

دبیر انجمن قطعه‌سازان
خودرو کشور:
وضعیت تامین
ارز قطعه‌سازان
مناسب نیست

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

وزیر نیرو در پاسخ به «دنیای خودرو»:

تامین پایدار انرژی صنایع خودرو سازی در دستور کار است

علی آبادی: ما در حال حرکت به سمت توسعه زیرساخت‌های برقی هستیم تا تامین برق برای خودروهای برقی در کشور ممکن شود. در بیست و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت...
۹ صفحه

در ۶ ماه نخست سال جاری رقم خورد:
انضباط مالی و اصلاح ساختار
اقتصادی در «ایران خودرو»
در نیمه نخست سال جاری، گروه صنعتی ایران خودرو توانست به رغم شرایط دشوار اقتصادی و نوسانات...
۵ صفحه

یک فعال حوزه اقتصاد بین‌الملل در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
تعرفه‌های پلکانی
به واردات خودرو جان
دوباره می‌دهد
۳ صفحه

قیمت خودروهای مونتاژی و وارداتی در بازار
کاهش یافت:
مدیریت تورم کلان در سایه
قیمت‌گذاری دستوری
ناکارآمدی ابزارهای تنظیم‌گری دولت در بازار خودرو
اثبات شد. با وجود صدور بخشنامه‌ها، کنترل...
۷ صفحه

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:
بازگشت «زامیاد» به اتوبوس سازی بعد از ۱۲ سال با «اروند»
۸ صفحه



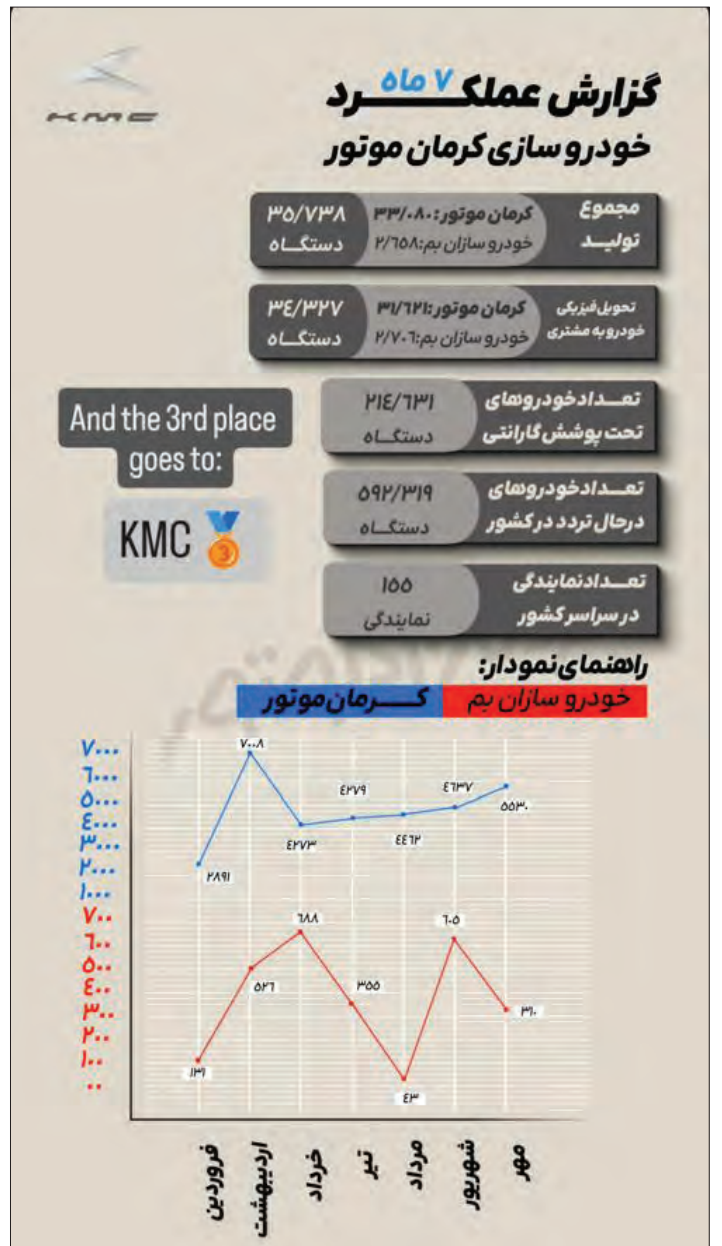
بیمه‌ها مشتری مداری نکنند
عرصه را خواهند باخت!
۲ صفحه

مازوت می‌سوزد
خودروساز متهم می‌شود!
۴ صفحه

@irtoya.co
021-73451
www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور
۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات



OPEL

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی

Persia Premium

www.persiakhodro.ir
021 4591



رانندگی بسیار جذاب تر و دقیق تری را ارائه می دهد. تعویض دنده ها سریع تر و قاطعانه تر شده و خودرو در هر حالت رانندگی، از رانندگی شهری آرام گرفته تا شتاب گیری های هیجان انگیز در پیست، هوشمندانه عمل می کند. پیشران ۲۰۰ لیتری چهار سیلندر این خودرو که توسط AMG تامین شده، با تولید ۴۰۰ اسب بخار قدرت و ۳۵۴ پوند-فوت گشتاور، امیرا توربو SE را قادر می سازد تا شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۴ ثانیه ای داشته باشد. این عدد نه تنها از نسخه ۲۶۰ اسب بخاری قبلی بهتر است، بلکه حتی از مدل ۶ سیلندر با گیربکس دستی نیز سریع تر است. اگر چه این پیشران از نظر صداسازی به پای غرش های هیجان انگیز مدل V6 نمی رسد، اما عملکرد فنی و شتاب آن، تجربه ای بی نظیر و کارآمد را به رانندگان می آورد.

در حالی که شرکت خودروسازی بریتانیایی لوتوس با بحران های پیاپی، از جمله تعدیل نیرو و تغییرات مدیریتی دست و پنجه نرم می کند، محصولی جدید و بهینه شده را روانه میدان کرده که نشان می دهد این اسطوره خودروسازی همچنان در ساخت خودروهای اسپرت بی نظیر است. لوتوس امیرا توربو SE (SE) Emira Turbo، نسخه جدیدی از مدل ۴ سیلندر امیرا است که با قدرت ۴۰۰ اسب بخار و بهبودهای فنی چشمگیر، اکنون لقب سریع ترین امیرا را بدک می کشد. این مدل جدید که نام آن یادآور یکی از موفق ترین مدل های کلاسیک لوتوس، یعنی اسپریت توربو SE است، پاسخی قاطع به انتقادات اولیه در مورد عملکرد گیربکس نسخه ۴ سیلندر محسوب می شود. لوتوس با بازنگری کامل در نرم افزار گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه (DCT)، اکنون تجربه



تجهیز لوتوس «امیرا» به توربوهای قوی تر

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

بیمه ها مشتری مداری نکنند عرصه را خواهند باخت!



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

گزارش های تازه از عملکرد بیمه البرز در حوزه بیمه های بدنه و شخص ثالث نشان می دهد این شرکت هنوز در مسیر افزایش اعتماد مشتریان باید بیشتر تلاش کند.

شنیده ها حاکی از آن است که نارضایتی از نحوه پرداخت خسارات، طولانی شدن فرآیند ارزیابی و پاسخ گویی نامناسب به برخی مشتریان، زنگ خطر را برای جایگاه این شرکت در بازار بیمه کشور به صدا در آورده است. بر این اساس ایزد حجاززاده، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بیمه البرز در ماه های اخیر با افزایش حجم شکایات در بخش بدنه و شخص ثالث روبه رو شده است. این موضوع صرفا عدد نیست؛ بلکه نشانه ای از ضرورت وجود برنامه برای تحقق هدف یعنی جلب اعتماد مشتریان است. وقتی مردم احساس کنند برای دریافت حق خود باید بارها مراجعه کنند، دیگر بیمه برایشان پناهگاه نخواهد بود.»

وی افزود: «در بیمه بدنه، یکی از مهم ترین انتقادات، ارزیابی ها و تاخیر در پرداخت خسارات است. در موارد متعددی مشاهده شده که مشتریان پس از تصادف، مدت طولانی در انتظار کارشناس مانده اند و در نهایت خسارتی کمتر از ارزش واقعی خودرو دریافت کرده اند.»

او گفت: «به عنوان مثال بیمه البرز در حوزه بیمه شخص ثالث با چالش های جدی مواجه است. فرآیند کارشناسی پرونده ها به قدری پیچیده و کند شده که

برخی رانندگان ترجیح می دهند چنین موضوعاتی را از مسیرهای غیر رسمی پیگیری و دنبال کنند. این مساله به خودی خود سبب کاهش اعتماد به نظام بیمه ای کشور می شود و مشتری را از سیستم رسمی دور می کند.»

او در ادامه افزود: «در مقایسه با رقبا، بیمه البرز نتوانسته رضایت مخاطبش را پس از دریافت خسارت جلب کند. بسیاری از شرکت های دیگر با ایجاد سامانه های آنلاین و پاسخ گویی ۲۴ ساعته، بخشی از نارضایتی ها را در این بخش کاهش داده اند؛ اما بیمه البرز هنوز به این سمت حرکت نکرده است. نتیجه آن چیزی جز صف های طولانی، مراجعه های مکرر و خستگی مشتریان نیست.»

حجاززاده با انتقاد از نبود شفافیت در اطلاع رسانی به بیمه گذاران گفت: «غلب مردم دقیقا نمی دانند تعهدات بیمه آن ها شامل چه مواردی می شود. قراردادهای مبهم و پر از اصطلاحات فنی است و کارمندان توضیح کافی نمی دهند. وقتی خسارتی رخ می دهد، تازه مشخص

می شود بخش عمده ای از آن تحت پوشش نیست. این وضعیت به وضوح نشانه ضعف در ارتباط با مشتری و آموزش کارکنان است.»

وی تاکید کرد: «بازار بیمه امروز دیگر انحصاری نیست. مشتری به راحتی از شرکتی به شرکت دیگر می رود. اگر بیمه البرز در سیاست های خود بازنگری نکند، احتمال دارد سهم بازار آن در ماه های آینده کاهش یابد. مشتریان به جای توجه به تبلیغات به دنبال دریافت خدمات و عملکرد مطلوب هستند؛ آن ها به عملکرد واقعی نگاه می کنند، نه وعده ها.»

وی در پایان افزود: «کارشناسان معتقدند ادامه این روند می تواند منجر به رقابت فرسایشی میان بیمه البرز با سایر شرکت های بیمه ای برای سهم بازار شود. در بازاری که رقابت روز به روز شدیدتر می شود، کاهش اعتماد بزرگترین هزینه ای است که هیچ بیمه نامه ای آن را جبران نخواهد کرد.»

واردات خودرو، سیاستی که با تاخیر اجرا می شود

تصمیم ها، بزرگترین آسیب را به بازار زده است؛ بازاری که به جای اعتماد و ثبات، با بی اطمینانی و ریسک مزمن دست و پنجه نرم می کند. دولت اگر واقعا به دنبال ساماندهی بازار است، باید از سیاست گذاری ناپایدار فاصله بگیرد. واردات خودرو زمانی کار کرد واقعی خواهد داشت که به صورت شفاف، رقابتی و بدون رانت انجام شود. انتشار عمومی اطلاعات مربوط به ارز تخصیصی، مجوزها و شرکت های فعال، نخستین گام برای بازسازی اعتماد عمومی است.

نکته مهم تر این که واردات نباید بهانه ای برای فرار از اصلاحات داخلی در صنعت خودرو باشد. بازار آزاد زمانی معنا پیدا می کند که تولید داخلی نیز در معرض رقابت واقعی قرار گیرد. اگر قرار باشد درهای کشور تنها به روی چند هزار دستگاه خودرو خاص باز شود، نه قیمت ها اصلاح می شود و نه کیفیت رشد می کند.

هم زمان، باید نگاه دولت به تولید داخل نیز تغییر کند. حمایت بیش از حد از خودروسازان داخلی، بدون الزام به ارتقای کیفیت و پاسخگویی، نه تنها به تقویت تولید ملی منجر نشده، بلکه بازار را از رقابت تهی کرده است. واردات محدود و هدفمند می تواند به عنوان محرکی برای اصلاح ساختار صنعت خودرو عمل کند.

امروز مساله اصلی بازار خودرو، نبود تصمیم نیست؛ فقدان استراتژی شفاف است. دولت می تواند با یک سیاست وارداتی پایدار، هم به تعادل بازار کمک کند، هم انگیزه رقابت را در صنعت خودرو زنده نگه دارد. اما تا زمانی که هر وعده وارداتی، تنها تیتیر رسانه ها باشد و نه واقعیت بازار، واردات خودرو همچنان در چرخه وعده و فراموشی باقی خواهد ماند.

بازار خودرو در ایران سال هاست منتظر اتخاذ تصمیمی روشن از سوی سیاست گزار است. هر بار که سخن از واردات به میان می آید،

موجی از امید در دل مصرف کنندگان و فعالان بازار شکل می گیرد؛ اما این امید خیلی زود در گرداب بخشنامه ها، محدودیت های ارزی و ملاحظات سیاسی فرو می رود. در واقع، واردات خودرو در کشور نه یک سیاست اقتصادی، بلکه به ابزاری برای کنترل هیجان های بازار تبدیل شده است؛ برنامه ای که در عمل هیچ گاه به اجرا نمی رسد.

در ظاهر، دولت با پیش بینی میلیاردها دلار برای واردات خودرو در بودجه، در پی باز کردن مسیر رقابت است. اما در عمل، نه ثبت سفارش ها به صورت منظم انجام می شود، نه تخصیص ارز به موقع است و نه حتی یک چارچوب مشخص برای انتخاب وارد کنندگان وجود دارد. نتیجه آن که هر تصمیمی در این حوزه بیشتر «تمایشی» به نظر می رسد تا اقدامی واقعی برای تعادل بخشی بازار.

مشکل اصلی در سیاست واردات خودرو، فقدان نگاه ساختاری و پایدار است. تصمیم گیران هنوز نمی دانند واردات را باید به عنوان بخشی از سیاست صنعتی ببینند یا تنها به عنوان راهی برای سرکوب قیمت ها و انتظار مشتریان. هر زمان قیمت خودرو بالا می رود، سخن از آزادسازی واردات به میان می آید؛ اما وقتی تب بازار فروکش می کند، دوباره همه چیز در سکوت فرو می رود. این نوسان



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



33CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

تبدیل شد. اکنون، پس از ۵۶ دهه، این نام همچنان بر پیشانی قدرتمندترین و لوکس‌ترین برند تورهای رولز رویس قرار دارد. شرکت‌های رولز رویس با این دو مدل جدید، به این میراث پرافتخار ادای احترام می‌کنند. پرچم‌دار این گرامیداشت، نسخه ویژه و نکونیش ولانته است. این سوپراسپرت که سریع‌ترین و قدرتمندترین کانورسیبل تاریخ استون‌مارتین به‌شمار می‌رود، به یک پیش‌سرانه ۵.۲ لیتری V12 توبین توربو مجهز است که توان حیرت‌انگیز ۸۳۵ اسب‌بخار و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتون‌متر را تولید می‌کند. این قدرت به و نکونیش ولانته اجازه می‌دهد ظرف ۳.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به‌حداکثر سرعت ۳۴۴ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند.

به‌مناسبت ۶۰ سالگی نام ولانته، بخش سفارشی Q استون‌مارتین از دو نسخه بسیار محدود و نکونیش و DB12 رولز رویز با طراحی منحصر به فرد رونمایی کرد. بخش سفارشی‌سازی استون‌مارتین که با نام Q شناخته می‌شود، با رونمایی از دو نسخه بسیار ویژه و محدود از مدل‌های و نکونیش ولانته و DB12 ولانته، ششمین سالگرد تولد نام نمادین ولانته را جشن گرفت. این دو خودرو رولز رویز که با جزئیات طراحی منحصر به فرد و تولید محدود عرضه می‌شوند، اوج شکوه و قدرت مهندسی بریتانیایی را به‌نمایش می‌گذارند. نام ولانته که در زبان ایتالیایی به‌معنای پرواز است، از سال ۱۹۶۵ با معرفی مدل کمیاب «ولانته شاسی کوتاه» به‌نام خودروهای کانورسیبل یا رولز رویز استون‌مارتین

۶۰ سالگی «ولانته» در استون‌مارتین با نسخه‌های خاص



یک فعال حوزه اقتصاد بین‌الملل در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تعرفه‌های پلکانی به واردات خودرو و جان دوباره می‌دهد



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودروهای وارداتی ماه‌ها در انتظار تعیین تکلیف تعرفه‌ها بود، اجرای طرح تعرفه‌های پلکانی از سوی وزارت صمت می‌تواند جانی دوباره به این بازار ببخشد. این تصمیم نه تنها از منظر اقتصادی به نفع بازار و مصرف‌کنندگان است، بلکه از جهت روانی نیز ثبات و آرامش نسبی را به خریداران باز می‌گرداند. پویا عباسیان، فعال حوزه اقتصاد بین‌الملل، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «پس از حدود هشت ماه بلا تکلیفی، کاهش تعرفه‌های وارداتی به‌صورت پلکانی باعث شد تا مسیر ورود خودروهای اقتصادی هموارتر شود. این تصمیم به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که در نیمه نخست سال، واردات خودرو بسیار پایین‌تر از سطح پیش‌بینی شده بود و بازار با کمبود عرضه و افزایش قیمت مواجه شد. با اجرای مصوبه جدید، امید می‌رود روند ترخیص خودروها در گمرک تسریع و بازار از رکود خارج شود.» عباسیان در ادامه با اشاره به جزئیات تعرفه‌ها افزود: «بر اساس مصوبه نهایی، خودروهای با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی با سود بازرگانی ۱۶ درصد، خودروهای بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی با نرخ ۳۶ درصد و خودروهای با حجم موتور بالای ۲۰۰۰ سی‌سی تا بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی

با تعرفه‌ای بین ۱۵۱ تا ۱۸۶ درصد مواجه خواهند بود. این ساختار پلکانی به دولت اجازه می‌دهد واردات خودروهای لوکس را کنترل و در عین حال زمینه ورود خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف را فراهم کند.»

اجرای تعرفه‌های پلکانی چه تاثیری بر وضعیت فعلی بازار خودروهای وارداتی دارد؟

اجرای تعرفه‌های پلکانی را می‌توان به‌نوعی بازدم تازه برای بازار خودرو دانست. طی ماه‌های گذشته، واردکنندگان در بلاتکلیفی به سر می‌بردند و هیچ چشم‌انداز روشنی برای میزان هزینه‌های واردات وجود نداشت. همین موضوع باعث شد تا بسیاری از فعالان اقتصادی از ثبت سفارش خودداری کنند و حجم واردات به شدت کاهش یابد. نتیجه آن، افزایش مصنوعی قیمت‌ها و شکل‌گیری بازار غیرشفاف بود. اکنون با مشخص شدن تعرفه‌ها، مسیر تجارت خودروهای خارجی بار دیگر باز شده است. این سیاست ضمن ایجاد اطمینان برای فعالان اقتصادی، می‌تواند از احتکار و سفته‌بازی در بازار خودرو جلوگیری کند. از سوی دیگر، اجرای این مصوبه به معنای کاهش زمان ترخیص خودروها در گمرک و افزایش سرعت ورود خودروهای اقتصادی به کشور است؛ امری که در نهایت به تعادل عرضه و تقاضا در بازار منجر می‌شود.

با توجه به ساختار جدید تعرفه‌ها، آیا انتظار کاهش قیمت در بازار وجود دارد؟

بدون تردید کاهش تعرفه‌ها در بخش خودروهای کم‌حجم و اقتصادی می‌تواند زمینه افت قیمت‌ها را فراهم کند، هر چند

این کاهش به‌صورت تدریجی رخ خواهد داد. در واقع، سیاست پلکانی به دولت این امکان را می‌دهد که بین حمایت از تولید داخلی و نیاز واقعی مردم توازن برقرار کند. اگر عرضه خودروهای اقتصادی وارداتی افزایش یابد، رقابت میان برندها شدت می‌گیرد و به‌مرور شاهد کاهش قیمت‌ها خواهیم بود. البته باید توجه داشت که تعرفه تنها یکی از مولفه‌های موثر بر قیمت است. عوامل دیگری چون نرخ ارز، هزینه حمل‌ونقل بین‌المللی، تعرفه قطعات و سیاست‌های بانکی نیز بر قیمت نهایی تاثیر می‌گذارند. بنابراین، اگر دولت بخواهد از مزایای واقعی کاهش تعرفه بهره‌مند شود، باید مجموعه‌ای از سیاست‌های مکمل را در کنار آن اجرا کند.

برخی منتقدان معتقدند کاهش تعرفه‌ها می‌تواند تهدیدی برای تولید داخل باشد. آیا این نگرانی را وارد می‌دانید؟

این دیدگاه در ظاهر درست است، اما در واقعیت باید نگاه عمیق‌تری داشت. سیاست تعرفه‌های پلکانی نه با هدف ضربه‌زدن به تولید داخلی، بلکه برای ایجاد رقابت سالم و واقعی در بازار تدوین شده است. زمانی که تولیدکنندگان داخلی با محصولاتی روبه‌رو شوند که از لحاظ کیفیت، مصرف سوخت و قیمت با محصولات آن‌ها رقابت می‌کنند، ناچار خواهند شد سطح فناوری، طراحی و خدمات پس از فروش خود را ارتقا دهند. از سوی دیگر، واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند فشار روانی ناشی از گرانی و کمبود عرضه را از دوش مردم بردارد و مانع از شکل‌گیری نارضایتی عمومی شود. این سیاست در نهایت به نفع تولیدکنندگان واقعی نیز هست، زیرا

درباره نقش مجلس شورای اسلامی در تصویب و تأیید این مصوبه بیشتر توضیح دهید؟

این مصوبه پس از بررسی در هیأت تطبیق قوانین دولت و تأیید وزارت صمت، به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. رئیس مجلس در نامه‌ای رسمی به شماره ۶۵۱۴۴ مورخ ۱۳ آبان‌ماه ۱۴۰۴، عدم مغایرت مصوبه دولت با اصول ۸۵ و ۱۳۸ قانون اساسی را اعلام کرد. این تأیید در واقع به معنای پشتوانه قانونی کامل برای اجرای طرح است.

