزل با ۷۶ توان ۲۴۷ اسب‌بخار و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور همچنان در دسترس است. قیمت این نسخه محدود از ۷۵ هزار دلار استرالیا (حدود ۴۹ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا) آغاز می‌شود.

ژاپنی

Japanese

تبدیل سوزوکی «جیمینی» به جنگجوی آفرود



پیش‌ازاین با پروژه‌های جسورانه‌اش روی خودروهایی مثل تویوتا لندکروزر شناخته شده، این آفرودر مینیاتوری را به یک ماجراجوی تمام‌عیار تبدیل کرده است. این پروژه که والد‌بلک بایسون جیمینی نوماد نام دارد، مجموعه‌ای از تغییرات ظاهری و فنی را در برمی‌گیرد که جیمینی را از یک خودروی شهری به یک بیراهه‌نورد رام‌نشدنی بدل می‌کند. اما جذاب‌ترین و شاید فنی‌ترین بخش این تغییرات، چرخ‌ها هستند. والد اینترنشنال نه تنها از رینگ‌های آلایای بزرگ‌تر استفاده کرده بلکه در یک حرکت مهندسی جسورانه، سیستم اتصال چرخ‌ها را از ۵ پیچ به ۶ پیچ تبدیل کرده است. این تغییر که خبر از توانایی‌های آفرود جدی‌تری می‌دهد، بدون شک در میان علاقه‌مندان به این خودرو و مورد توجه قرار خواهد گرفت.

محصول

Product

نخستین تصاویر از لندروور «دیفندر» اسپرت



لندروور دیفندر اسپرت، برادر کوچک‌تر و تمام‌برقی دیفندر، برای اولین بار در جاده‌های عمومی شکار دوربین‌ها شد. این شاسی‌بلند کامپکت که قرار است در سال ۲۰۲۶ رونمایی شود، نه تنها به‌عنوان یک مدل پایه پایین‌تر از دیفندر ۹۰ قرار می‌گیرد، بلکه به‌نوعی جانشین معنوی و مدرن مدل محبوب فریلندر خواهد بود. تصاویر جاسوسی جدید، ابعاد جمع‌وجور این خودروی برقی را به‌خوبی نمایش می‌دهند. با اوور‌هنگ کوتاه در عقب، گلگیرهای مستطیلی و شیشه‌پشتی کاملاً عمودی، دیفندر اسپرت ظاهری استوار و آماده ماجراجویی دارد. لندروور به‌وضوح قصد دارد میراث آفرود و توانایی‌های همه‌جاری خانواده دیفندر را در این مدل کوچک‌تر و پاک‌تر نیز حفظ کند. با وجود پوشش استتاری سنگین، می‌توان جزئیات طراحی جدیدی را تشخیص داد. در زیر این پوسته آشنا، دیفندر اسپرت بر پایه پلتفرم کاملاً جدید EMA ساخته خواهد شد. تولید این خودرو در کارخانه جگوار-لندروور در هیل‌وود صورت می‌گیرد که سرمایه‌گذاری هنگفتی برای تولید خودروهای برقی داشته است.

نوسان قیمت‌های هیجانی در بازار خودرو ادامه دارد

سقوط آزاد ۶۰ میلیون تومانی بهای تارا اتومات V4



خودرو و قطعات مربوط به آن یکی از مهم‌ترین بخش‌های وارداتی کشور محسوب می‌شود. البته باید توجه داشت که اساساً واردات کالا در بهار امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته افت ۱۳ درصدی از نظر ارزش داشته و این موضوع تنها مختص واردات خودرو و قطعات نبوده است. از این منظر، افت واردات خودرو و نیرومحر که باید نه به عنوان پدیده‌ای مجزا، بلکه به‌عنوان بخشی از روند کلی کاهش واردات کشور تحلیل کرد. اما بین زیرمجموعه‌های «خودرو و نیرومحر که» در سه‌ماهه ابتدایی امسال بیشترین ارز برای واردات قطعات منفصله مختص خودروهای مونتاژی بوده است. گرچه در این بخش نیز شاهد افت واردات نسبت به بهار سال گذشته هستیم. بر این اساس از ابتدای سال جاری تا انتهای خردادماه در مجموع ۷۲۰ میلیون دلار قطعات منفصله CKD و SKD برای خودروهای مونتاژی وارد کشور شده است. این در شرایطی است که این رقم در مدت مشابه سال ۱۴۰۳ به ۸۰۴ میلیون دلار می‌رسید؛ بنابراین در این مدت زمان واردات قطعه برای مونتاژی‌ها ۱۰ درصد از نظر ارزش و ۹ درصد از نظر وزنی کاهش یافته است. از نگاهی دیگر اما سهم واردات قطعات منفصله CKD و SKD در سه‌ماهه ابتدایی سال گذشته از واردات خودرو و نیرومحر که ۸۰۴ میلیون دلار از ۲ میلیارد و ۱۳۵ میلیون دلار بوده یا به عبارت دیگر سهم ۳۷٫۶ درصدی داشته است. اما حالاً این سهم به ۷۲۰ میلیون دلار از یک میلیارد و ۸۷۱ میلیون دلار رسیده که نشان از سهم ۳۸٫۵ درصدی دارد. بنابراین می‌توان گفت در مدت‌زمان یادشده مونتاژی‌ها سهم بیشتری از ارز خودرو و نیرومحر که دریافت کرده‌اند.

ریزش قیمت خودروهای داخلی خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۲ تا ۵۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۵۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و

۲۸۷ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۴۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۳۷ میلیون تومان کاهش ۸۳۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶‌دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۲۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۸ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۹۵ میلیون تومان و رانا پلاس ارتقا یافته (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان کاهش ۸۵۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپرتیم V7 (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۲۰۲۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، اکسپرتیم TXL (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، تویوتا لوینس هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان، تویوتا لوینس هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان، نوسان آلتیما (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.



احسان نصریابی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی تازه تخصیص ارز خودرویی نشان می‌دهد در بهار امسال، مونتاژی‌ها مانند سال‌های گذشته، مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته‌اند و سهم اصلی منابع ارزی این بخش به آن‌ها اختصاص یافته است. آماری که از سازمان توسعه تجارت استخراج شده همچنین بیانگر این موضوع است که منابع ارزی تخصیص یافته به تولیدکنندگان داخلی به‌طور محسوسی کاهش یافته است. این موضوع ظاهراً بی‌ارتباط به واگذاری سهام بزرگ‌ترین شرکت خودروساز کشور به بخش خصوصی نیست؛ خدای که ظاهراً معادلات پیشین در تخصیص ارز به این گروه را تغییر داده است. از طرف دیگر آمار واردات خودرو کامل در گزارش سازمان توسعه تجارت کاملاً به حاشیه رانده شده است. به‌طوری که این سازمان آمار واردات خودرو را در کنار واردات ماشین‌آلات اعلام کرده است. با توجه به این که ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی اساساً سهم قابل‌توجهی از واردات را دارند، این ترکیب بیشتر برای مخاطب این آمار گمراه‌کننده است. لازم به‌ذکر است که به‌دلیل مشکلات ایجادشده در آیین‌نامه واردات خودرو و این که هنوز با گذشت نیمی از سال تعرفه واردات امسال مشخص نیست، اساساً ثبت‌سفارش برای واردات خودرو و از ابتدای سال جاری متوقف بوده است.

همچنین سید حامد عاملی، معاون ماشین‌آلات و صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت پیش از این در «همایش استراتژی صنعت خودرو در سایه جنگ» عنوان کرد که در سال جاری حتی یک دلار برای واردات خودرو تخصیص داده نشده است. بنابراین می‌توان گفت اساساً واردات خودرو کامل سهم زیادی از واردات سه‌ماهه ابتدایی امسال نداشته است. جالب این‌که ارز تخصیص یافته به واردات خودرو کامل و ماشین‌آلات روی هم از ارز اختصاص یافته به مونتاژ خودرو کمتر بوده است.

خودرو و نیرومحر که در بهار سال جاری ارز کمتری نسبت به مدت مشابه سال گذشته مصرف کرده است. بر این اساس از ابتدای سال جاری تا انتهای خردادماه در مجموع یک‌میلیارد و ۸۷۱ میلیون دلار صرف واردات در حوزه «خودرو و نیرومحر که» شده است. این در شرایطی است که در مدت مشابه سال ۱۴۰۳ این رقم به ۲ میلیارد و ۱۳۵ میلیون دلار می‌رسید. بنابراین کشور در مدت‌زمان یادشده ۲۶۴ میلیون دلار معادل ۱۲ درصد واردات کمتری در حوزه خودرو و نیرومحر که از نظر ارزی داشته است؛ از نظر وزنی نیز این کاهش به ۱۰ درصد می‌رسد. همچنین سهم این حوزه از کل واردات کشور در بهار امسال به ۱۴٫۴ درصد می‌رسد که میزان بسیار قابل‌توجهی است. این عدد نشان می‌دهد که با وجود کاهش واردات در این حوزه، همچنان

سوئدی

Swedish

انقلاب «ولو» در سفرهای جاده‌ای

ولو در اقدامی که می‌تواند آینده سفرهای بین‌شهری را متحول کند، از یک شاسی اتوبوس برقی جدید با قابلیت پیمایش خیره‌کننده تا ۷۰۰ کیلومتر با یک‌بار شارژ رونمایی کرد. این شاسی که بر پایه پلتفرم پیشرفته BZR Electric توسعه یافته، به یک مجموعه باتری غول‌پیکر با ظرفیت ۷۲۰ کیلووات ساعت مجهز شده است و عملاً محدودیت‌های پیشین اتوبوس‌های برقی برای مسیرهای طولانی را از میان برمی‌دارد. این دستاورد جدید حاصل تکامل پلتفرم BZR است که ولو حدود یک سال و نیم پیش با اتوبوس بین‌شهری Electric 8900 معرفی کرد.



