

یک کارشناس اقتصادی
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
نوسانات پی‌درپی نرخ ارز، آینده
خودروسازی را به خطر می‌اندازد

صفحه ۳

دنیای خودرو

دنیای خودرو

دنیای خودرو

گلف «R»؛ کوچولوی
قدرتمند و سریع آلمانی

صفحه ۱۲

دنیای خودرو

با تحلیل صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست سال جاری صورت گرفت؛

سیاست جدید «سایپا»؛ افزایش تیراژ خودروهای جدید با حاشیه سود بالاتر

بررسی صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست گروه خودروسازی سایپا نشان می‌دهد این شرکت طی دوره اخیر با اجرای مجموعه‌ای از برنامه‌های ساختاری، مسیر تازه‌ای را برای ارتقای...

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
تصادفات ساختگی
هزینه هنگفتی را به نظام
بیمه وارد می‌کند

صفحه ۲

آیا در آمد تعیین‌شده از محل واردات خودرو
تامین خواهد شد؟
ورود ۳۲ هزار دستگاه
خودرو به کشور در ۷ ماهه
نخست امسال

صفحه ۷

شرکت صنایع تولیدی «کروز» گزارش عملکرد
۱۴۰۳ را اعلام کرد؛
مشکل بنیادی صنعت خودرو
قیمت‌گذاری دستوری

صنایع تولیدی کروز در سال گذشته ۳۳۳ پروژه را به
نتیجه رسانده که ۷.۲ میلیون یورو کاهش ارزیابی به...

صفحه ۹

احتمال ممنوعیت واردات خودرو از چین قوت گرفت

صفحه ۱۰

دنیای خودرو

استارت
Start

نهاد علی بیگ‌زاده
روزنامه‌نگار

بازار خودروهای چینی دست دوم؛
آینه تمام‌نمای بحران قطعات یدکی

بازار خودروهای چینی دست دوم این روزها تبدیل به
یک صحنه واقعی از چالش‌های پنهان صنعت خودرو
شده است؛ بازاری که در ظاهر تنوع زیاد و قیمت...

صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles

نگاهی به بهترین بی‌صداهای هیجان‌انگیز؛
کدام یک از خودروهای
الکتریکی اسپرت هستند؟

صفحه ۸

جدال چینی‌ها برای
تصاحب بازار اروپا

صفحه ۶

چمران: رویکرد شورای شهر
تهران حمایت از تولید ملی است

صفحه ۲

خودروهای نایب‌ن در بروز
حوادث جاده‌ای نقش پررنگی دارند؛
آمار بالای فوتی‌های
ناشی از تصادفات

صفحه ۱۵

لوازم جانبی ایرتویا
انتخابی مطمئن برای خودروی شما

021-73451
www.mahansanatpars.com

021-734577 021-73451
mahan-irtoya.com

021-734577 021-73451
mahan-irtoya.com

021-734577 021-73451
mahan-irtoya.com

کerman موتور

KME

KME R3

کی‌ام‌سی اس آر ۳

QR CODE

کاتالوگ



تیگوآن ایجاد کند. این به معنای نمای جلو مشابه با نوار LED، امضای جدیدی لایت‌ها و احتمالا لوگوی نورانی فولکس واگن است. تغییرات به همین جا ختم نمی‌شود؛ زیرا یک منبع داخلی در فولکس واگن گفته است که فضای داخلی نیز کاملاً متفاوت خواهد بود. به نظر می‌رسد این شرکت از اشتباهات گذشته، مانند استفاده از کنترلرهای لمسی در گلف نسل هشتم درس گرفته و احتمالاً شاهد بازگشت دکمه‌های فیزیکی بیشتر برای فرمان و سیستم تهویه خواهیم بود. مینت نیز اظهار داشته که کیفیت کابین یکی از اولویت‌های اصلی است و قول استفاده از مواد نرم و باکیفیت‌تر را در مدل‌های آینده داد. این شاسی‌بلند برقی جدید روی پلت‌فرم ار تقاء یافته MEB + ساخته خواهد شد.

فولکس واگن با یک به‌روزرسانی بزرگ، شاسی‌بلند برقی ID.4 را به ID تیگوآن تغییر نام می‌دهد که با طراحی، پلت‌فرم و باتری‌های جدید همراه خواهد بود. فولکس واگن تأیید کرده است که شاسی‌بلند برقی ID.4 سال آینده میلادی با یک به‌روزرسانی چنان گسترده و بنیادین روبه‌رو خواهد شد که هویتی کاملاً جدید پیدا می‌کند. این تحول آن قدر چشمگیر است که این خودرو با نام آشنای ID تیگوآن دوباره متولد خواهد شد؛ آن هم در حالی که ID.4 تنها چهار سال در بازار حضور داشته است. با تغییر نام به ID تیگوآن، انتظار می‌رود که ظاهر خارجی خودرو کاملاً دگرگون شود. هر چند ابعاد کلی خودرو ثابت باقی می‌ماند، اما تیم طراحی تلاش می‌کند تا شباهت‌های بیشتری بین نسخه برقی و نسخه بنزینی و هیبریدی



تیگوآن برقی جایگزین «ID.4» می‌شود

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

تصادفات ساختگی هزینه هنگفتی را به نظام بیمه وارد می‌کند



اخیر، گزارش‌هایی از اقدام افراد به ایجاد جراحات عمدی برای دریافت دیه مشاهده شده است. او با بیان این که انگیزه اصلی در این نوع تخلفات، کسب منافع مالی از شرکت‌های بیمه است، تصریح کرد: «برخی باند‌های سازمان‌یافته با بهره‌گیری از خلأهای قانونی و ضعف در بررسی کارشناسی، اقدام به طراحی تصادف‌های ساختگی می‌کنند. آن‌ها از نبود هماهنگی بین پلیس، بیمه و پزشکی قانونی سوءاستفاده کرده و خسارت‌های کلان به شرکت‌ها وارد می‌کنند.»

جوفی با اشاره به این که وجود بیمه‌نامه‌های گسترده مانند بیمه شخص ثالث در ذات خود عامل جرم نیست، تأکید کرد: «با این حال، وقتی نظام نظارتی کارآمدی بر فرآیند بررسی تصادف وجود نداشته باشد، بیمه می‌تواند ناخواسته به ابزاری برای انگیزه‌بخشی به تخلف تبدیل شود. به بیان ساده‌تر، مجرمان می‌دانند که در صورت صحنه‌سازی هوشمندانه، احتمال کشف تخلف پایین است و خسارت به سرعت پرداخت می‌شود.»

این کارشناس درباره نشانه‌های هشداردهنده تصادف‌های ساختگی توضیح داد: «تعارض میان شدت آسیب‌ها و نوع برخورد خودرو، تکرار تصادفات برای یک فرد یا وسیله نقلیه در بازه‌های زمانی کوتاه

در سال‌های اخیر، افزایش موارد تصادفات ساختگی و ادعاهای غیرواقعی برای دریافت خسارت از شرکت‌های بیمه، به یکی از چالش‌های جدی صنعت بیمه کشور تبدیل شده است. این پدیده که گاه با جراحات‌های عمدی یا حتی جراحاتی ساختگی همراه است، نه تنها خسارت مالی هنگفتی به شرکت‌های بیمه وارد می‌کند، بلکه اعتماد عمومی به نظام بیمه‌ای را نیز خدشه‌دار می‌سازد. پژمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به ابعاد گسترده و پیچیده این پدیده اظهار کرد: «تصادف ساختگی دیگر صرفاً به خسارت‌های مالی محدود نمی‌شود و در برخی موارد به صحنه‌سازی‌های خطرناک منجر به جراحات یا حتی مرگ برای دریافت دیه از سوی بازماندگان تبدیل شده است.»

وی گفت: «تصادف ساختگی حادثه‌ای برنامه‌ریزی شده است که هدف آن، دریافت خسارت غیرواقعی از شرکت بیمه است. متأسفانه در سال‌های

بازار خودروهای چینی دست‌دوم؛ آینه تمام‌نمای بحران قطعات یدکی

حالا به محض ورود به دوره تعمیرات اساسی، با افت شدید قیمت روبه‌رو می‌شوند. خریداران باهوش‌تر سریع‌اً متوجه شده‌اند که قیمت خرید فقط بخشی از ماجراست؛ «هزینه مالکیت» و ریسک تأمین قطعه حالا مهم‌ترین عامل تصمیم‌گیری است. از همین جاست که خودروهای چینی ۳ تا ۵ سال کار کرده، برخلاف انتظار، به شدت در رکود افتاده‌اند. مشکل دیگر، بازار قطعات تقلبی است. وقتی واردات رسمی کم یا گران می‌شود، میدان برای قطعات بی‌کیفیت باز می‌شود. بسیاری از تعمیرگاه‌ها ناچار هستند همین قطعات را استفاده کنند و در نتیجه، یک خطای کوچک می‌تواند ریسک خرابی مجدد یا حتی خطرات ایمنی را ایجاد کند. در حالی که خریدار تصور می‌کند خودرو چینی انتخاب منطقی و کم‌هزینه‌ای بوده، هزینه ریسک استفاده از قطعه غیراستاندارد را هم باید بپذیرد. این وضعیت یک پیام روشن برای سیاست‌گذار دارد؛ وقتی سهم خودروهای چینی در بازار بالا می‌رود، وظیفه تأمین قطعات و نظارت بر شبکه خدمات پس از فروش نیز باید چند برابر شود. هیچ بازاری با این حجم از مشتری، بدون زنجیره قطعه پایدار نمی‌تواند دوام بیاورد. چه خودرو داخلی باشد، چه چینی، چه اروپایی. بازار خودروهای چینی دست‌دوم امروز یک هشدار است؛ هشدار این که رشد سریع یک محصول بدون برنامه‌ریزی برای قطعه، تعمیر، خدمات و پشتیبانی، یک رونق مصنوعی و گذراست. اگر قرار است این بخش از بازار پایدار بماند، باید سیاست‌گذار، واردکنندگان و شرکت‌های خدمات پس از فروش مسئولیت واقعی خود را بپذیرند و ساختاری از تأمین قطعه ایجاد کنند که با اولین نوسان ارزی فرو نریزد. در غیر این صورت، بازار خودروهای چینی به جای این که گزینه‌ای اقتصادی برای مصرف‌کننده باشد، به چرخه‌ای از هزینه‌های پنهان تبدیل می‌شود؛ چرخه‌ای که بیشترین قربانی آن، خریداران خودروهای کار کرده هستند.

بازار خودروهای چینی دست‌دوم این روزها تبدیل به یک صحنه واقعی از چالش‌های پنهان صنعت خودرو شده است؛ بازاری که در ظاهر تنوع زیاد و قیمت رقابتی دارد، اما در باطن درگیر

مشکلاتی است که کمتر درباره آن حرف زده شده است: دسترسی سخت، گران و بی‌ثبات به قطعات یدکی. افزایش سهم خودروهای چینی در سال‌های اخیر موجب شد بسیاری از خریداران به سمت مدل‌هایی با آپشن‌های بیشتر و ظاهر جذاب‌تر بروند، اما حالا در دوره کارکرد این خودروها، مشکل اصلی خود را نشان داده است. بسیاری از قطعات کلیدی مانند کامپیوتر موتور و گیربکس تا قطعات بدنه و تجهیزات ایمنی یا با تأخیر طولانی وارد می‌شود یا قیمت آن‌ها ناگهان چند برابر می‌شود. این مساله برای مالکان خودروهای دست‌دوم که توان خرید محدودتری دارند، یک دردسر واقعی است. بخش قابل توجهی از این بحران، ناشی از وابستگی کامل این خودروها به واردات قطعه است. برخلاف خودروهای داخلی که حداقل برای قطعات مصرفی و بدنه یک زنجیره تأمین داخلی، هر چند ناقص وجود دارد، خودروهای چینی تقریباً هیچ پشتوانه تولید داخلی ندارند. هر بار که جریان تخصیص ارز دچار مشکل می‌شود یا سیاست واردات تغییر می‌کند، نخستین قربانی آن همین قطعات هستند. نتیجه هم کاملاً روشن است؛ خودرویی که زمانی برای خریدارش یک انتخاب اقتصادی به نظر می‌رسید، امروز حتی برای تعمیر جزئی هزینه‌های سنگینی را طلب می‌کند. در بازار دست‌دوم، این مساله مستقیم روی قیمت‌ها اثر گذاشته است. بسیاری از مدل‌های چینی که روزی تقاضای بالایی داشتند،



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

توانسته‌اند ۱۷۵ اسب‌بخار به قدرت استاندارد آن اضافه کنند. نتیجه، رسیدن به توان خروجی ۸۲۵ اسب‌بخار است که آن را با اختلاف زیادی از رقیبی مانند فراری پوروسانگونه با موتور V12 قدرتمندتر می‌کند. این شاسی‌بلند حالا می‌تواند ظرف ۳٫۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت ۲۲۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. جذابیت این اوروس تنها به مشخصات فنی آن خلاصه نمی‌شود و رنگ نارنجی خاص بدنه در کنار قطعات مشکی براق و فیبر کربن خالص، ترکیبی تهاجمی و چشم‌نواز خلق کرده است. کیت بدنه پهن RS، سیستم تعلیق که ارتفاع را ۲۰ میلی‌متر کاهش داده و رنگ‌های ۱۲۴ اینچی عظیم با طراحی ۷ شکل، ابهت این خودرو را دوچندان کرده‌اند.

لامبورگینی اوروس با تیونینگ شرکت Road Show International به هیولایی با کیت بدنه پهن و رنگ نارنجی آتشین تبدیل شده است. در دنیایی که شاسی‌بلندهای پر فرورمشی به انتخاب اول ثروتمندان تبدیل شده‌اند، چگونه می‌توان متمایز بود؟ شرکت تیونینگ رود شو اینترنشنال با RS1 در آتلانتا، پاسخ این سوال را با معرفی یک لامبورگینی اوروس منحصر به فرد داده است. این هیولای نارنجی و مشکی که RS ادیشن نام دارد، نه تنها با ظاهر خیره‌کننده بلکه با قدرت سرسام‌آور ۸۲۵ اسب‌بخاری خود، تعریف جدیدی از یک شاسی‌بلند اسپرت ارائه می‌دهد. قلب پهنده این اوروس، همان پیش‌ران ۴ لیتری V8 توئین توربو است؛ اما مهندسان RS1 با نصب پکیج اگزوز سفارشی و تنظیم مجدد ECU،



نسخه «آراس» از لامبورگینی اوروس



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

نوسانات پی‌درپی نرخ ارز، آینده خودروسازی را به خطر می‌اندازد

تاثیر این سیاست‌ها روی زنجیره تامین، تولید و بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان چگونه و تا چه اندازه بوده است؟

واقعیت این است که سیاست‌های ارزی سال‌های گذشته بیش از آنکه نقش تثبیت‌کننده داشته باشند، خود به یکی از عوامل بی‌ثباتی تبدیل شده‌اند. تاخیر در تخصیص ارز نیمايي، بلا تکلیفی نرخ‌ها، تغییر مقررات در بازه‌های کوتاه، عدم امکان انتقال پول به بسیاری از تامین‌کنندگان خارجی و حتی الزام به ثبت سفارش‌های چندباره، باعث شده قطعه‌سازان نتوانند برنامه‌ریزی دقیقی انجام دهند. در بسیاری از موارد، قطعه‌ساز مجبور است مواد اولیه را با نرخ ارز آزاد تهیه کند؛ اما خودروساز هنوز با قیمت‌های قدیمی او را تسویه می‌کند. همین موضوع باعث شده فشار نقدینگی بر قطعه‌ساز چند برابر شود و در مواردی حتی تولیدکننده کوچک از بازار خارج شود.

خودروسازان داخلی برای کنترل اثر نوسانات ارزی چه اقداماتی انجام داده‌اند و آیا این اقدامات توانسته اثر بحران را کاهش دهد یا صرفاً نقش مُسکن داشته است؟

خودروسازان تلاش‌هایی انجام داده‌اند؛ مانند خرید پیش از موعد، امضای قراردادهای بلندمدت با تامین‌کنندگان، ذخیره‌سازی قطعات حیاتی و حتی مذاکره برای ایجاد خطوط مشترک داخلی‌سازی برخی قطعات. اما این اقدامات به دلیل محدودیت منابع مالی، بدهی‌های انباشته، مشکلات نقدینگی و نبود یک سیاست ارزی پایدار، فقط نقش مُسکن داشته است. واقعیت این است

نرخ ارز شده و استقلال قیمتی خود را از دست داده است؟

بدون تردید بازار خودرو امروز تقریباً به‌طور کامل به نرخ ارز گره خورده است. این وابستگی البته چیز جدیدی نیست؛ اما در ماه‌های اخیر شدت آن به‌حدی رسیده که حتی شایعات مربوط به افزایش نرخ ارز هم می‌تواند ظرف چند ساعت بازار را ملتهب کند. در خودروهای وارداتی، این اثر کاملاً مستقیم است؛ زیرا از قیمت خرید گرفته تا هزینه حمل‌ونقل، بیمه، تعرفه، انبارداری و ترخیص همگی با دلار محاسبه می‌شود. در نتیجه با هر نوسان، حتی کوچک، قیمت نهایی برای مصرف‌کننده تغییر می‌کند و این موضوع بازار را غیرقابل پیش‌بینی کرده است. در خودروهای داخلی نیز شرایط چندان بهتر نیست. وابستگی ۲۰ تا ۳۰ درصدی خطوط تولید به قطعات و مواد اولیه وارداتی، باعث شده هر جهش ارزی به‌طور خودکار هزینه تمام‌شده تولید را افزایش دهد. حتی قطعاتی که ظاهراً داخلی‌سازی شده‌اند، همچنان مواد اولیه یا تکنولوژی وابسته به واردات دارند. این روند باعث رشد قیمت کارخانه، افزایش فاصله با توان خرید مردم و در نهایت رکود تقاضا شده است. به جرأت می‌توان گفت بازار خودرو امروز در شرایط «تعلیق روانی» قرار دارد؛ نه فروشنده رغبت به عرضه دارد، نه خریدار قدرت تصمیم‌گیری.

در سال‌های اخیر دولت سیاست‌های ارزی متعددی را اجرا کرده است؛ از ارز نیمايي گرفته تا محدودیت‌های انتقال پول و سقف‌گذاری واردات.



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

نوسانات پی‌درپی نرخ ارز حالا دیگر از یک چالش مقطعی عبور کرده و به یک بحران ساختاری در صنعت خودرو تبدیل شده است؛ بحرانی که نه تنها قیمت خودروهای داخلی و وارداتی را دستخوش تغییرات لحظه‌ای می‌کند، بلکه مدیریت زنجیره تامین، توان برنامه‌ریزی تولید، قراردادهای بلندمدت، ساخت داخل، سرمایه‌گذاری و حتی ظرفیت بقا و ادامه فعالیت بسیاری از قطعه‌سازان را تحت تأثیر قرار داده است. کارشناسان معتقدند بی‌ثباتی ارزی مهم‌ترین آزمون مدیریت اقتصادی در سطح کلان است؛ زیرا هر تصمیم نادرست یا تاخیر در تامین ارز می‌تواند کل خطوط تولید خودروسازان را متوقف کند و ده‌ها هزار شغل را با خطر مواجه سازد. امرالله امینی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ریشه‌های بحران ارزی، پیامدهای آن بر بازار و تولید، راهکارهای کوتاه‌مدت و بلندمدت و همچنین تجربه کشورهایی که توانسته‌اند صنعت خودرو را از تکانه‌های ارزی مصون بدارند، پرداخت. او معتقد است: «اگر اصلاحات ارزی، مالی و ساختاری اجرا نشود، صنعت خودرو از مرحله بحران عبور کرده و وارد دوره فرسایشی کاهش تیراژ و از دست رفتن سهم بازار خواهد شد.»