اهمیت این اتفاق در آن است که مجلس و دولت در موضوعی حساس همچون واردات خودرو به اجماع رسیده‌اند. این هم‌گرایی می‌تواند زمینه‌ساز ثبات سیاست‌گذاری و جلوگیری از تصمیمات ناگهانی باشد. از نگاه من، این هماهنگی میان قوا پیامی مثبت برای فعالان اقتصادی دارد؛ پیامی مبنی بر این که دوره تصمیمات مقطعی و متناقض در حال پایان است

برای اجرای موفق این سیاست چه الزامات و پیش‌شرط‌هایی لازم است؟

نخستین و شاید مهم‌ترین پیش‌شرط، ثبات مقررات است. واردکنندگان برای برنامه‌ریزی، نیاز به اطمینان از ثبات سیاست‌های تجاری دارند. اگر دولت هر سال ساختار تعرفه‌ها را تغییر دهد یا در میانه سال تصمیمات تازه بگیرد، دوباره بازار دچار سردرگمی می‌شود. دوم، دولت باید جزئیات دقیق فهرست خودروهای مشمول هر پله تعرفه را به‌صورت شفاف اعلام کند تا هیچ‌گونه ابهامی برای فعالان باقی نماند. نکته دیگر

مربوط به تخصیص ارز است. اگر چه کاهش تعرفه‌ها گام مثبتی است، اما بدون تسهیل در روند تخصیص ارز به واردکنندگان، نتیجه مورد انتظار حاصل نخواهد شد. دولت باید هماهنگی لازم را میان وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک برقرار کند تا فرایند واردات روان‌تر شود.

تأثیر اجرای تعرفه‌های پلکانی بر بازار خودروهای لوکس چگونه خواهد بود؟

در بخش خودروهای لوکس و با حجم موتور بالا، تعرفه‌ها همچنان سنگین باقی مانده و در محدوده ۱۵۱ تا ۱۸۶ درصد تعیین شده‌اند. این یعنی دولت همچنان کنترل شدیدی بر ورود خودروهای گران‌قیمت دارد تا ارز کشور صرف کالاهای مصرفی لوکس نشود. این رویکرد هوشمندانه است، چرا که ضمن ایجاد امکان برای واردات خودروهای مردمی، مانع از خروج بی‌رویه ارز برای خودروهای غیر ضروری می‌شود. در واقع، تعرفه‌های پلکانی نوعی تعادل ایجاد کرده‌اند: از یک‌سو بازار خودروهای لوکس محدود می‌ماند و از سوی دیگر، بازار خودروهای اقتصادی جان تازه‌ای می‌گیرد. این ترکیب، به عدالت اقتصادی نزدیک‌تر است.

آینده بازار خودرو در ماه‌های آینده را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

اگر دولت به تعهدات خود پایبند بماند و اجرای مصوبه را بدون وقفه ادامه دهد، تا پایان سال شاهد رونق نسبی در بازار خودرو خواهیم بود. ورود خودروهای جدید باعث افزایش رقابت، ارتقای خدمات و کاهش فاصله قیمت میان کارخانه و بازار می‌شود. از طرف دیگر، با آرام شدن فضای روانی بازار، خریداران نیز با اطمینان بیشتری تصمیم خواهند گرفت. اما اگر دوباره شاهد تغییر ناگهانی در بخشنامه‌ها یا محدودیت‌های ارزی باشیم، تمام دستاوردهای فعلی از بین خواهد رفت. در نهایت، سیاست پلکانی تعرفه‌ها می‌تواند نقطه آغاز اصلاحات پایدار در بازار خودرو باشد، به شرط آن که با شفافیت، نظارت و استمرار همراه شود.



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



بر اساس اطلاعات منتشر شده از سوی GAC-Toyota و وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، تویوتا bZ7 نخستین خودرویی خواهد بود که به‌طور کامل با اکوسیستم هوشمند «انسان X خودرو X خانه» شیائومی یکپارچه می‌شود. این ویژگی به کاربران اجازه می‌دهد از طریق نمایشگر خودرو، دستگاه‌های هوشمند خانگی خود را کنترل کنند؛ برای مثال، قبل از رسیدن به خانه، سیستم تهویه مطبوع منزل را روشن کنند. نیروبخش این سدان جدید، یک موتور برقی ساخت شرکت هوآوی است که توانایی تولید حداکثر قدرت ۲۰۷ کیلووات (۲۷۸ اسب‌بخار) را دارد و حداکثر سرعت آن به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

تویوتا با سدان برقی غول‌پیکر bZ7 و با کمک هوآوی و شیائومی، قواعد بازی را در بازار خودروهای برقی تغییر می‌دهد. غول ژاپنی با فناوری چینی به میدان آمده و در یک حرکت استراتژیک و غافلگیرکننده، شرکت مشترک GAC-Toyota در تاریخ ۱۹ شهریور ۱۴۰۴ (۱۰ سپتامبر ۲۰۲۵) از جدیدترین محصول خود، سدان تمام‌برقی تویوتا bZ7 رونمایی کرد. این خودرو غول‌پیکر که قرار است اواخر امسال به‌بازار عرضه شود، نه تنها با طول بیش از ۵.۱ متر خودنمایی می‌کند، بلکه با بهره‌گیری از سیستم رانندگی و کابین هوشمند HarmonyOS هوآوی و همچنین ادغام با اکوسیستم هوشمند شیائومی، تعریفی جدید از همکاری غول‌های فناوری و خودروسازی ارائه می‌دهد.



همکاری «هوآوی» و «شیائومی» با هدف ارتقای تویوتا «bZ7»

پیگیری يك موضوع

Follow up



آرش محبی نژاد

دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور

وضعیت تامین ارز قطعه‌سازان مناسب نیست

صنعت خودرو کشور در حالی در مسیر پرچالش خود حرکت می‌کند که بخش قطعه‌سازی به‌عنوان ستون فقرات این صنعت، با کم‌سابقه‌ترین بحران‌های مالی و ارزی در سال‌های اخیر مواجه شده است. از همین رو آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به‌بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

باتوجه به قول وزیر صمت جهت پرداخت تسهیلات مالی به دو خودروساز بزرگ، آیا زمان پرداخت این تسهیلات مشخص شده است؟

بله؛ طبق بیانات وزیر صمت، بنا بود هفته گذشته این تسهیلات پرداخت شود؛ اما هیات عالی بانک مرکزی تشکیل نشد؛ چرا که برخی از اعضا در جلسه حضور نداشتند. جلسه هیات عالی بانک مرکزی امروز تشکیل و درباره دو بسته تسهیلاتی به ارزش حدود ۲۰ همت تصمیم‌گیری می‌شود. امیدواریم درنهایت این مصوبه تصویب و منابع آن مستقیماً به حساب قطعه‌سازان واریز شود.

وضعیت تخصیص و تامین ارز قطعه‌سازان در چه شرایطی است؟

وضعیت تامین ارز قطعه‌سازان متأسفانه مناسب نیست؛ ارزی وجود ندارد که این شرکت‌ها بتوانند از آن استفاده کنند. مدت‌هاست که منابع ارزی در بانک مرکزی مانده و پرداخت‌ها به‌صورت قطره‌چکانی انجام می‌شود. تنها راه حل شرایط فعلی این است که بازار دوم آزاد شود تا قطعه‌سازان بتوانند از آن جاز مورد نیاز خود را تامین کنند. البته این موضوع مشروط به تک نرخی شدن ارز است؛ چرا که اگر چند نرخی باقی بماند، برخی قطعه‌سازان از بازار اول و برخی دیگر از تولیدکنندگان مجبورند از بازار دوم ارز تهیه کنند. همین مساله سبب بروز ناهماهنگی برای تامین ارز بین قطعه‌سازان و حتی مونتاژکاران خودرو می‌شود.

نگرانی‌هایی از ترک شرکای چینی صنعت خودرو وجود دارد؛ در صورت بروز این مساله سرمایه‌گذاری زنجیره تامین جهت داخلی‌سازی قطعات منجر به تکرار تجربه خروج فرانسوی‌ها از کشور بعد از تحریم‌های ظالمانه خواهد شد؟

در کوتاه‌مدت، چنین اتفاقی بعید است. اما در بلندمدت ممکن است چنین نگرانی‌هایی مشروط به فعال شدن استنبطک و جبر تحریم‌ها به شرکت‌های چینی و تصمیم‌گیری آن‌ها جهت تبعیت از تحریم‌ها به‌واقعیّت تبدیل شود.

اتهام نادرست به صنعت خودرو؛

مازوت می‌سوزد خودرو ساز متهم می‌شود!



شاخص آلودگی دقیقاً هم‌زمان با آغاز سوخت مازوت در نیروگاه‌ها بوده؛ در حالی که حجم تردد خودروها تغییر محسوسی نداشته است. این شواهد نشان می‌دهد نقش بخش انرژی در آلودگی شهری کمتر از بخش حمل‌ونقل نیست و در برخی مقاطع حتی اثرگذاری بیشتری دارد.

هیچ کشوری با تعیین یک مقصر به هوای پاک نرسید مرور تجربه کشورهای موفق در کنترل آلودگی هوای این واقعیت را تأیید می‌کند که هیچ کشوری با تمرکز بر یک بخش منفرد، از جمله خودروسازی، به هوای پاک دست نیافته است. در آلمان، کاهش آلودگی نتیجه مجموعه‌ای از اصلاحات هم‌زمان در حوزه سوخت، حمل‌ونقل عمومی و سیاست‌های مالیاتی بود. در ژاپن نیز جایگزینی ناوگان دیزلی فرسوده با خودروهای هیبریدی و ارتقای استاندارد سوخت، آلودگی توکیو را ظرف کمتر از یک دهه به نصف رساند. در این کشورها، تمرکز بر «زنجیره آلودگی» جایگزین تمرکز بر «بیک مقصر» شد.

در ایران، با وجود آن که اسناد رسمی و داده‌های علمی نشان می‌دهد سهم خودروهای شخصی از کل ذرات معلق زیر ۱۵ درصد است و مشکلات متعددی همچون سوخت نامرغوب، ناوگان دیزلی فرسوده و مصرف سوخت مازوت در نیروگاه‌ها نقش پررنگ‌تری دارند، بخشی از گفتمان مدیریتی همچنان صنعت خودرو را متهم اصلی معرفی می‌کند. این نوع نگاه تبعی، از یک سو افکار عمومی را زریشه‌های واقعی بحران دور می‌سازد و از سوی دیگر، انگیزه سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک درون صنعت را تضعیف می‌کند. درنهایت باید توجه داشت که آلودگی هوا حاصل درهم‌تنیدگی ده‌ها متغیر است؛ متغیرهایی که هر یک نیازمند برنامه‌ریزی مستقل، هماهنگی بین‌بخشی و رویکردی علمی است. اگر هدف، کاهش واقعی آلودگی و ارتقای کیفیت زندگی شهری است، گفت‌وگو و همکاری میان بخش‌های سوخت، انرژی، حمل‌ونقل عمومی، محیط‌زیست و صنعت خودرو باید جایگزین تقابل‌های رسانه‌ای و مقصرپنداری شود؛ چرا که بر پایه آمار رسمی، سهم خودروسازی در آلودگی هوا نه تعیین‌کننده که محدود و قابل کنترل است؛ اما سهم عوامل بیرونی همچنان بزرگ و حل‌نشده باقی مانده است.

بزرگ‌ترین منابع آلودگی یعنی ناوگان دیزلی فرسوده دور می‌کند. از منظر فیزیکی و اقلیمی نیز، شرایط آب‌وهوایی نقش تعیین‌کننده‌ای در شدت آلودگی دارد. پدیده وارونگی دما در فصول سرد باعث می‌شود هوای آلوده در لایه‌های پایینی جو محبوس شود و امکان تهویه طبیعی از بین برود. در تهران، اصفهان و مشهد این پدیده در پاییز و زمستان بسیار شدید است و حتی اگر تولید آلاینده کاهش یابد، شاخص کیفیت هوا بهبود چشمگیری نمی‌یابد. مطالعات سازمان هواشناسی نشان می‌دهد در دوره‌های وارونگی، بیش از نیمی از افزایش آلاینده‌ها ناشی از ماندگاری آن‌ها در جو است؛ نه افزایش تولید. بی‌توجهی به این واقعیت و تمرکز تک‌عاملی بر خودروها، عملاً به نادیده گرفتن بخش علمی مساله منجر می‌شود.

خودروسازی در مسیر پاک‌تر شدن در حوزه صنعت خودرو، طی یک دهه گذشته گام‌های قابل‌توجهی برای کاهش آلودگی برداشته شده است. تولید خودروهای مجهز به استاندارد یورو ۵، حذف کامل خودروهای کاربراتوری، ارتقای سامانه‌های پس‌سوز (کاتالیست) و آغاز تولید خودروهای هیبریدی و برقی از جمله این اقدامات است. با وجود این، توسعه ناوگان برقی نیازمند ایجاد زیرساخت شارژ در سطح شهرها و بزرگراه‌هاست؛ زیرساختی که تأمین آن وظیفه خودروسازان نیست و در حوزه مسئولیت وزارت نیرو و شهرداری‌ها قرار دارد. بدون این زیرساخت، گسترش خودروهای برقی صرفاً در حد طرح‌های آزمایشی باقی می‌ماند. بنابراین، مقایسه صنعت خودرو ایران با کشورهای دارای شبکه شارژ گسترده، بدون درنظر گرفتن این واقعیت‌ها، قیاسی نادرست است.

در سوی دیگر، کیفیت سوخت نیروگاه‌ها و صنایع بزرگ نیز سهم مهمی در بحران آلودگی هوا دارد. در سال‌های اخیر، با کاهش عرضه گاز طبیعی در زمستان و استفاده از مازوت یا گازوئیل به‌عنوان سوخت جایگزین، شاخص ذرات معلق به‌طور ناگهانی در کلان‌شهرهایی نظیر تهران، تبریز و اصفهان افزایش یافته است. داده‌های پایش محیط‌زیست در زمستان گذشته نشان داد که جهش

در روزهای اخیر، یکی از مقامات دولتی در اظهاراتی عمومی، صنعت خودرو داخلی را از عوامل اصلی آلودگی هوای کشور معرفی کرده است. این سخنان در حالی مطرح می‌شود که بر اساس داده‌های رسمی و مطالعات تخصصی، آلودگی هوا در ایران پدیده‌ای چندعلتی، پیچیده و متأثر از مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، مدیریتی و اقلیمی است. آلودگی هوای تهران و سایر کلان‌شهرها تنها محصول عملکرد صنعت خودرو نیست، بلکه برآیند مجموعه‌ای از متغیرهای هم‌زمان نظیر کیفیت سوخت، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، ضعف نظارت بر مصرف انرژی در صنایع و شرایط اقلیمی خاص کشور است.

بر اساس گزارش رسمی سازمان حفاظت محیط‌زیست در مهرماه ۱۴۰۳ و داده‌های منتشرشده از آخرین سیاهه انتشار آلودگی هوای تهران (سال ۱۳۹۶)، سهم منابع متحرک شامل خودروهای شخصی، کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها و اتوبوس‌ها در تولید ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون حدود ۶۰ درصد (معادل ۶۳۳۸ تن) برآورد شده است. در این مجموعه، کامیون‌ها با ۱۶ درصد، خودروهای شخصی با ۱۴ درصد، موتورسیکلت‌ها با ۱۰ درصد و اتوبوس‌ها با ۶ درصد بیشترین نقش را داشته‌اند. در مقابل، سهم منابع ثابت همچون صنایع و نیروگاه‌های مستقر در تهران و اطراف آن حدود ۳۰ درصد گزارش شده است. این ارقام نشان می‌دهد که اگرچه بخش حمل‌ونقل یکی از عوامل مؤثر است، اما نقش خودروهای شخصی – که ارتباط مستقیم‌تری با صنعت خودرو دارند – کمتر از ۱۵ درصد کل آلودگی ذرات معلق بوده و نمی‌توان آن را عامل اصلی بحران دانست.

کیفیت سوخت؛ متهم مغفول آلودگی هوا کیفیت سوخت مورد استفاده در کشور از دیگر متغیرهای مؤثر و درعین حال کمتر مورد توجه است. بررسی‌های وزارت نفت و سازمان استاندارد نشان می‌دهد هرچند در برخی کلان‌شهرها توزیع بنزین یورو ۵ آغاز شده، اما در بخش قابل‌توجهی از شبکه سوخت‌رسانی کشور میزان گوگرد موجود در بنزین و گازوئیل همچنان چند برابر حد مجاز اروپایی است. چنین سوختی عملاً کارایی سیستم‌های کنترل آلودگی خودرو را کاهش داده و باعث از کار افتادن تدریجی کاتالیست‌ها می‌شود. بنابراین حتی در صورت رعایت کامل استاندارد یورو ۵ در خط تولید، مصرف سوخت کم‌کیفیت، خروجی آلاینده را از حد مجاز فراتر می‌برد. در شرایط فعلی، بخشی از آنچه به اشتباه به صنعت خودرو نسبت داده می‌شود، درواقع نتیجه ضعف

در حوزه پالایش، توزیع و نظارت بر کیفیت سوخت است. عامل دیگر در تشدید آلودگی هوا، تردد گسترده ناوگان سنگین و نیمه‌سنگین فرسوده است. طبق آمار سازمان راهداری، چند میلیون دستگاه خودرو سنگین با عمر بیش از ۱۵ سال در کشور فعالیت دارند که میزان آلودگی آن‌ها تا ۳۰ برابر یک خودرو جدید برآورد می‌شود. بخش قابل‌توجهی از این وسایل نقلیه در تملک نهادهای شرکت‌های دولتی و عمومی است. اجرای کند طرح‌های نوسازی، نبود بودجه کافی و کم‌اثر بودن مشق‌های اقتصادی باعث شده این ناوگان سال‌ها در شبکه حمل‌ونقل باقی بماند. در چنین شرایطی، تمرکز انتقادها بر صنعت تولید خودروهای جدید – که سهم آلودگی کمتری دارد – نه تنها منصفانه نیست، بلکه توجه عمومی را از یکی از

زاپاس

Spare Tire

آرام‌ها ۱۴۰۴ ادامه دارد.

مشتربانان می‌توانند با مراجعه به وب‌سایت Auction.bahman.ir و بر اساس قیمت کارشناسی اعلام‌شده، پیشنهاد قیمتی خود را برای خرید خودرو ثبت کنند. پس از پایان مهلت مزایده، نتایج اعلام‌شده و خودرو به بالاترین پیشنهاد قیمت واگذار خواهد شد.

بر همین اساس متقاضیان می‌توانند با حضور در محل انبار خودروهای مزایده‌ای شرکت بهمن موتور، واقع در ۱۱ جاده مخصوص (شهید لشگری)، پلاک ۲۳۷ از این محصولات بازدید و اعلام قیمت کنند. بازه زمانی اعلام قیمت و واریز سپرده برای شرکت در مزایده از روز یکشنبه ۲۵ آبان‌ماه آغاز و تا یکشنبه دوم

بهمن موتور انواع محصولات خود را از طریق برگزاری مزایده به‌فروش می‌رساند. در این توبت انواع خودروهای سواری شامل فیدلیتی الیت تیپ ۲ و T77، دیگنیتی پرایم، دیگنیتی پرستیز، هوال H6، فیدلیتی پرایم تیپ ۱ و ۲، ریسپکت، پیک‌آپ G9 و کاپرا ۱۱ دنده‌ای و ون‌های اینرودز عرضه می‌شود.

نگاه

View



سعید تاجیک

نایب‌رئیس کمیسیون توسعه پایدار اتاق ایران

مداخله دولت در قیمت‌گذاری کیفیت محصولات را کاهش می‌دهد

رقابت بستر شکل‌گیری کیفیت است.

هرگاه در اقتصادی رقابت واقعی جریان داشته باشد، تولیدکننده ناچار می‌شود برای بقا و رشد، کیفیت محصول یا خدمت خود را ارتقا دهد. در مقابل، هر زمان که دولت در سازوکار بازار دخالت می‌کند و قواعد رقابت را بر هم می‌زند، نتیجه نهایی نه بهبود کیفیت، بلکه نارضایتی مصرف‌کننده است. با وجود این که معمولاً چنین مداخلاتی با هدف حمایت از مردم و رضایت مصرف‌کننده انجام می‌شود، تجربه نشان داده است که نتیجه برعکس است؛ زیرا دخالت‌های مکرر در تعیین قیمت، توزیع و سیاست‌گذاری صنعتی، اولویت‌های تولید و مصرف را جابه‌جا کرده و مسیر طبیعی رقابت را مختل می‌کند. در شرایط فعلی اقتصاد ایران، بخش‌هایی از بازار از مدار رقابت خارج شده‌اند و مولفه‌های غیراقتصادی در تصمیم‌گیری‌ها نقش پررنگی پیدا کرده‌اند. در نتیجه، صنایعی که از فشار رقابت داخلی یا خارجی دور مانده‌اند، از مسیر بهبود کیفیت نیز فاصله گرفته‌اند. اما در مقابل، هر جا که رقابت واقعی وجود دارد، نشانه‌های پیشرفت و رضایت مصرف‌کننده نیز آشکار است. در مقابل، صنایعی که در فضای انحصاری فعالیت می‌کنند یا تحت مداخلات مستقیم دولت قرار دارند، به مرور از مدار کیفیت خارج شده‌اند. در این بخش‌ها، نظیر به‌این که رقابت حذف شده، انگیزه‌ای برای نوآوری، افزایش بهره‌وری یا ارتقای محصول باقی نمانده است. در چنین فضایی، تنها عواملی مانند تعهد مدیران یا فرهنگ سازمانی می‌توانند تا حدی کیفیت را حفظ کنند؛ اما این عوامل جایگزین رقابت نخواهند شد. در نگاه نوین به صنعت، به‌ویژه پس از انقلاب صنعتی چهارم، مفهوم کیفیت بر پایه داده و فناوری تعریف می‌شود. در جهان امروز، کنترل کیفیت تنها به نظارت پس از تولید محدود نیست، بلکه با استفاده از داده‌های انباشته و ابزارهای کیفیت به‌صورت پیش‌بینی‌پذیر و هوشمند مدیریت می‌شود. به‌بیان دیگر، کیفیت در صنایع پیشرو، نه نتیجه آزمون و خطا، بلکه محصول تحلیل داده و تصمیم‌گیری مبتنی بر اطلاعات دقیق است. اما در کشورمان، ضعف در زیرساخت‌های داده و شفافیت اطلاعات، مانع اصلی در مسیر دستیابی به چنین سطحی از کنترل کیفی است. درنهایت حذف موانع رقابت، پرهیز از مداخلات غیرضروری دولت در بازار و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های داده و فناوری، می‌تواند مسیر را برای ارتقای واقعی کیفیت در صنایع کشور هموار کند



گیا و پلتفرم قابل اعتماد فولکس بیتل شهرت داشت. این خودرو زیبا، مقرون به صرفه و قابل اعتماد بود؛ اما با حداکثر قدرت ۱۶۰ اسب بخار، هرگز یک خودرو اسپرت واقعی به شمار نمی رفت. داستان این هیولای منحصر به فرد از یک کارگاه سفارشی سازی به نام Deanz Rodz and Race Carz در ایلینوی آمریکا و ذهن خلاق مالک آن به نام دین آغاز شد. او یک کارمن گیای مدل ۱۹۶۷ را پیدا کرد که آن قدر پوسیده و فرسوده بود که به نظر نمی رسید مقصد نهایی جز اوراق فروشی داشته باشد؛ اما دین به جای بازسازی این خودرو به شکل استاندارد، تصمیم گرفت یک شوک بزرگ به آن وارد کند؛ یعنی پیوند زدن بزرگ ترین پیشرانهای که تاکنون روی یک خودرو تولیدی آمریکایی نصب شده است.