مهندسان ولو با افزایش تعداد پک‌های باتری از شش به هشت عدد، ظرفیت را از ۵۴۰ کیلووات ساعت به ۷۲۰ کیلووات ساعت رسانده‌اند. جالب این‌جاست که این باتری‌های ۹۰ کیلووات ساعتی همانی است که در بخش کامیون‌های برقی ولو استفاده می‌شوند. نیروی محر که این شاسی توسط یک یا دو موتور الکتریکی تامین می‌شود که به ترتیب قدرتی معادل ۲۷۰ یا ۵۴۰ اسب‌بخار تولید می‌کنند. برد ۷۰۰ کیلومتری این شاسی در چرخه آزمایشی استاندارد SORT 3 به ثبت رسیده است. برای شارژ این مجموعه باتری عظیم، دو راهکار در نظر گرفته شده است که شامل شارژ با کابل DC تا توان حداکثر ۲۵۰ کیلووات و همچنین شارژ سریع از طریق سیستم OppCharge با توان شگفت‌انگیز ۴۵۰ کیلووات می‌شود که زمان توقف برای شارژ را به شکل چشمگیری کاهش می‌دهد. ولو می‌گوید: ما مفتخریم که راهکاری ارائه می‌دهیم که سفر پایدار را برای افراد بیشتر و در مسیرهای متنوع‌تری ممکن می‌سازد.

ژاپنی

Japanese

معرفی سوزوکی «هایابوسا» مدل ۲۰۲۶

سوزوکی از مدل ۲۰۲۶ موتورسیکلت افسانه‌ای خود، هایابوسا، رونمایی کرد. این شاهین تیزپرواز دنیای موتورسیکلت‌ها که نامش مترادف با سرعت سرسام‌آور است، برای سال جدید با مجموعه‌ای از رنگ‌های تازه و یک نسخه ویژه عرضه می‌شود که با رنگی منحصربه‌فرد و قیمتی بالاتر، طرفداران این مدل را هدف گرفته است. مهم‌ترین خبر برای علاقه‌مندان این است که هایابوسا جدید از نظر فنی کاملاً دست‌نخورده باقی مانده است. این یعنی همان پیش‌رانه قدرتمند ۱۳۴۰ سی‌سی چهار سیلندر خطی، شاسی آلومینیومی و سیستم تعلیق قابل تنظیم KYB



همچنان قلب تپنده و استخوان‌بندی این سوپربایک را تشکیل می‌دهند. درواقع، تمام تغییرات به ظاهر محدود شده‌اند. مدل استاندارد ۲۰۲۶ در دو ترکیب رنگی جدید شامل قرمز آبنباتی، مشکی درخشان، آبی مرواریدی و سفید درخشان مرواریدی عرضه می‌شود اما نسخه ویژه، با رنگ انحصاری آبی مرواریدی، گرافیک اختصاصی، خروجی‌های آگزوز با روکش مشکی و یک کاور صندلی همرنگ بدنه، خود را متمایز می‌کند. سوزوکی برای هایابوسا استاندارد مدل ۲۰۲۶ قیمت ۱۹ هزار و ۴۹۹ دلار را تعیین کرده که تنها ۱۰۰ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است اما برای داشتن نسخه ویژه، باید ۲۰ هزار و ۱۲۹ دلار بپردازید که به معنای ۶۳۰ دلار بیشتر برای رنگ و جزئیات انحصاری خواهد بود. این موتورسیکلت‌ها هم‌اکنون برای سفارش در دسترس هستند. هایابوسا که نامش در زبان ژاپنی به معنای شاهین بحری (سریع‌ترین موجود در قلمرو حیوانات) است، از زمان معرفی خود در سال ۱۹۹۹ به‌عنوان یک اسطوره شناخته می‌شود.



در نسل جدید سکویا که یکی از محبوب‌ترین اس‌یووی فول‌سایز آفرودی این کمپانی به حساب می‌آید، از موتور ۶ سیلندر وی‌شکل ۳٫۵ لیتری توین توربوشارژر استفاده شده که با پاشش سوخت مستقیم و هماهنگی با موتور الکتریکی ساختار هیبریدی می‌تواند حداکثر ۳۹۴ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور به‌ارمغان آورد. این موتور موسوم به 3UR-FSE است که جایگزین موتور سری 1UR-FE، 1UR-FSE و موتور ۶ سیلندر جانشین لایقی برای موتورهای ۸ سیلندر محصولات کمپانی توپو تا شده است.

همواره کمپانی توپو تا به کیفیت بالای ساخت محصولات و خودروهای کم‌استهلاک معروف بوده و زبان‌زد کیفیت در دنیای خودرو است. این خودرو ساز ژاپنی طی دو سال اخیر در محصولات خود از پیشرفته‌های نسل جدید توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم استفاده می‌کند. هر چند که این کمپانی صاحب‌نام در نسل جدید کویه محبوبش یعنی سوپرا از پیشرفته پر خوران باواریایی‌ها استفاده کرده بود، اما از سال ۲۰۲۲ میلادی سعی در استفاده از پیشرفته‌های نسبتاً کم‌حجم توربوشارژر دارد تا با هماهنگی موتورهای الکتریکی و ساختار هیبریدی، قدرت و گشتاور پیشرفته‌های ۸ سیلندر را به محصولات جدیدش بازگرداند. بر این اساس



موتورهای جدید توربوشارژر «تویوتا»

چرا از مرسدس بنز «AMG G63 4x4» به عنوان جان سخت ژرمن‌ها یاد می‌شود؟

بررسی آفرود حرفه‌ای نیم میلیون دلاری

همه ما مرسدس بنز G کلاس را دوست داریم، به خصوص وقتی پای خودرو AMG G63 4x4 به میان می‌آید. موتور ۸ سیلندر پر توان بای-توربو، قابلیت آفرودی بی‌نظیر، توانایی عبور از مسیرهای صعب‌العبور و شبیه‌سازی لذت سواری با یک سدان لوکس، همگی سبب شده تا AMG G63 4x4 به توان دو، به گزینهای بسیار خاص بدل شود. در ادامه با ما همراه باشید تا این ستاره درخشان اشتوتگارتی را بررسی کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



فضای داخلی؛ هیجان انگیز و جذاب



بانشستن پشت فرمان AMG G63 4x4 به توان دو، ویژگی‌های یک خودرو لوکس را نیز در کنار قابلیت آفرودی تجربه می‌کنید. یک نمایشگر یکپارچه (که از دو صفحه نمایش ۱۰٫۲۵ اینچی، یکی برای کلاستر و دیگری برای سیستم مولتی‌مدیا تشکیل شده) در کنار دکمه‌های پیاپی سیستم تهویه مطبوع، حس مدرن بودن را به سرنشینان خودرو منتقل می‌کند. نکته بسیار مهم در کابین AMG G63 4x4، توان دو، استفاده از چرم ناپا و پوشش آلکانتر است که با نورپردازی، فضای بسیار لوکسی را ایجاد کرده است. علاوه بر این موارد، دوخت صندلی و خطوط روی روکش صندلی هسانیز هم رنگ بدنه خودرو بوده تا نورپردازی داخلی هم رنگ با بدنه خودرو (به صورت پیش فرض)، فضای جذاب و دلنشینی در اختیار سرنشینان قرار گیرد. استفاده از غربیلک فرمان دی-کات با دو پدال شیفت در پشت آن و صندلی‌های راحت اسپرت، همگی سبب می‌شوند تا هیجان رانندگی با AMG G63 4x4 به توان دو، افزایش پیدا کند.

قلبی که پر توان می‌تپد!

آنچه که AMG G63 4x4 به توان دو را متمایز می‌سازد، قلب تپنده آن است که زیر کاپوت این آفرودی خاص جاخوش کرده است. موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۳٫۹۸۲ سی‌سی می‌زین به تکنولوژی

نگاهی به طراحی مکعبی و معروف مرسدس بنز



G کلاس یا G واگن مرسدس بنز در دنیای اس‌یووی‌های لوکس، جایگاه خاصی دارد. تا به امروز چهار نسل از این خودرو به بازارهای جهانی معرفی شده است و نسل دوم این خودرو با تغییراتی در ظاهر و بخش فنی تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی به تولید رسید. نسل دوم ارتقا یافته این خودرو، W463 نام دارد که نسخه بسیار قدرتمند و خاص آن با نام AMG G63 4x4 به توان دو، شناخته می‌شود. این خودرو که نسل جدیدی از AMG G63 4x4 است، خیلی زود توانست در بازار اس‌یووی آفرودی‌های لوکس موفق ظاهر شود. در حقیقت اگر به صورت حرفه‌ای خواهان دنبال کردن آفرود هستید، AMG G63 4x4 به توان دو بهترین گزینه است و رقبای خود از جمله؛ فورد برانکو و جیپ رانگلر را مغلوب می‌سازد. AMG G63 4x4 به توان دو، از سال ۲۰۲۲ میلادی تولید شده و در حال حاضر نسخه ۲۰۲۵ آن بررسی می‌شود. با نگاهی به پروفیل AMG G63 4x4 به توان دو، نخستین ویژگی که نظر را به خود جلب می‌کند، ارتفاع خودرو نسبت به سطح زمین است. این خودرو نسبت به نسخه استاندارد AMG G63 حدود ۱۰۹ میلی‌متر افزایش ارتفاع دارد و ارتفاع آن به ۲۰۷۸ میلی‌متر می‌رسد. همچنین طراحی جمع‌بای (باکسی) این خودرو، به ویژه با گلگیرهای حجیم فیبر کربنی کاملاً خودنمایی می‌کند. رینگ‌های ۱۲ اینچی نیز کاراکتر نافذی به این آفرودر اشتوتگارتی می‌بخشد. در نمای جلو علاوه بر ارتفاع نسبتاً زیاد خودرو که خودنمایی می‌کند، چراغ‌های گرد با LED درون آن، جلوه پنجره چهار ضلعی معروف G واگن با خطوط عمودی AMG و حجم متورم شده کاپوت، چهره تهاجمی و خشن به این خودرو می‌بخشد. ناگفته نماند که سپرهای جلو با ورودی هوای درون آن و چراغ راهنماهای مات سر گلگیرهای جلو، چاشنی هیجان این خودرو را دوچندان می‌کند. در نمای عقب همچنان چراغ‌های افقی مستطیل شکل با LED درون آن‌ها، سپر هم‌رنگ بدنه و طراحی یک سپر فلزی، زیبایی خاصی به AMG G63 4x4 می‌بخشد. ناگفته نماند که ارتفاع ۱۰۹ میلی‌متری بیشتر این خودرو نسبت به نسخه AMG G63 سبب شده تا عمق غوطه‌وری خودرو ۲۰۸ میلی‌متر بیشتر باشد. همچنین زاویه ورود این خودرو ۴۱٫۳ درجه و زاویه خروج آن ۳۴٫۸ درجه است.



