

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: استانداردسازی خدمات پس از فروش خودرو در ایران با ترجمه نخستین مرجع علمی جهانی

۱۴ صفحه



«پارس‌نوآ» با داخلی سازی ۸۰ درصدی به تولید انبوه می‌رسد

۴ صفحه



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

... گویم دریغ از پارسال!

در دهه ۴۰ خورشیدی که سنگ بنای صنعت خودرو ایران نهاده شد، ایرانیان خوشحال و شادمان که در آینده کشورشان یکی از قطب‌های این صنعت در جهان خواهد بود؛ زیرا با عنایت به هوش و هنر...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

توقف تولید G80 الکتریکی، طرفداران این برند را غافلگیر و ناامید کرده است

پایان زود هنگام برای جنسیس الکتریکی

۶ صفحه

تیراژ تولید مونتاژی‌ها کاهش می‌یابد؟

۱۰ صفحه

بر خوردهایی که مرگبار می‌شوند!

۱۵ صفحه

«آمیگو» آماده حضور در بازارهای جهانی می‌شود

«ارس خودرو دیزل»؛ در مسیر استانداردهای بین‌المللی با اجرای دیرینه فرآیند همولوگیشن

۱۵ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: پشت پرده کارت‌های موسوم به «بیمه طلایی خودرو»

۲ صفحه

تارا دنده‌ای V1 پلاس در بازار آزاد ۳۳ میلیون تومان گران شد

بازار خودرو زیر سلطه تغییرات نرخ ارز

بررسی بازار خودروهای داخلی و مونتاژی در یک هفته اخیر نشان از روند کاهشی قیمت‌ها... ۷ صفحه

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»: حباب بازار خودرو در حال ترکیدن است!

بازار خودرو ایران در هفته‌های اخیر وارد مرحله‌ای تازه از تحولات شده است. افزایش نرخ ارز، رکود معاملات... ۳ صفحه

عصر تازه خودروهای تیونینگ لوکس در ایران آغاز شد؛

بازگشت خودروهای «بارابوس» به ایران به کمک «نگین تندیس الماس»

۹ و ۸ صفحه

TRAZANO®

نماینده انحصاری ترازانو در ایران
coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹

اتمسفرانی
حس خوب، خرید مطمئن

ثبت نام خودرو MG GT وارداتی

اقساط 24 ماهه

قیمت قطعی

ارتباط با ما

021-88429769

021-88425833

اتمسفرانی
حس خوب، خرید مطمئن

ثبت نام خودرو MG4EV وارداتی

اقساط 24 ماهه

قیمت قطعی

ارتباط با ما

021-88429769

021-88425833



از مهندسانش خواسته تا مفهومی از یک ابرخودرو آفرود با ۱۰۰۰ اسببخار قدرت و تا حدی الکترونیکی طراحی کنند و به موفقیت مدل‌های ربتور اشاره کرد. فارلی گفت: «علاقه‌مندان به ربتور پیام مهمی به ما می‌دهند. آن‌ها نادان نیستند؛ بلکه بسیار باهوش هستند. آن‌ها ۱۲۰ هزار دلار برای یک پیکاپ ۸۰۰ اسببخاری هزینه کرده‌اند.» اگر فورد چنین خودرویی بسازد، از فرمول موستانگ GTD پیروی خواهد کرد؛ یعنی قیمت بالا و تولید محدود. موستانگ GTD با قیمت ۳۲۷ هزار دلار عرضه می‌شود و فورد تنها ۳۰۰ دستگاه از آن تولید می‌کند؛ بنابراین، این خودرو آفرود محصولی برای خریداران عادی فورد نخواهد بود. بلکه محصولی خاص خواهد بود و اشاره‌ای به رالی داکار خواهد داشت که فارلی گفته آرزوی برنده شدن در آن را دارد.

جیم فارلی خبر از ساخت سوپراسپر تی آفرودی برای مسیرهای خاکی و ماسه‌ای داده که می‌تواند معادل آفرود مدل‌های ربتور برای موستانگ GTD باشد. جیم فارلی، مدیرعامل فورد ایده‌های بزرگی در سر دارد. او این خودرو ساز افسانه‌ای را به سمت آینده‌ای الکترونیکی و فرآیند تولید ساده‌تر هدایت می‌کند تا بتواند خودروهای الکترونیکی ارزان‌تری تولید کند. این هدف ارزشمند است؛ اما فارلی همچنین به فکر جانشینی برای موستانگ GTD، خودرو گران‌قیمت و پر قدرت فورد است و این بار نگاهش به خارج از پیست‌های مسابقه است. فارلی در گفت‌وگویی اظهار داشت: «هیچ‌کس تاکنون ابرخودرویی برای شن، ماسه و خاک نساخته است. من عمیقاً به این موضوع فکر می‌کنم و معمولاً این تفکر به چیزی واقعی تبدیل می‌شود.» او فاش کرد که



هایپر شاسی بلند
«فورد» در راه است

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

پشت‌پرده کارت‌های موسوم به «بیمه طلایی خودرو»



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«در روزهایی که هزینه‌های خودرو و بیمه افزایش یافته است، برخی موسسات با تبلیغات

فریبنده کارت‌هایی را با عنوان «بیمه طلایی خودرو» به فروش می‌رسانند. این کارت‌ها وعده آرامش، پوشش کامل خسارت و خدمات جانبی فوری می‌دهند؛ اما پشت‌ظاهر درخشان آن‌ها، واقعیتی تلخ و غیرقانونی پنهان است. محمدحسین شفیعی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بیمه طلایی هیچ مجوز رسمی از بیمه مرکزی ندارد و در سامانه رسمی ثبت نمی‌شود. این کارت‌ها در واقع محصول تبلیغاتی موسسات غیرمجاز هستند و در زمان خسارت هیچ ضمانت قانونی برای پرداخت ندارند.» وی افزود: «بازار کارت‌های بیمه طلایی، در عمل فرصتی برای دزدی نرم و مدرن ایجاد کرده است. وعده‌های پرداخت فوری و پوشش کامل، تنها پوسته‌ای جذاب هستند که افراد را فریب می‌دهد. بسیاری از مالکان خودرو پس از وقوع تصادف متوجه می‌شوند کارت طلایی عملایی اثر است و هیچ نهادی مسئول پرداخت خسارت آن نیست.»

او گفت: «این کارت‌ها معمولاً با طراحی مشابه بیمه‌نامه‌های رسمی و حتی با لوگوی جعلی، اعتماد مردم را هدف قرار می‌دهند. فروشندگان مبالغ زیادی جمع‌آوری می‌کنند و در عمل هیچ تعهد قانونی برای پرداخت ندارند. برخی مشتریان بعد از پرداخت پول، نه تنها خسارت خود را دریافت نمی‌کنند، بلکه با وعده‌های توخالی روبرو می‌شوند که هیچ پشتوانه‌ای ندارد.»

وی معتقد است: «رشد این بازار نتیجه ترکیبی از عوامل مختلف است: افزایش قیمت بیمه‌های رسمی، تبلیغات فریبنده در فضای مجازی و کمبود آگاهی

... گویم دریغ از پارسال!

هم‌گام‌های اولیه را برمی‌داریم و این صنعت همچنان فاقد استراتژی و راهبرد مدون و جامع است و حرکت‌ها بر اساس سلیقه این وزیر یا آن وزیر یا مدیر انجام می‌گیرد. شاید به همین دلیل است که تاکنون هیچ‌یک از هدف‌های توسعه و تعالی در این عرصه محقق نشده است و حتی واحدهای خودروساز ما پس از سال‌ها تلاش نمی‌توانند با صدور بخشی از محصولات نیازهای ارزی خود را تأمین کنند؛ چرا؟ چون محصولات آن‌ها بر روی پلت‌فرم خودروهای چند دهه پیش تولید و عرضه می‌شوند و به‌روز نیستند. در ۲۹ سال پیش گپو گفت کوتاهی با یکی از مسئولان بخش سیاست‌گذار صنعتی درباره صنعت خودرو داشتیم که به‌شدت تحت‌تأثیر قرار گرفته و آن را به‌شعر درآوردم که ذکرش در این جا خالی از لطف نیست:

دوستی دارم بود صاحب‌مقام

در صنایع حرف او جانِ کلام

گفتمش از صنعت خودرو بگو

گفت: توفیقی در این صنعت مجو

گفتمش پیکان که ۳۰ ساله شده

گفت: جدا موجب ناله شده

گفتمش مونتاژ پترو ل بارنو

گفت: بدتر از پراید است و پژو

گفتمش مزدا و دوو، گفت لا

چون که از مونتاژ می‌بارد بلا

گفتمش راه علاج و چاره چیست؟

گفت: الا ساخت داخل راه نیست

گفتمش ... گفتا که بس کن از صفا

«لیس الانسان الا ماسعی»

فرجام سخن این که: صنعت خودرو ایران با تداوم راه فعلی، راه

به جایی نخواهد برد. باید فکر اساسی کرد و آن را به‌مرحله عمل

درآورد؛ و گرنه باید این مصرع را خواند و تکرار کرد:

«هرچه آید سال نو گویم دریغ از پارسال!!»



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری



در دهه ۴۰ خورشیدی که سنگ بنای صنعت خودرو ایران نهاده شد، ایرانیان خوشحال و شادمان که در آینده کشورشان یکی از قطب‌های این صنعت در جهان خواهد بود؛ زیرا با عنایت به هوش و هنر و ذوق سرشار خدادادی ایرانیان، طراحی و تولید

خودروهای ایرانی در بازارهای جهان خوش خواهد درخشید. اما با گذشت حدود یک دهه و با پیروزی انقلاب اسلامی طبق بند «ب» قانون حفاظت و توسعه صنایع ایران، صنعت خودرو ما نیز که توسط بخش خصوصی ایجاد شده بود در اختیار دولت قرار گرفت و در این بازه زمانی بیش از چهار دهه به‌جز چند مورد انگشت‌شمار که مدیران کاربلد و گرد و خاک خورده و با تجربه زمام‌امور آن را در دست داشتند و به دنبال تحقق هدف‌های متعالی آن بودند، در بقیه موارد مدیران کارنابلد و ضعیف و ناکارآمد باعث درج‌زدن و عقب‌ماندگی آن شده‌اند. این درحالی است که صنعت خودرو جهان با راهبرد مدون و دقیق و با شتاب هرچه بیشتر به‌سوی تعالی و توسعه گام برمی‌داشت؛ به‌گونه‌ای که از تولید انواع خودرو با موتور احتراق داخلی به تمام‌الکترونیک و حتی به‌خودروهای پرنده رسیدند و بسا این نوع نوآوری‌های شگفت‌انگیز همچنان مدیر و محور بازارهای جهانی هستند. البته در این زمینه همه گناه‌ها و تقصیرات را نمی‌توان به‌گردن مدیران انداخت؛ زیرا مدیران هم تابع و مجری سیاست‌ها و برنامه‌هایی بودند که از بخش سیاست‌گذاری صنعتی به‌آن‌ها ابلاغ می‌شد. اگر با دیده دقیق و بصیرت درباره علل عقب‌ماندگی این صنعت در ایران بیاندیشیم درمی‌یابیم که در بخش سیاست‌گذاری هنوز

X22 PRO



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

مجموعه شامل یک اسپلیتر بر جسته جلو یا بر ند نیسمو، ر کاب‌های جانبی و یک دفیوزر عقب با چراغ تر مز به سبک خودروهای فرمول یک است که همگی با نوارهای فرم‌زنگ شاخص نیسمو تزئین شده‌اند. به گفته نیسان، این کیت بدنه صرفاً جنبه نمایشی ندارد و نیروی رو به‌بالا را تا ۲۹ درصد در مقایسه با نسخه استاندارد کاهش می‌دهد. یکی دیگر از ویژگی‌های برجسته، رینگ‌های آلومینیومی ۲۰ اینچی ساخت شرکت Enkei است که طراحی آن‌ها به خنک‌کاری بهتر تر مزها کمک می‌کند. این رینگ‌ها با تایرهای عرضی تر میشلن پایلوت اسپرت EV همراه شده‌اند تا چسبندگی بیشتری روی آسفالت فراهم کنند.

نیسان ایکس تریل نیسمو هر چند در قدرت پیشروانه افزایشی را تجربه نکرده، اما از تغییرات قابل توجهی در شاسی برای بهبود هندلینگ بهره می‌برد. بخش پر فور منس نیسان یعنی نیسمو پس از معرفی باترول و آرمادا نیسمو، این بار به سراغ شاسی‌بلند محبوب ایکس تریل رفته تا نسخه‌ای اسپرت‌تر از آن را روانه بازار کند. این مدل جدید با کیت بدنه اسپرت، سیستم تعلیق سفارشی و تنظیمات الکترونیکی جدید برای سیستم چهار چرخ محرک، به دنبال ارائه تجربه رانندگی جذاب‌تر و درگیرکننده‌تر است؛ هر چند که علاقه‌مندان به اسپ‌بخار بیشتر شاید کمی ناامید شوند. در نگاه اول، ایکس تریل نیسمو با کیت بدنه آپرود بنامیک خودنمایی می‌کند. این



پیشروانه هیبرید برای ایکس تریل «نیسمو»



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

حباب بازار خودرو در حال ترکیدن است!

به پایین‌ترین حد طی یک سال اخیر برسد. وقتی تقاضای سرمایه‌ای از بازار خارج شود و تنها تقاضای مصرفی باقی بماند، طبیعتاً قیمت‌ها هم به سمت تعادل حرکت می‌کنند.

با توجه به نرخ فعلی ارز، اختلاف قیمت خودروهای وارداتی با بازار جهانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا هنوز می‌توان گفت بازار دچار حباب است؟

باید واقع‌بینانه به موضوع نگاه کرد. زمانی که نرخ دلار در بازار آزاد به حدود ۱۲۰ هزار تومان رسیده، طبیعی است که قیمت یک خودرو ۳۰ هزار دلاری حدود ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان باشد. بنابراین اگر همین خودرو امروز در بازار ایران بین ۳ تا ۳/۵ میلیارد تومان معامله شود، این عدد غیرمنطقی نیست و حتی می‌توان گفت متناسب با نرخ ارز و هزینه‌های جانبی است. اما مشکل زمانی ایجاد می‌شود که برخی خودروها با قیمتی ۵ یا ۶ میلیاردی عرضه می‌شوند؛ یعنی تقریباً دو برابر ارزش واقعی‌شان با احتساب گمرک، بیمه و حمل‌ونقل. در این حالت است که می‌توان گفت بازار هنوز بخشی از حباب خود را حفظ کرده است. خوشبختانه با آغاز واردات خودروهای کار کرده و افزایش رقابت میان عرضه‌کنندگان، انتظار می‌رود این فاصله به تدریج کاهش یابد و قیمت‌ها واقعی‌تر شوند.

آیا می‌توان گفت بازار خودرو در حال عبور از مرحله حبابی خود است؟

قطعاً بله. بازار خودرو ایران طی سال‌های گذشته درگیر یکی از بزرگ‌ترین حباب‌های قیمتی خود بوده است. از سال ۱۳۹۷ تا امروز، محدودیت‌های واردات و کاهش عرضه، باعث

قرار دارد و وزارت صمت اعلام کرده است که از حدود دو هفته آینده نخستین خودروها از گمرک ترخیص خواهند شد. این طرح که از سال گذشته در دستور کار قرار گرفته، سرانجام به نقطه اجرا رسیده و می‌تواند بخشی از نیاز انباشته بازار را پاسخ دهد. نکته مثبت این طرح، نبود محدودیت در حجم موتور یا کشور مبدأ است. بر اساس آیین‌نامه جدید، اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند خودروهای زیر پنج سال کارکرد را وارد کنند. همین مساله به افزایش تنوع در بازار و رقابت میان عرضه‌کنندگان منجر خواهد شد. در نتیجه، پیش‌بینی می‌شود ورود خودروهای ژاپنی، کرمای و اروپایی در کنار برندهای چینی تازه‌وارد، توازن جدیدی در بازار ایجاد کند. به عبارت دیگر، این طرح صرفاً اقدامی اقتصادی نیست؛ بلکه می‌تواند انحصار چندساله بازار خودرو را بشکند و فضای رقابتی سالم‌تری میان خودروسازان و واردکنندگان به وجود آورد.

تبلیغات و پوشش رسانه‌ای دولت درباره واردات خودروهای کار کرده تا چه اندازه در تشدید روند نزولی قیمت‌ها موثر بوده است؟

تأثیر روانی خبر آزادسازی واردات را نباید دست‌کم گرفت. حتی پیش از ورود اولین محموله‌ها، بازار نسبت به این موضوع واکنش نشان داد و از اوایل تابستان شاهد ریزش قیمت‌ها بودیم. طی این مدت، دلالان که به دلیل کاهش تقاضای واقعی در موضع ضعف قرار گرفته‌اند، ناچار به کاهش قیمت‌ها شده‌اند تا از زیان بیشتر جلوگیری کنند. از سوی دیگر، خریداران نیز با توجه به احتمال ورود خودروهای متنوع‌تر و ارزان‌تر، دست از خرید کشیده‌اند. به همین دلیل بازار در شرایط «انتظار کاهش» قرار دارد. این وضعیت باعث شده حجم معاملات واقعی



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در هفته‌های اخیر وارد مرحله‌ای تازه از تحولات شده است. افزایش نرخ ارز، رکود معاملات، کاهش انتظارات تورمی و آغاز روند اجرایی واردات خودروهای کار کرده، مجموعه‌ای از شرایطی را پدید آورده که به گفته کارشناسان، در حال تخلیه بخشی از حباب قیمتی بازار است. در حالی که بسیاری از فعالان بازار همچنان انتظار افزایش قیمت را دارند، شواهد نشان می‌دهد شیب نزولی قیمت‌ها در خودروهای وارداتی و مونتاژی آغاز شده است و حتی برخی مدل‌های داخلی نیز از این جریان بی‌نصیب نخواهند ماند. علی قربانی‌نژاد، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به ابعاد مختلف آزادسازی واردات، اثرات روانی این سیاست، میزان واقعی اختلاف قیمت خودروهای خارجی با بازار جهانی و چشم‌انداز آینده بازار گفت: «بازار خودرو ایران در حال عبور از مرحله حبابی خود است و با اجرای سیاست‌های واردات خودروهای کار کرده و افزایش رقابت میان عرضه‌کنندگان، قیمت‌ها به سمت واقعی شدن حرکت می‌کنند و خریداران نیز با اطمینان بیشتری تصمیم‌گیری خواهند کرد. اگر دولت بتواند سیاست‌های ارزی و قیمت‌گذاری را پایدار نگه دارد و هم‌زمان تولید داخلی را بهبود بخشد، چشم‌انداز بازار روشن خواهد بود و انتظار می‌رود حباب قیمتی به‌طور کامل تخلیه شود.»