«در ستومادی عجیب و دیوانه وار، یک فولکس واگن کارمن گیای مدل ۱۹۶۷ به نیروگاه V10 دوج وایپر با ۶۵۰ اسب بخار قدرت مجهز شده است. در دنیای خودروهای سفارشی، گاهی ایده هایی چنان جسورانه مطرح می شوند که مرز میان نبوغ و دیوانگی را جابه جا می کنند. پروژه مامبای آبی یکی از همین ایده هاست؛ یک فولکس واگن کارمن گیای مدل ۱۹۶۷ که کالیدز بیای ایتالیایی خود را حفظ کرده، اما در سینه خود قلب پتنده V10 و غول پیکر دوج وایپر را جای داده است. این خودرو نه یک بازسازی، بلکه یک آفرینش دوباره است که تعاریف را به چالش می کشد. فولکس واگن کارمن گیای که بین سال های ۱۹۵۵ تا ۱۹۷۴ تولید می شد، همیشه به خاطر طراحی چشم نواز بدنه توسط استودیو ایتالیایی



پیشران دوج وایپر برای کلاسیک اقتصادی «فولکس واگن»



ویژه ها



تحقق ۶۰ درصد از برنامه تولید خودرو در سال اول برنامه هفتم



«کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی در گزارشی به ارزیابی نحوه اجرای سال اول قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران پرداخته است. بر این اساس، در صنعت خودرو ظرفیت تولید انواع خودرو سواری به یک میلیون و ۳۲۳ هزار دستگاه در سال رسید که معادل ۶۰ درصد هدف برنامه بوده است. با این حال، صادرات قطعات خودرو به ارزش ۱۵۸ میلیون دلار و عرضه خودروهای برقی و هیبریدی بیش از میزان هدف گذاری شده تحقق یافته است.

دیگه چه خبر؟



بازگشت خودروهای گازسوز؛ راهکار دولت برای کاهش مصرف بنزین



«با افزایش تقاضای بنزین و مشکلات پارانه سوخت، دولت چهاردهم دوباره به توسعه خودروهای گازسوز (CNG) روی آورده است. طرح تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه سوز و تولید خودروهای گازسوز کارخانه ای، فرصتی برای مدیریت مصرف سوخت و توسعه انرژی پاک در ایران است. از سویی، کارشناسان معتقدند دولت برای حل مشکل سوخت، گزینه هایی چون تولید خودروهای کم مصرف، خروج خودروهای فرسوده، تولید خودروهای برقی و هیبریدی و همچنین دوگانه سوز کردن خودروها در دستور کار دارد

توئیتر!



تولید انبوه خودروهای برقی باید در دستور کار خودروسازان قرار گیرد



«بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن گفت: «در قانون برنامه هفتم توسعه دولت نسبت به فعالیت تولید کنندگان و ارائه تسهیلات ویژه در جهت تولید و خرید خودروهای برقی، تکالیفی را برعهده دارد که باید اجرایی شوند.» وی با بیان این که دنیا نیز به سمت استفاده از خودروهای برقی حرکت کرده است، خاطر نشان کرد: «وقتی خودروسازان داخلی طی سنوات گذشته نتوانسته اند مصرف سوخت خودروهای تولیدی خود را در حد استاندارد کاهش دهند.

در ۶ ماه نخست سال جاری رقم خورد؛

انضباط مالی و اصلاح ساختار اقتصادی در «ایران خودرو»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در نیمه نخست سال جاری، گروه صنعتی ایران خودرو توانست به رغم شرایط دشوار اقتصادی و نوسانات شدید در بازار پول، هزینه های مالی خود را به طور چشمگیری کنترل کند. بر اساس گزارش مالی منتشرشده در سامانه کدال، هزینه های مالی این شرکت در ۶ ماه نخست سال ۱۴۰۴ بالغ بر ۵ هزار و ۶۹ میلیارد تومان بوده؛ در حالی که رقم مشابه در سال گذشته حدود ۴ هزار و ۹۵۸ میلیارد تومان به ثبت رسیده است. این ارقام نشان می دهد که رشد هزینه های مالی تنها حدود ۲۰ درصد بوده است؛ رقمی که با توجه به تورم بالای عمومی و افزایش نرخ سود تسهیلات بانکی، حاکی از عملکرد مثبت و انضباط مالی در این شرکت است. کنترل این سطح از رشد هزینه ها در شرایط کنونی اقتصاد ایران، به نوعی دستاورد مدیریتی محسوب می شود.

در حالی که اغلب صنایع بزرگ کشور در سال جاری با رشد چند ده درصدی هزینه های مالی مواجه بوده اند، ایران خودرو توانسته با اصلاح ساختار مالی و کاهش وابستگی به تسهیلات بانکی، فشار هزینه ای خود را مهار کند. این امر نشان می دهد که شرکت به جای تکیه بر وام های کوتاه مدت پرهزینه، به سمت استفاده بهینه از منابع داخلی و جریان نقدی حاصل از فروش حرکت کرده است. اجرای برنامه

ساختار هزینه های ایران خودرو از تمرکز بر هزینه های جاری به سمت بازدهی سرمایه و سودآوری پایدار تغییر مسیر داده است. همچنین این شرکت با اجرای طرح های بهبود بهره وری، نوسازی بخشی از خطوط تولید، کاهش هزینه های سربار و بازنگری در قراردادهای مالی، توانسته هزینه های غیرمولد را کنترل و جریان نقدی عملیاتی خود را تقویت کند. بر اساس گزارش های مالی، نسبت هزینه های مالی به درآمد عملیاتی ایران خودرو در مقایسه با سال گذشته کاهش یافته که نشان دهنده بهبود واقعی در مدیریت منابع و هزینه هاست. یکی دیگر از دلایل موفقیت ایران خودرو در کنترل هزینه های مالی، حرکت به سوی شفافیت مالی و نظم در پرداخت بدهی ها بوده است. در سال های گذشته بخش قابل توجهی از بدهی های بانکی شرکت به دلیل تأخیر در تسویه، منجر به افزایش هزینه بهره و جرایم مالی می شد. اما از زمان روی کار آمدن تیم مدیریتی جدید، مدیریت نقدینگی و تسویه منظم تعهدات، هزینه های مالی ناشی از این موارد به شکل محسوسی کاهش یافته است. این رویکرد جدید علاوه بر تأثیر مستقیم بر تراز مالی شرکت، اعتماد سهام داران و سرمایه گذاران را نیز تقویت کرده است. بازار سرمایه، به ویژه در ماه های اخیر، واکنش مثبتی نسبت به گزارش های مالی ایران خودرو نشان داده است؛ زیرا کنترل هزینه های مالی، یکی از شاخص های کلیدی برای ارزیابی پایداری سودآوری و مدیریت کارآمد در شرکت های بزرگ محسوب می شود. از سویی، در صورت تداوم این روند، ایران خودرو قادر خواهد بود منابع آزادشده از محل کاهش هزینه های مالی را به بخش های تحقیق و توسعه، تولید مدل های جدید و ارتقای کیفیت محصولات اختصاص دهد.



خصوصی سازی و واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی نیز در بهبود شاخص های مالی نقش تعیین کننده ای داشته است. حضور سهام داران جدید و نگاه اقتصادی تر به نحوه تامین مالی، موجب شده تصمیم گیری ها در حوزه هزینه و سرمایه گذاری دقیق تر و شفاف تر شود.

با خروج تدریجی مدیریت دولتی و ورود نگاه بهره ور بخش خصوصی،

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «مهر کام پارس»

درآمد مهر ماه

1.238

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد ۷ ماهه

55%

میزان درآمد ۷ ماهه

7.038

میلیارد تومان

شرکت مهر کام پارس در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۷ هزار و ۳۸ میلیارد تومان درآمد شده است.

چرا؟



احیای زنجیره تولید خودرو

«به باور کارشناسان، اجرای این تصمیم می تواند نقطه عطفی در احیای زنجیره تولید باشد و نقشی همچون «کسین اضطراری» برای قطعه سازان ایفا کند؛ اما گروهی دیگر از تحلیلگران بر این باورند که ریشه بحران، ساختار معیوب مدیریتی، قیمت گذاری دستوری و تحمیل زبان انباشته به خودروسازان است و چنین تسهیلاتی تنها نقش مسکن موقت دارد.

برای چه؟



حمایت مالی از قطعه سازان برای ادامه تولید

«اگرچه صنعت خودرو بیش از هر زمان به اصلاحات ساختاری نیاز دارد و هر گونه تزریق مالی می تواند تبعات تومری داشته باشد، اما در شرایطی که زنجیره تامین با بحران مالی شدید مواجه است، هر گونه تأخیر در پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی می تواند چالش های گسترده ای در حوزه تولید، اشتغال و حتی اقتصاد کشور به وجود آورد.

متروپاس، تازهدارد پایتخت

«حاضر جواب: این یکی ترکیب جذاب مترو و اتوبوسه؛ نه زیر زمین، نه رومین، به جایی بینش! مردم امیدوارن این وسیله جدید طوری طراحی بشه که نه آلودگی بیاره، نه معطل بشن، نه مجبور بشن در ایستگاه بپر سن؛ «بیخشید، این متروپاس به سمت آزادی می ره یا سمت اعصاب خور دی؟»

سازوکار پرداخت تسهیلات به قطعه سازان

«حاضر جواب: سازوکار همون چیزیه که همه می گن هست ولی کسی دقیق نمی دونه چیه! فعلا قطعه سازا می گن تسهیلات مثل نور بالا ماشین های جدید شده؛ از دور قشنگه ولی نزدیک که می شی، چشم تو می زنه و رد می شه!

ارز نیست، خودرو هم نیست؛ وعده واردات روی کاغذ مانده است

«حاضر جواب: به گفته کارشناسان، این کاغذ احتمالا همونیه که مردم روش قیمت دلار رو حساب می کنن! فعلا تنها چیزی که وارد شده، اخبار وارثانه. با این وضع، احتمالا سال بعد نمایشگاه خودرو با ماکت برگزار بشه؛ مردم هم می تونن با واقعیت افزوده پشت فرمان بشینن و یکن: «بله، حس رانندگی اش عالیه!»

تویوتا باتری جدیدی با طول عمر ۴۰ ساله برای خودروهای برقی معرفی می کند

«حاضر جواب: عالیه! فقط امیدواریم اون قدر عمر کنه که ما هم بتونیم یکیشو بخریم! اگر این باتری ها به ایران بیان، احتمالا تا ۴۰ سال آینده هنوز در مرحله تست گمرک خواهند بود!



از خودروهای میان‌سایز را به‌بازار عرضه کند. این ماجراجویی با یک شاسی‌بلند استاندارد با قیمت پایه کمتر از ۵۰ هزار دلار آغاز می‌شود و سپس با نسخه آفرودر تکمیل خواهد شد. این مدل آفرودر که احتمالاً ارت نام خواهد گرفت، ویژگی‌هایی مانند افزایش ارتفاع از سطح زمین، لاستیک‌های آل‌ترین، سپرهای مقاوم، صفحات محافظ زیر بدنه و قلاب‌های بکسل را به‌ارث خواهد برد. البته برای دیدن این خودروها باید کمی صبور بود. لوسید قصد دارد تولید شاسی‌بلند برقی زیر ۵۰ هزار دلاری خود را تا اواخر سال ۲۰۲۶ آغاز کند. با این حال، وینتر آف تایید کرده که شرکت برای تحقق این هدف به سرمایه‌گذاری بیشتری نیاز دارد.

لوسید با الهام از کانسپت گراویتی X، یک شاسی‌بلند آفرودر ارزان‌قیمت را به‌سید محصولات خود اضافه می‌کند که در عربستان ساخته خواهد شد. لوسید که تا امروز سدان لوکس ایر و شاسی‌بلند گراویتی را به‌بازار عرضه کرده است، مسیر خود را به سمت بازار خودروهای برقی اقتصادی‌تر تغییر می‌دهد. این شرکت تایید کرده که سومین مدل آن یک شاسی‌بلند جان‌سخت و آفرودر خواهد بود که با الهام از کانسپت جذاب گراویتی X طراحی و در عربستان سعودی تولید خواهد شد. این خودرو روی پلت‌فرم میان‌سایز ساخته می‌شود. مارک وینتر آف، مدیر عامل موقت لوسید در نمایشگاه خودرو مونوین تایید کرد که این شرکت قصد دارد یک خانواده سه‌گانه

«لوسید» محصول آفرودمحورش را در عربستان تولید می‌کند



برقی‌های «بامو» سریع‌تر از Mها شدند



بامو اوایل امسال از i4 جدید رونمایی کرد و اکنون مشخصات آن برای بازار ایالات متحده را اعلام کرده است. مدل پایین‌رده eDrive40، از اینوترهای سیلیکون کاربید کارآمدتری از i5 بهره می‌برد. این خودرو مجهز به چرخ‌های ۱۸ اینچی، بردراندگی ۵۳۶ کیلومتر را ارائه می‌دهد که ۲۴ کیلومتر بیشتر از مدل قبلی است. ارتفاع به چرخ‌های ۱۹ اینچی برد را به ۴۹۴ کیلومتر کاهش می‌دهد. البته این رقم هم ۱۹ کیلومتر بیشتر از مدل سال گذشته است. i4 M50 جای خود را به i4 M60 جدید می‌دهد که دارای قدرت بیشتر و اینوترهای سیلیکون کاربید جدید است. این خودرو توان ۵۱۰ اسب‌بخار تولید می‌کند که ۴۱ اسب‌بخار بیشتر از قبل است. با انتخاب حالت اسپرت، خروجی به ۵۹۳ اسب‌بخار افزایش می‌یابد که ۵۷ اسب‌بخار بیشتر از مدل قبلی است. این مدل می‌تواند در عرض ۳.۶ ثانیه از سرعت صفر به ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. این زمان نیم‌ثانیه سریع‌تر از i4 M3 Competition xDrive است. M60 با چرخ‌های ۱۹ اینچی دارای برد ۴۴۷ کیلومتر و با چرخ‌های ۲۰ اینچی دارای برد ۳۷۳ کیلومتر است که به ترتیب ۱۸ کیلومتر و ۸ کیلومتر بیشتر شده‌اند.

بامو اوایل امسال از i4 جدید رونمایی کرد و اکنون مشخصات آن برای بازار ایالات متحده را اعلام کرده است. مدل پایین‌رده eDrive40، از اینوترهای سیلیکون کاربید کارآمدتری از i5 بهره می‌برد. این خودرو مجهز به چرخ‌های ۱۸ اینچی، بردراندگی ۵۳۶ کیلومتر را ارائه می‌دهد که ۲۴ کیلومتر بیشتر از مدل قبلی است. ارتفاع به چرخ‌های ۱۹ اینچی برد را به ۴۹۴ کیلومتر کاهش می‌دهد. البته این رقم هم ۱۹ کیلومتر بیشتر از مدل سال گذشته است. i4 M50 جای خود را به i4 M60 جدید می‌دهد که دارای قدرت بیشتر و اینوترهای سیلیکون کاربید جدید است. این خودرو توان ۵۱۰ اسب‌بخار تولید می‌کند که ۴۱ اسب‌بخار بیشتر از قبل است. با انتخاب حالت اسپرت، خروجی به ۵۹۳ اسب‌بخار افزایش می‌یابد که ۵۷ اسب‌بخار بیشتر از مدل قبلی است. این مدل می‌تواند در عرض ۳.۶ ثانیه از سرعت صفر به ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. این زمان نیم‌ثانیه سریع‌تر از i4 M3 Competition xDrive است. M60 با چرخ‌های ۱۹ اینچی دارای برد ۴۴۷ کیلومتر و با چرخ‌های ۲۰ اینچی دارای برد ۳۷۳ کیلومتر است که به ترتیب ۱۸ کیلومتر و ۸ کیلومتر بیشتر شده‌اند.

وقتی سهم «ولوو» از بازار خودرو آمریکا کاهش می‌یابد؛

چالش‌های پیش‌روی «پولستار» در عرضه خودروهای برقی



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تصمیم ولوو برای مستقل کردن پولستار در سال ۲۰۱۷، فرصت‌های طلایی را از هر دو برند گرفت و مسیری پر از چالش را برای این برند جدید سوندی رقم زد. در سال ۲۰۱۷ ولوو اعلام کرد بخش پرفورمنس خود یعنی پولستار را به یک شرکت مستقل برای تولید خودروهای برقی تبدیل می‌کند. این تصمیم در آن زمان عجیب به‌نظر می‌رسید؛ زیرا پولستار هرگز اعتباری هم‌تراز با بخش M بامو یا AMG مرسدس‌بنز نداشت. حال پس از گذشت چند سال، با وجود معرفی محصولات جذاب، پولستار نتوانسته به یک برند برجسته و مطرح تبدیل شود و در سال ۲۰۲۴ تنها ۴۴ هزار و ۸۵۱ دستگاه در سراسر جهان فروخته است. برای مقایسه، ولوو در همین مدت ۷۶۳ هزار و ۳۸۹ دستگاه خودرو به‌فروش رسانده که ۱۷۵ هزار و ۱۹۴ دستگاه آن برقی بوده است. این آمار سوالات اساسی را مطرح می‌کند: آیا این جدایی، یک فرصت‌سوزی بزرگ برای هر دو برند نبود.

چالش‌های بازارهای رقابتی

ایجاد یک برند جدید به‌ویژه در بازار رقابتی آمریکا، چالشی بزرگ است. مصرف‌کنندگان به برندها وفادار هستند و پذیرش یک نام جدید زمان‌بر است. براساس مطالعاتی از AutoPacific، تنها ۵ درصد از خریداران خودرو جدید، پولستار را به‌عنوان یک گزینه در نظر می‌گیرند؛ در حالی که این رقم برای ولوو ۱۳ درصد است. رابی دی گراف، مدیر بینش محصول و مصرف‌کننده در این موسسه می‌گوید: «بررسی ما از بیش از ۱۸ هزار خریدار خودرو جدید نشان داد که تمایل به خرید با لیزینگ از پولستار بسیار پایین‌تر از ولوو است. این موضوع وقتی پیچیده‌تر می‌شود که بدانیم بسیاری از مصرف‌کنندگان حتی نمی‌دانند پولستار چیست یا چه شرکتی آن را می‌سازد.» این چالش با استراتژی نام‌گذاری گیج‌کننده پولستار تشدید شده است. خودروهای این برند نه بر اساس اندازه، بلکه به‌ترتیب تاریخ عرضه نام‌گذاری شده‌اند و در نتیجه، پولستار ۴ از



پولستار ۳ کوچک‌تر است؛ این سردرگمی، ارتباط برقرار کردن با مشتریان را دشوارتر می‌کند.

فرصت‌های از دست رفته

نخستین محصول پولستار یعنی پولستار ۱، یک کوپه هیبریدی ۶۰۰ اسب‌بخاری خیره‌کننده بود که بر اساس کانسپت کوپه ولوو در سال ۲۰۱۳ ساخته شد. اگر این خودرو به‌عنوان جانشین مدل افسانه‌ای P1800 ولوو عرضه می‌شد، می‌توانست تأثیری مشابه R8 بر برد آلودی داشته باشد و تصویر ولوو را از یک خودروساز ایمن به یک برند جذاب و اسپرت تغییر دهد؛ اما ولوو این فرصت طلایی را به بردی ناشناخته واگذار کرد. دومین فرصت‌سوزی بزرگ، رقابت با تسلا مدل ۳ بود. پولستار ۲ در اصل بر پایه کانسپت ۴۰۲، ولوو طراحی شده بود و می‌توانست به S40 تولیدی با برد ولوو تبدیل شود. اگر این اتفاق می‌افتاد، ولوو می‌توانست از همان ابتدا با ارائه نسخه‌های متنوع و مقرون‌به‌صرفه، مستقیماً با پرفروش‌ترین محصول تسلا رقابت کند؛ اما پولستار ۲ با یک نسخه پرفورمنس و گران‌قیمت وارد بازار شد و فرصت کلیدی برای جذب مشتریان اولیه بازار خودرو برقی را از دست داد.