بای-توربو (موسوم به M177) نیروی محرکه برای AMG G63 4x4 به توان دو را تأمین می‌کند. به لطف پارامترهای فنی مانند: زاویه قرارگیری ۹۰ درجه‌ای سیلندر ها، قطر ۸۳ میلی‌متری سیلندر ، کورس ۹۲ میلی‌متری پیستون ، وجود ۴ سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۳۲ سوپاپ) با مکانیزم DOHC، سیستم هوشمند منحصر به فرد تایمینگ متغیر سوپاپ‌های مرسدس بنز، سیستم پاشش سوخت مستقیم و تغییراتی در محفظه احتراق برای رساندن نسبت تراکم به ۱۰٫۵ به یک، این پیشرفته می‌تواند حداکثر ۵۸۵ اسب‌بخار قدرت را در دور ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۳۰ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۴۸۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک اسپیدشفت مرسدس بنز با سامانه فورماتیک پلاس، قدرت و گشتاور تولیدی را به چهار چرخ منتقل می‌کند. ناگفته نماند که توان موتور M177 برای نسخه AMG G63 4x4 به توان دو، حدود ۱۵ اسب‌بخار و گشتاور آن حدود ۳۰ نیوتون‌متر افزایش یافته است تا به راحتی بتوان مسیرهای سخت را با این خودرو پشت سر گذاشت.

ویژگی‌های منحصر به فرد آفرودر نیم میلیون دلاری



مرسدس بنز AMG G63 4x4 به توان دو، می‌تواند تنها در ۴ ثانیه شتاب ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را بدست آورد، همچنین سیستم تعلیق این خودرو دارای قطعات آلومینیوم دایکستینگ است تا دوام آن افزایش پیدا کند. از طرفی سازه تایرهای پیرلی ۲۲۵/۵۰ با رینگ‌های ۲۲ اینچی برای این خودرو در نظر گرفته شده است، زیرا ارتفاع خودرو ارتقا یافته است. در اکسل Portalaxles (یا اکسل دروازه‌ای) این خودرو، میل اتصال اکسل بالاتر از محور تویی چرخ قرار دارد تا خودرو بتواند از مسیرهای ناهموار به راحتی عبور کند. لوگو یا بچ Schöckl proved که منحصر به مرسدس بنز است نیز در این خودرو مشاهده می‌شود که از سال ۱۹۷۹ در یک مسیر افسانه‌ای در کوهستان نزدیک گراست اتریش آزمایش می‌شود. این نشان، بیان‌کننده این نکته است که این خودرو جان سخت می‌تواند مسیرهای صعب‌العبور را به راحتی پشت سر بگذارد.

قیمت در دانه مرسدس بنز



کمپانی مرسدس بنز در پاییز سال ۲۰۲۲ میلادی مدل AMG G63 4x4 به توان دو را با قیمت ۳۵۰ هزار و ۵۰۰ دلار به فروش رساند که مدل ۲۰۲۵ آن در بازار کشور کانادا ۵۰۰ هزار دلار (پیش از پرداخت مالیات) ارزش دارد.



اشکال در تسلا «سایبر تراک»

◀ سال ۲۰۱۹ میلادی بود که تسلا موتورز از کانسپت پیکاپ خود با نام سایبر تراک رونمایی کرد. اگرچه ظاهر این خودرو مشابه یک مثلث متحرک بود و بسیار مورد نقد قرار گرفت، اما حدود یک هفته قبل نسخه تولیدی آن با همان شکل بحث‌برانگیز خود معرفی شد. سایبر تراک در حقیقت یک خودرو آینده‌است که در زمان حال می‌توان از آن استفاده کرد؛ مانند بالاترین سطح فناوری‌ها به‌روز از جمله عدم سیم‌کشی و استفاده از یک شبکه برق‌رسانی ۴۸ ولتی که تماماً با یونیت‌های مختلف و یک شبکه نرم‌افزار برق‌رسانی در مدارهای الکتریکی انجام می‌گیرد؛ اما همچنان از ظاهر نه‌چندان جذاب و

بسیار ساده بهره می‌گیرد. مجله خودرو طی آخرین بررسی خود از پرسنل تسلا موتورز که این کمپانی نسخه‌های اولیه تولیدی سایبر تراک را به پرسنل خود داده است، این خبر را منتشر کرد که سایبر تراک از مشکلات فراوان در بخش دوربین دید عقب رنج می‌برد. در واقع هیچ سیستم شست‌وشو و دهنده‌ای برای آن تعبیه نشده تا در شرایط جوی بد این دوربین به صورت کامل مختل شود. بر این اساس شواهد حاکی از آن است که شاید تسلا موتورز فراخوانی صادر و یک نازل اسپری آب در کنار دوربین قرار دهد تا مشکل آن برطرف شود.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

موسو برقی ۲۰۲۵، قانع‌کننده‌ترین پیکاپ برقی تا به امروز!

پیکاپ موسو برقی در اروپا به‌عنوان یک پیکاپ الکتریکی میان‌رده با تمرکز بر رانندگان شهری و مشاغل سبک معرفی شده است



پیکاپ‌های لوکس قرار می‌دهد. سیستم صوتی آلپین، کروز کنترل تطبیقی هوشمند، سیستم دید ۳۶۰ درجه، رادار هشدار نقطه کور، هشدار ترافیک عقب و هشت کیسه هوا از جمله ویژگی‌های استاندارد هستند. با این حال، بر برخی سیستم‌های کمک‌راننده، مانند دستیار حفظ خط که در جاده‌های باز باعث کشیده‌شدن فرمان می‌شود، ممکن است برای رانندگان آزاردهنده باشد، هرچند این سیستم به راحتی از طریق دکمه‌ای روی فرمان غیرفعال می‌شود. پکیج‌های سفرهای مانند «Style Up» (شامل رول‌بار و ریل سقفی)، «Clean Deck» (شامل کاور کشویی و تقسیم‌کننده بار) و «Outdoor Package» (شامل جعبه ذخیره‌سازی و ریل عرضی) امکان شخصی‌سازی را برای کاربردهای مختلف فراهم می‌کنند.

جایگاه در بازار اروپا

Musso EV در اروپا به‌عنوان یک پیکاپ الکتریکی میان‌رده با تمرکز بر رانندگان شهری و مشاغل سبک معرفی شده است. این خودرو با رقبایی مانند Maxus T90EV و Isuzu D-Max EV رقابت می‌کند. در مقایسه با Maxus T90EV که برد ۳۳۰ کیلومتری و قدرت ۱۷۴ اسب‌بخاری دارد، Musso EV با برد بیشتر، کابین لوکس‌تر و سواری نرم‌تر برتری دارد. قیمت Musso EV در اروپا از حدود ۴۱ هزار و ۹۹۰ یورو (در آلمان) شروع می‌شود که آن را به گزینهای مقرون‌به‌صرفه‌تر از Maxus T90EV (حدود ۶۰ هزار دلار) تبدیل می‌کند. در بریتانیا، انتظار می‌رود قیمت این خودرو کمی بالاتر از Torres EVX (حدود ۵۰ هزار پوند) باشد، اما همچنان زیر قیمت رقبای باقی‌مانده.

قابلیت‌های موسو برقی

مزایای Musso EV شامل برد مناسب (تا ۴۲۰ کیلومتر)، کابین لوکس، سواری آرام و شارژ سریع است. این خودرو برای رانندگان شهری، خانواده‌ها و مشاغل سبک که به دنبال گزینهای سبز و راحت هستند، ایده‌آل است. با این حال، ظرفیت بار ۶۹۰ کیلوگرمی و ظرفیت یدک‌کشی ۱۸۰۰ کیلوگرمی آن در مقایسه با استانداردهای پیکاپ‌های سنتی و برخی رقبای الکتریکی محدود است. KGM Musso EV با ترکیب طراحی جذاب، کابین لوکس، فناوری پیشرفته و قیمت رقابتی، به‌عنوان یکی از بهترین پیکاپ‌های الکتریکی در بازار اروپا معرفی شده است. این خودرو با تمرکز بر راحتی و کارایی در محیط‌های شهری، گزینهای ایده‌آل برای کسانی است که به دنبال جایگزینی مدرن برای پیکاپ‌های سنتی هستند. با وجود محدودیت‌هایی در ظرفیت بار و یدک‌کشی، Musso EV با سواری آرام، برد قابل قبول و امکانات پیشرفته، پتانسیل بالایی برای موفقیت در اروپا دارد. KGM با این محصول نشان داده که می‌تواند در بازار روبه‌رشد پیکاپ‌های الکتریکی نقش مهمی ایفا کند.