طرح واردات خودروهای خارجی زیر پنج سال کار کرد در چه مرحله‌ای قرار دارد و چه اثری بر بازار خواهد گذاشت؟

طرح واردات خودروهای کار کرده اکنون در مرحله نهایی اجرا

سال حداقل بین ۲۰ تا ۳۰ درصد دیگر از قیمت خودروهای وارداتی کاسته شود. خودروهای چینی و مونتاژی نیز از این روند تأثیر خواهند گرفت؛ چرا که با ورود محصولات کار کرده، معیار جدیدی برای کیفیت و قیمت در ذهن خریدار شکل می‌گیرد. در بخش خودروهای داخلی، اثر کاهش قیمت‌ها ممکن است دیرتر ظاهر شود؛ اما بی‌تأثیر نخواهد بود. اگر دولت بتواند در سیاست قیمت‌گذاری دستوری بازنگری کند و اجازه دهد رقابت واقعی میان خودروسازان شکل بگیرد، قیمت خودروهای داخلی نیز متناسب‌تر خواهد شد. از طرف دیگر، واردات می‌تواند خودروسازان را مجبور کند سطح خدمات پس از فروش و کیفیت تولید را ارتقا دهند تا سهم بازارشان را حفظ کنند. در مجموع، سال ۱۴۰۴ را می‌توان سال آغاز بازگشت عقلانیت به بازار خودرو دانست؛ بازاری که سال‌ها با سیاست‌زدگی، محدودیت و عدم شفافیت دست به گریبان بوده است. بازار خودرو ایران در حال عبور از مرحله‌ای است که در آن قیمت‌ها بدون منطق اقتصادی و صرفاً تحت تأثیر محدودیت و هیجان تعیین می‌شدند. ورود خودروهای کار کرده می‌تواند نه تنها به تعدیل قیمت‌ها، بلکه به بازتعریف ساختار بازار منجر شود.

این سیاست در صورت ثبات ارزی، موجب خواهد شد حباب قیمت‌ها به‌طور کامل تخلیه شود و بازار به سمت رقابت واقعی حرکت کند. اما باید توجه داشت که واردات به تنهایی کافی نیست. اگر هم‌زمان با افزایش عرضه، اصلاح ساختار تولید داخلی و بهبود بهره‌وری در خودروسازی انجام نشود، رقابت نابرابری میان محصولات داخلی و خارجی شکل می‌گیرد که می‌تواند تولید را آسیب‌پذیر کند.

دولت باید هم‌زمان با اجرای سیاست واردات، برنامه‌ای جامع برای ارتقای فناوری، کاهش هزینه‌های تولید و ایجاد فضای رقابتی سالم تدوین کند. در نهایت، آینده بازار خودرو وابسته به میزان پایداری سیاست‌هاست. اگر مسیر فعلی ادامه یابد، می‌توان گفت حباب بازار خودرو دیگر فرصتی برای شکل‌گیری دوباره نخواهد داشت و قیمت‌ها بر مبنای واقعیت‌های اقتصادی تعیین خواهند شد.

شد اختلاف قیمت بین خودروهای وارداتی و قیمت جهانی در برخی موارد تا ۱۰ برابر افزایش یابد. اما اکنون شرایط تغییر کرده است. با اجرای شدن طرح واردات، عرضه خودرو به‌ویژه در بخش وارداتی‌ها و مونتاژی‌ها افزایش می‌یابد. هم‌زمان، انتظارات تورمی در جامعه کاهش یافته و تقاضای سفته‌بازانه تا حد زیادی از بازار خارج شده است. در نتیجه، خودرو از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی نزدیک می‌شود. این همان تغییری است که بازار برای رسیدن به ثبات واقعی به آن نیاز دارد.

با توجه به روند فعلی، آیا این کاهش قیمت‌ها پایدار خواهد بود یا خطر بازگشت حباب وجود دارد؟

پایداری این روند بستگی به ثبات تصمیم‌گیری دولت دارد. اگر سیاست آزادسازی واردات با جدیت ادامه یابد و نرخ ارز کنترل شود، بازار خودرو به نقطه تعادل واقعی خواهد رسید. اما هرگونه تصمیم ناگهانی - مثل افزایش تعرفه‌ها، سهمیه‌بندی واردات یا محدودیت‌های جدید در ثبت سفارش - می‌تواند روند کاهش قیمت‌ها را متوقف کند. به‌طور کلی، بازار در حال حاضر از رفتار هیجانی فاصله گرفته و به ثبات نسبی رسیده است. خریداران عجله‌ای برای خرید ندارند و فروشندگان نیز می‌دانند افزایش قیمت در کوتاه‌مدت بعید است. همین موضوع نشان می‌دهد بازار به مرحله‌ای رسیده که تنها با عرضه و تقاضای واقعی اداره می‌شود، نه با شایعات و انتظارات تورمی.

چشم‌انداز بازار خودرو تا پایان سال را چگونه می‌بینید؟

اگر شرایط فعلی حفظ شود، پیش‌بینی می‌کنم تا پایان

X5

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 ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



خواهند شد. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند.

به گزارش «سایپانیوز» فروش فوری محصول زامیاد EX ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۲۶ مهرماه آغاز خواهد شد. در این طرح، خودروهای زامیاد EX تک‌سوز و دوگانه‌سوز بدون باربند و با باربند فلزی و با موعد تحویل ۲۰ روز پس از پذیرش عرضه



آغاز فروش فوری زامیاد EX تک‌سوز و دوگانه‌سوز از ۲۶ مهرماه

نگاه

View



امیرحسین کاکایی

استاد دانشگاه علم و صنعت
و کارشناس صنعت خودرو

حدود ۱۹۰ شرکت برای واردات خودرو ثبت شدند

«برخلاف ادعای رسمی مبنی بر تنظیم بازار و حمایت از افشار متوسط و پایین، هدف اصلی از واردات خودرو نه تامین نیاز بازار، بلکه فروش ارزهای حاصل از پیمان‌سپاری ارزی بوده است. اگر مجوزهای واردات خودرو صادر نمی‌شد، ارزهای بلوکه‌شده در خارج از کشور که ناشی از پیمان‌سپاری ارزی است، قابل فروش نبود و این موضوع می‌توانست منجر به کاهش قیمت ارز در بازار شود. به عبارت دیگر، واردات خودرو ابزاری برای جذب و فروش این ارزها بوده است بانک مرکزی در این سال‌ها بارها تلاش کرده صادرکنندگان را ملزم به بازگرداندن ارزهای صادراتی کند؛ اما صادرکنندگان به دلیل تفاوت نرخ ارز در بازارهای مختلف و سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری تمایلی به بازگرداندن ارز ندارند. در این شرایط، واردات خودرو بهترین بهانه برای بازگرداندن ارزهای بلوکه‌شده و فروش آن‌ها با قیمت‌های بالاتر بوده است.

درحال حاضر حدود ۱۹۰ شرکت ثبت شده‌اند تا خودرو وارد کنند. این در حالی است که پارسل تعداد واردکنندگان حدود ۴۰ تا ۵۰ شرکت بود و اوایل امسال این عدد به ۹۰ شرکت رسید که نشان‌دهنده سود بسیار بالای واردات خودرو است.

در ابتدا قرار بود خودروهایی با قیمت حدود ۵ هزار دلار وارد شود، اما در عمل قیمت خودروهای وارداتی تا ۱/۵ میلیارد تومان یا حتی ۲ میلیارد تومان هم رسید و دیگر خبری از خودروهای ارزان قیمت نبود؛ بنابراین این سیاست نتوانست افشار متوسط و پایین را حمایت کند.

با توجه به شرایط تحریمی و کمبود ارز، تامین نیاز بازار خودرو بدون واردات بسیار دشوار است و توقف واردات به راحتی امکان‌پذیر نیست؛ زیرا سود هنگفتی که در این بازار وجود دارد باعث شده تادلان و تجار به سختی از این فرصت چشم‌پوشی کنند. دیگر امروز به هیچ دلیلی امکان ندارد که بتوانیم مانع واردات خودرو شویم؛ چراکه بسیاری از این خودروها هم‌اکنون نیز در راه حرکت به سوی ایران هستند. با توجه به شرایط اقتصادی و سیاست‌های ارزی کشور، واردات خودرو به‌نوعی مکانیزم لازم برای جذب ارزهای بلوکه‌شده و جلوگیری از سقوط قیمت ارز در بازار است؛ هرچند که این امر تبعاتی برای صنعت خودرو و بازار داخلی به دنبال دارد.

گام بلند «پارس خودرو» در مسیر خودکفایی و توسعه محصول؛

«پارس نوآ» با داخلی‌سازی ۸۰ درصدی به تولید انبوه می‌رسد

با آغاز تولید انبوه پارس نوآ در شرکت پارس خودرو،

بخش مهمی از ظرفیت‌های خاموش زنجیره تامین و شبکه قطعه‌سازی دوباره فعال خواهد شد



داخلی‌سازی ۸۰ درصدی؛ افتخار ملی در حالی که بسیاری از خودروسازان منطقه هنوز برای قطعات کلیدی خود به واردات وابسته‌اند، پارس خودرو توانسته بیش از ۸۰ درصد قطعات پارس نوآ را با همکاری قطعه‌سازان داخلی تولید کند.

این سطح از داخلی‌سازی تنها یک عدد نیست؛ بلکه به معنای اشتغال مستقیم و غیرمستقیم هزاران نفر در زنجیره تامین، کاهش خروج ارز از کشور و افزایش توان مهندسی ملی است.

به گفته کارشناسان، اگر این روند ادامه یابد، پارس نوآ می‌تواند پایه‌ای برای ساخت پلت‌فرم‌های بومی آینده گروه سایپا باشد و حتی به بازار صادرات نیز راه یابد.

تأثیر اقتصادی و اجتماعی آغاز تولید انبوه پارس نوآ، پیام روشنی برای صنعت خودرو دارد: ایران هنوز می‌تواند. احیای خطوط تولید پارس خودرو، فعال شدن دوباره شرکت‌های قطعه‌سازی و جذب نیروهای جدید در حوزه تولید و کنترل کیفیت، همگی نشانه‌هایی از رونق اقتصادی واقعی هستند.

در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با ظرفیت پایین فعالیت می‌کنند، چنین پروژه‌هایی می‌توانند موتور محرک اشتغال و تولید در سال‌های آینده باشند. ترکیب طراحی زیبا، کیفیت مونتاژ مطلوب، خدمات پس از فروش گسترده سایپا و قیمت‌گذاری منطقی، این خودرو را در رده سدان‌های محبوب اقتصادی قرار داده است.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد پارس نوآ می‌تواند سهم قابل توجهی از بازار خودروهای خانوادگی را به‌خود اختصاص دهد و به یکی از پرفروش‌ترین محصولات پارس خودرو تبدیل شود. پارس نوآ فقط یک خودرو نیست؛ نماد بازگشت اعتماد به نفس ملی است. این محصول نشان می‌دهد که با برنامه‌ریزی، همکاری و ایمان به توان داخلی، می‌توان در صنعتی پیچیده و رقابتی مانند خودروسازی، محصولی رقابت‌پذیر و قابل افتخار تولید کرد.

پارس نوآ همان گونه که از نامش پیداست، نشانه «نوآوری ایرانی» است؛ نوایی تازه در صنعت خودرو ایران که پیام آن ساده اما عمیق است: ما می‌توانیم دوباره بسازیم، بهتر از پیش.

مهندسان طراحی در این پروژه تلاش کردند تعادلی میان زیبایی و کارایی ایجاد کنند؛ به‌طوری که علاوه بر جذابیت بصری، آیرودینامیک خودرو نیز بهبود یافته است. داخل کابین نیز با الهام از طراحی خودروهای مدرن، چیدمانی مینیمال، ارگونومیک و کاربردی دارد که به راننده و سرنشینان حس آسایش و اعتماد به نفس می‌دهد.

فناوری در خدمت بهره‌وری پیش‌رانه ۱۶ لیتری ۱۶ سوپاپ ME16 که حاصل همکاری بخش تحقیق و توسعه مگاموتور است، از جمله مزیت‌های فنی مهم پارس نوآ به‌شمار می‌رود. این موتور ضمن ارائه توان کافی برای یک سدان خانوادگی، مصرف سوخت بهینه‌ای دارد و مطابق با آخرین استانداردهای آلایندگی طراحی شده است.

جمعه‌دنده دستی پیش‌رفته و هماهنگ با این پیش‌رانه، تجربه رانندگی نرم و بدون تکان را فراهم کرده و پاسخگویی به‌موقع در شتاب‌گیری‌های شهری و جاده‌ای را تضمین می‌کند.

پارس نوآ همچنین با سیستم تعلیق بازطراحی‌شده، هندلینگ بهتری نسبت به نسل‌های قبلی خودروهای پارس خودرو ارائه می‌دهد. این ویژگی، حس پایداری بیشتری در پیچ‌ها و مسیرهای ناهموار ایجاد می‌کند و تجربه رانندگی مطمئن‌تری به همراه دارد.

ایمنی و استاندارد؛ خط قرمز پارس خودرو یکی از نقاط قوت پارس نوآ، رعایت کامل استانداردهای ۸۵ گانه ملی است؛ مجموعه‌ای از تست‌ها و الزامات فنی که تنها تعداد معدودی از خودروهای داخلی موفق به اخذ آن شده‌اند.

بدنه این خودرو با بهره‌گیری از فولاد مقاوم و طراحی چندلایه در سستون‌ها، در تست‌های تصادف نتایج قابل توجهی داشته است.

علاوه بر آن، سیستم‌های ایمنی فعال شامل ترمز ABS، توزیع الکتریکی نیروی ترمز EBD، ایربگ‌های جلو و جانبی، سیستم ضد سرقت و فرمان برقی هوشمند از جمله امکاناتی است که پارس نوآ را در جایگاه بالاتری در میان سدان‌های اقتصادی قرار می‌دهد.

به گزارش «سایپانیوز» بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل پارس خودرو با حضور در جمع متخصصان و مهندسان پروژه طراحی و ساخت «پارس نوآ»، این محصول را نتیجه تلاش و همت متخصصان و مهندسان توانمند ایرانی عنوان کرد و گفت: «پارس خودرو با معرفی و عرضه این خودرو، گام بلندی در راستای خودکفایی و تکیه بر دانش و توان داخلی برداشت.»

وی اظهار کرد: «داخلی‌سازی بیش از ۸۰ درصدی یک خودرو جدید با ویژگی‌ها و امکانات روز، از افتخارات گروه سایپا و پارس خودرو محسوب می‌شود.» مدیرعامل پارس خودرو با اشاره به تلاش جمعی در گروه سایپا، به‌ویژه همکاری مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو و شرکت‌های سازنده گستر و مگاموتور افزود: «پارس نوآ با امکانات و قابلیت‌هایی منطبق با خواست و سلیقه مصرف‌کنندگان طراحی و ساخته شده و پیش‌بینی می‌شود با استقبال گسترده بازار روبه‌رو شود.»

حسین‌زاده تصریح کرد: «این خودرو با بهره‌گیری از پیش‌رانه ۱۶ لیتری ۱۶ سوپاپ ME16، گیربکس دستی پیش‌رفته، بازطراحی ظاهری به‌منظور اخذ استانداردهای ۸۵ گانه، اخذ مجوزهای کامل تست‌های ایمنی و زیست‌محیطی و همچنین بر خورداری از امکانات مناسب برای یک سدان اقتصادی طراحی و تولید شده است.» وی خاطر نشان کرد: «با آغاز تولید انبوه پارس نوآ در شرکت پارس خودرو، بخش مهمی از ظرفیت‌های خاموش زنجیره تامین و شبکه قطعه‌سازی دوباره فعال خواهد شد و این امر نقش مهمی در رونق تولید و اشتغال کارگران ایرانی خواهد داشت.»

بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، طرح پیش‌ثبت‌نام خودرو «پارس نوآ» از روز سه‌شنبه ۲۲ مهرماه آغاز شده و تا ۲۵ مهرماه ادامه دارد.

متقاضیان می‌توانند در این بازه زمانی با مراجعه به وبسایت فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند.

پارس نوآ؛ نامی تازه بر پایه تجربه پارس خودرو، یکی از باسابقه‌ترین خودروسازان کشور، پس از سال‌ها تجربه در تولید خودروهای مختلف، این بار با محصولی متفاوت وارد میدان شده است. پروژه «پارس نوآ» نه ادامه یک مسیر قدیمی بلکه آغاز فصلی تازه در خودروسازی ایران است؛ فصلی که در آن مهندسان ایرانی تصمیم گرفتند خود، طراحی، تست و نهایی‌سازی یک خودرو را به‌طور کامل برعهده گیرند.

تکیه بر تجربه چند دهه تولید، همکاری نزدیک با شرکت‌های زیرمجموعه گروه سایپا و استفاده از توان شرکت‌های دانش‌بنیان، سبب شده است پارس نوآ نه یک «خودرو مونتاژی» بلکه محصولی ملی با اصالت فنی باشد

طراحی مدرن و هماهنگ با سلیقه ایرانی ظاهر پارس نوآ بازتابی از سلیقه نسل جدید مصرف‌کنندگان است. زبان طراحی جدید این خودرو، ترکیبی از خطوط سیال، بدنه خوش‌فرم و چراغ‌هایی با امضای نوری اختصاصی پارس خودرو است.

پیگیری يك موضوع

Follow up



اکبر رنجبرزاده

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

لزوم توجه سیاست‌گذاری صنعت خودرو به تبعات قیمت‌گذاری دستوری

«این روزها صنعت خودرو و قطعه‌سازی با مشکلات و موانع بسیاری روبه‌رو است که هر کدام راه‌حل‌های مخصوص به خود را نیز دارند. حال در این شرایط اکبر رنجبرزاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به مهم‌ترین معضل امروز خودروسازان پرداخته و نقطه‌نظر ات خود را در این زمینه بیان کرده است.

ارزیابی شما از عملکرد نهادهای سیاست‌گذار در حوزه خودرو از جمله سازمان حمایت و شورای رقابت چیست؟

مراجع قیمت‌گذاری خودرو باید سیاستی برابر و عادلانه را در رابطه با قیمت‌گذاری خودروهای داخلی و مونتاژی اتخاذ کنند. بر این اساس، سازمان حمایت نباید خودروسازان داخلی را تحت فشار قیمت‌گذاری دستوری قرار دهد؛ چراکه سیاست‌های ناعادلانه در قیمت‌گذاری خودرو خسارات بسیاری را به خودروسازان داخلی که تحت نظارت شدید دولت هستند، وارد خواهد کرد.

دولت در شرایطی که تحریم‌ها دو چندان شده است، چه وظایفی در قبال صنعت خودرو دارد؟

دولت در شرایط تحریمی باید بر تقویت تولیدات داخل متمرکز شود. از آن‌جا که بهای مواد اولیه، ماشین‌آلات و قطعات وارداتی تحت تأثیر تحریم‌ها افزایش پیدا می‌کند، دولت باید با ایجاد مسیر تنفس برای خودروسازان داخلی به‌حل مشکلات آن‌ها در شرایط تحریمی کمک کند.