با توجه به جهش‌های مکرر نرخ ارز در ماه‌های اخیر، تحلیل شما از اثر این نوسانات بر بازار خودروهای داخلی و وارداتی چیست؟ آیا می‌توان گفت بازار خودرو اکنون بیش از هر زمان دیگری تابع

الگوی مشترک همه کشورهای موفق این است که هیچ‌کدام به راه‌حل‌های کوتاه‌مدت اکتفا نکنند. آن‌ها ضمن ایجاد زنجیره تامین داخلی، تولید قطعات پیشرفته را بومی‌سازی کردند. واردات را مدیریت شده و هدفمند انجام دادند، سرمایه‌گذار خارجی را جذب کردند و البته فناوری را از طریق اقدامات مشترک انتقال دادند و ثبات در سیاست‌گذاری را جدی گرفتند. ترکیه با ایجاد منطقه‌های ویژه تولید و صادرات خودرو، وابستگی ارزی خود را کاهش داد. هند نیز با سرمایه‌گذاری در قطعات الکترونیکی و الکتریکی، اثر نوسانات ارز را مهار کرد. ایران هم اگر از سیاست‌های مقطعی فاصله بگیرد و یک نقشه راه واقعی تدوین کند، می‌تواند بخش قابل توجهی از مشکلات ارزی صنعت خودرو را کنترل کند.

با توجه به شرایط فعلی اقتصاد، پیش‌بینی شما از آینده صنعت خودرو چیست؟ آیا می‌توان به بهبود شرایط امیدوار بود؟

آینده صنعت خودرو کاملاً وابسته به تصمیمات ارزی و مالی دولت است. اگر ثبات ارزی ایجاد شود و بدهی‌های زنجیره تامین سامان یابد و تامین مالی اصلاح و برنامه‌ریزی بلندمدت تدوین شود، قطعاً آینده روشن‌تری در انتظار خواهد بود و صنعت خودرو می‌تواند دوباره رشد تیراژ و ارتقای کیفیت را تجربه کند. اما اگر بی‌ثباتی ارزی ادامه پیدا کند، احتمال بروز مواردی چون کاهش تولید جدی است. در این جا قطعه‌سازان کوچک اولین گروهی هستند که آسیب خواهند دید و به واسطه خروج آنان از چرخه تولید رشد قیمت رقم خواهد خورد و بازار را به رقیبان باید واگذار کنیم.

به عقیده بنده، صنعت خودرو امروز بر سر یک دوراهی است و باید یکی را انتخاب کند؛ یا اصلاحات اساسی یا ورود به یک دوره فرسایشی که پیامد آن کاهش رقابت‌پذیری و کوچک‌تر شدن صنعت است.

از نگاه شما چه راهکارهایی می‌تواند در کوتاه‌مدت و بلندمدت به کاهش وابستگی صنعت خودرو به نوسانات ارزی کمک کند؟

در کوتاه‌مدت راهکارهای فوری و اجرایی وجود دارد؛ ابتدا تک‌نرخ کردن فرآیند تخصیص ارز و شفافیت کامل و حذف بوروکراسی می‌تواند هزینه و زمان تامین را کاهش دهد. در مرحله بعد اولویت‌بندی واردات قطعات حساس است؛ زیرا توقف تولید خودرو، خسارتی به مراتب بیشتر از هزینه‌ارز دارد و در نهایت ایجاد ذخایر استراتژیک مواد اولیه مانند فولاد، پلیمرهای تخصصی، الکترونیک و تراشه‌های خودرو، تا زمانی که کشور واردکننده اصلی قطعات پیچیده باشد، هر جهش ارزی یعنی یک بحران جدید.

برخی کشورها مانند ترکیه، هند و برزیل توانسته‌اند صنعت خودرو خود را در برابر تکانه‌های ارزی مقاوم کنند؛ این کشورها چه الگویی برای صنعت خودرو سازی ما ارائه می‌دهند؟



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 گزار شد. اطلاع رسانی به‌منتخبان اصلی از طریق پیامک انجام خواهد شد. همچنین متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۲۵ آبان‌ماه نتیجه قرعه‌کشی را در پرو فایل کاربری خود در سامانه به‌نشانی iranecar.com مشاهده کنند.

به گزارش «سایپانوز» قرعه‌کشی سه محصول ساینا S با استاندارد ده‌ای ۸۵ گانه، سه‌ه‌ند S و اطلس S با نظارت مستقیم نمایندگان مراجع نظارتی انجام شد. این محصولات در سه طرح عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه شده بودند و در مجموع ۹ قرعه‌کشی برای تعیین منتخبان



قرعه‌کشی طرح فروش فوق‌العاده سه محصول گروه «سایپا» انجام شد

تاکید رئیس شورای شهر تهران بر نوسازی ناوگان عمومی با محصولات «ایران خودرو دیزل»

چمران: رویکرد شورای شهر تهران حمایت از تولید ملی است

رئیس شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر ضرورت تجهیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت سیاست شورای شهر تهران حمایت از تولید ملی است. ما اعتقاد راسخ داریم که تأمین نیازهای حمل‌ونقل باید از مسیر تولید داخل انجام شود، نه واردات



اتوبوس‌رانی تهران ضمن ابراز رضایت از همکاری با ایران خودرو دیزل گفت: «حمل‌ونقل عمومی تهران نیازمند جان تازه‌است و برای کاهش آلودگی هوا ناچاریم به سمت اتوبوس‌های برقی حرکت کنیم. سابقه همکاری ما با ایران خودرو دیزل طولانی است و امروز نیز به‌دنبال گسترش این تعامل هستیم.»

وی افزود: «در حال حاضر بیش از ۵۲۹ دستگاه از اتوبوس‌های ایران خودرو دیزل در ناوگان تهران فعالیت دارند. با همکاری مناسب می‌توان علاوه بر بازسازی ناوگان موجود، محصولات جدید نیز اضافه کرد. توجه به خدمات پس‌ازفروش و کیفیت تولید برای ما اهمیت ویژه دارد.»

قیومی گفت: «تهران به چندین هزار دستگاه اتوبوس جدید نیاز دارد و همکاری با ایران خودرو دیزل و خدمات پس‌ازفروش این شرکت و دیگر مجموعه‌های داخلی می‌تواند نقش مهمی در تحقق این هدف داشته باشد.»

رئیس و اعضای شورای اسلامی شهر تهران، معاونان و مدیران شهرداری تهران و مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران با حضور در شرکت ایران خودرو دیزل، از خطوط تولید کامیون و اتوبوس در این شرکت بازدید کردند. در نشست که پس از این بازدید تشکیل شد، گزارشی از روند رو به‌رشد تولید در ایران خودرو دیزل ارائه و توانمندی‌های این شرکت در زمینه تأمین، تولید و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تشریح شد.

این بازدید و نشست در فضایی سازنده و با هدف تقویت همکاری‌های مشترک میان مدیریت شهری تهران و صنعت خودروسازی کشور برگزار شد و مقرر شد کار گروهی مشترک برای پیگیری توافقات تشکیل شود.

وی افزود: «مشکل اصلی محصولات خارجی، تأمین قطعات و خدمات پس‌ازفروش است؛ اما در ایران خودرو دیزل چنین دغدغه‌ای وجود ندارد. ما با تکیه بر نیروهای متخصص و قطعه‌سازان داخلی، توان تولید و ارائه خدمات باکیفیت را داریم. همان‌طور که مقام معظم رهبری در سیاست‌های اقتصادی کلان کشور بارها تأکید کرده‌اند، نباید به واردات وابسته باشیم. در ایران ظرفیت و دانش لازم برای تأمین نیازهای حمل‌ونقل عمومی وجود دارد.»

ظرفیت تولید یک دستگاه اتوبوس در هر ساعت پیر محمدی با اشاره به توان تولید در ایران خودرو دیزل گفت: «این شرکت ظرفیت تولید یک دستگاه اتوبوس در هر ساعت را دارد و آمادگی کامل دارد در تأمین و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور به‌ویژه کلان‌شهر تهران ایفای نقش کند.»

وی همچنین از مشکلات مالی این شرکت به‌دلیل عدم پرداخت به‌موقع مطالبات از سوی نهادهایی چون وزارت کشور و شهرداری‌ها خبر داد و افزود: «این مساله سبب بروز چالش‌هایی در روند تولید شده است. انتظار داریم با حمایت دولت و شهرداری، این مشکلات رفع شود تا تولید و نوسازی رونق و سرعت بیش‌تری بگیرد.»

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو تأکید کرد: «داخلی‌سازی باید مبنا و معیار تصمیم‌گیری باشد. ایران خودرو دیزل متعلق به همه مردم ایران است و حمایت از تولید ملی یعنی تقویت اشتغال، دانش فنی و استقلال صنعتی کشور.»

در ادامه احمد قیومی، مدیرعامل شرکت واحد

ایکوپرس - مهدی چمران در بازدید از ایران خودرو دیزل و نشست با مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو گفت: «تولیدکنندگان داخلی باید تعهد خود را در زمینه کیفیت، قیمت رقابتی، تحویل به‌موقع و خدمات پس‌ازفروش به‌خوبی ایفا کنند.»

وی افزود: «۵۰ درصد از اعتبارات حمل‌ونقل عمومی در شورای شهر تهران برای نوسازی ناوگان در نظر گرفته شده است. در صورتی که ایران خودرو دیزل بتواند با حفظ کیفیت، قیمت مناسب و تحویل به‌موقع عمل کند، همکاری گسترده‌تری در دستور کار قرار خواهد گرفت.» چمران افزود: «حمل‌ونقل عمومی یکی از چالش‌های اصلی مدیریت شهری است. در طرح جامع حمل‌ونقل تهران پیش‌بینی تأمین ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس شده است؛ درحالی‌که اکنون تنها حدود سه هزار دستگاه فعال داریم. این خلا باید به سرعت جبران شود.»

ایران خودرو دیزل کامل‌ترین خودروساز تجاری خاورمیانه است

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز در این نشست با اشاره به ظرفیت‌های تولیدی ایران خودرو دیزل گفت: «این مجموعه امروز کامل‌ترین خودروساز تجاری خاورمیانه است. در این شرکت تولید به‌صورت خودکفا و با تکیه بر توان داخلی انجام می‌شود؛ از جمله ساخت موتور، گیربکس، اکسل و دیگر قطعات اصلی خودرو و خدمات پس‌ازفروش گسترده و تأمین مناسب قطعات، تکمیل‌کننده این زنجیره ارزش است که باعث اعتماد مشتریان شده است.»

پیگیری يك موضوع

Follow up



عادل دمشقی

مدیرعامل شرکت شارینت

توسعه خودروهای برقی بدون اصلاح اقتصاد انرژی ممکن نیست

«موضوع «سید سوختی» و گسترش خودروهای برقی این‌روزها بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است؛ چراکه آینده حمل و نقل پاک، وابسته به تنوع و مدیریت هوشمند منابع انرژی است؛ از همین رو عادل دمشقی، مدیرعامل شرکت شارینت به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

موضوع قیمت بنزین و تأثیر آن بر بازار خودروهای برقی همواره محل بحث بوده است. از نگاه شما، افزایش نرخ بنزین تا چه اندازه می‌تواند به رشد خودروهای برقی و هیبریدی کمک کند؟

افزایش قیمت بنزین به‌طور قطع یک محرک جدی است. در سفری که به چین داشتم، مدیران چند شرکت خودروسازی به من گفتند تا زمانی که بنزین در ایران از آب ارزان‌تر است، توسعه خودرو برقی در کشورتان توجیه اقتصادی ندارد. این نکته کاملاً درست است. ما در کشور مشکل ساختاری در اقتصاد انرژی داریم. تا زمانی که چرخ‌دنده‌های اقتصادی در حوزه انرژی و حمل و نقل به حرکت درنیایند، هیچ سیاستی در حوزه فناوری‌های پاک به‌نتیجه نمی‌رسد. افزایش قیمت سوخت می‌تواند محرک باشد؛ اما باید با سیاست‌گذاری دقیق همراه شود تا فشار مستقیم بر مردم وارد نکند.

برخی منتقدان می‌گویند خودروهای برقی موجود در کشور گران قیمت و لوکس هستند و با توان خرید عمومی همخوانی ندارند؛ راهکار شما در این خصوص چیست؟

این نقد کاملاً درست است؛ واردات خودروهای برقی تاکنون عمدتاً در محدوده برندهای گران‌قیمت مانند آئودی و فولکس‌واگن بوده است. حتی خودروهای اقتصادی‌تر مثل BYD هم به‌صورت محدود وارد شدند. در حالی که بازار ایران نیاز به خودروهای اقتصادی در محدوده قیمتی محصولات داخلی مانند پژو ۲۰۶ یا دنا دارد. سازمان استاندارد باید در برخی الزامات برای خودروهای شهری بازنگری کند و دولت نیز باید یارانه یا سوبسید مشخصی برای خرید خودروهای برقی در نظر بگیرد؛ به‌ویژه برای تاکسی‌ها و ناوگان عمومی؛ در تمام کشورهای موفق ابتدا حمایت دولتی جدی وجود داشته و بعد به‌تدریج کاهش یافته است. ما هنوز این تعادل ر برقرار نکردیم.

زاپاس

Spare Tire

موانع تولید خودرو با کیفیت رفع شود



به‌دست می‌آورند مانع از تولید خودروهای باکیفیت داخلی می‌شوند. هم‌اکنون افراد دلسوز باید به‌حوزه سرمایه‌گذاری برای تولید خودروهای باکیفیت داخلی ورود کنند و غیر از این نمی‌شود و نمی‌توانیم در این حوزه فعل‌خواستن را صرف کرده و موانع موجود در مسیر تولید خودروهای باکیفیت را شناسایی و رفع کنیم.»

هستیم یا نخبگانی در عرصه پزشکی و علمی داریم که در دنیا حرفی برای گفتن دارند، قطعاً می‌توانیم خودروهای باکیفیت قابل رقابت در بازار جهانی نیز تولید کنیم.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم خاطر نشان کرد: «به‌نظر می‌رسد برخی افراد که با استفاده از رانت نسبت به واردات خودرو اقدام کرده‌اند از این حوزه منفعت کلانی

شرایطی را فراهم کنیم که نیاز نباشد ارزی را که با خون دل تأمین می‌کنیم، صرف واردات خودروهای دست‌دوم خارجی کنیم. بی‌تردید تولید خودروهای باکیفیت هم‌تراز با خودروهای پیشرفته دنیا در گرو استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان است.» آریایی‌نژاد یادآور شد: «وقتی ما قادر به ساختن موشک‌های هاپرسونیک

احمد آریایی‌نژاد در انتقاد به ورود برخی تولیدکنندگان خودرو در داخل کشور به‌حوزه واردات گفت: «ما باید دست به‌دست هم دهیم تا بتوانیم با استفاده از تکنولوژی روز دنیا نسبت به تولید خودروهای باکیفیت اقدام کنیم که با قیمت مناسب در دسترس مردم قرار گیرند.» نماینده مردم ملایر در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «ما باید

خودروهایی گرفته شده که در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی در مسابقات قهرمانی لوئوس اتوبایتل شرکت می کردند. همانند آن خودروهای مسابقه‌ای، در این مدل نیز راننده دقیقاً در مرکز خودرو قرار می گیرد تا تجربه رانندگی خالص و متمرکز را داشته باشد. کاهش وزن چشمگیر این خودرو مدیون استفاده گسترده از فیبر کربن در ساخت بدنه و همچنین مدرن سازی کامل کابین با قطعات سبک وزن است. علاوه بر این، VHPK به دیسک‌های ترمز کربن-سرامیکی جدید مجهز شده که نه تنها قدرت توقف فوق‌العاده‌ای دارند، بلکه با کاهش وزن غیرفرتسوار، به بهبود چشمگیر هندلینگ و فرمان پذیری خودرو نیز کمک می کنند.

شرکتی بریتانیایی به نام آنالوگ اتوموتیو اقدام به باز تولید نسل اول لوئوس الیزه کرده که بیش از ۱۲۵۰ اسب بخار قدرت و تنها ۶۰۰ کیلوگرم وزن دارد. شرکت بریتانیایی آنالوگ اتوموتیو از جدیدترین پروژه بازسازی خود با نام VHPK رونمایی کرده است. این تفسیری مدرن و هیجان انگیز از نسل اول لوئوس الیزه یا S1 است که به مناسبت سی امین سالگرد این خودرو اسپرت افسانه‌ای طراحی شده است. در این اسپرت بریتانیایی سبک وزن با الهام از خودروهای مسابقه‌ای، صندلی راننده در مرکز کابین قرار گرفته و با وزن تنها ۶۰۰ کیلوگرم و قدرتی بیش از ۲۵۰ اسب بخار، تعریف جدیدی از پرفورمنس ارائه می دهد. ایده اصلی طراحی VHPK از



بازتولید لوئوس «الیزه» با فرمان وسط



تونیر!

اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده با تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی آغاز شد



«محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان از آغاز: هر حله جدید نوسازی و اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده در کشور خبر داد و اعلام کرد: «بر اساس ضوابط جدید، موتورسیکلت‌های انژکتوری با بیش از ۶ سال کارکرد و موتورسیکلت‌های برقی با بیش از ۱۵ سال سن فرسوده محسوب می شوند.» او با اشاره به وضعیت ناوگان موتورسیکلت در کشور افزود: «در حال حاضر نزدیک به ۱۴ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد دارند که از این میزان حدود ۱۱ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه فرسوده یا در آستانه فرسودگی هستند.»

دیگه چه خبر؟

واردات خودرو افزایش یافته، اما عرضه همچنان محدود است



«با وجود افزایش قابل توجه واردات خودرو، عرضه خودروهای وارداتی در بازار داخلی بسیار محدود بوده است. بر این اساس تنها دو نوبت عرضه خودروهای وارداتی در سال جاری انجام شده و در آخرین دوره، تنها دو دستگاه خودرو عرضه شده است؛ در حالی که در دوره‌های پیشین معمولاً بین ۲۰ تا ۳۰ دستگاه خودرو در هر نوبت عرضه می شد. این مساله نشان‌دهنده فاصله آشکار میان آمار ترخیص خودرو و عرضه واقعی آن به بازار و حاکی از مشکلات اجرایی و ساختاری در مسیر توزیع خودروهای وارداتی است.

ویژه‌ها

سیاست‌گذاری صنعت خودرو نیاز به جراحی دارد



«امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر این که به جراحی در سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری نیاز داریم، گفت: «قانون ساماندهی صنعت خودرو هم اشتباه است و تبعیض آشکار بین تولید و واردات دارد. حتی نگاهی به عملکرد شورای رقابت و سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان نیز نشان می دهد نحوه قیمت‌گذاری روی خودرو و داخلی با مونتاژی و وارداتی فرق می کند و تولید داخل سرکوب می شود. نتیجه ریل‌گذاری فعلی باعث شده است که حداکثر داخل‌سازی در کشورمان به ۲۰ درصد برسد.»

