



جدید روی پلت فرم ماژولار مقیاس پذیر SMA ساخته شده و قرار است در آینده به بازار اروپا نیز راه پیدا کند. ولوو XC70 جدید با دو پیشترانه پلاگین-هیبریدی عرضه می شود. نسخه پایه محرک جلو است و در مجموع ۲۱۴ اسب بخار قدرت تولید می کند. این مدل با یک باتری ۲۱.۲ کیلووات-ساعتی، بردی معادل ۱۱۶ کیلومتر (بر اساس استاندارد WLTC) در حالت تمام برقی دارد و شتاب صفر تا صد آن ۸ ثانیه است؛ اما نسخه پرچم دار که دوربرد نام گرفته، به سیستم چهار چرخ محرک مجهز است و با تولید ۴۵۶ اسب بخار قدرت، شتاب صفر تا صد را به تنها ۵.۳ ثانیه کاهش می دهد. باتری بزرگ تر ۳۹.۶ کیلووات-ساعتی این مدل، برد تمام برقی شگفت انگیز ۱۸۰ کیلومتر را فراهم می کند.

XC70 نام آشنا بازگشته است؛ اما نه آن طور که انتظار می رفت. ولوو رسماً از نسل جدید این مدل رونمایی کرد که حالا به جای یک کراس استیشن، در قالب یک کراس اوور پلاگین-هیبریدی مدرن و لوکس برای بازار چین متولد شده است. این خودرو با مشخصات فنی چشمگیر مثل برد تمام الکتریکی تا ۱۸۰ کیلومتر و حداکثر قدرت ۴۵۶ اسب بخار، تعریفی نواز یک خودرو خانوادگی ارائه می دهد. این مدل در حال حاضر با قیمت پایه حدود ۶۲ هزار دلار در چین عرضه شده است. ولوو این کراس اوور را با هدف جذب خانواده های طراحی کرده که به دنبال سبک زندگی راحت تر و آرامش بخش تر هستند و هنوز برای مهاجرت کامل به یک خودرو برقی آماده نیستند. ولوو XC70

ولوو «XC70» با تغییرات عمیق درواه است



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

صنعت بیمه خودرو از قافله تحول جهانی عقب مانده است!



«در دنیای امروز، بیمه خودرو دیگر صرفاً برگه ای برای جبران خسارت نیست؛ این سازوکار به ابزاری برای مدیریت رفتار راننده، کاهش هزینه های اجتماعی و ارتقای ایمنی تبدیل شده است. با این حال، نظام بیمه خودرو در کشور هنوز بر الگوهای سنتی و نرخ گذاری متمرکز تکیه دارد و از تجربه های موفق جهانی فاصله دارد. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «راه تحول روشن است؛ اما نیازمند اراده سیاست گزار و تغییرات ساختاری است.» وی گفت: «در ساختار کنونی کشور، بیمه شخص ثالث اجباری و پایه حمایت مالی از زیان دیدگان حوادث رانندگی است. تعیین حق بیمه عمدتاً بر پایه نرخ دیه سالانه، نوع و کاربری وسیله نقلیه و تخفیف عدم خسارت انجام می شود.»

او تأکید کرد: «در این مدل تفاوتی میان راننده محتاط و پرخطر وجود ندارد. این نقیصه هم عدالت را خدشه دار می کند و هم انگیزه کاهش رفتارهای پرخطر را از بین می برد. در بازارهای پیشرفته، داده های تلماتیک، سابقه رانندگی و الگوهای زمانی و مکانی رانندگی وارد فرمول



ریسک سنجی می شوند. راننده ای که ساعات پرخطر کمتر رانندگی کند یا سرعت و تخلفات پایین تری داشته باشد، از تخفیف و نرخ متناسب برخوردار می شود؛ روشی که هم عدالت را افزایش می دهد و هم فرهنگ رانندگی ایمن را تقویت می کند.»

وی افزود: «فاصله عملیاتی میان کشورمان و کشورهای پیشرو تنها در معیار نرخ گذاری خلاصه نمی شود، بلکه دامنه پوشش ها نیز متفاوت است. در ایران بیمه شخص ثالث عمدتاً جبران خسارت جانی و مالی

شخص ثالث است و پوشش هایی مانند آتش سوزی، سرقت یا افت قیمت خودرو معمولاً از طریق بیمه بدنه جداگانه ارائه می شود. در حالی که در بسیاری از بازارهای اروپایی و آسیای پیشرفته، بسته های بیمه ای پایه گسترده تر و جامع تر طراحی می شوند تا نقش واقعی تری در حفظ سرمایه مالک و آسایش او ایفا کنند.»

نصرتی گفت: «اگر بخواهیم بیمه را به عنوان ابزاری واقعی برای آرامش خاطر رانندگان ببینیم، باید از چارچوب محدود فعلی فراتر برویم و بیمه را به یک مجموعه جامع خدمات تبدیل کنیم.»

وی در ادامه گفت: «یکی دیگر از تفاوت های بنیادین میان ما و کشورهای توسعه یافته، میزان دیجیتالی شدن خدمات بیمه ای است. در بسیاری از کشورها، صدور بیمه نامه، استعلام، ارزیابی خسارت و پرداخت غرامت تقریباً به طور کامل دیجیتال شده و در تشخیص تقلب و برآورد میزان خسارت از تصویر و ویدئو استفاده می شود.»

او گفت: «در ایران حرکت هایی آغاز شده، اما هنوز در مرحله نیمه دیجیتال هستیم؛ برای افزایش سرعت، کاهش هزینه و شفافیت، باید به مدیریت بیمه ای تمام هوشمند برسیم.»

این کارشناس بیمه به مساله رقابت میان شرکت های بیمه نیز اشاره کرد و گفت: «ساختار نرخ گذاری در ایران تحت کنترل بیمه مرکزی است و همین امر مانع رقابت واقعی می شود. در حالی که در بازارهای آزاد، شرکت ها با ارائه طرح های متنوع و قیمت گذاری مبتنی بر ریسک مشتری، کیفیت خدمات را ارتقا می دهند.»

نصرتی در پایان افزود: «نظام بیمه خودرو امروز میان سنت و تحول ایستاده است. آینده این صنعت وابسته به سرعت و اراده در پذیرش فناوری، رقابت و عدالت است؛ چرا که بیمه در جهان امروز تنها یک تضمین مالی نیست، بلکه نماد اعتماد، رفتار مسئولانه و استفاده هوشمند از داده هاست.»

باید از تجارب گذشته استفاده کنیم

بگذریم در آینده و بعد از ۶۰ سال مانند امروز به چه کنیم یا چه نکنیم؟ گرفتار خواهیم شد. به نظر نگارنده قبل از ورود به عرصه طراحی و تولید خودروهای برقی و عرضه آن ها به بازار باید یک راهبرد یا همان استراتژی جامع و مدون تهیه کرده و هدف ها را در آن مشخص کنیم و در پایان هر سال یا حداقل هر پنج سال یکبار عملکردها را تحت مذاقه قرار دهیم و نقاط ضعف یا قوت خود را بررسی کنیم تا تکرار اشتباه فاصله بگیریم؛ زیرا اصولاً اشتباه اهمیت چندانی ندارد و در هر موردی ممکن الوقوع است؛ اما تکرار اشتباه گناهی نابخشودنی و تبعات آن بعضاً غیر قابل جبران خواهد بود. اگر سیاست گذاری درست و مطلوب باشد نتایج آن در گستره ملی و مملکتی عینیت یافته و همه از نعمات آن برخوردار می شوند؛ برعکس اگر در سیاست گذاری درست عمل نکنیم آسیب های آن در سطح مملکت به وضوح دیده خواهد شد.

فرجام سخن این که: باید خود را باور کنیم و با عنایت به زیرساخت های موجود صنعتی کشور و نیز توانمندی های فنی و تکنولوژیک نیروی انسانی در مورد ورود به عرصه طراحی و تولید و عرضه خودروهای برقی به بازار باید آن را تقابل به خیر زده و مطمئن باشیم که موفق و سر بلند از آن بیرون خواهیم آمد و این توفیقات قطعاً مستلزم عمل کردن طبق برنامه و راهبرد مدون خواهد بود و لاغیر.

باطل السحر صنعت خودرو

در سیاست گذاری اش باشد

شیوه ها و سیاست مطلوب

عامل رستگاری اش باشد

«در حالی که کمتر از پنج سال دیگر تولید انواع خودرو با موتور احتراق داخلی در آمریکا، اروپا و بعضی از کشورهای

آسیایی دارای صنعت خودرو پیشرفته منع قانونی به دلایل گوناگون مانند زیست محیطی، اقتصادی و ... پیدا خواهد کرد و کشوری مثل ژاپن یا را از تولید خودروهای برقی فراتر گذاشته و طرح بهره گیری از نیروی هیدروژن که منبع آن آب است را در مراحل پایانی اجرا دارد، بعضی از واحدهای خودرو ساز داخلی جهت عقب نماندن از قافله رویکرد به تولید خودروهای برقی را در دستور کار قرار داده اند و بعضی از آن ها واردات به شکل CBU را آغاز کرده و برخی دیگر مانند سایپا و ایران خودرو تمهیدات مقدماتی را به عمل آورده اند که امیدواریم همه آن ها ختم به خیر شود.

اما کارشناسان در این زمینه اتفاق نظر دارند که ورود به عرصه طراحی و تولید خودروهای برقی و عرضه آن ها به بازار الزامات و سازوکارهای خاص خود را می طلبد که مهم ترین آن ها شامل: آماده سازی نیروهای ورزیده و ماهر جهت ارائه خدمات پس از فروش مطلوب و ایمن و آموزش نیروهای فنی در زمینه باز یافت باتری های لیتیومی و ... است. مساله مهم در این جا یک تجربه ۶۰ ساله در صنعت خودرو ایران است که باید مورد استفاده قرار گیرد. اگر چنانچه از کنار این تجارب پر بها به آسانی



استارت
Start
حسین نظریان
رئیس شورای سیاست گذاری

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



که به تدریج برای استقبال از بهار باز می شوند. جشن شکوفه ها در داخل کابین به اوج خود می رسد. صندلی های رنگارنگ با طرح شکوفه گیلاس که روی پشت سری ها کلدوزی شده، اولین چیزی است که جلب توجه می کند. ر کاب های چراغ دار نیز همین طرح را به نمایش می گذارند و نشان اختصاصی پریمورا بر خاص بودن این نسخه تاکید دارد. علاوه بر این، در های کپکشانای هم قابل سفارش است که با ۴۷۹۶ نقطه نورانی دست ساز، نمای آسمان پرستاره را روی پائل در های خود رو به نمایش در می آورد. ستاره اصلی این نمایش اما تریم چوبی از جنس بلک وود با نقوش حکاکی شده شکوفه های گیلاس است.

رولز رویس نسخه ویژه ای از اسپکتر با نام پریمورا را معرفی کرده که با الهام از فصل بهار و شکوفه های گیلاس طراحی شده است. این نسخه ویژه که پریمورا نام دارد، یک قصیده متحرک در ستایش فصل بهار و شکوفه های گیلاس است که هنر دست و تکنولوژی پیشرفته را در هم می آمیزد. نام پریمورا که در زبان ایتالیایی به معنای بهار است، به خوبی هدف طراحان را بیان می کند. در نمای بیرونی، خطی که با دست کشیده شده، با نقوش ظریف شکوفه های گیلاس در کنار در ها خودنمایی می کند. این هنر بارینگ های ۲۳ اینچی منحصر به فردی تکمیل می شود که طراحی جهت دار آن ها، تداعی گر گلبرگ های است



شکوفه های گیلاس؛ منبع الهام رولز رویس «اسپکتر»



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

افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح رفتار، شکست می خورد

راه افزایش جایگزینی خودروهاست.

همزمان، صنعت خودرو باید به سمت گزیننه های پیش فرض کم مصرف یا برقی حرکت کند تا انتخاب هوشمندانه به رفتار معمول تبدیل شود.

در اولویت بندی اصلاح مصرف، ابتدا ناوگان عمومی و تاکسی ها باید مورد توجه قرار گیرند؛ بر اساس داده ها، حدود ۴۰۰ هزار تاکسی در کشور فعال است که میانگین پیمایش روزانه هر تاکسی ۲۰۰ کیلومتر و مصرف سوخت حدود ۱۰ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر است. در تهران حدود ۱۰۰ هزار تاکسی تردد می کنند که حداقل ۲ میلیون لیتر بنزین در روز مصرف دارند. جایگزینی این ناوگان با خودروهای برقی یا هیبریدی اثر فوری و قابل توجهی بر کاهش مصرف سوخت دارد. اگر خودروهای اسسَنپ را هم جزو حمل و نقل عمومی در نظر بگیریم، این اثر حتی قوی تر خواهد بود.

جایگاه خودروهای برقی و هیبریدی در اصلاح ناوگان چگونه است؟

هدف گذاری باید از تعداد خودرو به میزان مصرف انرژی تغییر کند. تعویض خودروهای فرسوده با خودروهای کم مصرف یا هیبریدی تنها با اجبار کافی نیست؛ باید سازوکار تشویقی و رفتاری وجود داشته باشد.

در بخش موتورسیکلت ها نیز، به عنوان مثال در استان تهران حدود ۴.۷ میلیون دستگاه فعال هستند که سهم زیادی در آلودگی هوا دارند. برنامه ریزی برای برقی سازی موتورسیکلت ها و ایجاد زیرساخت شارژ می تواند ضمن کاهش آلودگی، مصرف سوخت را نیز کاهش دهد. همچنین، در زمان معاینه فنی، گزینه پیش فرض «خودروی کم مصرف یا هیبریدی» باشد و مالک بتواند انصراف دهد؛ این ساده ترین



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

داده ها، این امکان را می دهد که افزایش قیمت بنزین بدون تنش اجتماعی و با پذیرش مردم انجام شود.

شکاف مصرف بنزین چه تاثیری بر طراحی و تولید خودروهای داخلی دارد؟

وقتی سوخت عملاً بی ارزش تلقی می شود، انگیزه ای برای طراحی خودرو کم مصرف باقی نمی ماند. قیمت پایین بنزین و فقدان نظام پاداش یا جریمه باعث شده صنعت خودرو به جای حرکت به سمت بهرهوری، به تولید خودروهای پر مصرف ادامه دهد. اصلاح این وضعیت تنها با تلنگرهای رفتاری ممکن است؛ یعنی هم مصرف کننده و هم تولید کننده باید از طریق انگیزه مثبت به رفتار عقلانی هدایت شوند.

اثر قاچاق سوخت بر سیاست گزاری صنعتی و مدیریت ناوگان چیست؟

قاچاق سوخت نشانه ضعف در معماری سیاست انرژی است. وقتی اختلاف قیمت داخلی و منطقه ای زیاد باشد و داده های مصرف شفاف نباشند، انگیزه برای انحراف افزایش می یابد. این امر منابع ملی را هدر می دهد و برنامه ریزی تولید خودرو و مدیریت ناوگان را مختل می کند. راه حل، شفافیت داده ها و سامانه های هوشمند ردیابی مصرف است.

چگونه قیمت سوخت را با تحول صنعت خودرو هماهنگ کنیم؟

افزایش قیمت باید با انگیزه مثبت همراه باشد. اگر بخشی از افزایش قیمت به شکل اعتبار یا پاداش برای مصرف کمتر باز گردد، مردم آن را فرصتی برای صرفه جویی می بینند.

مصرف روزانه بنزین در ایران از مرز ۱۳۰ میلیون لیتر فراتر رفته و حدود ۴۵ درصد بیشتر از میزان منطقی است. حسین مقیسه، کارشناس اقتصاد انرژی و خودرو، در گفت و گو با «دنیای خودرو» تاکید می کند که اصلاح قیمت بنزین بدون ابزارهای رفتاری، شفافیت داده ها و برنامه های تشویقی برای مصرف کنندگان، تنها فشار بر مردم ایجاد می کند. وی راهکارهای مبتنی بر اقتصاد رفتاری، شفافیت و اولویت دادن به ناوگان حمل و نقل عمومی و موتورسیکلت ها و همچنین توسعه سبد سوختی را پیشنهاد می کند.

حسین مقیسه کارشناس حوزه خودرو و همچنین درباره بحران مصرف سوخت و اولویت های برقی سازی ناوگان حمل و نقل شهری و ایجاد سبد متنوع سوخت حمل و نقل کشور گفت: «تا امروز مصرف بنزین را با ابزار قیمت کنترل کرده ایم و شکست خوردیم؛ وقت آن است رفتار مصرف را با ابزار شناخت و انگیزه اصلاح کنیم. افزایش قیمت اگر با تلنگر، پاداش و اصول اقتصاد رفتاری، اولویت بندی ناوگان عمومی و موتورسیکلت ها، سبد سوختی متنوع و شفافیت داده ها همراه نباشد، فقط نارضایتی می آورد، نه بهرهوری.» وی افزود: «محاسبات عددی نشان می دهد با این سیاست برای ۵ میلیون خودرو (۲۵ درصد خودروهای کشور) با مصرف متوسط ۴.۵ لیتر در روز، روزانه حدود ۲۲.۵ میلیون لیتر بنزین صرفه جویی می شود که معادل ۳۰ درصد کاهش نسبت به مصرف منطقی روزانه کشور است. این ترکیب از اصلاح قیمت، سبد سوختی متنوع، تشویق به برقی سازی و شفافیت

محیط زیست و اقتصاد ملی چگونه است. انتشار داده ها و داشبورد مصرف سوخت نقش کلیدی دارد.

ایجاد مشوق و پاداش؛ بخشی از درآمد ناشی از افزایش قیمت می تواند به خانوارهایی که مصرف پایین دارند باز گردد، یا در قالب اعتبار بانکی، تخفیف بیمه و عوارض خودرو و تسهیلات حمل و نقل عمومی به آن ها تعلق گیرد.

تمرکز بر اثرگذارترین بخش ها؛ اولویت با ناوگان عمومی، تاکسی ها و موتورسیکلت ها است. این گروه ها بیشترین مصرف و اثر زیست محیطی را دارند، بنابراین برنامه ریزی و مشوق های ویژه برای آن ها هم تاثیر فوری دارد و هم پذیرش اجتماعی را افزایش می دهد. استفاده از تلنگر یا اصول اقتصاد رفتاری؛ پیام های ملموس، مقایسه اجتماعی و پیش فرض های کم مصرف باعث می شود افزایش قیمت به عنوان فرصت برای کاهش مصرف و دریافت پاداش دیده شود، نه صرفاً هزینه اضافی. با طراحی هوشمند، سبد سوختی متنوع و ابزارهای رفتاری، افزایش قیمت بنزین هم بهره روری را بالا می برد و هم فشار اجتماعی و اعتراضات را کاهش می دهد.