اگر خودروسازان تحت فشار قیمت‌گذاری قرار بگیرند، آن‌ها با چه تبعاتی روبه‌رو خواهند شد؟

اگر خودروسازان داخلی تحت فشار سیاست‌های دستوری و انقباضی قرار بگیرند، به‌واسطه خسارت‌های ناشی از زبان‌های انباشته روزانه، ماهانه و سالانه زمین گیر شده و بدون ایجاد تنفس با مشکلات جدی مواجه خواهند شد. اگر می‌خواهیم خطوط تولید و کیفیت خودروهای داخلی متناسب با شرایط روز دنیا باشد و انتظارات جامعه را برآورده کنیم، باید خودروسازان در موضوع قیمت‌گذاری نیز مورد حمایت قرار بگیرند.

به گزارش «سایپانیوز» حسین عطابخشیان، مدیر پروژه چرخ‌گیرهای جدید امداد خودرو سایپا گفت: «این شرکت با توجه به افزایش خودروهای کراس‌اوور، شاسی‌بلند و خودروهای برقی با وزن بالاتر نسبت به سایر خودروها در کشور و همچنین تولید محصولات جدید گروه خودروسازی سایپا، اقدام به طراحی و تجهیز ناوگان

خود به چرخ‌گیرهای نسل جدید برای نخستین بار در ایران کرده است.»

وی اظهار داشت: «چرخ‌گیرهای جدید تمام‌هیدرولیک با انجام تغییرات اساسی و افزودن چرخ پنجم، قادر است خودروهای نیازمند حمل را در هر وزن و با هر ارتفاع ساسی، با حفظ تعادل خودرو امدادی و ایمنی



امداد خودرو «سایپا» ناوگان خود را به چرخ‌گیرهای نسل جدید مجهز می‌کند

بالا جا به‌جا کند.»

عطابخشیان افزود: «چرخ‌گیر جدید شرکت امداد خودرو سایپا پس از انجام تمامی تست‌های فنی و جاده‌ای در شرایط مختلف، هم‌اکنون در مرحله برنامه‌ریزی برای نصب روی خودروهای امدادی این شرکت است تا به‌زودی خدمات خود را به امدادخواهان در سراسر

کشور ارائه دهد.»

مدیر پروژه چرخ‌گیرهای جدید امداد خودرو سایپا تأکید کرد: «هدف از به‌کارگیری این چرخ‌گیرها، ارتقای ایمنی در فرآیند حمل خودرو، جلوگیری از آسیب‌های احتمالی به خودروهای مشتریان و افزایش کیفیت خدمات امدادی در سطح کشور است.»

زاپاس

Spare Tire

تینده جدید آن است. دیفنדר مدل ۲۰۲۶ به یک واحد ۳ سیلندر جدید به نام HD11 با حجم یک لیتر مجهز شده که می تواند ۹۵ اسب بخار قدرت و ۹۵ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این نیرو از طریق یک گیربکس CVT جدید به چرخ ها منتقل می شود. این مجموعه فنی به راننده اجازه می دهد تا از میان سه حالت رانندگی عادی، کاری و اسپرت گزینهای را متناسب با شرایط مسیر و نیاز خود انتخاب کند؛ اما مهمانان کن ای ام تنها به تعویض پیشرانده بسنده نکرده اند. برای پشتیبانی از این قلب قدرتمند، سیستم وزودی هوای جدیدی برای تنفس بهتر موتور و یک سیستم خنک کننده به روز شده برای کنترل دما در شرایط سخت در نظر گرفته شده است.

شرکت کن ای ام سایدبای ساید دیفنדר را برای مدل ۲۰۲۶ معرفی کرده که با پیشرانده جدید و انبوهی از به روز رسانی ها، آماده فتح بازار شده است. شرکت کن ای ام (Can Am) از نسل جدید سایدبای ساید محبوب خود یعنی دیفنדר رونمایی کرده است؛ محصولی که با یک بازنگری کامل و اساسی، آماده است تا معادلات را در کلاس خود بر هم بزند و به معیاری جدید برای رقبا تبدیل شود. این هیولای بیراهه نوردی با یک پیشرانده کاملاً جدید، شاسی باز طراحی شده و مجموعه ای از بهبودهای فنی، قدرتمندتر، همه کاره تر و قابل اعتماد تر از هر زمان دیگری به میدان آمده است. مهم ترین و چشمگیر ترین تغییر در دیفنדר ۲۰۲۶ قلب



پیشرانده جدید برای «کن ای ام دیفنדר»



ویژه ها



امکان دریافت پلاک ملی برای مالکان فعلی خودروهای مناطق آزاد فراهم شد



ناصر خرمالی، مدیر گمرک و صادرات دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با اشاره به ضوابط اعلام شده از سوی سامانه جامع تجارت و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، گفت: «بر اساس مقررات ابلاغی قبلی، افرادی که در حال حاضر مالک قانونی خودروهای پلاک مناطق آزاد هستند و سند خودرو به نام آن ها ثبت شده است، می توانند نسبت به انجام مراحل قانونی و سامانه ای برای دریافت پلاک ملی اقدام کنند.»

دیگه چه خبر؟



معاون وزیر صمت: شاخص تولید در شهر یورماه ۱۰ درصد رشد داشت



وجیه الله جعفری معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با استناد به گزارش مرکز پژوهش های مجلس به رشد قابل توجه شاخص های تولید و فروش در ماه های اخیر اشاره کرد و گفت: «شاخص تولید در شهر یورماه امسال نسبت به ماه گذشته ۱۰۸ درصد و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۰ درصد رشد داشته است. همچنین شاخص فروش در همین دوره نسبت به مردادماه ۱۶۰۱ درصد افزایش یافته است.»

توئیتر!



تویو تاهای وزارت بهداشت به زودی ترخیص خواهند شد



تصویب نامه هیات وزیران در خصوص مجاز شدن ثبت سفارش، ورود و ترخیص و شماره گذاری تا تعداد ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه تیپ بی تویوتا هایس با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی سی به صورت سی پی یو (CBU) توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی بدون رعایت ضوابط فنی واردات خودرو با معافیت از پرداخت حقوق ورودی و عوارض شماره گذاری توسط مدیر کل دفتر واردات گمرک ایران به گمرکات اجرایی ابلاغ شد.

خودروساز کویرنشین، راه نوینی برای عرضه محصولات خود انتخاب کرد؛

پذیرش انبارهای «کرمان موتور» برای عرضه گواهی سپرده محصول «T۹» در بورس کالا



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

پذیرش انبارهای خودرو T9 کرمان موتور در بورس کالای ایران را می توان نقطه عطفی در مسیر پیوند صنعت خودروسازی با بازار سرمایه دانست؛ اقدامی که نه تنها گامی در راستای توسعه ابزارهای مالی نوین است، بلکه می تواند مسیر تازه ای برای تامین مالی، شفاف سازی معاملات و افزایش نقدشوندگی در بازار خودرو ایجاد کند. این تحول در شرایطی رخ می دهد که بازار خودرو همواره با چالش هایی چون نوسانات قیمتی، کمبود نقدینگی در زنجیره تولید و نبود شفافیت در معاملات مواجه بوده است. حضور کرمان موتور در بورس کالا در قالب معاملات گواهی سپرده کالایی می تواند بخشی از این مشکلات را کاهش دهد و راهی تازه برای اتصال مستقیم تولیدکننده، سرمایه گذار و مصرف کننده فراهم سازد. در همین زمینه، اکبر فلاح، مدیر خزانه داری و انبارهای بورس کالای ایران با اشاره به پذیرش انبارهای هشت شرکت برای راه اندازی معاملات گواهی سپرده از جمله خودرو T9 کرمان موتور گفت: «این اقدام گامی بزرگ در جهت توسعه ابزارهای مالی و تنوع بخشی به دارایی های قابل معامله در بورس کالاست.» به گفته او، با این پذیرش، زیرساخت های لازم برای آغاز معاملات گواهی سپرده کالایی محصولات جدید نیز مهیا شده است. از سویی، این موضوع برای کرمان موتور مزایای قابل توجهی



دارد. با ایجاد بازار گواهی سپرده، موجودی خودروها در انبار شرکت از حالت دارایی راكد خارج می شود و می تواند به ابزاری کارآمد برای تامین مالی سریع و مطمئن تبدیل شود. فلاح در همین باره اظهار داشت: «تولیدکنندگان می توانند موجودی راكد انبارهای خود را در بازار گواهی سپرده کالایی به خریداران بفروشند و از این طریق به یک شیوه تامین مالی بهینه دسترسی داشته باشند. این روش، به ویژه برای شرکت هایی چون کرمان موتور به معنای افزایش سرمایه در گردش و تسهیل برنامه ریزی تولید است. یکی دیگر از مزایای مهم این طرح،

افزایش شفافیت در بازار خودرو و کاهش زمینه های دلالی است. انجام معاملات در بستر بورس کالا، فرآیند قیمت گذاری را شفاف، قانونمند و قابل نظارت می کند؛ در نتیجه، بازار از التهاب و رفتارهای سوداگرانه فاصله می گیرد. این شفافیت، ضمن تقویت اعتماد عمومی، جایگاه کرمان موتور را در میان فعالان صنعتی و مالی ارتقا می دهد. فلاح در ادامه با اشاره به کارکرد سرمایه گذاری این بازار افزود: «ایجاد امکان سرمایه گذاری در بازار کالایی، به ویژه در بازار کالاهای صنعتی، یکی از دستاوردهای کلیدی این اقدام است. فعالان بازاری می توانند از مزایای سرمایه گذاری در کالاهای استاندارد در بازاری نقدشونده و متشکل بهره مند شوند.» به گفته او، این فرآیند زمینه ساز طراحی سایر ابزارهای نوین مالی از جمله صندوق های سرمایه گذاری کالایی نیز خواهد بود تا سرمایه گذاران بتوانند به شکل غیرمستقیم و از طریق نهادهای حرفه ای در این بازار مشارکت کنند. فلاح همچنین با اشاره به حل موضوع مالیات بر ارزش افزوده در معاملات گواهی سپرده کالایی گفت: «یکی از چالش های اصلی توسعه این ابزار مالی برای محصولات صنعتی، موضوع مالیات بر ارزش افزوده بود که تا سال گذشته مانعی جدی در مسیر توسعه محسوب می شد. خوشبختانه این موضوع اکنون برطرف شده و مسیر برای گسترش این ابزار هموار است.» در مجموع پیوستن کرمان موتور به بازار گواهی سپرده کالایی را می توان نقطه شروعی برای ورود صنعت خودروسازی به عصر جدیدی از تامین مالی و شفافیت اقتصادی دانست. این اقدام نه تنها امکان مدیریت بهتر سرمایه و دارایی را برای تولیدکنندگان فراهم می کند، بلکه با افزایش عمق بازار و جذب سرمایه های خرد، به توسعه پایدار صنعت خودرو در کشور نیز کمک خواهد کرد.

اینفوگرافیش

Infography

رشد درآمد شرکت رینگ سازی مشهد



شرکت رینگ سازی مشهد در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۷۸۹ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چرا؟

با افزایش نرخ ارز، خودرو نیز گران شد

کارشناسان بازار خودرو معتقدند هر چند در مقاطع اخیر بازار خودرو به ثبات نسبی رسیده، اما همچنان نرخ ارز حتی به صورت محدود بر قیمت خودرو تاثیر گذار است. تصور حذف کامل اثر ارز از بازار خودرو دیدگاهی عامیانه است. بررسی ها نشان می دهد هرگاه نرخ ارز بین ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش یافته، قیمت خودرو به طور میانگین بین ۵ تا ۱۰ درصد رشد کرده است.

برای چه؟

قیمت خودرو تثبیت شده است

در دوره ای که نرخ دلار تا حدود ۱۱۶ هزار تومان افزایش یافت، بازار خودرو نیز به صورت میانگین رشد قیمتی حدود ۴ تا ۵ درصدی را تجربه کرده است. این میزان افزایش با توجه به شرایط اقتصادی کشور منطقه و قابل پذیرش ارزیابی می شود و در حال حاضر در مسیر تثبیت قرار گرفته است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خودروسازان و مسئولیت در قبال قطعه سازان

حاضر جواب: می گویند زنجیره تامین، قلب تپنده صنعت خودرو است؛ درست است، اما این قلب آن قدر با شوک ارزی و سیاست های متناقض روبه رو شده که الان بادستگاه «نوسان گیر دلار» زنده نگه داشته می شود! قطعه سازان می گویند: «ما نیازمند حمایتیم!» البته منظورشان از حمایت، پتوست نه مصوبه. چون در سرمای نقدینگی و توفان قیمت ارز، هیچ مصوبه ای گرمشان نمی کند. بانک ها هم مثل آن فامیلی رفتار می کنند که همیشه قول وام می دهد، ولی موقع پرداخت می گویند: «بذار هفته بعد که بخشنامه بیاد!»

سیاست های دستوری خودروسازی را فرسوده کرده است

حاضر جواب: مدیرعامل اسبق سایپا راست می گوید: الان خودروسازی ما به مرحله ای رسیده که حتی برای نفس کشیدن باید از وزارتخانه اجازه کتبی بگیرد. در این صنعت هر اتفاقی باید «طبق دستور» بیفتد. اگر روزی هم تولید خوب پیش برود، فوراً بخشنامه ای می آید که می گویند: «لطفاً متوقف شوید تا علت موفقیت بررسی شود!» به همین خاطر پیشنهاد می شود روی پلاک کارخانه ها بنویسند: ساخته شده با ۷۵ درصد صبر و ۲۵ درصد دستور کتبی!

نقدینگی، ارز و انرژی؛ سه ضلع فشار بر قطعه سازان

حاضر جواب: این سه ضلع مثل مثلث برمودای صنعتی هستند؛ هر کس داخلش برود یا بدهی دارد یا برقش قطع شده! البته ضلع چهارمی هم هست: وعده، وعده هایی که هیچ وقت تمام نمی شوند و منبع پایان ناپذیر انرژی سیاسی اند. گویی در صنعت خودرو، وعده از نوع انرژی تجدیدپذیر محسوب می شود!

خودرو برقی یا هیبریدی؛ کدام یک مناسب کشور است؟

حاضر جواب: پاسخ کوتاه: هیچ کدام، وقتی هنوز جای پارک پیدا نمی شود! در کشور ما اگر خودرو برقی ساخته شود، باید برای شارژ آن نوبت گیری، بعد برق قطع شود، بعد قبض برق صبر برابر بیاید! در واقع خودرو برقی تنها خودرویی است که با قطع برق خاموش می شود و با وصل برق، صاحبش از ترس قبض، دیگر روشنش نمی کند.

رشد ۲۷ درصدی واردات خودرو؛ قیمت همچنان بالا می رود

حاضر جواب: این هم از آن آمارهایی است که مثل رژیم غذایی است: هر چه عدد بالا می رود، حال آدم بدتر می شود! می گویند واردات زیاد شده اما قیمت پایین نیامده؛ یعنی مثل رستورانی که غذا زیاد آورده ولی هنوز گرسنه ای، چون فقط نگاه کردندش مجانی است.

«هیوندای» و «کیا» در کمین تاج و تخت «تویوتا» در عربستان

حاضر جواب: در آن طرف دنیا، برندها برای تاج و تخت رقابت دارند؛ این طرف ما برای مجوز ترخیص از گمرک! هیوندای و کیا در ریاض به دنبال پادشاهی اند، ما در تهران دنبال پیچ تایر. آن ها در عربستان دنبال تاج اند، ما دنبال «تاییدیه شماره موتور»!



دلاری به قدری قابل توجه است که با آن می توان یک خودرو الکتریکی مثل بی‌وای دی سیگال در چین خرید. به نظر می‌رسد مرسدس با این اقدام تلاش می‌کند تا پیش از پایان اعتبار مالیاتی خودروهای برقی در ماه سپتامبر، مشتریان بیشتری را جذب کند. نکته جالب این جاست که G580 EQ در حالت خرید عادی به دلیل قیمت بالا و تولید در خارج از آمریکا، واجد شرایط دریافت تخفیف مالیاتی فدرال نیست؛ اما با انتخاب گزینه لیزینگ، این مواقع پر داشته می‌شود و مشتریان می‌توانند از این مشوق مالی بهره‌مند شوند. این در حالی است که مدل‌های بنزینی پرفرمدار تر مانند G550 (که ۱۳ هزار دلار ارزان‌تر است) و مدل قدرتمند G63 AMG مشمول این تخفیف‌ها نمی‌شوند.

مرسدس به دلیل فروش پایین G کلاس الکتریکی، تخفیف سنگین ۹ هزار و ۵۰۰ دلاری را برای این خودرو ارائه می‌کند که البته تنها شامل قرار دادهای لیزینگ می‌شود. مرسدس بنز برای افزایش فروش شاسی‌بلند الکتریکی G580 EQ دست‌به‌کار شده و مشوق‌های مالی قابل توجهی را به مشترکین آمریکایی پیشنهاد می‌دهد. این شرکت در ماه آگوست تخفیفی تا سقف ۹ هزار و ۵۰۰ دلار برای این مدل در نظر گرفته است که این رقم تنها برای قرار دادهای لیزینگ اعمال می‌شود و نسبت به تخفیف ۷ هزار و ۵۰۰ دلاری ماه گذشته، ۲ هزار دلار افزایش یافته است. به نظر می‌رسد استقبال از نسخه برقی G کلاس، حتی در میان ثروتمندان، کمتر از حد انتظار بوده است. این تخفیف ۹ هزار و ۵۰۰

تصمیم عجیب

مرسدس بنز در پاسخ به شرایط بازاری G کلاس



دیدگاه داچیا درباره طراحی جعبه‌ای



شرکت داچیا به عنوان زیرمجموعه اقتصادی رنو، به عرضه محصولاتی همچون ساندرو و داستر شهرت دارد. حالا این برند اهل رومانی، یک کانسپت جالب به نام هیپستر (Hipster) معرفی کرده است، که به جز بخش انتهایی نام، شباهت دیگری با کراس‌اوورهای فعلی این برند ندارد. داچیا هدف از معرفی این کانسپت را «معرفی خودروی برقی محبوب آینده» اعلام کرده است. داچیا هیپستر با طول ۲٫۹۹ متری بدنه، حتی از خودروهای رده Kei بازار ژاپن هم کوچکتر است. این خودرو با عرض ۱٫۵۵ و ارتفاع ۱٫۵۳ متر و همچنین وزن کمتر از ۸۰۰ کیلوگرم را می‌توان همتای جدیدتر هوندا N-Box ولی

در مجموعه‌ای کوچکتر، به‌شمار آورد. با وجود ابعاد کوچک هیپستر، داچیا ادعا می‌کند که این خودرو می‌تواند فضای کافی برای چهار سرنشین بزرگسال فراهم کند. فضای ۷۰ لیتری محفظه بار هم پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۵۰۰ لیتر افزایش می‌یابد. داچیا برای کاهش هزینه تولید هیپستر، برخی ترفندها همچون قرارگیری چراغ‌های عقب در شیشه صندوق و همچنین نوارهای پارچهای به جای دستگیره درها را به کار گرفته است. تلاش برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها را می‌توان در طراحی صندلی‌های جلو نیز مشاهده کرد.