با تحلیل صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست سال جاری صورت گرفت؛

سیاست جدید «سایپا»؛ افزایش تیراژ خودروهای جدید با حاشیه سود بالاتر



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست گروه خودروسازی سایپا نشان می دهد این شرکت طی دوره اخیر با اجرای مجموعه‌ای از برنامه‌های ساختاری، مسیر تازه‌ای را برای ارتقای بهره‌وری و کاهش زیان عملیاتی آغاز کرده است. راهبرد محوری سایپا در این دوره بر بازنگری در ترکیب محصولات و تمرکز بر تولید خودروهای جدید با قابلیت سودآوری بیشتر استوار بوده است؛ راهبردی که اکنون یکی از ستون‌های اصلی اصلاح عملکرد مالی شرکت به‌شمار می رود. مطابق این برنامه، سایپا طی ماه‌های گذشته فرآیند خروج تدریجی خودروهای کم‌بازده و دارای حاشیه زیان را از خطوط تولید آغاز کرده و ظرفیت‌های تولیدی خود را به‌سمت محصولات روزآمد و دارای ارزش افزوده بالاتر هدایت کرده است. افزایش تولید خودروهای جدید و کاهش تدریجی محصولات زیان‌ده سبب شده است سهم خودروهای پربازده در سبد تولیدی شرکت رشد قابل توجهی پیدا کند. این تغییر رویکرد، علاوه بر بهبود درآمد عملیاتی، نشان‌دهنده تداوم روند اصلاحات در ساختار تولید این خودروساز است. در حوزه عملیاتی نیز سایپا اقدامات مشخصی برای بهینه‌سازی هزینه‌ها انجام داده است. بازطراحی برنامه تامین قطعات، مدیریت دقیق موجودی‌ها،



سایپا

بهبود فرآیندهای لجستیکی و افزایش ضریب بهره‌برداری از خطوط تولید از جمله اقداماتی بوده که با هدف کاهش هزینه‌های سربار و بهبود بهره‌وری اجرایی شده است. این اقدامات طبق

داده‌های صورت‌های مالی، به کاهش محسوس بهای تمام‌شده تولید و در نتیجه تقویت عملکرد عملیاتی در نیمه نخست سال منجر شده است. افزون بر این، توسعه محصولات جدید و تمرکز بر خودروهایی که از منظر اقتصادی توجیه‌پذیرتر هستند، زمینه‌ساز افزایش ثبات و پیش‌بینی‌پذیری بیشتر در ساختار تولیدی شرکت شده است. سایپا با برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت تولید مدل‌های جدید و گسترش حضور این محصولات در بازار، تلاش دارد روند سودآوری را در میان‌مدت تثبیت کند. ارتقای کیفیت محصولات جدید و بازخورد مثبت مشتریان نیز نشان می دهد این رویکرد می‌تواند جایگاه سایپا را در بازار داخلی تقویت کند. از سوی دیگر، روند رو به رشد تولید و عرضه محصولات جدید باعث شده سایپا قابل توجهی در بازار داشته باشد و سهم بیشتری از تقاضای داخلی را جذب کند. افزایش استقبال مشتریان از محصولات به‌روزتر و متنوع‌تر موجب شده شرکت بتواند ظرفیت عملیاتی خود را با بهره‌وری بالاتری به کارگیرد و برنامه‌های توسعه‌ای را با اطمینان بیشتری دنبال کند. گسترش دامنه محصولات در سگمنت‌های مختلف نیز زمینه مناسبی برای پاسخگویی بهتر به نیازهای بازار فراهم کرده است. در مجموع، عملکرد سایپا طی نیمه نخست سال بیانگر اجرای موفق مجموعه‌ای از برنامه‌های اصلاحی و توسعه‌ای است که نتیجه آن افزایش بهره‌وری، رشد سهم محصولات جدید، بهبود شاخص‌های عملیاتی و تقویت موقعیت این گروه خودروسازی در بازار است. روند مثبت موجود، نویددهنده دورهای پایدارتر و امیدبخش‌تر برای سایپا در ادامه سال خواهد بود.

اینفوگرافشی Infography

رشد درآمد شرکت «تولیدمحور خودرو»

میزان رشد درآمد
۷ ماهه

384%



شرکت تولید محور خودرو

درآمد مهر ماه

472

میلیارد تومان

میزان درآمد ۷ ماهه

1.574

میلیارد تومان

شرکت تولید محور خودرو در ۷ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک‌هزار و ۵۷۴ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

تعیین قیمت خودرو باید آزاد شود

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس تاکید کرد: «قیمت‌گذاری دستوری باید از بالای سر خودروسازان برداشته شود و اجازه دهیم بازار قیمت‌ها را متناسب با عرضه و تقاضا تنظیم کند تا هم خودروسازان بتوانند تولیداتشان را افزایش دهند، هم متقاضیان به‌موقع خودروهایشان را تحویل بگیرند و مسئولان مربوطه نیز تنها بر این روند نظارت کرده‌ و از گران‌فروشی خودرو جلوگیری کنند.»

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری زیان خودروسازان را افزایش داده است

«بهنام رضوانی افزود: «قیمت‌های دستوری برای خودروسازان مقرون به‌صرفه نیست؛ چرا که قیمت مواد اولیه افزایش رشد داشته و باعث زیان انباشته خودروسازی‌ها شده است. همان‌طور که سایپا و ایران خودرو ۳۰۰ همت زیان انباشته دارند. خودروسازان مواد اولیه مورد نیاز خود را از بازار آزاد خصوصاً از بورس تهیه می کنند.»

چند تلتد؟

تناقض قیمت‌گذاری دستوری با خصوصی‌سازی صنعت خودرو

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «قیمت‌های دستوری جواب نمی دهد و اگر خودروسازی‌ها خصوصی می شوند باید اجازه داده شود اختیار تعیین قیمت خودرو را داشته باشند؛ ضمن این که بازار هم قیمت‌ها را تنظیم می کند. در این شرایط هم تولیدات خودروسازی‌ها افزایش پیدا می کند و هم کیفیت محصولاتشان را ارتقا می دهند.»

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

واردات ویژه برای ایرانیان خارج‌نشین

«حاضر جواب: خبر اول با تیتتر شیک و خارجی پسند: «جزئیات جدید واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور اعلام شد». این تیتتر یک‌جورهایی انگار دارد می گوید: «برادر جان! اگر در ایران هستی، فعلاً قید واردات را بزن، ولی اگر آن طرف آب‌ها هوم‌هوم زندگی می کنی، بیا تجربه‌ات را با ماشین‌های خوش‌خط‌و‌خال خارجی غنی کن.» البته خبر ادامه دارد: «الزام خدمات پس از فروش برای یک گروه از واردکنندگان خودرو حذف شد.»

یعنی رسماً اعلام کردند اگر ماشینت خراب شد، همان‌جا که هستی گریه کن! چون خدمات پس از فروشش ظاهراً مثل بعضی آدم‌هاست که فقط تادم در همراهی‌ات می کنند و بعد می گویند: «موفق باشی عزیزم!»

عملیات نوسازی با ایران خودرو دیزل

«حاضر جواب: تیتتر بعدی: «ناوگان عمومی را با محصولات ایران خودرو دیزل نوسازی می کنیم». این جمله دقیقاً مثل این است که بگویند: «ها می خواهیم هم‌زمان هم نو شویم، هم نوستالژیک بمانیم.» بعضی از اتوبوس‌های دیزلی آن‌قدر سابقه دارند که اگر بهشان بگویی «نوسازی»، فکر می کنند دوباره باید برگردند دوران جوانی‌شان که شاسی‌شان هنوز سوت نمی‌زد. ولی انصافاً حمایت از تولید ملی خوب است؛ فقط امیدواریم بار اتوبوس‌ها پیش از این که وارد خیابان شوند، دوره «تنفس سالم» را پاس کنند.

شنبه، روز بزرگ موتوری‌ها

«حاضر جواب: از آن تیتترهایی که آدم را یاد فیلم‌های آخرالزمانی می اندازد: «آغاز فرآیند اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده از شنبه». حال‌در ادامه می گویند: «۱۱.۳ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور تردد می کنند.» یعنی جمعیت موتورسیکلت‌های فرسوده رسماً از جمعیت خیلی از استان‌ها بیشتر است! اگر هر کدامشان زبان داشت، احتمالاً فریاد می‌زدند: «ها هنوز جوانیم! فقط یکم صدا داریم، یکم دود داریم، ولی عشقی می‌ریم!» اما خب شنبه روز سختی است؛ روزی که خیلی از این موتور‌ها بالاخره باید بفهمند زندگی همیشه «گاز بده، حالشو ببر» نیست.

بسته حمایتی برای خودروسازان؛ باز هم حمایت

«حاضر جواب: تیتتر بعدی: «بسته حمایت از خودروسازان و زنجیره تامین خودرو تصویب شد». این تیتتر دقیقاً مثل این است که بگویند: «چه‌ها! دوباره پول توجیبی اضافه شد.» راستش اگر هر بار که بسته حمایتی داده‌اند یک خودرو جدید هم بیرون می‌آمد، الان ما باید در خیابان‌ها با هاوربورد تردد می کردیم. اما خب ظاهر این‌بار قرار است سقف اعتباری هم افزایش پیدا کند. بالاخره سقف است دیگر؛ یا باید کوتاه بیاید، یا بالا برود.

بازار خودرو و تکان معروفش

«حاضر جواب: و اما تیتتر هیجان‌ساز: «بازار خودرو به شدت تکان خورد، کدام خودروها گران شدند؟» بازار خودرو از وقتی پادمان می‌آید، هر روز تکان می‌خورد. فقط فرقی که دارد شدت تکان‌هاست. یک‌روز لرزش خفیف، یک‌روز تکانه ۷ ریشتری! حالا تازه می‌گویند: «دنا پلاس E77 اتوماتیک توربو پشمال ۱۴۰۴ شده ۱.۳۵۰ میلیارد تومان.» اینجا آدم احساس می‌کند شاید اشتباه خوانده: «۱ میلیارد و سیصد و پنجاه میلیون... دنا پلاس؟! البته دنا پلاس ماشینی ست که شخصیت دارد؛ ولی با این قیمت اگر شخصیتش را بفروشد باید یک آپارتمان ۱۰۰ متری تحویل بدهد!



اکنون این برند با سابقه‌ای طولانی در بازار داخلی، به دنبال رقابت با خودروسازان بزرگی چون بی‌وای‌دی و چری در بازار یو‌بای‌ا‌روباست و EHS5، پیش‌قراول این لشکرکشی بزرگ است. شاسی‌بلند میان‌سایز EHS5 از یک پکیج باتری ۸۵ کیلووات-ساعتی استفاده می‌کند که بر اساس استاندارد WLTP، بردی معادل ۵۵۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. یکی از ویژگی‌های برجسته این خودرو، سرعت شارژ بالای آن است؛ به‌طوری‌که شارژ باتری از ۱۰ به ۸۰ درصد تنها در ۲۰ دقیقه انجام می‌شود. هرچند هونگچی هنوز مشخصات فنی دقیق نسخه اروپایی را اعلام نکرده؛ اما مدل بازار چین با دو پیش‌رانه شامل یک نسخه محرک عقب با ۲۳۹ اسب‌بخار قدرت و یک نسخه قدرتمند چهار چرخ‌محرک با ۱۶۱ اسب‌بخار عرضه می‌شود.

«هونگچی، لوکس‌ترین خودروساز چین با رونمایی از شاسی‌بلند EHS5 در نمایشگاه خودرو مونئیخ، تهاجم بزرگ خود به بازار اروپا را با ۱۵ مدل جدید آغاز کرد. هونگچی، که‌نه‌کارترین و لوکس‌ترین برند خودروسازی چین، با رونمایی از شاسی‌بلند برقی EHS5 در نمایشگاه خودرو مونئیخ، رسماً از برنامه جاه‌طلبانه خود برای حمله به بازار اروپا پرده برداشت. این شرکت قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۸، سبید محصولات خود را با ۱۵ مدل تمام‌برقی و هیبریدی جدید گسترش داده و بیش از ۲۰۰ نمایندگی فروش در سراسر قاره سبز تأسیس کند. هونگچی که نامش به معنای پرچم سرخ است، از سال ۱۹۵۸ فعالیت خود را آغاز کرده و در دهه‌های ابتدایی، محصولاتش صرفاً در اختیار مقامات بلندپایه دولتی چین قرار می‌گرفت.



۱۵ مدل از «هونگچی» راهی بازار اروپا می‌شود

معرفی بزرگ‌ترین محصول سایک با برند «iM»



«شرکت iM در سال ۲۰۲۰ و با مشارکت گروه سایک، یکی از غول‌های فناوری چین یعنی علی‌بابا و همچنین پارک فناوری ژانجیانگ، تأسیس شد. نام این شرکت از دو حرف اول عبارت iM-Intelligence in Motion به معنای «هوش متحرک» برگرفته شده است. همچون بسیاری از خودروسازان چینی، iM نیز فعالیت خود را با عرضه مدل‌های برقی شروع کرد، اما حالا به ساخت مدل‌های هیبرید پرداخته و EREV نیز تمایل پیدا کرده است. بنابر اعلام CAAM، برند iM در ۹ ماه ابتدایی سال ۲۰۲۵، فقط ۳۸ هزار و ۷۶۸ دستگاه خودرو در چین فروخته، که با وجود افزایش ۱۱ درصدی نسبت به سال قبل، همچنان اندک است. لی‌آو با وجود ۹ درصد

کاهش فروش نسبت به سال قبل، در همین مدت بیش از ۲۶۰ هزار دستگاه خودرو به فروش رسانده است. شاید به علت همین موفقیت لی‌آو باشد که رقابتی چینی سعی دارند با عرضه مدل‌های مشابه این برند ولی با قیمت پایین‌تر، سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص بدهند. iM هم پس از عرضه سدان L7 و دو کر اس‌وور L7 و L6، برای عرضه یک مدل بزرگ به نام LS9 آماده می‌شود. احتمال دارد که iM LS9 در خارج از چین هم عرضه شود، اما به هر حال اطمینان داریم که این خودرو برای جلب نظر مشتریان، کار بسیار سختی در پیش دارد.

نیمی از قاره سبز برقی خواهد شد؛

جدال چینی‌ها برای تصاحب بازار اروپا



هیبریدی همچنان محبوبیت بیشتری نسبت به مدل‌های تمام‌برقی خواهند داشت، اما با سخت‌گیرانه‌تر شدن قوانین آل‌بندگی دی‌اکسید کربن و ورود خودروهای برقی ارزان‌تر به بازار، این معادله به نفع تمام‌الکتریکی‌ها تغییر خواهد کرد.

در مقابل، روند الکتریکی‌سازی در ایالات متحده بسیار کندتر خواهد بود. پیش‌بینی قبلی حاکی از آن بود که خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۴ به سهم ۵۰ درصدی از بازار آمریکا دست پیدا می‌کنند؛ اما این هدف‌گذاری اکنون به سال ۲۰۳۹ موکول شده است. عواملی مانند عدم قطعیت‌های سیاسی، تعرفه‌های واردات و کاهش مشوق‌های دولتی، سرعت این گذار را کاهش داده است. انتظار می‌رود در این میان، خودروهای هیبریدی جای خالی را پر کنند و سهم آن‌ها تا سال ۲۰۳۴ به ۳۴ درصد برسد. در چین، داستان کاملاً متفاوت است.

امسال فروش ترکیبی خودروهای تمام‌برقی و پلاگین-هیبریدی در این کشور به ۵۰ درصد می‌رسد و پیش‌بینی می‌شود این رقم تا سال ۲۰۳۴ از ۹۰ درصد نیز عبور کند. نکته جالب این جاست که سهم خودروهای تمام‌برقی به‌تنهایی در سال ۲۰۲۳ به ۵۰ درصد خواهد رسید (یک سال دیرتر از اروپا) که نشان‌دهنده اهمیت بالای مدل‌های پلاگین-هیبریدی در بازار این کشور طی دهه آینده است

لیپ‌موتور تنها با سه مدل در این بازار حضور دارد. باید دید این جنگ بازاریابی بین دو برند چینی در آینده چگونه ادامه پیدا خواهد کرد و کدام یک می‌تواند سهم بیشتری از بازار مهم اروپا را به دست آورد.

■ پیش‌روی برقی‌ها تا کجا ادامه پیدا خواهد کرد انقلاب خودروهای برقی در اروپا با سرعتی فراتر از پیش‌بینی‌های قبلی در حال وقوع است. براساس یک تحلیل جدید، تا سال ۲۰۳۲، بیش از نیمی از فروش خودروهای نودر قاره سبز به مدل‌های تمام‌برقی اختصاص خواهد یافت که این یک نقطه عطف بزرگ محسوب می‌شود. این در حالی است که چین همچنان پیش‌تاز بی‌رقیب این میدان باقی می‌ماند و آمریکا با چالش‌های جدی در این مسیر مواجه است.

این پیش‌بینی‌های بخشی از یک گزارش جامع است که توسط شرکت معتبر خدمات مشاوره‌ای EY منتشر شده است. این مطالعه نشان می‌دهد که مسیرهای متفاوتی برای سه بازار بزرگ خودرو جهان یعنی چین، اروپا و آمریکا در پیش است. براساس این گزارش، فروش خودروهای برقی در اروپا تا سال ۲۰۲۸ از مجموع فروش خودروهای بنزینی و دیزلی پیشی خواهد گرفت. البته تا سال ۲۰۳۰، خودروهای

را بسیار نزدیک به اعداد اعلامی شرکت‌ها نشان می‌دهد. پس از واکنش بی‌وای‌دی، استلانتیس با انتشار بیانیه‌ای توضیح داد که منظور مدیرعامل این شرکت، عملکرد فروش لیپ‌موتور در یک بازه زمانی محدود بوده است. سخنگوی استلانتیس در این باره گفت: «اظهارات آنتونیو فیلوسا در باره فروش خودروهای برقی لیپ‌موتور در آلمان در ماه آگوست ۲۰۲۵ دقیق و توسط پایگاه داده صنعت ملی تأیید شده است. در این ماه، لیپ‌موتور پر فروش‌ترین برند خودرو برقی چینی و مدل T03 پر فروش‌ترین خودرو برقی چینی در آلمان بود».

بی‌وای‌دی به رد این ادعا بسنده نکرد و در اقدامی جالب، آمار فروش خود را با دو برند دیگر از مجموعه استلانتیس، یعنی آلفارومئو و جیپ مقایسه کرد. این شرکت اعلام کرد که در سال ۲۰۲۵ تاکنون در آلمان فروش بیشتری نسبت به آلفارومئو داشته است.