مشکلات شبکه فروش

امروز، مدل جدیدی مانند پولستار ۳ و پولستار ۴ نیز می‌توانستند به‌راحتی سبد محصولات برقی ولوو را کامل کنند؛ اما مساله بزرگ‌تر، عقب‌ماندگی فنی است. این

رقم یزند؛ اما مرور نتایج چند سال اخیر نشان می‌دهد این انتخاب بیش از آن که فرصت‌ساز باشد، به تضعیف جایگاه هر دو منجر شد. پولستار با هدف تبدیل شدن به برند تمام‌برقی و پرچمدار نوآوری در گروه جیلی معرفی شد. نخستین محصول آن، کوپه هیبریدی پولستار ۱، توانست توجه رسانه‌ها را به‌خود جلب کند؛ اما به‌دلیل عرضه محدود و قیمت بالا، نتوانست جایگاهی پایدار در بازار ایجاد کند. پس از آن، پولستار ۲ به‌عنوان رقیب مستقیم تسلا مدل ۳ معرفی شد؛ اما ورود با نسخه‌ای گران‌قیمت و تمرکز بر عملکرد، فرصت جذب مشتریان گسترده را از دست داد. در حالی که تسلا با سیاست قیمت‌گذاری متنوع و شبکه فروش گسترده توانست بازار را قبضه کند، پولستار در همان آغاز راه با محدودیت‌های جدی مواجه شد. آمار فروش نیز گویای این عقب‌ماندگی است؛ در سال ۲۰۲۴، پولستار تنها حدود ۴۴ هزار دستگاه در جهان فروخت؛ در حالی که ولوو بیش از ۷۶۰ هزار خودرو عرضه کرد که نزدیک به ۱۷۵ هزار دستگاه آن برقی بودند. این فاصله نشان می‌دهد جدایی پولستار نه تنها به تقویت برند ولوو منجر نشد، بلکه باعث شد ولوو فرصت تبدیل شدن به رقیب جدی تسلا را از دست بدهد.

اگر محصولات پولستار تحت‌نام ولوو عرضه می‌شدند، می‌توانستند سید برقی این شرکت را کامل کنند و اعتماد مشتریان وفادار ولوو را نیز به‌کار گیرند. چالش‌های هویتی و بازاریابی نیز مزید بر علت شدند. بسیاری از مصرف‌کنندگان هنوز نمی‌دانند پولستار چه شرکتی است یا چه ارتباطی با ولوو دارد. نام‌گذاری گیج‌کننده مدل‌ها، شبکه فروش محدود و نبود دسترسی آسان به نمایندگی‌ها، اعتمادسازی را دشوار کرده است. در بازار آمریکا، جایی که رقابت خودروهای برقی شدیدتر است، این ضعف به‌وضوح دیده می‌شود. از منظر فناوری نیز پولستار نتوانست پرچمدار گروه جیلی باشد. در حالی که برندهایی مانند زیرکاز معماری شارژ ۸۰۰ ولتی و توان بالا بهره می‌برند، محصولات پولستار همچنان با محدودیت‌های فنی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این عقب‌ماندگی، تصویر پولستار به‌عنوان برند پیشرفته را خدشه‌دار کرده است. در نهایت، جدایی پولستار و ولوو را می‌توان یک فرصت‌سوزی بزرگ دانست. ولوو امکان داشت با بهره‌گیری از محصولات پولستار، همزمان هویت این خانواده‌گی خود را با جذابیت اسپرت و نوآورانه ترکیب کند و به رقیب مستقیم تسلا بدل شود.

خودروهای گران‌قیمت فاقد معماری شارژ ۸۰۰ ولتی هستند؛ نوعی فناوری که از سال ۲۰۲۰ در خودروهای ارزان‌تر نیز در دسترس بوده است. این در حالی است که شرکت مادر هر دو برند یعنی جیلی، در برندهای دیگر خود مانند زیرکاز فناوری‌های بسیار پیشرفته‌تری استفاده می‌کند. برای مثال، زیرک ۰۰۱ FR با ۱۲۶۵ اسب‌بخار قدرت، تنها ظرف ۲ ثانیه به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. حال این سوال مطرح می‌شود که چرا پولستار که قرار بود یک برند پرفورمنس باشد، حتی پرچم‌دار فناوری در گروه خود نیست؟ علاوه بر این، پولستار از کمبود شدید شبکه فروش و خدمات رنج می‌برد. دی گراف می‌گوید: «برای تست یک پولستار، من باید ساعت‌ها رانندگی کنم؛ در حالی که سه نمایندگی معتبر ولوو در نزدیکی من وجود دارد. این دسترسی فیزیکی برای ایجاد آگاهی و اعتماد مشتری ضروری است.» این ضعف، به‌ویژه در بازار پرتوسان خودرو برقی آمریکا، یک پاشنه‌آشیل بزرگ است. علاوه بر این، در حالی که فروش خودروهای برقی ولوو در آمریکا در سال ۲۰۲۴ با کاهش ۵۹ درصدی مواجه شد، فروش مدل‌های پلاگین هیبریدی آن ۶۹ درصد رشد کرد. در عین حال پولستار به‌عنوان یک برند تمام‌برقی از این انعطاف پذیری بی‌بهره است.

چالش‌هایی برای آینده

جدایی پولستار از ولوو در سال ۲۰۱۷، تصمیمی بود که در نگاه نخست می‌توانست آینده‌ای روشن برای هر دو برند

حذف پیش‌رانه سه سیلندر فعلی از کرولا «GR»



تویوتا GR کرولا چه با گیربکس اتوماتیک یا دنده دستی، جذاب و دوست‌داشتنی است. دلیل اصلی جذابیت این هاچ‌بک موتور سه‌سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژ با توان ۳۰۰ اسب‌بخار است. متأسفانه این موتور سه‌سیلندر ممکن است به‌زودی از رده خارج شود. با رونمایی از کانسپت جدید کرولا در ژاپن، تویوتا همچنین از یک موتور چهارسیلندر ۲ لیتری توربوشارژ با قدرت ۴۰۰ اسب‌بخار رونمایی کرد. گفته می‌شود این موتور جدید از موتور سه‌سیلندر فعلی موجود در GR کرولا پیچیدگی کمتری دارد. این مزیت می‌تواند خبر بدی برای طرفداران موتور سه‌سیلندر محبوب باشد. «هیروکی ناکاجیما»، مدیر ارشد فناوری تویوتا، در مصاحبه با

موتور ترد در ژاپن اشاره کرد که موتور جدید می‌تواند در مدل‌های پرفورمنس آینده نصب شود. در حالی که ناکاجیما تایید نکرد که آیا GR کرولا بعدی از موتور چهارسیلندر استفاده خواهد کرد یا خیر، به نظر می‌رسد که این اتفاق قطعی است. حتی اگر تویوتا تصمیم بگیرد GR کرولا بعدی را به یک موتور بزرگ‌تر و قدرتمندتر مجهز کند، خبر خوب این است که موتورهای بنزینی کنار گذاشته نمی‌شوند. اگر چه موتور سه‌سیلندر فعلی جذابیت‌های خاص خودش را دارد، تغییر موتور GR کرولا به یک موتور چهارسیلندر ساده‌تر و قوی‌تر در بلندمدت منطقی است.

خبر

News

برنامه «هوندا» برای «سیویک» بعدی

هوندا جزئیات جدیدی درباره نسل بعدی پلتفرم مدل‌های هیبریدی آینده خود منتشر کرد. سیویک، HR-V، CR-V، آکورد و چندین مدل دیگر براساس این معماری بهینه تولید خواهند شد. طراحی پلتفرم جدید بر افزایش استحکام برای بهبود هندلینگ متمرکز است؛ موضوعی که روی ساختار خودروهای برقی آینده هوندا نیز تأثیر خواهد گذاشت. مهندسان با استفاده از این معماری جدید وزن کلی خودرو را ۹۰ کیلوگرم نسبت به پلتفرم فعلی کاهش داده‌اند. هوندا همچنین از سیستم مدیریت حرکتی جدید برای بهبود پایداری و فرمان‌پذیری خودرو رونمایی کرده است. سیستم مکمل دستیار هندلینگ چابک ارتقا یافته، سواری پایدارتری را در سطوح مختلف



جاده ارائه می‌دهد. این پلتفرم به‌روز با امکان اشتراک بیش از ۶۰ درصد قطعات بین مدل‌های مختلف، توسعه و تولید را ساده‌تر می‌کند و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد. در میان خودروهایی که روی این پلتفرم جدید آزمایش می‌شوند، نمونه اولیه سیویک استار شده وجود دارد. این خودروی آزمایشی دارای بدنه سیویک فعلی است، اما قسمت جلویی حجیم‌تر، طراحی سپر جعبه‌ای‌تر و اورهنگ بلندتری دارد. افزونه‌های روی گلگیرهای جلو و عقب به عرض بیشتر خودرو اشاره دارند، در حالی که قطعات روی کاپوت می‌تواند برای بهبود ایرودینامیک باشند. بخش عقب مشابه سیویک فعلی، اما دارای دو لوله اکروز است. انتظار می‌رود پیش‌رانه هیبریدی این مدل شامل یک موتور بنزینی ۲ لیتری در کنار موتورهای الکتریکی باشد. این سدان جدید همچنین ویژگی‌های خاصی از کوپه پرلود، از جمله سیستم تعویض دنده مصنوعی S+ Shift و راقض خواهد گرفت. این ویژگی، تعویض دنده را از طریق تقلید صدای موتور شبیه‌سازی می‌کند و در غیاب گیربکس فیزیکی، تجربه رانندگی را بهبود می‌دهد. این سیستم تعویض دنده مصنوعی در هاچ‌بک شهری Super-One EV هم در دسترس خواهد بود.

حذف سری F از محصولات «لکسوس» جدی است

عنصر جدیدی را به ماجرا اضافه خواهد کرد. دکمه روی فرمان نشانگر یک تکامل رو به جلو است؛ جایی که F-Mode از طریق نرم‌افزار ارائه می‌شود، اما ماهنوز در حال بهبود ویژگی‌های اسپرت هستیم». و اتانابه از اشاره به حذف کامل مدل‌های اف از خط تولید لکسوس خودداری کرد. با این حال به نظر می‌رسد که این اتفاق به‌زودی رخ خواهد داد. کانسپت‌های جدید لکسوس دارای یک دکمه‌ای مانند زیرکاز فرمان هستند که برای القای حس نشان پرفورمنس اف در نظر گرفته شده است. وقتی از اتانابه پرسیده شد که آیا مدل‌های F در آینده در خط تولید لکسوس باقی خواهند ماند یا خیر، او گفت: «ما برنامه محصول خاصی نداریم که بتوانیم آن را به وضوح بیان کنیم.»

لکسوس ISF اصلی را به یاد دارد؛ هفده سال پیش لکسوس یک موتور ۵ لیتری V8 را زیر کاپوت یک سدان لوکس معمولی قرار داد و با نصب گلگیرهای برجسته و آگزورهای چهارگانه آن را در بازارهای جهانی عرضه کرد. آن خودرو آغازگر خط تولید کاملی از مدل‌های F با موتور V8 از جمله RCF و GSF بود. در حال حاضر مدل F Sport Performance IS500 در بازار حضور دارد. اما طبق گزارش‌های اخیر، مدل‌های F لکسوس ممکن است به‌زودی از رده خارج شوند. «تا کاشی واتانابه»، رئیس جهانی لکسوس، در مصاحبه با مجله در ایو استراليا گفت که نشان اف فقط «یک جلوه» از پرفورمنس در خط تولید لکسوس را نشان می‌دهد: «با حرکت به سوی آینده، ما به سمت خودروهای مبتنی بر نرم‌افزار خواهیم رفت. این رویکرد





«راوفور» برقی در راه است



تویوتا با یک چرخش استراتژیک، برای تولید نسخه‌های تمام‌برقی دو شاسی‌بلند افسانه‌ای خود یعنی راوفور و لندکروزر آماده می‌شود. تویوتا که همواره رویکردی محتاطانه در قبال خودروهای تمام‌برقی داشته، سرانجام گامی بزرگ و تعیین‌کننده در این مسیر برمی‌دارد. این شرکت قصد دارد دو مدل از محبوب‌ترین و نمادین‌ترین شاسی‌بلندهای خود یعنی راوفور و لندکروزر را با پیش‌رانه تمام‌برقی تولید کند. این حرکت، نشان‌دهنده یک تغییر استراتژیک عمده برای شرکتی است که موفقیت خود را مدیون خودروهای هیبریدی می‌داند. یک منبع آگاه این خبر را در اختیار «رویترز» قرار داده است. هر چند خود تویوتا هنوز به‌طور رسمی نام این دو مدل را تأیید نکرده

اما اعلام کرده که قصد دارد دو شاسی‌بلند برقی را در کارخانه خود در کنتاکی آمریکا تولید کند. این تصمیم در راستای بهرهمندی از معافیت‌های مالیاتی و پاسخ به تقاضای روزافزون بازار برای خودروهای برقی گرفته شده است. برای فراهم کردن فضای لازم در خط تولید، تویوتا پس از ۱۰ سال، تولید سدان محبوب لکسوس ES را از کارخانه کنتاکی متوقف و به ژاپن منتقل خواهد کرد. ایس جابه‌جایی خود گواهی بر افول محبوبیت سدان‌ها و قدرت‌نمایی بی‌چون‌وچرای شاسی‌بلندها در بازار آمریکاست. با این تغییر، شاسی‌بلند سهره‌دیفه لکسوس TX تنها محصول این برند لوکس خواهد بود که در خاک آمریکا تولید می‌شود.

قیمت خودروهای مونتاژی و وارداتی در بازار کاهش یافت؛

مدیریت تورم کلان در سایه قیمت‌گذاری دستوری



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

ناکارآمدی ابزارهای تنظیم‌گری دولت در بازار خودرو اثبات شد. با وجود صدور بخشنامه‌ها، کنترل عرضه و تقاضا و همچنین اعلام نرخ‌های رسمی از سوی سیاست‌گذار، میانگین قیمت خودروهای داخلی پس از فعال شدن مکانیسم ماشه ۱۹ درصد رشد کرده است. به نظر می‌رسد سیاست‌گذار در تحلیل رابطه میان ابزارهای تنظیم‌گری و مداخله در بازار دچار خطای محاسباتی شده است.

سیاست‌گذار خودرویی در حالی همچنان از «تنظیم بازار» به‌عنوان مأموریت اصلی خود یاد می‌کند که واقعیت‌های قیمتی در بازار نشان می‌دهد ابزارهای مورد استفاده در موضوع تنظیم‌گری خودرو اثرگذاری خود را از دست داده‌اند. با وجود سیاست‌های متعدد دولت برای کنترل قیمت و تنظیم بازار خودرو از جمله صدور بخشنامه، محدودیت عرضه و اعلام نرخ رسمی، بررسی‌ها نشان می‌دهد در سه‌ماه اخیر قیمت خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۱۹ درصد رشد داشته است. این روند نشان می‌دهد ابزارهای تنظیم‌گری دولت عملاً از کار افتاده و بازار دیگر از فرمان سیاست‌گذار تبعیت نمی‌کند. بر این اساس بررسی روند سه‌ماهه قیمت خودروهای داخلی و وارداتی اول شهریورماه تا ۱۹ آبان بیانگر این موضوع است که فعال شدن مکانیسم ماشه و به‌همراه آن رشد نرخ ارز، تشدید انتظارات تورمی و نااطمینانی نسبت به سیاست‌گذاری، بازار خودرو را با رشد میانگین ۱۹ درصدی قیمت مواجه کرده است. این در حالی است که طی همین دوره، وزارت صمت مجموعه‌ای از سیاست‌ها و دستورالعمل‌های تنظیم‌گرانه را برای کنترل بازار در دستور کار قرار داده است؛ حال آن‌که هیچ‌کدام از این ابزارها نتوانستند مانع از رشد قیمت‌ها شوند.

به‌عبارت دیگر، ابزارهای تنظیم‌گری دولت از کنترل عرضه و تولید و بخشنامه‌های نظارتی گرفته تا مداخلات در فرآیند فروش و اعلام قیمت دستوری، عملاً کارایی خود را در برابر نوسانات واقعی بازار از دست داده‌اند. بازار خودرو اکنون بیش از آن‌که از تصمیمات اداری تأثیر بگیرد، از متغیرهای کلان اقتصادی، انتظارات تورمی و روند نرخ ارز تبعیت می‌کند؛ موضوعی که سال‌های گذشته نیز تجربه شده بود. کارشناسان معتقدند سیاست‌گذار خودرویی در تحلیل رابطه میان ابزارهای تنظیم‌گری و رفتار بازار دچار خطای محاسباتی شده است. تنظیم بازار نیازمند

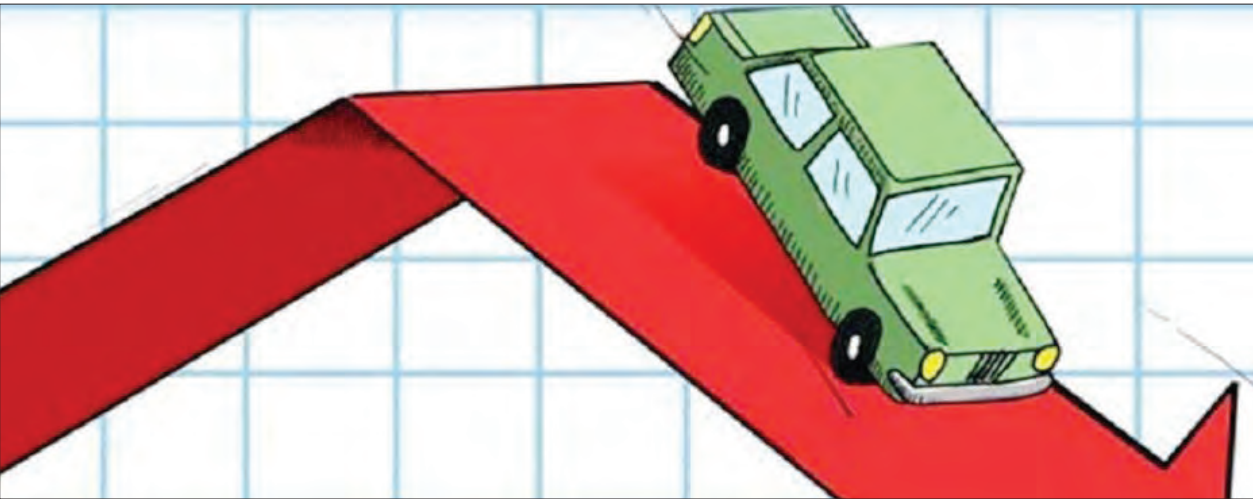
سیاست‌های هماهنگ‌شده‌ای در بخش‌های ارزی، تولیدی و تجاری است؛ در حالی که وزارت صمت اغلب تنها به صدور دستورالعمل‌های مقطعی بسنده کرده است. نتیجه آن، ایجاد شکاف میان سیاست اعلامی و واقعیت میدانی بازار است؛ شکافی که امروز در آمار ۱۹ درصدی رشد قیمت‌ها خود را آشکار کرده است.

برآورد اظهارات تحلیلگران نشان می‌دهد فعال شدن مکانیسم ماشه در سه‌ماه اخیر، اثر هم‌زمان سه متغیر را نمایان کرده است؛ اول، کاهش عرضه ناشی از محدودیت نقدینگی خودروسازان؛ دوم، رشد نرخ ارز که بلافاصله به بازار خودرو سرایت کرد و سوم، انتظارات تورمی که خریداران را به حفظ ارزش دارایی از طریق خودرو سوق داد. در چنین شرایطی، ابزارهای تنظیم‌گری دولت که محدود به قیمت‌گذاری دستوری و بخشنامه و غیره است، عملاً کارکردی جز نمایش ظاهری کنترل بازار ندارند. همان‌طور که عنوان شده تنظیم بازار بدون هماهنگی سیاست‌های کلان اقتصادی، صرفاً در قالب بخشنامه یا تصمیم‌گیری قابل تحقق نیست. حتی اگر وزارت صمت قیمت‌ها را محدود کند یا عرضه را به‌طور مقطعی افزایش دهد، تا زمانی که انتظارات تورمی در اقتصاد بالاست، بازار خودرو همچنان واکنش مستقل خود را نشان خواهد داد.

بررسی داده‌های قیمتی نشان می‌دهد بازار خودرو دیگر به سیگنال‌های رسمی دولت پاسخ نمی‌دهد. در چنین فضایی، ابزارهای تنظیم‌گری سنتی مانند دستورالعمل فروش، محدودیت عرضه یا اعلام نرخ پایه، نه تنها کارایی

ندارند، بلکه در برخی موارد به تشدید بی‌اعتمادی در بازار منجر می‌شوند. در نهایت، روند سه‌ماهه اخیر نشان داد که «بازار خودرو تنظیم نمی‌شود؛ مگر آنکه اقتصاد کلان تنظیم شود.» رشد سرسام‌آور قیمت‌ها در برابر سیاست‌های کنترل‌گرانه دولت طی ۶-۵ سال گذشته نشان‌دهنده روشن از پایان دوره کارآمدی ابزارهای تنظیم‌گری سنتی است؛ وضعیتی که به‌نظر می‌رسد برای اصلاح آن قیمت‌گذاری دستوری یا ابلاغ بخشنامه و غیره دیگر کارایی ندارد. با این اوصاف پرسش اصلی این است که چرا سیاست‌گذار کماکان بر ادامه ابزارهای تنظیم‌گری در بازار خودرو اصرار دارد و از این موضع عقب‌نشینی نمی‌کند؟

اصرار سیاست‌گذار بر ابزارهای تنظیم‌گری ناکارآمد در بازار خودرو و مانند قیمت دستوری، محدودیت‌های فروش و صدور بخشنامه‌های مقطعی، در حالی که آمارها نشان‌دهنده ناکارآمدی آن‌ها در برابر عوامل کلان اقتصادی است، در چند محور اصلی ریشه دارد. به‌نظر می‌رسد مهم‌ترین دلیل این اصرار، نیاز به حفظ وجهه عمومی و مدیریت انتظارات است. عقب‌نشینی کامل از سیاست‌های «تنظیم بازار» به‌منزله پذیرش این است که دولت کنترلی بر یکی از بزرگ‌ترین بازارهای کالاها یا مصرفی-سرمایه‌ای کشور ندارد. در نگاه عمومی، این موضوع به‌معنای بی‌کفایتی است اگر دولت ابزارهای دستوری را رها کند و قیمت‌ها آزادانه تحت تأثیر نرخ ارز و تورم رشد کنند، آمار رسمی تورم و هزینه‌های زندگی به‌شدت صعودی خواهد شد. سیاست‌های تنظیم‌گری، هر چند در قیمت‌های واقعی بازار موثر نیستند،



اما پایه و اساس قیمت‌های اعلامی و فروش کارخانه‌ای را کنترل می‌کنند و این امر به دولت اجازه می‌دهد تا تورم رسمی را در سطح پایین‌تری نگه دارد. در ضمن ادامه مداخلات، به سیاست‌گذار این امکان را می‌دهد که از اهرم‌های نظارتی برای وادار کردن خودروسازان به انجام برخی تعهدات مانند ارتقای کیفیت در قبال قیمت‌گذاری یا تخصیص سهمیه‌ها استفاده کند؛ حتی اگر این مداخلات به کاهش سودآوری منجر شود.