حذف آپشن در ارزان‌ترین محصول «تسلا»



با انصراف ایلان ماسک از ساخت یک خودروی کوچک‌تر از مدل ۳، معلوم شد که این شرکت قصد دارد تیپ‌های دیگری از ارزان‌ترین محصول خود را عرضه کند. اکنون با تسلا مدل ۳ استاندارد مواجه هستیم، که با قیمت ۳۸ هزار و ۶۳۰ دلار به فروش می‌رسد. قیمت نهایی این خودرو، هزینه یک هزار و ۳۹۰ دلاری حمل و مبلغ ۲۵۰ دلاری ثبت سفارش را هم دربرمی‌گیرد. این تیپ نسبت به پریمیوم RWD، حدود ۵ هزار و ۵۰۰ دلار ارزان‌تر است. تسلا مدل ۳ استاندارد با رینگ‌های ۱۸ اینچ، فقط در سه رنگ مشکی، سفید یا خاکستری و با ترمیم پارچهای عرضه خواهد شد. در کابین این تیپ از نورپردازی داخلی، تنظیم برقی ستون

فرمان، سردکن صندلی و نمایشگر ردیف عقب، خبری نیست. کمک‌فرهای این تیپ با سایر تیپ‌های مدل ۳ تفاوت دارد، ضمن این که فرمانپذیری خودکار نیز حذف شده است. البته خریدار می‌تواند سامانه خودران Supervised با پرداخت ۸ هزار دلار، سفارش بدهد. تنظیم دستی آینه‌های جانبی نیز برای خودرویی با این قیمت و فناوری، غیرمنتظره به نظر می‌رسد. بنابر اعلام تسلا، مدل ۳ استاندارد به یک موتور برقی مجهز شده است و می‌تواند بر هر حرکتی ۵۱۴ کیلومتر و شتاب صفر تا صد در ۵٫۸ ثانیه ارائه کند.

توقف تولید G80 الکتریکی، طرفداران این برند را غافلگیر و ناامید کرده است

پایان زود هنگام برای جنسیس الکتریکی

مالی انعطاف‌پذیر، برنامه‌های وفاداری و ارتقای فناوری‌های ایمنی که همگی در حفظ و جذب مشتریان فعلی و کسب سهم بالاتر بازار نقش دارند. در چنین شرایطی، توقف تولید یک مدل هر چند در کوتاه‌مدت زیان‌آور است، اما می‌تواند به سیاست‌گذاری هوشمندانه، مقدمه‌ای برای طراحی پلتفرم‌های اختصاصی‌تر و مدل‌های آینده‌نگران‌تر باشد.

رویکرد جدید پس از توقف G80

جنسیس، ذیل استراتژی کلان گروه هیوندای، سال ۲۰۳۰ را به عنوان نقطه عطف سرمایه‌گذاری و تحول کامل به خودروهای تمام‌برقی تعیین کرده است. طبق اعلام سراتسری این گروه، تا سال ۱۷،۲۰۳۰ مدل جدید برقی (۱۱ مدل هیوندای و ۶ مدل جنسیس) به بازار خواهد آمد و بخشی از این محصولات به‌صورت سفارشی و بر بستر پلتفرم ماژولار یکپارچه (IMA) ساخته می‌شوند؛ پلتفرمی که وعده کارایی بیشتر، برد باتری و قیمت رقابتی‌تر را می‌دهد. جنسیس همچنین اعلام کرده است که ضمن حفظ سید مدل‌های بنزینی موجود تا پایان دهه جاری، پس از ۲۰۲۵ وارد فاز عرضه خودروهای هیبریدی و Extended Range (EV/EREV) خواهد شد.

این خودروها که پیش‌بینی می‌شود یکی از اولین نسخه‌های آن در قالب نسل جدید G80 معرفی شود با فناوری «بردازا» امکان پیمایش ۹۵۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر را با ترکیب موتور الکتریکی و ژنراتور بنزینی فراهم می‌سازند. این راهبرد تازه، پاسخ روشنی به رشد کند بازار EV، محدودیت زیرساخت‌های شارژ در بسیاری مناطق جهان (از جمله خاورمیانه) و نگرانی مصرف‌کنندگان درباره «محدودیت برد» است و مسیر گذار آرام به سوی تمام‌برقی شدن را برای سدان‌های لوکس فراهم می‌کند. در همین راستا، نسخه‌فیس لیفت و بهبود یافته G80 الکتریکی طی ماه‌های گذشته در کره جنوبی معرفی شد؛ با ویژگی‌هایی همچون افزایش ۱۳۰ میلی‌متری فاصله محوری برای فضای سرنشین بیشتر، باتری بزرگ‌تر ۹۴.۵ کیلووات-ساعتی و فناوری‌های شاخص مانند نمایشگر ۱۲.۷ اینچی OLED، سیستم صوتی ۱۷ بلندگو، فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب و قابلیت شارژ سریع‌تر. اما مدل جدید فعلاً محدود به بازار کره و شاید اروپا خواهد بود و عرضه آن در آمریکای شمالی منتفی اعلام شده است.



مشترک با نسخه بنزینی ساخته شد. این موضوع به‌رغم مزایایی مانند هزینه تولید پایین، در عمل باعث ضعف‌هایی مانند کاهش فضای ردیف عقب و صندوق بار، افزایش وزن و بعضاً آلودگی‌های نچندان ایده‌آل نسبت به رقبای شد که در بازخورد‌های برخی مشتریان نیز بازتاب داشت.

تأثیر توقف تولید بر جایگاه و اعتبار برند جنسیس جنسیس طی سال‌های اخیر موفق شده بود تا حدی هویت برند لوکس خود را تثبیت کند؛ موفقیت نسبی مدل‌های بنزینی همچون G70، G90 و رشد جایگاه کراس‌اوورها نیز برای اصلی برای رقابت با «سه‌گانه آلمانی» بود. توقف بی‌سروصدای تولید یک مدل سدان تمام‌الکتریکی اما پیامی دوگانه به بازار مخابره می‌کند: از یک سو، نشان‌دهنده انعطاف‌پذیری جنسیس برای تطبیق با نیاز بازار و تمرکز بر مدل‌های پرفروش‌تر است؛ از سوی دیگر، این گمان را تقویت می‌کند که جنسیس شاید در زمینه اثبات هویت برند و اطمینان بخشی به مشتریان وفادار به‌استمرار محصولات خود، نسبت به رقبای هنوز عقب است و «توینیاد» بودن آن می‌تواند نگرانی‌هایی درباره آینده سری محصولاتش ایجاد کند. در سطح استراتژیک، برند جنسیس ناگزیر است تا در خط ارتباطی خود، علاوه‌بر تاکید بر نوآوری و تکنولوژی، صورت‌بندی اعتبار خود را در بازار تثبیت کند؛ به‌ویژه در سوق دادن مشتریان برند به سمت SUVهای برقی، ارائه خدمات

این تغییر الگو نه تنها در بازار آمریکا، بلکه در اروپا و شرق آسیا نیز مشاهده می‌شود.

دلیل کلیدی دیگر در این تصمیم، مساله تولید و تعرفه‌هاست. در حالی که رقیب نزدیک G70 الکتریکی در کارخانه آلیاما مونتاژ می‌شود و بنابراین مشمول مشوق‌ها و اعتبارهای مالیاتی فدرال آمریکاست، G80 الکتریکی به‌طور کامل در کره جنوبی تولید می‌شد و با تأثیر مستقیم تعرفه‌های جدید ۱۵ درصدی بر واردات خودروهای کره‌ای به ایالات متحده روبه‌رو شد؛ امری که قیمت نهایی محصول را برای مشتری آمریکایی به‌شدت بالا برد و مزیت رقابتی خودرو را تضعیف کرد. علاوه‌بر این عوامل، عدم برخورداری G80 از یک کمپین بازاریابی گسترده و درخور نیز در کاهش تقاضای تأثیر نبود. در محیط رقابتی سنگین بازار سدان‌های برقی لوکس، حضور کم‌رنگ تبلیغاتی، فقدان تست‌های جاده‌ای گسترده و عدم موجودی کافی در نمایندگی‌ها سبب شد حتی بسیاری از خریداران بالقوه نیز اساساً وجود این خودرو بی‌اطلاع باشند. شاید به همین دلیل است که در نظر سنجی‌ها و گفت‌وگوهای مجازی آمریکا، کاربران غالباً اظهار می‌کنند که حتی نام G80 برقی را نشنیده‌اند یا خودرو را از نزدیک ندیده‌اند. نکته دیگر مربوط به پلتفرم و طراحی فنی محصول است. برخلاف بسیاری از رقبای اروپایی که بر بستر معماری تمام‌الکتریکی توسعه یافته‌اند (همچون مرسدس EQE و بام‌و i5)، جنسیس G80 روی پلتفرم



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

نسخه الکتریکی از G80 پس از GV60 به عنوان دومین محصول برقی جنسیس وارد بازار جهانی شد. هر چند این خودرو از ابتدا مورد توجه رسانه‌ها و برخی کارشناسان قرار گرفت، اما آمار فروش آن به‌طور قابل توجهی کمتر از انتظارات بود. بر اساس داده‌های کوکس اتوموتیو، جنسیس در نیمه اول سال ۲۰۲۵ تنها موفق به فروش ۷۷ دستگاه G80 الکتریکی در بازار آمریکا شد؛ در حالی که برای کل سال ۲۰۲۴ این عدد به ۱۴۰ دستگاه محدود بود؛ این ارقام نشان‌دهنده کاهش تقریباً ۴۵ درصدی فروش نسبت به سال قبل و تأیید بر درستی این تصمیم برای برند کره‌ای است. این عملکرد ضعیف فروش در آمریکا به‌وضوح گویای عدم موفقیت استراتژی اولیه جنسیس در جایگاه‌یابی این مدل در بازار لوکس برقی آمریکاست. در حالی که مدل‌های مشابه ولوکس (مرسدس EQE، بام‌و i5 و حتی محصولات تسلا) طی همین دوره فروش‌های چند هزار دستگاهی داشتند، G80 الکتریکی عملاً با استقبال سرد بازار مواجه شد. در سطح جهانی نیز، اگرچه اطلاعات فروش کامل از دیگر کشورها، به‌ویژه بازارهای آسیایی کمتر منتشر شده، اما شواهد حاکی از آن است که G80 برقی هرگز به یک بازیگر کلیدی در بازار جهانی لوکس‌های تمام‌الکتریکی تبدیل نشد.

دلایل رسمی و فنی توقف تولید G80 الکتریکی بر اساس اعلام رسمی شرکت جنسیس، دلایل اصلی توقف تولید و عرضه G80 الکتریکی، تغییر شرایط بازار، کاهش تقاضای مشتریان برای سدان‌های لوکس برقی و چرخش سلیقه مصرف‌کنندگان به سمت کراس‌اوورها و شاسی‌بلندهای الکتریکی بوده است. واقعیت آن است که در سال‌های اخیر، بیشتر خریداران خودروهای برقی لوکس، ترجیح خود را به سمت مدل‌هایی با ارتفاع بیشتر، فضای داخلی بزرگ‌تر و کاربردهای چندمنظوره سوق داده‌اند و سدان‌های سنتی تا حد زیادی در حاشیه بازار قرار گرفته‌اند.



عرضه نسخه «اس» از آستون مارتین «DB12»

کیلوگرم از نمونه قبلی سبک‌تر است و نسل جدید سامانه کنترل ترمز در پیچ‌ها را نیز به همراه دارد. از دیگر ویژگی‌های فنی آستون مارتین DB12 S می‌توان به تنظیمات جدید فرمان و پدال گاز، نصب کمک‌فنرهای DTX ساخت بیل اشتاین و بهبود عملکرد دیفرانسیل الکترونیکی عقب، اشاره کرد. مهندسان آستون مارتین به منظور پایداری بیشتر DB12 S، سفعتی تعلیق را افزایش داده‌اند. آستون مارتین DB12 S به واسطه نشان قرمز رنگ S اجزای کاپوت به رنگ مشکی براق یا فیبر کربن و همچنین طراحی دو قسمتی زیرسپری جلو، از تیپ استاندارد متمایز شده است. از قیمت این خودرو اطلاعاتی در دسترس نیست، اما با توجه به قیمت پایه ۲۵۰ هزار دلاری DB12، اصلاً بعید نیست که قیمت پایه آستون مارتین DB12 S بیش از ۲۷۵ هزار دلار تعیین شود

پس از معرفی تیپ S برای دو مدل DBX و ونتیج در اوایل ۲۰۲۵، حالا آستون مارتین DB12 S هم رونمایی شده است. این به‌روزرسانی به عنوان بخشی از برنامه‌های مدیرعامل جدید آستون مارتین برای افزایش تنوع محصولات، هیجان بیشتری به DB12 تزریق کرده است. در مرحله اول به سراغ پیش‌ران ۴ لیتری V8 توئین توربوشارژ این خودرو برویم، که حالا با ۲۰ واحد افزایش، ۶۹۱ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. به لطف افزایش نیرو، آستون مارتین DB12 S حالا می‌تواند ظرف ۳٫۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این رقم برای تیپ ولانته (روپاز)، ۳٫۵ ثانیه و حداکثر سرعت هر دو تیپ هم ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. ترمزهای کربن سرامیک با دیسک‌های ۱۶۱ و ۱۴۲ اینچ در محور جلو و عقب، ۲۷

خبر News

وعده یک ساله برای نخستین برقی «فراری»

به نظر نمی‌رسد که تقاضای زیادی برای سوپراسپرت‌های برقی وجود داشته باشد، اما به هر حال فراری هم برای عقب نماندن از غافل، قصد دارد نخستین محصول برقی خود را در سال آینده رونمایی کند. این محصول که فراری در حال حاضر با نام الکتریکا (Electrica) از آن یاد می‌کند، یک گرندتورر با طراحی شبیه به GTC4Lusso است هر چند فاصله ۲٫۹۵ متری بین محورها و تمایل کابین به سمت جلوی بدنه، آن را به همتایان موتور-وسط‌سازه کرده است. بنابر اعلام فراری، الکتریکا در حالت بوست بیش از ۱۹۸۶ اسب‌بخار قدرت در اختیار خواهد داشت. مجموعه باتری ۱۲۲ کیلووات ساعت نیز برد حرکتی ۵۳۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را فراهم خواهد کرد.



بعید نیست که این عدد براساس استاندارد EPA به حدود ۴۸۰ کیلومتر یا حتی کمتر، کاهش یابد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت فراری الکتریکا نیز به ترتیب ۲٫۵ ثانیه و ۳۰۹ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. ظاهراً فراری قصد دارد نسخه‌ای از سیستم تعلیق فعال که در F80 و پوروساگوتو نصب شده است را در الکتریکانیز نصب کند. این سامانه با کمک‌فنرهای مولتی‌ماتیک همراه با موتور ۴۸ ولتی متصل به پیستون فنر، کار می‌کند. به لطف قابلیت فرمان‌پذیری مستقل چرخ‌های عقب، هریک از این چرخ‌ها می‌تواند در جهت خلاف دیگری قرار بگیرد تا پایداری خودرو در شرایط مختلف، قابل تأمین باشد. هریک از دو موتور عقب، ۴۱۶ اسب‌بخار قدرت دارند و می‌توانند تا ۲۵ هزار دور بر دقیقه دوران کنند، اعدادی که تقریباً از تمام خودروهای برقی موجود بیشتر است. دو موتور محور جلو که هریک ۱۴۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کنند و تا ۳۰ هزار دور بر دقیقه دوران خواهند داشت. بنابراین وظیفه اصلی تأمین قوای حرکتی فراری الکتریکا بر عهده موتورهای عقب قرار دارد. باتری ۸۰۰ ولتی و موتورهای برقی این خودرو با طراحی مهندسان فراری، در کارخانه این شرکت در مارانلو تولید خواهد شد.

شد. پروتو تایپ‌ها که با پوشش‌های استارتی سنگین در حال ترده‌شدند، چهره‌ای تهاجمی‌تر را نوید می‌دهند. کاپوت برآمده، فضای لازم برای سوپرشارژر عظیم را فراهم می‌کند و لاستیک‌های غول‌پیکر پیرلی P زبر و R با ابعاد ۳۰۵ در جلو و ۳۱۵ در عقب، چسبندگی بی‌نظیری را تضمین خواهند کرد. اگرچه در ویدئوهای جاسوسی غرش موتور V8 به‌وضوح شنیده این مار کبرای جدید، یک پیش‌رانه ۵.۲ لیتری سوپرشارژ V8 خواهد بود که با کد رمز لجن‌شناخته می‌شود و مستقیماً از پیکاپ F150 رپتور R به‌عاریت گرفته شده است. اولین زمه‌ها در باره این پیش‌رانه در ماه فوریه و پس از درز یک سند داخلی از اتحادیه کارگران صنعت خودرو شنیده

فورد در حال آماده‌سازی یک هیولای جدید و البته قابل دسترس‌تر از مدل فوق‌العاده گران‌قیمت فورد موستانگ GTD است. نسل جدید فورد موستانگ شلپی GT500 که نمونه‌های اولیه آن در حال گذراندن آزمایش‌های جاده‌ای دیده شده‌اند، قرار است با قدرتی در حدود ۸۰۰ اسب‌بخار، بار دیگر تعریف جدیدی از یک ماسسل کار آمریکایی ارائه دهد. قلب تپنده این مار کبرای جدید، یک پیش‌رانه ۵.۲ لیتری سوپرشارژ V8 خواهد بود که با کد رمز لجن‌شناخته می‌شود و مستقیماً از پیکاپ F150 رپتور R به‌عاریت گرفته شده است. اولین زمه‌ها در باره این پیش‌رانه در ماه فوریه و پس از درز یک سند داخلی از اتحادیه کارگران صنعت خودرو شنیده



شلپی «GTD» ارزان‌تر در نسخه GT500 عرضه می‌شود



تارا دنده‌ای V1 پلاس در بازار آزاد ۳۳ میلیون تومان گران شد بازار خودرو زیر سلطه تغییرات نرخ ارز

که تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۳۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۴۳ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۴۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۷۵ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۷۴ میلیون تومان و ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۶۸۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم VX (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان، ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، فردا SX5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، ام‌وی ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، ام‌وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان و تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۱۰۰ و ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.



رسید. دومین خودرو مونتاژی که بیشترین افت قیمت را به نام خود زد، فونیکس FX است. درحالی که در شانزدهم مهرماه به بهای ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان دادوستد شد، بهای آن روز گذشته به ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید. بدین ترتیب قیمت این خودرو با کاهش ۵۰ میلیون تومانی معادل ۱.۸ درصد مواجه شد. البته در میان این چند خودرو مونتاژی، دو خودرو هایما 8S و جک J4 افزایش قیمت به ترتیب ۵۰ و ۲۵ میلیون تومانی را به ثبت رساندند.