راهکار عملیاتی دیگر و بسیار مهم، ایجاد سبد سوختی متنوع و جذاب برای مصرف کننده است؛ علاوه بر افزایش مرحله ای قیمت بنزین، بخشی از مصرف خودروها با LPG و CNG تامین شود. ایران سالانه بین ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن LPG صادر می کند؛ اختصاص ۳۰ درصد از این میزان به بازار داخلی و هدف گذاری برای ۲۵ درصد خودروهای بنزینی، امکان کاهش مصرف بنزین یا ارائه ای و فشار اجتماعی را فراهم می کند. بر خلاف بنزین، LPG قابل قاچاق نیست و امنیت عرضه؛ کنترل بازار آسان تر خواهد بود. در ترکیه حدود ۳۷ درصد خودروها از سوخت ال پی جی استفاده می کنند و همچنین ۳۶ درصد دیزلی و ۲۵ درصد بنزینی هستند و این کشور با این سبد سوختی متنوع، موفق به کنترل بازار مصرف سوخت خود شده و به این ترتیب بازار سوخت آن با فشار خاصی مواجه نیست. البته به این سبد سوختی می توان خودروهای برقی را نیز اضافه کرد.





۲۴۴۱ محصول جدید مونتاژی شرکت سایپا و خودرو ۲۴۲۱ محصول جدید مونتاژی شرکت پارس خودرو است که با هدف ایجاد تنوع در سبد محصولات، افزایش تیراژ تولید و پاسخگویی به نیازهای متنوع بازار طراحی و به مرحله تولید رسیده‌اند. نخستین سری از این دو محصول در حداقل زمان ممکن (دو ماه زودتر از موعد) پس از آغاز پروژه تولید آماده‌سازی و تحویل مشتریان شد که نشان‌دهنده شتاب سایپا در تحقق برنامه‌های توسعه‌ای و به‌روزرسانی سبد محصولات است.

به گزارش «سایپانیوز» در این مراسم، فرآیند تحویل رسمی نخستین سری از خودروهای مونتاژی جدید سایپا و پارس خودرو آغاز شد و به صورت نمادین، ۱۰ دستگاه از این محصولات به مشتریان گروه سایپا تحویل داده شد. بر این اساس، ۵۰۰ دستگاه از این خودروها آماده تحویل است و از امروز در اختیار مشتریان قرار می‌گیرد. همچنین ۸۰۰ دستگاه دیگر فاکتور شده و طی روزهای آینده پس از انجام مراحل شماره‌گذاری به خریداران تحویل خواهد شد. گفتنی است خودرو



آغاز تحویل نخستین سری از خودروهای جدید مونتاژی «۲۴۴۱» و «۲۴۲۱» گروه سایپا

قائم‌مقام مدیر عامل گروه سایپا در چهاردهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز:

آینده «سایپا» بر توسعه فناوری‌های نوین قوای محرکه استوار است



نگاه View



علی جیل‌عاملی

کارشناس بازار سرمایه

قیمت‌گذاری دستوری، مانع جدی افزایش بهره‌وری در تولید

«در سخنرانی اخیر وزیر امور اقتصادی و دارایی در سومین همایش برترین‌های بورس کالا، سید علی مدنی‌زاده از راه‌اندازی ابزارهای ارزی و معاملات آتی ارز در بورس کالا خبر داد و اعلام کرد در آینده نزدیک صندوق‌ها و اوراق ارزی نیز به بازار معرفی خواهند شد. به گفته وزیر، این ابزارها می‌توانند با فراهم کردن بسترهای رسمی و شفاف برای سرمایه‌گذاری در بازار ارز، نقش موثری در کاهش نوسانات ارزی، هدایت نقدینگی به سمت فعالیت‌های مولد و تقویت توان تامین مالی صنایع بزرگ ایفا کنند. این سخنان را می‌توان نشانه‌ای از تلاش برای استفاده از ظرفیت‌های بازار سرمایه در مدیریت متغیرهای کلان اقتصادی و کاهش وابستگی نظام تامین مالی به بانک‌ها دانست. ایجاد صندوق‌ها و اوراق ارزی به‌عنوان یکی از محورهای اصلی سیاست جدید، می‌تواند به‌شکلی مؤثر بخشی از نقدینگی سرگردان را جذب کند. در شرایطی که بخشی از سرمایه‌های خرد مردم با انگیزه حفظ ارزش دارایی‌ها به بازارهای غیرمولد مانند بازار فیزیکی ارز و طلا و همچنین رمز ارزها وارد می‌شود، ارائه ابزارهای ارزی رسمی و قابل نظارت، مسیر تازه‌ای برای سرمایه‌گذاری قانونی و مولد فراهم می‌کند. این صندوق‌ها در صورت طراحی مناسب، قادر خواهند بود منابع خرد مردم را به سمت بنگاه‌های بزرگ تولید و صنعتی و پروژه‌های توسعه‌ای هدایت کنند. در نتیجه، علاوه بر کنترل رفتارهای سفته‌بازانه در بازار ارز، امکان تامین مالی پایدار برای صنایع کلیدی کشور نیز فراهم می‌شود. از سویی، مدنی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود به ۲ مانع اساسی در مسیر ارتقای بهره‌وری اقتصادی اشاره کرد: قیمت‌گذاری دستوری و ساختار بانک‌محور نظام تامین مالی. او تأکید کرد که برای کاهش وابستگی به نظام بانکی و تقویت نقش بازار سرمایه در تامین مالی تولید، باید ابزارهای متنوع‌تر و کارآمدتری در بازار سرمایه توسعه یابد. انتخاب بورس کالا به‌عنوان بستر اجرایی ابزارهای ارزی، از این منظر تصمیمی منطقی است؛ زیرا این بورس در سال‌های گذشته زیرساخت‌های لازم برای معاملات مبتنی بر دارایی‌های واقعی و ابزارهای مشتقه را ایجاد کرده و از لحاظ فنی آمادگی لازم برای توسعه ابزارهای ارزی را دارد. این ابزارها در صورت اجرا و نظارت صحیح، می‌توانند ضمن افزایش عمق بازار و تنوع محصولات مالی، امکان مدیریت ریسک برای بنگاه‌ها را فراهم و مسیر جدیدی برای جذب سرمایه‌های مردمی ایجاد کنند.

بنزینی و هیبریدی تأکید داریم تا بتوانیم نیازهای متنوع بازار داخلی را به بهترین شکل پاسخ دهیم. آینده گروه سایپا بر پایه توسعه فناوری‌های نوین قوای محرکه استوار است تا ضمن حفظ اشتغال و زنجیره تامین داخلی، سهمی مؤثر در حفظ محیط‌زیست ایفا کنیم.»

در پایان باید یادآور شد که در بخش طراحی پلت‌فرم به نسخه‌های بنزینی اعمال شده است. سیستم‌های کمکی رانندگی پیشرفته (ADAS) به‌خودرو افزوده شده و در بخش نمایشگر مرکزی و کلاستر دیجیتال نیز بازطراحی‌هایی انجام گرفته است تا هشدارها و پارامترهای مختص خودروهای برقی به‌صورت کامل و دقیق نمایش داده شوند. این تغییرات، چهره کابین را مدرن‌تر کرده و ارتباط کاربر با سامانه‌های هوشمند خودرو را بهبود می‌بخشد.

با توجه به مشخصات فنی و رویکرد فنی سایپا در توسعه قوای محرکه هیبریدی، به‌منظر می‌رسد این پروژه می‌تواند آغازگر فصلی تازه در مسیر خودکفایی فناوری‌های برقی در کشور باشد. اگر این مسیر با سیاست‌گذاری‌های حمایتی دولت و ایجاد زیرساخت‌های شارژ همراه شود، سایپا می‌تواند یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای پاک در منطقه شود؛ بازاری که آینده حمل‌ونقل را رقم خواهد زد.

به‌روزرسانی موتورهای تولیدی گفت: «گروه سایپا در حال ارتقای ظرفیت‌های تولید و تحقیق و توسعه شرکت مگاموتور به‌عنوان یکی از سرمایه‌های ملی کشور است. در این مسیر، پروژه توسعه خانواده موتورهای جدید در سه نسخه شامل تنفس طبیعی، توربوشارژ و توربوشارژ GDI در دستور کار قرار دارد؛ موتورهایی که قابلیت استفاده در خودروهای اقتصادی، میان‌رده و هیبریدی را خواهند داشت.»

وی در ادامه به موضوع سوخت‌های جایگزین اشاره کرد و افزود: «موتورهای جدید سایپا قابلیت انطباق با سوخت CNG را خواهند داشت که می‌تواند نقش مؤثری در کاهش مصرف بنزین و کنترل آلاینده‌ی ایفا کند.»

آغاز پروژه خودروهای پلاگین-هیبریدی رادمنش همچنین درباره رویکرد سایپا در مسیر برقی‌سازی گفت: «با توجه به محدودیت‌های زیرساختی کشور، فناوری هیبریدی (HEV) بهترین گزینه کوتاه‌مدت و میان‌مدت برای کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌ی به‌شمار می‌رود. در همین راستا، پروژه خودروهای پلاگین-هیبریدی نیز آغاز شده و نمونه اولیه آن در این همایش رونمایی شد.»

وی در پایان با تأکید بر اهمیت همکاری‌های بین‌المللی گفت: «در تمام تعاملات خارجی، بر تولید نسخه‌های

به گزارش «سایپانیوز» مهدی رادمنش با اشاره به جایگاه ویژه سایپا به‌عنوان یکی از قطب‌های اصلی تولید خودرو در کشور گفت: «تمرکز اصلی سایپا طی سال‌های اخیر بر طراحی و تولید خودروهای اقتصادی بوده است؛ محصولاتی که توانسته‌اند بخش قابل توجهی از نیازهای طبقه متوسط جامعه را پوشش دهند.»

وی با بیان این که کشور با چالش‌های جدی در حوزه تامین سوخت، آلودگی هوا و فرسودگی ناوگان خودرو مواجه است، افزود: «حدود ۷/۵ میلیون دستگاه خودرو سواری فرسوده در کشور تردد می‌کنند که نه تنها مصرف سوخت بالایی دارند، بلکه سهم قابل توجهی در آلودگی هوا ایفا می‌کنند.»

رادمنش با تأکید بر ضرورت توسعه موتورهای بومی و کاهش وابستگی به منابع خارجی اظهار کرد: «صنعت خودرو و نباید به‌گونه‌ای باشد که هر تغییر در روابط بین‌المللی، روند تولید را دچار اختلال کند. بر همین اساس، راهبرد ما توسعه پلت‌فرم‌ها و قوای محرکه کاملاً بومی است.»

ارتقای ظرفیت‌های تولید و تحقیق و توسعه گروه سایپا قائم‌مقام مدیر عامل گروه سایپا درباره برنامه‌های

پیگیری يك موضوع follow up



روح‌الله عباس‌پور

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

مردم به دلیل کاهش ارزش پول ملی به خودرو نگاه سرمایه‌ای دارند

«در حالی که بازار خودرو همچنان با نابسامانی، نوسان قیمت و نارضایتی مصرف‌کنندگان روبه‌رو است، برخی کارشناسان و نمایندگان مجلس معتقدند بخشی از مشکلات این حوزه به نبود رقابت، کیفیت پایین تولید و سیاست‌های ناکارآمد واردات بازمی‌گردد. از همین رو روح‌الله عباس‌پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

به نظر می‌رسد وضعیت بازار خودرو روز به روز آشفته‌تر می‌شود. از دید شما ریشه این نابسامانی در چیست؟

بارها اعلام کرده‌ام که دو مشکل اساسی در صنعت خودروسازی کشور وجود دارد؛ نخست کیفیت پایین محصولات و دوم قیمت تمام‌شده بالا. این دو عامل سبب شده است صنعت خودرو با چالش‌های جدی روبه‌رو شود و نارضایتی عمومی را در پی داشته باشد

برای بهبود کیفیت خودروهای داخلی چه اقداماتی را ضروری می‌دانید؟

اجرای استانداردهای ۸۵ گانه خودرو در داخل کشور یک ضرورت است. علاوه بر این، باید میان خودروسازان و مراکز علمی و دانشگاهی ارتباط مؤثر برقرار شود. استفاده از ظرفیت بخش تحقیق و توسعه و حضور نخبگان در فرآیند طراحی و تولید می‌تواند راهگشا باشد؛ زیرا این افراد خلاقیت و توان علمی لازم برای تغییر ساختار صنعت خودرو را دارند.

برخی کارشناسان بر همکاری بین‌المللی تأکید دارند. آیا این مسیر می‌تواند مؤثر باشد؟

تولید مشترک با خودروسازان بزرگ دنیا یکی از بهترین راه‌ها برای ارتقای فناوری و کیفیت است. این همکاری‌ها می‌تواند به تدریج منجر به بومی‌سازی قطعات و خودکفایی در صنعت خودرو شود.

درباره واردات خودرو هم انتقادهای زیادی مطرح است. دیدگاه شما چیست؟

متأسفانه آن چه قانون‌گذار در زمینه واردات خودرو انتظار داشت، تاکنون محقق نشده است. اگر واردات خودرو به تناسب مصوبه مجلس و به‌صورت واقعی انجام شود، حتماً بر بازار اثرگذار خواهد بود. این اقدام رقابت را افزایش می‌دهد و خودروسازان داخلی را به ارتقای کیفیت وادار می‌کند. همچنین اگر اجازه دهیم خودروساز سود خود را در حاشیه بازار به‌دست آورد، خودرو در حالت دو نرخی خارج می‌شود و میزان مطالبه‌گری در بازار کاهش می‌یابد.

زاپاس Spare Tire

رونمایی از نخستین خودرو پلاگین هیبرید کشور



و تولید خودرو پلاگین هیبرید نشده بود؛ از این رو رونمایی از آریا پلاگین هیبرید را می‌توان نقطه عطفی در مسیر توسعه فناوری‌های نوین کشور دانست. با اجرای پروژه توسعه «آریا پلاگین هیبرید»، گروه خودروسازی سایپا گامی مهم در مسیر توسعه فناوری‌های سبز، کاهش مصرف سوخت و ارتقای سطح زیست‌محیطی محصولات ملی برداشته است.

ترکیبی (برقی و بنزینی) تا حدود ۱۲۰۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. مصرف سوخت این خودرو بر اساس چرخه استاندارد مصرف سوخت (NEDC) حدود ۲/۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود. گفتنی است، این محصول در حالی معرفی شده که تاکنون هیچ شرکت خودروساز داخلی موفق به طراحی

و یک موتور الکتریکی ۱۶۰ کیلوواتی است. بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، قوای محرکه هیبریدی تولیدی خانواده موتور گروه سایپا که در شرکت مگاموتور در حال توسعه است، بر روی این خودرو نصب خواهد شد. باتری این محصول ظرفیتی حدود ۲۰ کیلووات‌ساعت دارد و از قابلیت شارژ خانگی و شارژ سریع برخوردار است، همچنین با بهره‌گیری از فناوری‌های روز، امکان پیمایش

به گزارش «سایپانیوز» نمونه اولیه آریا پلاگین هیبرید توسط مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودروسازی سایپا طراحی و ساخته شده است و بر اساس برنامه زمان‌بندی، پروژه توسعه و تولید تجاری آن طی ۱۴ ماه آینده به پایان خواهد رسید. پیش‌رانه هیبریدی این خودرو متشکل از یک موتور احتراقی از نوع سیکل اتکینسون با توان ۸۵ کیلووات

یاتاقان‌های اصلی شوند. این مشکلات خود را با علامتی چون مکت کردن موتور، شنیده شدن صداهای غیرعادی، لرزش در حالت درجا، کاهش شدید قدرت و حتی خاموش شدن کامل خودرو در حین حرکت نشان می‌دهند. این شکایت، فراخوان اخیر نیسان برای این موتورها را نیز کافی ندانسته و اقدام شرکت ژاپنی را صرفاً یک تعویض روغن ساده‌اگر مالکان توصیف کرده‌است. یکی از شاکیان یک نیسان روگ مدل ۲۰۲۳ را در تاریخ ۳۰ مارس ۲۰۲۴ برابر ۱۱۱ فروردین ۱۴۰۳ خریداری کرد و تنها پس از پیمودن ۲۵۰ کیلومتر با پیام‌های هشدار «نقص فنی موتور»، «کاهش قدرت» و «نیاز به سرویس فوری» روی صفحه آمپر مواجه شد.

فناوری پیشرفته موتور تراکم متغیر نیسان به دلیل خرابی فاجعه‌بار و ناگهانی، این شرکت را با یک شکایت حقوقی دسته‌جمعی روبه‌رو کرده‌است. نیسان با یک شکایت حقوقی دسته‌جمعی در دادگاه آمریکا روبه‌رو شده‌است. شاکیان ادعا می‌کنند موتورهای نوآورانه تراکم متغیر یا VC-Turbo این شرکت که در برخی مدل‌های اینفینیتی هم استفاده شده، دچار خرابی‌های فاجعه‌بار و ناگهانی می‌شوند و نیسان از پذیرش مسئولیت برای رفع این نقص شانه خالی کرده و هزینه‌های سنگینی را به مشتریان تحمیل کرده‌است. براساس این دادخواست، موتورهای VC-Turbo می‌توانند دچار مشکلاتی جدی مانند خرابی

شکایت برای فناوری نوآورانه «نیسان» روی تراکم پیش‌رانه



توئیتر!

مانع اصلی سرمایه‌گذاری در ساخت داخل قطعات



مهدی مطلب‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با انتقاد از بی‌ثباتی سیاست‌گذاری‌های کلان در کشور گفت: «عدم سیاست‌های پایدار در حوزه اقتصاد کلان سبب بی‌اعتمادی تولیدکنندگان داخل به سرمایه‌گذاری در حوزه داخلی‌سازی شده‌است؛ چراکه بسیاری از این سرمایه‌گذاران بارها به واسطه سیاست‌های ناپایدار دولت متضرر شده‌اند.»

دیگر چه خبر؟

نحوه واگذاری سهام خودروسازان نیازمند اتخاذ تصمیمات منطقی است



رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس گفت: «نحوه واگذاری‌ها نیازمند اتخاذ تصمیمات منطقی است که در دستور کار قرار دادیم تا در اسرع وقت در فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد و کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی پیگیری کنیم.» حسنعلی محمدی افزود: «ما در بحث واگذاری خودروسازان با چالش‌هایی مواجه شده‌ایم، اما امیدوارم در این حوزه به یک نقطه‌نظر مطلوب برسیم.»

ویژه‌ها

خسارت ۲۰۰ همتی ناترازی انرژی به صنعت کشور



معاون برنامه‌ریزی و توسعه محیط کسب و کار وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «حدود ۲ هزار میلیارد ریال (۲۰۰ همت) خسارت از محل ناترازی انرژی و قطع برق و گاز در نیمه نخست امسال به بخش صنعت کشور خسارت وارد شد.» سعید شجاعی افزود: «ناترازی انرژی و قطع برق و گاز امسال یک ماه زودتر شروع شد و علاوه بر آن جنگ ۱۲ روزه هم فضای خاصی را برای بخش صنعت در کشور به وجود آورد.»