از سوی دیگر سیاست‌گذار بر کارایی بخشنامه‌ها باور دارد؛ یعنی دستگاه‌های نظارتی به‌جای تمرکز بر اصلاح ساختارهای ریشه‌ای مانند سیاست‌های ارزی و نقدینگی، ترجیح می‌دهند با صدور بخشنامه، یک «توقف موقت» در بازار ایجاد کنند. آن‌ها تصور می‌کنند که اگر بخشنامه درست تنظیم شود، بازار باید اطاعت کند. همچنین یک مشکل اصلی، نبود هماهنگی سیاست‌های ارزی، پولی و صنعتی است.

سیاست‌گذار خودرویی اغلب در یک جزیره عمل می‌کند و نمی‌تواند یا نمی‌خواهد اهرم‌های قدرتمندتری چون بانک مرکزی یا سازمان برنامه و بودجه را با خود همراه کند و یک هماهنگی ایجاد کند. در بخش ملاحظات اجتماعی نیز سیاست‌گذار بر این باور است که اگر قیمت‌های کارخانه‌ای کاملاً رها شوند، خودروسازان از این موضوع استفاده کرده و قیمت‌ها افسارگسیخته افزایش پیدای می‌کنند که این موضوع به‌ضرر مصرف‌کنندگان تمام می‌شود. به این ترتیب حفظ قیمت دستوری از نگاه سیاست‌گذاران، حتی اگر به بازار

سیاه دامن بزنند، این پیام را مخابره می‌کند که دولت «حامی مصرف‌کننده» است و اجازه نمی‌دهد قیمت‌ها به‌طور کامل افسارگسیخته شوند. با این اوصاف، اصرار دولت بر ابزارهای تنظیم‌گری، تلاشی است برای مدیریت تبعات تورم کلان، نه مدیریت واقعی قیمت‌ها. سیاست‌گذار می‌خواهد بر این باور عمومی پافشاری کند که «ما کنترل اوضاع را در دست داریم»، حتی اگر آمارها نشان دهد که بازار از قوانین متغیرهای کلان اقتصادی پیروی می‌کند. این رویکرد، در تضاد با ماهیت بازار است و مامادی که اصلاحات در اقتصاد کلان صورت نگیرد، سیاست تنظیم‌گری در خودرو صرفاً «نمایش کنترل» خواهد بود.

داخلی‌ها در بازار گران شدند

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنیا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۴۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۶۷ میلیون تومان، وانت آریسان ۲ دوگانه‌سوز (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۷۱۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵گانه) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۹۶ میلیون تومان و اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۷۲۲ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین روز گذشته خودروهای مونتاژی افت بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیون‌بارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت‌نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان برچسب قیمت خوردند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فولکس ID اولترا (۲۰۲۵) با ۱۵۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و مزدا CX-50 کراس‌اوور (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

از نوبت‌گیری آنلاین تا امداد در محل؛ همه در اپلیکیشن‌های «مدیران خودرو»

تماس با شماره ۰۲۱۴۹۰۸۲، می‌تواند درخواست امداد را همراه با آدرس دقیق و نوع خرابی از طریق اپلیکیشن ثبت کند تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن، تیم امداد به محل اعزام شود.

خدمات در محل (هوم سرویس) ویژه مشتریان فونیکس

یکی از ویژگی‌های خاص اپلیکیشن مدیران خودرو، امکان ثبت درخواست «خدمات در محل» یا هوم سرویس برای مشتریان برند فونیکس است. کاربران می‌توانند با ورود به بخش نوبت‌دهی و انتخاب گزینه «سرویس در محل»، درخواست خود را ثبت کرده و سرویس‌های دوره‌ای خود را در منزل یا محل کار دارای پارکینگ، بدون نیاز به مراجعه به نمایندگی دریافت کنند. لازم به ذکر است خدمات هوم سرویس خودروهای فونیکس از یک سال گذشته در شهرهای تهران و کرج به‌صورت مستمر و روزانه آغاز شده است. در این طرح، هزینه ایاب‌و‌هاب به‌طور کامل حذف شده و سرویس‌ها توسط کارشناسان مجاز در محل انتخابی مشتری انجام می‌شود تا تجربه‌ای مدرن، هوشمند و راحت از خدمات پس از فروش به مشتریان ارائه شود.

چگونه اپلیکیشن مدیران خودرو را نصب کنیم؟

اپلیکیشن مدیران خودرو به تفکیک برند برای موبایل‌های هوشمند با سیستم عامل اندروید و iOS طراحی شده و از طریق فروشگاه‌های معتبر یا لینک مستقیم که در ادامه آمده، قابل دریافت است: لینک دانلود مستقیم سه اپلیکیشن مدیران خودرو به تفکیک سه برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم: <https://customer.mvmco.ir/download> پس از نصب، کافی است شماره شاسی خودرو و اطلاعات کاربری خود را وارد کرده و از خدمات متنوع اپلیکیشن مدیران خودرو بهره‌مند شوید.



شده است. مشتریان می‌توانند متناسب با برند خودرو، خود، اطلاعاتی نظیر آدرس، شماره تماس، ساعت کاری، خدمات قابل ارائه و موقعیت جغرافیایی مراکز خدمات مدیران خودرو را به‌صورت یک‌جا مشاهده کنند. از دیگر قابلیت‌های این اپلیکیشن می‌توان به مشاهده قیمت روز قطعات و خدمات، پیگیری درخواست قطعات، مشاهده وضعیت گارانتی و دسترسی به سوابق کامل سرویس‌های خودرو اشاره کرد.

کاربران می‌توانند کلیه اطلاعات مربوط به سرویس‌های انجام شده، زمان‌بندی خدمات دوره‌ای بعدی و سایر جزئیات را به‌صورت دقیق در پروفایل خود مشاهده کنند. در صورتی که مشتری نیاز به استفاده از امداد خودرو داشته باشد، علاوه بر

اپلیکیشن‌های اختصاصی مدیران خودرو که برای سه‌برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم به‌صورت مجزا در دسترس مشتریان قرار گرفته‌اند، تنها ابزاری برای رزرو نوبت نیستند؛ بلکه به‌عنوان یک همراه هوشمند دیجیتال، تجربه‌ای نوین از مالکیت خودرو را برای کاربران فراهم می‌کنند. در این اپلیکیشن‌ها، مجموعه‌ای از خدمات کاربردی و کلیدی در فضایی ساده، روان و در دسترس گردآوری شده است.

در دنیای امروز، صرفه‌جویی در زمان و سهولت دسترسی به خدمات از مهم‌ترین انتظارات مشتریان به‌شمار می‌رود. شرکت مدیران خودرو با طراحی و ارائه این اپلیکیشن‌های اختصاصی برای برندهای خود، بستری یکپارچه، ایمن و هوشمند را برای نوبت‌گیری آنلاین و ارتباط مستقیم با خدمات پس از فروش فراهم کرده است. این برنامه‌ها با هدف ارتقای تجربه مشتریان در زمینه‌هایی مانند دریافت نوبت آنلاین، امداد جاده‌ای، خدمات در محل، پیگیری تعمیرات و اطلاع‌رسانی به‌روز طراحی شده‌اند و اکنون در اختیار دارندگان خودروهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم قرار دارند.

چه خدماتی در اپلیکیشن‌های مدیران خودرو ارائه می‌شود؟

نخستین و مهم‌ترین قابلیت اپلیکیشن‌های مدیران خودرو، نوبت‌دهی آنلاین و بدون نیاز به تماس تلفنی یا مراجعه حضوری است. کاربران می‌توانند در هر ساعت از شبانه‌روز، به‌سادگی نوبت سرویس یا تعمیر خودرو خود را در نزدیک‌ترین نمایندگی مجاز و در زمان دلخواه رزرو کنند علاوه بر این، دسترسی به بانک اطلاعاتی کامل نمایندگی‌های مجاز سراسر کشور برای هر سه برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در این اپلیکیشن فراهم



کیفیت و عملکرد و ارزش گذاری خودرو، کوروت C8 در کلاس پریمیوم اسپرت جایگاه نخست را از آن خود کرد. در این لیست پورشه باکستر ۷۱۸، لکسوس LC، پورشه ۹۱۱ و تویوتا سوپرا نسل جدید نیز حضور داشتند. اما این خودرو در سه بخش کیفیت و اعتماد پذیری، تجربه رانندگی و ارزش گذاری خودرو توانسته به ترتیب ۸۹ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز، ۹۲ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز و ۸۷ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز را به خود اختصاص دهد. بنابراین کوروت C8 توانسته در جایگاه نخست این کلاس از دید چی دی پاور قرار گیرد

کوروت نماد عملکرد بالا و مهندسی نوین شورولت بوده است. نسل هشتم این خودرو موسوم به C8 در فوره سال ۲۰۲۰ میلادی به جهان معرفی شد. کوروت C8 برخلاف نسل های قبلی خود با ساختار موتور وسط به بازار آمد تا بالاترین عملکرد را در کنار راحتی رانندگی به سرنشینان خود ارائه دهد. کوروت C8 با زبان جدید طراحی این خودرو ساز مواجه شده تا با استایلی اسپرت و خشن به بازار عرضه شود. طی آخرین بررسی های چی دی پاور در سال ۲۰۲۲ میلادی به عنوان یکی از مراکز مهم در ارزیابی



چرا کوروت «C8» استیگر محبوب است؟

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

بازگشت «زامیاد» به اتوبوس سازی بعد از ۱۲ سال با «اروند»

تحويل هزار دستگاه کامیونت کمپرسی و آغاز تولید اتوبوس شهری، گامی موثر برای ارتقای خدمات و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی است



عکس ها، روزنامه «دنیای خودرو»

شده و عایق بندی صوتی و حرارتی کابین نیز به طور کامل انجام شده است. همچنین طراحی جدید امپر و بهره گیری از شبکه BCM امکان مدیریت دقیق تر سامانه های الکترونیکی و افزودن قابلیت های جدید را فراهم کرده است.

مدیرعامل زامیاد همچنین از احیای خط تولید اتوبوس این شرکت پس از ۱۲ سال خبر داد و بیان داشت: «اتوبوس جدید «اروند» با طول ۱۲ متر، موتور ۹.۵ لیتری کامینز، قدرت ۳۴۰ اسب بخار و گشتاور ۱۵۰۰ نیوتون متر تولید می شود و از نظر مشخصات فنی، در رده اتوبوس های مناسب کشور قرار دارد.»

وی ادامه داد: «تولید این اتوبوس از امسال با یک دستگاه در روز آغاز می شود و تا پایان سال، ۷۲ دستگاه به تولید خواهد رسید که برای ۱۲۸ نفر اشتغال ایجاد می کند. با حمایت گروه سایپا نیز برنامه داریم سال آینده حداقل ۲۵۰ دستگاه اتوبوس شهری به تولید برسانیم.» گل محمدی درباره محصولات دیگر زامیاد گفت: «یکی از چالش های اصلی زامیاد در گذشته، تک محصولی بودن بود؛ اما اکنون با تولید پادرا پلاس که استانداردهای ۸۵ گانه را دارد، به زودی مجوز شماره گذاری آن صادر و وارد بازار خواهد شد.»

وی افزود: «تولید کامیونت های ۶.۵ و ۹ تنی در مدل های خواب داری و بی خواب نیز در دستور کار قرار گرفته و زامیاد برای تامین و تولید آن ها قرارداد بلندمدت دارد. همچنین در قالب همکاری گروه سایپا با چانگان، پیکاپ لاکس «هانتز» به سبد محصولات زامیاد افزوده خواهد شد. افزون بر این، قرارداد اتوبوس زمینه ساز تولید اتوبوس برقی، اتوبوس ۱۸ متری و میدی باس خواهد بود تا سبد محصولات تجاری زامیاد کامل تر شود.»

ضرورت نوسازی ناوگان با تکیه بر ظرفیت داخلی

محمد صالح جوکار، رئیس کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اهمیت پشتیبانی از تولید ملی در صنعت خودروهای تجاری گفت: «واردات اتوبوس شاید بتواند به صورت مقطعی نیاز کشور را برطرف کند، اما آن چه می تواند اثر ماندگار و واقعی بر جا بگذارد، توسعه و نوسازی کارخانه هایی مانند زامیاد و تجهیز آن ها به خطوط تولید مدرن است؛ چرا که همین شرکت ها هستند که نتیجه فعالیت شان در شهر های کوچک و روستاها به طور ملموس



استانداردهای تازه، گامی موثر در جهت ارتقای کیفیت خدمات حمل و نقل در سراسر کشور به شمار می رود.»

جوکار با اشاره به قراردادهای پیشین برای واردات اتوبوس از شرکت «فوتون» تصریح کرد: «هر چند آن واردات در زمان خود یک راه حل موقت و قابل قبول بود، اما در نهایت آن چه به سود کشور تمام می شود، تقویت شرکت های داخلی و حمایت از تولید کنندگان ایرانی است.» وی با قافله دانی از همکاری سازمان شهرداری ها و دهیاری ها گفت: «هر چند تولید یک هزار دستگاه کامیونت در ظاهر عدد بزرگی نیست، اما در شهر ها و روستاهای کوچک تاثیر چشمگیر بر بهبود خدمات دارد. بنابراین، ادامه همکاری شهرداری ها با زامیاد، چه در تولید کامیونت و چه در توسعه ناوگان اتوبوس شهری، گامی موثر در تقویت صنعت خودرو تجاری کشور است.»

مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس نیز در ادامه با تاکید بر نقش شهرداری هادر نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری، از همکاری گسترده با شرکت زامیاد خبر داد و گفت: «در سه سال گذشته، قرارداد تولید ۲ هزار دستگاه اتوبوس و ۲ هزار دستگاه کامیونت با زامیاد منعقد شده که تاکنون یک هزار دستگاه کامیونت تحويل شده است. در مجموع ۳ هزار دستگاه برای خدمت رسانی در شهر ها و روستاها تامین می شود.»

وی نقش این خودروها را در توسعه مناطق محروم حیاتی دانست و تصریح کرد: «بخشی از ناوگان برون شهری نیز با اتکا به ظرفیت داخلی و واردات نوسازی خواهد شد.»

ارزشمند است که می تواند در کوچک ترین مقیاس های شهری و روستایی اثر گذار باشد. بهبودهایی که در خودرو کمپرسی و استانداردهای جدید آن اعمال شده، مستقیماً در افزایش کیفیت خدمات رسانی در شهر ها و روستاهای کشور دیده خواهد شد.»

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور درباره وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی نیز ادامه داد: «براساس افق طرح سال ۱۴۰۰ باید ۳۰ هزار دستگاه اتوبوس در کشور فعال می بود، اما در آن زمان تنها ۲۳ هزار و ۷۰۰ دستگاه داشتیم و امروز این عدد به حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه رسیده است. فرسودگی و خروج ناوگان باعث شده فاصله ما با اهداف طرح بسیار زیاد شود.»

وی با اشاره به شرایط کلان شهر تهران تصریح کرد: «در تهران روزانه حدود ۹۲ هزار خودرو از سه دروازه اصلی وارد شهر می شود. از ۳/۵ میلیون سفر روزانه، ۷۴ درصد با خودرو شخصی انجام می شود و تنها ۱۳ درصد با اتوبوس، ۷ درصد با تاکسی و ۶ درصد با متروسیکلت است. این



آمار با استانداردهای جهانی همخوانی ندارد.» معاون وزیر کشور تاکید کرد: «کشور هزینه سنگینی برای سوخت خود و ه های شخصی می پردازد؛ در حالی که همین منابع می تواند صرف توسعه اتوبوس و مترو شود و هم زمان مشکل آلودگی هوا نیز کاهش یابد. بنابراین در کوتاه مدت ناچار به واردات

اتوبوس و تاکسی هستیم؛ اما در میان مدت باید تولید داخل رونق بگیرد.» نصرتی درباره الزامات توسعه ناوگان عمومی خاطر نشان کرد: «پیشرفت در این حوزه نیازمند همراهی دولت، حمایت مجلس و مشارکت واقعی بخش خصوصی است.»

رئیس سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور تاکید کرد: «این برنامه از دو جهت حائز اهمیت است؛ نخست، واگذاری یک هزار دستگاه کامیونت کمپرسی برای تقویت خدمات رسانی در شهر ها و روستاها و دوم، آغاز تولید اتوبوس در شرکت زامیاد. این دو اقدام می تواند نقش قابل توجهی در برطرف کردن بخشی از کمبودهای جدی کشور در حوزه حمل و نقل عمومی ایفا کند و گامی موثر در جهت نوسازی ناوگان شهری و روستایی باشد.»

نیسان اکستند؛ محصولی مطابق با ۸۵ استاندارد ملی

دارپوش گل محمدی، مدیرعامل شرکت زامیاد نیز در این مراسم با اشاره به همکاری گسترده این شرکت با سازمان شهرداری ها گفت: «در ۲ سال گذشته، سازمان شهرداری ها به عنوان شریک تجاری استراتژیک زامیاد انتخاب شده و اکنون بزرگ ترین خریدار سازمانی محصولات ما محسوب می شود. این سازمان سال گذشته ۲ هزار دستگاه و امسال نیز یک هزار دستگاه کامیونت نیسان خریداری کرده که ۷۰ درصد از آن ها از نوع «اکستند» است.» وی افزود: «اکستند برای رفع مشکلات استاندارد نیسان آبی طراحی شده و هم اکنون تمام استانداردهای ۸۵ گانه را با تاییدیه سازمان ملی استاندارد، سازمان محیط زیست و پلیس راهور داراست. این خودرو به سیستم پایداری الکترونیکی، ترمز اضطراری پیشرفته، هشدار خروج از خط و سامانه های کنترل هدایت مجهز است.»

گل محمدی طراحی و امکانات رفاهی نسل جدید این خودرو را نیز تشریح کرد و گفت: «با افزایش ۱۶ سانتی متری طول خودرو و رشد ۲۱ درصدی فضای کابین، صندلی های نیمکتی حذف و صندلی های جدید با قابلیت تنظیم پشتی و کفی نصب شده است. فرمان به طور کامل هیدرولیک

شرکت زامیاد با برگزاری

مراسمی با حضور مقامات وزارت کشور، نمایندگان مجلس و مدیران گروه خودرو سازی سایپا، هم زمان با تحويل هزار دستگاه کامیونت

کمپرسی به سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، خط تولید اتوبوس جدید «اروند» را پس از ۱۲ سال وقفه دوباره راه اندازی کرد.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

حفظ پلت فرم های ارزشمند و تولید اقتصادی

مهدی رادمش، قائم مقام مدیر عامل گروه سایپا در آیین واگذاری هزار دستگاه کامیونت کمپرسی زامیاد و آغاز تولید اتوبوس جدید این شرکت با نام «اروند» در حوزه توسعه محصول اظهار داشت: «کامیونت اکستند به روز رسانی شده و موفق به پاس کردن تمامی استانداردهای ۸۵ گانه شده است. سایپا در مسیر حفظ پلت فرم های اقتصادی خود و توسعه نسل جدید محصولات حرکت می کند و سال آینده محصول جایگزین جدید این خانواده معرفی خواهد شد.»

وی اضافه کرد: «فعالیت های صورت گرفته در زامیاد، به ویژه در پروژه اکستند، اقدامی ارزشمند و راهبردی است. این کامیونت بر اساس شرایط اقلیمی ایران و نیازهای واقعی مشتریان طراحی شده و توانسته همه



استانداردهای مورد نیاز را با موفقیت پشت سر بگذارد.»

قائم مقام مدیر عامل گروه سایپا تاکید کرد: «حفظ پلت فرم های ارزشمند و توسعه آن ها یکی از مهم ترین استراتژی های گروه سایپا است. پلت فرم فعلی سطح بالایی از داخلی سازی دارد و با حداقل هزینه ارزی قابل تولید است. بر همین اساس،

برنامه داریم سال آینده نسل جدید و محصول جایگزین این خانواده را رونمایی کنیم.» رادمش با اشاره به پایگاه مردمی محصولات سایپا گفت: «بخش قابل توجهی از مشتریان ما از اقشار زحمت کش و کم برخوردار جامعه هستند که با محصولات سایپا امرامعاش می کنند. بنابراین تداوم عرضه خودروهای اقتصادی، بادیوام و قابل اعتماد برای ما از اهمیت ویژه ای برخوردار است.»

وی درباره برنامه های توسعه ای جدید نیز توضیح داد: «پس از سال ها وقفه، سایپا دوباره وارد عرصه تولید اتوبوس های شهری شده است. این محصول با همکاری یکی از برندهای معتبر بین المللی در دست تولید است و براساس برنامه ریزی ها، تا سال ۱۴۰۷ سطح داخلی سازی آن به بیش از ۵۰ درصد خواهد رسید.»

قائم مقام توسعه محصول سایپا تصریح کرد: «هدف ماصرفا مونتاژ کاری نیست؛ بلکه افتخار سایپا، تولید خودرو با تکیه بر توان داخل و افزایش عمق ساخت داخلی است.»

رادمش درباره برنامه های آینده گفت: «در ماه های پیش رو، خودرو سواری آریا با موتور بنزینی وارد بازار می شود. نسخه پلاگین-هیبرید این خودرو نیز توسعه یافته و آماده عرضه است. آریا می تواند به عنوان تاکسی ملی مورد استفاده قرار گیرد و از سیاست گزاران در مجلس، وزارت کشور و وزارت نفت انتظار داریم از این طرح ملی حمایت کنند.»

وی یادآور شد: «مزیت آریا پلاگین-هیبرید این است که به زیرساخت گسترده شارژ نیاز ندارد و چالش های متداول خودروهای برقی را رفع می کند. این محصول تمام استانداردهای فعلی و آتی کشور را پوشش داده، هزینه نگهداری پایینی دارد و از سطح بالایی از داخلی سازی برخوردار است؛ ویژگی هایی که برای رانندگان تاکسی بسیار حیاتی است.»