نوسان شدید همچنان در بازار خودرو خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای ۲ تا ۳۳ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی

میلیون تومان رسید که به معنای افزایش قیمت ۴۷ میلیون تومانی است. همچنین در این میان خودروهایی هستند که تغییرات قیمتی چندانی را تجربه نکردند. رانا پلاس که در شانزدهم مهرماه با بهای ۸۸۰ میلیون تومان دادوستد می‌شد، روز پنجشنبه به ۸۸۱ میلیون تومان رسید.

بررسی بهای چند مدل خودرو مونتاژی هم نشان از نوسان بهای این خودروها به‌طور میانگین به میزان ۰.۳ درصد دارد. در میان خودروهای بررسی‌شده، «دیگنیتی پرایم» رکورد کاهش قیمت را به‌ثبت رسانده است. قیمت این خودرو که در چهارشنبه هفته قبل به ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسیده بود، روز گذشته با کاهش ۲.۱ درصدی مواجه شد و به ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان

گذشته، بیانگر کاهش ۲۸ درصدی یا ۳ هزار و ۲۵۰ تومانی نرخ دلار نسبت به هفته گذشته است. بدین ترتیب بازار خودرو ایران نیز که در سایه فعال‌سازی اسنپ‌پک روزهای داغی را پشت سر گذاشت، حالا به تبعیت از روند بازارهای ارز و طلا مسیر کاهشی را طی می‌کند. در این جا قیمت چند مدل خودرو داخلی در بازه زمانی یک‌هفته‌ای از ۱۶ تا ۲۳ مهرماه مورد بررسی قرار گرفته است که از نوسان ۱.۵ درصدی در این بخش از بازار خبر می‌دهد. در این بین، ساینا دوگانه‌سوز بیشترین تغییرات قیمت را تجربه کرد؛ به‌گونه‌ای که بهای این خودرو از ۶۶۰ میلیون تومان در چهارشنبه هفته گذشته به ۶۳۵ میلیون تومان در چهارشنبه گذشته رسید؛ اما در روز پنجشنبه مجدد با افزایش بهای شدید به ۶۸۲



احسان ناصر باهلی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی بازار خودروهای داخلی و مونتاژی در یک هفته اخیر نشان از روند کاهشی قیمت‌ها دارد. در این بین، بازار خودروهای داخلی به‌طور میانگین افت ۱.۵ درصدی و بازار خودروهای مونتاژی افت محدود ۰.۳ درصدی را از تاریخ شانزدهم مهرماه تا آخرین روز هفته گذشته نشان می‌دهند. به نظر می‌رسد پس از تغییر مسیر انتظارات تورمی و تقویت عرضه ارز و طلا، حالا آرامش بازارهای داخلی به بازار خودرو نیز سرایت کرده است.

بازار خودرو در سایه تحولات سیاسی ناشی از فعال شدن مکانیسم ماشه جهش قیمتی بی‌سابقه‌ای را تجربه کرد؛ به‌گونه‌ای که بررسی بهای انواع خودرو از پنجم تا ششم شهریورماه یعنی تنها طی یک روز از افزایش قابل‌توجه قیمت‌ها حکایت داشت. بررسی‌ها نشان می‌دهد در این یک روز بهای خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۷.۵ درصد و قیمت خودروهای مونتاژی به‌طور میانگین ۵.۲ درصد افزایش مواجه شدند. اما حالا ورق در بازارهای ایران برگشته است. به‌دنبال کاهش هیجانات سیاسی بازارهای داخلی روی آرامش را به‌خود می‌بینند. بدین ترتیب، بهای دلار در روز سه‌شنبه ۲۲ مهرماه با افت ۱.۸ درصدی با ثبت رقم ۱۰۹ هزار و ۲۵۰ تومان به کف دو هفته اخیر رسید. بازار طلا نیز به تبعیت از بازار ارز روند کاهشی را در این روز تجربه کرد؛ به‌گونه‌ای که ارزش طلای ۱۸ عیار با کاهش ۷۴ هزار تومانی به ۱۰ میلیون و ۸۹۱ هزار تومان رسید. هرچند در آخرین روز هفته گذشته نرخ دلار با افزایش یک‌هزار و ۱۴۵ تومانی به ۱۱۰ هزار و ۳۵ تومان رسید، اما بررسی نرخ دلار در روزهای مشابه هفته گذشته یعنی در تاریخ پنجشنبه ۱۷ مهرماه نشان می‌دهد دلار با رقم ۱۱۳ هزار و ۲۸۵ تومان دادوستد شد که در مقایسه با روز

آغاز فروش نقدی پیکاپ دو کابین «کاپرا U» اتوماتیک با قیمت قطعی و تحویل فوری



مجهز قرار می‌گیرد و با موتور ۲.۴ لیتری میتسوبیشی تنفس طبیعی با توان ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۲۰ نیوتون‌متر، گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته ZF تیپ ترونیگ و سیستم چهار چرخ‌محرك سه‌حالت (2H/4H/4L) عرضه می‌شود. این خودرو دارای استاندارد آلا ندگی یورو ۵، شعاع گردش ۶.۹ متر، ظرفیت باک ۶۰ لیتر، فاصله محوری ۳۱۰۰ میلی‌متر و ظرفیت بار مجاز ۷۸۰ کیلوگرم است. از جمله تجهیزات ایمنی و رفاهی این محصول می‌توان به سیستم‌های ABS، ESC، TCS، ASR، BAS، HAC، EBD، ایربگ‌های جلو، تهویه مطبوع، فرمان هیدرولیک قابل تنظیم، صدلی‌های ردیف جلو با تنظیم دستی در ۶ جهت، سیستم مولتی‌مدیا ۱۰ اینچی با پشتیبانی از Android Auto و Apple CarPlay، دوربین دید عقب، روشنایی خودکار چراغ‌ها، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، رکاب آلومینیومی و پورت USB اشاره کرد.

تلقی شده و وجه واریزی عودت داده خواهد شد. همچنین پرداخت وجه تنها در یک تراکنش و از طریق درگاه اینترنتی اعلام‌شده انجام می‌شود و پرداخت هر گونه وجه به عاملیت‌ها ممنوع است. کاپرا U اتوماتیک با ۳ سال یا ۶۰ هزار کیلومتر گارانتی (هر کدام زودتر فرا برسد) و سرویس ادواری رایگان به مدت یک سال یا ۲۰ هزار کیلومتر عرضه می‌شود. تمامی هزینه‌های مربوط به مالیات بر ارزش افزوده، شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث و سایر هزینه‌های قانونی در قیمت نهایی لحاظ شده‌اند و در صورت تغییر در قوانین و تعرفه‌ها، مابه‌التفاوت آن بر عهده مشتری خواهد بود. متقاضیان می‌توانند برای ثبت‌نام، مشاهده شرایط کامل طرح و دریافت اطلاعات بیشتر به عاملیت‌های مجاز بهمن‌موتور در سراسر کشور مراجعه کنند.

کاپرا U اتوماتیک دو کابین از نظر مشخصات فنی در کلاس پیکاپ‌های دودیفرا نسیل

شرکت بهمن‌موتور در جدیدترین بخشنامه فروش خود، شرایط فروش نقدی پیکاپ دو کابین کاپرا U اتوماتیک را با قیمت قطعی و تحویل فوری اعلام کرد. این طرح از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۲۳ مهرماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۲۴ روز چهارشنبه ۳۰ مهرماه ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام تنها از طریق عاملیت‌های مجاز بهمن‌موتور انجام می‌شود. در این طرح، محصول کاپرا U اتوماتیک دو کابین مدل ۱۴۰۴ با رنگ سفید روغنی و تریم مشکی و با قیمت قطعی ۱۸,۲۹۱,۹۰۰,۰۰۰ ریال عرضه می‌شود. موعد تحویل خودرو هفته دوم آذرماه ۱۴۰۴ تعیین شده است. ثبت‌نام در این طرح تنها برای افراد حقیقی و حقوقی واجد شرایط امکان‌پذیر بوده و هر کد ملی تنها مجاز به خرید یک دستگاه خودرو است. تطابق هم‌زمان کارت ملی، شماره حساب، شماره شبا و شماره تلفن همراه به نام متقاضی الزامی است و در صورت استفاده از حساب بانکی شخص دیگر، ثبت‌نام کان‌لم‌یکن



جنسیس نیز سدان سایز متوسط خانوادگی لوکس خود یعنی G80 را با تغییراتی در ظاهر روانه بازار می‌کند. آن‌چه از تصاویری که توسط عکاسان جاسوس منتشر شده بر می‌آید، قرار است گرافیک چراغ‌های دوبل باریک در جلو و عقب مجدداً دستخوش تغییرات طراحی جنسیس قرار گیرد تا استایلی جدیدتر و اسپرت‌تر به G80 بخشد. البته ناگفته‌نماند که قرار است از آلمان‌های زبان جدید طراحی هیوندای نیز در کابین این خودرو استفاده شود. از نظر فنی در حال حاضر اطلاعات دقیقی در دسترس نیست، اما مجله خودرو این‌طور منتشر کرده که جنسیس G80 با پیش‌ران‌های بنزینی و هیبریدی و پلاگین-هیبریدی به بازار خواهد آمد.

جنسیس به عنوان لوکس‌ساز کره‌ای سال ۲۰۱۶ میلادی سدان سایز بزرگ خانوادگی لوکس خود را که با نام G80 معرفی می‌شود، به بازار عرضه کرد. نسل اول این سدان تا اواخر سال ۲۰۱۹ تولید شد و در نهایت ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی نسل دوم این سدان بازبان جدید طراحی جنسیس معرفی شد. نسل دوم G80 با خطوط تیز و سطوح تخت همراه شد که با چراغ‌های دوبل باریک در جلو و عقب، استایل خاص و متفاوتی به خود گرفت. این طراحی برای جنسیس G80 بسیار هیجان‌انگیز بود تا مورد پسند بسیاری از مشتریان قرار گیرد. از آن‌جا که خودرو سازان مطرح هر یک محصولات خود را با به‌روزرسانی و تغییرات گسترده برای سال جاری میلادی در نظر گرفته‌اند، کمپانی



فیس لیفت جذاب برای سدان لوکس «جنسیس»

عصر تازه خودروهای تیونینگ لوکس در ایران آغاز شد؛

بازگشت خودروهای «بارابوس» به ایران به کمک «نگین تندیس الماس»

تاریخچه و جایگاه بین‌المللی برند بارابوس

بازارهای سراسر جهان عرضه می‌کند. شهرت فزاینده بارابوس بیش از هر چیزی مدیون ترکیب کم‌نظیر رگوردزنی‌های فنی (از نظر قدرت و سرعت)، ارائه آپشن‌های بی‌نهایت شخصی‌سازی و کیفیت ساخت عالی است. هم‌اکنون، بارابوس به عنوان یکی از معدود تیونرهایی که محصولات خود را با ضمانت‌نامه بلندمدت و خدمات پس از فروش استاندارد عرضه می‌کند، جایگاه برترین تیونر خودروی جهان را حفظ کرده و حتی در بازارهای نوظهور مانند امارات و حتی چین نفوذ قابل توجهی داشته است.

توانسته است با تولید خودروهایی که به لحاظ قدرت موتور، شتاب، طراحی و تکنولوژی در کلاس بهترین‌ها قرار دارند، خود را به عنوان رقیبی جدی حتی برای برندهای کارخانجات اصلی و تیونرهای وابسته نظیر AMG و Alpina مطرح کند.

امروز، بارابوس نه تنها در اروپا بلکه در بازارهای لوکس آسیا، خاورمیانه و آمریکا با نمایندگی‌های رسمی متعدد فعال است و نسخه‌هایی از مشهورترین مدل‌های مرسدس بنز، مایباخ و اسمارت را تیونینگ و به

بارابوس، بلندآوازه‌ترین نام تیونینگ بر روی خودروهای مرسدس بنز، یک برند اصیل آلمانی است که از بدو تأسیس در سال ۱۹۷۷ در شهر بوتروپ آلمان، ماموریت خود را بر تقویت فنی و شخصی‌سازی ظاهری محصولات این کمپانی آلمانی متمرکز کرد. موسس بارابوس، بودو بوشمن، در حالی ایده تیونینگ فراتر از استاندارد مرسدس بنز را به واقعیت بدل کرد که صنعت تیونینگ در دهه هفتاد میلادی هنوز ناشناخته و محدود به دایره کوچکی از علاقه‌مندان بود. بارابوس در طول بیش از ۴۵ سال فعالیت،

پس از یک دوره طولانی ممنوعیت واردات خودروهای لوکس و تیونینگ‌شده، سرانجام بازار خودرو ایران با خبر بازگشت برند افسانه‌ای «بارابوس» دچار یک شوک مثبت و موج جدیدی از هیجان شد. این بازگشت، نه تنها نشانه‌ای از تغییر سیاست‌های تجاری و اقتصادی در مواجهه با بازار خودرو و است، بلکه گام بلندی به سوی ارتقای سطح فناوری، کیفیت و سلیقه در میان علاقه‌مندان خودروهای سوپرلوکس و تیونینگ نیز محسوب می‌شود. بی‌تردید، نقش شرکت «نگین تندیس الماس» به عنوان مجری اصلی بازگشت بارابوس به جاده‌های ایران، نقطه عطف مهمی در صنعت واردات خودروهای خاص محسوب می‌شود. در این مطلب، به بررسی ریشه‌های موفقیت بارابوس در جهان و ایران، مسیر بازگشت آن با نقش آفرینی نگین تندیس الماس، چالش‌های مهم خدمات پس از فروش، قیمت‌گذاری و آینده بازار خودروهای تیونینگ لوکس پرداخته می‌شود.



شبکه نمایندگی و خدمات پس از فروش نگین تندیس الماس

یکی از ریشه‌ای‌ترین مشکلات خودروهای لوکس و وارداتی در ایران، معضل خدمات پس از فروش و تأمین قطعاتی که نه تنها اعتبار برند را تضعیف می‌کند، بلکه اعتماد مخاطبان را به شدت کاهش داده بود. نگین تندیس الماس در این راستا، با راه‌اندازی ۱۸ نمایندگی فعال در سراسر کشور، چهار مرکز فروش و تعمیرگاهی اختصاصی در ایجاد سیستم تأمین منظم قطعات، زنجیره‌ای مستحکم برای پشتیبانی از مالکین ایجاد کرده است. در هر یک از نمایندگی‌ها، پرسنل فنی و فروش دوره‌دیده، امکان سرویس تخصصی، تعویض قطعه، به‌روزرسانی نرم‌افزار، مشاوره سفارشی‌سازی را بر اساس استانداردهای بین‌المللی برندهای طرف قرارداد فراهم آورده‌اند. تجهیز نمای به ژنراتورهای برق اختصاصی، دسترسی به تجهیزات عیب‌یابی روز دنیا و آموزش تخصصی کارکنان، تضمین که کوچک‌ترین مشکلی در مسیر مالکیت یک بارابوس لوکس، با بالاترین سرعت و کیفیت برطرف شود. توج شبکه، اصالت‌صدافی نیست؛ زیرا تجربه دهه گذشته واردات خودرو نشان می‌دهد که نبود یا ناهماهنگی خدمات فروش، حتی محبوب‌ترین برندها را به حاشیه می‌راند و در موارد زیادی خودروهای خاص را به گورستان مص تبدیل می‌کند. اقدامات نگین تندیس الماس در پوشش‌دهی این خلأ، ممتاز و قابل‌الگو برداری برای سایر بر

نقش کلیدی نگین تندیس الماس

شرکت نگین تندیس الماس در سال ۱۳۹۴ با هدف ارائه خدمات متمایز واردات و فروش خودروهای لوکس فعالیتش را رسمی کرد. از همان ابتدای راه با تکیه بر تیم مدیریتی با بیش از دو دهه تجربه در صنعت خودرو، به سرعت توانست جایگاه خاصی میان شرکت‌های واردکننده و خریداران خودروهای خاص پسند پیدا کند. در سال ۱۴۰۳، این شرکت موفق شد مجوز رسمی نمایندگی واردات برندهای معتبری همچون تویوتا و مرسدس بنز را دریافت کند. این اتفاق در روزگاری رخ داد که بازار واردات خودرو با مشکلات عدیده‌ای همچون کمبود ارز، قوانین دست و پاگیر و نوسانات قیمت جهانی مواجه بود. اما نگین تندیس الماس با رویکرد شفافیت، اصالت و تمرکز بر کیفیت، مسیر اعتمادسازی میان مشتریان را به درستی پیمود. خدمات ارائه‌شده توسط نگین تندیس الماس فقط به فروش محدود نمی‌شود، بلکه این شرکت یکی از اولین واردکنندگان لوکس است که شبکه خدمات پس از فروش گسترده و هوشمندانه راه‌اندازی کرده است: ۱۸ نمایندگی در سراسر ایران، ۴ نمایندگی در پایتخت، تعمیرگاه مرکزی مدرن در تهران و سیستم توزیع قطعات یدکی رسمی. عملیاتی شدن این شبکه در شرایطی که بسیاری از واردکنندگان سنتی یا مقطعی بازار را ترک کرده‌اند، نشانه‌ای از برنامه‌ریزی بلندمدت و مسئولیت‌پذیری مدیریتی است. شایان ذکر است که نگین تندیس الماس با اخذ مجوز رسمی فعالیت برای پوشش خدمات پس از فروش محصولات مرسدس بنز (و تویوتا) از نهادهای مرتبط، یک گام فراتر از استانداردهای جاری بازار برداشته و نشان داده است که نگاهش به بازار ایران مثبت و امیدبخش است.

ورود تدریجی و سابقه حضور بارابوس در بازار ایران

در دهه ۱۳۸۰ هجری شمسی، همزمان با رشد واردات خودروهای لوکس، اولین نمونه‌های دست‌چین شده بارابوس وارد خیابان‌های ایران شدند. با این وجود، محدودیت‌های جدی در زمینه واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی، نرخ بالای تعرفه و نبود زیرساخت مناسب خدمات پس از فروش، همواره مانع از گسترش فراگیر این برند در بازار داخلی شد. تا پیش از ممنوعیت واردات لوکس‌ها، تعداد اندکی از مدل‌های تقویت‌شده بارابوس، عمدتاً از مسیرهای خاص یا به صورت گذر موقت، به دست کلکسیونرها و مشتریان خاص می‌رسید. این نمونه‌ها غالباً فاقد خدمات پس از فروش رسمی، تأمین قطعه و شبکه پشتیبانی بودند و متأسفانه در اثر بی‌توجهی به سرویس تخصصی، بخشی از این خودروهای گران‌قیمت بعد از خرابی جدی، سال‌ها بدون استفاده در پارکینگ‌ها و نمایشگاه‌ها باقی ماندند یا حتی مشکلاتی جدی در برگشت سرمایه برای مالکان به وجود آمد.