شباهت دارد تا یک پیکاپ سنتی. داش‌بورد عرضی با دو صفحه‌نمایش ۱۲٫۳ اینچی (یکی برای کلاستر دیجیتال و دیگری برای سیستم اطلاعات‌سرگرمی) طراحی شده که از Android Auto و Apple CarPlay پشتیبانی می‌کند. مترال با کیفیت مانند چرم ناپا در صندلی‌های برقی با قابلیت گرمایش و تهویه، همراه با ترمیم مسی‌رنگ زیر نمایشگرها، حس لوکسی را منتقل می‌کند. فضای ردیف عقب با صندلی‌های گرم‌شونده، پنجره‌های بزرگ هریمی و زیرآنجی تاشو، برای بزرگسالان بسیار راحت است و این خودرو را به گزینهای مناسب برای استفاده خانوادگی تبدیل کرده است. با این حال، Musso EV ظرفیت بار ۶۹۰ کیلوگرمی دارد که به دلیل استفاده از سیستم تعلیق چنداتصال (multi-link) به جای فنر شمشی، محدود شده است. این در حالی است که رقبایی مانند Maxus T90EV و Isuzu D-Max EV می‌توانند بیش از یک تن بار حمل کنند. با این حال، این سیستم تعلیق باعث بهبود چشمگیر راحتی سواری در مسیرهای شهری شده است. لازم به ذکر است که قوای الکتریکی موسو برقی بسیار جدید و البته قوی‌تر از سایر رقبای است و این مساله محدودیت بار ایجاد کرده است.

مشخصات فنی و عملکرد

Musso EV در نسخه دوچرخ‌محرك (2WD) با یک موتور الکتریکی ۱۵۲٫۲ کیلوواتی (۲۰۷ اسب‌بخار) و در نسخه چهارچرخ‌محرك (AWD) با دو موتور الکتریکی با مجموع قدرت ۲۵۰ کیلووات (۳۳۹ اسب‌بخار) عرضه می‌شود. انرژی این موتورهای یک‌باتری لیتیوم‌هن فسفات (LFP) ۸۰٫۶ کیلووات‌ساعتی تامین می‌شود که توسط BYD ساخته شده است. این باتری برد ۴۲۰ کیلومتر (WLTP) در نسخه 2WD و ۳۷۹ کیلومتر در نسخه AWD ارائه می‌دهد، در حالی که در شرایط شهری، برد به ترتیب به ۵۴۶ و ۴۶۶ کیلومتر افزایش می‌یابد. یکی از ویژگی‌های برجسته Musso EV، شارژ سریع ۱۲۰ کیلوواتی است که امکان شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد را در حدود ۳۶ دقیقه فراهم می‌کند. این خودرو همچنین از فناوری Vehicle-to-Load (V2L) پشتیبانی می‌کند که به کاربران اجازه می‌دهد از باتری برای تامین برق ابزارهای برقی یا تجهیزات کمپینگ استفاده کنند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در نسخه AWD حدود ۸ ثانیه و حداکثر سرعت ۱۷۷ کیلومتر بر ساعت است، که برای یک پیکاپ الکتریکی عملکردی قابل‌قبول محسوب می‌شود.

KGM برای باتری این خودرو گارانتی ۱۰ ساله یا یک میلیون کیلومتری ارائه می‌دهد که طولانی‌ترین در نوع خود در کره جنوبی است. همچنین، سیستم نظارت پیشرفته باتری هر ۱۰ دقیقه وضعیت آن را بررسی می‌کند و مدیریت دما و ولتاژ چندلایه، ایمنی و دوام بالایی را در آن تضمین می‌کند.

امکانات و فناوری

Musso EV با مجموعه‌ای از امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته عرضه می‌شود که آن را در سطح

در حالی که صنعت خودرو سازی با شتاب به سمت الکتریکی سازی پیش می‌رود، پیکاپ‌ها به‌عنوان یکی از آخرین سنگرهای خودروهای درون‌سوز، به تدریج در حال پذیرش فناوری‌های برقی هستند. شرکت KGM (که پیش‌تر با نام سانگ‌یانگ شناخته می‌شد) با معرفی Musso EV در سال ۲۰۲۵، نه تنها اولین پیکاپ الکتریکی کره جنوبی را به بازار عرضه کرده، بلکه با ارائه ترکیبی از راحتی، تجهیزات پیشرفته و ارزش خرید بالا، توجه بازار اروپا را به خود جلب کرده است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

پیشینه KGM و Musso EV

KGM، که در سال ۲۰۲۲ از سانگ‌یانگ به این نام تغییر یافت، برندی با سابقه در تولید خودروهای آفرودی و شاسی‌بلند است که به‌ویژه در اروپا به دلیل ارزش خرید بالا شناخته می‌شود. Musso EV، که بر پایه پلت‌فرم مشترک با شاسی‌بلند Torres EVX ساخته شده، از مدل مفهومی O100 توسعه یافته و در مارس ۲۰۲۵ در کره جنوبی رونمایی شد. این خودرو با هدف پاسخ به نیازهای بازار اروپا، به‌ویژه بریتانیا، طراحی شده و قرار است تا پایان سال ۲۰۲۵ در این منطقه عرضه شود. برخلاف مدل دیزلی Musso که بر شاسی نردبانی استوار است، Musso EV از ساختار یکپارچه (unibody) استفاده می‌کند که آن را به گزینهای ایده‌آل برای رانندگان شهری تبدیل کرده است. KGM در بریتانیا بازبگیری کوچک در بازار خودرو محسوب می‌شود، اما Musso EV با ویژگی‌های رقابتی خود، پتانسیل تغییر این وضعیت را دارد. طبق گزارش‌ها، این خودرو در کره تنها در دو هفته بیش از ۳۲۰۰ سفارش دریافت کرد و نسخه ویژه SE آن در ۹۰ دقیقه به‌طور کامل فروخته شد، نشانه‌ای از استقبال گسترده از این پیکاپ الکتریکی.

طراحی ظاهری و داخلی

Musso EV از نظر ظاهری، ترکیبی از طراحی مدرن و ویژگی‌های کاربردی یک پیکاپ را ارائه می‌دهد. نمای جلویی بدون نشان‌های برجسته و تنها با درج حروف "KGM" روی درب عقب، استایلی مینیمال و متمایز دارد که آن را از رقبای چینی متمایز می‌کند. خطوط تیز، چراغ‌های LED عمودی، دستگیره‌های تزئینی روی کاپوت و پله‌های عقب، ظاهری عضلانی و جذاب به این خودرو بخشیده‌اند. این طراحی، اگرچه شباهت‌هایی به SE در ۹۰ دقیقه به‌طور کامل فروخته شد، باز، برای وظایف پیکاپ مناسب‌سازی شده است. داخل کابین Musso EV فضای لوکس و جادار ارائه شده که بیشتر به یک شاسی‌بلند پرمیوم



کالای مصرفی داشته باشد، به کالای سرمایه‌ای تبدیل شده است. همین موضوع باعث شده تا خودروهای وارداتی چینی دوباره با کاهش تقاضا و کم‌طرفداری در بازار مواجه شوند.

◀ بازار گشت مجدد تورم به بازار خودرو، بهای اکثر خودروهای وارداتی با برندهای چینی (به جز یکی دومدل خاص) ثابت مانده است. این روند در شرایطی رخ می‌دهد که خودرو در ایران بیش از آن که نقش



بی‌رمقی بازار خودروهای وارداتی چینی دوچندان شد

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

التهاب داخلی‌ها در کنار رکود بازار وارداتی‌ها

بازاری که خودروهای داخلی با تکیه بر کمبود عرضه و تغییرات ارزی هنوز مشتری دارند، برندهای چینی وارداتی دوباره به‌حاشیه رانده شده‌اند. کاهش قدرت خرید و تردید مصرف‌کنندگان درباره آینده اقتصادی، باعث شده این خودروها که زمانی گزینه‌ای جایگزین برای طبقه متوسط بودند، اکنون بازار چندانی نداشته باشند. در مجموع، بازار خودرو در نیمه دوم سال با ترکیبی از التهاب قیمتی و رکود معاملاتی روبه‌رو است. اگر سیاست‌گذار نتواند با شفافیت و مدیریت عرضه این شرایط را کنترل کند، احتمال شکل‌گیری حبابی جدید در قیمت‌ها وجود دارد؛ حبابی که بیش از همه دود آن به چشم مصرف‌کننده واقعی می‌رود.