همکاری موثر زامیاد و شهرداری ها برای خدمات شهری

مسعود نصرتی، معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور بیان داشت: «همکاری سازمان شهرداری ها با زامیاد در حوزه تامین کامیونت های کمپرسی و ارتقای محصول، اقدامی

خودرو در حوادث احتمالی تا ۴۵ درصد افزایش یابد. در تست‌های تصادف از روبرو و جانبی وضعیت هر دو سرنشین جلو با توجه به عملکرد سریع ایربگ‌ها و قطعات قابل انعطاف، سبب بوده و در سطح بالایی ارزیابی می‌شود. همچنین در تست ترمز اضطراری، سیستم پیشگیری از برخورد در هماهنگی با سیستم ترمز اضطراری خودکار، به‌خوبی عمل کرده تا امتیاز بالایی را در این زمینه به خود اختصاص دهد. از سوی دیگر سیستم کمکی رانندگی و تشخیص عابر پیاده نیز در تست عابر پیاده دوچرخه در روز عملکردی بهتر از شب داشته و توانایی بالایی خود را به‌نمایش گذاشته است.

«در آزمایش‌های انجام‌شده از سوی موسسه تست تصادف اتحادیه اروپا «یوروانکپ» در سال ۲۰۲۲ میلادی، Z4 (کوپه رودستر بامو) در فهرست ایمن‌ترین خودروهای جهان قرار گرفت و ۵ ستاره ایمنی را از آن خود کرد. این به‌معنای به‌کارگیری ساختار جدیدی در محصولات بامو است که البته این کمپانی قبل از تولید نسل جدید Z4 از آن خبر داده بود. در عین حال طراحی پنتل‌های جدید در راستای جذب نیروهای عرضی و طولی و به‌کارگیری مهندسی جدید در ساختار بدنه سبب شده است ایمنی سرنشینان این



رودستر چموش باواریایی‌ها
با ۵ ستاره ایمنی



وزیر نیرو در پاسخ به «دنیای خودرو»؛

تامین پایدار انرژی صنایع خودروسازی در دستور کار است

مادر حال حرکت به سمت توسعه زیرساخت‌های برقی هستیم تا تامین برق برای خودروهای برقی در کشور ممکن شود



انرژی‌های پاک و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی است.»

وی در پایان با اشاره به اهمیت حضور مینار در نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق گفت: «این نمایشگاه به‌عنوان بزرگ‌ترین رویداد تخصصی صنعت برق کشور، فرصتی برای تبادل دانش و توسعه همکاری‌های فناورانه میان شرکت‌های داخلی و بین‌المللی فراهم می‌کند. گروه مینا نیز با تمرکز بر رویکرد بومی‌سازی فناوری، آماده همکاری با نهادهای دولتی و خصوصی برای توسعه پروژه‌های ملی در حوزه انرژی است.»

■ آشنایی با دو مدل شارژر ۱۸۰ و ۶۰۰ کیلوواتی DC

در ادامه رونمایی از محصولات جدید گروه مینا در حوزه زیرساخت حمل‌ونقل برقی، مشخصات فنی شارژرهای ۱۸۰ و ۶۰۰ کیلوواتی IDC این شرکت منتشر شد. این تجهیزات که به‌طور کامل توسط متخصصان داخلی طراحی و تولید شده‌اند، اکنون در زمره پیشرفته‌ترین شارژرهای تجاری خاورمیانه قرار گرفته‌اند.

بر اساس اطلاعات اعلام‌شده، شارژر فوق‌سریع ۶۰۰ کیلوواتی با قابلیت پشتیبانی از پروتکل‌های جهانی GB/T و CCS2 طراحی شده و قادر است به‌صورت هم‌زمان تا چهار خودروی برقی را بتوان مجموع ۶۰۰ کیلووات شارژ کند. این دستگاه از فناوری ارتباطی OCPP ۱.۶ بهره می‌برد و امکان پایش، پشتیبانی و به‌روزرسانی از راه دور را برای اپراتورهای شارژ فراهم می‌سازد. طراحی ماژولار، بدنه مقاوم با استاندارد حفاظتی IP54 و قابلیت عملکرد پایدار در بازه دمایی منفی ۳۰ تا مثبت ۶۵ درجه سانتی‌گراد از جمله ویژگی‌های این محصول است. همچنین مینا اعلام کرده که این شارژر برای نصب در پایانه‌های تاکسی و اتوبوس برقی، پارکینگ‌های عمومی و مراکز خرید مناسب هستند و می‌توانند در قالب شبکه یکپارچه مدیریت شارژ در کشور به کار گرفته شوند.

در کنار این مدل، شارژر ۱۸۰ کیلوواتی DC نیز به‌عنوان محصولی میان‌رده معرفی شده است. این دستگاه توانایی شارژ هم‌زمان دو خودروی برقی را دارد و از استانداردهای بین‌المللی مشابهی بهره می‌برد. ولتاژ ورودی آن ۴۰۰ ولت سه‌فاز با توان ورودی 76.8 کیلووات است و خروجی آن در محدوده ۲۰۰ تا ۱۰۰۰ ولت DC با جریان حداکثر ۳۲ آمپر تعریف شده است. مینا اعلام کرده است که هر دو مدل با بهره‌گیری از شبکه‌های ارتباطی LAN، Wi-Fi، 4G و قابلیت اتصال هوشمند به سامانه مدیریت مرکزی را دارند. علاوه بر این، طراحی مستحکم و استفاده از قطعات مقاوم در برابر ضربه، این محصولات را برای کارکرد طولانی‌مدت در شرایط اقلیمی مختلف ایران مناسب ساخته است.

به گفته کارشناسان صنعت برق، توسعه این تجهیزات در داخل کشور می‌تواند وابستگی به واردات شارژرهای پر قدرت را کاهش دهد و مسیر توسعه حمل‌ونقل برقی در کشور را تسریع کند. در شرایطی که ایران برنامه گسترش ناوگان برقی شهری و سواری را دنبال می‌کند، ورود فناوری شارژ سریع و فوق‌سریع مینا گامی مهم در جهت تکمیل زنجیره بومی‌سازی صنعت خودرو برقی به‌شمار می‌رود.

مصرف، بازده تولید انرژی در کشور را نیز افزایش دهیم.»

■ رونمایی مینا از دو دستورده فناورانه در حوزه برقی‌سازی و انرژی با حضور وزیر نیرو و مجتبی بابایی، مدیر رسانه گروه مینا، با اشاره به حضور گسترده این گروه در بیست و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق ایران گفت: «گروه مینا در این رویداد تخصصی با هدف ارائه تازه‌ترین دستوردهای فناورانه خود در حوزه انرژی و برقی‌سازی حضور یافته و در روز نخست، از دو محصول راهبردی شامل شارژر فوق‌سریع ۶۰۰ کیلووات و سامانه ذخیره‌ساز انرژی شرکت مهندسی و ساخت برق و کنترل مینا (مکو) رونمایی کرد.»

وی با اشاره به حضور فعال مینا در سالن خلیج فارس (سالن ۴۴)، سالن ۴۱ (ویژه انرژی‌های تجدیدپذیر) و فضای باز نمایشگاه افزود: «گروه مینا امسال با دو غرفه تخصصی و یک غرفه در فضای باز در نمایشگاه حضور دارد تا آخرین توانمندی‌های خود در حوزه‌های برق، کنترل و انرژی‌های نو را به نمایش بگذارد.»

بابایی در توضیح جزئیات محصولات رونمایی‌شده گفت: «شارژر فوق‌سریع ۶۰۰ کیلوواتی تولید داخل، نخستین نمونه بومی‌سازی‌شده در ایران است که امکان شارژ هم‌زمان چهار خودروی سواری و دو اتوبوس برقی را فراهم می‌کند. این محصول با بهره‌گیری از نازل‌های سوپر فست ۳۵۰ امپر، از سریع‌ترین زمان شارژ ممکن برخوردار بوده و با استانداردهای جهانی GB/T و CCS سازگار است.» وی افزود: «این سامانه همچنین از قابلیت مدیریت هوشمند توان (Dynamic Load Sharing) برای توزیع بهینه انرژی بین نازل‌ها بهره می‌برد و به نمایشگر تبلیغاتی مجهز است تا بتواند ضمن ارائه خدمات شارژ، درآمدزایی نیز ایجاد کند. طراحی این شارژر برای تمام وسایل نقلیه برقی از اتوبوس تا خودروی سواری انجام شده و یکی از گام‌های اساسی مینا در مسیر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برقی کشور به‌شمار می‌رود.»

مدیر رسانه گروه مینا درباره دومین دستورده مینا نیز اظهار کرد: «سامانه هوشمند ذخیره‌ساز انرژی سری TITAN با نام تجاری MAP-ION، با ظرفیت ۲۱۵ کیلووات ساعت، راهکاری جامع برای مدیریت و ذخیره‌سازی انرژی محسوب می‌شود. این سامانه با استفاده از باتری‌های LFP (لیتیوم فسفات آهن) از ایمنی و طول عمر بسیار بالایی برخوردار است و می‌تواند تا ۲۵ سال عملکرد پایدار داشته باشد.»

وی تصریح کرد: «زمان تعویض در این سیستم کمتر از ۲۰ میلی‌ثانیه است که موجب تامین برق بدون وقفه در زمان قطعی می‌شود. علاوه بر این، TITAN قابلیت کار در حالت‌های On-Grid و Off-Grid را دارد و می‌تواند به پیل‌های خورشیدی متصل شود. همچنین قابلیت پیک‌سایه برای کاهش هزینه انرژی در ساعات اوج مصرف و مدیریت هوشمند از طریق اپلیکیشن اختصاصی و سامانه مدیریت انرژی (EMS) از دیگر ویژگی‌های این محصول است.»

بابایی تأکید کرد: «گروه مینا همواره توسعه فناوری‌های بومی و پایدار را در دستور کار دارد و این دو دستورده نشان‌دهنده ظرفیت بالای مهندسان ایرانی برای پاسخ به نیازهای ملی در حوزه انرژی‌های نو و حمل‌ونقل برقی است. هدف ما ایجاد زیرساخت‌هایی برای گذار کشور به سمت

■ در بیست و چهارمین

نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق ایران، شرکت مینا از شارژر فوق‌سریع ۶۰۰ کیلوواتی رونمایی کرد؛ دستوردهی که می‌تواند گامی بزرگ در مسیر

توسعه زیرساخت‌های خودروهای برقی در کشور باشد. این فناوری جدید، زمان شارژ خودروهای برقی را به حداقل رسانده و پاسخ‌گوی نیاز روزافزون به حمل‌ونقل پاک و کارآمد خواهد بود. با توجه به روند جهانی کاهش آلاینده‌گی و حرکت به‌سوی انرژی‌های تجدیدپذیر، تولید چنین تجهیزات پیشرفته‌ای نه تنها نمادی از پیشرفت صنعت برق و فناوری کشور است، بلکه حمایت مؤثری از گسترش ناوگان خودروهای برقی و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی به‌شمار می‌رود. این اقدام مینا می‌تواند افق تازه‌ای برای آینده صنعت حمل‌ونقل پاک ایران رقم بزند.

■ تامین برق پایدار برای صنعت خودرو و حمل‌ونقل برقی در دستور کار

در مراسم رونمایی از شارژر فوق‌سریع ۶۰۰ کیلوواتی شرکت مینا در بیست و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق ایران، عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو با اشاره به نقش راهبردی مینا در توسعه زیرساخت‌های برق کشور و تامین انرژی در شرایط اضطراری، بر تداوم برق‌رسانی پایدار به صنایع و حمایت از گسترش حمل‌ونقل برقی تأکید کرد.

وزیر نیرو در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر نگرانی خودروسازان و قطعه‌سازان درباره احتمال قطع برق یا گاز در فصل زمستان اظهار کرد: «امسال قطع انرژی نخواهیم داشت، تامین برق و گاز صنایع در زمستان امسال در دستور کار وزارت نیرو و نفت قرار دارد و هماهنگی‌های لازم برای پایداری شبکه و تامین نیاز صنایع انجام شده است.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره برنامه‌های وزارت نیرو برای تامین انرژی در شرایط خاص و بحرانی گفت: «در برنامه وزارت نیرو، پیش‌بینی شده است که در شرایط اضطراری بتوانیم انرژی را به‌صورت مدیریت‌شده در نیروگاه‌ها با راندمان بالا تولید و تامین کنیم. این موضوع به ما امکان می‌دهد علاوه بر تامین پایدار برق، از ظرفیت انرژی‌های تجدیدپذیر نیز برای پایداری شبکه استفاده کنیم.»

وزیر نیرو با اشاره به نگاه کلان دولت و رئیس‌جمهور نسبت به آینده حمل‌ونقل برقی افزود: «رویکرد دولت در این حوزه منطقه‌ای و آینده‌نگرانه است. مادر حال حرکت به سمت توسعه زیرساخت‌های برقی هستیم تا تحویل برق برای خودروهای برقی در کشور ممکن شود. در این مسیر، هم وزارت نیرو و هم مجموعه‌هایی مانند مینا نقش کلیدی دارند.»

وی تأکید کرد: «با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، نه تنها دغدغه قطعی برق و گاز برای صنایع برطرف خواهد شد، بلکه تلاش می‌کنیم با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و مدیریت هوشمند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir



پیکاب کی‌ام‌سی کرمان‌موتور و فوتون ایران خودرو بیشترین سهم فروش را در این بخش از بازار خودرو کشور به‌خود اختصاص داده‌اند.

با وجود تنوع چشمگیر در سگمنت پیکاب‌ها و ورود چندین محصول جدید به این بخش، اما بازار روی خوشی به آن‌ها نشان نداده و همچنان



بازار پیکاب‌ها به تازمه‌واردها روی خوش نشان نداد!

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افت تقاضا برای خودروهای گران‌قیمت چینی

به‌همین دلیل فروش خودروهای چینی در محدوده‌قیمت بیش از ۴ میلیارد تومان با افت محسوسی مواجه شده است.

برخوردار بودند؛ اما امسال با محدود شدن شرایط فروش منعطف و همچنین افزایش واردات خودرو، شاهد کاهش اقبال به این مدل خودروها در بازار کشور هستیم.

سال گذشته خودروهای گران‌قیمت از برندهای چینی با اتکا به ضعیف بودن جریان واردات از یک سو و از سوی دیگر شرایط فروش منعطف، از اقبال چشمگیری

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▼
کی‌ام‌بی ایگل ۱٫۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۶۵	۱۵	▼
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۴۰	۰	▼
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲۰	▼
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۸۰	۰	▼
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰	۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▼
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰	۰	▼
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۳۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۲۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	▼
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	▼
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	▼
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▼
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	▼
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	▼
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	▼
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۴۰۰	۱۵۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	▼
فولکس تی‌آر ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۰	۰	▼
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	▼
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	▼
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	▼
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	▼
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	▼
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	▼
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	▼
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	▼
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۰	۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ 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	۵۱۲	۳	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۵	۳	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۵۴	۴	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۷	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۳۵	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۲۸	۱۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۲	۶	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۷۴	۴	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۹۲	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۷۰	۵	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۷	۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۸۸	۵	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۶۲	۶	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۶۰	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۸	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱۰	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۸۰	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۴۲	۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۰۸	۰	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۰	۱۰	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۷	۳	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	▼
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	▼
نيسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	▼
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۰	۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۶۵	۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۵	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۵	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۵۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۹۶	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۳	۶	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقایافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۹۲	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقایافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۱۳	۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۹	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقایافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۶۷	۱۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۰۸	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۳۴	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۵۸	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۴۵	۱۸	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۹۹	۱۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۳۷	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۳۵	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۰۵	۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۱۵	۱۲	▲

قشائی به همراه نماینده بازرسی اصناف به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی صورت گرفته از این انبار موفق شدند تعداد ۲ هزار کارت انواع روغن موتور قاچاق را کشف کنند.»
جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان با اشاره به این که کارشناسان ارزش کالاهای قاچاق کشف شده را ۳۰ میلیارد ریال برآورد کردند، تصریح کرد: «در این راستا ضمن پلمب انبار، یک متهم نیز شناسایی و با تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به اداره تعزیرات حکومتی استان معرفی شد.»

«جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف ۳۰ میلیارد ریال انواع روغن موتور قاچاق در بازرسی ماموران انتظامی شهرستان بر خوار از یک انبار خبر داد.
سردار محمدرضا هاشمی فر گفت: «ماموران فرماندهی انتظامی شهرستان بر خوار در پی دریافت اخباری مبنی بر نگهداری روغن های صنعتی قاچاق در یکی از انبار های سطح شهرستان، رسیدگی به این موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»
وی افزود: «در این خصوص ماموران پس از اطمینان از درستی اخبار و ضمن هماهنگی با مرجع



کشف روغن موتورهای میلیاردی قاچاق در بر خوار



ادعاهایی که پایه و اساس علمی ندارند!

باورهای نادرست درباره مکمل ها

تقلبی می تواند هزینه های سنگینی را به همراه داشته باشد؛ همان طور که برخی رانندگان گزارش کرده اند که پس از استفاده از مکمل تقلبی، مصرف سوخت به جای کاهش، ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش یافته است. برخی فروشندگان توصیه می کنند چند بطری مکمل را هم زمان به باک خودرو اضافه کنید؛ اما این کار نه تنها نتیجه بهتری نمی دهد، بلکه تعادل شیمیایی سوخت را نیز برهم می زند.

دستورالعمل سازنده معمولاً مقدار دقیق و دوره استفاده را مشخص می کند؛ برای مثال هر ۳ هزار تا ۵ هزار کیلومتر یک بار، فراموش نکنید که مصرف بیش از حد از مکمل نه تنها پول شما را هدر می دهد، بلکه می تواند باعث وارد آمدن آسیب به موتور، افزایش رسوب در انژکتور ها و کاهش طول عمر فیلتر کاتالیست شود. مصرف سوخت از عوامل متعددی از جمله سبک رانندگی، فشار باد لاستیک ها، وضعیت فیلتر هوا و شرایط ترافیک و ... تاثیر می پذیرد، اما مکمل استاندارد می تواند با تمیز نگه داشتن انژکتور ها و بهبود احتراق، بین ۵ تا ۱۰ درصد مصرف سوخت را کاهش دهد. ادعاهای بیش از این (به عنوان مثال ۳۰ یا ۵۰ درصد) اغلب تنها ترغیب تبلیغاتی هستند و با داده های علمی مطابقت ندارند؛ زیرا آزمایش های مستقل نیز نشان داده اند که مکمل ها نقش کمکی دارند و نمی توانند جایگزین اصلاح سبک رانندگی یا نگهداری مناسب خودرو شوند. افزودنی های غیر استاندارد می توانند تولید آلایندة را افزایش دهند؛ به همین دلیل مکمل استاندارد با هدف کاهش گازهای مضر مانند CO و HC طراحی شده است؛ اما محصولات تقلبی نه تنها چنین نقشی ندارند، بلکه بار اضافی روی کاتالیست ایجاد می کنند. در شهرهای پر جمعیت و آلوده، این موضوع اهمیت بیشتری پیدا می کند؛ زیرا افزایش آلایندة ها می تواند کیفیت هوا را به شدت تحت تاثیر قرار دهد.



استفاده شود؛ زیرا استفاده نادرست می تواند باعث گرفتگی انژکتور ها، کاهش طول عمر کاتالیست و حتی وارد آمدن آسیب به پشیرانه شود. برای مثال، در یک آزمایش کاربردی در ایران، استفاده از مکمل نامتناسب با خودروهای قدیمی باعث رسوب گذاری در سیستم سوخت رسانی و کاهش شتاب اولیه شد.

بسیاری از مکمل های غیر استاندارد حاوی ترکیبات ناشناخته یا ناخالصی هستند که می توانند باعث رسوب گذاری شدید در سیستم سوخت رسانی شوند. انجمن های فنی خودرو در داخل کشور گزارش داده اند که کاربران پس از استفاده از مکمل های متفرقه با گرفتگی انژکتور، کاهش شتاب و حتی آسیب به کاتالیست مواجه شده اند. بنابراین استفاده از مکمل

محصولی که وعده افزایش چند ده درصدی قدرت موتور را می دهد، بیشتر یک شعار تبلیغاتی است تا واقعیت. این موضوع به ویژه در خودروهای نو و موتورهای مدرن اهمیت دارد؛ زیرا طراحی پیشرفته این موتور ها به گونه ای است که به سختی می توان راندمان را بدون تغییرات مکانیکی قابل توجه افزایش داد. واقعیت این است که مکمل ها با توجه به نوع موتور و سیستم سوخت رسانی طراحی می شوند و برخی از آن ها مخصوص موتور های توربوشارژ هستند؛ برخی دیگر برای خودروهای قدیمی و بعضی برای شرایط خاص استفاده در شهرهای پر ترافیک یا مناطق با کیفیت سوخت پایین طراحی شده اند. دفتر چه راهنمای اکثر خودرو ها نیز توصیه می کند تنها در صورت نیاز واقعی و با محصول مورد تایید شرکت سازنده از مکمل

بازار مکمل های بنزین این روزها بیش از همیشه داغ بوده و تبلیغات پر زرق و برق، وعده های عجیب و شعار های اغراق آمیز مصرف کنندگان را به این باور می رساند که یک بطری مکمل می تواند معجزه ای در عملکرد خودرو ایجاد کند، اما واقعیت متفاوت است؛ بسیاری از این ادعاها پایه علمی ندارند و تنها ابزاری برای بازاریابی هستند که در این مقاله، قصد داریم مهم ترین دروغ ها و تصورات نادرست درباره افزودنی های سوخت را بررسی کنیم و نشان دهیم چه چیزی واقعاً اثر گذار است و چه چیزی صرفاً جنبه تبلیغاتی دارد.

بازار مکمل بنزین پر از ادعاهای وسوسه کننده است؛ اما واقعیت پشت بسیاری از این شعار ها، اغراق یا دروغ است؛ زیرا یک مکمل استاندارد و دارای تاییدیه معتبر می تواند به بهبود عملکرد خودرو کمک کند، اما نه به شکل معجزه آسا. مصرف کننده باید با دانش و آگاهی انتخاب کند؛ زیرا خرید از فروشگاه ها و نمایندگی های رسمی، توجه به برچسب اصالت، تاریخ تولید و دستورالعمل مصرف، ساده ترین راه برای جلوگیری از هزینه های اضافی و آسیب به موتور است. با این کار، نه تنها از هزینه های سنگین تعمیرات پیشگیری می کنید، بلکه عمر موتور و سیستم سوخت رسانی خودرو را نیز بهینه خواهید کرد.