صنعت خودرو نیازمند یک تنظیم‌گر واحد است؛

نسخه پیچی مرکز پژوهش‌های مجلس برای اصلاح تنظیم‌گری در صنعت خودرو



وستاد تنظیم بازار باعث شده تصمیم‌گیری درباره قیمت‌گذاری، نحوه عرضه و حتی ساختار رقابتی این صنعت به‌شکل منسجم و شفاف پیش نرود. این ناهماهنگی‌ها در عمل به ایجاد چرخه‌ای از تصمیمات متناقض منجر شده که پیامد آن، افزایش شکاف میان قیمت کارخانه و بازار، زیان انباشته خودروسازان و کاهش اعتماد مصرف‌کنندگان بوده‌است. در این گزارش تاکید شده که اختلاف نهادی نه تنها روند سیاست‌گذاری را مختل کرده، بلکه بخش خصوصی و مصرف‌کننده را از امکان پیش‌بینی‌پذیری در بازار خودرو محروم ساخته‌است. به بیان دیگر، به‌جای آن که تنظیم‌گری به شفافیت و تعادل بازار کمک کند، رقابت میان نهادهای تصمیم‌گیرنده برای اعمال اختیار بیشتر، خود



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«اختلاف میان نهادهای تنظیم‌گر در صنعت خودرو در سال‌های اخیر به‌یک‌ای از عوامل اصلی سردرگمی بازار و تداوم نوسانات قیمتی تبدیل شده‌است. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «بایسته‌های ایجاد تنظیم‌گرهای بخشی در ایران (۱)»، هم‌پوشانی و تداخل اختیارات میان شورای رقابت، وزارت صنعت، معدن و تجارت

به مانعی در برابر ساماندهی بازار تبدیل شده‌است. نمونه بارز آن، ورود شورای رقابت به‌موضوع قیمت‌گذاری خودرو از سال ۱۳۹۱ و تقابل آن با سیاست‌های وزارت صمت در حوزه مدیریت تولید و عرضه‌است. این وضعیت به‌مرور شکافی در نظام تصمیم‌سازی صنعت خودرو ایجاد کرده که نتیجه آن برای بازار، نه کنترل قیمت، بلکه تشدید نوسان و افزایش رانت بوده‌است. مرکز پژوهش‌های مجلس در جمع‌بندی خود دو پیشنهاد اصلی برای حل این وضعیت ارائه کرده‌است. نخست آن که در بخش‌هایی که تنظیم‌گر بخشی دارای تخصص، استقلال و توان نظارتی کافی است، شورای رقابت باید نقش نظارتی و هدایت‌گر ایفا کند و از ورود مستقیم به تصمیمات اجرایی مانند قیمت‌گذاری پرهیز شود. این رویکرد با هدف جلوگیری از مداخله‌های موزی و فراهم کردن زمینه همکاری و تبادل کارشناسی میان نهادها پیشنهاد شده‌است. در سناریوی دوم، این مرکز راهکار ایجاد تنظیم‌گر بخشی مستقل در صنایع را مطرح می‌کند؛ نهادهای با اختیارات مشخص و قانونی که جایگزین موزی‌کاری کنونی شده و وظایف قیمت‌گذاری، نظارت بر رقابت، تنظیم شرایط دسترسی و صدور مجوزها را به‌صورت متمرکز بر عهده بگیرد. به‌نوعی باید گفت تعریف مرزهای روشن میان تنظیم‌گری بخشی و تنظیم‌گری رقابت، شرط لازم برای خروج صنعت خودرو از وضعیت فعلی است. تا زمانی که نهادهای سیاست‌گذار به جای همکاری، درصدد تعیین مرجعیت یکدیگر باشند، نتیجه نه اصلاح ساختار بازار که ادامه بی‌ثباتی و کاهش اعتماد عمومی خواهد بود. مرکز پژوهش‌های مجلس استدلال کرده‌است رابطه شورای رقابت و تنظیم‌گران بخشی در ایران از جمله در صنعت خودرو نشان‌دهنده وجود تداخل در تقسیم وظایف و اختیارات است که به‌مثابه مانعی بر سر راه مقابله با پرونده‌های ضدرقابت از یک سو و تنظیم‌گری فنی و اقتصادی بخش‌های مختلف اقتصاد کشور از سوی دیگر عمل می‌کند. بررسی عملکرد نهادهای تنظیم‌گر در دیگر کشورهای جهان حکایت از آن دارد که مساله رابطه تنظیم‌گر رقابت و تنظیم‌گران بخشی به‌عنوان مساله‌ای غامض مورد توجه بوده‌است و الگوهای متفاوتی در این زمینه وجود دارد.



زنده يك First gear

علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

نایب‌رئیس اتاق ایران: نیازمند تصمیم انقلابی برای صنعت خودرو و اقتصاد کشور هستیم
«حاضر جواب: کاملاً درست می‌فرمایند. فقط کاش قبل از تصمیم انقلابی، دفترچه راهنمایش را هم چاپ کنند. ما هنوز داریم پیچ‌های تصمیم‌های قبلی را پیدا می‌کنیم! تجربه نشان داده هر وقت گفتند «تصمیم انقلابی»، چند هفته بعد لنت تمز گران شده و مردم برای خرید خودرو به حالت انقلابی «پیاده‌روی تا مقصد» روی آورده‌اند!

عضو هیات‌مدیره انجمن اسقاط و باز یافت کشور: اسقاط خودرو فرسوده امسال تقریباً متوقف شده است

«حاضر جواب: یعنی خودروهای فرسوده هم بالاخره به حق بازنشستگی‌شان رسیدند! لابد الان کنار خیابان، با افتخار به سال‌های خدمتشان نگاه می‌کنند. واقعیت این است که در ایران، خودروها آن قدر دوام می‌آورند که راننده عوض می‌شود، اما موتور همان است. بعضی پراوندها احتمالاً الان در شجره‌نامه‌شان به پیکان اشاره می‌کنند!

ثبات در بازار وارداتی‌ها و داخلی‌ها و مونتاژی‌ها در نوسان

«حاضر جواب: بازار خودرو دقیقاً مثل خانواده‌ای است که یک بچه در سینه‌شان دارد و بقیه باز یگوش هستند. وارداتی‌ها آرام، با کلاس و با ثبات ایستاده‌اند، ولی داخلی‌ها هر روز یک خلق‌وخو دارند. دیروز گران، امروز کمی ارزان، فردا دوباره گران‌تر! خلاصه آدم نمی‌داند برای خرید خودرو باید حساب بانکی باز کند یا دیوان شعر حافظ را!

چهارشنبه: آخرین مهلت حساب و کالتی خودروهای وارداتی / فروش حواله‌های بی‌هویت شدت گرفته است!

«حاضر جواب: چه ترکیب شاعرانه‌ای! «حواله‌های بی‌هویت»... انکار از داستان‌های پلیسی آمده‌اند. پانصد میلیون تومان باید در حساب و کالتی بخوابد تا شاید اسم ما در قرعه‌کشی بیدار شود. بعضی‌ها اما باهوش‌ترند، می‌گویند «حواله را مستقیم بخر، راحت‌تره!» فقط سوال این است که وقتی خود حواله هویت ندارد، مالکیتش را در دفتر اسناد رسمی چطور ثبت می‌کنند؟ شاید با اثر انگشت روی در خودرو!

مدیرعامل جدید و با تجربه «مک‌لارن» پشت فرمان می‌نشینند؛ تغییر سیاست در «پورشه»

«حاضر جواب: در اروپا وقتی مدیرعامل عوض می‌شود، محصول جدید بیرون می‌آید. در ایران وقتی مدیرعامل عوض می‌شود، لوگوی جدید می‌چسبانند! پورشه سیاستش را تغییر داده، ما هنوز دنبال سیاستی هستیم که تغییر نکند. خوش به حالشان، آن‌ها پشت فرمان مک‌لارن می‌نشینند؛ ما پشت فرمان تاکسی‌های اینترنتی منتظر تغییر نرخ کرایه‌ایم!

یک کارشناس بیمه: صنعت بیمه باید برای عصر موتورهای برقی آماده شود

«حاضر جواب: درست است، چون بیمه‌گرها تا الان فقط با دود و بنزین قرارداد داشتند. حالا باید برای شوک الکتریکی و سوکت میوب هم جدول خسارت بنویسند. تصور کنید در آینده گزارش تصادف این‌طور باشد: «طرف با سیم شارژ به دیگری برخورد کرد و بیمه‌اش سوخت!» شاید لازم شود بیمه بدنه را تبدیل کنیم به بیمه باتری!

افت درآمد عملیاتی ۶ ماهه شرکت سایپا آذین

میزان درآمد عملیاتی ۶ ماهه



میزان افت درآمد عملیاتی ۶ ماهه

میزان درآمد عملیاتی ۶ ماهه

میلیارد تومان

شرکت «سایپا آذین» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک‌هزار و ۱۳۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده‌است.

چند تلخ؟

شرایط پرابهام بازار خودرو

بازار خودرو این روزها در شرایطی پرابهام و رکودی قرار دارد. نوسانات نرخ ارز، بی‌اعتمادی به سیاست‌های اقتصادی و چشم‌انداز نامشخص تولید و عرضه خودروهای وارداتی، فضای معاملات بازار خودرو را سردتر از همیشه کرده‌است. خریداران و فروشندگان هر دو در انتظار ثبات مانده‌اند و بازار در سکوتی هوشمندانه پیش می‌رود. حال پرسش این جاست که بازار خودرو در ادامه مسیر خود به کدام سمت و سو می‌رود؟

چرا؟

محركی برای بازار خودرو وجود ندارد

ترکیب نامتوازن عرضه و تقاضا، نوسانات مداوم نرخ ارز و بی‌اعتمادی فعالان بازار خودرو به تصمیمات سیاست‌گذار، موجب شده حتی افزایش اخیر قیمت خودروهای داخلی و وارداتی نیز نتواند تحرک معناداری در معاملات ایجاد کند. در چنین شرایطی، هم خریداران واقعی و هم فروشندگان، بانگاهی محتاطانه از انجام معامله خودداری می‌کنند و بازار خودرو در رکودی هوشمندانه فرو رفته‌است.

برای چه؟

خريداران تمایلی به حضور در بازار ندارند

کارشناسان بازار خودرو معتقدند چهار پارادایم اصلی عرضه و تقاضا، نرخ ارز، میزان تورم، نگاه سیاست‌گذار به شرایط اقتصادی و اخبار مرتبط با آن، بر بازار خودرو حاکم هستند. این نوسانات تأثیر منفی بر بخش خرید گذاشت؛ زیرا خریداران محدودی که در بازار حضور داشتند، به دلیل نداشتن اطمینان از آینده اقتصادی، از خرید خودرو منصرف شدند.



استحکام تر کنند. این خودرو با فروش بیش از ۲ میلیون دستگاه از سال ۲۰۱۷ و ثبت آمار ۵۲ هزار دستگاه تاندر سال گذشته، موفقیت‌شاسی‌بلند پر فروش‌ای برپند آلمانی محسوب می‌شود و پسل جدید آن برای تیراکر از موفیقیت‌ها دست راست طرحی برای تیراکر جدید و تکاملی هوشمندانه‌تر به‌همان زمان طراحی اشتباست: آمار به‌آمار با تیراکس‌های بهتر و چهارای جاسورتر. نمای جلو آ‌الهام از خودروی تیراکر، ظاهری تقریباً بدون جلوگیرنده دارد و یک نوار LED سراسری، چراغ‌های جلو را به‌لوگوی تیراکر لوکس‌و آگنی متصل می‌کند. طول خودرو ۴٫۷۳۱ متر، ارتفاع ۱٫۷۳۱ متر، عرض ۱٫۷۳۱ متر و فاصله محورها ۲٫۸۰۰ میلی‌متر به‌همان ۲٫۶۳۱ میلی‌متر رسیده است که فضای داخلی، جادار و یار نوید می‌دهد.

فولکس واکس از سال‌های دهه ۱۹۸۰ میلادی در آلمان غربی به‌وجود آمد. فولکس واکس در ابتدا یک خودروی کوچک و ساده بود که به دلیل قیمت پایین و مصرف سوخت کم، به سرعت در میان مردم محبوب شد. فولکس واکس در ابتدا یک خودروی کوچک و ساده بود که به دلیل قیمت پایین و مصرف سوخت کم، به سرعت در میان مردم محبوب شد. فولکس واکس در ابتدا یک خودروی کوچک و ساده بود که به دلیل قیمت پایین و مصرف سوخت کم، به سرعت در میان مردم محبوب شد.

جسارت بیشتر در به روز رسانی فولکس واگن «تی-راک»

نسخه تک ساخت فراری «اف ۴۰» بر اساس «296GTB»

به نظر می‌رسد که فراری در عین به‌روزرسانی زبان طراحی محصولات خود، همواره قصد دارد، خالصه مدل‌های قدیمی را نیز زنده نگه دارد. این برند ایتالیایی در جدیدترین کار از برنامه پروژه‌های ویژه (Special Projects)، یک مدل خاص با نام SC40 را بر معرفی کرده است. این خودروی تک‌صفت با سازه‌های SC40 296GTB شکل گرفته است. اما از نظر ظاهری به یکی از محصولات به یادماندنی فراری یعنی F40 اشاره دارد. بنابر اعلام فراری، فرم بدنه SC40 با توجه به اصول طراحی صنعتی و احجام هندسی و عضلانی، طراحی شده است. بیشترین شباهت این خودرو با F40 را می‌توان در نمای عقب مشاهده کرد، جایی که یک باله بزرگ با فرم پیوسته، در بالای چراغ‌عقب قرار دارد. مشخصات فنی این مدل سافاری از پشروانه ۱۲ لیتر V6 با زاویه ۱۲۰ درجه و ۱۱۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. با ورود موتور برقی به مدار، فراری در ۲۰۲۲ با فراری 296GTB انجام می‌دهد. این خودرو توانست در مدت



مات فنی فراری SC40 با مدل پایه یعنی 296GTB تفاوتی ندارد. بنابراین اقوای حرکتی رجهای سیلندر ها، تامین می شود. این پیرشته با تنهایی، ۶۵۴ اسببخار قدرت و ۷۴۰ در، خروجی این اقوای حرکتی هیبرید به ۸۱۹ اسببخار می رسد. در آزمایشی که در سال در مدت ۴،۷،۲،۴، ۹،۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰، ۱۶۰ و ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

تویوتا که در تولید شاسی‌بلندهای افروند جزو بهترین‌هاست،
 اخیراً از یک محصول اقتصادی و مقرون به‌صرفه رونمایی
 کرد. البته طراحی جعبه‌ای آن، همچون افروندهای مطرح
 نیونیو تویتاست. ابعاد این خودرو به گفته تویوتا در طول، عرض، ارتفاع
 فاصله محوری به ترتیب به ۴،۵، ۱،۸، ۱،۹ متر می‌رسد.
 مشخصات فنی آن نیز مشابه هایلوکس چمپ است که شامل
 پیش‌ران ۴ سیلندر ۲،۷ لیتر با ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۵
 نیوتون متر گشتاور می‌باشد. این پیش‌ران را جعبه‌دنده ۶ سرعته و
 سیستم انتقال قدرت 4WD (که دائمی نیست)، همراهی می‌کند.
 مشخصات برای علاقه‌مندان به افروندهای ژاپنی چندان



د، توپو تاروی مشتری ان آسیایی، مخصوصا خاور میانه حساب ویزه‌ای باز
منداننه بر میراث آفرودین برند دانست؛ خودروی که با ترکیب طراحی
برفته است.

تحول در استراتژی تولید توپوتا «اف جی»

افت تقاضا رویای تولید داخلی باتری را به تعویق انداخت!

توقف طرح «سل فورس» در پورشه



اقتصادی، تولید سلول باتری اختصاصی خود را دنبال نمی‌کند.» این تصمیم پیامدهای سنگینی برای شرکت سلفورس دارد. یک منبع آگاه به «ویتر» گفته است که از حدود ۳۰۰ کارمند این شرکت، نزدیک به ۲۰۰ نفر شغل خود را از دست خواهند داد، هر چند ممکن است برخی از آن‌ها به واحد باتری‌سازی فولکس واگن، یعنی «پاور کو» برقی است.

زمانی که سلفورس معرفی شد، پورشه انتظار داشت این کارخانه بتواند سالانه باتری مورد نیاز برای ۱۰۰۰ خودرو پرفورمنس را تامین کند. اما حالا بنظر می‌رسد که حداقل در آ آینده‌ای نزدیک، پورشه همچنان به تامین کنندگان خارجی متکی خواهد بود. بر این مثال، شاسی‌بند پورشه Macan برقی (Macan EV) از باتری‌های شرکت کاتل (CATL) استفاده می‌کند و با لگو این پروژه، این وابستگی ادامه خواهد یافت. این درحالی است که پورشه خودروهای برقی جدیدی مانند کاین برقی و نسل بعدی مدل‌های ۷۱۸ را در دست توسعه دارد. با این حال، مایکل اشتاینر، عضو هیئت‌مدیره پورشه در بخش تحقیقات توسعه توضیح می‌دهد: «بعداً لگو حجم تحقیقات جهانی، رساندن تولید داخلی به جایگاه هزینه‌های برنامه‌ریزی‌شده

اقتصادی، تولید سلول باتری اختصاصی خود را دنبال نمی‌کند.» این تصمیم پیامدهای سنگینی برای شرکت سلفورس دارد. یک منبع آگاه به «ویترز» گفته است که از حدود ۳۰۰ کارمند این شرکت، نزدیک به ۲۰۰ نفر شغل خود را از دست خواهند داد؛ هر چند ممکن است برخی از آن‌ها به واحد باتری سازی فولکس واگن، یعنی «پاور کو» (PowerCo) منتقل شوند.

زمانی که سلفورس معرفی شد، پورشه انتظار داشت این **آینده‌ای متفاوت برای پورشه**

کارخانه بتواند سالانه باتری مورد نیاز برای ۱۰۰۰ خودرو پرفورمنس را تامین کند. اما حالا به نظر می‌رسد که حداقل در آینده‌ای نزدیک، پورشه همچنان به تامین کنندگان خارجی متکی خواهد بود. این مثال، شاسی بلند پورشه ماکان برقی (Macan EV) از باتری‌های شرکت چینی کتل (CATL) استفاده می‌کند و با لغو این پروژه، به وابستگی ادامه خواهد یافت. این درحالی است که پورشه خودروهای برقی جدیدی مانند کاین برقی و نسل بعدی مدل‌های ۷۱۸ را در دست توسعه دارد. با این حال، مایکل اشتاینر، عضو هیئت‌مدیره پورشه در بخش تحقیق و توسعه توضیح می‌دهد: «به دلیل حجم تحقیقات گسترده‌ای، به تسویه تولید داخلی به کمک هزینه‌های برنامه‌ریزی شده

 سہیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

«تصمیم پورشه برای توقف پروژه تولید مستقل باتری، تنها یک خبر صنعتی ساده نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر توازن در آینده صنعت خودروهای برقی است. برندی که همواره به‌عنوان پیشگام نوآوری شناخته می‌شد، اکنون ترجیح داده است به‌جای سرمایه‌گذاری ریزه‌ریزی در تولید داخلی اسلول‌های باتری، مسیر محاطانه‌تری را انتخاب کند. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که بازار جهانی خودروهای برقی بافت سرع‌تر رشد، رقابت شدید و فشارهای اقتصادی روبه‌رو است. در واقع، توقف پروژه اسل فورس را می‌توان آینه‌ای از واقعیت‌های امروز دانست: جایی که حتی غول‌های خودروسازی نیز ناچار هستند ایمان آران‌های فناورانه و محدودیت‌های اقتصادی را تعدیل برقرار کنند. کاهش تقاضا در برخی بازارها، گرانی زیرساخت‌های ناکی شارژ و وابستگی روزافزون به تأمین‌کنندگان آسیایی، همگی عواملی هستند که بر این تصمیم سایه انداخته‌اند. با این حال، این عقب‌نشینی به‌معنای پایان مسیر برقی‌سازی پورشه نیست. توسعه مدل‌های جدید برقی و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های مکمل نشان می‌دهد این برند همچنان آینده خود را در دنیای الکتریکی می‌بیند؛ اما گام‌هایی سنجیده‌تر و هوشمندانه‌تر با واقعیت‌های بازار.