داده است. در شرایطی که از خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌ای یاد می‌شود، کاهش فاصله قیمت‌ها موجب سردرگمی و کاهش انگیزه در سمت تقاضا شده و نشانه‌هایی از رکود را در بازار آزاد تقویت کرده است. از سوی دیگر، خودروسازان داخلی با تکیه بر افزایش نرخ ارز، تمایل دارند قیمت محصولات کارخانه‌ای را بالا ببرند. کاهش عرضه مستقیم به بازار و فاصله‌گذاری طولانی میان طرح‌های فروش نیز به این روند دامن می‌زند و در نهایت فشار آن به بازار آزاد می‌شود. اما شاید وارداتی‌های چینی بیش از همه در این شرایط آسیب دیده‌اند. با وجود افزایش عمومی قیمت‌ها، اغلب این خودروها در هفته‌های اخیر با رکود تقاضا و بی‌رمقی مواجه شده‌اند. به‌بیان دیگر، در

◀ بازار خودرو ایران در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ شرایطی تازه و متفاوت را تجربه می‌کند؛ شرایطی که از یک سو به دلیل تغییرات بازار ارز و از سوی دیگر به‌دلیل سیاست‌های خودروسازان داخلی و وضعیت خودروهای وارداتی، فضای پرابهامی را رقم زده است. پس از آن که در ۶ ماهه نخست سال ثبات نسبی در قیمت‌ها دیده می‌شد، وقایع اخیر بازار ارز بار دیگر معادلات را به‌هم ریخته و منحنی قیمت‌ها را در مسیر صعودی قرار داده است. نخستین نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، کاهش اختلاف قیمت بین کارخانه و بازار است. این شکاف اکنون به کمترین سطح در سال‌های اخیر رسیده و همین مساله، معادلات خریداران و حتی فروشندگان را تغییر

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 X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۶۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۵ میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۳۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۷۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۲۲۰	۴۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	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 ۳۵۰	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	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لونین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
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 ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۰	۳	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۶	۴	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۹۹	۹	▼
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۲	۶	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۷۲	۲۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۹۷	۹	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۰	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۰	۵	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۳۰	۱۰	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۱	۱۳	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۲۸	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۲۵	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۴۴	۷	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۲	۸	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۰۹	۱۰	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۰۸	۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۶	۱۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۹۵	۲۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۴۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۱۰	۱۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۰	۱۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۳۵	۱۰	▼
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	۹۹۲	۶	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۰	۳۷	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۸	۳۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۲۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۸۳	۱۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۲	۲۱	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۴۰	۲۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۹۸	۲۶	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۶۸	۲۷	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۲۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۸۴	۱۷	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۲۴	۲۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۲۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۲۳	۳۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۴۸	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۶۲	۱۹	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۸۷	۵۷	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۵۸	۱۹	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۳	۱۰	▼

طی هماهنگی با مرجع قضایی از انبار بازدید کردند که در نتیجه این عملیات و بررسی و استعلامات انجام شده مقدار ۲۰ هزار و ۸۵۹ لیتر روغن موتور از انبار غیرمجاز کشف کردند.

فرمانده انتظامی هرمزگان اضافه کرد: کارشناسان ارزش این میزان روغن موتور را ۸۳ میلیارد و ۲۳۰ میلیون ریال اعلام کردند و با توجه به محرز شدن جرم احتکار کالا در این خصوص پرونده تشکیل و فردی که مرتکب این کار شده بود نیز دستگیر و برای انجام اقدامات قانونی تحویل مرجع قضائی شد.

فرمانده انتظامی هرمزگان گفت: «۲۰ هزار و ۸۵۹ لیتر روغن موتور خودرو احتکار شده به ارزش بیش از ۸۳ میلیارد ریال از یک انبار در بندرعباس کشف شد.» سردار علی اکبر جاویدان در این خصوص اظهار کرد: «ماموران پلیس اطلاعات و امنیت عمومی این فرماندهی در پی اشراف اطلاعاتی از دیوی (انباشت) مقدار زیادی روغن موتور در یک انبار در یکی از روستاهای شهرستان بندرعباس مطلع و موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»

وی افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از درستی موضوع



کشف ۲۱ هزار لیتر روغن موتور احتکاری در هرمزگان



در باران‌های پاییزی، به فکر شیشه جلو باشید!

روشی برای تامین مایع شیشه‌شور خودرو

مایع شیشه‌شور شیشه جلو خودرو شاید قیمت بالایی نداشته باشد؛ اما تهیه آن در خانه می‌تواند مزایای زیادی داشته باشد. نگهداری شیشه‌شور خودرو در وضعیت پاکیزه، ضرورتی برای ایمنی است؛ چه در تابستان با باقی‌مانده حشرات و چه در زمستان با تجمع لجن و گل‌ولای.

مایع شیشه‌شور شیشه جلو برای این منظور ضروری است و شاید به راحتی چند هزار تومان برای خرید یک گالن از این مایع آبی‌رنگ هزینه کنید؛ اما گزینه‌ای کاربردی وجود دارد.

تهیه مایع شیشه‌شور در خانه نه تنها هزینه‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه از استفاده از مواد شیمیایی مضر نیز جلوگیری می‌کند.

برای تهیه یک گالن مایع دست‌ساز، به‌طور تقریبی یک پیمانه سرکه سفید، یک تا دو پیمانه الکل ایزوپروپیل ۹۱ درصد، آب مقطر و مایع ظرف‌شویی نیاز است.

این ترکیب هزینه کل هر گالن را به حدی پایین می‌آورد که می‌تواند تا ۴۰ درصد نسبت به برخی فرمول‌های تجاری صرفه‌جویی به‌همراه داشته باشد.

البته مایع آماده خریداری‌شده راحتی خود را دارد؛ اما شما برای محصولی که عمدتاً از آب، متانول و افزودنی‌های رنگی تشکیل شده، هزینه اضافی پرداخت می‌کنید.

انتخاب مایع شیشه‌شور برند، قیمت را دو برابر می‌کند که وقتی بیشتر مواد اولیه را در خانه دارید، هزینه‌ای غیرضروری است.

مزیت دیگر این روش دست‌ساز، امکان تنظیم فرمول بر اساس شرایط آب‌وهوایی و رانندگی است که صرفه‌جویی بیشتری به همراه دارد و فرآیند را ساده‌تر می‌کند.

با صرف چند دقیقه برای تهیه یک حجم معین از این مایع، می‌توانید با آمادگی کامل برای هر نوع آلودگی روی شیشه جلو به‌دل جاده بزنید.

در ادامه مراحل ساده این کار را گام‌به‌گام توضیح می‌دهیم. کیفیت مایع شیشه‌شور شیشه به فرمول مخفی بستگی ندارد؛ بلکه به چند ماده ساده شامل آب، یک پاک‌کننده و در ماه‌های زمستان یک محلول ضد یخ (مانند الکل) نیاز دارد.

چیزی فانتزی یا گران‌قیمت در کار نیست. اگرچه آب جزء مهمی است، اما بهتر است از آب لوله‌کشی استفاده نشود؛ زیرا مواد معدنی موجود در آن می‌تواند لوله‌ها یا نازل‌های اسپری خودرو را مسدود کند. در شرایط اضطراری آب معمولی قابل استفاده است؛ اما بهتر است به عادت تبدیل نشود.

آب فیلتر شده گزینه‌ای باکیفیت است؛ اما آب مقطر برای اکثر افراد بهترین انتخاب است؛ آب مقطر ارزان و در دسترس بوده و در ظروف پلاستیکی عرضه می‌شود که برای مخلوط کردن مایع مناسب است.

مایع ظرف‌شویی وظیفه تمیزکاری را بر عهده دارد و به حذف آلودگی جاده و بقایای حشرات کمک می‌کند.

افزودن سرکه سفید به ترکیب، اثربخشی محلول را افزایش داده و از ایجاد خطوط جلوگیری می‌کند.

در مناطق سردسیر که دما به زیر صفر می‌رسد، اضافه



کردن الکل ایزوپروپیل به‌صورت فصلی برای جلوگیری از یخ‌زدگی مایع ضروری است که می‌تواند به قطعات پلاستیکی آسیب برساند.

از محلول الکل ایزوپروپیل حداقل ۹۱ درصد استفاده کنید؛ ۹۹ درصد حتی بهتر است. حین تهیه مایع دست‌ساز، بررسی بر فپاکن‌هانی‌ز فرصت مناسبی است. هر مایع شیشه‌شور ذخیره‌شده باید به‌وضوح بر چسب‌گذاری شود. الکل ایزوپروپیل در صورت بلعیده شدن سمی است؛ بنابراین آن را دور از دسترس کودکان و حیوانات خانگی نگه دارید. صرفه‌جویی چند هزار تومانی از تهیه مایع شیشه‌شور دست‌ساز ممکن است ناچیز به نظر برسد؛ اما اگر سالانه چندین گالن استفاده کنید یا چند خودرو داشته باشید، این مبلغ قابل توجه می‌شود.

خرید مقدار بیش‌تری از مواد اولیه می‌تواند صرفه‌جویی بیشتری به‌همراه داشته باشد؛ اما توجه کنید که موادی مانند الکل ایزوپروپیل تاریخ انقضای محدود (معمولاً تا سه سال بسته به تولیدکننده) دارند. بنابراین از انباشت بیش از حد موادی که به‌ندرت استفاده می‌شوند، خودداری کنید. مزیت دیگر مایع شیشه‌شور دست‌ساز، ملاحظات زیست‌محیطی آن است.

اکثر مایعات شیشه‌شور تجاری حاوی متانول، نوعی الکل به کار رفته در ضد یخ خودروها و تولید فرمالدئید هستند. الکل ایزوپروپیل اغلب به‌عنوان ضد عفونی‌کننده استفاده می‌شود و در ضد عفونی‌کننده‌های دست‌رایج است. هر چند هر دو ماده سمی هستند؛ اما الکل ایزوپروپیل کمتر مضر است. ارزش‌گذاری مالی برای مزایای دیگر، از جمله رضایت از انجام کار خودتان، دشوار است. همچنین راحتی تولید مایع شیشه‌شور سفارشی که نیازهای رانندگی شما را برآورده کند، قابل توجه است.

در زمستان الکل به محلول شیشه‌شور اضافه کنید یا مقدار مایع ظرف‌شویی و سرکه را تنظیم کنید تا با آلودگی جاده و بقایای حشرات مقابله کنید.

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید





توقیف لاستیک‌های خارجی قاچاق در شاهرود

«فرمانده انتظامی شاهرود از کشف لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۷ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ علیرضا شائبینی بیان کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان شاهرود حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون مشکوک و آن را متوقف کردند.»

وی به بازرسی خودرو و کشف ۴۱۸ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق و فاقد مجوز

اشاره کرد و افزود: «کارشناسان ارزش محموله کشف‌شده را ۷ میلیارد ریال اعلام کردند.»

فرمانده انتظامی شاهرود با بیان این که متخلف شناسایی و تحویل مراجع قضایی شد، خاطر نشان کرد: «قاچاق کالا به تولیدات داخلی کشور ضرر به می‌زند و شهروندان هرگونه اخبار در خصوص کالای قاچاق را از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.»