یکی از رایج ترین ادعاها در بازار مکمل ها این است که مکمل بنزین قدرت موتور را ۵۰ درصد افزایش می دهد؛ اما در واقعیت هیچ کمکی نمی تواند چنین جهش عظیمی در توان موتور ایجاد کند. افزایش واقعی توان موتور به عوامل متعددی از جمله طراحی پشیرانه، نسبت تراکم، کیفیت سوخت و حتی شرایط نگهداری خودرو بستگی دارد و بر اساس گزارش های فنی منتشر شده توسط SAE International، استفاده از مکمل بنزین استاندارد تنها می تواند بین ۲ تا ۵ درصد راندمان احتراق را بهبود دهد. بنابراین هر

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۰

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



بسیاری از اسپرت‌دوستان مانند نسل چهارم نباشد، اما آمار فروش خیره‌کننده آن در بازار ایالات متحده نشان از استقبال بسیار بالا از نسل پنجم این خودرو دارد. در واقع تعداد ۱۵ هزار و ۹۷۱ دستگاه از این خودرو از ماه جولای سال ۲۰۱۹ تا اواخر ماه ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی به فروش رفته است. نکته مهم در این باره آن است که تنها در ماه می سال ۲۰۲۱ تعداد یک هزار و ۴۹ دستگاه سوپرا به فروش رسیده که این آمار از اوایل تولید این کوپه تا ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی بسیار بالاتر و به‌نوعی خیره‌کننده است.

نخستین نمونه‌های سوپرا، کوپه محبوب و خوشنام تویوتا در سال ۱۹۷۸ تولید و راهی بازار شدند و از همان ابتدا به عنوان یک مدل اسپرت از آن‌ها یاد می‌شد. در عین حال نسل چهارم سوپرا یکی از کوپه‌های محبوب و جسور زاینی است. اما این کوپه اسپرت خوشنام و محبوب تویوتا تا سال ۲۰۰۲ میلادی روی خط تولید حضور داشت. پس از گذشت ۱۷ سال یعنی مارس سال ۲۰۱۹ کمپانی تویوتا بار دیگر کوپه محبوب خود را با استایلی تنومند و آوانگارد و جذاب به جهان معرفی کرد. نسل پنجم سوپرا، شاید به‌نظر

«سوپرا»؛ کوپه‌ای پر سود برای تویوتا



تلگرام

Telegram

راهکار کاهش آلودگی هوا

معمولاً از تردد خودروهای فرسوده و عدم نظارت بر نوسازی سیستم حمل‌ونقل به‌عنوان عوامل اصلی آلودگی هوای کلان‌شهرها یاد می‌شود. در عین حال با توجه به این که خودروهای مورد استفاده در کشور عمدتاً دارای پیش‌ران‌های بنزینی یا دیزلی هستند، بنابراین ارتقای کیفیت سوخت به‌خودی خود می‌تواند سبب کاهش حجم آلودگی در هوای کلان‌شهرهای کشور شود. حال سوال این است که برای ارتقای کیفیت سوخت خودروها باید به چه نکاتی توجه داشت؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ماهیت پیش‌ران‌های احتراق داخلی بر اساس ورود سوخت به سیلندر و متراکم‌سازی آن و در نهایت انفجار یا احتراق سیلندر به واسطه سوخت و استفاده از نیروی آن برای به حرکت درآوردن خودرو به‌طور کلی هر نوع وسیله نقلیه بر خوردار از پیش‌ران است. در این حالت باید توجه داشت که سوخت مورد استفاده در موتور می‌تواند احتراق کامل را شکل دهد و سبب کاهش انتشار آلاینده‌های مضر از راه‌آگزوز شود. بنابراین ارتقای کیفیت سوخت در کاهش آلودگی هوا مؤثر است و برای تحقق این امر باید مطابق با استانداردهای جهانی پیش رفت.

پهلویی

شرکت‌های پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و بهینه‌سازی مصرف سوخت، نقش بسیار مهمی در ارتقای کیفیت سوخت مصرفی در کشور دارند. این شرکت‌ها می‌توانند با استفاده از تکنولوژی منطبق بر استانداردهای جهانی در راستای ارتقای کیفیت سوخت کشور به‌خوبی ایفای نقش کنند.

یوسف‌پور

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست

خودرو خارجی دارم و چندی پیش حین رانندگی با آن، زمانی که وضعیت دنده را از ۲ به ۳ تغییر دادم، خودرو ناگهان متوقف شد و دیگر توان حرکت نداشت. ضمن تماس با یک مرکز امداد خودرو متفرقه برای رفع مشکل، تکنسین این مرکز در محل حاضر شد و ضمن بررسی خودرویم تشخیص داد که برای رفع مشکل باید پلوس، سرسیلندر و سه سنسور درپچه گاز، اکسیژن و دورموتور خودرو تعویض شوند. این درحالی است که با مراجعه به یک تعمیرگاه نسبتاً معروف در سطح شهر، مکانیک پس از بررسی وضعیت خودرویم تشخیص داد که مشکل مربوط به صفحه کلاچ و روغن گیربکس است که با تعویض آن، مشکل خودرویم به صورت کامل برطرف شد.

۰۹۲۲*۱۸۹۷

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۳۶

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۴۳۷

تاثیر کدام مورد در ایمن‌سازی معابر شهری بیشتر است؟



۱- افزایش پل‌های عابر پیاده در سطح شهر به ویژه در آتوبان‌ها
۲- بازسازی آسفالت خیابان‌ها

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برای رشد و توسعه خودروهای برقی توجه به کدام مورد اهمیت بیشتری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۷۷ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از پنل‌های خورشیدی در اطراف شهرها برای تامین انرژی پاک و ۲۳ درصد به گزینه دوم یعنی بهره‌گیری از فناوری جدید در راستای تولید برق شهری و نیاز خودروهای برقی رأی داده بودند.

پیامک

SMS

استارت با تاخیر

خودرو کوئیک دنده‌ای دارم و پس از پارک آن زیر نور مستقیم آفتاب، زمانی که به خودرو استارت می‌زنم با تاخیر طولانی روشن می‌شود؛ مشکل چیست؟

۰۹۱۹*۲۴۹۸

«پارک خودرو زیر نور مستقیم آفتاب می‌تواند مشکلاتی را برای آن ایجاد کند که تاخیر در روشن شدن خودرو از جمله آن‌هاست. این مساله دلایلی دارد که در این جابه آن اشاره می‌شود.

نخست این که اگر شیر کنیستر یا خود این قطعه دچار مشکل شده باشد، زمانی که خودرو در تابش نور خورشید قرار دارد، مقدار بنزین داخل باک بخار شده و در زمان استارت ابتدا بخار بنزین و سپس سیال به داخل پیش‌ران راه خواهد یافت. این مساله روشن شدن خودرو را با تاخیر و البته مشکل همراه می‌سازد. همچنین در صورت بروز ایراد در استارت خودرو، به سیم‌ها دچار افزایش دما می‌شوند. این حالت منجر به کاهش جریان الکتریکی لازم برای روشن کردن خودرو خواهد شد و در این صورت روشن کردن خودرو با تاخیر همراه خواهد بود. بنابراین توصیه می‌شود در گام نخست سیستم سوخت‌رسانی و سپس سیستم استارت مورد بررسی قرار گیرد.

خاموش شدن خودرو

خودرو پراید مجهز به فرمان هیدرولیک دارم و در زمان روشن بودن کولر آن، خودرو در سر پیچ‌ها میل به خاموش شدن دارد؛ مشکل چیست؟

۰۹۱۸*۷۱۳۹

«این مساله بیانگر خرابی یا معیوب شدن سیستمی در خودرو نیست. معمولاً در فصل تابستان در صورتی که کولر خودرو روشن باشد، نیروی تولیدشده از پیش‌ران و جریان الکتریکی موجود در خودرو زیر فشار خواهد بود. زیرا نیروی پیش‌ران به دلیل فشار مکانیکی حاصل از فعالیت کمپرسور کولر کاهش یافته و دینام نیز در جهت تامین جریان الکتریکی فن‌ها زیر بار قرار می‌گیرد. در این صورت خودرو سر پیچ‌ها که فرمان به‌طور کامل به یک جهت خاص هدایت می‌شود، میل به خاموش شدن دارد. بنابراین سعی کنید در روزهای گرم تابستان هنگام پارک کردن یا دور زدن با خودرو، کولر آن را خاموش نگه دارید.

نشانه تعویض لنت ترمز

خودرو پژو پارس تی‌یوفا دارم که حدود یک ماه است موقع ترمزگیری خودرویم صدای عجیبی تولید می‌کند؛ انگار کف آن به مانعی یا چیزی گیر کرده باشد؛ علت چیست؟

جلیلی-تهران

«ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و این موضوع نیاز به بررسی بیشتر دارد. این حالت به سه دلیل کلی در خودرو رخ می‌دهد. نخست این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمزگیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک صدا یا لرزش ایجاد خواهد شد. بنابراین نیاز است که در زمان تعویض لنت ترمز تکنسین به بررسی فنی دیسک بپردازد. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمزگیری ار تعاش یا صدای عجیبی از خودرو به گوش خواهد رسید و در این صورت باید لنت ترمز تعویض شود. در عین حال در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمزگیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز صدا و ارتعاشی به گوش خواهد رسید؛ بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع‌تر به بررسی وضعیت لنت‌های ترمز بپردازید. لازم به ذکر است برای انجام هر گونه تعویض و تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

آیا «کیا» در بازار جهانی موفق است؟ «فورت‌ه GT»؛ بهترین سدان ۲۰۲۲



کوچک‌روی در صندوق عقب چاشنی اسپرت‌رادر این سدان کامپکت دوچندان می‌کند. طراحان کمپانی کیاموتورز برای نسخه GT و GT-Line از رنگ‌های ۱۷ اینچی آلایازی استفاده کرده‌اند. از سوی دیگر داخل کابین هم، همانند نمای بیرونی تغییراتی را به خود دیده است.

از جمله این تغییرات می‌توان به صفحه ۴،۲ اینچی TFT برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و صفحه نمایش ۱۰،۲ اینچی جدید با قابلیت پشتیبانی از اندروید اتو و اپل کاربلی، ترمز دستی برقی و خروجی پورت USB برای سرنشینان عقب اشاره کرد.

همچنین در نسخه‌های GT و GT-Line امکاناتی همچون روکش چرم مصنوعی صندلی‌ها، هشدار نقاط رو و هشدار خروج از خطوط هم به چشم می‌خورد. از طرفی دوخت قرمز رنگ صندلی‌های اسپرت، استفاده از دکوراتیو کروم و دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شیفتر در پشت غریبک فرمان GT رانندگی با فورت‌ه جدید را هیجان‌انگیز می‌کند. در بخش فنی تغییرات خاصی روی فورت‌ه جدید اعمال نشده است.

زیرادر نسخه‌های GT-Line و FxLXS از یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری تنفس طبیعی با ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر استفاده شده است. این پیش‌ران حداکثر می‌تواند ۱۴۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۷۹ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ دور در دقیقه تولید کند. برای این نسخه‌ها گیربکس تغییر پیوسته هوشمند دائم ۱۷T که همان ساختار CVT است، در نظر گرفته شده است.

امادر نسخه‌قوی و اسپرت فورت‌ه موسوم به GT از یک پیش‌ران ۴ سیلندر ۱،۶ لیتری مجهز به تکنولوژی توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم T-GDI بهره گرفته شده که حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ دور در دقیقه می‌آورد. گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک و ۶ سرعته دنده‌دستی برای این مشتریان فورت‌ه GT قابل سفارش است. فورت‌ه GT، ۲۳ هزار و ۴۹۰ دلار ارزش دارد.

ازکیا فورت‌ه با همان سراتو در بازار مناطقی مانند آسیا، خاورمیانه و کشورهای مانند مصر به‌عنوان سدان کامپکت خانوادگی کیاموتورز یاد می‌شود. تا به امروز سه نسل از این خودرو سگمنت C به بازار عرضه شده است. نسل سوم فورت‌ه یا سراتو شاهکار دیگر از طراح ارشد سابق کیاموتورز یعنی پیتر شرابرت است. فورت‌ه در نسل سوم فرمت کوپه به‌خود گرفته تا جذابیت آن بیشتر شود. فورت‌ه نسل سوم در سال ۲۰۱۸ به جهان معرفی شد.

این سدان کامپکت سگمنت C که سال ۲۰۲۱ برای بازار زادگاهش یعنی کره جنوبی به‌روز شد، در حال حاضر با عنوان فورت‌ه یا سراتو نسل چهارم با نام K4 شناخته می‌شود.

اگرچه فورت‌ه در بازار کره جنوبی و چین با نام K3 شناخته می‌شود، اما در بازار آمریکای شمالی همچنان با نام فورت‌ه عرضه می‌شود. به‌روزرسانی فورت‌ه نسل دوم به لطف تغییر اساسی و ورود کریم حبیب، طراح ارشد سابق کمپانی بام‌به تیم طراحی کیاموتورز سبب شد این خودرو لقب بهترین مدل سال ۲۰۲۲ را از آن خود کند. تمامی تغییرات ایجادشده در فیس‌لیفت کیا فورت‌ه قابل توجه است.

چراکه غیر از لوگوی به‌روز شده، مجموعه چراغ‌های جلو و عقب، سپرهای جلو و عقب و نیز جلوپنجره معروف «پوزه‌ببری» کیادستخوش تغییراتی شده‌اند که در بهبود زیبایی بیشتر آن مؤثر بوده‌اند. به عبارت دیگر چراغ‌های کشیده در جلو با LEDهای منقطع و جلوپنجره جدید پوزه‌ببری و خطوط تیز روی کاپوت، ظاهر این سدان کامپکت را تنهاجمی کرده است. امادر نمای عقب همان چراغ‌های پیوسته همچنان حفظ شده است. با این تفاوت که LEDهای منقطع مشابه چراغ‌های جلو طراحی شده است.

جالب است بدانید که در نسخه‌های GT و GT-Line استفاده از چراغ‌های مه‌شکن LED سه‌نقطه‌ای مورب و نیز نوارهای قرمز رنگ روی سپرها سبب اسپرت‌تر شدن نمای ظاهری شده است.

هرچند که در نسخه‌های GT و GT-Line آینه‌های مشکی پیاپویی و دیفیوزر اسپرت مشکی پیاپویی بانوار قرمز و دواگروز مستطیل شکل در طرفین واسپویلر



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 بالای کشف شده را ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال برآورد کردند، افزود: «برای متهم ۶۶ ساله پرونده تشکیل و وی برای سیر مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

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 با بیان این که ماموران پلیس آگاهی ماسال حین گشت‌زنی به یک دستگاه خودرو نیسان حامل لاستیک مشکوک شده و آن را برای بررسی بیشتر متوقف



توقیف خودرو حامل لاستیک قاچاق در ماسال



وقتی سابقه، ارزش می‌آفریند؛

برندهای ۲۰۰ ساله صنعت تایر



لاستیک‌های مقاوم در برابر سایش گرفته تا معرفی تایرهای رادیال و سپس تایرهای سبب با ترکیبات دوستدار محیط زیست، این شرکت همواره توانسته نیازهای روز بازار را پاسخ دهد.

در عصر حاضر، با رشد خودروهای برقی و هوشمند، این برند همچنان در حال توسعه فناوری‌های جدیدی است که بتواند با نیازهای خاص این خودروها سازگار باشد؛ از جمله تایرهایی با مقاومت غلتشی پایین برای افزایش برد حرکتی و سیستم‌های هوشمند پایش وضعیت تایر. از منظر اقتصادی و برندینگ نیز، این شرکت توانسته با حفظ هویت تاریخی خود، اعتماد مشتریان را در سراسر جهان جلب کند.

حضور گسترده در بازارهای اروپا، آمریکا و آسیا، همراه با همکاری نزدیک با خودروسازان بزرگ، جایگاه آن را به عنوان یک برند جهانی تثبیت کرده است. در عین حال، با وجود رقابت شدید از سوی برندهای نوظهور آسیایی، این شرکت همچنان توانسته سهم قابل توجهی از بازار جهانی را حفظ کند. نکته مهم دیگر، نقش این برند در ایمنی جاده‌ای است.

تایرها تنها نقطه تماس خودرو با زمین هستند و کیفیت آن‌ها مستقیماً بر عملکرد ترمز، کنترل خودرو و مصرف سوخت تأثیر می‌گذارد.

این شرکت با استانداردهای و ارتقای کیفیت محصولات خود، سهم بزرگی در کاهش حوادث جاده‌ای و افزایش اعتماد عمومی به خودروها داشته است. در نهایت، داستان این برند نشان می‌دهد که قدمت به تنهایی کافی نیست؛ بلکه توانایی نوآوری، سازگاری با تغییرات و حفظ ارتباط با نیازهای مشتریان است که یک شرکت را در طول بیش از یک قرن زنده و موفق نگه می‌دارد. این برند قدیمی لاستیک، نمونه‌ای روشن از پیوند سنت و نوآوری در صنعت جهانی خودرو است و همچنان به عنوان یکی از ستون‌های اصلی این صنعت شناخته می‌شود.

کرد. گودیر نیز مانند سایر شرکت‌ها، ابتدا به تولید محصولات لاستیکی متفرقه پرداخت و تا سال بعد، یعنی ۱۸۹۹، لاستیک خودرو تولید می‌کرد. (نوکیان)؛ این شرکت در سال ۱۹۸۸ میلادی تأسیس شد، اما شرکت مادر آن، Suomen Gummitehdas Oy (کارخانه لاستیک فنلاند)، در سال ۱۸۹۸ میلادی، هم‌زمان با گودیر، شروع به کار کرد. نوکیان در ابتدا پوتین و سایر محصولات لاستیکی را می‌ساخت و تا سال ۱۹۳۲ لاستیک خودرو تولید نکرد. دو سال بعد، اولین لاستیک زمستانی جهان را ساخت.

ارزشمندترین پیشروان تایر سازان

قدیمی‌ترین برند لاستیک جهان که از دهه ۱۸۰۰ میلادی فعالیت خود را آغاز کرده، نمونه‌ای کم‌نظیر از دوام صنعتی و توانایی سازگاری با تغییرات فناوریانه و بازار جهانی است. بررسی تاریخچه این برند نشان می‌دهد که صنعت لاستیک، برخلاف تصور عمومی، تنها محصولی مصرفی نیست بلکه بخشی از زیرساخت‌های حیاتی حمل و نقل و ایمنی جاده‌ای محسوب می‌شود. این شرکت در ابتدا با تولید لاستیک‌های ساده برای دوچرخه‌ها و وسایل نقلیه ابتدایی وارد بازار شد. اما با گسترش صنعت خودرو در اوایل قرن بیستم، توانست جایگاه خود را به عنوان تأمین‌کننده اصلی تایر برای خودروسازان تثبیت کند. نوآوری‌های پی‌درپی در طراحی آج، ترکیب مواد و فناوری‌های مقاوم‌سازی، این برند را به پیشگام صنعت تبدیل کرد.

در دهه‌های بعد، با ظهور خودروهای سنگین، کامیون‌ها و سپس هواپیماها، دامنه فعالیت شرکت گسترش یافت و توانست محصولات خود را برای طیف وسیعی از وسایل نقلیه عرضه کند. یکی از عوامل کلیدی موفقیت این برند، سرمایه‌گذاری مداوم در تحقیق و توسعه بوده است. از تولید

با ظهور خودرو در سال ۱۸۸۶

میلادی، شرکت‌های تولیدکننده لاستیک فرصتی جدید یافتند تا محصولات خود را برای وسایل نقلیه توسعه دهند. بسیاری از این شرکت‌ها، قبل از تولید لاستیک

خودرو، انواع محصولات لاستیکی دیگر را عرضه می‌کردند. بحث بر سر قدیمی‌ترین برند لاستیک جهان همواره داغ بوده است؛ برندی که فعالیت خود را از دهه ۱۸۰۰ میلادی آغاز کرده، اما تعریف «قدیمی‌ترین» وابسته به معیارهای متفاوتی است.

نمی‌توان به راحتی یک شرکت را به عنوان قدیمی‌ترین برند لاستیک معرفی کرد، زیرا چندین برند در دهه ۱۸۰۰ میلادی کار خود را آغاز کردند و هر یک ادعاهایی برای این عنوان دارند. این شرکت‌ها هستند: BFGoodrich (بی‌اف‌گودریچ)؛ این شرکت کارخانه خود را در سال ۱۸۷۰ میلادی در اکرون، اوهایو تأسیس کرد. BFGoodrich ابتدا به تولید محصولات لاستیکی مانند شلنگ و لاستیک دوچرخه مشغول بود و اولین لاستیک پنوماتیک خودروی خود را در سال ۱۸۹۶ تولید کرد. Continental (کنتیننتال)؛ شرکت Continental AG در سال ۱۸۷۱ میلادی در هانوفر آلمان آغاز به کار کرد.

این شرکت در ابتدا محصولاتی مانند کیسه آب گرم و روکش بارانی تولید می‌کرد. Continental در سال ۱۸۹۲ لاستیک دوچرخه پنوماتیک و در سال ۱۹۰۱ اولین لاستیک پنوماتیک خودروی خود را بر روی یک مرسدس قرار داد. Pirelli (پیرلی)؛ جیووانی باتیستا پیرلی در سال ۱۸۷۲ میلادی کارخانه‌ای در میلان ایتالیا برای تولید شلنگ لاستیکی و سایر اقلام ارتجاعی تأسیس کرد. این شرکت در سال ۱۸۸۵ خط تولید لاستیک‌های چرخ‌گاری را راه‌اندازی کرد و در سال ۱۸۹۰ به ساخت لاستیک‌های بادی دوچرخه پرداخت. تولید لاستیک پنوماتیک خودرو برای پیرلی تا سال ۱۸۹۹ طول کشید. Michelin (میشلن)؛ شرکت Michelin در سال ۱۸۳۲ میلادی برای ساخت قطعات لاستیکی ماشین آلات کشاورزی تأسیس شد.