تا اواسط دهه ۱۳۹۰، به دلیل تشدید تحریم‌ها و ممنوعیت ورود هر گونه خودروی با حجم بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی، بازار بارابوس عملاً به فضای زیرزمینی یا پنهان کشیده شد. در این مدت، فقط مدل‌های دست‌دوم وارد شده از سال‌های قبل در بازارهای خاص تهران و برخی شهرهای بزرگ دیده می‌شد، آن‌هم با قیمتی نجومی و بدون پشتوانه خدماتی. سرانجام در سال ۱۴۰۴ و پس از گذشت ۱۳ سال ممنوعیت، دولت با اصلاح آیین‌نامه واردات خودرو، امکان واردات رسمی خودروهای برقی را فراهم کرد. این شرایط جدید، سه هدف عمده داشت: افزایش درآمد تعرفه‌ای دولت، کنترل بازار خودروهای دست‌دوم لوکس (که قیمت آن‌ها با وجود بالا بودن مدل بسیار قدیمی شده بود) و ایجاد فشار رقابتی بر محصولات مونتاژی داخلی در بازار. با آزاد شدن واردات، پیش‌بینی‌ها حاکی از ورود مدل‌های جدید بارابوس به ایران است که نه فقط پاسخگوی نیاز خریداران خاص پسند است، بلکه سطح کلاس و استاندارد بازار خودرو ایران را هم ارتقا می‌دهد.



«کروز» واحد صنعتی نمونه استان تهران شد



و صنعتگران استان تهران حضور داشتند. در پایان مراسم، ۳۷ واحد تولیدی برتر استان تهران معرفی و از مدیران آنان تقدیر شد. کسب این عنوان می تواند جایگاه کروز را به عنوان یکی از پیشگامان صنعت کشور تثبیت کند. ۴۴ سال تجربه، سرمایه گذاری مداوم در تحقیق و توسعه و حرکت به سوی فناوری های پیشرفته، کروز را به واحد صنعتی نمونه استان تهران بدل کرده است.

شرکت صنایع تولیدی کروز در مراسم گرامیداشت روز صنعت و معدن به عنوان واحد صنعتی نمونه استان تهران انتخاب شد و از نادر عبدالحسینی سخا، مدیرعامل کروز تقدیر به عمل آمد. مراسم گرامیداشت روز صنعت و معدن هفته گذشته در سالن همایش های صدا و سیما برگزار شد. در این برنامه، مسئولان، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و منتخبی از کارآفرینان

عملکردی فراتر از انتظار

بدون تردید مهم ترین نقطه تمایز مدل بارابوس با اسمارت ۳ معمولی، قوای محرکه و عملکرد فنی آن است. در حالی که نسخه های پایه و پریمیوم اسمارت ۳ با یک موتور ۲۶۸ اسب بخار محور عقب و شتاب ۵.۸ ثانیه ای به بازار می آیند، نسخه بارابوس میدان را به سطح خودروهای اسپرت تمام عیار می برد. اسمارت ۳ با بارابوس به دو موتور سنکرون آهنربای دائم با مجموع قدرت ۴۲۸ اسب بخار (۳۱۵ کیلووات) و گشتاور فوق العاده ۵۴۳ نیوتون متر مجهز است. این موتورهای قدرتمند، خودرو را ظرف فقط ۳.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر می رسانند؛ عددی که شانه به شانه خودروهای اسپرت کلاس جهانی و حتی تسلا مدل ۷ پرفورمنس یا کیا EV6 GT (۳.۵ ثانیه) حرکت می کند و از بسیاری از رقبای اروپایی و آسیایی پیشی می گیرد. حداکثر سرعت نسخه بارابوس ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است که برای یک کراس اوور شهری و خانواده محور کفایت دارد. باتری ۶۶ کیلووات ساعتی NMC با ۶۲ کیلووات ساعت ظرفیت مفید موجب می شود تا شاخص برد پیمایش WLTP حدود ۴۱۵ کیلومتر اعلام شود. البته باید توجه داشت که تجربه کاربری نشان می دهد در رانندگی واقعی و استفاده پرشور از شتاب و حالت های رانندگی اسپرت، برد خودرو و معمولاً به حدود ۳۵۰ کیلومتر کاهش می یابد و در بزرگراه با استفاده سنگین حتی تا ۳۰۰ کیلومتر یا کمتر خواهد بود. شارژر DC با قدرت ۱۵۰ کیلووات، امکان شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد را در حدود ۳۰ دقیقه فراهم می آورد و AC شارژر ۲۲ کیلوواتی نیز ظلی کمتر از چهار ساعت، باتری را به طور کامل شارژ می کند. انتخاب حالت های رانندگی متعدد (Eco, Comfort, Sport, Brabus)، سیستم چهار سطحی بازایی انرژی (از جمله حالت رانندگی تک پدالی s-Pedal) و سیستم اتصال خودرو به شبکه برق خانگی (V2L) برای تغذیه تجهیزات برقی خارجی، نقاط قوت فنی نسخه بارابوس را تکمیل می کنند.



تلفیق تکنولوژی، پرستیژ و راحتی روزمره

ورود به کابین اسمارت ۳ با بارابوس همچون ورود به یک سالن پذیرایی مدرن با رنگ بندی اسپرت است. تفاوت این نسخه با مدل های معمولی در همان بدو ورود حس می شود؛ استفاده گسترده از چرم و آلکانترا مشکی و قرمز، دوخت قرمز و نشان های اختصاصی بارابوس روی صندلی ها، پشتی سر یکپارچه با لوگوی برند و سقف پانورامیک Halo روحیه جوانانه خودرو را کامل می کنند. سه دریچه هوای گرد در مرکز داشبورد، که مستقیماً تداعی گر طراحی مرسدس هستند، در کنار کنسول مرکزی با روکش نقره ای و نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ، فضایی لوکس و کاملاً اسپرت را ایجاد کرده اند. فرمان سه پرده D شکلی با پوشش جیر و تزئینات آلومینیومی و لوگوی نورانی بارابوس، علاوه بر زیبایی حس لمس پریمیوم، کنترل دقیق رانندگی را می دهد. در بخش فناوری، نمایشگر ۱۲.۸ اینچی لمسی مرکزی قلب سیستم اطلاعاتی-سرگرمی خودرو است که با پردازنده کوالکام Snapdragon ۸۱۵۵ سرعت و گرافیک عالی دارد. صفحه نمایش دیجیتال پشت فرمان ۹.۲ اینچی اطلاعات سرعت، برد و رسانه را ارائه می کند و هدآپ دیسپلی (۱۰ اینچی)، نقش یک ابزار کاربردی برای تمرکز راننده بازی می کند. صندلی های اسپرت جلو با تنظیم برقی (۸ تا ۶ جهت)، گرم کن و سرد کن، روکش چرم و آلکانترا و حافظه تنظیم اختصاصی در نسخه بارابوس ارائه می شوند. فضای پای عقب با فاصله محوری ۲۷۸۵ میلی متر به اندازه کافی برای افراد بلند قد مناسب است، اگرچه به دلیل شیب سقف، فضای سر نسبت به برخی رقبای محدودتر است. همچنین قابلیت (حالت خواب) برای صندلی راننده، نورپردازی محیطی قابل تنظیم، سیستم صوتی ۱۳ بلندگو Beats و شارژر بی سیم موبایل، کیفیت زندگی روزمره شما را ارتقا می دهند. قفسه عقب با حجم ۳۷۰ لیتر، علاوه بر صندوق عقب، ۱۵ لیتر فضای قابل استفاده زیر کاپوت جلو (Frunk) هم دارد که فضایی مطلوب برای لوازم جانبی و کابل ها فراهم می کند. مجموعه طراحی داخلی اسمارت ۳ با بارابوس ترکیبی از کیفیت ممتاز، فناوری روز، ارگونومی بالای صندلی ها و امکانات رفاهی ممتاز است که کاملاً بالاتر از استانداردهای نسخه های عادی و حتی بسیاری از رقبای لوکس قرار می گیرد.

امکانات رفاهی؛ لوکس، هوشمند و فراتر از استاندارد

اسمارت ۳ با بارابوس در زمینه امکانات رفاهی، نه تنها چیز کمتری نسبت به خودروهای پرچم دار بازار ندارد، بلکه با توجه به سطح قیمتی اش، الگوی سخاوتمندانه ای را نیز ارائه می دهد. سقف پانورامیک Halo با مساحت ۱.۶ متر مربع، حس دلبری خیره کننده ای به کابین می بخشد. تهویه مطبوع دو منطقه ای اتوماتیک با فیلتر تصفیه هوا، نورپردازی محیطی قابل تنظیم در ۶۴ رنگ، صندلی راننده (و گاهی سرنشین جلو) با حافظه برقی، گرم کن و سرد کن، شارژر بی سیم موبایل، سیستم ورود و استارت بدون کلید، درب صندوق برقی با سنسور حرکتی یا نمایشگر لمسی مرکزی ۱۲.۸ اینچی تنها بخشی از مجموعه رفاهی این خودرو را تشکیل می دهند. یکی از ویژگی های منحصر به فرد نسخه بارابوس، وجود سیستم صوتی Beats با ۱۳ بلندگو و توان ۶۴۰ وات است؛ کیفیتی که تجربه شنیداری سطح بالایی را فراهم می کند و رضایت کامل کاربران حرفه ای را در تست ها به همراه داشته است. دوربین ۳۶۰ درجه با کیفیت عالی و سیستم پارک اتوماتیک نیز آرامش بیشتری را در تردد شهری یا پارکینگ های محدود رقم می زند. پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto، دستیار صوتی هوشمند، سیستم نقشه و ناوبری آنلاین، نرم افزارهای به روز رسانی OTA و کنترل خودرو از راه دور با اپلیکیشن موبایل (شامل وضعیت شارژ و باز ایسته کردن خودرو) مجموعه ای از هوشمندی و اتصال پذیری مدرن را تشکیل می دهند که سطح بهره وری و راحتی تجربه رانندگی را به طرز محسوسی ارتقا می دهند

هزینه های مالکیت در بازار ایران

در ایران، عرضه اسمارت ۳ و نسخه بارابوس آن توسط شرکت نگین تندیس الماس آغاز خواهد شد. طبق اطلاعات سال ۱۴۰۴، قیمت اسمارت ۳ معمولی، در محدوده ۳.۵ تا ۴ میلیارد تومان قرار خواهد داشت. با احتساب نرخ فعلی دلار در بازار آزاد (حدود ۱۱۰ هزار و ۶۰۰ تومان در مهر ۱۴۰۴)، نسخه بارابوس گران ترین تیریم این خانواده است و به دلیل واردات محدود، عوارض و هزینه های گمرکی، قیمت آن می تواند به حدود ۴.۵ تا ۵.۵ میلیارد تومان برسد. البته نوسانات ارزی و سیاست های وارداتی ممکن است میزان دقیق قیمت را جابه جا کند. هزینه نگهداری و مصرف انرژی اسمارت ۳ با بارابوس در ایران به دلیل الکتریکی بودن، به طور محسوس کمتر از خودروهای بنزینی یا هیبریدی همبرده است؛ هرچند دسترسی به شارژر سریع و شبکه شارژ عمومی همچنان چالش هایی دارد. قطعات مصرفی و تعمیرات تخصصی نیز با هنجارهای خودروهای وارداتی سطح بالا تنظیم خواهد شد اما ماهیت ساده تر تکنولوژی برقی موجب کاهش هزینه تعمیرات نسبت به خودروهای لوکس بنزینی سنتی خواهد بود.



آینده بازار بارابوس در ایران

بازگشت بارابوس به بازار رسمی ایران با هدایت شرکت نگین تندیس الماس، نقطه عطفی در تاریخچه صنعت خودرو لوکس و تیونینگ کشور به شمار می رود. این اتفاق، ضمن ارتقای سطح فناوری و کیفیت خودروهای وارداتی، باعث فعال شدن بازار جدیدی از خدمات تخصصی تیونینگ، ارتقای نمایندگی فنی و ارتقای سطح انتظارات مشتریان خاص شده است. همچنین تعهد به تامین قطعه، ارائه گارانتی و شبکه خدمات پس از فروش سراسری، روند مالکیت را از حالت پرریسک مدل های دست دوم، به تجربه ای مطمئن، لذت بخش و مطابق با استانداردهای جهانی بدل می کند. نکته مهم آن است که موفقیت این مسیر، وابسته به استمرار نظارت بر کیفیت واردات، به روز رسانی زیرساخت های تعمیرگاهی و رعایت وعده های داده شده از سوی شرکت خواهد بود. اگر نگین تندیس الماس در مسیر پاسخگویی به توقعات بالا و تجربه جهانی مشتری ایرانی کم نیابد، برند بارابوس می تواند نه تنها در میان سرمایه داران، بلکه در میان مدیران نوآور، هنرمندان و علاقه مندان دنیای لایفاستایل به نماد ارزو و انتخابی هوشمندانه بدل شود. در چشم اندازی واقع بینانه، بازار خودروهای سوپر لوکس به شرط تدویم سیاست های باز تجاری، جذب خودروهای بارابوس از سید جهانی و ثبات نرخ ارز روند رو به رشدی را تجربه خواهد کرد و ایران را به بازاری جذاب برای برندهای تیونینگ کارا رشد جهانی بدل می سازد. باید دید آیا تجربه ورود دوباره بارابوس با تکیه بر زیرساخت های نگین تندیس الماس، می تواند طلسم خدمات ناکافی و بازار خاکستری لوکس ها را برای همیشه خاتمه دهد یا خیر.



هشتگ ۳ کد باز گشت بارابوس به ایران

اسمارت ۳ با بارابوس یعنی تعادل بی نقص میان قدرت، نوآوری و اصالت برنده تجربه ای که هرگز فراموش نخواهید کرد؛ برای آنان که فراتر از عادی بودن را انتخاب می کنند، این گزینه پاسخی به نیاز آن ها خواهد بود. اسمارت ۳ با بارابوس به محض ورود توجه را به خود جلب می کند؛ بدنه ای کوبه شکل، خطوط سیال و عناصر برجسته که نفوذ زبان طراحی مرسدس را با حس ماجراجویانه محصولات بارابوس تلفیق می کند. فرم کلی بدنه، با طول ۴۴۰۰ میلی متر، عرض ۱۸۴۴ میلی متر و ارتفاع ۱۵۵۶ میلی متر، نمایانگر یک کراس اوور مدرن است که در هیبت اسپرت و جوان پسند، کمی فراتر از مدل های کامپکت رایج به نظر می رسد. در نمای جلو، جایگزینی جلو پنجره سنتی با یک المان به سبک محصولات برقی مدرن انجام شده است که حس آینده نگرانه اسمارت را تقویت می کند. چراغ های جلو باریک، کشیده و مجهز به نور LED سراسری، امضای بصری خاصی به این نسخه بارابوس بخشیده اند. جایگاه لوگوی اسمارت حالا به سمت گلگیر جلو منتقل شده که با هویت برند در روش های نوین بازاریابی بارابوس هماهنگ است.

مهارت بارابوس اما در جزئیات ظاهری بروز بیشتری دارد: در نسخه بارابوس، کیت بدنه ویژه ای با اسپویلر جلوئی عریض، دیفیوزر عقب با طرح جدید و اسپویلر سقفی خاص نصب شده که علاوه بر زیبایی، نقش آپرودینامیکی نیز ایفا می کند. کالیپرهای ترمز قرمز و رینگ های آلومینیومی ۲۰ اینچی طراحی شده توسط بارابوس (در برخی نسخه ها حتی تارینگ ۲۱ اینچی مدل Monoblock Z "Platinum Edition"، تداعی کننده حس سرعت و قدرت هستند

و در عین حال هیچ سازشی با محصولات استاندارد اسمارت ندارند. دورنگ بدنه جدید کرم بسرامیکی و آبی الکترن، به همراه شش رنگ پیشین، اختیار شخصی سازی بیشتری به خریداران می بخشد. بدنه با خطوط عضلانی، سقف پانورامیک بزرگ و دستگیره های مخفی درب ها، شکل یک کراس اوور شهری تمام عیار اما با جذبه سدان های اسپرت اروپایی را یادآور می شود.

ماس

لعنه است؛ س الماس تهران، و یک از این ی و حتی یندگی ها می کند چه به این ات پس از ف کننده است.

ن

ان و البته سبونرها، به دنبال ای دست و خدمات لوکسی شخصی خاص و ت و ادات، موس های



بیشتر سایر مدل‌های خودرو در مقایسه با پیکاب‌ها می‌دانند و همین مساله سیب شده است آن دسته از متقاضیان خودرو که صرفاً به دنبال حفظ ارزش سرمایه خود هستند، به مدل‌های پیکاب روی خوشی نشان ندهند.

رشد قیمت خودرو در بازار طی یک ماه گذشته در تمام بخش‌ها به یک اندازه نبوده است. به عنوان مثال خودروهای پیکاب در مقایسه با سدان‌ها و دیگر مدل‌های متعلق به سگمنت‌های دیگر رشد بهای کمتری را تجربه کرده‌اند. کارشناسان از جمله دلایل این امر را محبوبیت



تغییرات بهای خودرو در تمام سگمنت‌ها یکسان نیست

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تیراژ تولید مونتاژی‌ها کاهش می‌یابد؟

دهند که در نتیجه به‌مرور شاهد کاهش تعداد شیفت‌های کاری و در نهایت تعدیل بخشی از نیروهای فعال در صنعت خودرو کشور خواهیم بود.

نیرو را در دستور کار قرار داده‌اند. بر این اساس پیش‌بینی می‌شود در آینده با سخت شدن مسیر واردات قطعات منحصلاً خودرو، مونتاژ کاران به‌ناچار حجم تولید خود را به‌شکل محسوسی کاهش

این روزها هم‌زمان با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل، برخی خودروسازی‌ها و قطعه‌سازان با هدف حفظ حیات و بقای خود، استراتژی تعدیل

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۲۰	▼
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۹	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۹۰	۶ میلیارد و ۴۲۰	۳۰	▼
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۹۰	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۳۰	▼
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▼

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 ۹۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
تویوتا bz4X ۱۵۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PUREPLUS تمام برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۸	۳	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۲	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۴	۵	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۸۲	۱۵	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۳	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۳۲	۲	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۴۰	۱۳	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۰	۲	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۰	۱	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۵۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۴	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۰	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۶	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۵	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۲۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۴۲	۱۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۷۴	۱۹	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۲۰۷	۱۷	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۲۸۰	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۱۰	۱۲	▲
نیسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▲
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۰	۱۱	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۳	۹	▲
سورن پلاس EF7 (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۱۲۰	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۸۲	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۱۰	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۸۵	۱۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۲	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۸۳	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۷۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۵۳	۸	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۶۸	۱۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۰۴	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۲۸	۱۱	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۴۳	۲۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۳۳	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۴۳	۲۸	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۸۱	۸	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۲	۲	▲



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد



اقتصادی استان خراسان رضوی ادامه داد: «در بازرسی از محل ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر اظهار داشت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخ‌هایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان دست یافتند. وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور را که در حاشیه این شهر بود، شناسایی کرده و مورد بازرسی قرار دادند.» رئیس پلیس امنیت

در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر اظهار داشت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخ‌هایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان دست یافتند. وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور را که در حاشیه این شهر بود، شناسایی کرده و مورد بازرسی قرار دادند.» رئیس پلیس امنیت

مسیر نوینی که برای تقویت برند ملی صنعت روانکار طی می‌شود؛

شتاب‌نوآوری در «ایرانول»

«در تداوم برنامه «شتاب‌دهی نوآوری» شستا، دکتر نظری معاون نوآوری و اقتصاد دانش‌بنیان شستا با حضور در پالایشگاه روغن‌سازی شرکت نفت ایرانول، بر ضرورت تعامل گسترده با شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره‌گیری از فناوری‌هایی چون هوش مصنوعی و سامانه‌های زنجیره تامین تاکید کرد و گفت: «ایرانول می‌تواند با نوآوری مستمر و اتکا به ظرفیت‌های داخلی، برند خود را در صنعت روانکار کشور و منطقه ارتقا دهد.»

استفاده از فناوری‌های نوین، از جمله هوش مصنوعی و سامانه‌های زنجیره تامین را عامل مهمی در افزایش شفافیت، ارتقای بهره‌وری و تقویت برند ایرانول دانست و اظهار داشت: «در شرایط کنونی، باید انتخاب کنیم؛ یا تغییر کنیم، یا قربانی تغییرات شویم. ایرانول شرکتی تاثیرگذار و صادرات‌محور است و مایه افتخار کشور به شمار می‌رود.»

دکتر نظری در پایان خاطرنشان کرد: «با مسیر جدیدی که در شستا و تایپکو برای حمایت از نوآوری، تحول دیجیتال و بهینه‌سازی انرژی ترسیم شده است، انتظار می‌رود شرکت‌ها با جدیت و پیگیری مستمر موضوع نوآوری را دنبال کنند.»

در ادامه این نشست، مهندس کامیار، سرپرست شرکت نفت ایرانول، گزارشی از پروژه‌های پژوهشی، نوآورانه و برنامه‌های آینده شرکت ارائه کرد و گفت: «در ایرانول، نوآوری را راه حل اصلی رفع چالش‌ها می‌دانیم و با رویکردی ریسک‌پذیر و آینده‌نگر، به دنبال ایجاد تحولی پایدار در فرآیندهای تولید و پژوهش هستیم.»

شتاب نوآوری در شرکت نفت ایرانول را می‌توان نقطه عطفی در مسیر تحول صنعت روانکار کشور دانست؛ مسیری که نه تنها به ارتقای جایگاه این برند ملی در بازار داخلی و منطقه‌ای منجر می‌شود، بلکه الگویی برای سایر صنایع وابسته نیز فراهم می‌آورد.

در نشست اخیر با حضور معاون نوآوری و اقتصاد دانش‌بنیان شستا، بر ضرورت تعامل گسترده با

به گزارش روابط عمومی ایرانول، در نشست اخیر برگزار شده توسط این روانکار ساز، دکتر نظری بر ضرورت تقویت همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره‌گیری از ظرفیت نخبگان و نیروهای خلاق تاکید کرد و گفت: «شرکت نفت ایرانول می‌تواند با تکیه بر ظرفیت‌های داخلی و تعامل گسترده با شرکت‌های دانش‌بنیان، از طریق نوآوری مستمر و بهره‌گیری از دانش روز، جایگاه خود را در صنعت روانکار کشور و منطقه بیش از پیش ارتقا دهد.»

وی با اشاره به شعار راهبردی شستا مبنی بر این که شستا باید هم نوآور و هم بین‌المللی باشد افزود: «مسیر نوآوری بنیان کار ماست. نوآوری باید بستری برای حل مسائل بنیادین و رفع چالش‌های ساختاری در شرکت‌ها باشد. در این مسیر، حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و جوانان پژوهشگر و مستعد، بسیار مهم است.»

معاون نوآوری و اقتصاد دانش‌بنیان شستا همچنین



شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین همچون هوش مصنوعی و سامانه‌های زنجیره تامین تاکید شد. این رویکرد نشان می‌دهد که ایرانول قصد دارد از مرزهای سنتی تولید عبور کرده و با تکیه بر ظرفیت‌های داخلی و نخبگان جوان، آینده‌ای پایدار و رقابتی برای خود ترسیم کند.

نوآوری در این چارچوب صرفاً به معنای تغییرات سطحی

یا تبلیغاتی نیست، بلکه به عنوان راهکاری بنیادین برای رفع چالش‌های ساختاری و افزایش بهره‌وری مطرح می‌شود.

دکتر نظری، معاون نوآوری شستا، با اشاره به شعار راهبردی «شستا باید هم نوآور و هم بین‌المللی باشد»، تاکید کرد که انتخاب امروز شرکت‌ها میان تغییر یا قربانی تغییر شدن است. ایرانول با اتخاذ رویکردی

آینده‌نگر، تلاش دارد در این انتخاب، مسیر نخست را با قدرت دنبال کند.

از منظر اقتصادی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین می‌تواند شفافیت در فرآیندها، کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری را به همراه داشته باشد.

این امر نه تنها به تقویت برند ایرانول در بازار داخلی کمک می‌کند، بلکه توان صادراتی آن را نیز ارتقا می‌بخشد. در شرایطی که رقابت جهانی در صنعت روانکار به شدت فشرده است، چنین اقداماتی می‌تواند ایرانول را به بازگیری اثرگذار در سطح منطقه بدل کند.

در بعد اجتماعی و ملی، حرکت ایرانول به سمت نوآوری، پیام روشنی برای جامعه دارد: اعتماد به توان داخلی و سرمایه‌گذاری بر دانش جوانان می‌تواند موتور محرک توسعه باشد.

حمایت از پژوهشگران و شرکت‌های دانش‌بنیان، علاوه بر ایجاد اشتغال و جلوگیری از مهاجرت نخبگان، به تقویت هویت ملی و افزایش اعتماد عمومی به برندهای ایرانی نیز منجر خواهد شد.

در نهایت، شتاب نوآوری در ایرانول را باید فراتر از یک پروژه سازمانی دید؛ این حرکت نمادی از تغییر پارادایم در صنعت کشور است. اگر این مسیر با جدیت و پیگیری مستمر دنبال شود، می‌توان انتظار داشت که ایرانول نه تنها به عنوان یک برند ملی قدرتمند در صنعت روانکار شناخته شود، بلکه به الگویی الهام‌بخش برای سایر صنایع ایرانی در مسیر نوآوری و بین‌المللی‌سازی بدل گردد.

XTRIM

BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



پایان کار فروشنده لاستیک قاچاق در لنگرود



انواع لاستیک خارجی قاچاق در بازرسی از این واحد صنعتی خبر داد و افزود: «کارشناسان ارزش تقریبی این کشفیات را ۱۱ میلیارد ۴۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.» فرمانده انتظامی لنگرود گفت: «متصدی ۴۷ ساله با تشکیل پرونده در اختیار مرجع قضائی قرار گرفت.» سرهنگ ارسلان صبیح زاهدی با تأکید بر خورد قاطع و قانونی پلیس با هر گونه قانون شکنی و اختلال در بازار از شهروندان خواست برای جلوگیری از سودجویی افراد فرصت طلب در صورت برخورد با هر گونه مورد مشابه، مراتب را از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

فرمانده انتظامی لنگرود از کشف ۳۸۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق در بازرسی از یک واحد صنعتی در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان سرهنگ ارسلان صبیح زاهدی با اشاره به دریافت خبری در خصوص فروش لاستیک قاچاق توسط متصدی یک واحد صنعتی در شهر لنگرود و بررسی موضوع توسط پلیس گفت: «ماموران پلیس آگاهی پس از انجام تحقیقات نامحسوس و اطمینان از صحت موضوع، طی هماهنگی قضائی با کارشناسان اداره صمت به آدرس این مغازه اعزام شدند.» وی از کشف ۳۸۰ حلقه

آیین پنجمین دوره قدردانی از بازنشستگان «کویر تایر» برگزار شد؛

تجلیل از ۱۴۵ پیشکسوت صنعت تایر



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

همزمان با بیست و هفتمین سالگرد افتتاح کارخانه کویر تایر بیرجند، آیین گرامیداشت و تجلیل از ۱۴۵ تن از بازنشستگان و پیشکسوتان صنعت تایر با حضور جمعی از مدیران استانی و شهرستانی، مسئولان واحدهای صنعتی، کارگران و کارفرمایان برگزار شد. در این مراسم که با حضور علی ناصری، فرماندار شهرستان بیرجند، غلامرضا اشرفی، مدیر کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی خراسان جنوبی و زینلی، مدیر عامل شرکت کویر در سالن شهید رئیسی کارخانه برگزار شد، از خدمات ارزشمند کارکنانی که طی سالهای ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ به افتخار بازنشستگی نائل آمده‌اند، تجلیل شد. وی با اشاره به سابقه طولانی فعالیت این شرکت گفت: «کویر تایر با بیش از ۲۷ سال تجربه، امروز به یکی از بزرگ‌ترین و تاثیرگذارترین تولیدکنندگان تایر در کشور تبدیل شده و در تولید محصولات خاص و نوآوری در سطح ملی رتبه اول را دارد.» فرماندار بیرجند ضمن تقدیر ویژه از موسسین، هیات‌مدیره و کارکنان شرکت کویر تایر اظهار داشت: «تلاش‌های همه مدیران و کارکنان کویر تایر باعث شده است که چرخه تولید و کارآفرینی در استان به‌خوبی ادامه پیدا کند و الگویی برای سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی در منطقه باشد.» غلامرضا اشرفی مدیر کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی خراسان جنوبی در این مراسم با قدردانی از زحمات پیشکسوتان صنعت تایر اظهار داشت: «نیروی انسانی مهم‌ترین سرمایه تولید و زیربنای پیشرفت صنعتی است. بی تردید، موفقیت امروز شرکت کویر تایر نتیجه سال‌ها

تلاش، تعهد و همت کارکنان دلسوزی است که با عشق به کار و وطن، چرخ صنعت را در این استان به حرکت درآورده‌اند.» وی با اشاره به نقش اثرگذار کارگران و بازنشستگان در شکوفایی اقتصادی استان افزود: «بازنشستگان، ذخیره‌های ارزشمند تجربه و اخلاق کاری هستند که حضورشان در کنار نیروهای جوان، مایه انتقال دانش و استمرار فرهنگ کار و تولید است. تکریم این عزیزان، تکریم فرهنگ تلاش و خودباوری در جامعه کار و تولید است.» مدیر کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی خراسان جنوبی همچنین ضمن تبریک



بیست و هفتمین سالگرد تأسیس کارخانه کویر تایر، این مجموعه را الگویی موفق از توسعه صنعتی و تولید دانش‌بنیان در استان دانست و تصریح کرد: «تداوم موفقیت کویر تایر نشان از برنامه‌ریزی دقیق، اتکالی به توان داخلی و بهره‌گیری از نیروی انسانی متخصص دارد که می‌تواند الگوی مناسبی برای سایر صنایع استان باشد.» در پایان مراسم، با اهدای لوح سپاس و هدایایی از ۱۴۵ نفر از بازنشستگان و پیشکسوتان صنعت تایر به پاس سال‌ها تلاش و خدمات صادقانه آنان تجلیل به‌عمل آمد. سخنران مراسم با اشاره به

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا 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-ساندر واستپ-وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ-وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تیوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	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-تیوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





که پروتو تایپ این خودرو را بدون هیچ گونه پوشش استتاری در بخش عقب به نمایش می گذارد، یک سپر کاملاً جدید با دیفیوزری متفاوت دیده می شود که چهار باله عمودی در هر طرف دارد؛ اما نکته حیرت انگیز، وجود چهار خروجی اگزوز است. علاوه بر دو لوله اگزوز مرکزی که حالا بزرگ تر شده اند، دو خروجی دیگر نیز در کنارهای دیفیوزر جا خوش کرده اند. علاوه بر این، به نظر می رسد پورشه خروجی های هوایی را هم روی سپر عقب، در دست بالای پلاک پنهان کرده باشد. این چینش غیر معمول، زنگ خطری برای طرفداران صدای خالص موتورهای تنفس طبیعی پورشه است و به وضوح به نیاز پیشترانه توربو برای تنفس بهتر اشاره دارد.

پورشه در حال آماده سازی نسخه جدید GT3 RS ۹۱۱ است و تصاویر جاسوسی یک تغییر بزرگ را فریاد می زنند؛ پایان عصر تنفس طبیعی و آغاز دوران توربو. به نظر می رسد یکی از مقدس ترین سسنگرهای دنیای خودرو در آستانه فروپاشی است. جدیدترین تصاویر جاسوسی از فیس لیفت پورشه GT3 RS ۹۱۱ (نسل ۹۹۲.۲) که برای عرضه در اواخر سال ۲۰۲۵ یا اوایل ۲۰۲۶ آماده می شود، گمانه زنی ها درباره کنار گذاشتن موتور تنفس طبیعی و استفاده از پیشترانه توربوشارژ را تأیید می کند. این تغییر بنیادین که به دلیل قوانین سخت گیرانه آلا بندگی یورو ۷ رخ می دهد، می تواند برای همیشه شخصیت این اسطوره پیست را تغییر دهد. در تصاویر جاسوسی جدید



حذف نسخه تنفس طبیعی از پورشه «۹۱۱»

کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد؛

در گفت و گو با «دنیای خودرو»

استانداردسازی خدمات پس از فروش خودرو در ایران با ترجمه نخستین مرجع علمی جهانی

این کتاب می تواند مبنای آموزشی دانشگاه ها و وزارتخانه ها شود و راهنمای جامع شبکه نمایندگی ها، تعمیرگاه ها و قطعه سازان کشور باشد

کاملاً قابل تطبیق است، چون فرایندهای خدماتی و ارتباط با مشتری تقریباً یکسان هستند.

یکی از دغدغه های همیشگی فعالان این صنعت، موضوع وفاداری مشتری یان است. آیا کتاب به این موضوع هم می پردازد؟

بله، دقیقاً فصل هشتم کتاب که شامل چهار فصل جزئی تر است، به همین موضوع اختصاص دارد. تأکید نویسنده این است که خدمات پس از فروش «جبران زحمت» نیست، بلکه بخشی از چرخه حفظ مشتری است. در این بخش توضیح داده می شود که تعمیرگاه یا نمایندگی نباید تنها منتظر مراجعه مشتری بماند، بلکه باید به صورت فعال، با روش های علمی ارتباط برقرار کند، اعتماد بسازد و وفادارسازی را به عنوان راهبرد اصلی دنبال کند.

با توجه به گستردگی شبکه نمایندگی ها، این کتاب چه جایگاهی برای شرکت های خودروساز یا واردکننده می تواند داشته باشد؟

این کتاب بیش از آن که به کار خودروساز بیاید، برای شبکه خدمات و نمایندگی ها نوشته شده است. البته خودروسازها نیز اگر بخواهند نظام خدمات خود را استاندارد کنند، از این مرجع بهره خواهند برد. در حال حاضر مذاکراتی با چند شرکت خودروسازی انجام شده تا این کتاب به عنوان یکی از مراجع آموزشی در شبکه نمایندگی های آن ها مورد استفاده قرار گیرد. این شرکت ها می توانند کتاب را خریداری کرده و در آموزش های داخلی به عنوان منبع رسمی تدریس کنند.

آیا این کتاب برای قطعه سازان نیز قابل استفاده است؟

بله، قطعه سازها به ویژه آن هایی که شبکه خدمات خود را دارند، باید از فرایندهای خدماتی و رفتار تعمیرگاه ها آگاه باشند. این کتاب می تواند تولید می کند ولی از شرایط تعمیرگاه بی اطلاع است، نمی تواند ارتباط موثری با بازار داشته باشد.

این کتاب چرخه کامل تأمین تا مصرف را توضیح می دهد و می تواند به قطعه ساز کمک کند درک درستی از انتهای زنجیره یعنی تعامل با مشتری و تعمیرگاه به دست آورد.

در پایان، چه انتظاری از نهادهای متولی و سیاست گزار صنعت خودرو برای استفاده جهت ارتقای دانش فنی خدمات پس از فروش با تدوین این کتاب دارید؟

امیدوارم وزارت صمت و سازمان های مرتبط با صنعت خودرو نگاهی علمی تر به خدمات پس از فروش داشته باشند. این کتاب می تواند مبنای طراحی سرفصل های آموزشی در وزارتخانه ها و دانشگاه ها قرار گیرد. در حال مذاکره هستم تا این اثر به عنوان منبع رسمی آموزش در دانشگاه ها و مراکز فنی کشور پذیرفته شود. اگر این اتفاق بیفتد، گام بزرگی برای نهادینه سازی دانش خدمات پس از فروش در کشور برداشته ایم.

می کنند و انجمن صنفی شرکت های خدمات پس از فروش خودرو نیز در زمینه آموزش فعال اند؛ اما هیچ یک از این آموزش ها بر مبنای یک مرجع علمی استاندارد نیست. به همین دلیل، نیاز به یک منبع آکادمیک جامع به شدت احساس می شد.

این نیاز باعث شد سراغ ترجمه کتاب «مدیریت خدمات خودرویی» بروید؟

بله، وقتی برای نخستین بار با این کتاب آشنا شدم، متوجه شدم دقیقاً همان چیزی است که صنعت خدمات پس از فروش ایران به آن احتیاج دارد. این اثر اولین کتاب دانشگاهی در حوزه خدمات پس از فروش خودرو است که در سطح دانشگاه های آمریکا تدریس می شود. من نسخهای از کتاب را برای ترجمه انتخاب کردم که بیش از همه با وضعیت فعلی صنعت ایران تطابق دارد. در نسخه های جدیدتر، برخی مباحث به سطحی پیشرفته تر از نظر فرهنگی و سازمانی رسیده اند که هنوز با شرایط ما همخوانی ندارند.

محتوای این کتاب شامل چه بخش هایی است و آیا صفر تا صد مناسب شرکت های خودرویی هست یا شبکه خدمات پس از فروش نیز از آن می تواند استفاده کند؟

کتاب در قالب ۳۰ فصل و ۹ بخش تنظیم شده و تمام فرایندهای مدیریت خدمات از مرحله راه اندازی یک تعمیرگاه تا ارتباط نهایی با مشتری را پوشش می دهد. در هر فصل، نمونه های واقعی، مطالعات موردی و پرسش هایی برای ارزیابی فراگیران آورده شده است. این ساختار باعث می شود کتاب هم برای مدیران و صاحبان تعمیرگاه ها و هم برای مراکز آموزشی و وزارتخانه ها به عنوان مرجع علمی قابل استفاده باشد. حتی یک تعمیرگاه کوچک، صافکاری یا تعویض روغنی هم می تواند از این اثر به عنوان راهنمای کاربردی روزمره بهره ببرد.

آیا این کتاب فقط مخصوص خودروهای سواری است یا قابل تعمیم به سایر حوزه ها هم هست؟

گرچه تمرکز اصلی کتاب بر صنعت خودروسات، اما مفاهیم آن به راحتی در صنایع دیگر نیز قابل استفاده است. من هنگام ترجمه، چندین بار کتاب را مرور کردم و متوجه شدم بسیاری از اصول آن برای خدمات لوازم خانگی هم کاربرد دارد. ساختار نیروی انسانی ممکن است متفاوت باشد، ولی در سایر بخش ها شباهت زیادی وجود دارد. در حوزه خودروهای سنگین، موتور سیکلت ها یا حتی قطعات مصرفی، این کتاب



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در صنعتی که بیش از شش دهه از عمر آن در ایران می گذرد، «خدمات پس از فروش» هنوز یکی از حلقه های گمشده زنجیره خودروسازی به شمار می رود. هر چند صنعت خودرو از دهه های پیش در کشور ما پا گرفته، اما دانش مکتوب و مرجع آموزشی منسجم در حوزه خدمات پس از فروش هرگز شکل نگرفته است. دستورالعمل ها و استانداردها بیشتر برگرفته از تجربیات شرکت های خارجی بوده و هیچ چارچوب علمی بومی و مدونی برای آن تدوین نشده است.

در چنین فضایی، ترجمه و انتشار کتاب «مدیریت خدمات خودرویی» نوشته آندرو آرتزین، برای نخستین بار به عنوان یک مرجع دانشگاهی بین المللی، می تواند نقطه عطفی در مسیر استانداردسازی خدمات پس از فروش در کشور باشد.

«نادر وهاب آقایی»، کارشناس صنعت خودرو که ترجمه این کتاب را برعهده داشته، در گفت و گو با «دنیای خودرو» از ضرورت شکل گیری دانش مکتوب در این حوزه، ظرفیت های کتاب و تأثیر آن به شبکه خدمات پس از فروش و قطعه سازی سخن گفت که در ادامه بخشی از این مصاحبه را از نظر خواهیم گذراند:

به نظر می رسد نبود دانش مکتوب در حوزه خدمات پس از فروش یکی از چالش های قدیمی صنعت خودرو است. آیا این چالش با انتشار کتابی که شما آن را تدوین کردید، مرتفع خواهد شد؟

بله، دقیقاً همین طور است. صنعت خدمات پس از فروش در ایران بیش از شصت تا هفتاد سال سابقه دارد، اما تمام دانشی که تاکنون در اختیار ما بوده، از شرکت های خارجی منتقل شده است. به محض ورود یک خودرو به ایران، دانش فنی و استانداردهای خدماتی آن نیز وارد می شود و همه چیز بر مبنای دستورالعمل های همان خودروساز خارجی تنظیم می گردد.

ما هیچ دانش مکتوب بومی درباره خدمات پس از فروش در ایران نداریم؛ نه تنها در صنعت خودرو بلکه در سایر صنایع مانند لوازم خانگی و تجهیزات اداری نیز همین وضعیت حاکم است.

هر شرکت، دستورالعمل های داخلی خودش را دارد و نهادهای ارزیابی هم صرفاً بر اساس استانداردهای گردآوری شده از شرکت های مختلف عمل می کنند.

آیا در حال حاضر هیچ منبع علمی یا دانشگاهی مشخصی برای آموزش خدمات پس از فروش در کشور وجود ندارد؟

برخی دانشگاه ها، از جمله دانشگاه علمی-کاربردی، دوره هایی در این حوزه برگزار



آمار بالای تخلفات حادثه‌ساز در معابر پایتخت!



رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از ثبت روزانه بیش از ۱۱ هزار تخلف حادثه‌ساز در معابر پایتخت طی ۲۰ روز ابتدایی مهرماه خبر داد. سردار سیدابوالفضل موسوی‌پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به رشد و برخورد با تخلفات حادثه‌ساز رانندگی در سطح پایتخت گفت: «بیش از ۱۱ هزار خودرو توسط مأموران پلیس راهور ثبت و رانندگان به دلیل این تخلفات اعمال قانون شدند.» سردار موسوی‌پور همچنین با اشاره به تخلف عدم‌استفاده از کلاه ایمنی توسط

موتورسواران گفت: «در ۲۰ روز ابتدایی مهرماه، بیش از ۱۲۶ هزار مورد تخلف از سوی رانندگان و سرنشینان موتورسیکلت‌ها ثبت و با آن‌ها برخورد قانونی صورت گرفته است.» وی افزود: «استفاده از تلفن همراه، بی‌توجهی به کلاه ایمنی و کمربند ایمنی انتخاب‌هایی هستند که پیامدهای شان گاه جبران‌ناپذیر است. پلیس راهور با تخلفات رانندگی با جدیت برخورد می‌کند، اما فرهنگ‌سازی و مسئولیت‌پذیری رانندگان، کلید کاهش حوادث است.»

عوامل موثر در بروز تصادفات رانندگی؛

برخوردهایی که مرگبار می‌شوند!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

استفاده از وسایل نقلیه موتوری از ابتدا تا امروز همواره سبب بروز تصادفات گاه‌سنگین و مرگبار شده است. گسترش شهرنشینی، ازدیاد جمعیت، افزایش سریع و بدون حساب وسایل نقلیه موتوری، بدون توجه به معماری معابر شهری و نامناسب بودن آن‌ها برای تردد خودروها مشکلات فراوانی را تا به امروز رقم زده است. از برخورد خودروها با یکدیگر گرفته تا تصادفات مرگبار با عابران پیاده و دیگر جانداران در طبیعت از جمله معایب استفاده از وسایل نقلیه موتوری محسوب می‌شود.

آمار بالای سوانح رانندگی در کشور در عین حال سوال این است که چرا به‌رغم گذشت سال‌ها از ورود خودرو و موتورسیکلت به کشورمان، فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه موتوری همچنان ضعیف بوده و به‌تبع آن آمار تصادفات در سراسر کشور قابل توجه و به‌نوعی نگران‌کننده است؟ همین‌طور این که چه مواردی باید لحاظ شود تا شاهد کاهش آمار فوتی‌های ناشی از سوانح رانندگی در کشور باشیم؟ بر این اساس متأسفانه تنها در سال گذشته به‌گواه آمار بیش از ۱۹ هزار نفر در

تصادفات شهری و جاده‌ای جان باخته‌اند و شمار زیادی نیز با آسیب‌های جدی مواجه شده‌اند. کارشناسان معتقدند طراحی و کیفیت نامناسب معابر شهری و برون‌شهری، ایمنی پایین خودروها، فرهنگ پایین رانندگی، ضعف نظارت بر رفتار رانندگان و به‌طور کلی عامل انسانی، مقررآت بیمه‌ای، بازدارنده نبودن جرایم و برخورد‌های قانونی و... از مهم‌ترین مواردی هستند که سبب بالا رفتن آمار تصادفات منجر به جرح و مرگ در کشور می‌شود.

بر این اساس سال گذشته ۳۸۱ هزار و ۴۸۴ مصدوم حوادث رانندگی برای تعیین خسارت به مراکز پزشکی قانونی در سراسر کشور مراجعه کرده‌اند که از این میان ۲۶۹ هزار و ۸۲۹ نفر مرد و ۱۱۱ هزار و ۶۵۵ نفر زن بوده‌اند. الهام ابراهیمی، کارشناس خدمات شهری در این باره می‌گوید: «در بسیاری از سوانح رانندگی، مصدومیت‌های شدیدی مخصوصاً متوجه عابران پیاده شده و با این که فرد در قید حیات است، اما آسیب‌های جدی دیده که باید مدت‌ها پیگیر درمان و مداوا باشد. حتی ممکن است شدت این صدمات به‌حدی باشد که درمان به‌طور کامل انجام نشود و به‌معلولیت و ناتوانی در راه رفتن و سایر محدودیت‌های حرکتی منجر شود. این اتفاق در سالمندان به‌مراتب بیشتر و خطرناک‌تر است.» با توجه به شرایط نامساعد اقتصادی و وضعیت نه‌چندان مساعد سیستم بهداشت و درمان کشور، طول درمان و فرآیند بهبودی بسیار هزینه‌بر و جانکاه است. حتی ممکن است بسیاری از افراد به‌خاطر نداشتن تمکن مالی قید درمان و بستری



شدن در بیمارستان را بزنند که این امر موجب مزمن شدن عارضه تصادف می‌شود و می‌تواند آینده فرد و خانواده‌وی را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار دهد.

درست رانندگی نمی‌کنیم!

با توجه به آن چه گفته شد، عامل انسانی نقش پررنگی در بروز سوانح رانندگی منجر به جرح و فوت در کشور دارد. بر این اساس مواردی مانند خواب‌آلودگی، خستگی از کار

روزانه، حواس‌پرتی، استفاده از تلفن همراه، انحراف به چپ، سرعت غیرمجاز و... رفتارهای پرخطری محسوب می‌شوند که متأسفانه بسیاری از رانندگان به آثار سوء و مرگبار آن‌ها توجه چندانی ندارند. در عین حال شرایط آب و هوایی نامساعد نیز از دیگر عوامل بروز سوانح رانندگی در کشور است. درواقع شرایط آب و هوایی نامناسب باعث کاهش دید رانندگان، ناتوانی در کنترل خودرو و در نتیجه بروز تصادفات ناگوار می‌شود. برای جلوگیری از

این حوادث، پیش از رانندگی، باید از شرایط آب و هوایی آگاه شد و تا حد امکان از رانندگی در شرایط نامناسب جوی خودداری کرد.

به اعتقاد پلیس راهنمایی و رانندگی آموزش نادرست رانندگان، بازدارنده نبودن جرایم رانندگی و رفتارهای پرخطر رانندگی سهم چشمگیری در بروز سوانح رانندگی دارد؛ البته در زمینه بازدارندگی جرایم، خوشبختانه امسال با تغییر قانون شاهد افزایش تا ۵ برابری جرایم رانندگی بودیم که بنا به اظهارات پلیس، طی همین چند ماه آثار مثبت آن کاملاً محسوس بوده است.

کارشناسان بر این باورند که دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل به‌خصوص وزارت راه‌وشهرسازی و پلیس راهور فراجا باید نسبت به اجرای راهکارهای کوتاه‌مدت و زودبازده، شامل طرح تشدید کنترل سرعت در تمام محورهای مواصلاتی کشور و برخورد‌های موثر با تخلفات حادثه‌ساز و ارسال لحظه‌ای پیامک ثبت تخلف توجه ویژه‌ای داشته باشند. همچنین ضروری است شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور، برنامه جامع عملیاتی ارتقای ایمنی را مبتنی بر اطلاعات و یافته‌های حاصل از سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور به‌سرعت تدوین کند.

اگر چه سال‌هاست نهادهای درگیر در بحث حوادث رانندگی اعم از وزارت راه‌وشهرسازی، پلیس، وزارت بهداشت و هلال احمر از لزوم کاهش تلفات انسانی ناشی از حوادث ترافیکی سخن می‌گویند، اما تا رسیدن به نقطه مطلوب در شرایط کنونی فاصله زیادی وجود دارد و باید همه دستگاه‌ها در حیطه وظایف خود اقدامات لازم را در دستور کار خود قرار دهند. بدون شک وقوع حوادث رانندگی منجر به جرح و فوت در کشور خسارت‌های سنگینی را به‌لحاظ معنوی و مادی به‌جامعه تحمیل می‌کند و به‌همین دلیل شایسته است نهادهای مربوطه تمام توان خود را به‌کار گیرند تا به‌مرور شاهد کاهش آمار تصادفات رانندگی در کشور طی سال‌های پیش رو باشیم

«آمیکو» آماده حضور در بازارهای جهانی می‌شود

«ارس خودرو دیزل»؛ در مسیر استانداردهای بین‌المللی با اجرای دیرینه فرآیند همولوگیشن



شرکت ارس خودرو دیزل (آمیکو) با سابقه‌ای درخشان در رعایت استانداردهای جهانی، از اجرای موفقیت‌آمیز فرآیند همولوگیشن بین‌المللی بر کلیه محصولات تولیدی خود خبر داد. شرکت ارس خودرو دیزل (آمیکو) با سابقه‌ای درخشان در رعایت استانداردهای جهانی، از اجرای موفقیت‌آمیز فرآیند همولوگیشن بین‌المللی بر کلیه محصولات تولیدی خود خبر داد. این شرکت با بهره‌گیری از زیرساخت‌های فنی پیشرفته، سال‌هاست این فرآیند را به صورت مستمر در دستور کار خود قرار داده است.

همولوگیشن فرآیندی تخصصی و الزامی شامل آزمون‌های سخت‌گیرانه ایمنی، فنی، زیست‌محیطی و کیفیت مطابق با استانداردهای روز جهان است که گذر از آن، شرط لازم برای حضور در بازارهای بین‌المللی و تضمین کیفیت محصولات محسوب می‌شود.

شرکت ارس خودرو دیزل با رویکردی تخصصی و مبتنی بر استانداردهای دقیق فرآیند همولوگیشن را برای محصولات

تجاری به‌خصوص گروه خودرویی N3 به‌طور کامل پیاده‌سازی می‌کند. این رویکرد ضمن تطابق کامل با الزامات فنی و قانونی تضمین‌کننده تولید خودروهای با بالاترین سطح ایمنی، کارایی و انطباق زیست‌محیطی است که پاسخگوی نیازهای بازار و مراجع نظارتی باشد. سعید امینی، مدیر مهندسی و توسعه محصول شرکت ارس خودرو دیزل با تأکید بر تداوم این روند اظهار داشت: «ما از سال‌های گذشته، فرآیند همولوگیشن را به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از چرخه تولید محصولات خود تعریف کرده‌ایم. این رویکرد نه تنها تضمینی برای ارائه محصولاتی ایمن، با کیفیت و استاندارد به‌مشتریان داخلی است، بلکه امکان حضور موفق در بازارهای جهانی را فراهم می‌کند.»

مدیر مهندسی و توسعه محصول شرکت ارس خودرو دیزل تصریح کرد: «هدف نهایی ما از اجرای مستمر این فرآیند، تضمین کیفیت، افزایش رضایت مشتریان و تحکیم جایگاه برند ارس خودرو دیزل در عرصه ملی و بین‌المللی است.»



Autoworld.ir

شنبه ۲۶ مهرماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۱۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلپورد



مزدا CX-70 خودرو سال شد

«کمپانی مزدا مدل CX-70 را از اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی تولید و راهی بازار کرد و این مدل از جمله اس‌یووی کراس‌اوورهای فول‌سایز مدرن با عملکرد بالاست که بسیار سریع توانست در بازار جهانی به موفقیت برسد. این خودرو توانسته با کسب آرای بیش از ۱۰ نشریه تخصصی اروپایی و آمریکایی لقب یکی از خودروهای سال ۲۰۲۵ را از آن خود کند.

خطر نصب غیراستاندارد سرعت گیرها!

حرف آخر

نهاد علی‌بیگزاده

روزنامه‌نگار



«سرعت‌گیرهای ترافیکی جزو موثرترین ابزارهای مدیریت ایمنی و کنترل سرعت وسایل نقلیه در سطح معابر شهری و جاده‌ای به‌شمار می‌روند. هدف اصلی از به‌کارگیری این تجهیزات، کاهش سرعت خودروها در نقاط پرخطر و پیشگیری از بروز تصادفات رانندگی است. در کشورهای مختلف، طراحی، نصب و نگهداری سرعت‌گیرها تابع استانداردهای مشخص و دستورالعمل‌های مهندسی است که رعایت آن‌ها از بروز آسیب‌های انسانی و خسارت‌های مالی جلوگیری می‌کند. با این حال، در بسیاری از نقاط کشور، این اصول نادیده گرفته می‌شود و سرعت‌گیرها بدون مطالعه و نظارت کافی نصب و به‌کار گرفته می‌شوند؛ موضوعی که در عمل به جای افزایش ایمنی، موجب بروز خطرات جدید و تصادفات غیرمنتظره می‌شود.

مطابق ضوابط فنی مصوب، سرعت‌گیر باید با توجه به نوع معبر، حجم تردد، ترکیب وسایل نقلیه، میزان دید رانندگان، شرایط توپوگرافی مسیر و آمار تصادفات نصب و به‌کار گرفته شود. در معابر شهری، مسئولیت نصب این تجهیزات برعهده شهرداری‌هاست و در جاده‌های برون‌شهری نیز وزارت راه و شهرسازی و ادارات کل راهداری متولی اجرای آن هستند. متأسفانه در مواردی، عدم هماهنگی میان نهادهای مسئول، نبود نظارت کافی و بی‌توجهی به الزامات استاندارد، موجب شده است برخی سرعت‌گیرها به شکل غیراصولی، با ارتفاع یا عرض نامناسب و بدون علائم هشداردهنده نصب شوند. این وضعیت، به‌ویژه در شب‌هنگام یا شرایط نامساعد جوی، احتمال انحراف خودرو و وقوع حوادث ناگوار را افزایش می‌دهد.

یکی از مهم‌ترین آسیب‌های ناشی از نصب نادرست سرعت‌گیرها، تاثیر مستقیم بر ایمنی خودرو و سلامت سرنشینان است. عبور ناگهانی از روی موانع ترافیکی غیراستاندارد می‌تواند به سیستم تعلیق، جلوبندی، فرمان و حتی لاستیک خودرو آسیب برساند. از سوی دیگر، این شوک مکانیکی به سرنشینان نیز منتقل می‌شود و در سرعت‌های بالا ممکن است باعث از دست رفتن کنترل وسیله‌نقلیه شود. در بسیاری از موارد گزارش شده که سرعت‌گیرهای بدون نشانه‌گذاری و رنگ‌آمیزی شب‌نما، به علت عدم مشاهده به‌موقع توسط راننده، سبب تصادف‌های زنجیره‌ای و حتی واژگونی خودروها شده‌اند.

قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار بدون تغییر ماند



کی‌ا‌سی T8 بدون تغییر
در بازار ۲ میلیارد و ۲۴۰
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



ام‌وی‌ام آریزو ۵ بدون تغییر
در بازار یک‌میلیارد و ۸۱۲
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



اتلس اتوماتیک
بدون تغییر در بازار ۹۶۵
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



رانا پلاس
بدون تغییر در بازار ۸۷۲
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد

ات‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن
LUCANO

کسب رتبه اول فروش ماه گذشته نماینده‌ی لوکانو 740 اتو خسروانی



ECHO

WWW.LAMARI.IR

ARIAN



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان جلای با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و پیشرفته‌ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.