«آستون مارتین» به واسطه تایرهای «پیرلی» جاده را تحلیل می‌کند؛

میزبانی سنسورهای هوشمند در لاستیک



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«آستون مارتین خودروهایش را به لاستیک‌های هوشمند پیرلی مجهز کرده است. این تایرهای جدید، اطلاعات سطح جاده را به ECU خودرو ارسال می‌کنند. آستون مارتین اعلام کرد که خودروهای آینده خود را به نسل جدیدی از لاستیک‌های هوشمند مجهز خواهد کرد؛ فناوری نوآورانه‌ای که اطلاعات سطح جاده را مستقیماً به خودرو ارسال می‌کند. این خودرو ساز بریتانیایی سراغ لاستیک‌های هوشمند پیرلی با نام سایبر تایر رفته است. این لاستیک‌ها که با همکاری شرکت بوش توسعه یافته‌اند، برخلاف تایرهای معمولی، دیگر یک قطعه لاستیکی بی‌جان نیستند. درون هر لاستیک یک حسگر ویژه نصب شده که داده‌های حیاتی مانند فشار، دما، میزان سایش و حتی تغییرات شعاع لاستیک بر اثر فشرده شدن را اندازه‌گیری کرده و از طریق بلوتوث به ECU خودرو ارسال می‌کند. این جریان دائمی اطلاعات به مغز خودرو اجازه می‌دهد برای نخستین بار، تصویری دقیق و لحظه‌ای از وضعیت هر چهار چرخ و سطح تماس آن‌ها با جاده داشته باشد. سیستم‌های هوشمند خودرو با تحلیل این داده‌ها می‌توانند شرایط خطرناک مانند احتمال بروز آکوپلنینگ (سر خوردن روی آب) یا تغییر ناگهانی سطح جاده (مثلاً از آسفالت به مسیر خاکی) را پیش‌بینی کنند. در نتیجه، خودرو به‌طور خودکار تنظیمات شاسی، پشیرانه و سیستم‌های ایمنی را برای تطبیق با شرایط جدید تغییر می‌دهد که این امر به بهبود عملکرد و کاهش چشمگیر خطر تصادف کمک می‌کند. پیرلی برای نخستین‌بار این فناوری را در سال ۲۰۲۱

به‌نمایش گذاشت و پیش از این در پاگانی یوتوپیا از آن استفاده کرده بود. با این حال، همکاری با آستون مارتین نشان‌دهنده اولین گام بزرگ برای ورود این تکنولوژی به بازار گسترده‌تر است و انتظار می‌رود به‌زودی سایر خودروسازان و تولیدکنندگان لاستیک نیز به این سمت حرکت کنند. با ایس‌حال، رانندگان و خودروسازان

آمریکایی شاید نتوانند از این فناوری بهره‌مند شوند؛ زیرا قوانین آمریکا فروش و واردات سخت‌افزار و نرم‌افزار متصل به‌خودرو را با محدودیت‌هایی همراه کرده و این مساله می‌تواند مانع بزرگی برای پیرلی باشد. از آن‌جا که ۳۷ درصد از سهام پیرلی متعلق به شرکت چینی سینوکم است، این ارتباط باعث افزایش حساسیت قانون‌گذاران

آمریکایی شده و ممکن است دسترسی به این فناوری را در یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خودرو جهان به تأخیر انداخته یا حتی به‌طور کامل مسدود کند. لاستیک‌های پیرلی سایبر تایر دیگر تنها یک حلقه لاستیکی نیستند، بلکه به‌لطف حسگرهای داخلی، به یک منبع داده حیاتی برای خودرو تبدیل شده‌اند. این حسگرها فشار،

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



«کمپانی بام‌واز سال ۱۹۹۹ میلادی اس‌یووی میان‌سایز لوکس خود را با نام X5 به بازار عرضه کرد. این خودرو به‌حدی موفق بود که تا به امروز روی خط تولید این خودروساز باورایی قرار گرفت و جدیدترین نسل آن G05 با G18 است که نسل چهارم این اس‌یووی میان‌سایز لوکس محبوب شناخته می‌شود. بام‌واز در سال ۲۰۲۳ میلادی اعلام کرد که برنامه بلندمدتی برای هر چهار مدل X3، X4، X5 و X6 دارد که قرار است به مسیر الکترونیک شدن وارد شوند. نکته بسیار مهم درباره بام‌واز

آمار فروش عالی این خودرو در بازار ایالات متحده است. موسسه خرید و فروش خودروهای ایالات متحده آمار جالبی از سال‌های ۲۰۲۱، ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ میلادی از فروش X5 در بازار ایالات متحده منتشر کرده که سه سال اخیر پر فروش‌ترین سال این خودرو در بازار رقابتی ایالات متحده بوده است. در واقع در سال ۲۰۲۱ میلادی ۶۰ هزار و ۷۲۴ دستگاه، در سال ۲۰۲۲ میلادی ۸۲ هزار و ۳۷۳ دستگاه و در سال ۲۰۲۳ میلادی ۷۲ هزار و ۵۷۴ دستگاه از این خودرو به فروش رفته است.



بام‌واز X5» همچنان پر فروش در میان بلندقامتان

در گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

تحریم داخلی، مشکل بزرگ‌تر از مکانیسم ماشه

برداشتن موانع داخلی راه تولید را آزاد می‌کند و توان صنعت در مقابله با فشارهای خارجی را چند برابر می‌سازد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در یکی از مهم‌ترین برهه‌های صنعت خودرو، قطعه‌سازان کشور با دو چالش جدی روبه‌رو هستند؛ محدودیت نقدینگی و فشار موانع داخلی. بسته ۵۰ هزار میلیارد تومانی که این روزها بر میز بررسی شورای بانک مرکزی قرار گرفته، در صورت تصویب می‌تواند گامی موثر برای حفظ و تقویت تولید، تسویه بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان و روان‌سازی زنجیره تامین باشد. کارشناسان بر این باورند که همراهی چنین حمایتی با اصلاحاتی همچون حذف قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری واقعی مدیریت به بخش خصوصی، زمینه‌ساز آثار پایدار خواهد شد. امروز صنعت خودرو بیش از هر زمان، به فضای کاری بازتر و مدیریتی چابک نیاز دارد تا بتواند از فشارها عبور کرده و مسیر رشد را هموار سازد.

بسته ۵۰ هزار میلیاردی روی میز شورای بانک مرکزی محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با تشریح وضعیت فعلی قطعه‌سازان و جزئیات بسته تسهیلات ۵۰ هزار میلیارد تومانی درخواستی این انجمن از وزارت صنعت، معدن و تجارت و بانک مرکزی در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو»، گفت: «بانک مرکزی این هفته موضوع تامین این تسهیلات را در شورای خود مطرح خواهد کرد. وزیر صمت نیز نامه‌ای به بانک مرکزی ارسال کرده و درخواست بررسی این طرح را داده است. طبق روال، پیشنهاد باید در شورا بررسی و تصویب شده و سپس نتیجه از سوی بانک مرکزی اعلام شود.»

وی با تأکید بر ضرورت اجرای این اقدام به‌عنوان نخستین گام جدی در مسیر حمایت از صنعت قطعه، افزود: «تمام امید ما این است که پس از اجرای این مرحله، مسئولان به یک تصمیم اساسی برسد و برای همیشه از قیمت‌گذاری دستوری دست بردارند. بازار باید بر اساس مکانیسم‌های واقعی اقتصادی و شرایط تولید، قیمت‌گذاری شود، نه با فشار و دستور. این رویکرد می‌تواند مهم‌ترین و شاید تعیین‌کننده‌ترین قدم در بهبود شرایط قطعه‌سازان و کل صنعت خودرو باشد.» گفتنی است، انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور چندی پیش با هدف جلوگیری از افت تولید و کاهش تیراژ، پیشنهاد پرداخت تسهیلات ۵۰ هزار میلیارد تومانی را مطرح کرده است. بر اساس این طرح، قرار است به هر یک از خودروساز بزرگ کشور، از جمله ایران خودرو و سایپا، ۲۰ هزار میلیارد تومان و در مجموع ۱۰ هزار میلیارد تومان نیز به سایر خودروسازان اختصاص یابد تا بتوانند بخشی از بدهی‌های خود به قطعه‌سازان را تسویه کرده و چرخه تولید بدون وقفه ادامه یابد.

مکانیسم ماشه و فشار مضاعف بر صنعت خودرو رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که با توجه به تشدید فشار ناشی از فعال شدن «مکانیسم ماشه»، کمبود نقدینگی، تجربه بازگشت تحریم‌ها و خسارت‌های سنگینی که پیش‌تر به صنعت وارد شده است، پرداخت فوری این ۵۰ هزار میلیارد تومان تا چه اندازه ضروری بوده و تاخیر در آن چه پیامدهایی برای صنعت و اقتصاد کشور به همراه خواهد داشت؟ اظهار داشت: «این سوال واقعا سخت است، اما پاسخ روشن دارد. ما باور داریم که اگر تحریم‌های داخلی وجود نداشته باشد، توان مقابله با تحریم‌های بین‌المللی را داریم.» نجفی‌منش با اشاره به این که فشار ناشی از تحریم‌های داخلی بیشتر از فشار تحریم‌های خارجی و حتی مکانیسم ماشه است، اضافه کرد: «در تحریم‌های خارجی می‌توانیم با تدبیر و نوآوری راه‌حل پیدا کنیم، اما وقتی به تحریم داخلی می‌رسیم، هیچ مسیر جایگزینی وجود ندارد. این نوع محدودیت‌ها و موانع، دقیقاً داخل کشور بر ما تحمیل می‌شود و دست و پای تولیدکننده را می‌بندد. امیدواریم که مسئولان درک کنند و به این نتیجه برسند که باید این نوع تحریم‌ها را بردارند و صنعت را آزاد بگذارند تا کار خود را با تمرکز، آزادانه و بدون مانع ادامه دهد.»