در سال ۱۸۸۹، این شرکت با نام Michelin & Cie به فعالیت ادامه داد و در سال ۱۸۹۱ لاستیک دوچرخه جداشونده را معرفی کرد. میشلن اولین لاستیک خودروی خود را در سال ۱۸۹۵ روی یک خودروی مسابقه نصب کرد و اکنون مالک چندین برند از جمله BFGoodrich است. Kel-ly-Springfield Tire Company (کلی-اسپرینگ‌فیلد)؛ این شرکت در سال ۱۸۹۴ میلادی در اسپرینگ‌فیلد، اوهایو، به طور خاص برای تولید لاستیک‌های لاستیکی توپر برای گاری‌ها افتتاح شد.

به همین دلیل، اغلب از آن به عنوان قدیمی‌ترین شرکت لاستیک‌سازی نام برده می‌شود. Good-year (گودیر)؛ چارلز گودیر در سال ۱۸۳۹ میلادی به کشف فرایند ولکانیزاسیون (مقاوم‌سازی لاستیک با حرارت و گوگرد) دست یافت. برای گرامیداشت این کشف، فرانک سپرلینگ در سال ۱۸۹۸ میلادی شرکت Goodyear Tire and Rubber Company را در اکرون، اوهایو تأسیس





باتری ۱۰۱.۷ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی است. این باتری‌ها با در نظر گرفتن سیستم کنترل دمای کاری آن‌ها و مدیریت انرژی، نیروی لازم هر دو موتور فوق قدرتمند الکتریکی را تأمین و حداکثر پیمایش این خودرو تمام‌الکتریکی را به ۶۲۵ کیلومتر می‌رسانند. عضو ارشد واحد تحقیق و توسعه بامو (R&D) پس از رونمایی سری ۷ جدید به مجله خودرو گفت سری ۷ جدید در نسخه‌های آتی با باتری‌های قدرتمندتر نیز به‌بازار خواهد آمد که تا آن زمان باید سلیقه مخاطبان نیز مد نظر قرار گیرد.

سری ۷ به عنوان سدان فول‌سایز لاکچری برچمدار باواریایی‌ها در نسل جدید یا نسل هفتم خود با تغییرات گسترده در ظاهر و تکنولوژی‌های به‌کار رفته مواجه شد. اگر چه جلوپنجره بزرگ در کنار چراغ‌های دوپل این سدان فول‌سایز انتقادات بسیاری را به‌همراه داشته، اما در بخش تکنولوژی سری ۷ چیزهایی در چنته دارد که در هیچ سدان فول‌سایز لاکچری دیده نمی‌شود. سری ۷ نسل هفتم بر خلاف سایر نسل‌های دیگر، نسخه تمام‌الکتریکی نیز دارد. نسخه تمام‌الکتریکی این سدان فول‌سایز لوکس باواریایی‌ها با نام 7i شناخته می‌شود که دارای یک پک



بامو باتری محصولاتش را تقویت می‌کند

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

آغاز فروش نقدی کامیون کمپرسی امپاور «BD300» بهمن دیزل

طبق اعلام رسمی شرکت، قیمت این کامیون ۴۴ میلیارد ریال تعیین شده و تحویل خودرو طبق برنامه شرکت، در هفته پایانی آذرماه انجام خواهد شد



سیستم صوتی مجهز به مولتی مدیا و چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب تنها بخشی از امکانات این کامیون هستند.

وجود پله‌های ضدلغزش و دستگیره‌های ایمنی بزرگ نیز ورود و خروج از کابین را ساده‌تر و ایمن‌تر کرده است. علاوه بر این، سیستم عایق کابین باعث کاهش محسوس صدای موتور و لرزش در سرعت‌های بالا می‌شود تا راننده در مسیرهای طولانی، خستگی کمتری تجربه کند.

کارایی بالا و بهره‌وری اقتصادی

یکی از اهداف اصلی توسعه امپاور BD300، دستیابی به ترکیب مناسبی از قدرت، دوام و صرفه اقتصادی بوده است. مصرف سوخت این کامیون در مقایسه با محصولات هم‌رده بهینه‌تر است و به دلیل استفاده از قطعات استاندارد و موتور مدرن، هزینه نگهداری در طول عمر خودرو کاهش یافته است.

سیستم خنک‌کاری و تهویه موتور نیز برای عملکرد پایدار در مناطق گرم و پرفشار بهینه‌سازی شده است. مخزن سوخت بزرگ و دسترسی آسان به نقاط سرویس باعث شده امپاور BD300 بتواند مسافت‌های طولانی را بدون توقف‌های مکرر طی کند.

در بخش سازه و اتاق بار، استفاده از فولاد مقاوم با پوشش ضدزنگ و طراحی دقیق اتصالات، دوام بالایی در کاربری‌های معدنی و عمرانی به این کامیون بخشیده است. زاویه تخلیه بالا و قدرت سیستم هیدرولیک امکان تخلیه سریع و کامل مواد سنگین را فراهم می‌کند.

طراحی مدرن با تمرکز بر نیاز راننده

یکی از مزیت‌های بزرگ خانواده امپاور، طراحی کابین با محوریت راننده است. در مدل BD300، داشبورد با چیدمانی منطقی و دسترسی آسان به کنترل‌ها طراحی شده تا راننده در حین کار تمرکز بیشتری بر مسیر داشته باشد. نمایشگر دیجیتال اطلاعات حیاتی خودرو را نمایش می‌دهد و سیستم هشدار دهنده، خطاها یا سرویس‌های دوره‌ای را به‌موقع اطلاع می‌دهد.

همچنین فضای داخلی کابین مجهز به تخت‌خواب برای استراحت راننده بهینه شده و فضای کافی برای لوازم شخصی و تجهیزات روزمره وجود دارد. کیفیت مونتاژ بالا و استفاده از قطعات وارداتی در بخش‌های حیاتی باعث شده امپاور BD300 در مقایسه با محصولات مشابه داخلی، کیفیت سواری بالاتری ارائه دهد.

مزایای خرید نقدی کامیون کمپرسی امپاور بهمن دیزل

بهمن دیزل با هدف افزایش عرضه محصولات جدید و پاسخ به تقاضای بالا در بخش خودروهای کار و تجاری، طرح فروش نقدی کامیون کمپرسی امپاور BD300 مدل ۱۴۰۴ را اعلام کرده است. طبق اعلام رسمی شرکت، قیمت این کامیون ۴۴ میلیارد ریال تعیین شده و فروش تا تاریخ ۲۸ آبان‌ماه ادامه دارد. علاقه‌مندان می‌توانند با مراجعه به نمایندگی‌ها و عاملیت‌های مجاز بهمن دیزل در سراسر کشور نسبت به ثبت‌نام و خرید اقدام کنند.

تحویل خودرو و طبق برنامه شرکت، در هفته پایانی آذرماه انجام خواهد شد و محصول در رنگ سفید عرضه می‌شود. بهمن دیزل تأکید کرده که فروش تنها از طریق نمایندگی‌های مجاز این شرکت صورت می‌گیرد.

کامیون امپاور BD300 با تکیه بر فناوری روز، دوام بالا و امکانات کامل، می‌تواند گزینه‌ای ایده‌آل برای پروژه‌های عمرانی، حمل‌بارهای سنگین و کاربری‌های معدنی باشد. بهمن دیزل با عرضه این محصول نشان داده که مسیر توسعه خود در بخش خودروهای سنگین را با قدرت و نگاه آینده‌نگرانه ادامه می‌دهد.

امکانات ایمنی و رفاهی کامل کمپرسی بهمن دیزل

بهمن دیزل در طراحی امپاور BD300 توجه ویژه‌ای به سطح ایمنی راننده و سرنشین داشته است. این کامیون به سیستم ترمز ضدقفل با کنترلر الکترونیکی (EBS) و سیستم کنترل لغزش (ASR) مجهز است تا در شرایط لغزنده و اضطراری، کنترل خودرو آسان‌تر شود. وجود ترمز اگزوز نیز کمک می‌کند راننده در سرازیری‌ها بدون استهلاک سیستم ترمز اصلی، سرعت خودرو را کنترل کند. علاوه بر موارد فوق سیستم ترمز اضطراری هوشمند (AEBS)، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، خشک‌کن هوا و عملکرد پنوماتیکی ترمزهای محور عقب همگی در کنار هم موجب تسلط راننده بر خودرو در هنگام حمل بار به خصوص در مسیرهای شیب‌دار می‌شوند.

امپاور BD300 ضمن پشتیبانی از استانداردهای اجباری ۸۵ گانه به امکانات ایمنی دیگری همچون رادار هشدار حرکت بین خطوط (LDWS)، سامانه کنترل شروع حرکت خودرو در سربالایی و سیستم هشدار برخورد از جلو (FCWS) نیز مجهز می‌باشد.

کابین امپاور BD300 علاوه بر طراحی ارگونومیک، امکانات رفاهی متنوعی را هم در اختیار راننده قرار می‌دهد. صندلی بادی قابل تنظیم ۶ حرکته همراه با گرم‌کن و سردکن، کروز کنترل، فرمان هیدرولیکی قابل تنظیم، تهویه مطبوع، بخاری در جا، شیشه‌ها و آینه‌های برقی با گرم‌کن،



شرکت بهمن دیزل که

در سال‌های اخیر با عرضه محصولات متنوع در حوزه خودروهای کار و تجاری توانسته جایگاه قابل توجهی در بازار به دست آورد، حالا فروش نقدی جدیدترین

محصول سنگین خود یعنی کامیون کمپرسی امپاور BD300 را آغاز کرده است. این محصول با مدل ۱۴۰۴، رنگ سفید و قیمت قطعی ۴۴ میلیارد ریال عرضه می‌شود و موعد تحویل آن هفته پایانی آذرماه خواهد بود. فروش این خودرو از طریق عاملیت‌های مجاز بهمن دیزل در سراسر کشور و تا ۲۸ آبان‌ماه ادامه دارد.

اما امپاور BD300 فقط یک محصول جدید در لیست فروش نیست؛ بلکه حاصل تلاش چندساله بهمن دیزل برای حضور پر قدرت‌تر در رده کامیون‌های کمپرسی سنگین است. این کامیون با بهره‌گیری از جدیدترین فناوری‌های فنی، طراحی مدرن و امکانات رفاهی و ایمنی کامل، توانسته تعریفی تازه از یک کامیون سنگین اقتصادی و کارآمد ارائه دهد.

طراحی قدرتمند و بدنه مستحکم

امپاور BD300، نظر طراحی ظاهری در ادامه زبان طراحی خانواده امپاور است؛ کابینی با خطوط ساده اما قدرتمند، جلوپنجره‌ای بزرگ با نشان اختصاصی Empower و چراغ‌هایی که جلوه‌ای مدرن و صنعتی به چهره خودرو می‌دهند.

در ساخت بدنه از ورق‌های مقاوم و شاسی تقویت‌شده استفاده شده تا کامیون بتواند در شرایط کاری سخت و مسیرهای ناهموار عمر بالایی داشته باشد.

کابین با تمرکز بر ایمنی، ارگونومی و کاهش خستگی راننده طراحی شده است. عایق کاری صوتی و حرارتی مطلوب، جایگاه مناسب صندلی و فرمان، دید وسیع از جلو و جانبی و کیفیت مترال داخلی، تجربه‌ای فراتر از کامیون‌های کار سنتی را برای راننده فراهم می‌کند. در بخش کمپرسی نیز، طراحی اتاق بار با ضخامت مناسب، زاویه تخلیه دقیق و سیستم هیدرولیک قدرتمند، باعث شده عملیات تخلیه بار به‌صورت سریع، ایمن و بدون استهلاک انجام شود.

پیشرو نیرومند و سیستم انتقال قدرت پیشرفته

قلب پرتنده امپاور BD300 یک موتور دیزلی شش سیلندر خطی توربوشاژ با استاندارد آلایندگی یورو ۵ است که قدرت ۳۰۰ اسببخار و گشتاور ۱۱۰۰ نیوتون متر را در اختیار راننده قرار می‌دهد. این پیشروانه برای استفاده در شرایط سخت کاری و حمل‌بارهای سنگین طراحی شده و در کنار گیربکس دستی ساخت برند FAST عملکردی نرم، دقیق و بادوام ارائه می‌دهد. گیربکس دارای ضرایب دنده کوتاه در دنده‌های ابتدایی برای شروع حرکت بار بار سنگین و ضرایب بلند در دنده‌های انتهایی جهت کاهش مصرف سوخت در مسیرهای طولانی است. هماهنگی کامل میان موتور و گیربکس باعث شده امپاور BD300 از نظر کشش، شتاب و دوام در رده کامیون‌های موفق داخلی قرار گیرد.

سیستم انتقال قدرت این کامیون مجهز به دیفرانسیل قفل‌کن برای عبور از مسیرهای لغزنده و شیب‌دار است و سیستم تعلیق مقاوم آن از نوع فنر تخت چندلایه مجهز به کمک‌فنر و استابلاز در محور جلو و فنر تخت مجهز به استابلاز در محور عقب است تا ضمن تحمل بار زیاد، پایداری خودرو در شرایط مختلف حفظ شود.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

وضعیت نازنجی و ناسالم برای گروه‌های حساس است و ایستگاه اسلامشهر با ۱۶۱، ملارد با ۱۵۶ و بهارستان با ۱۷۶ در وضعیت قرمز و ناسالم بوده است. به‌طور کلی از ابتدای سال جاری تاکنون برای پایتخت ۶ روز هوای پاک، ۱۲۱ روز هوای قابل قبول، ۹۶ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس، هشت روز هوای ناسالم، دو روز هوای بسیار ناسالم و دو روز هوای خطرناک ثبت شده است.

مهر: طبق داده‌های شرکت کنترل کیفی هوا میانگین کیفیت هوای مناطق بیست‌ودوگانه کلان‌شهر تهران امروز با شاخص ۹۸ در وضعیت زرد و قابل قبول قرار دارد. کیفیت ایستگاه سرخه‌حصار با شاخص ۵۲، پردیس با شاخص ۶۵، لواسان ۷۲، ورامین ۸۶ و شهر قدس نیز با شاخص ۸۶ در وضعیت زرد و قابل قبول است. ایستگاه دماوند با شاخص ۱۲۳ و پیشوا با ۱۰۶ در



شاخص آلودگی هوای استان تهران



معضلی که دست از سر شهروندان بر نمی‌دارد!

راه حل کاهش آلودگی هوا چیست؟



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر با ورود به فصل پاییز و کاهش دمای هوا شاهد پدیده وارونگی دما در کلان‌شهرهای کشور هستیم که این امر منجر به تشدید آلودگی هوا شده و تنفس را برای بسیاری از شهروندان به‌خصوص بیماران قلبی-ریوی سخت و جان‌فرسا می‌کند. درعین حال این مساله تخریب محیط‌زیست را نیز به‌دنبال دارد و بررسی‌ها نشان می‌دهد تاکنون نهادهای مختلف بابت غلبه بر این چالش متحمل هزینه‌های هنگفتی شده‌اند؛ اما صرف این هزینه‌ها نیز آن‌طور که باید کارساز نبوده است. براساس گزارش‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست و شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، شاخص کیفیت هوا در روزهای اخیر اغلب در محدوده نارنجی (ناسالم برای گروه‌های حساس) قرار گرفته و در برخی موارد به قرمز (ناسالم برای همه) نزدیک شده است. این پدیده فصلی که معمولاً در نیمه دوم سال به‌دلیل کاهش دمای هوا و بالا رفتن تردد خودروها تشدید می‌شود، نه تنها سلامت عمومی را تهدید می‌کند، بلکه اقتصاد و زندگی روزمره میلیون‌ها نفر را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

هشدار پشت هشدار!

مدیر کل مدیریت بحران تهران با صدور هشدار زرد بابت آلودگی هوا در پایتخت گفته است: «با توجه به انباشت



نسبی آلاینده‌ها و افزایش شاخص‌های آلودگی جوی و کاهش کیفیت هوا در حد ناسالم برای گروه‌های حساس، از افراد دارای بیماری زمینه‌ای می‌خواهیم از تردد در فضای باز اجتناب کنند.» کارشناسان مهم‌ترین دلیل آلودگی هوا در تهران و شهرهای بزرگ کشور را ذرات PM_{2.5} می‌دانند که عامل مهم تنگی نفس، بیماری‌های قلبی-ریوی و

سکته مغزی در سالمندان است. ۱۲/۶ درصد مرگ‌های زودرس در ایران به‌علت آلودگی هواست که بیشتر آن‌ها در ۲۷ کلان‌شهر کشور به‌ویژه تهران رخ می‌دهد. در پژوهش‌های مستقلی که درخصوص آلودگی هوای پایتخت انجام شده، ۸۲ درصد منشأ آلودگی هوا از موتورسیکلت‌ها، خودروهای سواری و کامیون‌ها عنوان

در معابر عمومی کشور نظارت دقیق‌تری داشته باشند. درعین حال فعالان محیط‌زیست بر این باور هستند که توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی و ارتقای کیفیت آن می‌تواند سهم چشمگیری در کاهش استفاده از خودرو شخصی و به‌تبع آن بهبود کیفیت هوا در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور داشته باشد. در این راستا فرهنگ‌سازی و استفاده از دوچرخه برای پیمودن مسیرهای کوتاه نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

درهمین راستا حسین آقاخانی، کارشناس محیط‌زیست عنوان کرده که حل مساله آلودگی هوا بسیار ساده و دست‌یافتنی است و به‌هیچ‌عنوان با یک مقوله پیچیده مواجه نیستیم.

درعین حال توجه به تجربیات کشورهای دیگر نیز در این زمینه می‌تواند تا حد زیادی راهگشا باشد. به‌عنوان مثال بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان راه‌حل غلبه بر آلودگی هوا را توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی و فراهم کردن زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل پاک می‌دانند. واقعیت آن است که ما عملاً با انباشت مشکلات و معضلات حل‌نشده در این بخش مواجه هستیم. درهمین رابطه تمرکز بر توسعه حمل‌ونقل عمومی و فراهم کردن زیرساخت‌ها با هدف استفاده از وسایل نقلیه برقی می‌تواند تا حد زیادی راهگشا باشد.

علیرضا اسماعیلی، رئیس اسبق پلیس راهور نیز در این باره گفته است: «منابع آلاینده در تهران و سایر شهرهای بزرگ ترکیبی هستند و شامل تردد انواع خودرو و موتورسیکلت تا فعالیت نیروگاه‌ها و صنایع پیرامونی می‌شود. همچنین مصرف خانگی در فصل‌های سرد و استفاده از سوخت مایع یا جامد با هدف تامین گرما؛ از دیگر عوامل بالا رفتن آلودگی هوا در کلان‌شهرهای کشور است.» بنابراین با توجه به آن چه گفته شد، ترکیبی از احیا و نوسازی ناوگان، کنترل منابع ثابت و مدیریت مصرف سوخت خانگی راه‌حل مناسبی در این بخش به‌نظر می‌رسد.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۱ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۳۷

STATION

ایستگاه

۱۶

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

پورشه ۹۱۱ خودرو برتر سال شد

پورشه ۹۱۱ نماد مدل های اسپرت های پرפורمنسی است که تا به امروز هشت نسل از آن به جهان معرفی شده است. نسل هشتم این خودرو موسوم به ۹۹۲ از سال ۲۰۱۸ میلادی روی خط تولید این کمپانی صاحب نام اشتوتگارتی قرار گرفت. بر اساس طراحی اسپرت بدنه، توان بالای موتور و عملکرد بی نظیر آن، نسخه کاررا GTS به عنوان خودرو با عملکرد بالا و برتر سال معرفی شد.

لزوم آشنایی با
مختصات فنی خودرو

اگر خودرو شما با ایراد فنی مواجه شود یا نیاز به خرید قطعه داشته باشید و به تعمیرگاه یا بازار مراجعه کنید، تصمیم خرید و انتخاب قطعه با شماست؟ قطعاً پاسخ در این مرحله خیر است. زیرا فروشنده و تعمیرکار معمولاً با بیان این مورد که شما از دانش فنی و آگاهی لازم در مورد قطعات خودرو برخوردار نیستید، تلاشی می کنند نظرشان را در این خصوص به شما تحمیل کنند. شاید در مواقعی نیز حق با آن ها باشد؛ اما زمانی که مشتری اطلاعات کافی در مورد قطعات خودرو داشته باشد، باید به نظر وی احترام گذاشت. در همین رابطه هفته گذشته برای تعویض لنت ترمز خودرویم به یک تعمیرگاه نسبتاً مشهور در سطح شهر مراجعه کردم؛ طبق معمول قطعه نورا مشخصاً خریداری کرده بودم؛ اما در کمال تعجب تکنسین تمایل به تعویض آن با قطعه کهنه نداشت و اصرار داشت از محصولی روی خودرویم استفاده کنم که مورد تایید وی است! بر این اساس در چنین شرایطی شاید بهترین راه آن باشد که برای تعمیر و سرویس خودرو، صرفاً به نمایندگی مربوطه آن مراجعه کنیم. زیرا علاوه بر تضمین کیفیت و اصالت کالا، در صورتی که خودرو در نمایندگی تعمیر شود، خرابی های پس از تعمیر نیز تا حد زیادی کاهش می یابد. در نهایت کارشناسان صنعت خودرو بر این امر تأکید دارند که آشنایی نسبی مالکان خودروها با امور فنی می تواند مانع از تحمیل هزینه های هنگفت تعمیرات به آن ها شود و این مساله می تواند در تشخیص قطعات اصل از فرع نیز تا حد زیادی موثر باشد.



روزنامه نگار

قیمت خودرو روز گذشته در بازار ثابت ماند

جک SR3 بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شداموی ام آریزو ۵ بدون تغییر
در بازار یک میلیارد و ۸۰۰
میلیون تومان ارزش گذاری شدشاهین اتوماتیک GL بدون
تغییر در بازار یک میلیارد و ۲۰۳
میلیون تومان ارزش گذاری شددنا پلاس اتوماتیک بدون تغییر
در بازار یک میلیارد و ۳۲۸
میلیون تومان ارزش گذاری شدترازانو، همسفر نامرئی
TRAZANO™کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران
www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹

ECHO

WWW.LAMARI.IR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان های شهری و چه در جاده های پرپیچ و خم، این سدان جلای با طراحی بهروز، کیفیت بی نقص و پیمایش های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می بخشد. طراحی بهروز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می گذارد.

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