همچنین بی‌وای‌دی با اشاره به فروش بیشتر خودروهای برقی و پلاگین-هیبریدی خود نسبت به جیپ، مدعی شد که در حال نزدیک شدن به آمار فروش کلی این شرکت است. براند آمریکایی در بازار آلمان است. بخشی از موفقیت بی‌وای‌دی به دلیل سبک محصولات گسترده‌تر آن است. این شرکت در حال حاضر هشت مدل برقی و دو مدل پلاگین-هیبریدی را در آلمان عرضه می‌کند؛ در حالی که



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«رشد فروش خودروهای برقی در اروپا سریع‌تر از انتظار پیش می‌رود و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۲ نصف فروش کل خودروهای اروپا به مدل‌های الکتریکی اختصاص یابد. در این میان درحالی که استلانتیس (سهام‌دار لیپ‌موتور)، هاجیک T03 را پر فروش‌ترین خودرو برقی آلمان می‌داند، بی‌وای‌دی این ادعا را رد می‌کند. بازار خودرو آلمان به صحنه یک درگیری رسانه‌ای غیرمنتظره بین غول خودروسازی چینی، بی‌وای‌دی و گروه استلانتیس تبدیل شده است. ماجرا از آنجا شروع شد که بی‌وای‌دی به اظهارات آنتونیو فیلوسا، مدیرعامل استلانتیس واکنش نشان داد؛ اظهاراتی که ادعا می‌کرد برند لیپ‌موتور در آلمان فروش بیشتری نسبت به بی‌وای‌دی داشته است. استلانتیس بعداً شفاف‌سازی کرد که این ادعا صرفاً به آمار فروش در ماه آگوست اشاره داشته؛ اما بی‌وای‌دی با ارائه آمار فروش سالانه، تصویری کاملاً متفاوت از این رقابت به نمایش گذاشت.

از لفض تا عمل

این درگیری زمانی علنی شد که بی‌وای‌دی به نقل قولی از مدیرعامل استلانتیس اعتراض کرد. هرچند استلانتیس مالکیت کامل لیپ‌موتور را ندارد، اما با داشتن ۲۰ درصد از سهام این شرکت، از طریق یک جوینت‌ونچر به نام لیپ‌موتور اینترنشنال صادرات محصولات آن به خارج از چین را کنترل می‌کند. بی‌وای‌دی با استناد به داده‌های رسمی، این ادعا را قوی‌تر کرده است.

براساس آمار منتشرشده از سوی بی‌وای‌دی، این شرکت در هشت ماه نخست سال ۲۰۲۵ موفق به فروش ۸ هزار و ۶۱۰ دستگاه خودرو در آلمان شده است. این رقم در مقایسه با فروش ۳ هزار و ۵۲۶ دستگاهی لیپ‌موتور در همین بازه زمانی، برتری قاطع بی‌وای‌دی را نشان می‌دهد. داده‌های رسمی اداره حمل‌ونقل فدرال آلمان نیز این موضوع را تأیید می‌کند و آمار ثبت‌شده برای بی‌وای‌دی و لیپ‌موتور



طراحی بی‌وای‌دی «آتو ۸» برای بازارهای جدید

عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۰۴، ۱،۹۹۶، ۱،۷۶ و ۲،۹۵ متر اعلام شده است. این خودرو در چین با رنگ‌های ۲۰ اینچ و در مکزیک با رنگ‌های ۲۱ اینچ عرضه می‌شود. بی‌وای‌دی آتو ۸ بازار مکزیک در یک تیپ و همراه با سقف شیشه‌ای، روکش چرم، گرم‌کن سردکن و ماساژور صندلی‌های ردیف اول و دوم، صفحه‌نشان دهنده ۱۰،۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵،۶ اینچ با قابلیت چرخش، نمایشگر مجازی روی شیشه (هداپ)، تهویه مطبوع خودرو و سیستم صوتی با ۲۱ بلندگو، عرضه خواهد شد. گنجایش محفظه بار این خودروی ۷ نفره پس از تا کردن صندلی‌های ردیف دوم و سوم از ۲۷۰ به ۱۹۶۰ لیتر می‌رسد. بی‌وای‌دی آتو ۸ در مکزیک با قوای حرکتی هیبرید و سامانه چهار چرخ‌محرک عرضه خواهد شد.

«نسل سوم بی‌وای‌دی تانگ ۸ در چین از بهار ۲۰۲۵ و به‌صورت هم‌زمان با نسل قبل، به‌فروش می‌رسد. بی‌وای‌دی در تابستان امسال از عرضه تانگ ۸ در استرالیا و نیوزیلند خبر داد. این خودرو از سال ۲۰۲۶ با نام سی‌ل‌این ۸ در این دو کشور عرضه خواهد شد. اکنون باخبر شدیم که بی‌وای‌دی قصد دارد تانگ ۸ را با نام آتو ۸ به مکزیک صادر کند. فرم بدنه بی‌وای‌دی آتو ۸ با دماغه خمیده، جلوپنجره در پایین سپر، فرم مجزای چراغ‌های جلو و دیلایت، دستگیره‌های مخفی‌شونده و فرم یکپارچه چراغ‌های عقب، به‌طور کامل به تانگ ۸ شباهت دارد. البته در نمای جلو به جای عبارت طولانی فقط با BYD مواجه هستیم، ضمن این که در این خودرو از لیدار بالای شیشه جلو نیز خبری نیست. ابعاد بدنه بی‌وای‌دی آتو ۸ در طول،



«شرکت تویوتا فراخوان گسترده‌ای صادر کرده که بیش از یک میلیون دستگاه خودرو را تحت تأثیر قرار داده است. دلیل این فراخوان، وجود نقصی در سامانه دوربین دید عقب است که احتمال دارد در نمایش صحیح تصویر دوربین روی صفحه نمایش سیستم اطلاعات سرگرمی، اختلال ایجاد کند. اگر راننده به فاصله کمی پس از روشن کردن خودرو برخی عملکردها را انجام دهد، احتمال بروز مشکل بالاتر می‌رود. طبق گزارش فراخوان، خودروهایی که به واحد کنترل الکترونیکی سیستم کمک پارک (Parking Assist ECU) مجهز هستند، ممکن است با دو مشکل روبه‌رو شوند؛ با انتخاب دنده عقب در بازه

زمانی خاص پس از روشن شدن خودرو، احتمال دارد که ایراد نرم‌افزاری، باعث انجماد یا توقف تصویر دوربین عقب شود و اگر خودرو در مدت کوتاهی پس از روشن شدن، دوباره خاموش شود، احتمال دارد که تصویر در روشن شدن بعدی خودرو نمایش داده نشود. در طول آزمایش‌ها، مهندسان شرکت متوجه مشکل نرم‌افزاری شدند و در اواخر ماه گذشته تصمیم گرفتند فراخوان رسمی صادر کنند زیرا احتمال دارد که خودروهای درگیر این مشکل، استانداردهای ایمنی فدرال وسایل نقلیه موتوری (FMVSS) را دریافت نکنند.

خبر

News

نسخه تغییر یافته تویوتا «bZ3X» با نام آیون «i60»

«چند روز پیش وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، تصاویر و برخی مشخصات آیون i60 را منتشر کرد. حالا جی‌ای‌سی به عنوان صاحب برند آیون، با انتشار چند تصویر از آغاز فروش آیون i60 در سوم نوامبر خبر داده است. جی‌ای‌سی آیون i60 را می‌توان نسخه تغییر یافته از محصول دیگر این برند یعنی نسل دوم آیون ۷ و همچنین تویوتا bZ3X دانست که این دومی هم توسط اتحاد جی‌ای‌سی تویوتا، تولید می‌شود. هر سه مدل از طراحی یکسان درها، خط‌شانه و آینه‌های جانبی بهره‌مند شده‌اند هرچند که فرم چراغ‌ها و سپرهای جی‌ای‌سی آیون i60 با سایرین تفاوت دارد. در تصاویر این خودرو هر دو مدل دستگیره‌های مخفی‌شونده



و نیمه‌مخفی به نمایش درآمده است. همچون دو برادر دیگر، یک لیدار نیز در بالای شیشه جلو دیده می‌شود. طول ۴،۶۸۵ متری جی‌ای‌سی آیون i60 از آیون ۷ و تویوتا bZ3X بزرگ‌تر است، درحالی‌که فاصله مجوری ۲،۷۷۵ متری این خودرو با آیون ۷ تفاوتی ندارد. عرض و ارتفاع این خودروی ۵ نفره نیز ۱،۸۵۴ و ۱،۶۶ متر اعلام شده است. بدنه جی‌ای‌سی آیون i60 بر رنگ‌های ۱۸ یا ۱۹ اینچ استوار می‌شود. در فضای داخلی جی‌ای‌سی آیون i60 نیز با ترمیم دورنگ، دو شارژر بی‌سیم، فرمان دوپنجره، طراحی دو طبقه کنسول میانی و دو نمایشگر دیجیتال مجزا، روبه‌رو خواهیم بود. خریدار می‌تواند یکی از رنگ‌های سفید Oatmeal، قهوه‌ای روشن یا خاکستری Tahiti را انتخاب کند. جی‌ای‌سی آیون i60 از سامانه خودروان پیشرفته جی‌ای‌سی به نام GSD بهره‌مند شده است، که امکاناتی شامل رانندگی خودران مطابق با مسیر یاب و دستیار پارک هوشمند را نیز به همراه دارد. برخلاف دو خوشایوند دیگر، جی‌ای‌سی آیون i60 نه فقط با موتور برقی بلکه با قوای حرکتی هیبرید نیز عرضه خواهد شد. این سامانه از پیش‌رانه ۱،۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۰۱ اسب‌بخار قدرت، یک موتور برقی در محور جلو با ۲۴۱ اسب‌بخار قدرت و مجموعه باتری ۲۹ کیلووات ساعت، تشکیل می‌شود.

حسگر لیدار و جدیدترین سیستم کمک‌راننده پیشرفته هو‌آوی، یعنی ADS4، مجهز شده است. علاوه‌بر این، بهره‌مندی از سیستم تعلیق بادی و فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب، تجربه‌رانندگی نرم و پایداری فوق‌العاده‌ای را برای این خودرو به‌ارمغان می‌آورد. در نمای ظاهری، تایشان با جلو پنجره بزرگ و آبشاری خود، چهره‌ای با ایهت و قدرتمند را به‌نمایش می‌گذارد. نوار LED یکپارچه‌ای که چراغ‌ها را به لوگوی نورانی وویا در مرکز متصل می‌کند، امضای طراحی مدرن این برند را تکمیل کرده است. این خودرو با طول ۵،۳۳۰ میلی‌متر، عرض ۲،۰۲۵ میلی‌متر، ارتفاع ۱،۸۱۷ میلی‌متر و فاصله محوری ۳،۱۳۰ میلی‌متر، فضای کاملاً جادار را برای سرنشینان فراهم می‌کند.

وویا از تایشان، شاسی‌بلند پرچمدار هیبریدی خود با برد ترکیبی ۱۴۰۰ کیلومتر و فناوری پیشرفته رانندگی خودروان هو‌آوی، رونمایی کرد. وویا، برند لوکس و زیرمجموعه گروه خودروسازی دانگ‌فنگ، با انتشار نخستین تصاویر رسمی، از جدیدترین محصول خود پرده‌برداری کرد که یک شاسی‌بلند پرچمدار با نام تایشان است. این خودرو ۶ نفره که برای رقابت مستقیم با مدل‌های مطرحی چون آیتو M9 و ویکر 9X به‌میدان می‌آید، به سیستم هیبریدی هوشمند وویا مجهز شده و با یک باتری غول‌پیکر ۶۵ کیلووات-ساعتی، برد تمام‌برقی ۳۷۰ کیلومتر و برد کلی بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر را نوید می‌دهد. این شاسی‌بلند لوکس از نظر فناوری نیز حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. تایشان به‌چهار



پرچمدار شاسی‌بلندهای «وویا» هیبریدی است



آیا در آمد تعیین‌شده از محل واردات خودرو تامین خواهد شد؟

ورود ۳۲ هزار دستگاه خودرو به کشور در ۷ ماهه نخست امسال

مربوط به ثبت‌سفارش‌های سال گذشته بوده‌اند.

از ابتدای سال تاکنون ثبت‌سفارش برای واردات خودرو تنها در دو بازه، آن هم به‌صورت گزینشی فعال شده بود. از این دو بار یکی مربوط به‌مردادماه و یکی هم مربوط به‌مهرماه بوده است. نکته قابل توجه دیگر این که حتی در این دو بازه زمانی نیز ثبت‌سفارش برای همه متقاضیان باز نبوده و فقط برخی شرکت‌ها می‌توانستند ثبت‌سفارش انجام دهند؛ بنابراین می‌توان گفت خودروهایی که حالا به‌عنوان آمار واردات سال جاری از آن‌ها یاد می‌شود، مربوط به ثبت‌سفارش سال گذشته هستند.

یکی دیگر از این ابهامات مربوط به تعرفه خودروهای وارداتی است. تعرفه واردات خودرو از ابتدای امسال تاکنون یکی از نقاطی بوده که مورد اختلاف دولت و مجلس قرار گرفته بود. دولت در لایحه بودجه روی تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات تاکید کرده؛ اما مجلس این میزان را نمی‌پذیرفت و این مقدار را به ۶۰ درصد کاهش داده، در نهایت شورای عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت‌نظام با نظر دولت مبنی بر تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو موافقت کرد.

افزایش قیمت مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۴۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) یا ۴۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۹۰۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، دنا پلاس (۵دنده) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۴۵ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۶۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان و دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۹۲ میلیون تومان خرید و فروش شد.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، ام‌وی X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان و ام‌وی X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۱۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که بام‌و X2sDrive 18i (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، ام‌جی 4ev تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و تانک ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.



مادامی که انتقال پول با دشواری انجام می‌شود، تامین ارز برای واردات محدود است و تعرفه‌ها هر سال با تاخیر نهایی می‌شوند، نمی‌توان انتظار داشت درآمدهای این بخش به شکل کامل محقق شود. از سوی دیگر، برخی کارشناسان معتقدند بخش مهمی از خوش‌بینی دولت در پیش‌بینی درآمد واردات خودرو صرفاً حساب‌سازی بودجه‌ای است؛ یعنی عددی در جدول بودجه قرار داده می‌شود تا منابع درآمدی بزرگ‌تر نشان داده شود؛ اما هیچ برنامه عملیاتی برای تحقق آن وجود ندارد. دولت‌ها با علم به این که این درآمد محقق نمی‌شود، آن را در بودجه درج می‌کنند تا کسری بودجه ظاهراً کمتر به‌نظر برسد بنابراین سوال این است که آیا عدم‌تحقق این درآمد، کسری بودجه را تشدید می‌کند؟ پاسخ این است که هر چند ۱۳۲ همت عددی بزرگ است، اما دولت‌ها معمولاً از ابتدا نیز روی تحقق آن حساب واقعی باز نمی‌کنند. به‌بیان دیگر، درآمد واردات خودرو در ساختار بودجه ایران یک منبع «ظاهری» است، نه «عملیاتی». بنابراین کسری بودجه واقعی کشور بیشتر از محل هزینه‌های ساختاری و کاهش درآمدهای پایدار ایجاد می‌شود، نه از محل این ردیف غیر قابل‌انکار. در مجموع واردات خودرو تا زمانی که در چارچوب ملاحظات سیاسی و مدیریتی قرار دارد، نه محرک رقابت در بازار است و نه منبع مالی قابل‌انکار در بودجه و دولت‌ها همچنان با بی‌اعتنایی نسبت به تحقق درآمد این بخش، آن را صرفاً ابزاری کوتاه‌مدت برای مدیریت بازار تلقی می‌کنند.

از طرفی آخرین آمار گمرک ایران از واردات خودرو طی ۷ ماه ابتدایی سال جاری نشان می‌دهد در این بازه واردات خودرو نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته از نظر تعداد، ۲۳ درصد رشد را تجربه کرده است. این در شرایطی است که اساساً ثبت‌سفارش خودرو از ابتدای سال جاری تاکنون به استثنای دو نقطه خاص، بسته بوده است. آن طور که از آمار گمرک برمی‌آید، طی این مدت ۳۱ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو به ارزش ۷۰۴ میلیون دلار از گمرکات کشور ترخیص شده است. این میزان نسبت به سال گذشته که ۲۶ هزار دستگاه به ارزش ۵۳۰ میلیون دلار وارد کشور شده بود، به‌تیرت ۲۳ درصد رشد از لحاظ تعداد و ۳۳ درصد رشد از لحاظ ارزش دلاری داشته است. همان‌طور که عنوان شد خودروهای واردشده تماماً

در سال‌های اخیر

واردات خودرو به‌یکی از بی‌ثبات‌ترین منابع درآمدی بودجه تبدیل شده است. ردیفی که

دولت‌ها هر سال با ارقام درشت در بودجه روی آن حساب می‌کنند، اما تجربه نشان داده تحقق آن معمولاً بسیار کمتر از انتظار است.

امسال نیز دولت در قانون بودجه ۱۳۲ همت درآمد از محل حقوق ورودی خودرو لحاظ کرده؛ اما با گذشت حدود ۸ ماه از سال، نه ثبت‌سفارشی باز شده و نه اظهار نظر جدی از سیاست‌گزاران خودرویی در مورد روند واردات شنیده می‌شود. به این ترتیب این پرسش به‌طور جدی مطرح است که چرا دولت با وجود پیش‌بینی درآمدی از واردات خودرو، عملجایی برای فعال‌سازی این مسیر ندارد و آیا این تعلل، خطر کسری بودجه را افزایش می‌دهد؟

بررسی آمار یک دهه گذشته نشان می‌دهد عدم‌تحقق درآمدها واردات خودرو یک روند تکراری بوده است. در بسیاری از سال‌ها، چه به‌دلیل سیاست‌های محدودکننده، چه ممنوعیت، چه نوسان نرخ ارز یا کلا تبعات مربوط به تحریم، عملاً واردات خودرو در سطحی بسیار کمتر از اهداف بودجه انجام شده است. حتی در سال‌هایی که دولت‌ها وعده تسهیل واردات داده‌اند، حجم ورود خودرو به کشور هیچ‌گاه با ارقام درج‌شده در بودجه همخوانی نداشته است. از این زاویه، می‌توان گفت‌انکای دولت‌ها به درآمد واردات خودرو از ابتدا منبعی پرریسک و غیر قابل‌انکا بوده است. حالا در سال ۱۴۰۴ نیز چنین بی‌اعتنایی به این منبع مشاهده می‌شود؛ بنابراین سوال این جاست که آیا امسال نیز همچون سال‌های گذشته شاهد عدم‌تحقق درآمدی بودجه واردات خودرو خواهیم بود؟ آن‌چه از شواهد پیداست، سیاست‌گذار ترجیح می‌دهد واردات خودرو را ابزار مدیریت بازار داخلی قرار دهد، نه منبع درآمدی پایدار. هر زمان فشار افکار عمومی بر قیمت‌ها بالا می‌رود، سیگنال‌هایی از تسهیل واردات داده می‌شود و زمانی که بازار آرام است، روند واردات عملاً متوقف می‌شود؛ به همین دلیل، واردات خودرو در ایران نه بر اساس منطق اقتصادی، بلکه بیشتر تابع ملاحظات سیاسی و بازار داخلی است. همچنین در وضعیت کنونی خودروسازی کشور در شرایط ناپایداری قرار دارد و شاهدافت تولید و عرضه خودرو به‌بازار هستیم. به این ترتیب در چنین فضایی، باز کردن مسیر واردات می‌تواند فشار بیشتری بر خودروسازان داخلی ایجاد کند؛ به‌ویژه در دوره‌ای که آن‌ها با مشکل نقدینگی و زیان انباشته روبه‌رو هستند؛ بنابراین دولت از ترس تشدید بحران در خودروسازی، تمایل کمی به آزادسازی واردات دارد؛ حتی اگر بخشی از درآمد بودجه را قربانی کند. دیگر این که تحقق درآمد وارداتی خودرو نیازمند ملزوماتی از جمله سازوکار بانکی و ثبت‌ارزی است؛ مولفه‌هایی که طی سال‌های اخیر فراهم نبوده یا ناپایدار بوده است.

محصول ۲۱۲ خودروسازی ایلیا به‌زودی در بازار ایران



کشور به‌شمار می‌رود. این خودرو به‌عنوان یک شاسی‌بلند آفرودی دو دیفرانسیل، طراحی الهام‌گرفته از سبک رترو دهه ۱۹۷۰، اما با فناوری و ساخت مدرن چینی برای علاقه‌مندان به‌سفر، طبیعت‌گردی و رانندگی در مسیرهای خارج از جاده مناسب است. از جمله مشخصات فنی خودرو ۲۱۲ می‌توان به موتور ۲ لیتری توربوشارژ، ۴ سیلندر خطی، ۱۶ سوپاپ با قدرت موتور ۲۳۱ اسب‌بخار و گشتاور ۳۹۰ نیوتون‌متر اشاره کرد. یکی از جذابیت‌های T01 212، گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیپ‌ترونیک (تعویض دستی)، قفل دیفرانسیل جلو، مرکز و عقب، سیستم تعلیق یکپارچه جلو و عقب است. از دیگر جاذبه‌های خودرو ۲۱۲ می‌توان به ساخت قطعات بدنه، جوشکاری و رنگ‌آمیزی فول‌ریزاتیک آن اشاره کرد. جدیدترین محصول صنایع خودروسازی ایلیا، T01 212 دارای شاسی فولادی مستحکم با مقاومت پیچشی بالا (تا ۱۶۰۰۰ نیوتون‌متر)، درپچه‌های جانبی برای اتصال اسنورکل بدون آسیب به‌بدنه، لاستیک زاپاس روی در صندوق عقب، قابلیت اتصال یدک‌کش و همچنین طراحی کابین ساده اما مقاوم، مناسب برای شرایط سخت آفرودی را دارد.

رزرو درخواست: <https://ilia-auto.com/baw212-leads>

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا گفت: «به زودی جدیدترین محصول خودروسازی ایلیا، خودرو T01 212 به بازار عرضه می‌شود. مصطفایی با اشاره به استقبال و درخواست مشتریان پس از رونمایی خودرو ۲۱۲ در نمایشگاه خودرو مشهد در شهریورماه افزود: «خودرو T01 212 به‌عنوان یک محصول تازه‌وارد بازار در کشورهای حاشیه خلیج‌فارس با استقبال چشمگیر مشتریان همراه شده و توانسته توجه علاقه‌مندان به خودروهای مدرن و باکیفیت را که طراحی کلاسیک و باکسی دارند، به خود جلب کند.» وی ادامه داد: «پیش‌بینی می‌شود این خودرو که در مدت‌زمان کوتاهی پس از رونمایی با استقبال زیادی همراه شده است، پس از عرضه توسط صنایع خودروسازی ایلیا بازار خودروهای شاسی‌بلند آفرودی را تحت‌تاثیر قرار دهد.»

مصطفایی تاکید کرد: «در همین راستا، به تمامی متقاضیان محترم اعلام می‌شود در صورت تمایل به خرید این خودرو جهت کسب اطلاع از شرایط فروش، با مراجعه به آدرس <https://ilia-auto.com/baw212-leads> /مشخصات دقیق خود را وارد کرده و درخواست اولیه خرید (ثبت اولیه) را ثبت کنند تا در زمان آغاز فروش محصول ۲۱۲، اطلاع‌رسانی شود.» لازم به یادآوری است خودرو ۲۱۲ با طراحی روز، کیفیت ساخت بالا و امکانات ویژه، گامی تازه در مسیر توسعه صنعت خودروسازی

هفتمین دوره واریز وجه منتخبین رزرو در طرح فروش فیدلیتی الیت و ریسپکت ۲

فرآیند ثبت‌نام و واریز وجه را تنها به‌صورت آنلاین در نشانی bahman.iranecar.com تکمیل کنند.

جزئیات طرح جایگزینی خودروهای فرسوده

طرح جایگزینی خودروهای فرسوده نیز فقط برای مالکان سواری یا وانت فرسوده فعال است و پرداخت‌ها به‌صورت دوم‌رحله‌ای خواهد بود. مرحله اول پس از راستی‌آزمایی ستاد نوسازی و (در صورت ملازات تقاضا) قرعه‌کشی و فراخوان و مرحله دوم پس از طی کامل فرآیند اسقاط و شارژ گواهی اسقاط در صفحه کاربری به‌من‌موتور انجام می‌شود. تحویل خودرو منوط به تکمیل اسقاط، پرداخت وجه دوم و انتقال گواهی اسقاط بوده و موعد تحویل هفته‌اول دی‌ماه ۱۴۰۴ اعلام شده است. سقف زمان برای طی همه مراحل اسقاط، از پذیرش مرکز تاصدر و انتقال گواهی‌ها، حداکثر ۶۰ روز از تاریخ واریز وجه مرحله اول تعیین شده و پس از شارژ تعداد گواهی‌های صادره، ارزش گواهی‌ها از مابه‌التفاوت قیمت مصرف‌کننده و وجه مرحله اول کسر و برای باقیمانده دعوت‌نامه صادر می‌شود. در روش فرسوده نیز انتقال و شارژ گواهی اسقاط در صفحه کاربری به‌من‌موتور پیش‌نیاز صدور دعوت‌نامه پرداخت مرحله دوم و تحویل خودرو است.

مراحل تکمیل فرآیند خریداران طرح جوانی جمعیت در طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت امکان واریز وجه در این طرح تنها برای مادرانی فعال می‌شود که فرزند دوم یا بعدی آنان از تاریخ ۱۴۰۰ ماه آبان ۱۴۰۰ به بعد متولد نشده باشد و پس از بررسی سازمان ثبت‌احوال، منتخبین واجد شرایط از طریق پیامک فراخوان می‌شوند



شرکت به‌من‌موتور هر مرحله هفتم واریز وجه برای منتخبین رزرو در طرح فروش نقدی باقیمت قطعی و تحویل فوری در سه طرح «عادی»، «جایگزینی خودروهای فرسوده» و «حمایت از خانواده و جوانی جمعیت» محصولات فیدلیتی پرایم الیت پنج و هفت نفره، ریسپکت دو، را اعلام کرد؛ خریداران هفته اول دی‌ماه ۱۴۰۴ خودروی خود را تحویل خواهند گرفت. این طرح از ساعت ۱۲:۰۰ روز چهارشنبه ۲۱ آبان‌ماه آغاز و تا ساعت ۲۴:۰۰ روز دوشنبه ۲۶ آبان به‌صورت برخط در پورتال جامع ایرانی‌کار ادامه دارد. در این طرح: ■ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) پنج نفره باقیمت ۲۱۸۲۴۰۱۹۰۰۰۰ ریال ■ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) هفت نفره باقیمت ۲۲۴۲۹۸۴۰۰۰۰۰ ریال ■ ریسپکت تیپ ۲ باقیمت ۱۷۵۸۲۸۶۰۰۰۰۰ ریال عرضه می‌شود.

شرایط عمومی خرید خودرو

ثبت‌نام تنها به‌صورت برخط آنلاین و از طریق مسیر رسمی bahman.iranecar.com معتبر است. هر کدملی در هر بخش‌نامه تنها مجاز به خرید یک خودرو است. ثبت‌نام برای متقاضیان دارای پلاک انتظامی فعال با کمتر از ۵ سال ممنوع است. افرادی که طی ۴۸ ماه گذشته از ایران خودرو یا سایپا طی ۲۴ ماه گذشته از سایر خودروسازان خودرو خریداری کرده‌اند، مجاز به شرکت در این طرح نخواهند بود. حداقل سن ثبت‌نام ۱۸ سال تمام بوده و ثبت‌نام اشخاص حقوقی با استفاده از کدملی حقوقی عملیات ممنوع است. انطباق هجرمان کارت ملی، شماره کارت و شماره شباهت‌شماره همه به نام متقاضی الزامی است. هر گونه پرداخت از کارت غیر، موجب کال‌ملی‌کن شدن ثبت‌نام و عودت وجه خواهد شد. پرداخت وجه به عاملیت یا خارج از سامانه ممنوع است. تمامی هزینه‌های قانونی از جمله بهای ترازش‌افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض و شماره‌گذاری در قیمت لحاظ شده و در صورت تغییر قوانین تا زمان صدور حواله یا شماره‌گذاری، پرداخت مابه‌التفاوت بر عهده خریدار است. منتخبین رزرو واجد شرایط در طرح فروش عادی پس از دریافت پیامک، باید در بازه زمانی اعلام‌شده



«فورد برانکو از جمله خودروهای اس‌یووی آفرودی محبوب جهان است که نسل جدید آن بسیار مورد استقبال قرار گرفت. در بخش موتور و فنی، مدل پایه برانکو با موتور ۴ سیلندر ۲.۲ لیتری توربوشارژر اکوبوست (ECOBOOST) و قدرتی معادل ۲۷۰ اسب‌بخار همراه با گیربکس ۷ سرعته دستی عرضه می‌شود. البته کمپانی فورد یک موتور توپین توربو ۲.۷ لیتری ۶ سیلندر را که ۳۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند، به همراه گیربکس ۷ سرعته دستی و یا ۱۰

سرعه اتوماتیک برای برانکو در نظر گرفته است. کمپانی فورد برای دقت بیشتر در تعویض دنده از یک سیستم هوش مصنوعی بهره گرفته که تعویض دنده‌ها را در بهترین حالت و زمان ممکن انجام می‌دهد. در عین حال در مدل اسپرت شاهد نصب دو پیشرانده اکوبوست ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر به قدرت ۲۴۵ اسب‌بخار و گشتاور ۳۷۳ نیوتون‌متری و یک موتور ۱.۵ لیتری مجهز به توربوشارژر با توان ۱۸۱ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۷ نیوتون‌متری هستیم.

نگاهی به مشخصات فنی فورد «برانکو»



نگاهی به بهترین بی صداهای هیجان‌انگیز؛

کدام یک از خودروهای الکتریکی اسپرت هستند؟

«گزینه‌های تمام‌الکتریکی از سال ۲۰۱۵ میلادی مورد توجه صنعت خودرو جهان قرار گرفته‌اند. بر این اساس کمپانی‌های صاحب‌سبک هر یک با محصولات جدیدشان به دنبال کسب سهم بیشتر در این بازار هستند تا یک کارزار جدی را رقم بزنند. از آن‌جا که خودروهای تمام‌الکتریکی چندان هیجان‌انگیز نیستند، اما مادر ادامه‌دار گزینهای را به شما معرفی خواهیم کرد که از نگاه بسیاری از نشریات معتبر در فهرست بهترین‌ها قرار دارند و ویژگی‌های اسپرت نیز بر خود دارند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

پولستار ۲



پولستار به عنوان برند الکتریکی و پرفورمنسی ولوو در ۲۷ فوریه سال ۲۰۱۹ در موتورشی ژنوا سدان لیفت‌بک خود با نام پولستار ۲ پرده برداشت. پولستار ۲ به نوعی محصولی بود که بر پایه پلتفرم CMA ولوو شکل گرفته و در ظاهر با زبان جدید طراحی پولستار مواجه شده تا استایلی زیبا داشته باشد. در بخش فنی مهندسان ولوو با استفاده از دو موتور الکتریکی سنکرون تک‌فاز که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب قرار گرفته، توانسته‌اند حداکثر قدرت خروجی را به ۳۰۰ کیلووات (۴۰۲ اسب‌بخار) و گشتاور خروجی را به ۶۶۰ نیوتون‌متر برسانند. یکی از مواردی که پولستار ۲ را به بهترین خودرو الکتریکی سال بدل کرده است، مشخصات فنی این خودرو و تمام‌الکتریکی است. همچنین منبع تغذیه این سدان لیفت‌بک در نسخه برد بلند (Long Range) یک پک باتری لیتیوم-یونی به ظرفیت ۷۸ کیلووات-ساعت است که با یک بار شارژ کامل توانایی حرکت تا ۴۷۰ کیلومتر مطابق تست‌های WLTP را دارد. گیربکس تک‌سرعه قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند تا سرعت آن ظرف ۶.۲ ثانیه از حالت سکون به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. فهرست بلندبالایی از تجهیزات ایمنی روز چون سیستم کمکی پیشرفته رانندگی ولوو، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم شناسایی عابر پیاده منطبق بر ترمز اضطراری خودکار و سیستم هشدار انحراف از مسیر روی این مدل به چشم می‌خورد. پولستار ۲ با ۶۱ هزار و ۲۰۰ دلار جزو یکی از خودروهای لوکس الکتریکی نیز به شمار می‌رود.

هوندا e



هوندا e یکی از بهترین‌های سال ۲۰۲۱ میلادی بود و از جمله دلایل این انتخاب که شامل سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی نیز می‌شود، کاربردی بودن این خودرو کوچک شهری است. بر این اساس استایل بدنه ساده در کنار رعایت تناسب‌های عالی، یک هاج‌بک جذاب دوست‌داشتنی را به نمایش می‌گذارد. هنگام ورود به کابین این خودرو، نخستین پارامتری که تا حد زیادی خودنمایی می‌کند، فضای بسیار مناسبی است که در اختیار سرنشینان قرار گرفته تا در کنار نمایشگرهای ۱۲.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و ۸.۸ اینچی کناری و ۶.۵ اینچی برای نمایش تصاویر اطراف خودرو که توسط دوربین‌ها به ثبت می‌رسد، به عنوان طراحی مر جعی شناخته شود که جنسپس در آپونیک ۵ از آن الگوبرداری کرده است. دستگیره‌های شکل آپرودینامیکی فوق‌ارگونومیک را که بالاترین سطح امتیاز ارگونومی بودن است با زاویه ۶۵ درجه‌ای به خود اختصاص می‌دهد و دوربین‌های جانبی هوشمند تصویر یک خودرو آینده در حال را به نمایش می‌گذارد. یکی دیگر از مهم‌ترین انتخاب‌های هوندا e توازن عالی میان بخش فنی و نیازهای شهری است. زیرا این هاج‌بک دوست‌داشتنی ژاپنی در سه نسخه (استاندارد و دو نسخه ADVANCE) عرضه شده است. نسخه استاندارد این خودرو با قدرتی برابر با ۱۳۴ اسب‌بخار و گشتاور ۳۱۵ نیوتون‌متری و دو نسخه ADVANCE ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون‌متر گشتاور بهترین گزینه مناسب برای مصارف شهری است. مهندسان هوندا در هر سه نسخه از باتری لیتیوم-یونی ۳۵.۵ کیلووات-ساعتی بهره‌دهاند که ظرف ۳۱ دقیقه ۸۰ درصد ظرفیت باتری شارژ می‌شود و برد مسافتی این خودرو به ۲۱۰ کیلومتر می‌رسد.

فورد موستانگ مک-ای



موستانگ همواره نماد عملکرد بالا از فورد در محصولات اسپرتش بوده است. موستانگ مک-ای تعبیر دیگر فورد از دنیای بی‌صدای الکتریکی‌هاست که با طراحی جذاب و عضلانی این خودرو به دنیای بی‌صدای الکتریکی‌ها هیجان می‌بخشد. مک-ای ۱۷ نوامبر سال ۲۰۱۹ به جهان معرفی شد و از دسامبر سال ۲۰۲۰ فروش آن در سراسر جهان آغاز شد. موستانگ مک-ای در ظاهر رگه‌هایی از طراحی اصیل و ته‌اجمی موستانگ دارد که با فرمت کوپه بدنه و گل‌گیرهای متورم استایلی جذاب و اسپرت دارد که نظر هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند. اما علت آن که موستانگ مک-ای به عنوان یکی از بهترین الکتریکی‌های سال معرفی شده چیست؟ بالاترین امتیاز در زمینه طراحی جذاب و اسپرت، کیفیت بالای ساخت، ارائه بالاترین سطح امکانات رفاهی و مشخصات فنی عالی در کنار قیمت مناسب، موستانگ مک-ای را به بهترین الکتریکی سال بدل کرده است. طیف گسترده‌ای از نسخه‌های موستانگ مک-ای به بازار عرضه شده که قوی‌ترین نسخه‌های این اس‌یووی کوپه عضلانی آمریکایی First Edition و GT هستند. هر دو نسخه دارای دو موتور الکتریکی بوده که یکی در محور عقب و دیگری در محور جلو تعبیه شده است و قیمت پایه First Edition ۵۸ هزار و ۳۰۰ دلار و نسخه GT ۶۰ هزار و ۵۰۰ دلار است. نسخه GT با یک بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی برابر با ۴۲۰ کیلومتر را مطابق استاندارد WLTP طی کند و حداکثر قدرت آن به ۳۴۶ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۵۸۰ نیوتون‌متری می‌رسد. اما نسخه GT با یک بار شارژ ۴۱۵ کیلومتر مسافت را می‌پیماید و قدرتی برابر با ۴۸۰ اسب‌بخار و گشتاور ی برابر با ۶۰۰ نیوتون‌متر دارد و در نهایت هر دو نسخه از باتری ۸۸ کیلووات-ساعتی برخوردارند.

نیسان آریا



یکی از خودروهای حاضر در این فهرست که اسم آن برای مایرانی‌ها بسیار آشناست، نیسان آریا است. اگرچه آریا خودرویی ناموفق تا پیش از انقلاب بود، اما نیسان با تولد محصولی با ویژگی‌های عالی آن هم الکتریکی توانسته نام لایقی برای این خودرو انتخاب کند. آریا خودرو کراس‌اوور تمام‌برقی است که در موتورشی توکیو سال ۲۰۱۹ در قالب یک خودرو کانسپت به جهان معرفی شد. ماه جولای سال ۲۰۲۰ بود که کمپانی نیسان از نسخه تولیدی آریا رونمایی کرد؛ تغییر سبک طراحی با مفهوم جدید تنها تغییر خلاصه از استایل آریاست. چراکه استایل آوانگارد این کراس‌اوور تمام‌الکتریکی از طراحی خسته‌کننده نیسان فاصله گرفته و تحولی جدی در خط‌مشی نیسان به وجود آورده است. آریا با وجود چهره مدرن و نوگرانه خود با دو نوع پیشرانده الکتریکی عرضه شده که یکی شامل تک‌موتور و دیگری شامل دو موتور برقی است. موتور الکتریکی سه فاز AC می‌تواند ۲۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه دهد. این قدرت و گشتاور از یک منبع تغذیه لیتیوم-یونی به ظرفیت ۶۵ کیلووات ساعتی بهره می‌گیرد که با یک بار شارژ کامل مسافتی برابر با ۳۶۰ کیلومتر را طی می‌کند. نسخه‌ای که با دو موتور الکتریکی در مجموع ۳۸۹ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را بهارمغان می‌آورد. در این نسخه یک باتری لیتیوم-یونی ۹۰ کیلووات-ساعتی موتورهارا تغذیه می‌کند تا ظرف ۵.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. قیمت پایه‌ای ۴۰ هزار دلار و مشخصات فنی عالی آریا را به یکی از بهترین گزینه‌های الکتریکی بدل کرده است.

پورشه تایکان



تایکان کوپه چهار در زیبا و جسور پورشه است که انقلابی در دنیای بی‌صدای الکتریکی‌ها به وجود آورد. تایکان سال ۲۰۱۹ در موتورشی فرانکفورت توانست نظر بسیاری از بازدیدکنندگان را به خود جلب کند؛ استایل این کوپه چهار در با بدنه سیال و تناسب‌های عالی و سقف کم‌انی به جذابیت آن می‌افزاید. تایکان در چهار نسخه توربو S، توربو 4S و استاندارد به بازار عرضه شده که اخیراً نسخه شوتینگ‌بریک آن نیز با نام کراس‌تورسمو معرفی شد. تایکان در نسخه‌های توربو S، توربو 4S و با دو موتور الکتریکی و سیستم چهار چرخ محرک و گیربکس دوسرعه با به‌خیابان‌ها گذاشته و در نسخه استاندارد با یک موتور الکتریکی در عقب و سیستم انتقال قدرت چرخ عقب محرک (دیفرانسیل عقب) به بازار عرضه شده است. کیفیت بی‌نظیر ساخت، استفاده از بالاترین سطح تکنولوژی و بخش فنی منحصربه‌فرد با توجه به پایه قیمت ۷۹ هزار و ۹۹۰ دالاری سبب شده این مدل در میان بهترین الکتریکی‌های سال و در کلاس لوکس‌ترین‌ها معرفی شود. قوی‌ترین نسخه تایکان با پسوند توربو S، با باتری ۹۳ کیلووات-ساعتی و دو موتور الکتریکی پر قدرت، مجموع توان خروجی را به ۷۵۱ اسب‌بخار و گشتاور را به ۱۰۵۰ نیوتون‌متر می‌رساند تا با کمک گیربکس دوسرعه خودرو و ظرف ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. باتری تایکان توربو S با یک بار شارژ که حدود ۲۳ دقیقه زمان می‌برد تا ۸۰ درصد شارژ می‌شود و می‌تواند مسافتی برابر با ۴۱۶ کیلومتر را پیماید. هر چند که نسخه‌های تایکان برای سال جاری میلادی ارتقا یافته‌اند و مدل توربو GT دارای قدرت ۱۱۰ اسب‌بخاری و گشتاور ۱۳۴۰ نیوتون‌متری است.

بهمن دیزل انجام می گیرد. در این طرح: کشنده تک‌محور امپاور BD500 مدل ۱۴۰۴ با قیمت هفت میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان هفته دوم دی‌ماه ۱۴۰۴ تحویل خریداران می‌شود. کشنده تک‌محور امپاور BD560 نیز با مدل ۱۴۰۴ و رنگ سفید و با قیمت هشت میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان هفته آخر دی‌ماه ۱۴۰۴ تحویل خریداران خواهد شد.

شرکت بهمن دیزل از آغاز طرح فروش نقدی کشنده‌های تک‌محور امپاور BD500 و BD560 در آبان‌ماه ۱۴۰۴ خبر داد. براساس اعلام این شرکت، خرید این محصولات از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه مورخ ۲۴ آبان و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۲۹ آبان ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. فرایند خرید تنها از طریق عاملیت‌های مجاز



کشنده امپاور BD500 و BD560 در طرح نقدی با موعد تحویل دی‌ماه به فروش می‌رسد



شرکت صنایع تولیدی «کروز» گزارش عملکرد ۱۴۰۳ را اعلام کرد؛

مشکل بنیادی صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری

صنایع تولیدی کروز در سال گذشته ۳۳۳ پروژه را به نتیجه رسانده که ۷.۲ میلیون یورو کاهش ارزیابی به دنبال داشته است



«مادر»، از اقدامات این واحد در حوزه رفاه، درمان، مددکاری، تغذیه، ورزش و سلامت کارکنان سخن گفت. نمایش ویدئوهایی از خطوط تولید، آزمایشگاه‌ها، انبارها، باشگاه‌های ورزشی و همچنین روایت زندگی مسن‌ترین کارمند شرکت، از جذاب‌ترین بخش‌های مراسم بود.

تحریک‌ها، برقی‌سازی و قیمت‌گذاری دستوری

در بخش دوم رویداد، مدیران کروز به پرسش‌های خبرنگاران پاسخ دادند. در این خصوص عنبر عطار (یکی از مدیران این واحد قطعه‌سازی) در پاسخ به سوالی درباره تحولات صنعت خودرو گفت: «کشورهایی مانند چین به دلیل سرمایه‌گذاری سنگین در زنجیره تامین و باتری‌ها در صنعت خودروهای برقی پیشرو شده‌اند.»

وی افزود: «کروز نیز با تمرکز بر تحقیق و توسعه، به‌ویژه در حوزه خودروهای هیبریدی، تلاش می‌کند همگام با روندهای جهانی پیش برود.»

در ادامه، پویاشجاعی درباره اثر تحریم‌ها بر تامین قطعات توضیح داد: «تولید در ایران دو موج تحریمی را پشت سر گذاشته است. موج سوم هنوز به تولید نه‌سیده اما نگرانی‌هایی ایجاد کرده است. همکاری گمرک طی یک سال گذشته بسیار موثر بوده و در ترخیص کالاها، به‌ویژه پس از جنگ ۱۲ روزه، موانع متعددی برطرف شده است.»

قیمت‌گذاری دستوری؛ چالش اصلی صنعت خودرو

در پاسخ به پرسشی درباره نقش دولت در مشکلات صنعت خودرو، بهروز حبیبی معاون بازرگانی داخلی تاکید کرد: «قیمت‌گذاری دستوری یک مشکل بنیادی است و به‌نظر می‌رسد دولت نیز به این نتیجه رسیده که ادامه این مسیر راه‌حل نیست و باید از آن فاصله گرفت.»

پایان مراسم با ارائه نسخه مکتوب گزارش

رویداد «گزارش سال ۱۴۰۳» کروز با جمع‌بندی مدیران و ارائه نسخه چاپی گزارش به مهمانان پایان یافت؛ گزارشی که به گفته مدیران، نه تنها عملکرد یک سال، بلکه روایت یک مسیر ۴۴ ساله در صنعت قطعه‌سازی کشور است.

کرد. او برای توضیح تفاوت قیمت‌های کروز با بازار آزاد، تفاوت تولید کنندگان Tier1 با قطعه‌سازان Aftermarket، توضیح داد: تولید کنندگان Aftermarket به اسنادفنی خودروساز دسترسی ندارند و اغلب طراحی قطعات را با مهندسی معکوس انجام می‌دهند.

این نوع تولید معمولاً بر پایه استاندارد عمومی ISO 9001 است و به همین دلیل با محدودیت کیفی همراه است. در مقابل، تولید کنندگان حاضر در زنجیره تامین خودروسازان مانند کروز علاوه بر ISO 9001، ملزم به رعایت استاندارد سخت‌گیرانه IATF و پاس کردن تست‌های اختصاصی خودروسازان هستند.

وی افزود: «مدل اقتصادی کروز از ابتدای تاسیس بر همکاری با خودروسازان بزرگ بوده و تمامی طراحی‌ها و تست‌ها بر اساس نیاز آن‌ها انجام می‌شود؛ همین موضوع دلایل تفاوت قیمت و کیفیت است.»

داخلی‌سازی و تولید تجهیزات؛ کاهش ارزیابی در مقیاس بزرگ

در ادامه برنامه، اسدالله معینی مدیر ماشین‌سازی کروز، از پیشرفت‌های این شرکت در حوزه قالب‌سازی سخن گفت و اظهار داشت: «کروز اکنون بخش عمده نیاز خود به قالب و تعمیرات را در داخل شرکت تامین می‌کند. سال گذشته ۱۶۳ قالب صنعتی به ارزش ۲.۵ میلیون دلار در کروز ساخته شد. این میزان طی هفت سال گذشته هفت برابر شده است.

معینی تاکید کرد این توانمندی باعث افزایش سرعت رفع مشکلات خطوط تولید و کاهش چشمگیری ارزیابی شده است.»

۳۳۳ پروژه اتوماسیون و ۷.۲ میلیون یورو صرفه جویی

سپس احمدفراهانی مدیر تجهیزات تست و اتوماسیون صنعتی، از گستره فعالیت این واحد در ساخت انواع ربات، سیستم‌های پردازش تصویر، دستگاه‌های تست و فیکسچرها سخن گفت، او اعلام کرد: این واحد در سال گذشته ۳۳۳ پروژه را به نتیجه رسانده که ۷.۲ میلیون یورو کاهش ارزیابی به دنبال داشته است.

مسئولیت اجتماعی و روایت «مادر مهربان کروز»

آخرین بخش از ارائه‌ها به فعالیت‌های اجتماعی کروز اختصاص داشت. مریم ذبیحی طاری مدیر واحد

«مراسم رونمایی از «گزارش سال ۱۴۰۳» شرکت صنایع تولیدی کروز روز گذشته در سالن اجتماعات این شرکت برگزار شد؛ رویدادی تخصصی که با حضور گسترده فعالان صنعت قطعه‌سازی، مدیران صنعت خودرو، اساتید دانشگاه و نمایندگان رسانه‌ها همراه بود. در پایان برنامه نیز نشست خبری با حضور مدیران ارشد کروز برگزار شد و خبرنگاران پرسش‌های خود را مطرح کردند.

نگاهی به فلسفه گزارش سال؛ فراتر از عملکرد یک سال

در آغاز مراسم، نادر عبدالحسینی سخامدیرعامل شرکت کروز، هدف از تدوین این گزارش را صرفاً ارائه عملکرد سال ۱۴۰۳ ندانست و گفت این گزارش، تصویری جامع از مسیر چند دهه فعالیت کروز را در بر دارد. او تاکید کرد: «در این مراسم توضیح می‌دهیم طی چهار دهه چه آموخته‌ایم، چگونه رشد کرده‌ایم و برای بهتر شدن چه برنامه‌ای داریم.»

پس از آن، بهروز اشرف سمنانی مدیر روابط عمومی کروز، درباره چرایی برگزاری این رویداد و ویژگی‌های منحصر به فرد آن در فضای صنعتی ایران توضیح داد. او با اشاره به تجربه شرکت‌های پیشرو جهانی گفت تدوین گزارش سال کروز پروژه‌ای ۹ ماهه بوده که با مشارکت تمامی مدیران و صحت‌سنجی دقیق داده‌ها انجام شده است.

استانداردهای سخت‌گیرانه تولید؛ از لیدتایم تا کنترل کیفی

در بخش نخست ارائه‌های تخصصی، پویاشجاعی مدیر تغذیه خط و یکپارچه‌سازی SCM، روند برنامه‌ریزی و لجستیک در صنعت قطعه‌سازی کشور را تشریح کرد. او با اشاره به چالش‌های خاص ایران در تامین قطعات گفت: «لیدتایم تامین قطعات داخلی حدود یک هفته و برای برخی قطعات خارجی تا ۲۷۰ روز است؛ یعنی باید قطعه‌ای را امروز سفارش دهیم که برای مصرف سال آینده برنامه‌ریزی شده است.»

تفاوت قطعات تولید کنندگان Tier1 با بازار Aftermarket

در ادامه، محمدرضا عنبر عطار معاون توسعه محصول کروز، فرایند تبدیل ایده به محصول را تشریح



واردات قطعات منفصله و در نهایت افزایش خزنده قیمت ارز در ماه‌های آتی، به هیچ عنوان در تصمیم خود تردید نکنید و هرچه سریع تر آن را عملی کنید.

اگر قصد دارید مدل خاصی از خودرو را خریداری کنید، با توجه به ممنوعیت صادرات خودرو از چین به ایران از یک سو و از سوی دیگر سخت شدن فرآیند



برای خرید خودرو
درنگ جایز نیست!

احتمال ممنوعیت واردات خودرو از چین قوت گرفت

به نظر می‌رسد با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل، چینی‌ها نیز به دنبال بهانه‌ای برای توقف صادرات خودرو به کشورمان هستند.

صادرات خودروهای مختص بازار داخلی خود با برندهای جهانی را به کشورهای دیگر ندارد. هرچند که به رغم وجود این قانون، واردات خودرو از چین از سال ۱۴۰۱ تا به امروز ادامه داشته است، اما حالا

طبق برخی اخبار و شنیده‌ها از ابتدای سال آینده میلادی، یعنی کمتر از یک ماه و نیم دیگر امکان واردات خودروهای چینی به کشور فراهم نخواهد بود؛ زیرا طبق قانون تجارت بین‌الملل، چین اجازه

تحلیل
analysis
کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۱۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۵۳۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۱۱۵	۱۵	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	یک میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۷۹۰	۰	▲
فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۵۸۰	۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۷۰	۱۵	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۳۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۲۸	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۱	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۱	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۶۸	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۷۰	۱۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۸	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۴۹	۰	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۹۳	۸	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۳۰	۲۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۷	۴	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۸	۴	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۱۲	۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۸۴	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۸۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۰	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۶	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۰۰	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۶۴	۸	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۰۴	۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۷	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۵	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	▲
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	▲
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۴۰	۴	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۸۹	۳	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۱۵	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۶۸	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۴۲	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۹۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۹	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۵۸۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۲۴	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۴۶	۱	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۱۷	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۹۰	۸	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۴۵	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۷۰	۶	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۹۲	۴	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۷۹	۶	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۶۸	۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۴۸	۴	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۰۵	۴۰	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۴۲	۱	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
ام‌جی 1،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
ایرس HM5EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	▲
آئودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
بامو iX1eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بامو X2sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد	۲۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
تویوتا b23b الیت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۱۵۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲

مقادیری فرآورده سوپسیدار مشاهده شد که فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه بود که در ادامه محتویات مخازن به مقدار ۴۰ هزار لیتر فرآورده نفتی (گازوئیل) به انبار نفت شهری منتقل شد. این مقام انتظامی افزود: «در تحقیقات صورت گرفته مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی اسناد ارائه شده مغایرت کالاهای حرا و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.» این مقام پلیسی با بیان این که کارشناسان ارزش ریالی سوخت کشف شده را بیش از ۱.۲ میلیارد تومان اعلام کرده اند، اضافه کرد: «با این شیوه و شگرد قاچاقچیان حرفه ای سوخت قاچاق را تغلیظ و تبدیل به روغن موتور و... می کنند.»

به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت ما»، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک خبر داد. سرهنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس اقتصادی پایتخت با اعلام خبر کشف محموله سوخت قاچاق اظهار داشت: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی ماموران این پلیس موفق به کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند.» وی گفت: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقداری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه غیر مجاز تغلیظ سوخت در آدرس کهریزک دپو شده که در بدو ورود تعدادی مخزن و میکسر تغلیظ و مخازن حاوی



کشف ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک



روانکار جامد مهمی که بی نیاز از واردات می شود؛

تلاش برای داخلی سازی گریس نسوز

۳ حاصل شود؛ گریدهایی که برای کاربردهای صنعتی ایده آل هستند. در ایران، تولید گریس نسوز با چالش های مواد اولیه روبه رو است، اما شرکت هایی داخلی با بومی سازی ۸۰ درصدی مواد (مانند استفاده از روغن های پایه ایرانی از پالایشگاه های تهران و اصفهان) این مشکل را حل کرده اند. طبق استاندارد NLGI، گریس نسوز باید تست های drop point (نقطه ذوب) بالای ۲۶۰ درجه و penetration (نفوذپذیری) ثابت در دماهای متغیر را پاس کند. اهمیت این محصول در ایمنی برجسته است: گزارش های آتش نشانی ایران در ۲۰۲۴ نشان می دهد که ۴۰ درصد حوادث صنعتی ناشی از روانکارهای اشتعال پذیر بوده، اما گریس نسوز با نقطه اشتعال بالای ۴۰۰ درجه، این ریسک را ۷۵ درصد کاهش می دهد. برای خرید گریس نسوز، بررسی گواهی نامه های ASTM D1264 (برای نشت پذیری) و DIN 51825 (برای تحمل حرارت) ضروری است. علاوه بر این، گریس نسوز در برابر عوامل محیطی مقاوم است. در محیط های مرطوب مانند سکوی های نفتی خلیج فارس، نوع سیلیکونی آن آب گریز است و از خوردگی جلوگیری می کند. فرایند تولید این نوع گریس شامل تست های آزمایشگاهی پیشرفته (مانند спектромتری برای کنترل افزودنی ها) است، که کیفیت را به سطح صادراتی می رساند. در نهایت، گریس نسوز نه تنها روانکار است، بلکه یک سپر محافظ برای دارایی های صنعتی به حساب می آید. کاربردهای این نوع گریس بسیار گسترده است؛ در خودروسازی (ایران خودرو)، گریس نسوز بلبرینگ های ترمز را روان می کند و سایش را ۵۰ درصد کم می کند. در معادن، چرخ دنده های سنگین را محافظت می کند و در برابر رطوبت مقاوم است. در فولاد، از آتش سوزی جلوگیری می کند و در کمپرسورهای گازی، فشار ۲۰۰ بار را تحمل می کند. در ایران، بارش ۳۰ درصدی پروژه های عمرانی، گریس نسوز در جرثقیل های سدسازی ضروری است.



کوره های حرارتی تا ۲۰۰ درجه ذوب و هم زده می شوند. گام سوم؛ مخلوط سازی افزودنی ها. این مرحله حساس است؛ افزودنی های ضد حرارت مانند سیلیکات ها یا آلومینا به مقدار ۵-۱۰ درصد اضافه می شوند تا از تجزیه حرارتی جلوگیری کنند. کل مخلوط در میکسرهای خلاء تحت فشار ۱۰۰-۲۰۰ بار و دمای ۸۰-۱۲۰ درجه سانتی گراد هم زده می شود تا بافت یکنواخت NLGI Grade ۲ یا

گریس نسوز یک مهندسی دقیق است که در کارخانه های مجهز انجام می شود. گام اول؛ انتخاب و تصفیه روغن پایه. روغن های مصنوعی از هیدروکربن های پیچیده با استرهای آلیفاتیک تولید می شوند تا نقطه جوش بالا (بالای ۳۰۰ درجه) و پایداری اکسیداسیونی داشته باشند. گام دوم؛ افزودن غلیظ کننده. برای گریس نسوز فلزی، از ترکیبات مس یا نیکل استفاده می شود که در

از بزرگ ترین تولیدکنندگان نفت و گاز در خاور میانه، سالانه بیش از ۱.۸ میلیون تن روانکار (شامل روغن و گریس نسوز) تولید می کند و جایگاه هفتم جهانی را در این حوزه به دست آورده. اما چالش ها همچنان پابرجاست: تحریم ها دسترسی به مواد اولیه وارداتی را محدود کرده و صنایع سنگین مانند فولاد مبارکه، معادن مس سرچشمه و پالایشگاه های عسلویه به دنبال جایگزین های بومی و مقاوم هستند. گریس نسوز، که گاهی به آن گریس مقاوم به حرارت بالا یا high-temperature grease نیز گفته می شود، یک روانکار نیمه جامد است که به طور خاص برای شرایط عملیاتی شدید طراحی شده. برخلاف گریس های معمولی که در دماهای بالای ۱۰۰ درجه سانتی گراد خاصیت خود را از دست می دهند و به مایع تبدیل می شوند، گریس نسوز می تواند دماهای ۱۵۰ تا ۸۰۰ درجه را تحمل کند بدون این که ویسکوزیته، چسبندگی یا خواص روانکاری اش مختل شود. این محصول از سه جزء اصلی تشکیل شده: روغن پایه (معمولاً مصنوعی مانند PAO یا استرها)، غلیظ کننده (مانند لیتیم یا کمپلکس، بنتون یا سیلیکون) و افزودنی های پیشرفته (ضداکسیدان، ضدسایش و ضدحرارت). روغن پایه حدود ۷۰-۹۰ درصد حجم را تشکیل می دهد و نقش انتقال حرارت و روانکاری را بر عهده دارد، در حالی که غلیظ کننده بافت نیمه جامد را ایجاد می کند و افزودنی ها مانند مولیبدن دی سولفید (MoS2) یا PTFE لایه محافظی در برابر سایش فراهم می کنند. فرایند ساخت

در دنیای پرتلاطم صنایع مدرن، جایی که ماشین آلات عظیم تحت فشارهای نجومی حرارتی، مکانیکی و شیمیایی کار می کنند، انتخاب یک روانکار مناسب نه تنها یک انتخاب فنی است، بلکه یک تصمیم استراتژیک برای بقا و رشد کسب و کار به شمار می رود. تصور کنید خط تولید یک کارخانه فولاد در دل کویرهای ایران، جایی که دمای کوره ها به ۱۵۰۰ درجه سانتی گراد می رسد و هر لحظه توقف می تواند میلیارد ها تومان خسارت به بار آورد. در چنین شرایطی، گریس نسوز به عنوان یک قهرمان پنهان ظاهر می شود. محصولی که نه تنها اصطکاک را کاهش می دهد، بلکه تجهیزات را در برابر شعله های جهنمی و سایش های بی رحمانه محافظت می کند. گریس نسوز، این ماده نیمه جامد پیشرفته که از ترکیب روغن های پایه مصنوعی، غلیظ کننده های مقاوم و افزودنی های هوشمند ساخته شده، در سال های اخیر به یکی از پرتقاضاترین محصولات روانکاری در صنایع ایران تبدیل شده است. طبق گزارش های انجمن صنفی تولیدکنندگان روانکارهای صنعتی ایران در سال ۲۰۲۵، بازار گریس نسوز با رشد سالانه ۲۵ درصدی روبه رو است و سهم آن از کل بازار روانکارهای صنعتی به بیش از ۱۵ درصد رسیده؛ عددی که پیش از تحریم های اخیر، تنها ۸ درصد بود. این رشد نه تنها به دلیل افزایش تولید داخلی است، بلکه به خاطر تمرکز صنایع بر ایمنی، کاهش هزینه های نگهداری و سازگاری با استانداردهای زیست محیطی جهانی رخ داده است. ایران، به عنوان یکی



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



«مک لارن یک سوپراسپرت ساز موفق در دنیای خودرو به‌شمار می‌رود و پرفورمنس محصولات این کمپانی را می‌توان هم‌تراز با محصولات فراری ایتالیا دانست. مک لارن هر سال یک سوپراسپرت جدید به‌جهان معرفی می‌کند. در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که این کمپانی توانست دو محصول کوبه و کانور تیبل را به‌جهان معرفی کند. محصول جدید این سوپراسپرت ساز موسوم به 750S است. این سوپراسپرت در ظاهر هیچ تفاوتی با سایر مدل‌های قبلی مانند 765LT یا 720S ندارد. چراکه چراغ‌های

مثلی شکل با تورفتگی خاص و استایلی مزین به‌خطوط نرم و احجام ارگانیک در تمامی محصولات مک لارن جزو المان ثابت طراحی آن شناخته می‌شود. تنها تغییرات اساسی در مک لارن 750S قدرت و گشتاور خروجی این سوپراسپرت است. چراکه همان‌طور از نام این سوپراسپرت بر نتایج بی‌می‌آید، یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به‌حجم ۴ لیتر مزین به تکنولوژی تووین توربو می‌تواند حداکثر ۷۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند.

«مک لارن» با کمترین تغییرات طراحی



تلگرام

Telegram

کارشناسی خودرو و یک امر تخصصی است

حدود سه سال است بحث کارشناسی خودرو در محل، تاحدی داغ شده و مورد توجه متقاضیان خودرو قرار گرفته است. در عین حال بسیاری از مخاطبان این سوال را مطرح می‌کنند که آیا کارشناسی خودرو در محل می‌تواند وضعیت آن را به‌لحاظ فنی به‌درستی مشخص کند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

همواره توصیه می‌شود در زمان خرید خودرو، از نظر متخصصان و کارشناسان فنی نمایندگی‌ها بهره گرفته شود. چراکه آن‌ها از دانش و تجربه لازم در این خصوص برخوردار هستند و در نتیجه توان آن را دارند که عیوب احتمالی را در خودرو به‌درستی تشخیص دهند. در عین حال بررسی‌های میدانی حاکی از آن است که برخی افراد غیر متخصص صرفاً با هدف کسب درآمد و بدون داشتن علم و تجربه کافی در این خصوص، تلاش می‌کنند نظر متقاضیان خودرو را به‌خود جلب کنند که شایسته است خریداران خودرو به‌این مساله توجه ویژه‌ای داشته باشند تا متحمل خسارت ناشی از انتخاب و خرید خودرو و معیوب و کهنه نشوند.

امیری

کارشناسی وضعیت خودرو نیاز به علم و تجربه کافی دارد و بنابراین بهتر است متقاضیان برای بررسی وضعیت مدل خاصی از خودرو، تنها از نظر کارشناسان نمایندگی‌های مجاز بهره بگیرند. بر این اساس کارشناس مربوطه باید در مورد شناسی، بدنه، پشیرانه، گیربکس و سیستم تعلیق خودرو از دانش و تجربه کافی بهره‌مند باشد. در غیر این صورت کارشناسی خودرو توسط افراد غیر متخصص کار بی‌هوده‌ای خواهد بود و گاه هزینه‌های هنگفتی را روی دست خریدار و مالک جدید می‌گذارد. بنابراین همان‌طور که گفته شد شایسته است در خرید خودرو از نظر متخصصان و کارشناسان نمایندگی‌ها بهره گرفته شود.

اسحاقی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

اطلاعاتی که

صحيح نيست!



«خودرو خارجی دارم و چندی پیش تحت‌تأثیر تبلیغات رسانه‌ای تصمیم گرفتم توان پیشرانده آن را بدون آن که قطعات اصلی موتور تعویض شود، تا ۳۰۰ اسب‌بخار افزایش دهم. اما با مراجعه به یک مرکز تیونینگ نسبتاً معروف در سطح شهر و جویا شدن نظر تکنسین مربوطه متوجه شدم چنین اقدامی غیر ممکن است و بالا بردن توان پیشرانده تنها با تغییر بخش‌هایی از موتور خودرو امکان‌پذیر است که در عین حال می‌تواند هزینه‌های هنگفتی را نیز روی دست مالک آن بگذارد.

حکیمی-تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۳۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تأثیر کدام مورد در ایمن‌سازی معابر شهری بیشتر است؟

در پاسخ به این پرسش ۵۶ درصد به گزینه یک یعنی افزایش پل‌های عابر پیاده در سطح شهر به‌ویژه در اتوبان‌ها و ۴۴ درصد به گزینه دوم یعنی بازسازی آسفالت خیابان‌ها رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۳۹
کدام مورد زیر عامل اصلی افزایش تصادفات جاده‌ای است؟

۱- خواب‌آلودگی راننده و بی‌توجهی به آن
۲- بی‌توجهی راننده به مسیر پیش رو

پیامک

SMS

خرابی سیستم ترمز

خودرو کوئیک مدل ۱۴۰۰ دارم و بیش از سه روز است هنگام استارت و پس از روشن شدن خودرو، چراغ باتری پشت آمپر روشن باقی می‌ماند. علاوه بر این هنگام حرکت روی سرعت گیرها و سطوح ناهموار، شتاب خودرو به‌حدی کم می‌شود که احساس می‌کنم در معرض خاموش شدن است. همچنین موقع فشار آوردن روی پدال ترمز، ترمز جلو به اصطلاح سوت می‌کشد و در عین حال خودرو به سمت راست منحرف می‌شود؛ علت چیست؟

۱۶۹۷*۰۹۰۲

«در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت روشن شدن چراغ باتری و خاموش نشدن آن در پشت آمپر، دو علت عمده دارد.

۱- در صورتی که عمر مفید باتری خودرو به‌انتهای رسیده باشد، چنین مشکلی را ایجاد می‌کند و در این صورت برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود.

۲- در نظر داشته باشید که در برخی مواقع باتری خودرو شما سالم است و توانایی راه‌اندازی را نیز دارد؛ اما چراغ باتری در پشت پدل روشن باقی می‌ماند و دیگر خاموش نمی‌شود. این موضوع به خرابی یا معیوب شدن دینام خودرو و شما مربوط می‌شود.

زیرا اگر قطعات ثابت و حتی متحرک این قطعه پس از مدتی کار کرد معیوب شده باشد، دیگر توانایی شارژ کردن باتری را به‌درستی ندارد و در این حالت امکان روشن شدن چراغ باتری در پشت پدل وجود دارد. بنابراین برای رفع چنین مشکلی ضمن مراجعه به نمایندگی، از کارشناس مربوطه بخواهید ابتدا وضعیت باتری خودرو و سپس دینام آن را بررسی کنند تا در صورت نیاز، برای رفع مشکل این قطعات تعویض شوند.

از سوی دیگر باتوجه به این که شما بیان کردید خودروی تان رابه‌درستی ندارد و در این حالت امکان خاموش می‌شود، این اشکال تنها به یک سیستم الکتریکی هوشمند با نام سوئیچ اینترسی مربوط می‌شود. این قطعه الکتریکی وظیفه دارد با وارد آوردن ضربه به خودرو (در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری) برق خودرو را قطع کند تا از بروز حادثه جدی جلوگیری شود. بنابراین اگر در سرعت‌های پایین و در زمان حرکت روی سطوح ناهموار چنین مشکلی برای خودرو و شما به وجود آمد، به خرابی سوئیچ اینترسی مربوط می‌شود.

اما در نظر داشته باشید که در بسیاری از مواقع به‌دلیل اتصال در سوکت‌های مربوطه و اتصالات این قطعه، چنین ایرادی به‌وجود می‌آید که با بررسی این قطعه و تعویض آن مشکل برطرف خواهد شد.

اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت مشکل مذکور می‌تواند دو علت عمده داشته باشد؛ نخست این که اگر لنت ترمز خودرو و شما به اصطلاح تمام شده باشد، به دلیل ساییده شدن لنت روی دیسک، قسمت سخت آن با سطح فلز دیسک برخورد می‌کند و تولید صدای می‌کند. در این زمان باید لنت ترمز تعویض شود تا چنین مشکلی رفع شود. همچنین دلیل دیگر تنظیم نبودن لنت و حتی معیوب بودن دیسک ترمز است که ضمن بررسی وضعیت آن، هر یک از قطعات که دچار مشکل شده باشند، تعویض می‌شوند.

در آخر این که کشیدن فرمان خودرو به سمت راست به‌تنظیم نبودن قطعات سیستم تعلیق منتهی می‌شود که اگر قطعات سیستم تعلیق تنظیم باشد، در این صورت با تعویض لنت ترمز و دیسک ترمز مشکل برطرف می‌شود.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۸۸۳۰۶۷۶۱-۰۲۱ تماس بگیرید

بازار هاچ‌بک‌ها در تملک «فولکس واگن» است؛

گلف «R»؛ کوچولوی قدرتمند و سریع آلمانی



و کنسول مرکزی و داشبورد و طراحی سقف سانروف از جمله ویژگی‌های طراحی به‌روز گلف R است. از آن‌جا که گلف R نسخه پرفورمنس و اسپرت از این هاچ‌بک جسور است، طراحی صندلی‌های کاملاً اسپرت و ارگونومی و طراحی غریب‌گرم‌مان R با فرم وی شکل در زیر آن و دو پدال شیفتر بزرگ در پشت فرمان و دسته‌دنده مشابه سوپراسپرت پورشه یعنی ۹۱۱ رانندگی با گلف R را هیجان‌انگیز جلوه می‌دهد.

از مهم‌ترین آپشن‌های گلف R می‌توان به سیستم کمکی رانندگی با سطح سه خودروان، سامانه پیشگیری از برخورد، کروز کنترل هوشمند، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده و هماهنگ با سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم ارتباط کاربری فولکس واگن نسل جدید، سیستم هشدار انحراف از مسیر، ۱۸ ایربگ، سیستم کنترل پایداری دینامیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم توزیع الکتریکی میان چرخ‌ها، دیفرانسیل با لغزش محدود LSD، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و برای سرنشینان عقب مجزا و سیستم هوشمند استارت روی گوشی هوشمند و ورود بدون کلید (کی‌لس) و... اشاره کرد. به‌جرات می‌توان گفت یکی از خاص‌ترین هاچ‌بک‌های حاضر در بازار جهان، گلف R است. قلب تپنده این هاچ‌بک پرفورمنس اسپرت را یک موتور ۲ سیلندر خطی ۱۹۸۴ سی‌سی مزین شده به پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژر TSI تشکیل می‌دهد که حداکثر قدرت خروجی موتور را به ۳۱۶ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور خروجی را به ۴۲۰ نیوتون متر می‌رساند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه DSG به چهار چرخ منتقل می‌شود. سامانه چهارچرخ‌محرك فورموشن فولکس واگن با اندکی تغییرات برای این هاچ‌بک پرفورمنس اسپرت طراحی شده است. با توجه به موتور ۲ لیتری توربوشارژر قدرتمند و وزن ۱۲۷۵ کیلوگرمی گلف R این خودرو در حالت اسپرت تنها ۴.۷ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت رسمی آن ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است. کمپانی فولکس واگن، گلف R را با قیمت ۴۴ هزار و ۹۰ دلار به بازار عرضه کرده است.

«گلف نام محبوب هاچ‌بک سنگمت C کمپانی فولکس واگن است. در حقیقت گلف جزو پر فروش‌ترین محصولات کمپانی فولکس واگن و محبوب‌ترین هاچ‌بک دنیا در بازار جهانی است. ۱۴ اکتبر سال ۲۰۱۹ بود که بزرگ‌ترین خودرو ساز جهان یعنی فولکس واگن از نسل هشتم گلف به‌صورت رسمی رونمایی کرد. گلف نسل هشتم موسوم به Mk8 یکی از زیباترین و جذاب‌ترین هاچ‌بک‌های بازار جهانی است. این خودرو در نسخه‌های متعددی به بازار عرضه شده که نسخه آن مدنظر ما در این مطلب است. در نسل هشتم گلف با تکامل زبان جدید طراحی فولکس واگن و در عین حال با یک طراحی محافظه کارانه مواجه هستیم. زیرا تغییرات گسترده در طراحی بدنه گلف به‌خوبی به چشم می‌آید. از آن‌جا که نسخه مورد بررسی ما در این مطلب نسخه R است، بنابراین باید انتظار یک هاچ‌بک فوق اسپرت و پر فورمنس را داشته باشیم. پروفیل خودرو همچنان با خطوط انوکشیده و سطوح خاصی مواجه شده که با طراحی رینگ‌های ۱۹ اینچی آلایزی تناسب عالی به گلف R بخشیده است. اما بر خلاف نمای جانبی در چهره گلف R شاهد تغییرات گسترده اما جذاب هستیم. زیرا چراغ‌های باریک مشابه حرف B و خطوط تیز روی کاپوت و ورودی هوا درون سپر، چهره تهاجمی و البته متفاوت به گلف داده است. در نمای عقب شاهد بزرگ‌ترین بخش طراحی محافظه کارانه فولکس واگن هستیم. زیرا همچنان چراغ‌های جمع و جور افقی حفظ شده؛ با این تفاوت که چراغ‌ها فرم L به‌خود گرفته که با اسپویلر روی در صندوق عقب و دیفیوزر و سرازوهای دوبل کروی شکل در طرفین، چاشنی اسپرت بودن گلف R را دوچندان می‌کند. کابین گلف نسل هشتم به‌عنوان یکی از زیباترین کابین‌های خودرو سال شناخته شد. دلیل آن را نیز باید زبان جدید طراحی فولکس واگن و داشبورد زیبا و چشم‌نواز این هاچ‌بک پرفورمنس دانست. صفحه‌نمایش ۱۰ اینچی برای کلاس (مقابل راننده) و یک صفحه‌نمایش ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپلی در قسمت میانی داشبورد تعبیه شده تا در کنار هدآپ دیسپلی ۱۰ اینچی فضای کاملاً مدرنی را به‌وجود آورد. استفاده از درچه‌های سراسری در بخش حجیم داشبورد و استفاده از نورپردازی LED نواری در بخش رودری‌ها





است و خریداران باید مبلغ ۱۰,۱۷۹,۲۲۵,۰۰۰ ریال را به عنوان پیش پرداخت واریز کنند و از تسهیلات با نرخ سود ۲۳ درصد به صورت اقساط ۱۲ یا ۱۸ ماهه بهره‌مند شوند. در طرح ۱۲ ماهه، خریداران چهار فقره چک سه ماهه به مبلغ هر چک ۸۶۴۹,۷۸۶ ریال ارائه می‌دهند. در طرح ۱۸ ماهه، خریداران شش فقره چک سه ماهه به مبلغ هر چک ۹۴۵,۵۷۳ ریال ارائه می‌دهند. تحویل تمامی خودروها در هفته آخر آذر ماه ۱۴۰۴ انجام می‌گیرد.

«بهمن موتور اعلام کرد که مهلت ثبت نام طرح فروش پیکاپ کاپرا B تک کابین تمدید می‌شود. این طرح شامل شرایط فروش نقدی و نقدی - اعتباری با قیمت قطعی و تحویل فوری است. در روش نقدی، پیکاپ کاپرا B تک کابین با رنگ سفید روغنی و تریم مشکی، مدل ۱۴۰۴، با قیمت حدود یک میلیارد و ۴۵۴ میلیون تومان عرضه می‌شود. در روش نقدی - اعتباری قیمت خودرو حدود یک میلیارد و ۴۵۴ میلیون تومان



فروش پیکاپ کاپرا B تک کابین با قیمت قطعی توسط بهمن موتور

تجربه‌ای تکرار نشدنی از کمپ با قابلیت V2L اف ایکس تمام برقی



افزون بر این، پیمایش ۴۳۰ کیلومتر و قابلیت شارژ سریع از ۳۰ تا ۸۰ درصد در تنها ۲۸ دقیقه، FXEV را به گزینه‌ای کاملاً کاربردی برای بازار ایران تبدیل کرده است.

ایمنی در سطح جهانی

بدنه FXEV با استفاده از ۷۸ درصد فولاد با استحکام بالا طراحی شده و موفق به دریافت استاندارد پنج ستاره ایمنی اروپا (E-NCAP) شده است. سیستم‌های کمکی سطح ۲.۵ شامل ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از لاین، رادار نقطه کور و دوربین ۳۶۰ درجه، امنیت راننده و سرنشینان را در هر شرایطی تضمین می‌کنند

فونیکس؛ نگاهی به آینده

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

در همین مسیر، فونیکس با معرفی اف ایکس تمام برقی، مرز میان خودرو و زندگی را از میان برداشته است.

این کراس اوور تمام برقی با بهره‌گیری از فناوری‌های نوینی مانند سیستم V2L (Vehicle-to-Load) می‌تواند انرژی مورد نیاز وسایل روزمره مانند روشن کردن چراغ کمپ و شارژ تلفن همراه، راه اندازی اسپیکر، لپ تاپ یا حتی قهوه ساز را فراهم نماید.

به لطف خروجی ۳.۳ کیلوواتی این سیستم، اف ایکس تمام برقی تجربه‌ای از فلسفه «زندگی مدرن در حرکت» را برای کاربرانش فراهم می‌کند.

مهندسی دقیق و هوشمند خودرو و تمام برقی

اف ایکس تمام برقی بر پایه مهندسی روز دنیا و با در نظر گرفتن شرایط اقلیمی ایران توسعه یافته است. سیستم مدیریت هوشمند باتری (BMS) به صورت لحظه‌ای دما و فشار سلول‌ها را کنترل می‌کند تا عملکرد خودرو در گرمای جنوب و سرمای شمال هم پایدار و ایمن باقی بماند. باتری‌های لیتیوم آهن فسفات با گرید حفاظتی IPX9K، مقاوم در برابر فشار و دما، امنیتی در سطح استانداردهای اروپایی فراهم می‌کنند.

«با پیشرفت تکنولوژی و پیدایش ابزارهای جدید، روزمرگی انسان‌ها مانند قبل نیست. انسان امروزی، به دنبال تجربه‌ای از زندگی است که در آن خودرو همگام با تکنولوژی و هوشمندی باشد. در دنیایی که هر لحظه پیشرفته‌تر می‌شود، خودروها نیز از یک وسیله نقلیه ساده، به بخشی از سبک زندگی تبدیل شده‌اند.

تجربه‌ای تازه از اطمینان خاطر در سفر

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

تکنولوژی در خدمت زندگی روزمره

نسل جدید خودروهای برقی، تعریفی تازه از تکنولوژی به همراه آورده‌اند. حالا دیگر خودرو تنها مصرف‌کننده انرژی نیست، بلکه می‌تواند منبعی از آن نیز باشد.

چالش‌های بازار خودروهای برقی در ایران؛ واقعیت‌هایی که باید جدی گرفت

به تجهیزات ایزوله و لنتاژ بالا و ابزارهای تشخیصی دیجیتال مجهز شده‌اند. برند فونیکس با بیش از ۸۰ نمایندگی خدمات پس از فروش که ۷۰ عدد از آن‌ها به ابزار تعمیر خودروهای انرژی نو تجهیز شده‌اند، گامی بزرگ در این راستا برداشته است. به این ترتیب، فونیکس گامی فراتر از عرضه محصول برداشته و زیرساخت اعتماد را نیز هم‌زمان ایجاد کرده است

تجربه رانندگی؛ آرامش در دل فناوری

اف ایکس تمام برقی تجربه‌ای تازه از رانندگی را ارائه می‌دهد؛ جایی که سکوت، فناوری و قدرت در هماهنگی کامل قرار گرفته‌اند. شتاب آنی موتور برقی، فرمان‌پذیری نرم و کنترل دقیق پایداری، احساسی از قدرت بالا در عین آرامش را در ذهن راننده ایجاد می‌کند.

دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با طراحی یکپارچه، نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ و متربال نرم، فضای مینیمال و لوکسی را پدید آورده که نشان‌دهنده کیفیت بالای این محصول است. سیستم‌های ایمنی پیشرفته شامل ۱۷ رادار هوشمند، ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از لاین و دوربین دید ۳۶۰ درجه، تجربه‌ای مطمئن و آرام را رقم می‌زنند.

آینده خودروهای برقی، نکته مهمی که باید جدی گرفته شود

برقی شدن حمل و نقل در ایران مسیری ساده نیست، اما هر حرکت کوچک در این مسیر، قدمی بزرگ برای آینده است. فونیکس با معرفی اف ایکس تمام برقی نشان داده که به جای نادیده گرفتن چالش‌ها، آن‌ها را جدی می‌گیرد و برایشان راه حل می‌سازد. این خودرو نماد تعهدی است به پیشرفت، به اعتماد و به نسلی که به آینده‌ای پاک‌تر فکر می‌کند.

به زیرساخت‌ها جدا کرده و به بخشی از زندگی روزمره مشتریان تبدیل کرده است.

■ چالش دوم: دوام و اطمینان از عمر باتری نگرانی درباره دوام باتری، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های خریداران خودروهای تمام برقی است؛ موضوعی که در اقلیم متنوع ایران اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

در طراحی اف ایکس تمام برقی برای پاسخ به این نگرانی از سیستم مدیریت هوشمند باتری (BMS) استفاده شده است. سیستمی که با نظارت کامل و لحظه‌ای بر دما، فشار و وضعیت سلول‌ها، عملکرد باتری را در محدوده‌ای ایمن و پایدار نگه می‌دارد.

این فناوری، علاوه بر افزایش عمر مفید باتری، باعث بهبود رانندمان شارژ و استفاده بهینه از انرژی می‌شود؛ به‌طوری‌که در هر بار شارژ، خودرو بیشترین مسافت ممکن را طی می‌کند. طراحی ماژولار باتری نیز نگهداری و سرویس آن را در آینده ساده‌تر کرده است.

تمامی این موارد، مهر تأیید اطمینان خاطر از کیفیت و کارایی باتری هستند که با گارانتی ۷ سال یا ۲۰۰ هزار کیلومتر برای خودرو و ۸ سال یا ۲۰۰ هزار کیلومتر برای باتری، تعهد فونیکس تکمیل می‌شود.

■ چالش سوم: خدمات پس از فروش و آگاهی عمومی یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های بازار خودروهای برقی در ایران، نبود دانش فنی و زیرساخت خدمات تخصصی است. فونیکس در پاسخ به این دغدغه، پیش از عرضه FXEV، شبکه خدمات پس از فروش خود را آموزش و تجهیز کرده است. نیروهای متخصص، دوره‌های بین‌المللی سرویس خودروهای برقی را گذرانده‌اند و مراکز خدمات منتخب



«دنیای خودرو در حال تغییر است؛ تغییری آرام اما اجتناب‌ناپذیر. در بسیاری از کشورهای دنیا، خودروهای برقی پدیده تازه‌ای نیستند، بلکه بخش مهمی از ناوگان حمل و نقل محسوب می‌شوند. اما در ایران، این مسیر هنوز در ابتدای راه است؛ مسیری که با فرصت‌ها و چالش‌های همزمان همراه است.

در چنین فضایی، حضور برندهایی مانند فونیکس اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ برندهایی که به جای نادیده گرفتن واقعیت‌ها، تلاش می‌کنند میان فناوری روز، نیاز مشتریان ایرانی و شرایط واقعی بازار تعادل ایجاد کنند.

چالش اول: زیرساخت شارژ

نخستین دغدغه ذهنی هر خریدار خودروی برقی، مساله شارژ است. نبود ایستگاه‌های شارژ سریع در سطح گسترده و تفاوت در زیرساخت‌های شهری باعث شده تا هنوز بسیاری از علاقه‌مندان با تردید به این بازار نگاه کنند.

فونیکس این نگرانی را به خوبی درک کرده و در پاسخ به این دغدغه، راهکارهای متنوع برای شارژ خودرو ارائه کرده است. همراه با خودرو، دو نوع شارژر به مشتریان گرامی ارائه می‌گردد که یک نوع آن شارژر پرتابل و نوع دیگر شارژر دیواری AC است که توسط نمایندگی‌های مجاز در محل مشتری نصب خواهد شد.

سیستم شارژ سریع DC در این خودرو، امکان رساندن شارژ باتری از ۳۰ تا ۸۰ درصد در تنها ۲۸ دقیقه را فراهم می‌کند. شارژر دیواری (Wallbox) باتری را طی حدود سه ساعت و نیم شارژ می‌کند و شارژر پرتابل با استفاده از برق شهری، طی هشت ساعت خودرو را آماده حرکت می‌سازد. این سه گزینه در کنار هم، تجربه شارژ را از وابستگی

سوخت این است که به جای اصلاح علت‌ها، سراغ معلول می‌رویم. امروز بحث افزایش قیمت حامل‌های انرژی مطرح است؛ در حالی که تجربه کشور ما و جهان نشان داده گران کردن ناک‌های بنزین، برق یا گاز نتیجه ندارد و ما صراحتاً با این رویکرد مخالفیم. عضو کمیسیون عمران با تأکید بر این که مردم در حوزه مصرف سوخت مقصر نیستند ادامه داد: «مشکل اصلی این است که حمل‌ونقل عمومی پاسخگوی نیاز جامعه نیست. اتوبوس‌ها فرسوده هستند و ظرفیت مترو در بسیاری از شهرها تکمیل شده است. طبق قانون بر نامه هفتم، دولت باید به سمت پهنه‌سازی، نوسازی ناوگان و توسعه حمل‌ونقل عمومی حرکت کند تا مردم بتوانند از وسایل نقلیه ارزان و در دسترس استفاده کنند.»

مجتبی یوسفی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به نشست اخیر کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در خصوص بررسی لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت گفت: «یکی از ضروریات کشور، اصلاح قوانین حوزه حمل‌ونقل عمومی با نگاه توسعه و نوسازی ناوگان است.» وی افزود: «امروز میانگین عمر اتوبوس‌های درون‌شهری، برون‌شهری و حتی ناوگان کشنده ما بالای ۱۵ سال است و حدود ۵۰ هزار خودرو سنگین داریم که بیش از ۲۰ سال عمر دارند. این فرسودگی هم ایمنی تردد را پایین می‌آورد، هم مصرف سوخت را افزایش می‌دهد و هم آلودگی هوا را تشدید می‌کند. اشتباه در مدیریت مصرف



افزایش قیمت انرژی راه حل نیست!



خودروهای ناایمن در بروز حوادث جاده‌ای نقش پررنگی دارند؛

آمار بالای فوتی‌های ناشی از تصادفات



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

قوانین راهنمایی و رانندگی، در شهر یورماه امسال نیز تعداد تلفات حوادث رانندگی به بالاترین حد خود در طول ۶ ماهه نخست امسال رسید و بعد از دو سال مجدداً آمار فوتی‌ها از مرز ۲ هزار نفر عبور کرد و به ۲ هزار و ۶۴ نفر رسید. از این تعداد یک‌هزار و ۱۹۹ نفر مرد و ۴۴۵ نفر زن بوده‌اند.

۸ هزار جان‌باخته در تصادفات جاده‌ای
سردار قاسم رضایی در این باره می‌گوید: «در هفت ماهه نخست امسال بیش از ۸ هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند. این آمار نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش ۳ درصدی دارد و برای کاهش تلفات ناشی از تصادفات باید رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی به فرهنگ عمومی تبدیل شود. آن‌چه امروز نیاز کشور است، بازنگری در هزینه و مجازات جرائم برای افزایش بازدارندگی و رعایت حقوق شهروندی است. بر اساس آمارهای سازمان پزشکی قانونی کشور در نیمه نخست امسال متأسفانه ۴۹.۷ درصد از متوفیان حوادث رانندگی را نوجوانان و جوانان ۱۱ تا ۳۹ سال تشکیل داده است. در این مدت افراد بالای ۶۰ سال، ۱۹.۵ درصد و افراد ۴۰ تا ۴۹ سال ۱۴ درصد از کل تلفات را به خود اختصاص داده‌اند. طبق آمار سال‌های گذشته، ضربه به سر در تصادفات رانندگی علت اصلی مرگ و جان‌باختن افراد است و این علت در صدر دلایل مرگ در حوادث رانندگی قرار می‌گیرد. اما در نیمه نخست امسال، شکستگی‌های متعدد با اندکی اختلاف علت اصلی مرگ در تصادفات را

سال‌هاست حجم تردد انواع وسایل نقلیه سبک و سنگین در معابر عمومی کشور به گونه‌ای بوده که هر گونه بی‌توجهی رانندگان گاه سبب بروز تصادفات سنگین شده و تلفات و خسارت‌های جانی و مالی بسیاری را بر جا گذاشته است. براساس آمار، سالانه بر اثر حوادث رانندگی هزاران نفر از شهروندان جان خود را از دست می‌دهند. با نگاهی به آمار قربانیان حوادث رانندگی در می‌یابیم که تنها در مدت زمان سه سال گذشته بیش از ۷۰ هزار نفر در سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. متأسفانه این ارقام هر سال بیشتر می‌شود و عوارض جسمی، روحی و روانی و حقوقی زیادی برای جامعه به همراه دارد. در عین حال هشدارهای بی‌دری پلیس راهور و اعلام آمار تصادفات منجر به مرگ از سوی مراجع قانونی نیز تاکنون نتوانسته آن‌طور که باید نقش موثری در کاهش این تلفات داشته باشد. همین‌طور بر اساس آمار، ماه شهریور به دلیل بالا رفتن حجم سفرهای تفریحی، بیشترین تعداد کشته‌های تصادفات را در مقایسه با دیگر ماه‌های سال به خود اختصاص می‌دهد. متأسفانه با وجود هشدارهای مکرر و تأکید بر لزوم توجه به



به خود اختصاص داده است.»

چندی پیش سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ نیز گفته بود بخش عمده‌ای از این تصادفات در بزرگراه‌های شهری رخ می‌دهد؛ چراکه بسیاری از مناطق مسکونی در مجاورت این معابر قرار دارند و عابران پیاده برای عبور، عرض بزرگراه را انتخاب می‌کنند. این اقدام غیرمجاز، به ویژه در ساعات شب که دید رانندگان محدود است، منجر

به حوادث مرگبار می‌شود. در ساعات پایانی شب، خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان، سرعت بالا به دلیل خلوتی معابر و پوشش تیره عابران، شدت تصادفات را افزایش می‌دهد. شریفی با اشاره به ماده ۱۶۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی بند (پ) گفت: «رانندگان موظف هستند پیش از رسیدن به گذرگاه‌های پیاده، در صورت حضور یا عبور عابر، وسیله نقلیه را متوقف کرده و با استفاده از چراغ هشدار، رانندگان پشت سر را نیز از وضعیت خودرو خود

آگاه کنند.» وی افزود: «در معابر شهری، دو نوع گذرگاه برای عابرین پیاده طراحی شده است. نوع اول، گذرگاه‌هایی هستند که در چهارراه‌ها و تقاطع‌ها قرار دارند و ممکن است با چراغ راهنما کنترل شوند. در این گذرگاه‌ها، اگر چراغ راهنما وجود نداشته باشد، حق تقدم با عابران پیاده است. اما در صورت وجود چراغ، عابرین موظف هستند از آن تبعیت کنند. ماده ۱۴۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی نیز به صراحت این موضوع را مورد تأکید قرار داده است.»

خودروهای ناایمن

سردار احمد رضا اریان، فرمانده کل انتظامی نیز چندی پیش در این خصوص گفته بود برخی از خودروها آرایه مرگ هستند. بر این اساس ۵۰ الی ۶۰ درصد علت تصادفات فوتی مربوط به خودروهای ناایمن است و موضوع ایمنی خودرو در کاهش آمار جان‌باختگان ناشی از تصادفات نقش مهم و غیر قابل انکاری دارد. وی با گلایه از وضعیت بد ایمنی خودروهای داخلی، به خودروسازان پیشنهاد داده بود خودشان و خانواده‌هایشان از پایین‌ترین مدل خودرویی که تولید کرده‌اند به مدت زیادی استفاده کنند تا مشخص شود ضریب اعتماد آن‌ها به وسیله‌ای که تولید کرده‌اند، چقدر است!

تصادفات رانندگی بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، هشتمین عامل مرگ‌ومیر در جهان محسوب می‌شود. اما بر اساس اعلام وزارت بهداشت، متأسفانه در کشور ما، تصادفات رانندگی از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۹ در سومین عامل مرگ‌ومیر بوده است. بیش از ۶۲ درصد از کسانی که در تصادفات جان خود را از دست می‌دهند، افرادی هستند که به نوعی مولد و فعال به‌شمار می‌روند و از این حیث بالا رفتن آمار فوتی‌های ناشی از تصادفات برای جامعه می‌تواند تا حد زیادی خسارت‌بار باشد. طبق آمار پلیس ۸۰ درصد تصادفات در داخل شهرها رخ می‌دهد و ۲۵ درصد جان‌باختگان مربوط به تصادفات شهری هستند.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۵ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۳۹

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: 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 اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلپورد
Billboard

سدان اسطوره‌ای مرسدس بنز

«190E اوولوشن ۲ را باید یک سدان اسپرت نمادین از ژرمن‌ها دانست. مارس ۱۹۹۰ بود که کمپانی مرسدس بنز در نمایشگاه خودرویی ژنو از سدان با عملکرد بالای خود که تیم طراحی و مهندسی این خودرو ساز اشتوتگارتی به صورت ویژه روی آن کار کرده بودند، رونمایی کرد. همچنین در آن دوران ۵۰۲ دستگاه از این سدان تولید شد.

حمل و نقل عمومی؛ ساده‌ترین راه برای رفع آلودگی هوای تهران

«تهران امروز غرق در هوای آلوده است؛ معضلی که نه تنها سلامت شهروندان را تهدید می‌کند، بلکه ساختار اقتصادی و اجتماعی پایتخت را نیز فرسوده کرده است.

در میانه همه طرح‌ها و نسخه‌هایی که برای حل این بحران پیچیده ارائه می‌شود، یک راه حل روشن، عملی و کم‌هزینه همچنان کمتر مورد توجه جدی قرار گرفته است: بازگشت مردم به حمل و نقل عمومی. واقعیت این است که تهران بیش از آن که از کمبود فناوری پاک یا نبود سیاست‌های زیست‌محیطی رنج ببرد، از «اسراف در استفاده از خودرو شخصی» آسیب می‌بیند. سهم خودروهای تک‌سرنشین در ترافیک پایتخت آن قدر بالاست که حتی افزایش ناوگان مترو و اتوبوس نیز بدون تغییر رفتار شهروندان، اثر کامل خود را نشان نمی‌دهد. هر سفر درون شهری که به جای خودرو شخصی با مترو یا اتوبوس انجام می‌شود، به‌طور مستقیم میزان انتشار ذرات معلق و گازهای آلاینده را کاهش می‌دهد؛ آن هم در شهری که بخش قابل توجهی از روزهای سال را در وضعیت ناسالم سپری می‌کند.

از سوی دیگر، ترافیک سنگین تهران نه تنها به آلودگی بیشتر دامن می‌زند، بلکه زمان، انرژی و منابع اقتصادی شهر را می‌بلعد. حمل و نقل عمومی به‌ویژه مترو توان آن را دارد که جریان حرکت در شهر را روان تر کند. این مزیت در شهری که ارزش زمان برای مردم همچون طلاست، اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند.

پایتختی با بیش از ۱۵ میلیون نفر جمعیت ساکن و متغیر و ده‌ها میلیون سفر روزانه، راهی جز بازگشت به الگوی حمل و نقل جمعی ندارد. اگر تهران بخواهد از چرخه تکراری آلودگی و ترافیک رها شود، باید حمل و نقل عمومی را نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت زیست‌محیطی و اجتماعی بداند و شهروندان نیز نقش اصلی را در این تغییر ایفا می‌کنند.



امید محمدی

روزنامه نگار



قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



فیدلیتی الیت ۷ نفره با
۲۵ میلیون تومان کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



فونیکس FX با ۵ میلیون تومان
کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۹۳۵
میلیون تومان ارزش گذاری شد



ساینا S با یک میلیون تومان
کاهش در بازار ۶۷۲ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما با
رینگ فولادی با ۴ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۱۱۲
میلیون تومان ارزش گذاری شد



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



قدرتی بی رقیب برای هر چالشی
UNRIVALED POWER FOR ANY CHALLENGE