به بخش خصوصی واقعی است.» وی اضافه کرد: «زمانی که مدیریت و قیمت‌گذاری هم‌زمان در اختیار بخش خصوصی باشد، آن‌ها بر اساس فرمول‌های فنی و اقتصادی خود تصمیم می‌گیرند و دولت صرفاً نقش ناظر را ایفا می‌کند تا اطمینان حاصل شود این فرمول‌ها به درستی اجرا می‌شوند. این روش ساده، شفاف و پاسخگوست و می‌تواند بسیاری از گره‌های موجود در بازار و صنعت خودرو را باز کند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، در پاسخ به پرسشی درباره تأثیر خصوصی‌سازی ایران خودرو بر عملکرد قطعه‌سازان و مزایای احتمالی خصوصی‌سازی سایپا، تصریح کرد: «خصوصی‌سازی ایران خودرو تاکنون نتایج مطلوبی به همراه داشته است. برخلاف برخی نگرانی‌ها، تولید نه تنها کاهش نیافته بلکه با وجود تعطیلی‌های ناخواسته نیز حفظ شده است. در پنج ماه نخست امسال، این شرکت عملاً دو ماه به دلیل عواملی چون قطعی برق و مشکلات ناشی از جنگ و تامین مواد اولیه تعطیل بود، اما عملکرد آن پس از خصوصی‌سازی به مراتب بهتر از سایپا بوده است.»

وی ادامه داد: «این تجربه نشان می‌دهد که واگذاری واقعی مدیریت و تصمیم‌گیری، حتی در شرایط بحرانی، می‌تواند تولید را در مسیر صحیح نگه دارد. بر همین اساس، توصیه ما این است که خصوصی‌سازی سایپا نیز با جدیت دنبال شود و دولت با عزم جدی، حمایت‌های لازم را انجام دهد تا صنعت خودرو بتواند با حداکثر ظرفیت و بدون موانع غیر ضروری به فعالیت خود ادامه دهد.»

وقت خصوصی‌سازی سایپا فرا رسیده است رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، در توضیح مزایای خصوصی‌سازی و نقش آن در بهبود شرایط صنعت خودرو، گفت: «امیدواریم اکنون زمانی باشد که مسئولان با رویکردی اصولی و درست این اقدامات را اجرایی کنند. خصوصی‌سازی واقعی می‌تواند حلقه‌های تصمیم‌گیری را کوتاه‌تر کرده و از بوروکراسی غیر ضروری بکاهد.»

نجفی‌منش افزود: «کاهش تشریفات اداری و سپردن مدیریت به بخش خصوصی این امکان را فراهم می‌کند تا واکنش‌ها به تغییرات بازار سریع‌تر و هماهنگ‌تر باشد. این همان چیزی است که صنعت به آن نیاز دارد؛ فضای کاری آزاد، مدیریت چابک و حذف موانع داخلی که زمینه رشد و پایداری تولید را فراهم می‌کند.» شایان ذکر است، خصوصی‌سازی ایران خودرو نشان داده است که سپردن مدیریت به بخش خصوصی می‌تواند ظرفیت‌های تولید و بازار را به سرعت فعال کند. از ابتدای سال جاری تا چهارم شهریور، تولید این شرکت به بیش از ۲۱۱ هزار دستگاه رسیده که رشد ۵ درصدی و تحقق ۹۴ درصدی برنامه سالانه را ثبت کرده است. سهم بازار نیز با بهبود مدیریت زنجیره تامین به ۵۲ درصد افزایش یافته است. پس از واگذاری، موجودی خودروهای ناقص با کاهش ۷۵ درصدی به هزار و ۵۶۴ دستگاه رسیده و عرضه کامل محصولات، اعتماد مشتریان را تقویت کرده است. ارزش سهام ایران خودرو در بورس طی یک سال گذشته ۷۶ درصد رشد داشته و سیاست واقعی‌سازی قیمت‌ها مسیر سوددهی پایدار را هموار کرده است.

تغییر رویکرد از تولید صرف به کیفیت‌محوری و نوآوری، هم رضایت مشتریان و هم فرهنگ سازمانی را ارتقا داده و فضای کاری را به سمت خلاقیت سوق داده است. بهبود رفتار کارکنان در تعامل با مشتریان، تسویه بخشی از بدهی‌ها و پرداخت ۱۵ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان، زنجیره تامین را تقویت کرده است. فروش نزدیک به ۱۹۷ هزار دستگاه در پنج ماه اول سال و رشد ۳۸ درصدی درآمد، همراه با کاهش تولید خودروهای قدیمی و افزایش سهم محصولات جدید، کیفیت و سودآوری را بالا برده است. تجربه خصوصی‌سازی این شرکت ثابت می‌کند که واگذاری مدیریت به بخش خصوصی می‌تواند تولید را افزایش دهد، کیفیت را ارتقا بخشد و جایگاه بازار را تثبیت کند؛ الگویی که اجرای آن در سایپا و دیگر خودروسازان می‌تواند آینده صنعت خودرو ایران را متحول سازد.

با این تفصیل و با توجه به تجربه موفق ایران خودرو پس از خصوصی‌سازی، آغاز سریع روند خصوصی‌سازی سایپا ضرورتی انکارناپذیر است. در شرایط حساس کنونی و مکانیسم ماشه، این اقدام می‌تواند موتور تولید و بازار این شرکت را دوباره روشن و از بحران‌های پیش‌رو جلوگیری کند

توصیه ما این است که خصوصی‌سازی سایپا نیز با جدیت دنبال شود و دولت با عزم جدی، حمایت‌های لازم را انجام دهد تا صنعت خودرو بتواند با حداکثر ظرفیت و بدون موانع غیر ضروری به فعالیت خود ادامه دهد

این مقام صنفی، در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که کدام مسائل داخلی خسارت‌زاتر هستند و چگونه می‌توان برخی از تحریم‌های به ظاهر دشوار بین‌المللی را در مقایسه با تصمیمات داخلی دور زده، ادامه داد: «ما حتی نمی‌توانیم وارد جزئیات این تحریم‌های داخلی شویم، چون بدخواهان منتظر شنیدن همان جزئیات هستند تا مکانیسم‌های ما را یکی یکی ببندند. سیاست ما این است که هر چه بسته‌تر و محافظه‌کارانه‌تر عمل کنیم، به صلاح خودمان است.» وی تصریح کرد: «حرف ما واضح است: تحریم داخلی نباید باشد. متولیان و تصمیم‌گیران باید بگذارند قطعه‌سازان و مجموعه‌های تولیدی بدون مانع فعالیت کنند. اگر این اتفاق نیفتد، باز هم صنعت در فشار باقی می‌ماند.»

ضرورت قیمت‌گذاری بر اساس منطق اقتصادی نجفی‌منش درباره حمایت‌های ضروری دولت از صنعت قطعه در شرایط فعلی به «دنیای خودرو»، گفت: «ما دو مطالبه اصلی داریم؛ نخست، کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری. به این معنا که هیچ نهاد بیرونی نباید قیمت‌ها را به‌سازند، قطعه‌ساز یا خودروساز تحمیل کند. مطالبه دوم، کنار گذاشتن مدیریت متمرکز از سوی دولت و واگذاری آن

اگر تحریم‌های داخلی وجود نداشته باشد، توان مقابله با تحریم‌های بین‌المللی را داریم. در تحریم‌های خارجی می‌توانیم با تدبیر و نوآوری راه‌حل پیدا کنیم، اما وقتی به تحریم داخلی می‌رسیم، هیچ جایگزینی وجود ندارد

نویسنده

نویسنده

دارند.» وی در مورد زمان‌بندی معاینه‌فنی خودروها افزود: «خودروهای سواری شخصی، پس از گذشت ۴ سال از تاریخ تولید، باید سالانه معاینه‌فنی دریافت کنند. خودروهای عمومی (تاکسی، اتوبوس، وانت و...) نیز از سال اول تولید، موظف به دریافت معاینه‌فنی به صورت ۶ ماهه هستند.» وی همچنین گفت: «معاینه‌فنی یک الزام قانونی و اخلاقی است. پلیس با استفاده از دوربین‌های هوشمند و گشت‌های میدانی، به صورت مستمر خودروهای فاقد معاینه‌فنی را شناسایی و جریمه می‌کند. در کنار برخورد قانونی، ما به دنبال فرهنگ‌سازی هستیم. رانندگان باید بدانند که معاینه‌فنی فقط یک برگه نیست؛ بلکه تضمینی برای سلامت خودرو و ایمنی سفر است.»