طرح خواسته‌ای از سوی مدیریت جدید

این تغییر مسیر ناگهانی، چرخشی ۱۸۰ درجه‌ای نسبت به سال ۲۰۲۱ است. در آن زمان، الیور بلومه، مدیرعامل پوشش باهیجان اعلام کرد که «سلول باتری، اتاق احتراق آینده است» و از سرمایه‌گذاری میلیون‌ها دلاری در شرکت جدیدی به نام «سلفورس» (Cellforce) برای تولید باتری‌های اختصاصی خبر داد. اما اکنون، به گزارش «وینتر» و ورق برگشته است، الیور بلومه در تاریخ ۱۴۰۴ (۲۵ آذر ۱۴۰۳) با الحاقی کاملاً متفاوت شگفت‌آور ۱۴۰۴ (۲۵ آذر ۱۴۰۳) با الحاقی کاملاً متفاوت

هیب‌رید گرایبی این بار برای جیپ «گرند واگونییر»

گردد واگونیبر ۲۰۲۶ با کاهش محسوس از ۸۷ هزار و ۱۴۴ هزار و ۶۳۵ دلار در مدل قبلی به ۶۴ هزار و ۷۴۰ تا ۹۸ هزار و ۹۸۵ دلار، کاهش یافته و اسامی گیج کننده تیپ ها همچون Series II، II LWB و 4x4، II LWB، 4x4، 4x2، 4x2 LWB، 4x4، II LWB، 4x4 در تیپ های 4x4 LWB، سوویت ایسیدین 4x4 و سوویت ایسیدین 4x4 LWB به فروش می رسد. جیب گرد واگونیبر ۲۰۲۶ در تیپ پایه به پیشران ۳ لیتر شش سیلندر توئین توربوشارژ با ۴۳۰ اسب بخار قدرت و ۶۳۵ نیوتون متر گشتاور، مجهز می شود. اما تیپ REEV که با کمی تاخیر و از بازار می شود، پیشران ۱۲۰ لیتری V6، موتور ۱۲۰ کیلووات (۱۶۱ اسب بخار) و مجموعه باتری ۱۲۰ کیلووات را به همراه دارد.

« هر دو شاسی بلند لوکس جیپ یعنی واگونیو و گرند واگونیو نتوانستند انتظارات شرکت سازنده را برآورده کنند. به همین دلیل جیپ تصمیم گرفت برای مدل ۲۰۲۶ واگونیو را از گردونه خارج کند و قیمت گرند واگونیو را کاهش بدهد. علاوه بر تغییر ظاهر، این خودرو به فوای حرکتی هیبرید بر دافزا بر گرفته از رم 1500 REV نیز مجهز شده است. گروه استلانتیس قصد دارد تصمیمات اشتباه خود در سال های گذشته را جبران کند. یکی از این پروژه های نادرست، جداسازی واگونیو به عنوان یک برند مستقل و انتقال جیپ به رده خودرو های گران قیمت بود. اکنون جیپ قصد دارد با برگشت به موقعیت قبلی، نظر مشتریان را قدیمی و جدید را به طر ف خود جلب کند. یکی از راه های بر دین بر مقابا، رقیبان، که تواند فوای حرکتی REEV باشد. قیمت جیپ



نسخه مخصوص
دریافت از «مؤسسات»

شرکت فورد با معرفی تیپ های دارک هورس و GTD از نسل هفتم موسستانگ، تعهد خود به ساخت مدل های هیجان انگیز را به علاقه مندان اثبات کرد. حالا این شرکت قصد دارد یک پکیج روتر RTR را برای موسستانگ ۲۰۲۶ برای افرادی ارائه کند، که بوجه کمتری در اختیار دارند. پکیج RTR، فورد موسستانگ را به یک خودروی مناسب برای دریافت تبدیل می کند. در ابتدا باید به ترمزهای ساخت برمبو و شش و چهار پیستون در محور جلو و عقب اشاره کرد، که از پکیج GTD بر فورد منس برگرفته شده است. میل تعادل جلو و عقب و ساب-فریم عقب موسستانگ RTR نیز از تیپ دارک هورس به موسستانگ منتقل شده است. تغییر تنظیمات



سیستم فرمان با کاهش دامنه چرخش، تنظیمات جدید سیستم پایداری، امکان سفارش کمکفرهای MagneRide برای عملکرد بهتر در هنگام دریفت، تمرکز در یفت الکترونیکی، سیستم گروز اسپرت با مدارچه‌های فعال و خروجی چهارگانه، از دیگر ویژگی‌های مورد ماستینگ RTR به‌شمار می‌آید. مشخصات پیش‌رانه فورد موستانگ RTR با مدل استاندارد تفاوتی ندارد. این خودرو به پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲٫۳ لیتر نوبوشار ۳۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۷۵ نیوتون متر گشتاور مجهز شده است. بنابر اعلام فورد، پیش‌رانه موستانگ RTR به سامانه آنتی-لگ (ضد تاخیر) نوبوشار ۳۱۵ اسب‌بخار مجهز شده که فناوری آن خودروهایی مسابقه‌ای GT بر گرفته شده است.

چهره فورد موستانگ RTR مدل ۲۰۲۶ به واسطه طراحی جلونچره با چراغ‌های D-شکل، طراحی سپر مشابه تیپ GT، آینه‌های عقب، نشان‌های RTR، آینه‌های جانبی و رنگ‌های رنگ خاکستری تیره به نقوش گرافیکی در بخش جانبی بدنه، ۳ سازه‌های متمایز می‌شود. مشتریان می‌توانند با Hyper Lime پکیج ارتقا بخشد، که در این صورت، کاپره‌های تزخ جزئیات تیره به رنگ دالیمویی HV- per Lime نسبت به خود اضافه می‌شود.

جدید، حذف دی‌لایت‌های عمودی موسوم به دندان‌های نیش شیر است که به امضای طراحی پژو تبدیل شده بود. طراحی پژو در عوض، از چراغ‌های دو قسمتی استفاده کرده‌اند که شامل پنجه‌های LED در بالا و چراغ‌های اصلی در قسمتی مشکی‌رنگ و براق روی سپر جدید می‌شود. برای اولین بار در تاریخ پژو، لوگوی این شرکت نیز چراغ‌دار شده که جلوه‌ای مدرن و خاص به خودرو بخشیده است. پژو برای پاسخ به تمام نیازها، مجموعه کاملی از پیشرفته‌ها را برای ۳۰۸ جدید در نظر گرفته است. برخلاف بسیاری از خودروسازان، پژو همچنان به پیشروانه دیزل وفادار مانده و مدل ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۱۲ اسب‌بخار را عرضه می‌کند.

فیس لیفت پژو ۳۰۸ با چهره‌ای کاملاً جدید و پیشرفته‌های متنوع رونمایی شده است. در این مدل، دندان‌های نیش معروف پژو جای خود را به طراحی مدرن‌تری داده است. پژو با رونمایی از نسخه فیس لیفت مدل محبوب ۳۰۸، ثابت کرد که در عصر حکمرانی شاسی‌بلندها، هاج‌بک‌ها هنوز هم می‌توانند حرف‌های زیادی برای گفتن داشته باشند. این مدل که در دو نسخه هاج‌بک و استیشن عرضه می‌شود، با چهره‌ای جسورانه‌تر، فناوری‌های به‌روز و مجموعه کاملی از پیشرفته‌ها، آماده است تا رقابت را در بازار اروپا داغ‌تر کند. بزرگ‌ترین و بحث‌برانگیزترین تغییر در ۳۰۸



افزایش تنوع در پیشرفته‌های «پژو ۳۰۸»



افزایش قیمت محصولات «سایپا» در بازار پس از رشد بهای کارخانه

شاهین اتومات پلاس به یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید

نارنجی پوشان شدیداً گران شدند

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افزایش قیمت یک تا ۲۷ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که شاهین (بدون سانسرو) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۲۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۸۲ میلیون تومان، ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان افزایش ۶۵۵ میلیون تومان، ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان افزایش ۷۲۴ میلیون تومان، اطلس (بدون سانسرو) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۷۲۷ میلیون تومان و سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۹ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم AWD (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پئرو هیرید (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، تویوتا کارولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید.



این قیمت‌ها نسبت به فهرست قیمتی خردادماه به‌طور میانگین ۶ درصد بیشتر بود. پیش‌بینی می‌شد سازمان حمایت مقاومت جدی در برابر این رشد قیمت داشته باشد و شاهد بیک جدیدی در اختلافات این خودروساز با سازمان حمایت باشیم؛ اما در اتفاقی غیرقابل پیش‌بینی گویا این دو به توافق رسیده‌اند و سازمان حمایت نیز تاییدیه رشد قیمت را صادر کرده است تا هفت ماه اختلاف پرفراز و نشیب دولت و خودروساز به نقطه پایان برسد. این درحالی است که شرکت سایپا نیز هفته گذشته با ارائه نامه‌ای به اداره نظارت بر ناشران صنعتی سازمان بورس اعلام کرد قیمت‌های جدید محصولات شرکت سایپا در فرآیند اخذ و ابلاغ از سوی مراجع ذی‌ربط است؛ اتفاقی که باعث شد قیمت محصولات این شرکت نیز در روز چهارشنبه هفته گذشته افزایش قیمت را تجربه کند

ورود کرد و قیمت‌های ایران خودرو را مصداق گران‌فروشی دانست و حتی فروش ایران خودرو در بازه‌ای متوقف شد. ولی باز هم ایران خودرو زیر بار قیمت‌های سازمان حمایت نرفت. شورای رقابت این بار در اقدامی متفاوت، دستورالعمل قیمت‌گذاری خودروهای سسواری را اصلاح کرد تا به این اختلاف پایان دهد. براساس دستورالعمل جدید مهلت سازمان حمایت برای تایید قیمت پیشنهادی خودروساز یک ماه تعیین و مقرر شد که اگر این مهلت به پایان برسد، قیمت‌های پیشنهادی خودروساز، به‌عنوان نرخ نهایی تلقی خواهد شد. در همین راستا یکشنبه هفته گذشته ایران خودرو نرخ‌های جدید خود را در سامانه کدال بارگذاری کرد. این شرکت اعلام کرد که مهلت یک‌ماهه سازمان حمایت به پایان رسیده است.

سازمان حمایت در اصلاح قیمت‌ها خوانده بود، خود را اساقیمت‌های جدیدی برای محصولاتش تعیین کرد. قیمت‌های مصوب هیات‌مدیره ایران خودرو نسبت به قیمت‌های پیش از آن (که در آذرماه ۱۴۰۳ تعیین شده بود) رشد ۲۲.۳ درصدی را تجربه کرد. سازمان حمایت اما خیلی زود این قیمت‌ها را غیرقانونی اعلام و در اوایل تیرماه رشد قیمت ۱۵ درصدی خودرو را ابلاغ کرد. این اختلاف در میزان رشد قیمت، یکی از پر حاشیه‌ترین و طولانی‌ترین اختلافات خودروسازان با سیاست‌گزاران را به‌اوج خود رساند. هیچ‌یک از آن‌ها قیمت مصوب طرف مقابل را قبول نمی‌کرد. در نهایت کار به‌جایی رسید که پای نهادهای نظارتی و حتی قضایی به‌موضوع باز شد. علاوه‌بر دیوان عدالت اداری، سازمان تعزیرات نیز به ماجرا



پس از کشمکش طولانی بین خودروسازان بزرگ داخلی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌نظر می‌رسد این اختلافات به ایستگاه پایانی خود رسیده است.

گویا این سازمان تاییدیه لازم برای رشد قیمت اخیر بزرگ‌ترین خودروساز کشور را صادر کرده است. علاوه‌بر این دیگر خودروساز نارنجی‌پوش نیز اعلام کرده که به‌زودی لیست قیمتی جدید خود را منتشر خواهد کرد. ایران خودرو با ارسال نامه‌ای به رئیس گروه صنعتی و معدنی سازمان بورس و اوراق بهادار تاکید کرده که «قیمت‌های مذکور (جدید) پس از برگزاری جلسات با آن سازمان و اخذ تاییدیه لازم تعیین و اعلام شده است.» با توجه به این که چهار روز از اعلام قیمت‌های جدید محصولات این شرکت می‌گذرد و هنوز سازمان حمایت واکنش خاصی به اعلام این قیمت‌ها توسط ایران خودرو نداشته، احتمالاً توافقی که در نامه این شرکت به سازمان بورس به آن اشاره شده، عملیاتی شده است. بنابراین می‌توان این اتفاق را نوعی آشتی‌کنان بعد از حدود هفت ماه اختلاف مستمر بین ایران خودرو و سازمان حمایت دانست که موجب شد پای نهادهای نظارتی نیز به موضوع باز شود.

این اختلافات از ابتدای سال جاری شروع شد و با آغاز سال ۱۴۰۴ خودروسازان و به‌خصوص آبی‌پوشان جاده‌مخصوص که به‌تازگی مدیریت خصوصی خود را تجربه می‌کرد، در انتظار رشد رسمی قیمت بودند. اما سازمان حمایت که مسئول مستقیم محاسبه و اعلام این قیمت‌ها بود، اقدامی در جهت اصلاح آن انجام نمی‌داد تا این که اواخر خردادماه، ایران خودرو به‌دلیل آن چه تعلل

ایران خودرو محصولات جدید را به نصف جهان آورد



ایکوپر س: نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو اصفهان از روز پنج‌شنبه یکم آبان‌ماه در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی استان اصفهان با حضور گروه صنعتی ایران خودرو و فعالان صنعت خودروسازی آغاز به کار کرد.

در آیین افتتاح این رویداد، مدیران ارشد خودروسازان، شرکت‌های تامین‌کننده قطعات و فعالان حوزه صنعت خودرو حضور داشتند.

در این دوره از نمایشگاه اصفهان، ایران خودرو با هدف تقویت ارتباط مستقیم با مشتریان و علاقه‌مندان صنعت خودرو، ضمن معرفی آخرین دستاوردهای خود، فرصت تجربه‌راندنگی با محصولاتش را نیز برای بازدیدکنندگان فراهم کرده است. در غرفه ایران خودرو، خودروهای جدید و متنوعی از جمله سفیر RV، شوال ۲، تارا ۷۴ توربوشا، ری‌را، پیک‌پک فوتون بنزینی اتوماتیک، کشنده‌های فوتون H5 و H۴، کامیون آرنا پلاس ۶ تن، ون وانا و محصولات بنز (GLB۲۰۰ و C۲۰۰L) برای علاقه‌مندان به‌نمایش گذاشته شده‌اند.

تجربه حضور در قلب تولید ایران خودرو با واقعیت مجازی برای نخستین بار در کشور، بازدیدکنندگان نمایشگاه تخصصی خودرو اصفهان می‌توانند با استفاده از فناوری واقعیت مجازی

برای نخستین بار از سال ۹۷ تاکنون ایران خودرو در ۶ ماهه نخست امسال به سوددهی رسید



ایکوپر س: براساس صورت‌های مالی منتشرشده ایران خودرو منتهی به ۶ ماهه ابتدای امسال، این شرکت توانسته برای نخستین بار از دوره‌های عملکرد ۶ ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، با جهش ۵۲ درصدی در آمدنسبت به دوره مشابه سال گذشته به‌سود ناخالص یک‌هزار و ۲۱۶ میلیارد تومانی دست یابد

همچنین طبق صورت‌های مالی نیمه اول امسال، سود مشارکت و جریمة تأخیر نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش یافته است صورت‌های ۶ ماهه این شرکت حکایت از این دارد که برای نخستین بار از دوره‌های ۶ ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، بیش‌ترین تعداد تولید در نیمه اول سال ۱۴۰۴ با تولید بیش از ۲۶۳ هزار دستگاه محقق شده است. از سوی دیگر، بیش‌ترین میزان تعداد فروش در سه سال گذشته، در نیمه نخست امسال محقق شده است. برای نخستین بار از دوره‌های ۶ ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، کمترین تعداد تعهد فروش در پایان نیمه نخست سال ۱۴۰۴ ایجاد شده که نشان از رویکرد مدیریت این شرکت در حفظ حقوق سهام‌داران و جلوگیری از آینده‌فروشی دارد. در پایان نیمه نخست امسال تعداد تعهدات این شرکت به ۱۴۰ هزار دستگاه کاهش یافته است.

گزارش عملکرد بزرگ‌ترین خودروساز کشور و منطقه که مدیریت آن از بهمن‌ماه سال گذشته در اختیار بخش خصوصی سهام‌دار قرار گرفته، در نیمه نخست امسال نشان‌دهنده بازگشت این خودروساز بزرگ به مسیر سودآوری و بهبود قابل توجه



لالایی را تولید می‌کند. این موتور ۱٫۸ لیتری توربوشارژر حداکثر ۲۴۴ اسب‌بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی‌ام و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان می‌آورد. کمپانی رنو این مدل را یکی از نسخه‌های موفق تالیسمان می‌داند و بازار محبوب تالیسمان ۱٫۸ لیتری بنزینی کره‌نوبی و کشورهای حاشیه خلیج فارس است. کمپانی رنو در حال حاضر خبری مبنی بر تولید نسل جدید تالیسمان منتشر نکرده، اما خبرها حکایت دارند که با همکاری تالیسمان سانسونگ این خودرو بسیار مورد استقبال قرار گرفته است.

سدان خوش‌سنام و موفق کمپانی رنو که سال ۲۰۱۵ با نام تالیسمان به‌جهان معرفی شد، توانست به‌عنوان سدان میان‌سایز با طراحی اسپرت و جوان‌پسند در بازار موفق ظاهر شود. این خودرو با چند پیش‌رانه بنزینی و دیزلی روانه بازار شده و یکی از پیش‌رانه‌های قدرتمند بنزینی تالیسمان موتور ۴ سیلندر خطی ۱٫۸ لیتری توربوشارژر آن است. این پیش‌رانه که جزو خانواده MR نیسان است، قلب تپنده قدرتمند سدان میان‌سایز رنو را تشکیل می‌دهد. این موتور با نصب سیستم پرخوران توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها قدرت و گشتاور



قلب تپنده «نیسان»
در محصولات «رنو»

به لاماری «هیرکانی» و «نئو» خوش آمد بگویید!

معرفی دو محصول جدید «آرین پارس موتور»



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

شرکت آرین پارس موتور

یکی از خودروسازان

خصوصی موفق در

کشورمان به‌شمار می‌رود

که از اواخر سال ۱۳۹۹ به

جرگه خودروسازان پیوست. لاماری ایما نخستین محصولی بود که با عرضه آن، نام

آرین پارس موتور بر سر زبان‌ها افتاد. یک کراس‌اوور جذاب اسپرت که در بازار خودرو

کشورمان جایگاه خاصی را از آن خود کرد. بر این اساس روز سه‌شنبه در نمایشگاه

بین‌المللی «شهر آفتاب» آرین پارس موتور برای کسب موفقیت و سهم بیشتر از بازار

بلندقامتان، دو محصول جدیدش را با نام لاماری هیرکانی و لاماری نئو معرفی کرد. در

ادامه نگاهی فنی به هر دو خودرو تازه‌نفس لاماری خواهیم انداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

فلسفه نام‌گذاری محصول جدید لاماری



در مراسم رونمایی از دو محصول جدید لاماری، ضمن حضور مدیران ارشد شرکت آرین پارس موتور، مهندس محمدرضا سیفی (مدیر عامل آرین پارس موتور) نیز حضور داشت. در مراسم رونمایی از لاماری هیرکانی و نئو، سارا برمخشا، مدیر ارشد ارتباطات و بازاریابی آرین پارس موتور درباره لوگوی لاماری این چنین گفت: «نشان لاماری، الهام گرفته از مارال ایرانی است. گونه‌ای که نماد زیبایی، قدرت و هماهنگی با طبیعت است. لاماری از ابتدای فعالیت خود تلاش کرده است این موضوع را به‌مسئولیت اجتماعی و همین‌طور رفتار برند خود گره بزند و اقداماتی در راستای حمایت از مارال و زیستگاه این گونه از شمنند داشته است؛ حال که یکی از محصولات لاماری با الهام از این زیست‌بوم، «هیرکانی» نام گرفته تصمیم گرفتیم فرصت را غنیمت بشماریم و در این رویداد بیشتر به آن بپردازیم. بر این اساس در نظر داریم با تولید و تحویل هر دستگاه لاماری هیرکانی، یک نهال به‌نام مالک بکاریم و به‌ویژه هدیه دهیم. در این رویداد با حضور شما صاحب‌رسانه و جمعی از نمایندگان، این مهم مد نظر قرار گرفته و به‌عنوان یک یادبود به‌شما تقدیم می‌شود.»

ملاقات با لاماری هیرکانی

لاماری هیرکانی یک کراس‌اوور اس‌یووی هیرکانی است. این خودرو همان Kaiyi X7 یا Kaiyi Kunlun از برند Kaiyi است. فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع این خودرو به‌ترتیب ۱۹۵۵، ۴۷۱۰، ۲۸۰۰ و ۱۷۰۵ میلی‌متر است. با این ابعاد و اندازه، ظرفیت لاماری هیرکانی به ۷ سرنشین می‌رسد. از نظر طراحی با نگاهی به‌نمای جانبی هیرکانی شاهد استفاده از خطوط شکسته روی بدنه آن هستیم. در عین حال رینگ‌های ۲۰ اینچی این خودرو سبب بالا رفتن جذابیت طراحی آن در پیش چشم

کلاستر و نمایشگر یکپارچه هستند، در لاماری هیرکانی شاهد به‌کارگیری یک کلاستر ۱۲٫۳ اینچی مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۴٫۶ اینچی افقی لمسی نسبتاً زاویه‌دار برای مولتی‌مدیا هستیم. این نوع طراحی به‌همراه دکمه‌های لمسی مشابه دکمه‌های پیانویی در زیر نمایشگر میانی، حس جذابی را به این کابین بخشیده است. در عین حال طراحی غریب‌ک فرمان دی‌کات و دسته‌دنده بسیار جذاب که در بخش میانی کنسول وسط طراحی شده، حس هیجان‌راندگی با لاماری هیرکانی را دوچندان می‌کند. طراحی درچه‌های افقی کولر نیز با کلیت داشبورد هماهنگ بوده تا با نورپردازی LED داخلی و سقف پانورامیک بزرگ، فضای دلنشینی در اختیار سرنشینان قرار بگیرد. از نظر امکانات رفاهی، فهرست بلندبالایی از آپشن‌ها در این خودرو به‌چشم می‌خورد که از آن جمله می‌توان به ۶ ایر‌پگ (راننده، سرنشین جلو، جانبی و پرده‌ای)، سیستم هشدار دهنده سرعت با قابلیت تنظیم، سیستم اتصال صندلی کودک یا ISOFIX، سیستم ضدسرقت یا ایموبیلایزر، سیستم ترمز ABS، BAS، EBD، EBA، TCS، سیستم کنترل کشش، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC و ESP، سیستم توقف خودکار (اتوهلد)، سیستم کنترل حرکت در سربالایی HAC، سیستم کنترل حرکت در سرازیری HDC، سیستم نمایش لحظه‌ای فشار باد تایر TPMS، سیستم دوربین دید پانورامای ۳۶۰ درجه، سیستم ترمز پارک برقی EPB، ۴ سنسور دنده عقب، کروز کنترل، قابلیت رانندگی در حالت‌های اکو، کامفورت (راحتی) و اسپرت، سقف سانروف پانورامیک، در صندوق عقب برقی، سیستم هوشمند ورود بدون کلید (کی‌لس)، دستگیره‌های در جمع‌شونده برقی، آینه‌های جانبی با چراغ راهنمای یکپارچه به‌همراه تنظیم برقی، تاشیدن خودکار آینه‌های جانبی به‌همراه گرمکن، اسپویلر عقب، آنتن کوسه‌ای، فرمان چرمی مجهز به کلیدهای دسترسی به سیستم مولتی‌مدیا، تنظیم فرمان در ۴ جهت و کلاستر ۱۲٫۳ اینچی و... اشاره کرد. آن چه زیر کاپوت لاماری هیرکانی جا خوش کرده، یک موتور موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ لیتری توربوشارژر است. این موتور با نام SQRF4J16C شناخته می‌شود که دارای سیستم پرخوران توربوشارژر و سیستم سوخت‌رسانی مستقیم داخل سیلندر GDI است. به‌لطف استفاده از توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI و سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، این موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ لیتری می‌تواند حداکثر ۱۸۳ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۷۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره سیستم انتقال قدرت لاماری هیرکانی این است که گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه‌تر اتوماتیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به‌چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. این گیربکس شتاب را تسریع و عملکرد بهتری را در زمان رانندگی به وجود می‌آورد. لاماری هیرکانی در محور جلو دارای سیستم تعلیق مک‌فرسون و در محور عقب دارای سیستم تعلیق مولتی‌لینک (چندانصالی) است. این سیستم تعلیق به‌لطف سازه‌های ۲۵۵/۵۰ رینگ‌های ۲۰ اینچی سواری بسیار باکیفیتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. همچنین به‌لطف طراحی سیستم فرمان برقی و هندسی سیستم تعلیق و مرکز ثقل نسبتاً بالا، از نظر هندلینگ و فرمان‌پذیری، عملکرد خوبی نسبت به کلاس طراحی خود دارد. رینگ‌های ۲۰ اینچی در این خودرو به‌منظور ایجاد جذابیت بیشتر و در مقابل برای جذب ارتعاشات سیستم تعلیق نیز در نظر گرفته شده است. در حال حاضر اطلاعات زیادی درباره زمان و عرضه لاماری هیرکانی در دسترس نیست.

نگاهی به لاماری نئو

لاماری نئو یک کراس‌اوور جمع‌وجور جوان‌پسند است که از نظر طراحی کاملاً مدرن به‌نظر می‌رسد. این خودرو به‌لطف طراحی خطوط نسبتاً تیز روی مجموعه‌ای از سطوح تخت و استفاده از رینگ‌های ۱۸ اینچی تا حد زیادی جذاب به‌نظر می‌رسد. در نمای جلو چراغ‌های کشیده با LED به‌صورت افقی و یک جلو پنجره مشبک با کمترین منافذ ورودی هوا سبب شده است چهره اسپرت و جوان‌پسندی به‌خود بگیرد. در نمای عقب چراغ‌های مربع‌شکل که با LED نوارهای حالت پیوسته ایجاد کرده با خط کرم میانی آن بسیار زیبا و جذاب است. با ورود به کابین لاماری نئو شاهد طراحی داشبورد ساده و مینیمال هستیم. هر چند که طراحی نمایشگر ۱۲٫۵ اینچی افقی برای سیستم مولتی‌مدیا در بخش میانی داشبورد و یک کلاستر ۱۷ اینچی TFT در مقابل راننده به همراه دکمه‌های پیانویی حس مدرن بودن را در کابین لاماری نئو دوچندان می‌کند. اما از طراحی غریب‌ک فرمان دی‌کات دو شاخه مشابه محصولات جدید هیوندای و دسته‌دنده کوچک اسپرت و دکمه استارت در کنار دسته‌دنده نمی‌توان صرف‌نظر کرد؛ زیرا این المان‌ها در زمان قرار گرفتن راننده و دیگر سرنشینان در کابین خودرو، حس اسپرت‌تری به آن‌ها القا می‌کند. در عین حال طراحی درچه‌های عمودی کولر برای طرفین داشبورد و طراحی درچه‌های افقی بخش میانی جذابیت خاصی به داشبورد بخشیده است. از نظر مشخصات فنی لاماری نئو زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری را جاداده است. ناگفته‌نماند که این موتور به‌سیستم پرخوران توربوشارژر تجهیز شده است. موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری ۱۶ سوپاپ لاماری نئو با کد SQRE4T15C شناخته می‌شود. این موتور دارای بدنه و سرسیلندر آلومینیومی است که از نظر انتقال حرارت در سطح خوبی قرار دارد. با در نظر گرفتن سیستم پرخوران توربوشارژر و سیستم زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، حداکثر قدرت این خودرو به ۱۵۶ اسب‌بخار در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۲۲۰ نیوتون‌متر در ۴۰۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. این قدرت و گشتاور به‌کمک گیربکس CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. در حقیقت ساختار گیربکس CVT با چنین پیش‌رانه‌ای، در ایجاد رانندگی باکیفیت و آرام بسیار اثرگذار بوده تا مصرف سوخت را بهینه کند و رانندگی آرامی را به مالک خود ارائه دهد. به‌لطف حجم موتور ۱٫۵ لیتری و ساختار جدید در طراحی این موتور، مصرف آن در هر ۱۰۰ کیلومتر تنها ۶٫۷ لیتر است. این عدد در چنین حجم موتوری مناسب و بهینه به‌شمار می‌رود. سیستم تعلیق لاماری نئو در محور جلو مک‌فرسون و در محور عقب تورشن بیم به‌نیمه‌مستقل است. این ساختار سیستم تعلیق سبب می‌شود کیفیت سواری مناسبی در اختیار سرنشینان قرار گیرد و از سوی دیگر از آن به‌عنوان یکی از سیستم‌های تعلیق کارآمدی نیز یاد می‌شود. همچنین استفاده از تایرهای ۲۱۵/۶۰ رینگ‌های ۱۸ اینچی، سواری با کیفیت را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. ناگفته‌نماند که سیستم تعلیق به‌همراه مرکز ثقل نسبتاً بالا سبب شده است این خودرو از نظر هندلینگ یا فرمان‌پذیری، در سطح خوبی قرار بگیرد و در کلاس کراس‌اوورهای جمع‌وجور عملکرد بسیار خوبی از خود به‌نمایش می‌گذارد. همچنین سیستم فرمان نئو دارای ساختار برقی با EPS بوده که هندلینگ این خودرو را بهبود می‌بخشد. از نظر آپشن‌های رفاهی و ایمنی لاماری نئو می‌توان به‌سیستم ترمز چهار چرخ‌دیسکی، کمربند ایمنی جلو با پیش‌کشنده و محدودکننده نیرو، کمربند ایمنی ردیف دوم سه‌نقطه‌ای، ۶ ایر‌پگ (راننده، سرنشین جلو، جانبی و پرده‌ای)، سیستم هشدار دهنده سرعت با قابلیت تنظیم، سیستم اتصال صندلی کودک یا ISOFIX، سیستم ضدسرقت یا ایموبیلایزر، سیستم ترمز ABS، EBD، EBA، BAS، سیستم کنترل کشش TCS، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC و ESP، سیستم توقف خودکار (اتوهلد)، سیستم کنترل حرکت در سربالایی HAC، سیستم کنترل حرکت در سرازیری HDC، سیستم نمایش لحظه‌ای فشار باد تایر TPMS، سیستم دوربین دید پانورامای ۳۶۰ درجه، سیستم ترمز پارک برقی EPB، سنسور دنده عقب، کروز کنترل، قابلیت رانندگی در حالت‌های نرمال و اسپرت، سقف سانروف پانورامیک SKY Light، در صندوق عقب برقی و سیستم هوشمند ورود بدون کلید (کی‌لس) و... اشاره کرد. قیمت و زمان عرضه لاماری نئو نیز مشخص نشده است.

مخاطب می‌شود. همچنین در نمای جلو شاهد طراحی چراغ‌های باریک و بافرم LED و طراحی چراغ‌های اصلی درون سپر با جلو پنجره مشبک هستیم که چهره‌ای کاملاً جسورانه و تهاجمی را به هیرکانی بخشیده است. نکته بسیار مهم این که هیرکانی با این نوع طراحی مشابه لاماری ایماست و DNA پایدار خود را به‌خوبی حفظ کرده است. در نمای عقب چراغ‌های مشابه حرف Z با گرافیک LED و ستون‌های یادار، چهره زیبا و چشم‌نوازی به این بلندقامت جسور لاماری بخشیده است. ناگفته‌نماند که طراحی آگزوهای دوبل گرد در طرفین سپر و دیفیوزر میانی آن، چاشنی هیجان را در این خودرو دوچندان کرده است. علاوه بر این موارد، دستگیره‌های پنهان مخفی‌شونده روی بدنه طراحی شده تا ترند روز در آن به‌خوبی حفظ و رعایت شود. با ورود به کابین لاماری هیرکانی شاهد سبک طراحی بسیار جذاب و مدرنی هستیم. تا حدی که مشابه کابین لامبورگینی اوریوس به‌نظر می‌رسد؛ چراکه چیدمان و نوع طراحی غریب‌ک فرمان به‌همراه دسته‌دنده جذاب اسپرت به‌گونه‌ای است که این حس را به‌خوبی تداعی می‌کند. جالب است بدانید برخلاف سایر خودروهای کراس‌اوور چینی که دارای

ما در این مطلب نیز سال ساخت آن به ۱۹۸۸ میلادی بازمی‌گردد و برای آن که توانایی آفرود نیز داشته باشد، دستخوش تغییرات مالک خود قرار گرفت. همچنین نسل چهارم سیلورادو به‌لطف موتور بر توان و دینامیک و گیربکس، بهترین عملکرد را ارائه می‌دهد. از نظر قدرت و گشتاور نسبت به هم‌کلاس‌های خود در دهه‌های ۹۰ توانست یکی از پرفروش‌ترین پیکاپ‌های جهان به حساب آید.

شورولت سیلورادو یکی از محبوب‌ترین پیکاپ‌های بازار جهانی است. کمپانی جنرال موتورز نسل چهارم پیکاپ محبوب خود را که با نام سیلورادو شناخته می‌شود، بین سال ۱۹۸۸ تا ۲۰۰۰ میلادی با چهره‌های جدید و با پیشرفته‌های قدرتمندتر به بازار عرضه کرد. اگرچه این نسل از سیلورادو با نام C/K نیز در برخی از بازارها شناخته می‌شود، اما بر پایه و پلتفرم GMT 400 شکل گرفته است. سیلورادو مورد بررسی



پیکاپ محبوب آمریکایی



توسط «نادین خودرو» انجام شد: عرضه جذاب‌ترین آلمانی برقی بازار با «قیمت قطعی» و تحویل ۶۰ روزه

و حافظه‌های صندلی‌های جلو، تهویه مطبوع مستقل برای سرنشینان عقب، حافظه آینه‌های جانبی، اتوپارک و امکانات رفاهی و ایمنی زیاد دیگری می‌شود. طبق ادعای رسانه‌های معتبر خودرویی اروپا در رده خودروهای پر میوم آلمانی برقی، Q4 e-tron پرفروش‌ترین محصول در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ بوده است. لازم به ذکر است که عرضه Audi Q4 40 e-tron اخیراً و به تازگی توسط معین خودرو نیز صورت می‌گیرد. در شرایط فروش معین خودرو این خودرو با قیمت قطعی ۶,۴۸۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان به فروش می‌رسد؛ اما نکته مهم آن است که عرضه خودروها توسط معین خودرو از طریق سامانه «تونوین» و با روش قرعه‌کشی انجام می‌شود. برندگان در قرعه‌کشی باید تمام مبلغ خودرو را به صورت یکجا، یعنی ۵,۶ میلیارد تومان را از همان ابتدا به حساب این شرکت واریز کنند. در حالی که در شرایط فروش نادین خودرو آنودی Q4 e-tron با قیمت یکسان عرضه می‌شود، اما از خریداران تنها مبلغ ۳,۵ میلیارد تومان در ابتدا و مابقی بهای خودرو در زمان صدور دعوت‌نامه دریافت می‌شود.

مضاف بر این که زمان تحویل در شرایط فروش نادین خودرو ۶۰ روز و در شرایط فروش معین خودرو ۹۰ روز است و در نهایت خودروهای عرضه شده توسط نادین خودرو همگی در یک تیپ (تیپ نایت ادیشن، فول آپشن‌ترین تیپ Q4 e-tron) هستند؛ در حالی که با رجوع به سابقه فروش و تحویل خودرو توسط معین خودرو در مورد خودرو آنودی Q5 e-tron بر همگان واضح و مشخص است که با وجود دریافت بهای یکسان از خریداران Q5 e-tron که در سامانه تونوین به عنوان برنده اعلام شده بودند، اما خودروها در ۶ تیپ مختلف در مدل ۲۰۲۳ و ۴ تیپ مختلف در مدل ۲۰۲۴ به خریداران تحویل شد که امروز اختلاف قیمتی بیش از ۲,۵ میلیارد تومان بر اساس تیپ‌های تحویلی وجود دارد؛ در حالی که مبلغ دریافتی از تمامی برندگان قرعه‌کشی سامانه تونوین یکسان بوده است. در خاتمه به مقایسه خلاصه شرایط فروش این خودرو توسط دو شرکت نادین خودرو و معین خودرو می‌پردازیم.

«نادین خودرو» عرضه‌کننده اختصاصی خودروهای آنودی، از مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۹ اقدام به فروش خودرو شاسی‌بلند برقی محبوب Audi Q4 e-tron با قیمت قطعی کرده است. آنودی Q4 e-tron عرضه شده توسط نادین خودرو دارای بالاترین سطح آپشن‌ها و در تیپ فول (Night edition) است. در این شرایط فروش، آنودی شاسی‌بلند Q4 e-tron با پیش‌پرداخت ۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان و قیمت نهایی ۶,۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان به علاقه‌مندان به این خودرو و سرآمد آلمانی عرضه می‌شود. تحویل خودرو تنها ۶۰ روز است و مدل خودروها ۲۰۲۵ و در رنگ‌بندی سفید، ناردرگری، آبی تیره و طلایی قابل عرضه است. شایان ذکر است که زمان تحویل خودروها احتمالاً زودتر از ۶۰ روز بوده و طی ۴۵ روز آینده این خودروها به دست خریداران خواهد رسید.

آنودی Q4 e-tron دارای یک موتور در محور عقب (RWD) به قدرت ۲۰۴ اسب بخار و گشتاور ۳۱۰ نیوتون متر است. توان خروجی این خودرو ۱۵۰ کیلووات و دارای حداکثر برد ۶۰۵ کیلومتر در حالت بهینه است. شارژ سریع باتری‌های Q4 e-tron با ظرفیت ۸۵ کیلووات این خودرو نیز تنها ۴۱ دقیقه زمان می‌برد. آنودی Q4 عرضه شده توسط «نادین خودرو» دارای رنگ‌های ۱۲۰ اینچی و تایرهای سایز ۲۳۵ در جلو و ۲۵۵ در عقب و سطح بالایی از آپشن‌هاست که شامل: ۶ کیسه هوا، تایران فلت، نمایشگر باد تایر، چهار حالت رانندگی اسپرت، اقتصادی، استاندارد و راحت، رادارهای خروج از مسیر، هشدار برخورد از جلو، هشدار حداقل سرعت، تشخیص فاصله باقی ماندن بین خطوط، تمرکز اضطراری، کنترل تطبیقی و سیستم خودروان سطح L2، دوربین ۳۶۰ درجه و رادارهای عقب و جلو، رادار تابلوخوان، روشن شدن خودرو از راه دور، چراغ‌های جلو و عقب فول LED، سقف پانوراما بازشوونده، ترمیم تمام چرم مرغوب، صندلی‌ها با طراحی اسپرت، نورپردازی داخلی در ۳۰ رنگ، سیستم مرکزی ۱۱,۶ اینچی لمسی، کلاستر پشت آمپر ۱۰,۲۵ اینچی، تنظیم برقی صندلی‌های جلو، گرمکن

در شرایط فروش «نادین خودرو»

آنودی شاسی‌بلند Q4 e-tron با پیش‌پرداخت

۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان و قیمت نهایی ۶,۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان

به علاقه‌مندان به این خودرو و سرآمد آلمانی عرضه می‌شود.

تحویل خودرو تنها ۶۰ روز است و مدل خودروها ۲۰۲۵ و در رنگ‌بندی سفید،

ناردرگری، آبی تیره و طلایی قابل عرضه است.

شایان ذکر است که زمان تحویل خودروها احتمالاً زودتر از ۶۰ روز بوده

و طی ۴۵ روز آینده این خودروها به دست خریداران خواهد رسید



نام محصول	شرکت عرضه‌کننده	روش عرضه	بهای قطعی (تومان)	پیش‌پرداخت (تومان)	زمان تحویل	تیپ خودرو
Audi Q4 40 e-tron 2025	نادین خودرو	فروش برای عموم	۶,۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۰ روز	فول Night edition
Audi Q4 40 e-tron 2025	معین خودرو	عرضه از طریق قرعه‌کشی	۶,۴۸۰,۰۰۰,۰۰۰	کل مبلغ ۶,۴۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۰ روز	نامشخص براساس شانس و ..



با پیشرانه ۳۰۰۰ سی سی توپین توربو و با پرداخت تعرفه گمرکی ۱۶۵ درصد و توپوتا پرادو با پیشرانه ۲۴۰۰ سی سی توربو و با پرداخت تعرفه گمرکی ۱۴۵ درصد به بازار عرضه خواهند شد که هر دو در نمایشگاه اصفهان معرفی شدند.

بعد از رفع محدودیت واردات خودروهای با حجم بیش از ۲۵۰۰ سی سی و البته افزایش سقف قیمت تا ۱۰۰ هزار دلار، کم کم شاهد ورود خودروهای جدید با حجم موتور بالا و بدون محدودیت سقف قیمتی قبل هستیم. در نخستین گام دو مدل توپوتا لندکروز VXR



جذابترین خودروهای نمایشگاه اصفهان



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

حضور چشمگیر وارداتی‌ها در نمایشگاه خودرو اصفهان

می توان گفت محصولات داخلی و مونتاژی زیر سایه وارداتی‌ها در معرض نمایش قرار گرفته بودند.

موعد و به جای دی یابهمن، در مهرماه برگزار شد. در عین حال در این دوره از نمایشگاه خودرو اصفهان، حضور مدل‌های وارداتی کاملاً ملموس بود و

در حالی که امسال شاهد لغو برگزاری نمایشگاه خودرو تهران در مجموعه «ایران مال» بودیم، اما نمایشگاه خودرو اصفهان کمی زودتر از

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۱۸۰ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۱۹۵ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۴۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۵۰ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۷۴۳ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۴۰۵ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۶۰	۳۰	▼
فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)	۸۶۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۹۲۳ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۶۷۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۲۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	۶۷۵ میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	۶۹۸ میلیارد و ۶۹۸	۲ میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۷۹۸ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۸۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۷۹۸ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	●
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۶۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۰	۵ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
کیا سلستوس ۱۴۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا لولین هیبرید (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
ونوسیا DD-Online V (۲۰۲۴)	۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۲	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۶	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۶۵۵	۲۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۲۱	۷۲۴	۲۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۱۵	۲۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۷	۲۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۷	۲۰	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۵	۷۷۸	۱۵	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۸۱۷	۹۵۸	۰	●
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۸۸	۶۶۰	۱۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۵	۱۸	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۸۵	۱۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۰	۶۵۸	۱۷	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۴	۱۹	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۱	یک میلیارد و ۱۵۰	۲۷	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۷۷۴	یک میلیارد و ۱۹۵	۱۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۴۴	یک میلیارد و ۲۸۲	۲۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۵۱۵	۱۸	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۰	۱۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۸	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۰	●
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کارون (پادار دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۸۰	۸	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۷	۰	●
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۸	۰	●
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۹	یک میلیارد و ۱۳۵	۰	●
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۷۰۰	۷	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۴۹۰	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۹	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۹۰	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۰۶	۰	●
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۲۹	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۰	یک میلیارد و ۳۷۴	۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۲۷	۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۶۰	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۷۲	۴	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۵۳	۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۶۰	۴	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۵	۰	●
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۰۹	۹	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۳	۱	▲



کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز در میامی



فرمانده انتظامی میامی از کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز خارجی قاچاق در این شهرستان خبر داد و گفت: «در این راستا یک متهم دستگیر شد.» به گزارش «مهر» سید مهدی موسوی در گفت و گو با خبرنگاران به میزبانی فرماندهی انتظامی میامی با بیان اینکه ماموران ایست بازرسی شهرستان با دقت محورهای مواصلاتی را تحت رصد دارند، ابراز داشت: «در همین راستا اجازه تردد محموله‌های قاچاق داده نمی‌شود.» وی با بیان این که ماموران کلانتری ۱۱ به یک خودرو سواری نیسان مشکوک شدند، افزود: «خودرو متوقف و بازرسی لازم از آن انجام

به واسطه همراهی بنیاد مستضعفان و دولت؛

تفاهم‌نامه ۵ همتی وزارت علوم و «بهران» امضا شد



این نوع همکاری‌ها مسیر رشد و نوآوری خود را با قدرت ادامه خواهد داد و در راستای جلوگیری از خروج ارز ناشی از واردات انواع مواد افزودنی به همکاری‌های علمی با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی تاکید کرد. «مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری میان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی با میزبانی شرکت نفت بهران و با حضور رئیس بنیاد مستضعفان، وزیر علوم، روسای دانشگاه‌های صنعتی شریف، امیرکبیر، تربیت مدرس، علامه طباطبائی و مدیران عامل هلدینگ‌های تخصصی بنیاد برگزار شد. حسین دهقان، رئیس بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی، در این مراسم شرکت نفت بهران را یکی از شرکت‌های موفق بر شمرد و از فعالیت‌های پژوهشی و تحقیقی و توسعه‌ای این شرکت تمجید کرد و در رابطه با انعقاد چنین تفاهم‌نامه‌ای گفت: «ما آمادگی داریم با همکاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، آزمایشگاه‌های مرجع ملی در هفت کلان‌محور را راه‌اندازی کنیم تا مسیر توسعه علمی و فناوریانه کشور شتاب بگیرد.» وی با اشاره به ضرورت تحول مدیریتی و فناوریانه در بنیاد افزود: «بنیاد مستضعفان از نظر ساختار و دارایی‌ها ترکیبی از بخش‌های قدیمی و جدید است و برای حضور موثر در اقتصاد جهانی، نیازمند نوسازی دانش و فناوری در همه سطوح مدیریتی و فنی است.» دهقان تاکید کرد: «در حال حاضر بیش از ۲۲۰ شرکت در زیرمجموعه بنیاد فعال هستند و با هدف تمرکز بر حوزه‌های اولویت‌دار، در حال کاهش تنوع فعالیت‌ها هستیم تا ظرف دو سال آینده به مجموعه‌ای چابک و

در حالی که اقتصاد دانش‌بنیان و پیوند میان صنعت و دانشگاه به یکی از کلیدواژه‌های اصلی توسعه کشور بدل شده است، وزارت علوم و بنیاد مستضعفان با امضای تفاهم‌نامه‌ای ۵ همتی، گامی تازه برای هم‌افزایی ظرفیت‌های علمی و سرمایه‌ای برداشتند. این توافق که در حضور مسئولان عالی‌رتبه دو نهاد به امضا رسید، نه صرفاً یک قرارداد مالی، بلکه نقشه راهی برای پیوند دادن پژوهش‌های دانشگاهی با نیازهای واقعی جامعه و صنعت تلقی می‌شود. بر اساس این تفاهم، قرار است بخشی از منابع بنیاد مستضعفان به سمت حمایت از طرح‌های فناورانه، توسعه زیرساخت‌های علمی و تجاری‌سازی دستاوردهای پژوهشی هدایت شود؛ اقدامی که می‌تواند به تقویت زیست‌بوم نوآوری، ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار و ارتقای جایگاه علمی کشور در عرصه بین‌المللی بینجامد. از سوی دیگر، وزارت علوم نیز با بسیج دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و مراکز رشد، نقش تسهیل‌گر و راهبر را در این همکاری ایفا خواهد کرد تا مسیر انتقال ایده به محصول، کوتاه‌تر و کارآمدتر شود. اهمیت این تفاهم‌نامه در آن است که نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در علم و فناوری دیگر یک انتخاب جانبی نیست، بلکه ضرورتی برای آینده اقتصادی و اجتماعی کشور است؛ ضرورتی که با هم‌افزایی نهادهای حاکمیتی و علمی می‌تواند به ثمر بنشیند. کاظمی مدیرعامل «بهران» در جریان این مراسم گفت: «شرکت نفت بهران به عنوان رهبر بازار روانکار کشور و یکی از پیشگامان بهره‌گیری از فناوری‌های روز، با اتکا به

دانش‌بنیان تبدیل شویم.» رئیس بنیاد مستضعفان، محورهای امنیت غذایی، حمل‌ونقل ترکیبی، صنایع بالادستی نفت و گاز، اقتصاد دیجیتال و هوش مصنوعی را از جمله زمینه‌های راهبردی بنیاد عنوان کرد و افزود: «در این مسیر، خود را در کنار دولت برای خدمت به مردم و ارتقای سطح دانش، فناوری و تولید ملی می‌دانیم.» وی همچنین با اشاره به اهمیت بخش انرژی و صنایع بالادستی

نفت و گاز گفت: «این بخش نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است و بخش خصوصی کمتر توان ورود به آن را دارد. بنیاد مستضعفان با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان حفاری خشکی و دریایی کشور، امروز یکی از ارکان اصلی توسعه صنعت انرژی ایران به‌شمار می‌رود.» در ادامه مراسم، علی کاظمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران، ضمن ابراز خرسندی از میزبانی این رویداد گفت: «برگزاری چنین

تفاهم‌نامه‌ای در پالایشگاه نفت بهران، زمینه‌ای ارزشمند برای تعامل متخصصان صنعت با جامعه دانشگاهی فراهم می‌کند. امیدواریم این همکاری، ارتباط ما با دانشگاه‌های برتر کشور از جمله شریف، امیرکبیر و علامه را تقویت کرده و منجر به توسعه دانش و فناوری در حوزه تخصصی مشتقات نفتی شود.» بر اساس مفاد این تفاهم‌نامه، بیش از ۳۰ محور همکاری مشترک میان وزارت علوم و بنیاد مستضعفان تعریف شده است که از جمله آن‌ها می‌توان به سرمایه‌گذاری در ۲۷۰ پروژه پژوهشی و فناورانه با تخصیص ۵ هزار میلیارد تومان از محل اعتبار مالیاتی گروه صنایع وابسته به بنیاد و همچنین سرمایه‌گذاری در ۱۰۰ طرح دانش‌بنیان مستقر در پارک‌های علم و فناوری کشور اشاره کرد. حسین سیمایی، وزیر علوم، تحقیقات و فناوری هم با تشکر از میزبانی شرکت نفت بهران در این مراسم گفت: «شرکت نفت بهران پتانسیل بسیار ایده‌آلی در حوزه صنعت دارد و این تفاهم‌نامه می‌تواند یک قدم بزرگ برای ارتباط دانشگاه و صنعت باشد. همواره این موضوع برای حوزه صنعت مطرح بوده که چگونه می‌توان از علم و دانش فنی بهره برد و مساله و چالش دانشگاه هم این بوده که چگونه می‌توان مسائل پیش روی جامعه را حل کرد.» وزیر علوم گفت: «با حمایت و ابتکار بنیاد امروز این راهکار را پیدا کرده‌ایم برای این که این دو ظرفیت مهم را به هم پیوند بزنیم. اهمیت این تفاهم‌نامه آن قدر بود که با روسای ۴ دانشگاه بزرگ کشور در این مراسم شرکت کرده‌ام.» حسین سیمایی افزود: «خوشبختانه بنیاد ظرفیت‌های بالایی در حوزه‌های کاری و خدمتی دارد و از طرفی دانشگاه هم ظرفیت علمی خوبی برای ارائه خدمت در حوزه‌های مرتبط دارد.» وی گفت: «این تفاهم‌نامه که ارزشی معادل ۵ همت دارد آغاز همکاری خوبی برای فازهای بعدی تعامل میان دانشگاه و صنعت خواهد بود. در پایان مراسم نیز از نظام‌نامه جامع نوآوری، فناوری و امور دانش‌بنیان بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی رونمایی شد.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



به عبارت دیگر آنودی سسعی دارد موتور ۶ سیلندر وی شکل ۲.۹ لیتری خود را با هماهنگی موتور الکتریکی به بازار عرضه کند. به بیان ساده تر سیستم هیبریدی متوسط ۲۸ ولتی در این محصولات اسپرت آنودی استفاده شد تا قدرت و گشتاور را افزایش و پر فورمنس خودرو را بهبود بخشد. اما همچنان گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک با سامانه چهار چرخ محرک کوآترو نیز در دسترس است تا طرفداران پروپاقرص آنودی را راضی نگه دارد.

کمپانی آنودی برای محصولات اسپرت خود از پیشران ۶ سیلندر وی شکل با حجم ۲.۹ لیتری مزین به تکنولوژی TFSI بهره می برد که می تواند حداکثر ۴۵۰ اسب بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور به ارمغان آورد. این پیشران در حقیقت در محصولاتی مشابه RS4 و RS5 استفاده می شود؛ اما طبق آن چه مجله خودرو گزارش می دهد، نسل جدید RS5 و RS4 که قرار است در بهار سال آینده معرفی شود، مجهز به پیشران ۶۰۰ اسب بخاری خواهند بود.

پیشران «آنودی» در حال ارتقا است



تلگرام

Telegram

ایمینی در صدر تولید خودرو است

چندی پیش در فضای مجازی ویدئویی منتشر شد که در آن یک دستگاه پژو ۲۰۷ صندوقدار دیده می شد که حین حرکت با سرعت زیاد با موانع کنار جاده برخورد کرده بود و در نتیجه، راننده و دیگر سرنشین خودرو به شدت مجروح شده بودند. با توجه به این که این خودرو دارای ایرک است، در ذهن مخاطبان این سوال مطرح شده بود که چرا با وجود فعال شدن این سیستم در این خودرو، باز هم در این سانحه سرنشینان خودرو به شدت آسیب دیده بودند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

این که برخی معتقدند سیستم ایرک به هر شکلی مانع وارد آمدن آسیب به سرنشینان خودرو و حین تصادف می شود، یک باور اشتباه است. بر این اساس باید به این مساله توجه داشت که نوع طراحی و کیفیت بدنه و شاسی خودرو نقش چشمگیری در حفاظت از جان سرنشینان حین سوانح رانندگی دارد.

غلامی

محصولات داخلی به ویژه محصولات دو خودروساز بزرگ کشور، از نظر تکنولوژی ساخت، قدیمی به شمار می روند. بر این اساس خودرویی که در ابتدای مطلب به آن اشاره شد نیز از سازه و بدنه با تکنولوژی قدیمی برخوردار است؛ در این ویدئو نیز شاهد آن هستیم که شاسی خودرو به طور کامل متلاشی شده است. بنابراین پیش از هر اقدامی، خودروسازان باید نوع سازه و بدنه محصولات خود را ارتقا داده و به روز کنند.

نکونام

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

به تبلیغات پوچ توجه نکنید!

خودرو خارجی مدل ۲۰۰۸ دارم و چندی پیش با هدف سرمایه گذاری کردن بدنه آن به یک مرکز تیونینگ نسبتاً معروف در سطح شهر مراجعه کردم. مطابق با نظر تکنسین مربوطه خودرویم ۱۰ روز در این مرکز متوقف شد تا بدنه آن به صورت حرفه ای سرامیک شود. پس از اتمام کار با خودرویم به مسافرت کوتاهی رفتم و در طول مسیر شن و خاک بسیاری روی بدنه خودرویم نشست. بنابراین مجبور شدم بدنه خودرو را شست و شو دهم. با این حال احساس کردم رنگ بدنه خودرویم کدر شده است. با مراجعه مجدد به مرکز مذکور، تکنسین این مساله را تشخیص داد و گفت مواد اولیه به کار رفته برای سرامیک بدنه خودرویم کاملاً مرغوب بوده و مشکلی از این بابت وجود ندارد!

قائمى - اصفهان

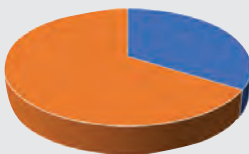
نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۲۲

گزینه ۱ ۳۴ درصد

گزینه ۲ ۶۶ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما قیمت خودروهای وارداتی در چه شرایطی کاهش می یابد؟ در پاسخ به این پرسش ۳۴ درصد به گزینه یک یعنی عرضه بیشتر در سامانه و ۶۶ درصد به گزینه دوم یعنی افزایش واردات خودرو رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۲۳
راه اندازی جایگاه های سوخت کوچک تا چه میزان می تواند در کاهش ترافیک خودروها در زمان سوخت گیری و مدیریت بهتر مصرف سوخت تاثیر گذار باشد؟

۱- کم

۲- زیاد

موفقیت کوپه «تویوتا» بعد از دهه ها چیست؟

«سوپرا GT-S»؛ سامورایی تیز و جسور



اگر به دنیای اسپرت و خودروهای اسپرت علاقه دارید، بنابراین می دانید که سوپرا نام بسیار آشنا در دنیای پر هیجان اسپرت است. سوپرا به عنوان اسطوره تویوتا در تاریخ خودروسازی جاودان ماند. سوپرا حدود ۱۷ سال از خط تولید این خودرو ساز ژاپنی به دور ماند؛ اما در ماه مارس سال ۲۰۱۹ سوپرا جدید موسوم به نسل چهارم معرفی شد. اگر چه نسل چهارم سوپرا، شاید آن طور که باید و شاید مورد توجه اسپرت دوستان و طرفداران نسل قبلی این مدل قرار نگرفت، اما سوپرای جدید تلاش و ماحصل طراحان و مهندسان کمپانی تویوتا پس از چندین نسخه کانسپت است.

طراحی زیبا بدنه

به عبارت دیگر این کوپه جسور تویوتا با طراحی زیبا و چشم نواز و البته هیجان انگیز معرفی شد. سوپرا در چند نسخه به بازار عرضه شده است. نسخه GR GT-S این خودرو مورد بررسی ما در این مطلب است. نسل چهارم سوپرا با استایل آوانگارد مواجه است که این موضوع را می توان به خوبی در حجم های ماهیچه ای پروفیل خودرو دید. پروفیل خودرو با کاپوت نسبتاً کشیده و حجم خاص و برآمده روی گل گیرهای عقب مواجه است که جذابیت بصری این خودرو را دوچندان می کند. در نمای جلو سوپرا چراغ های مستطیل با LED به فرم L شکل مشابه کانسپت FT-1 طراحی شده و با حجم خاص دماغه خودرو بسیار زیبا به نظر می رسد. در نمای عقب نیز بر خلاف چهره خودرو، با نمایی تهاجمی مواجه هستیم. زیرا چراغ های جمع و جور با LED هایی به فرم علامت تعجب و حجم پرازی خاص روی در صندوق و آگزوزهای کروی شکل در طرفین سپر و دیفیوزر میان آن خس اسپرت بودن این خودرو را دو چندان می کند. در عین حال رینگ های ۱۹ اینچی آلایزی فورج شده پنج پر جذابیت این کوپه تهاجمی تویوتا را دوچندان می کند.



فضای داخلی مدرن و لوکس

در زمان ورود به کابین سوپرا GR GT-S با طراحی دلنشین و زیبایی مواجه می شویم. استفاده از دو نمایشگر ۱۸.۸ اینچی به صورت استاندارد برای کنسول میانی و کلاستر (پشت آمپر) ۶.۵ اینچی دیجیتال فضای مدرنی را فراهم آورده است. استفاده از چرم با کیفیت و قطعات دکوراتیو و پوشش فیبر کربنی برای برخی از نقاط داشبورد و کابین از دیگر ویژگی های کابین سوپرا GR GT-S هستند. طراحی غربیلک فرمان اسپرت، دو پدال شیفت آلومینیومی پشت آن و دسته دنده مشابه محصولات بامو و طراحی صندلی های اسپرت، رانندگی با سوپرا را بسیار هیجان انگیز می کند. سیستم آگزوز منحصربه فرد این خودرو با مواد ساخته شده فولاد سبک وزن و تیتانیوم صدای خروجی را مهیج می کند. سوپرا GR GT-S به کیت بدنه اسپرت نیز مجهز است. کیت بدنه اسپرت شامل لیپ سپر جلو، دیفیوزر عقب، لیپ سپر عقب، آگزوزهای اسپرت و قطعات فیبر کربنی تزئینی برای بدنه هستند. از مهم ترین آپشن های رفاهی و ایمنی نصب شده روی سوپرا GR GT-S می توان به سیستم هشدار نقطه کور، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم شناسایی عابر پیاده و دوچرخه سوار، سامانه فوق پیشرفته پیشگیری از برخورد از جلو، سیستم پارک هوشمند، سیستم تهویه مطبوع دوگانه، صندلی های برقی، سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه ای، ایربگ و سیستم کمکی رانندگی در اتوبان اشاره کرد.

مشخصات فنی

سوپرا نسل چهارم با مشارکت و همکاری مهندسان کمپانی بامو روی پلت فرم CLAR بامو شکل گرفته است. این پلت فرم با رودستر چابک باواریایی ها یعنی Z4 G29 یکسان است. بنابراین پیشرانهای که زیر کاپوت سوپرا GR GT-S و سایر نسخه های دیگر این خودرو جا خوش کرده، موتور قدرتمند بامو است. در این نسخه از سوپرا (GR GT-S) موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری B58 قرار گرفته است. این موتور مجهز به تکنولوژی تووین پاور توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر هاست. این موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری حداکثر ۳۸۲ اسب بخار قدرت را در ۵۸۰۰ تا ۶۵۰۰ بر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۶۰۰ تا ۴۵۰۰ دور در دقیقه تولید می کند. همچنین روی این خودرو گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی ZF آلمان نصب شده تا وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب بر عهده بگیرد. در حالت انتخاب وضعیت اسپرت برای رانندگی کافی است که تا انتها پدال گاز را فشار دهید تا ظرف ۴.۱ ثانیه خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. همچنین حداکثر سرعت تویوتا سوپرا GR GT-S ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است. کمپانی تویوتا نسخه GR GT-S سوپرا را با قیمت ۹۹ هزار و ۶۰۰ دلار به فروش می رساند.

نگهداری درست از باتری خودرو

خودرو پژو پارس موتور معمولی مدل ۱۳۹۸ دارم و حدود یک هفته است هنگام استارت و حتی بعد از روشن شدن خودرویم، چراغ باتری در پشت آمپر روشن باقی می ماند و دیگر خاموش نمی شود. همچنین اگر در سرعت بسیار پایین روی دست اندازها حرکت کنم، خودرویم به صورت ناگهانی خاموش می شود. از سوی دیگر با هر بار ترمز گرفتن صدای سوت ماندنی از ناحیه چرخ های جلو به گوش می رسد که گویی ناشی از برخورد دو قطعه فلزی با یکدیگر است. از سویی دیگر با هر بار ترمز گرفتن، خودرویم به سمت راست کشیده می شود؛ علت چیست؟

۴۵۸۴*۰۹۱۵

در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت با توجه به کارکرد خودرو شما و همچنین اگر باتری خودروی تان را تاکنون تعویض نکرده اید، باید بدانید که باتری همانند دیگر قطعات مصرفی پس از مدت زمان مشخصی نیاز به تعویض دارد.

بنابراین در این حالت ممکن است باتری خودرو شما با توجه به عمر مفیدی که دارد، دیگر توانایی راه اندازی خودرو را نداشته باشد و این به معنای معیوب شدن صفحات داخلی باتری و یا ضعیف شدن آن است. بنابراین روشن شدن چراغ باتری در پشت پدل و خاموش نشدن آن می تواند به دلیل معیوب بودن باتری یا به اصطلاح ضعیف شدن باتری خودرو شما باشد.

از سوی دیگر با توجه به این که شما بیان کردید خودروی تان تنها در زمان حرکت روی سطوح ناهموار و دست اندازها خاموش می شود و این مساله در زمان حرکت خودرو به وجود می آید، این اشکال تنها به یک سیستم الکتریکی هوشمند با عنوان سوئیچ اینرسی مربوط می شود.

این قطعه الکتریکی وظیفه دارد با وارد آمدن ضربه به خودرو (در خودروهای مجهز به سیستم سوخت رسانی انژکتوری) برق خودرو را قطع کند تا از حادثه جدی جلوگیری شود.

بنابراین اگر در سرعت های پایین و در زمان حرکت روی سطوح ناهموار چنین مشکلی برای خودرو شما به وجود می آید، به خرابی سوئیچ اینرسی مربوط می شود؛ اما در نظر داشته باشید که در بسیاری از مواقع به دلیل اتصال بد سوکت های مربوطه و اتصالات این قطعه، چنین ایرادی به وجود می آید که با بررسی این قطعه و تعویض آن مشکل برطرف می شود.

اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت سه علت در به وجود آمدن چنین اشکالی تاثیر گذار است؛ نخست این که اگر لنت ترمز خودرو شما به اصطلاح تمام شده باشد، به دلیل ساییده شدن لنت روی دیسک، قسمت سخت آن با سطح فلز دیسک برخورد می کند و تولید صدای می کند.

در این زمان باید لنت ترمز تعویض شود تا چنین مشکلی رفع شود. دوم این که یکی دیگر از علت های صدای تولیدی از ترمز به تنظیم نبودن لنت و حتی معیوب بودن دیسک ترمز مربوط می شود که باید بررسی شود و هر یک از قطعات تعویض شوند.

دلیل دیگر تنظیم نبودن قطعات سیستم تعلیق است که اگر قطعات سیستم تعلیق تنظیم باشد، در این صورت با تعویض لنت ترمز و دیسک ترمز مشکل برطرف می شود. این نکته را فراموش نکنید که در صورت خرید قطعه تقلبی مانند لنت ترمز، امکان وارد آمدن آسیب جدی به سیستم ترمز و در نهایت ایجاد صدای سوت ماندن از آن وجود دارد. بنابراین برای تهیه قطعات اصل به نمایندگی ها یا مراکز معتبر مراجعه کنید.



توقیف خودرو حامل لاستیک قاچاق در ماسال



«فرمانده انتظامی ماسال از کشف ۳۹ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ مرتضی تراز یابیان این که ماموران پلیس آگاهی ماسال حین گشت‌زنی یک دستگاه خودرو نیسان حامل لاستیک را برای بررسی آن متوقف کردند، گفت: «در

بازرسی از این خودرو، ۳۹ حلقه انواع لاستیک قاچاق کشف شد.» فرمانده انتظامی شهرستان ماسال با اشاره به این که کارشناسان ارزش کالای کشف شده را ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال برآورد کردند، افزود: «برای متهم ۶۶ ساله پرونده تشکیل و متهم برای سیر مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

فرسودگی تجهیزات، هزینه تولید را بالا برده و بهره‌وری را پایین آورده است

صنعت تایر در مسیر کهنگی؛ فاصله تکنولوژیک با جهان



«در حالی که رقابت جهانی در صنعت تایر به سمت هوشمندسازی، خودکارسازی و تولید سبز پیش می‌رود، بخش قابل توجهی از کارخانه‌های تایرسازی ایران هنوز با ماشین‌آلاتی فعالیت می‌کنند که عمری فراتر از سه دهه دارند. این فرسودگی نه تنها بهره‌وری و کیفیت تولید را پایین آورده، بلکه مانعی جدی در مسیر توسعه صادرات و کاهش هزینه‌های تولید به شمار می‌رود.

بر اساس داده‌های رسمی وزارت صنعت، بیش از ۷۰ درصد تجهیزات صنعتی کشور عمری بالای ۲۰ سال دارند و در صنایع کلیدی همچون فولاد، سیمان، پتروشیمی و نساجی این رقم حتی به ۳۰ سال نیز می‌رسد. صنعت تایر نیز از این قاعده مستثنی نیست؛ بسیاری از خطوط تولید این صنعت، هنوز با فناوری‌هایی کار می‌کنند که سال‌ها پیش در کشورهای توسعه‌یافته از رده خارج شده‌اند.

تفاوت کارخانه‌های تولید تایر در کشور

گزارش‌های منتشره حاکی از آن است که وضعیت شرکت‌های تایرساز کشور نشان می‌دهد که میزان نوسازی تجهیزات در میان آن‌ها بسیار متفاوت است. کارخانه‌هایی مانند ایران تایر در مهدشهر و بارز کردستان یا خطوط جدید کویر تایر در سال‌های اخیر توانسته‌اند با خرید تجهیزات جدید، تا حدی از عقب‌ماندگی فاصله بگیرند. در مقابل، کارخانه‌های قدیمی‌تر همچون کیان تایر هنوز با خطوط تولید سنتی کار می‌کنند و به دلیل مشکلات مالی و مدیریتی، روند نوسازی در آن‌ها به کندی پیش می‌رود.



از این شرکت‌ها حتی به سراغ کارخانه‌های دست‌دوم شرکت‌های معتبر خارجی مانند میشلن و گودیر رفته‌اند تا با خرید ماشین‌آلاتی که هر چند قدیمی‌اند اما از نظر کیفیت و دقت تولید همچنان قابل قبول محسوب می‌شوند، بخشی از ظرفیت خود را نوسازی کنند.

فرسودگی؛ هزینه پنهان تولید

فرسودگی تجهیزات صنعتی تنها یک مشکل فنی نیست؛ بلکه پیامدهای مستقیم اقتصادی دارد. طبق گزارش انجمن مدیران صنایع، در برخی واحدهای تولیدی کشور، هزینه تعمیرات مکرر تا ۲۰ درصد کل هزینه تولید را شامل می‌شود. افزون بر این، دستگاه‌های قدیمی فاقد فناوری‌های بهینه‌سازی انرژی هستند و برآوردها نشان می‌دهد مصرف انرژی در صنایع ایران دو تا سه برابر استاندارد جهانی است.

در صنعت تایر، این فرسودگی موجب افزایش ضایعات تولید و کاهش دقت فرآیند شده است. کارشناسان می‌گویند درصد محصولات معیوب در خطوط قدیمی بیش از دو برابر خطوط مدرن است و همین امر باعث افزایش قیمت تمام‌شده و کاهش توان رقابتی در بازارهای صادراتی می‌شود. در واقع، بخش بزرگی از انرژی، مواد اولیه و نیروی انسانی صرف جبران خطاهایی می‌شود که با نوسازی تجهیزات قابل حذف بودند.

بهره‌وری پایین، نشانه فاصله تکنولوژیک

به گفته کارشناسان اقتصادی، یکی از ریشه‌های اصلی

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



تهران را پاک بگردیم





فروش، وانت سایپا ۱۵۱ ارتقاء یافته (GX) با لاینر پاششی، ۹۰ روز پس از پذیرش به مشتریان تحویل خواهد شد. گفتنی است محدودیت کد ملی برای ثبت نام ها اعمال می شود و امکان صلح در قرار دادها وجود ندارد.

به گزارش «سایپانوز» فروش فوق العاده وانت سایپا ۱۵۱ ارتقاء یافته (GX) از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۴ آبان ماه آغاز و صرفاً از طریق سایت فروش اینترنتی به نشانی saipa.iranecar.com و تا تکمیل ظرفیت انجام می شود. در این طرح



فروش فوق العاده «سایپا ۱۵۱» ارتقاء یافته از ۴ آبان ماه

«ایکس ۷۷»؛ ترکیب بی نقص ایمنی و راحتی برای خانواده ها

کشور دارای بزرگ ترین شبکه خدمات پس از فروش در میان شرکت های خصوصی و مونتاژی است و به همین دلیل خیال خریداران از دریافت خدمات در هر نقطه از کشور راحت است.

فضای زیاد و طراحی کاربردی یک خودرو خانوادگی یکی از ویژگی های مهم یک خودرو خانوادگی، فضای کافی برای همه اعضای خانواده و وسایل مورد نیاز آن هاست. ایکس ۷۷ با طراحی کابین جادار، صندوق عقب بزرگ و امکان تا شدن صندلی های عقب، فضای لازم برای سفرهای طولانی یا حمل وسایل حجیم را فراهم می کند. فاصله محوری بهینه آن باعث شده تا حتی در ردیف دوم صندلی ها راحتی کامل برقرار باشد.

در تمام بخش های خودرو فضایی برای قرار دادن وسایل وجود دارد؛ خروجی تهویه های ردیف دوم و وجود چراغ ردیف عقب نشان دهنده آن است که این خودرو برای استفاده خانواده طراحی شده و در تمام جزئیات، خلق بهترین تجربه برای تمامی سرنشینان به ویژه سرنشینان ردیف دوم در نظر گرفته شده است.

کابینی پرآپشن برای یک خودرو خانوادگی یک خودرو مناسب خانواده باید در رانندگی و استفاده روزمره، حس راحتی و سادگی ایجاد کند. ایکس ۷۷ با فرمان برقی نرم، سیستم تعلیق پیشرفته مولتی لینک و صندلی های ارگونومیک، تجربه رانندگی بدون خستگی را برای راننده مهیا می کند. تنظیم برقی به همراه گرم کن و سرد کن صندلی های جلو در فصل های سرد و گرم سال، تجربه متفاوتی از رانندگی به ویژه در مسیرهای طولانی به شما ارائه می دهند. ایکس ۷۷ دارای سیستم تهویه مطبوع دو گانه است که با آن می توانید دو دمای متفاوت برای سمت راننده و سمت شاگرد تنظیم کنید.

با اتصال بی سیم اندروید اتسو و اپل کار پلی می توانید به راحتی گوشی خود را به خودرو متصل کرده و از اپلیکیشن های خودروی مانیتور خودرو بهره ببرید. وجود شارژر بی سیم پرسرعت و درگاه های USB به همراه دو خروجی برق ۱۲ ولت فندکی، دست شما را برای شارژ دیوایس ها یا استفاده از برق خودرو باز می گذارد. سانروف پانوراما، سیستم صوتی سونی با کیفیت بالا و نمایشگر چندرسانه ای لمسی از دیگر امکانات ایکس ۷۷ است تا شما و سرنشینان تجربه مسافرت با یک کابین لوکس و پرآپشن راداشته باشید

جمع بندی: چرا ایکس ۷۷ بهترین خودرو و خانوادگی در رده قیمتی خود است؟ با ترکیب ایمنی، کیفیت ساخت بالا، فضای کافی، فناوری هوشمند، راحتی بی نظیر، خدمات پس از فروش قابل اعتماد و امکانات رفاهی کامل، ایکس ۷۷ جایگاه خود را به عنوان بهترین خودرو و خانوادگی در رده قیمتی خود تثبیت کرده است. این خودرو نه تنها پاسخگوی نیازهای روزمره خانواده ها است، بلکه در سفرهای طولانی نیز همراهی قابل اعتماد و دوست داشتنی خواهد بود.



در دنیای پر مشغله امروز، خانواده ها بیش از هر زمان دیگری به خودرویی نیاز دارند که پاسخگوی تمامی نیازهایشان باشد. یک خودرو خانوادگی باید ترکیبی از ایمنی، کیفیت ساخت، فضای مناسب، راحتی، امکانات رفاهی و خدمات پس از فروش قابل اعتماد باشد. وقتی پای خانواده و فرزندان شما در میان است، هیچ موضوع کوچکی شوخی بردار نیست. انتخاب درست نه تنها سفرهای روزانه را لذت بخش تر می کند، بلکه آرامش ذهنی را نیز تضمین می کند. در این میان، ایکس ۷۷ به عنوان یکی از برترین گزینه ها در رده قیمتی خود توانسته توجه خانواده ها را به شکلی ویژه به خود جلب کند.

ایمنی؛ اولویت اول برای هر خانواده

ایمنی در یک خودرو خانوادگی اهمیت بالایی دارد؛ زیرا محافظت از جان و سلامت اعضای خانواده در هر سفر ضروری است. ایکس ۷۷ از ۱۲ سیستم کمک راننده هوشمند بهره می برد که راننده را به سمت رانندگی ایمن سوق می دهد. شما حتی اگر بخواهید به شکل غیر اصولی رانندگی کنید، سیستم های پیش رانندگی و ایمنی خودرو ایکس ۷۷ مانع کار شما خواهد شد. سیستم هایی مانند رادار هشدار خروج از پارک، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، هشدار خروج از لاین با ترکیب دوربین ۳۶۰ درجه با کیفیت این مدل و هشدار نقطه کور باعث می شود در حین رانندگی ایمن، توجه و تمرکز کامل به خودروهای اطراف و محیط پیرامون خود داشته باشید.

شاسی تقویت شده با فولاد مقاوم و البته ۶ کیسه هوای ایمنی نیز از جمله مواردی است که حتی در صحنه های تصادف، به حفظ ایمنی و جان سرنشینان کمک می کند. متأسفانه بسیاری از فوتی های صحنه های تصادف شامل افرادی می شود که رانندگی ایمنی داشتند؛ اما به دلیل عدم رعایت قوانین رانندگی توسط افراد دیگر، جزو قربانیان صحنه تصادف هستند. افزایش مقاومت بدنه خودرو ایکس ۷۷ نسبت به نسل های قبلی و وجود ۶ کیسه هوای ایمنی شامل دو کیسه هوای پرده ای باعث می شود در صحنه های تصادف تا میزان بالایی از جان شما و دیگر سرنشینان خودرو محافظت شود.

طول عمر بالا و خدمات پس از فروش مناسب

یک خانواده به خودرویی نیاز دارد که سال ها بدون مشکلات جدی و هزینه های سنگین از آن استفاده کنند. ایکس ۷۷ خودرویی است که از نظر کیفیت ساخت در دستهبندی بالاتری نسبت به دیگر خودروهای برند MVM قرار می گیرد و به همین دلیل لقب «پرچمدار» را به این خودرو داده اند.

در بخش فنی ام وی ام ایکس ۷۷ شاهد استفاده از یک موتور و گیربکس نام آشنادر بازار ایران هستیم که قطعات آن توسط شاخص ترین تامین کننده ها در جهان تولید شده و امتحان خود را در بازار ایران پس داده است.

گارانتی ۵ ساله یا ۱۵۰ هزار کیلومتری این مدل تضمین می کند که در طول زمان، عملکرد آن دچار افت محسوسی نشود. مدیران خودرو باییش از ۱۵۰ نمایندگی در سطح

تجربه ای تکرار نشدنی از کمپ با قابلیت «V2L اف ایکس» تمام برقی

شده است. سیستم های کمکی سطح ۲.۵ شامل ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از لاین، رادار نقطه کور و دوربین ۳۶۰ درجه، امنیت راننده و سرنشینان رادر هر شرایطی تضمین می کنند.

فونیکس؛ نگاهی به آینده

فونیکس با معرفی اف ایکس تمام برقی نشان داده است که به آینده تنها به چشم یک هدف نگاه نمی کند، بلکه آن را به زمان حال آورده است. در جهانی که تغییر مسیر به سوی انرژی پاک اجتناب ناپذیر است، فونیکس نقش خود را به عنوان پلی میان تکنولوژی، اعتماد و لذت رانندگی تعریف کرده است.



با پیشرفت تکنولوژی و پیدایش ابزارهای جدید، روزمرگی انسان ها مانند قبل نیست. انسان امروزی، به دنبال تجربه ای از زندگی است که در آن خودرو و همگام با تکنولوژی و هوشمندی باشد. در دنیایی که هر لحظه پیشرفته تر می شود، خودروها نیز از یک وسیله نقلیه ساده، به بخشی از سبک زندگی تبدیل شده اند.

تجربه ای تازه از اطمینان خاطر در سفر

در سفرهای شهری یا مسیرهای طولانی، آرامش و سکوت به اندازه قدرت و عملکرد اهمیت پیدا کرده اند. رانندگان امروز می خواهند خودرویشان نه تنها آن ها را به مقصد برساند، بلکه برایشان محیطی از آسایش و ارتباط خلق کند. همین نگاه، فلسفه طراحی محصولات جدید فونیکس است؛ خودروهایی که فراتر از حرکت، برای خلق تجربه ساخته شده اند.

تکنولوژی در خدمت زندگی روزمره

نسل جدید خودروهای برقی، تعریفی تازه از تکنولوژی به همراه آورده اند. حالا دیگر خودرو تنها مصرف کننده انرژی نیست، بلکه می تواند منبعی از آن نیز باشد. در همین مسیر، فونیکس با معرفی اف ایکس تمام برقی، مرز میان خودرو و زندگی را از میان برداشته است. این کراس اوور تمام برقی با بهره گیری از فناوری های نوینی مانند سیستم V2L (Vehicle-to-Load) می تواند انرژی مورد نیاز وسایل روزمره مانند روشن کردن چراغ کمپ و شارژ تلفن همراه، راه اندازی اسپیکر، تاپ یا حتی قهوه ساز را فراهم کند. به لطف خروجی ۳.۳ کیلوواتی این سیستم، اف ایکس تمام برقی تجربه ای از فلسفه «زندگی مدرن در حرکت» را برای کاربرانش فراهم می کند.

مهندسی دقیق و هوشمند خودرو تمام برقی

اف ایکس تمام برقی بر پایه مهندسی روز دنیا و با در نظر گرفتن شرایط اقلیمی ایران توسعه یافته است. سیستم مدیریت هوشمند باتری (BMS) به صورت لحظه ای دما و فشار سلول ها را کنترل می کند تا عملکرد خودرو در گرمای جنوب و سرمای شمال هم پایدار و ایمن باقی بماند. باتری های لیتیوم آهن فسفات با گرید حفاظتی IPX9K، مقاوم در برابر فشار و دما، امنیت در سطح استاندارد های اروپایی فراهم می کنند.

افزون بر این، پیمایش ۴۲۰ کیلومتر و قابلیت شارژ سریع از ۳۰ تا ۸۰ درصد در تنها ۲۸ دقیقه، FXEV را به گزینه ای کاملاً کاربردی برای بازار ایران تبدیل کرده است.

ایمنی در سطح جهانی

بدنه FXEV با استفاده از ۷۸ درصد فولاد با استحکام بالا طراحی شده و موفق به دریافت استاندارد پنج ستاره ایمنی اروپا (E-NCAP)

«محور آزادی - انقلاب - دماوند نه تنها یکی از قدیمی ترین معابر پایتخت به‌شمار می‌رود، بلکه خاطرات اجتماعی، فرهنگی و سیاسی بسیاری را در خود جای داده و همچنان محل برگزاری رویدادها و مراسم‌های مختلف است.» گودرزی با اشاره به محدوده‌های اجرایی این طرح اظهار کرد: «این محور از میدان آزادی آغاز شده و تا تهرانپارس ادامه دارد. در این مسیر مناطق ۱۲، ۱۱، ۲ و ۱۳ قرار دارند.»

«معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری تهران از آغاز اجرای طرح گسترده ساماندهی و بهسازی محور شاخص آزادی - انقلاب - دماوند خبر داد. داود گودرزی در این باره گفت: «این محور یکی از مهم ترین شریان‌های حیاتی و تاریخی شهر تهران است که از میدان آزادی تا چهارراه تهرانپارس امتداد دارد و با احتساب مسیر رفت و برگشت، حدود ۴۰ کیلومتر طول دارد.» وی افزود:



از میدان آزادی تا تهرانپارس ساماندهی و بهسازی می‌شود



خیابان؛ بارزترین نشانه بافت شهری



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

«خیابان‌ها و معابر شهری مشخص‌ترین و بارزترین اِلمان‌های شهری و شهرنشینی به‌شمار می‌روند. خیابان عرصه‌ای برای بیان هویت شهری است که همواره در آن گام برمی‌داریم. از دیدگاه شهرسازی و مدیریت شهری خیابان از جمله فضاهای شهری است که تاریخی به قدمت پیدایش شهرها دارد. خیابان‌ها چارچوب، بدنه و ساختار اصلی فرم هر شهر را تشکیل می‌دهند و در حقیقت جزئی از فضاهای عمومی شهر هستند که با ایجاد ارتباط بین بخش‌ها و فعالیت‌های مختلف یک شهر، همانند شریان‌ها در بدن، آن را زنده و پویا نگه می‌دارند. خیابان شهری تبلور زندگی مدنی یک شهر در طول زمان است؛ به‌همین دلیل نمی‌توان با تغییرات و ساخت و ساز در عرصه‌های پیش‌بینی‌شده برای گسترش و نوسازی بافت‌های فرسوده، اقدام به طراحی کالبدی و ساخت یکباره خیابان‌ها و معابر جدید شهری کرد. به‌بیانی دیگر خیابان‌ها محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگر هستند. کاربرد عمومی این فضاها در محیط‌های شهری تردد روزانه عابران و خودروها، ارتباط شهروندان با هم و سایر محیط‌های شهری، فعالیت در بستر عمومی و محلی برای گردش و تفریح است. نمونه واقعی زندگی ساکنان یک شهر اعم از

فعالیت‌های عمومی و خصوصی در خیابان‌های آن وجود دارد. همین فعالیت‌هاست که نمایانگر ارزش‌های شهرنشینی است. در کالبد شهر بازتاب پیدا می‌کند و فرهنگ شهری و منطقه‌ای را به‌وجود می‌آورد.

رنگ‌های شهری!

امروزه خیابان‌ها استخوان‌بندی اصلی شهرها را تشکیل می‌دهند و فضای عابران‌پاده از فضای وسایل نقلیه مجزا است. سطح روسازی آن‌ها نیز از هم متفاوت است و با توجه به کاربری‌شان در عرض‌های مختلفی طراحی و ساخته می‌شوند. سیروس ظهیرمالکی، پژوهشگر مطالعات شهری در این باره می‌گوید: «تردد و مسافرت‌های درون‌شهری افراد از طریق کانال‌هایی به نام خیابان‌ها صورت می‌گیرد؛ به‌طوری که هر یک از این کانال‌ها به نوبه خود دارای ارتباطات مکانی با سایر کانال‌های مجاور بوده و در مجموع یک چیدمان مکانی را تشکیل می‌دهند. نوع و وضعیت این ارتباطات مکانی، ساختار مکانی شبکه‌ای نامیده می‌شود. بر اساس این دیدگاه، ساختار مکانی یک شبکه را می‌توان موقعیتی مکانی برای حرکت و مسیریابی افراد در شبکه در نظر گرفت که می‌تواند بر نحوه شکل‌گیری الگوهای حمل‌ونقل و حرکت در مسیرها تاثیرگذار باشد. پژوهش‌های صورت‌گرفته نشان می‌دهد بین خصوصیات ساختاری هر معبر و نحوه عملکرد آن در توزیع و انتقال ترافیک یک رابطه معنادار برقرار است. به‌عنوان مثال معابری که از نظر ساختاری با اهمیت هستند، در محیط شهری نیز جزو معابر شریانی بوده و مشارکت بالایی در توزیع و انتقال ترافیک و حضور شهروندان دارند. ارتباط بین ساختار مکانی و الگوی



شکل‌گیری ترافیک می‌تواند از دیدگاه طراحی شهری و توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل شهری بسیار حائز اهمیت باشد. به این معنا که می‌توان در خصوص معابر مهم ساختاری پیش‌بینی‌های لازم را در زمینه ویژگی‌های فیزیکی لازم و یا طراحی کاربری خاص اراضی به‌منظور مدیریت حجم بالای ترافیک مورد انتظار در این قبیل از معابر پیش از اجرا و پیاده‌سازی صورت داد.»

آن‌ها در نقشه تهران و سامانه‌های مرتبط با آن نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. به‌همین دلیل نکته‌ای که باید مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار بگیرد، تغییراتی است که ممکن است در فرآیند نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده و جمع‌آوری آن‌ها رخ بدهد. به این معنا که هرگونه دخل و تصرف، تعریض یا امتداد معابر اصلی و فرعی باید منطبق بر اصول شهرسازی و توجه به معماری شهری و اقلیمی باشد. زیرا غفلت از این موضوع در آینده، شهر و شهروندان را درگیر تبعات درازمدت خواهد کرد. جالب است بدانید پایتخت ۲۸ هزار و ۲۰۸ کوچه و ۶۰۰ بزرگراه دارد. شهر تهران ۵۹ جاده، ۷۱۸ میدان، ۲۷۱ بلوار، ۳۷ پیاده‌راه و بیش از ۳۲ هزار بن‌بست را در خود

جای داده است. انواع راه‌ها و خیابان‌های شهری، از دو نظر کلی و نمایی به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ عملکرد یا نوع بهره‌برداری و طرح هندسی. بین نوع عملکرد و طرح هندسی راه، رابطه‌ای نزدیک وجود دارد. همچنین طبقه‌بندی راه‌های شهری از نظر عملکرد و بسار ترافیکی، خود به سه گروه کلی و متمایز از یکدیگر دسته‌بندی می‌شوند: راه‌های شریانی درجه یک راه‌های شریانی درجه دو و خیابان‌های محلی. به همین خاطر باید برای مدیریت و کنترل رویدادهای شهر به‌خصوص کلانشهرها برنامه‌ریزی‌های دقیق و جامعی صورت بگیرد. زیرا شناخت بیشتر و بهتر از محیط‌های شهری و چگونگی برقراری ارتباط بین همه اجزای شهر، می‌تواند به کاهش ناهنجاری‌ها و معضلات آزاردهنده مانند ترافیک، آلودگی هوا، تجمع زباله، تصادفات و... کمک شایانی کند. با توجه به تغییر سبک زندگی و گسترش مدرنیته، کارشناسان شهری به این نتیجه رسیده‌اند که هدف از اجرای پروژه‌های شهری توسعه صرف نیست، بلکه کیفیت زیست‌اهمیت بیشتری دارد. به عنوان مثال ایجاد تاسیسات و سامانه‌های حمل و نقل، ابزاری برای برنامه‌ریزی و کنترل ترافیک است و بستری برای سرمایه‌گذاری‌های بزرگ در ایجاد تاسیسات حمل و نقل شهری که اجرایی و عملیاتی کردن آن‌ها در خیابان‌ها اتفاق می‌افتد. با این حال گسترش شهرنشینی و ایجاد شهرهای بزرگ، مفاهیم تازه‌ای از گذرگاه‌های شهری را وارد عرصه فرهنگ عمومی کرده که حفظ، نگهداری و بهره‌برداری از این گذرگاه‌ها مشارکت مسئولانه دستگاه‌های مسئول و شهروندان را می‌طلبد.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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
Billboard

نیسان مورانو بهترین اس یووی سال شد

«نسل چهارم اس یووی کراس اوور میان سائیز خوشنام نیسان با عنوان مورانو موسوم به Z53 که طراحی آن مبتنی بر زبان جدید این کمپانی ژاپنی است، شانزدهم آکتر سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد. مورانو جدید به لطف سطح بالای کیفیت، ضریب ایمنی بالا و راحتی و تکنولوژی روز توانسته از ۱۰ امتیاز ۸.۵ را از آن خود کند تا به عنوان اس یووی سال ۲۰۲۵ میلادی معرفی شود.»



حرف آخر



رامتین بیات

روزنامه نگار



ضرورت استفاده صنعت خودرو از تمامی ظرفیت های بازار سرمایه

«در سال های اخیر، صنعت خودرو با چالشی جدی در حوزه تامین مالی، نوسازی خطوط تولید و ارتقای تکنولوژی مواجه بوده است؛ چالشی که اتکا به منابع سنتی، به ویژه نظام بانکی قادر به حل آن نیست.»

محدودیت منابع بانکی، نرخ بالای تسهیلات، طولانی بودن فرآیند دریافت اعتبار و ناترازی بانکها سبب شده است هزینه تامین مالی خودرو سازان و به تبع آن قیمت تمام شده خودرو افزایش یابد و توان رقابت در بازار داخلی با کاهش روزافزون مواجه شود. در چنین شرایطی، استفاده از ظرفیت های بازار سرمایه به عنوان مسیر مکمل و کارآمد تامین مالی، ضرورتی اجتناب ناپذیر برای این صنعت به شمار می رود. بازار سرمایه

این قابلیت را دارد که منابع خرد و کلان جامعه را به سمت تولید هدایت کند و با تنوع ابزارهای مالی، امکان تامین مالی پایدار را فراهم آورد. انتشار اوراق بدهی، افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی ها، صندوق های پروژه، اوراق سلف موازی، صندوق های کالایی و حتی استفاده از معاملات آتی و مشتقه روی محصولات و مواد اولیه، بخشی از ظرفیت هایی است که می تواند به اصلاح ساختار مالی صنعت خودرو کمک کند.

یکی از ضعف های مزمن صنعت خودرو بدهی های انباشته است. به کمک بازار سرمایه، امکان تبدیل بدهی ها به ابزارهای قابل معامله، بازسازی ساختار سرمایه و تامین نقدینگی بدون وابستگی صرف به بانک ها فراهم می شود. همچنین این صنعت می تواند با انتشار اوراق مبتنی بر پروژه، منابع لازم برای نوسازی خطوط تولید، توسعه پلتفرم های جدید و حرکت به سمت خودروهای برقی و کم مصرف را تامین کند. همچنین بهره گیری از ابزارهای مدیریت ریسک در بورس کالا و معاملات مشتقه می تواند هزینه های مرتبط با نوسانات قیمت مواد اولیه مانند فولاد، مس و آلومینیوم را کنترل و ثبات بیشتری در قیمت گذاری محصولات ایجاد کند.

قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته بدون تغییر ماند



کیا ام سی A5
بدون تغییر در بازار
۲ میلیارد و ۳۳۶ میلیون تومان
قیمت گذاری شد



اموی ام آریزو ۵
بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان
قیمت گذاری شد



شاهین GL
بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۶ میلیون تومان
قیمت گذاری شد



رانا پلاس
بدون تغییر در بازار
۹۰۷ میلیون تومان
قیمت گذاری شد



NEW

M2631 D

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