ایستاد. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ درباره رصد وضعیت معاینه‌فنی وسایل نقلیه در نیمه اول سال گفت: «در ۶ ماهه نخست سال، بیش از ۶۴۹ هزار خودرو به دلیل نداشتن معاینه‌فنی معتبر مشمول جریمه شدند و بالغ بر یک هزار و ۶۰۰ برگه تأییدیه معاینه‌فنی در ۶ ماه نخست ابطل شده است.» سردار سید ابوالفضل موسوی پور با اشاره به این که معاینه‌فنی خودروها یکی از مهم‌ترین ابزارهای کنترل سلامت فنی وسایل نقلیه، ایمنی و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی است، گفت: «خودروهایی که بدون معاینه‌فنی در سطح شهر تردد می‌کنند، نه تنها خطرات جدی برای خود و دیگر رانندگان ایجاد می‌کنند، بلکه سهم قابل توجهی در آلودگی هوای تهران



ابطال ۱۶۰۰ معاینه‌فنی در ۶ ماه گذشته



رئیس کل دادگستری هرمزگان خبر داد:

مجازات سنگین برای مدیران سه شرکت بزرگ نفتی به اتهام قاچاق سوخت



علی زندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

این روزها اخبار کشف شبکه‌های قاچاق سوخت و صدور احکام قضایی نسبتاً سنگین برای قاچاقچیان سازمان یافته سوخت در کشور مورد توجه قرار دارد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

۲۴ هزار میلیارد ریال جریمه و حبس برای متخلفین چند روز قبل رئیس کل دادگستری هرمزگان از صدور حکم محکومیت برای مدیران سه شرکت بزرگ تولید فراورده‌های نفتی به اتهام فعالیت سازمان یافته در امر قاچاق سوخت از طریق ارائه فاکتورهای صوری و جعل اسناد خبر داد. مجتبی قهرمانی با اشاره به عزم و اراده جدی دستگاه قضایی برای مقابله با قاچاق سوخت اظهار داشت: «در تداوم اقدامات دادگستری کل استان هرمزگان و برخورد بدون اغماض با قانون‌شکنان و گروه‌های سازمان یافته، یکی از پرونده‌های مهم در خصوص قاچاق سازمان یافته بیش از ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر فراورده‌های نفتی شامل نفت گاز، نفت کوره و نفت سفید در دادگاه انقلاب شهرستان بندرعباس



شده‌اند.» رئیس کل دادگستری هرمزگان با اعلام این که مجموع مجازات نقدی متهمین پرونده مذکور اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی حدود ۲۴ هزار میلیارد ریال است، خاطر نشان کرد: «به موجب تصمیم دادگاه، مدیران عامل این شرکت‌ها به همراه یکی دیگر از متهمین که با آن‌ها در امر قاچاق فراورده‌های نفتی همکاری داشته است، جمعاً به ۱۷ سال حبس تعزیری و ممنوعیت خروج از کشور به مدت ۵ سال محکوم شده‌اند.» وی همچنین تأکید کرد: «برخورد بدون اغماض با عناصر دخیل در قاچاق سازمان یافته سوخت و غارتگران ثروت‌های عمومی و منابع ملی به صورت ویژه در دستور کار دستگاه قضایی استان هرمزگان قرار دارد و در این زمینه با تمامی عوامل، بدون چشم‌پوشی و قاطعانه برخورد خواهد شد.»

غیر مجاز از برق تشکیل شد.» دادستان میناب یادآور شد: «بر این اساس پس از انجام و پایان تحقیقات قضائی، قرار جلب به دادرسی و کیفرخواست برای ۱۶۶ نفر از متهمان صادر و پرونده آن‌ها برای رسیدگی و صدور رأی به دادگاه ارسال شده است و در صورت محکومیت، مجازات حبس، شلاق و جزای نقدی به میزان بیش از ۶۰ هزار میلیارد تومان در انتظار متهمین خواهد بود.» طاهری تصریح کرد: «پیش از این نیز در خصوص ۲۰ نفر دیگر از متهمین کیفرخواست صادر شده است و انجام تحقیقات در خصوص سایر پرونده‌ها به صورت مستمر ادامه دارد و نتایج آن متعاقباً اطلاع‌رسانی خواهد شد. در خصوص اموال نامشروع حاصل از قاچاق سوخت در بندر کلاهی از جمله ۳۰ باب ویلا لوکس متعلق به متهمان نیز بدلی از پرونده آن‌ها تهیه و جهت رسیدگی به دادگاه اصل ۴۹ قانون اساسی استان هرمزگان ارسال شده است.»

کشف محموله ۶۰ هزار لیتری سوخت قاچاق در شهرستان خمیر

روز گذشته رئیس دادگستری شهرستان خمیر هم از کشف و توقیف یک محموله بزرگ سوخت قاچاق به میزان ۶۰ هزار لیتر گازوئیل در این شهرستان خبر داد. احسان حیدری در این خصوص اظهار کرد: «ماموران پلیس آگاهی بندر خمیر حین کنترل خودروهای عبوری در محور این شهرستان، به دو دستگاه کامیون مشکوک شده و با هماهنگی قضایی آن‌ها را برای بررسی بیشتر متوقف کردند. پس از بازرسی از کامیون‌ها مشخص شد که متهمان در حال حمل غیرقانونی ۶۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق بوده‌اند.» رئیس دادگستری شهرستان خمیر با بیان این که در این رابطه یک نفر دستگیر شده است، تصریح کرد: «یکی دیگر از متهمان متواری شده که دستور شناسایی و دستگیری وی صادر شده است. پرونده این موضوع در مراجع قضایی در دست بررسی بوده و برخورد قانونی با قاچاقچیان سوخت به صورت جدی در دستور کار دستگاه قضایی و انتظامی شهرستان قرار گرفته است.»



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیا کی خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلبردر
Billboard



آئودی با «حلقه‌های مهندسی شده» وارد فرمول یک می‌شود

«آئودی با کمپین جدید «حلقه‌های مهندسی شده» به استقبال حضور تاریخی خود در رقابت‌های فرمول یک ۲۰۲۶ می‌رود. این برند آلمانی با همکاری یک آژانس تبلیغاتی، مجموعه‌ای از آگهی‌های سینمایی برای فصل ۲۰۲۶-۲۰۲۵ تولید کرده‌است. در این آثار، حلقه‌های نمادین آئودی با الهام از جزئیات فنی و طراحی مدل‌های RS بازآفرینی می‌شوند تا نشانگر دقت مهندسی، نوآوری و هویت ورزشی آئودی باشند.

هوش هیجانی بازار خودرو و خطای نگاه سرمایه‌ای

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار



بازار خودرو ایران در حالی روزهای پرتنش خود را می‌گذراند که فعال شدن «مکانیسم ماشه» دوباره سایه سنگین نگرانی را بر اقتصاد کشور گسترانده‌است. در چنین شرایطی، آن چه بیش از هر چیز به چشم می‌آید، تسلط هیجان بر رفتار بازار و شکل‌گیری انتظارات غلطی است که مسیر صنعت خودرو را از کارکرد اصلی‌اش دور کرده‌است. واقعیت این است که قدرت خرید مردم به شدت کاهش یافته و همین مساله باعث شده بازار خودرو به تدریج به سمت رکود حرکت کند. برخلاف گذشته که هر تکانه سیاسی یا اقتصادی موجی از تقاضای هیجانی ایجاد می‌کرد، امروز ظرفیت جامعه برای جهش‌های قیمتی تهی شده‌است. دیگر خریداران توان و رمقی برای همراهی با موج‌سازی‌های قیمتی ندارند و در نتیجه، آنچه باقی مانده بازاری خسته، بی‌رمق و گرفتار در هیجان‌های بی‌ثمر است. این ضعف در هوش هیجانی بازار، خود به افزایش قیمت‌ها دامن زده‌است. وقتی نگاه غالب به خودرو همچنان سرمایه‌ای است نه مصرفی، حتی کوچک‌ترین شایعه یا خبر سیاسی می‌تواند قیمت‌ها را بالا ببرد؛ بی‌آن که معاملاتی واقعی رخ دهد. نتیجه چنین روندی روشن است: بازار به جای حرکت در مسیر عقلانی، در دایره‌ای بسته میان التهاب و رکود گرفتار می‌شود.

خودرو باید یک کالای مصرفی باشد؛ وسیله‌ای برای حمل‌ونقل و ارتقای رفاه خانوار. اما تا زمانی که نگاه سرمایه‌ای بر ذهنیت عمومی حاکم باشد، هر بحران خارجی همچون مکانیسم ماشه، بهانه‌ای برای موج‌سازی قیمتی خواهد شد. درحالی که قدرت خرید جامعه رو به افول است و بازار در آستانه رکود عمیقی قرار دارد، چنین هیجاناتی نه تنها کمکی به حفظ ارزش دارایی نمی‌کند، بلکه تنها فشار روانی و اجتماعی را تشدید خواهد کرد. اگر سیاست‌گذار و رسانه‌ها می‌خواهند بازار خودرو از این چرخه باطل خارج شود، باید با مدیریت انتظارات و تقویت تولید و واردات، زمینه را برای بازگشت عقلانیت به بازار فراهم کنند. تا زمانی که هوش هیجانی بر رفتارها غلبه دارد، رکود سنگین و قیمت‌های غیرمنطقی دوروی یک سکه خواهند بود.

نکته آموزشی

حد لنت‌ها باعث کاهش توان توقف و افزایش احتمال لغزش در شرایط اضطراری می‌شود. دیگر نکته مهم، بررسی دیسک یا کاسه‌ترمز است. تاب برداشتن یا خط افتادن روی دیسک می‌تواند موجب لرزش و کاهش قدرت ترمزگیری شود. در کنار این موارد، تنظیم درست کابل‌ها و اطمینان از عدم وجود هوا در مدار هیدرولیک ترمز از الزامات نگهداری محسوب می‌شود. به خاطر داشته باشید که موتورسیکلت به دلیل دوچرخ بودن، ثبات کمتری نسبت به خودرو دارد و کوچک‌ترین نقص در ترمز می‌تواند حادثه‌ای جدی ایجاد کند.

سیستم ترمز یکی از حیاتی‌ترین اجزای هر موتورسیکلت است که به‌طور مستقیم با امنیت جان راکب و دیگران در ارتباط است. بسیاری از حوادث رانندگی بر اثر بی‌توجهی به عملکرد صحیح ترمزها رخ می‌دهد؛ درحالی که با چند اقدام ساده می‌توان از بروز این خطرات پیشگیری کرد. پیش از هر چیز باید سطح روغن ترمز به‌طور منظم بررسی شود. کاهش روغن یا استفاده از روغن بی‌کیفیت، عملکرد ترمز را به شدت مختل می‌کند. همچنین، لنت‌های ترمز باید در بازه‌های زمانی مشخص بازبینی شوند؛ ساییدگی بیش از

اهمیت توجه به
وضعیت سیستم ترمز
موتورسیکلت



MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir