



نسل دوم کیا «تلوراید» با ابعاد
شاسی بلندهای لاکچری صفحه ۶



امید محمدی
عضو شورای سردبیری

قیمت گذاری دستوری ریشه پنهان بحران نقدینگی

صنعت خودرو در سالی قرار گرفته که تمامی علائم
یک بحران ساختاری را می توان در آن مشاهده کرد؛
از تورم هزینه ای و جهش قیمت مواد اولیه گرفته تا ...
صفحه ۲

تیرهای امروز

صادرات ۱۱۲ میلیارد دلاری، جایگاه پکن را
در معادلات تجاری تقویت کرد؛

خودروهای چینی؛ ابزار تازه نفوذ اقتصادی

صفحه ۶

احتمال کاهش تیراژ تولید خودروهای مونتاژی در آینده

صفحه ۱۰

نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با تکیه بر تولید

صفحه ۴

کامیون «new M2631D» آمیکو
با پیشران ۴۰۰ اسبی و توان حمل بیش از
۳۰ تن همچنان بی رقیب در معادن کشور
صفحه ۹

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد:

حیات قطعه سازان در گرو پرداخت فوری تسهیلات ۴۰ همتی

پرداخت تسهیلات باید ظرف چند روز آینده انجام شود؛ حتی یک ماه تاخیر در اجرای مصوبه می تواند روند تولید را متوقف کرده و حیات واحدهای صنعتی را تهدید کند. همچنین...
صفحه ۱۴

از سوخت فسیلی تا فناوری هیبرید:

«سایپا» با استراتژی جامع پیشرانها وارد میدان شده است

صفحه ۵

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

فرانشیز پلکانی گام نخست در اصلاح رفتار رانندگان

صفحه ۲

عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در
گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بازار خودروهای کار کرده چگونه جای وارداتی ها را گرفت؟

صفحه ۳



چگونه محصولات نبکا در بازار ایران منشأ تحول شدند؟

توسعه حمل و نقل هوشمند با «نبکا»

صفحه ۸

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و
کیفیت خودروی شماست



۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات
تویوتا و لکسوس



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



قدرتی بی رقیب برای هر چالشی
UNRIVALED POWER FOR ANY CHALLENGE



(نسخه پرچم دار) قابل سفارش خواهد بود. کاپوت آلومینیومی جدید با ورودی های هوا، طراحی مشابه نسخه تولید محدود GRMN یاریس دارد. یک اسپلیتر در جلو خودرو دان فورس را افزایش می دهد و کانال های هوای روی گلگیرهای جلو، به بهبود فرمان پذیری کمک می کنند. از دیگر اجزای این پکیج می توان به یک پوشش صاف برای زیر مخزن سوخت جهت بهینه سازی جریان هوادر زیر خودرو و کانال های هوای اضافی در سپر عقب برای کاهش فشارهای آیرودینامیکی اشاره کرد؛ اما شاید چشمگیرترین قطعه، بال بزرگ و قابل تنظیم عقب باشد که پایداری خودرو را در سرعت های بالا و هنگام ترمزگیری های شدید به شکل قابل توجهی بهبود می بخشد.

تویوتا پکیج آیرودینامیکی را برای GR یاریس معرفی کرده است که با الهام از رالی، ظاهر و عملکرد این هاجیک آتشین را به سطح مسابقات نزدیک تر می کند. تویوتا پکیجی به نام آئرو پرفورمنس را برای هاجیک آتشین GR یاریس در بازار ژاپن ارائه کرده است. فروش این پکیج که ظاهر خودرو را به شدت تهاجمی و به خودروهای مسابقه ای نزدیک می کند، کمتر از یک ماه دیگر آغاز می شود. این مجموعه از ۶ قطعه آیرودینامیکی تشکیل شده که با همکاری مستقیم تیم مسابقه ای گازو ریسینگ تویوتا و در یافت باز خورد از رانندگان حرفه ای در مسابقات استقامت ژاپن و قهرمانی رالی ژاپن توسعه یافته است. این پکیج برای دو تیپ RC (نسخه پایه) و RZ



یاریس «GR» بسته آیرودینامیکی دریافت کرد



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



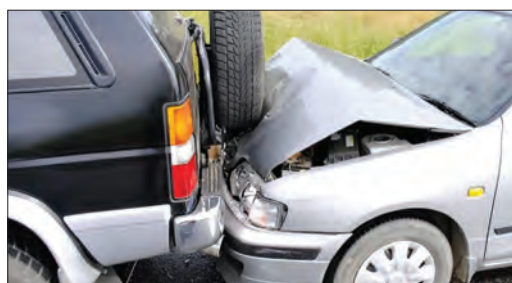
قیمت گذاری دستوری؛ ریشه پنهان بحران نقدینگی

منتقل می شود. نتیجه آن است که بخشی از بهای فروش خودرو به حساب بانک ها واریز می شود. از سوی دیگر، بسته ۴۰ همتی دولت نیز مانند نسخه های قبلی با یک تناقض بنیادین روبه روست. این بسته، نقدینگی را به صنعتی تزریق می کند که سیاست گزار هم زمان اجازه نمی دهد جریان نقدی طبیعی داشته باشد. یعنی همان سیاستی که ابتدا زیان ایجاد می کند، سپس با وام تلاش می کند آثار زیان را جبران کند. این الگو نه تنها پایدار نیست، بلکه بدهی انباشته صنعت را هم در دوره های مختلف بزرگتر کرده است. هر بار که تسهیلات پرداخت شده، بخش قابل توجهی از آن صرف بازپرداخت بدهی های قبلی شده و تنها بخش کوچکی به تولید واقعی رسیده است؛ در نتیجه سه ماه بعد، صنعت دوباره در نقطه آغاز قرار گرفته است. قیمت گذاری دستوری علاوه بر فشار مستقیم بر خودروساز، زنجیره تامین را نیز در تنگنای شدید قرار داده است. قطعه ساز با افزایش لحظه ای قیمت مواد اولیه مواجه است، اما خودروساز توان تعدیل قیمت قرارداد را ندارد و دولت نیز مجبور افزایش قیمت نمی دهد. بنابراین قطعه ساز را مجبور به تولید با زیان می شود، برای ادامه فعالیت قیمت قطعه را افزایش می دهد؛ در حالی که قیمت خودرو همچنان ثابت مانده است. این عدم تناسب، همان گرهی است که با هیچ بسته حمایتی باز نمی شود. در چنین وضعیتی، انتظار اصلاح یا افزایش تیراژ تولید چندان واقع بینانه نیست. صنعتی که به جای سرمایه گذاری در فناوری و نوسازی خطوط، بخش عمده نقدینگی خود را به بانک ها پرداخت می کند، امکان توسعه ندارد. این همان نقطه ای است که باید با صراحت پذیرفت: تازمانی که قیمت گذاری دستوری حذف نشود، هیچ بسته حمایتی اگر ۸۰ همت باشد نمی تواند صنعت خودرو را نجات دهد. نظام بانکی می تواند شریک تولید باشد، اما امروز به مهم ترین مانع آن تبدیل شده است؛ و این وضعیت نتیجه مستقیم سرکوب قیمت است. اصلاح رابطه میان بانک، دولت و خودروساز تنها زمانی ممکن خواهد شد که قیمت گذاری به مکانیزم بازار واگذار شود و صنعت بتواند بر اساس واقعیت های اقتصادی هزینه های خود را مدیریت کند. این اصلاح اگرچه دشوار است، اما تنها راه عبور از بحران مزمن نقدینگی و بازگرداندن صنعت خودرو به مسیر توسعه است

صنعت خودرو در سالی قرار گرفته که تمامی علل یک بحران ساختاری را می توان در آن مشاهده کرد؛ از تورم هزینه ای و جهش قیمت مواد اولیه گرفته تا فشار روزافزون نظام بانکی و نهایتا سیاست گذاری هایی که نه تنها کمکی به تولید نمی کنند، بلکه

مسیر آن را سخت تر کرده اند. در میان همه این عوامل، یک متهم اصلی وجود دارد که کمتر درباره آن با صراحت سخن گفته شده: قیمت گذاری دستوری. این سیاست قدیمی نه تنها صنعت را از مسیر واقعی قیمت دور کرده، بلکه موتور اصلی بحران نقدینگی است که اکنون زنجیره تامین را تا مرز توقف پیش برده است. دولت اخیرا بسته حمایتی ۴۰ همتی را برای کمک به قطعه سازان و خودروسازان تصویب کرده؛ اقدامی که در ظاهر برای جلوگیری از اختلال در خطوط تولید انجام شده است. اما پرسش کلیدی این جاست که چرا صنعتی با این گستره اشتغال و سهم قابل توجه در اقتصاد، هر سال نیازمند چنین بسته هایی است؟ پاسخ روشن است: قیمت گذاری دستوری جریان نقدی خودروساز را از بین برده و او را ناچار کرده برای ادامه تولید، هر سال به نظام بانکی متوسل شود. در واقع بسته حمایتی زمانی معنا دارد که ساختار صنعت سالم باشد؛ اما زمانی که زیان عملیاتی به دلیل سیاست های تکلیفی ایجاد می شود، هر بسته ای تنها نقش مُسکن موقت دارد. در این چرخه معیوب، بانک ها بزرگترین بهره برداران و صنعت بزرگترین زیان دیدگان هستند. گفته می شود سهم هزینه های مالی در قیمت تمام شده خودرو که در گذشته حدود ۱۳ درصد بود، امروز بین ۲۰ تا ۲۵ درصد تخمین زده می شود؛ رقمی غیرقابل قبول برای هر صنعت تولیدی. اما چرا این سهم افزایش یافته؟ زیرا خودروساز نمی تواند محصول را متناسب با تورم و افزایش هزینه مواد اولیه قیمت گذاری کند. فاصله میان «قیمت تکلیفی دولت» و «قیمت واقعی تولید» هر ماه بیشتر می شود و این فاصله مستقیما به صورت بدهی و استقرار به شبکه بانکی

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد؛ فرانشیز پلکانی، گام نخست در اصلاح رفتار رانندگان



مهتری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

صنعت بیمه کشور در آستانه تحولی مهم در حوزه بیمه شخص ثالث قرار گرفته است. طرح جدید بیمه مرکزی که در سال جاری اجرایی می شود، رانندگان متخلف را موظف می کند تا درصدی از خسارت تصادفات را شخصا پرداخت کنند. این طرح با هدف اصلاح رفتار رانندگان و کاهش ریسک مالی شرکت های بیمه طراحی شده است. محمدرضا منصوری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «تاکنون بیمه شخص ثالث در ایران براساس وسیله نقلیه طراحی شده بود و نه رفتار راننده. به همین دلیل، یک راننده پرخطر همان میزان حق بیمه را پرداخت می کرد که یک راننده محتاط. اجرای فرانشیز پلکانی نخستین گام برای مهندسی رفتار رانندگان است؛ ابزاری برای اصلاح انگیزه ها و ترغیب افراد به رانندگی محتاطانه.» وی افزود: «این سیاست نه تنها با مالی شرکت های بیمه را کاهش می دهد، بلکه اثر رفتاری قابل توجهی بر کاهش تصادفات دارد. راننده ای که بخشی از خسارت را خود متقبل می شود، دقت بیشتری در رانندگی خواهد داشت. پیش بینی می شود با اجرای صحیح، نسبت خسارت بیمه شخص ثالث بیش از ۹۰ درصد فعلی به زیر ۸۰ درصد کاهش یابد که برای صنعت بیمه کشور رقم قابل توجهی است.» منصوری تاکید کرد: «موفقیت طرح به زیرساخت های داده محور وابسته است: سامانه سنهاب بخشی از اطلاعات بیمه ای را ثبت می کند؛ اما برای اجرای عادلانه فرانشیز پلکانی، اتصال برخط میان سامانه های بیمه مرکزی، پلیس راهور و شرکت های بیمه ضروری است. بدون این اتصال، احتمال اشتباه در تشخیص مقصر یا افزایش تصادفات وجود دارد. پیشنهاد می کنم طرح ابتدا به صورت پایلوت در چند استان اجرا و ایرادات احتمالی برطرف شود.» این کارشناس بیمه به نگرانی های اجتماعی نیز اشاره کرد و گفت: «فشار مالی بر

رانندگان کم درآمد دغدغه جدی است؛ اما ترکیب سازوکار تشویقی با اجرای فرانشیز می تواند عدالت بیمه ای را حفظ کند. تجربه جهانی نشان می دهد که سیاست های موفق، هم جریمه رانندگان پرخطر و هم تشویق رانندگان خوش سابقه را شامل می شوند. اگر فقط جنبه تنبیهی داشته باشد، اقشار کم درآمد بیشترین آسیب را می بینند؛ اما با ارائه تخفیف یا امتیاز تمدید، عدالت برقرار خواهد شد.»

منصوری درباره تاثیر این طرح بر بازار بیمه گفت: «در کوتاه مدت رقابت قیمتی کاهش می یابد؛ زیرا تمرکز از قیمت گذاری عمومی به ارزیابی ریسک فردی منتقل می شود؛ اما در بلندمدت، بازار به سمت تنوع محصول و بیمه نامه های شخصی سازی شده حرکت خواهد کرد.»

او در پایان بر ضرورت آموزش عمومی تاکید کرد و گفت: «فرانشیز پلکانی صرفا ابزار مالی نیست؛ بلکه گامی در جهت تحول فرهنگی و رفتاری است. اجرای موفق بدون اطلاع رسانی گسترده و همکاری رسانه ها، شرکت های بیمه و پلیس ممکن نیست. راننده باید این سیاست را عادلانه و منطقی بداند تا به آن پایبند شود. در صورت اجرای دقیق با داده های کامل، نظارت موثر و مشوق های واقعی، این طرح می تواند به یکی از موفق ترین اصلاحات تاریخ بیمه کشور تبدیل شود. اما اگر تنها در سطح دستورالعمل باقی بماند، خطر بی اثر شدن آن بسیار بالاست.»

اتمه خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه لاماری هیبرید
با پرداخت دو مرحله ای | قیمت قطعی



LAMARI



ARIAN PARS

021-22814440-1
Autokhosravani.com



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.koraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



یک سری بسیار محدود ۶۰ تا ۷۰ دستگاهی بود که مرسدس برای اهداف نظامی خاص ارتش سنگاپور آن را تولید کرد. حالا آرکید کارز با حفظ ویژگی‌های نظامی این خودرو، آن‌ها را با امکانات لوکس و شخصی‌سازی شده ترکیب می‌کند تا محصولی منحصر به فرد برای کلکسیونرها بیافریند. فلسفه طراحی این G کلاس نظامی، دستیابی به حداقل وزن ممکن، حداکثر قابلیت اطمینان و کمترین ارتعاش برای بسته‌بندی و پرتاب بود. به همین دلیل، این خودروها در حالت استاندارد فاقد سقف، شیشه‌های جانبی و درهای فلزی بودند و حتی شیشه جلو آن‌ها نیز روی کاپوت تا می‌شد.

شرکت آرکید کارز یکی از کمپاب‌ترین مرسدس G کلاس‌های نظامی جهان را که برای پرتاب از هواپیما طراحی شده بود، به یک شاسی‌بلند کلکسیونی و لوکس تبدیل کرده است. یک شرکت اروپایی متخصص بازسازی خودرو به نام آرکید کارز، پروژه احیا و تبدیل یکی از کمپاب‌ترین خودروهای نظامی تاریخ را آغاز کرده است. این شرکت قصد دارد تنها ۱۰ دستگاه از مرسدس پنز GD 240 را که به‌طور ویژه برای ارتش سنگاپور و با قابلیت پرتاب از هواپیما طراحی شده بود، به شاسی‌بلند کلکسیونی لوکس و سفارشی تبدیل کند. این مرسدس پنز GD 240 دیزلی که در سال ۱۹۸۰ معرفی شد، عضوی از



بازسازی «جی کلاس» آماده به رزم



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار خودروهای کارکرده چگونه جای وارداتی‌ها را گرفت؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر دچار تغییراتی شده که در سال‌های گذشته کمتر سابقه داشته است. با کاهش توان خرید خانوارها و ادامه نوسانات ارزی، بخش چشمگیری از تقاضای خودروهای صفر کیلومتر به سمت خودروهای چندسال کارکرد منتقل شده است؛ بازاری که این روزها بیش از هر زمان دیگری فعال است و خریداران با نگرانی اقتصادی‌تری، به دنبال گزینه‌هایی می‌روند که ارزش خرید واقعی‌تری ارائه دهد. در همین حال، واردات خودروهای چینی پس از یک دوره طولانی محدودیت، حالا با تنوع بیشتری به بازار بازگشته است؛ اما برخلاف انتظار اولیه، استقبال از این محصولات قابل توجه نبوده و بسیاری از خریداران همچنان با احتیاط به آن‌ها نگاه می‌کنند. نگرانی از هزینه نگهداری، خدمات پس از فروش، قیمت‌های بالا و عدم اطمینان نسبت به ماندگاری کیفی، باعث شده وارداتی‌های چینی با وجود تبلیغات گسترده، هنوز نتوانند جای محکمی در بازار ایران پیدا کنند. علی‌جدی، عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تشریح دلایل رشد قابل توجه تقاضا برای خودروهای چندسال کارکرد، گفت: «ابتدا باید پرسید چرا بازار خودروهای صفر داخلی و وارداتی با وجود تنوع و تبلیغات درگیر رکود شده‌اند.» او معتقد است: «بخش عمده بی‌میلی خریداران به وارداتی‌های چینی به بی‌اعتمادی عمیق نسبت به دوام، خدمات پس از فروش و قیمت بلندمدت بازمی‌گردد؛ عواملی که باعث شده این محصولات کمتر از حد انتظار در بازار دیده شوند.» جدی همچنین تأکید کرد: «سیاست‌های

وارداتی اشتباه، تعرفه‌های غیرمنطقی و نبود شبکه خدمات گسترده، واردات چینی‌ها را از یک فرصت برای ایجاد رقابت، به یک گزینه پرریسک برای خریداران تبدیل کرده است؛ موضوعی که بر بازار کارکرده‌ها نیز تأثیر گذاشته و آن‌را پویاتر از خودروهای صفر نگه داشته است.»

چرا طی ماه‌های اخیر سهم بازار خودروهای چند سال کارکرد این قدر افزایش یافته و متقاضیان به سمت خودروهای دست‌دوم رفته‌اند؟

در سال‌های اخیر، قدرت خرید خانوار به‌طور محسوسی کاهش پیدا کرده و این مساله مستقیماً بازار خودرو را تحت‌تأثیر قرار داده است. وقتی اختلاف قیمت میان یک خودروی نو و نمونه چند سال کارکرد به چند صد میلیون تومان می‌رسد، طبیعی است که خریدار سمت گزینه‌ای می‌رود که هم هزینه اولیه کمتری دارد و هم ریسک افت قیمت آن پایین‌تر است. ضمن این که بسیاری از این خودروها سابقه استفاده مشخص، خدمات پس از فروش جاقفاده و شبکه قطعات یدکی قابل دسترس دارند. عامل مهم دیگر، بی‌ثباتی بازار ارز است. خریداران ترجیح می‌دهند خودرویی بخرند که رفتار قیمتی‌اش قابل پیش‌بینی‌تر باشد. خودروهای کارکرده برخلاف مدل‌های وارداتی جدید، نوسان روزانه ندارند و این حس امنیت برای مصرف‌کننده بسیار تعیین‌کننده است. به همین دلیل، بازار دست‌دوم‌ها حالا ستون ثبات بازار شده است.

چرا بخشی از متقاضیان نسبت به خودروهای وارداتی چینی بی‌تفاوت یا حتی بی‌اعتماد

شده‌اند؟

سه عامل اصلی در این موضوع نقش دارد: تجربه مصرف‌کننده، خدمات پس از فروش و نوسان قیمت. بخشی از خودروهای چینی وارداتی که طی سال‌های اخیر وارد بازار شدند، کیفیت پایدار و قابل‌تکایی ارائه ندادند. این تجربه‌ها، مستقیم یا غیرمستقیم، در ذهن خریداران نشست و باعث شده نگاه محتاطانه‌تری به نسل جدید همان برندها داشته باشند. همان‌طور که گفته شد، گرانی قطعات یدکی و نبود شبکه خدمات پس از فروش یکپارچه است. وقتی خریدار احساس می‌کند با کوچک‌ترین خرابی ممکن است چند روز مجبور به خواباندن خودرو باشد یا هزینه تعمیر از حالت منطقی خارج شود، انتخاب او تغییر می‌کند. در کنار این عوامل، قیمت‌گذاری نامشخص و نوسانات شدید ارز باعث شده وارداتی‌های چینی اعتماد اولیه بازار را نتوانند احیا کنند.

روند واردات خودروهای چینی در یک سال اخیر چه تغییری کرده و چه عواملی روی ترکیب محصولات وارداتی اثر گذاشته است؟

در یک سال گذشته، واردات خودروهای چینی به‌طور محسوسی کند شده؛ هم به دلیل ابهام در تعرفه‌ها و هم مشکلات اجرایی در ثبت‌سفارش. بسیاری از شرکت‌های واردکننده ریسک بالای سرمایه‌گذاری را نمی‌پذیرند و ترجیح می‌دهند منتظر ثبات قوانین بمانند. همین توقف‌ها باعث شده بخش بزرگی از نیاز بازار پاسخ داده نشود. از سوی دیگر، تمایل خودروسازان چینی به صادرات مدل‌های گران‌تر نیز بر این موضوع تأثیر گذاشته است. با توجه به سود بالاتر در بازارهای دیگر، ایران برای برخی برندها اولویت کمتری پیدا کرده.

مجموعه این عوامل موجب کاهش تنوع مدل‌ها و کم‌رونق شدن بازار وارداتی‌ها شده است.

آیا سیاست‌های ارزی و تعرفه‌ای فعلی توانسته‌اند بازار وارداتی‌ها را مدیریت کنند، یا این سیاست‌ها خود عامل رکود شده‌اند؟

سیاست‌های ارزی فعلی نه‌تنها شفاف نیستند، بلکه به دلیل تغییرات پیاپی، بدترین نوع عدم قطعیت را برای فعالان حوزه واردات ایجاد کرده‌اند. وقتی واردکننده نمی‌داند باید با چه نرخ ارز تامین کند یا تعرفه‌هایی چه خواهد شد، طبیعی است که فعالیت خود را محدود کند. همین موضوع به‌طور مستقیم عرضه را کاهش می‌دهد و بازار را به سمت رکود می‌برد. از طرف دیگر، نبود سیاست مشخص برای واردات اقتصادی و میان‌رده باعث شده خودروهایی وارد شوند که نسبت به قیمت کارایی مناسبی ندارند. این موضوع هم اعتماد مصرف‌کننده را پایین آورده و هم فضای رقابتی را مختل کرده است.

چرا بخشی از متقاضیان ایرانی، با وجود افزایش واردات، همچنان ترجیح می‌دهند سراغ برندهای قدیمی و کارکرده بروند؟

دلیل اصلی، قابل‌پیش‌بینی بودن هزینه‌های نگهداری و تعمیرات است. خودروهایی مانند سدان‌های ژاپنی، که رایج‌ترین مدل‌های اروپایی چند سال کارکرد، امتحان خود را پس داده‌اند. مصرف‌کننده می‌داند چه قطعه‌ای گران است، چطور باید سرویس شود و چه ایرادات رایجی دارد. این شفافیت برای خریدار بسیار ارزشمند است. در مقابل، وارداتی‌های جدید «به‌ویژه چینی‌ها» با این که ظاهر مدرن‌تر و

امکانات بیشتر دارند، اما سابقه مشخص و طولانی در بازار ایران ندارند. خریدار ترجیح می‌دهد به جای ریسک تجربه جدید، گزینه‌ای را انتخاب کند که سال‌ها در بازار بوده و نقاط ضعف و قوتش کاملاً شناخته شده است.

رکود اقتصادی چه نقشی در جابه‌جایی ترجیحات خریداران از وارداتی‌ها به کارکرده‌ها داشته است؟

رکود اقتصادی با کاهش درآمد واقعی خانوارها، قدرت خرید را به‌شدت پایین آورده است. همین موضوع باعث شده بازار خودرو از طبقه متوسط به سمت طبقه متوسط متمایل به پایین حرکت کند. در چنین فضایی، هر تصمیم مالی بار روانی زیادی دارد و خریداران سعی می‌کنند انتخابی کنند که کمترین ریسک را داشته باشد. وقتی درآمد رشد نمی‌کند اما هزینه‌ها افزایش پیدا می‌کند، خرید خودروی نوبه‌نوعی مصرف لوکس تلقی می‌شود. این در حالی است که خودروهای کارکرده امکان خرید را همچنان برای بخش بزرگی از جامعه باز نگه می‌دارند. این تغییر، روندی طبیعی اما نگران‌کننده برای آینده صنعت خودرو است.

با توجه به افت تقاضا برای وارداتی‌های چینی، آیا بازگشت این خودروها به دوران اوج ممکن است؟

بازگشت ممکن است اما مشروط به چند عامل مهم؛ ایجاد شبکه خدمات واقعی، ثبات قیمت و عرضه مدل‌های باکیفیت‌تر. اگر برندهای چینی فقط ظاهر خودرو را ارتقا بدهند اما از نظر دوام، ارزش بافروش و خدمات پس از فروش تحول ایجاد نکنند، نمی‌توان انتظار داشت بازار ایران دوباره به آنها اعتماد کند. از طرف دیگر، باید تعرفه‌ها و سیاست‌های وارداتی شفاف شوند. تا وقتی ریسک واردات بالا باشد، عرضه کم می‌ماند و خودروهای چینی دوباره نمی‌توانند سهم گذشته خود را به دست آورند. بازار نیاز به ثبات و پیش‌بینی‌پذیری دارد و بدون این دو، نه‌تنها چینی‌ها بلکه هیچ وارداتی دیگری شانس برای رشد ندارد.



نمایندگی مرکزی ایرتویا

لوازم جانبی ایرتویا انتخابی مطمئن برای خودروی شما



irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

فروشگاه لوازم جانبی



رنگ سفید روغنی و تریب مشکی و با قیمت قطعی ۱۸ میلیارد و ۲۹۱ میلیون و ۹۰۰ هزار ریال عرضه می‌شود. سود انصراف سالیانه برای این طرح برابر با ۱۷.۵ درصد و جریمه تاخیر نیز ماهانه ۲.۵ درصد لحاظ خواهد شد. زمان تحویل خودرو هفته آخر آذرماه سال ۱۴۰۴ اعلام شده است. در صورتی که ثبت‌نام انجام‌شده مغایر با این شرایط باشد با متقاضی واجد شرایط اعلامی در بخشنامه نباشد، شرکت بهمن‌موتور حق فسخ یک‌طرفه قرارداد را برای خود محفوظ داشته و مبلغ واریز شده را به حساب مبدأ باز می‌گرداند.

شرکت بهمن‌موتور با انتشار اطلاعیه‌ای اعلام کرد امکان ثبت‌نام برای پیکاپ Capra U AT دو کابین به صورت فروش نقدی، با قیمت قطعی و تحویل فوری فراهم شده است. این فرآیند ثبت‌نام به صورت آنلاین از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۲۶ آبان‌ماه سال ۱۴۰۴ آغاز می‌شود و تا ساعت ۲۴ روز شنبه، اول آذرماه ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام و پرداخت وجه تنها از طریق عاملیت‌های مجاز شرکت بهمن‌موتور انجام می‌شود. بر اساس جزئیات اعلامی، پیکاپ کاپرا U دو کابین اتومات با



شرایط فروش نقدی پیکاپ کاپرا U دو کابین با قیمت قطعی و تحویل فوری

پیگیری يك موضوع



سعید مدنی
مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

بانک‌ها ۲۵ درصد از مبلغ فروش خودرو در کارخانه را می‌بلند!

درحالی که صنعت خودرو در پیچیده‌ترین دوره مالی و ساختاری خود طی یک دهه اخیر قرار دارد، زنجیره تامین با فشار مضاعف افزایش قیمت مواد اولیه، عدم تناسب نرخ ارز، محدودیت نقدینگی و سیاست‌گذاری‌های ناپایدار روبه‌رو است؛ از همین رو سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

از نگاه شما چه در بحث خودرو و چه در بحث قطعات، قیمت‌ها تا چه میزان باید اصلاح شود؟

دولت معمولاً انتظار افزایش قیمت کمتر از تورم را دارد و حتی به‌همان نیز مجوز نمی‌دهد. اما تا زمانی که قیمت خودرو اصلاح نشود، زنجیره تامین هم دچار مشکل است. برخی مواقع قطعه‌سازان ناچار می‌شوند بدون این که نرخ خودرو تعدیل شده باشد، قیمت قطعات را بالا ببرند تا بتوانند به فعالیت خود ادامه دهند. در نتیجه این مسائل باید از ریشه حل شود؛ در غیر این صورت، این چرخه ناقص ادامه دارد.

به تازگی خبری در خصوص تصویب دو بسته ۲۰ هزار میلیارد تومانی مشروط به پرداخت به زنجیره تامین منتشر شده است؛ این رقم چقدر می‌تواند اثرگذار باشد؟

این تسهیلات به‌طور موقت کمک می‌کند؛ اگر همان نظام قیمت‌گذاری تکلیفی ادامه داشته باشد، دوباره همین چرخه بدهی و کمبود نقدینگی تکرار می‌شود. طی سال‌های گذشته نیز همین روال بوده و این ۴۰ هزار میلیارد تومان موضوع جدیدی در صنعت خودرو نیست. پیش از این هم خودروسازان مستقیم یا از طریق قطعه‌سازان وام گرفتند؛ اما باز هم بحران نقدینگی و هزینه‌های مالی ادامه پیدا کرده است.

فعالان صنعت خودرو معتقدند بانک‌ها بخش قابل توجهی از چرخه نقدینگی آن‌ها را به دلیل ارائه تسهیلات مالی دریافت می‌کنند. این موضوع تا چه حد در صنعت خودرو تأثیر منفی دارد؟

از رقم دقیق دریافت نقدینگی صنایع خودروسازی توسط بانک‌ها اطلاعی ندارم؛ اما حداقل ۲۰ تا ۲۵ درصد قیمت فروش خودرو را بانک‌ها می‌بلند؛ این رقم وحشتناک است. در این جا باید تأکید کنم که این مقدار از قیمت فروش خودرو است، نه سود خودروسازان.

در بازدید رئیس شورای اسلامی شهر تهران از زامیاد مطرح شد:

«سایپا» آماده تولید خودروهای هیبریدی و برقی است

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با تکیه بر تولید داخلی سرعت می‌گیرد



خواهد شد. به عبارت دیگر، هر خودرو هیبریدی می‌تواند روزانه مصرف سوخت را به نصف کاهش دهد و از فشار مالی و آرزوی سنگین بر کشور جلوگیری کند.»

شیخ‌زاده ادامه داد: «در شرایط کنونی حدود ۸ میلیون دستگاه خودرو در کشور در حال تردد است و حرکت بخشی از این ناوگان به سمت فناوری هیبریدی نه تنها موجب کاهش مصرف بنزین خواهد شد، بلکه هزینه‌های چندمیلیارد دلاری واردات سوخت را نیز کاهش می‌دهد.»

شرکت‌های داخلی توانایی ورود به تولید خودروهای هیبریدی را دارند و می‌تواند شرکت‌های داخلی توانایی ورود به تولید خودروهای هیبریدی را دارند. اختلاف حدود ۲۰۰ میلیون تومانی میان نمونه بنزینی و هیبریدی نباید مانع تصمیم‌گیری شود؛ زیرا با کاهش هزینه باتری در پنج سال آینده، احتمالاً خودروهای هیبریدی از مدل‌های بنزینی نیز ارزان‌تر خواهند شد.»

در ادامه نشست مهدی عباسی، رئیس کمیسیون تخصصی شهرسازی و معماری شورای شهر تهران ضمن تقدیر از گروه خودروسازی سایپا گفت: «شرکت زامیاد با تولید خودروهای دارای کاربری‌های متنوع نقش مهمی در توسعه شهری ایفا می‌کند.»

زامیاد شریک مطمئنی برای مدیریت شهری است

داریوش گل‌محمدی، مدیرعامل شرکت زامیاد نیز در این بازدید با اشاره به این که این شرکت می‌تواند شریک مطمئنی برای مدیریت شهری در نوسازی ناوگان عمومی باشد، با تشریح جزئیات بهره‌برداری از خط تولید اتوبوس «اروند» اظهار کرد: «این اتوبوس یکی از محصولات جدید زامیاد است که بر پایه پلت‌فرمی به‌روز طراحی شده و قابلیت تولید در مدل‌های ۱۲ و ۱۸ متری، دی‌زلی، برقی و هیبریدی را دارد. ظرفیت تولید سالانه این خط در یک شیفت کاری حدود دو دستگاه است و با افزایش سفارش‌ها امکان دو برابر شدن تولید نیز وجود دارد.»

به گزارش «سایپانیوز» مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران در بازدید از شرکت زامیاد با تأکید بر ضرورت استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ملی در توسعه حمل‌ونقل عمومی گفت: «حمایت از تولید داخلی و به کارگیری فناوری‌های نوین در صنعت حمل‌ونقل شهری از اولویت‌های اساسی مدیریت شهری است؛ از این رو باید موانع موجود در مسیر تولید کنندگان داخلی برطرف شود تا محصولات ایرانی بتوانند با قدرت در عرصه‌های بین‌المللی رقابت کنند.»

وی با اشاره به نقش ناوگان اتوبوس‌رانی در کاهش آلودگی هوا تصریح کرد: «اضافه شدن اتوبوس‌های جدید به ناوگان فعلی می‌تواند سهم موثری در کاهش ترافیک و آلودگی داشته باشد؛ باین حال، جهت‌گیری اصلی مدیریت شهری توسعه ناوگان برقی و هیبریدی است که در آینده نزدیک نقش مهمی در بهبود کیفیت هوای تهران ایفا خواهند کرد.»

رئیس شورای شهر تهران ضمن قدردانی از مدیریت شرکت زامیاد در راهاندازی خط تولید اتوبوس شهری آرون‌د خاطر نشان کرد: «با استمرار همکاری میان شهرداری و صنعت خودروسازی کشور، می‌توان گام‌های موثری در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوای پایتخت برداشت.»

هر خودرو هیبریدی مصرف سوخت را روزانه به نصف کاهش می‌دهد

در ادامه این مراسم علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به اختلاف محدود قیمت میان خودروهای بنزینی و هیبریدی گفت: «صرفه‌جویی قابل توجه در مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های ارزی کشور به‌مراتب از این اختلاف قیمت اهمیت بیشتری دارد و ضروری است دولت و خودروسازان برای تولید داخلی خودروهای هیبریدی اقدام عملی انجام دهند.»

وی افزود: «اختلاف قیمت میان خودروهای هیبریدی و بنزینی حدود یک هزار و ۷۰۰ دلار است؛ رقمی که با توجه به کاهش ۵۰ درصدی مصرف سوخت در مدت کوتاهی جبران

زاپاس Spare Tire

کاهش ۴۱ درصدی پرونده شکایات مشتریان «ایران خودرو»



حجم این موارد به‌طور محسوسی کاهش یافته که نشانه اثرگذاری برنامه‌های بهبود فرآیندهای تولید و فروش محصولات است. برنامه‌ریزی فروش براساس ظرفیت‌های واقعی تولید و عدم آینده‌فروشی محصولات از تصمیمات موثر تیم مدیریتی ایران خودرو در کاهش نارضایتی‌ها در این بخش به‌شمار می‌رود. از منظر کانال‌های ارتباطی با مشتری، این گزارش کاهش قابل توجهی در پرونده‌های ورودی از طریق تلفن و مراجعه حضوری را نشان

می‌دهد. کاهش این پرونده‌ها نتیجه ترکیب اقدام‌های هم‌زمان شامل بهینه‌سازی فرآیندهای فروش و توسعه کانال‌های ارتباطی با مشتری بوده و برنامه‌های نظارتی و عملیاتی برای تداوم این روند و کاهش بیش‌تر زمان پاسخ‌گویی ادامه خواهد داشت. این گزارش نشان می‌دهد ایران خودرو در نیمه نخست امسال توانسته بار قابل توجهی از چالش‌های مشتری‌محور را کم‌تر کند؛ با این حال تمرکز بر رفع ریشه‌ای مسائل فنی بر تکرار همچنان از اولویت‌های اعلام‌شده برای ماه‌های پیش‌رو است.

ایکوپرس- گزارش مرکز رضایت و خشنودی مشتریان گروه صنعتی ایران خودرو و نشان می‌دهد تعداد کل پرونده‌های ثبت‌شده مشتریان شامل فروش، خدمات پس از فروش، کیفیت و امداد در ۶ ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل بیش از ۷۰، ۴۰ درصد کاهش یافته و از ۶۴ هزار و ۱۰۸ پرونده به ۳۸ هزار و ۴۴ پرونده رسیده است. بر اساس این گزارش، موارد مرتبط با خدمات فروش خودرو کاهش قابل توجهی داشته‌اند و از حدود ۴۹ هزار پرونده در نیمه نخست سال



سریع‌ترین محصول «یاماها» معرفی شد

«یاماها YZF-R1M با تکیه بر تکنولوژی الهام‌گرفته از مسابقات موتو جی‌پی، لقب سریع‌ترین موتورسیکلت تولیدی تاریخ این شرکت ژاپنی را از آن خود کرده است. در دنیای موتورسیکلت‌های اسپرت، نام یاماها همواره با نوآوری و قدرت گره خورده است؛ اما در میان تمام مدل‌های افسانه‌ای این شرکت که طی هفت دهه تولید شده‌اند، یک نام بیش از همه می‌درخشد: یاماها YZF-R1M. این موتورسیکلت، با وجود آن که قدرتمندترین محصول تاریخ یاماها نیست، به لطف ترکیبی بی‌نظیر از مهندسی پیشرفته، آیرودینامیک الهام‌گرفته از مسابقات و وزن سبک، توانسته لقب سریع‌ترین موتورسیکلت تولیدی تاریخ یاماها را به خود اختصاص دهد. این

هیولای دوچرخ با تکیه بر پیشرانه مشهور CP4، بدنه فیبر کربنی و مجموعه‌ای از پیشرفته‌ترین سیستم‌های الکترونیکی، به‌راحتی به‌حد اکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد که البته به‌صورت الکترونیکی محدود شده است. این محدودیت سرعت، نتیجه یک توافق نانوشته میان سازندگان بزرگ موتورسیکلت برای جلوگیری از جنگ سرعتی بی‌پایان است؛ اما شکی نیست که R1M توانایی فراتر رفتن از این مرز را نیز دارد. در مرکز این شاهکار مهندسی، پیشرانه ۴ سیلندر خطی CP4 قرار دارد که قدرتی معادل ۱۹۷ اسب‌بخار در ۱۳،۵۰۰ دور بر دقیقه تولید می‌کند، ویژگی منحصر به‌فرد این موتور، استفاده از میل‌لنگ صلیبی است.

ویژه‌ها

واحد‌های تولیدی درگیر رکود تورمی و کمبود نقدینگی هستند



حسین پیرم‌وذن، نایب‌رئیس اتاق ایران تأکید کرد: «واحد‌های تولیدی کشور در شرایط فعلی با دو چالش اصلی مواجه هستند؛ رکود تورمی و کمبود نقدینگی. رکود تورمی ناشی از کاهش تقاضای داخلی و محدود شدن قدرت خرید مردم است و تأثیر مستقیم بر حجم تولید و فروش واحد‌های صنعتی دارد. این وضعیت باعث کاهش بازدهی و کاهش توان مالی تولیدکنندگان برای ادامه فعالیت‌های روزمره شده است. این وضعیت زمینه را برای بحران‌های مالی و عملیاتی فراهم می‌کند.»

دیگه چه خبر؟

اجرای سند تحول کیفیت خودرو با راه‌اندازی مرکز آزمایش کامل تصادف



سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت از پیشرفته‌ترین مرکز آزمایش کامل تصادف خودرو در صفادشت البرز بازدید کرد و پیگیری‌ها برای احداث و تجهیز این مرکز پیشرفته را گام بزرگی در اجرای سند تحول کیفیت خودرو و ورود به استانداردسازی علمی عوامل مربوط به سوانح و تصادفات و ایجاد ایمنی دانست. همچنین با افتتاح این مرکز، ایران جزو معدود کشورهای جهان است که از فناوری پیشرفته مرتبط با تصادف شامل خودرو، قطعه، راه و انسان بهره می‌برد.

از سوخت فسیلی تا فناوری هیبرید؛

«سایپا» با استراتژی جامع پیش‌رانه‌ها وارد میدان شده است



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه خودروسازی سایپا در تازه‌ترین برنامه‌ریزی‌های تولیدی خود، رویکردی چندمسیره را برای پاسخ به نیازهای متنوع بازار و ارتقای جایگاه صنعت خودروسازی کشور در پیش گرفته است. بر اساس این رویکرد، این شرکت به‌طور هم‌زمان توسعه و تولید خودروهای بنزینی، گازسوز و هیبریدی را دنبال می‌کند؛ مسیری که علاوه بر تأمین تقاضای بازار، می‌تواند به کاهش مصرف سوخت، بهبود بهره‌وری و ارتقای شاخص‌های زیست‌محیطی منجر شود. در حال حاضر، بخشی از تولیدات سایپا به خودروهای دو‌گانه‌سوز اختصاص یافته است. سهند و ساینا در نسخه‌های دو‌گانه‌سوز عرضه می‌شوند و این موضوع سبب شده است مصرف‌کنندگان با گزینه‌هایی اقتصادی‌تر و کم‌هزینه‌تر روبه‌رو باشند. خودروهای گازسوز سایپا با توجه به گستردگی شبکه توزیع CNG در کشور و هزینه سوخت پایین‌تر، می‌توانند فشار هزینه‌ای خانواده‌ها را به‌طور قابل توجهی کاهش دهند. این خودروها علاوه بر صرفه‌جویی اقتصادی، از منظر کاهش آلایندگی نیز مزیت قابل توجهی دارند و می‌توانند در بهبود وضعیت کیفیت هوا خصوصاً در کلان‌شهرها موثر باشند. در کنار خودروهای بنزینی و دو‌گانه‌سوز، سایپا تمرکز ویژه‌ای را بر تولید محصولات هیبریدی قرار داده است؛ محصولاتی که در سال‌های آینده



سهم بیشتری از بازار را به‌خود اختصاص خواهند داد. «آریا هیبرید» یکی از نمونه‌های شاخص در این مسیر است که با هدف افزایش قابلیت‌های فنی و کارکردهای متناسب با شرایط کشور طراحی شده است. این خودرو به‌صورت پلاگین-هیبرید توسعه می‌یابد؛ یعنی امکان استفاده از موتور الکتریکی با قابلیت شارژ از طریق برق شهری در کنار موتور بنزینی را فراهم می‌کند. چنین ساختاری علاوه بر کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، باعث افزایش برد حرکتی خودرو نیز می‌شود. یکی از نکات مهم در طراحی آریا هیبرید، استفاده از پلت‌فرم جدید و ایمنی است که قابلیت تطبیق با استانداردهای به‌روز را دارد. این ویژگی می‌تواند زمینه ورود سایپا به بازار فناوری‌های نوین در صنعت خودرو را تقویت کند. تولید این خودرو و همچنین می‌تواند گامی در جهت آماده‌سازی بازار داخلی برای پذیرش گسترده‌تر خودروهای کم‌مصرف و سازگار با محیط‌زیست باشد. استراتژی تولید هم‌زمان سه نوع خودرو موجب افزایش انعطاف‌پذیری سایپا در برابر تغییرات بازار و شرایط انرژی کشور می‌شود. از یک سو پاسخگوی نیاز مصرف‌کنندگان به خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف است و از سوی دیگر مسیر ورود به نسل جدید خودروها را هموار می‌کند. این تنوع تولید، نه تنها به توسعه فناوری‌های نوین در داخل کمک می‌کند، بلکه قدرت این صنعت را در رقابت با محصولات خارجی افزایش می‌دهد. در مجموع، راهبرد تازه سایپا در حوزه تولید، ترکیبی از توسعه محصولات متنوع، کاهش وابستگی به سوخت‌های پر مصرف و حرکت به سمت فناوری‌های نو است؛ راهبردی که می‌تواند گامی مهم در ارتقای کیفیت ناوگان حمل‌ونقل کشور و دستیابی به استانداردهای جهانی باشد.

زده يك First gear

احتمال ممنوعیت واردات خودرو از چین قوت گرفت «حاضر جواب:» اگر خودروهای چینی قرار باشد نیابند، شاید بازار کمی دل‌تنگ شود؛ مثل وقتی که یک مسافر همیشه‌درا راه یک‌روز تصمیم بگیرد خانه‌نشین شود. البته شاید این توقف فرصتی باشد تا خودروهای داخلی نفسی تازه کنند و بگویند: «بالاخره چند لحظه سکوت در بندر!» در هر حال، خودروها هم مثل ما گاهی از سفرهای طولانی خسته می‌شوند.

نوسانات پی‌درپی نرخ ارز، آینده خودروسازی را به خطر می‌اندازد

«حاضر جواب:» نرخ ارز مثل جاده‌ای است که دائم موج دارد؛ یک روز صاف، یک روز پر از دست‌انداز. طبیعتی است که خودروساز هم در چنین مسیر پرپیچ‌وخمی کمی نگران شود. اگر این جاده کمی آرام‌تر شود، احتمالاً صنعت خودرو هم با خیال راحت‌تر دنده عوض می‌کند و مسیرش را ادامه می‌دهد.

نیمی از قاره سبز برقی خواهد شد؛ جدال چینی‌ها برای تصاحب بازار اروپا

«حاضر جواب:» اروپا در حال تبدیل شدن به شهری بزرگ وی‌پسداست؛ جایی که خودروهای برقی آرام و مودب عبور می‌کنند. حالا چینی‌ها هم دست‌روی فرمان گذاشته‌اند تا این مسیر را سریع‌تر طی کنند. شاید روزی برسد که اروپا کاملاً بی‌صدا باشد و تنها چیزی که می‌شنویم، صدای باز شدن در شارژر هاست.

غول خودروسازی ژاپن برنامه جدیدی برای بازار پیکاپ‌ها دارد؛ معرفی تویوتا «هایلوکس» ۲۰۲۶؛ نماد استقامت در عصر الکتریکی

«حاضر جواب:» تویوتا با هیالوکس ۲۰۲۶ دوباره ثابت کرده که پیکاپ می‌تواند هم قوی باشد، هم آرام و الکتریکی. انگار یک وزنه‌دار حرفه‌ای ناگهان تصمیم گرفته باشد یوگا هم کار کند. نتیجه‌اش خودرویی است که هم استقامت دارد و هم هوای زمین را دارد.

تصادفات ساختگی هزینه‌هنگفتی را به نظام بیمه وارد می‌کند «حاضر جواب:» تصادف ساختگی شبیه اجرای یک نمایش کوتاه است؛ اما از نوعی که هیچ‌کس تماشاچی‌اش نیست و همه از نتیجه‌اش ناراضی‌اند. اگر این نمایش‌ها کمتر شود، هم بیمه نفس راحت می‌کشد و هم رانندگان بالیخند بیشتری پشت فرمان می‌نشینند.

آیا درآمد تعیین‌شده از محل واردات خودرو تأمین خواهد شد؟

«حاضر جواب:» پاسخ این سوال کمی شبیه پیش‌بینی آب‌وهواست؛ امیدوارانه نگاه می‌کنیم و می‌گوییم «ان‌شاءالله که بله». اگر برنامه‌ریزی‌ها دقیق باشد، واردات می‌تواند همان نقش باران‌های به‌موقع را برای اقتصاد بازی کند؛ آرام، موثر و ضروری.

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

«حاضر جواب:» این تعداد خودرو اگر در یک صف بایستند، احتمالاً از شمال کشور تا جنوب برسد. ورودشان خبر خوبی است؛ هم بازار را شلوغ‌تر می‌کند و هم انتخاب‌های بیشتری به خریداران می‌دهد. فقط امیدواریم زودتر پلاک بخورند و به خیابان بیایند تا از تنهایی پارکینگ‌ها کم شود.



چین بوده است. فن هویدونگ در گفت‌وگویی، خیال منتقدان را راحت کرد و گفت که باز خوردها در دنیای واقعی کاملاً متفاوت از فضای مجازی بوده است. او تأکید کرد: «ما هیچ واکنش منفی‌ای از سوی مشتریان در آمار فروش ندیدیم. البته که تمام نظرات منفی را رصد می‌کردیم؛ اما در واقعیت، اعداد و ارقام روایتی کاملاً معکوس را نشان می‌دادند.» این اعتماد به نفس، ریشهش در عملکرد خیره‌کننده بامو در بازاری دارد که حرف اول و آخر را برای این شرکت می‌زند. چین به تنهایی حدود ۳۲ درصد از کل فروش گروه بامو را به خود اختصاص داده و با فروش بیش از ۸۲۶ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۳، به‌مهم‌ترین بازار این خودروساز آلمانی تبدیل شده است.

مدیر ارشد طراحی بامو جلونجره‌های عظیم این شرکت را نه یک اشتباه، بلکه پاسخی مستقیم به تقاضای بزرگ‌ترین بازار این شرکت، یعنی چین توصیف کرده است. سال‌هاست که جلونجره‌های کلبوی شکل بزرگ خودروهای بامو، به‌موضوعی داغ در میان علاقه‌مندان به دنیای خودرو تبدیل شده است. بسیاری این سبک طراحی را اغراق‌آمیز و ناهماهنگ می‌دانند؛ اما مدیران بامو همواره در برابر این انتقادات سکوت کرده بودند؛ سکوتی که حالا با آمارهای فروش شکسته شده است. آدریان فن هویدونگ، مدیر ارشد طراحی بامو سرانجام به‌صراحت اعلام کرد که این طراحی جنجالی یک استراتژی کاملاً آگاهانه برای جلب رضایت بزرگ‌ترین بازار جهانی این شرکت، یعنی



«بامو» به تبعیت از سلیقه چینی در جلونجره‌ها اعتراف کرد

نسخه چهار چرخ محرک فولکس «آی.دی. یونیکس»



فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۴ از تأسیس یک سری جدید برای مدل‌های برقی به نام ID.UX خبر داد. نخستین محصول این سری که آی.دی. یونیکس نام گرفت، در واقع کوپرا ناواسکان است که در برخی بازارها مثل چین و ایران با نشان فولکس‌واگن به فروش می‌رسد. نام این مدل مدتی پیش به آی.دی. یونیکس ۰۶ تغییر کرد، تا فولکس‌واگن نشان دهد که قصد دارد یک سری جدید را تأسیس کند. به فاصله چند روز پس از معرفی آی.دی. یونیکس ۰۷، تصاویری از سومین عضو این سری یعنی آی.دی. یونیکس ۰۸ توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) و البته فولکس‌واگن، منتشر شده است. فولکس آی.دی. یونیکس ۰۸ را می‌توان نمونه تکمیل شده از کانسپت ID.EVO دانست که بهار ۲۰۲۵ در نمایشگاه خودرو شانگهای رونمایی شد. این خودرو با دیالیت بزرگ و باریک در لبه کاپوت با تعداد زیادی اجزای نورانی، درهای بدون قاب، دستگیره‌های مخفی‌شونده و چراغ‌های عقب با فرم شبیه چراغ‌های دیالیت، کاملاً به طراحی مدل کانسپت وفادار باقی‌مانده است. ابعاد بدنه فولکس آی.دی. یونیکس ۰۸ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵، ۱،۹۵۴، ۱،۶۷۲ و ۳،۰۳ متر اعلام شده است.

صادرات ۱۱۲ میلیارد دلاری، جایگاه پکن را در معادلات تجاری تقویت کرد؛

خودروهای چینی؛ ابزار تازه نفوذ اقتصادی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودرو جهان در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری در معرض تغییرات بنیادین قرار گرفته است. از یک سو فشارهای زیست‌محیطی و سیاست‌های سخت‌گیرانه دولت‌ها، خودروسازان را به سمت تولید محصولات پاک و کم‌مصرف سوق داده و از سوی دیگر، رقابت فزاینده میان قدرت‌های صنعتی، بازار جهانی را به صحنه‌ای پر هیاهو و غیرقابل پیش‌بینی بدل کرده است. در این میان، کشورهای که توانسته‌اند زنجیره تأمین گسترده، ظرفیت تولید انبوه و فناوری‌های نوین را در کنار هم قرار دهند، جایگاه تازه‌ای در نقشه جهانی خودرو پیدا کرده‌اند.

بازارهای نوظهور در آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین به سرعت در حال جذب محصولات جدید هستند و همین امر فرصت‌های تازه‌ای برای بازیگران غیر سنتی فراهم کرده است. در مقابل، خودروسازان باسابقه اروپا، آمریکا و ژاپن با چالش‌های متعددی روبه‌رو شده‌اند؛ از کاهش تقاضا در بازارهای داخلی گرفته تا فشار رقابتی برندهای تازه‌وارد. این شرایط آینده صنعت خودرو را به‌عرصه‌ای از پرسش‌های کلان تبدیل کرده است: کدام کشورها خواهند توانست مسیر تازه را رهبری کنند؟ چه برندهایی قادر خواهند بود هم‌زمان بر قیمت، کیفیت و فناوری تمرکز کنند و مهم‌تر از همه، این تغییرات چه پیامدهایی برای روابط تجاری و صنعتی میان کشورها خواهد داشت؟

آن‌چه روشن است، این که صنعت خودرو دیگر تنها یک حوزه تولیدی نیست؛ بلکه به ابزاری برای سنجش قدرت اقتصادی و حتی نفوذ ژئوپلیتیک کشورها بدل شده است.

تحول در ارقام صادراتی

صنعت خودرو چین در ۱۰ ماه اول سال ۲۰۲۵ موفق به ثبت ارزش صادراتی ۷۹۸،۳۹ میلیارد یوان (حدود ۱۱۲،۸ میلیارد دلار) شد که نشان‌دهنده رشد ۱۴،۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل است. این آمار، از طرف اداره کل گمرک چین منتشر شد و نشان می‌دهد صادرات خودروهای چینی همچنان افزایش می‌یابد. کل صادرات کالاهای



چین در ۱۰ ماه اول ۲۰۲۵ به ۲۲،۱۲ تریلیون یوان (۳،۱۲ تریلیون دلار) رسید که رشدی ۶،۲ درصدی نسبت به سال قبل دارد؛ در حالی که واردات تقریباً بدون تغییر و در سطح ۱۵،۱۹ تریلیون یوان (۲،۱۴ تریلیون دلار) باقی مانده است. صنعت خودرو از جمله بزرگ‌ترین محرک‌های رشد صادرات بوده و عملکرد آن فراتر از میانگین کلی تولیدات صنعتی چین است. محصولات مکانیکی و الکترونیکی بیش از ۶۰ درصد صادرات کشور را تشکیل می‌دهند و خودروها نیمه‌هادی‌ها بیشترین سهم را در رشد دارند. به‌نوشته Carnewschina، صادرات خودرو در چین فقط در ماه اکتبر (مهر و آبان ۱۴۰۴) با افزایش ۳۴ درصدی نسبت به سال قبل همراه بود و صادرات مدارهای مجتمع ۲۶،۹ درصد رشد کرد. تحلیلگران باور دارند این روند نشان‌دهنده تقاضای پایدار بازارهای خارجی برای محصولات الکترونیکی و تکنولوژیک است. این شرایط به خودروسازان چینی امکان داده است حضور خود را در مناطق در حال توسعه از جمله آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه و آمریکای لاتین گسترش دهند. با این حال صادرات کل چین در اکتبر (مهر و آبان ۱۴۰۴) با کاهش ۰،۸ درصدی نسبت به سال قبل روبه‌رو شد که اولین کاهش ماهانه در چند ماه اخیر محسوب می‌شود. کارشناسان دالایل آن را مقایسه با پایه بالایی سال گذشته، کاهش روزهای کاری به‌خاطر تعطیلات و افت

تقاضا در بازارهای غربی می‌دانند. با وجود این، شرکت‌های خصوصی همچنان نقش مهمی در تجارت خارجی ایفا می‌کنند و مجموع واردات و صادرات آن‌ها به ۲۱،۲۸ تریلیون یوان (۳ تریلیون دلار) رسید که ۷،۲ درصد رشد دارد. اداره کل گمرک چین اطلاعات جزئی درباره مقاصد صادراتی یا نوع خودروها ارائه نکرده است، اما داده‌های صنعتی نشان می‌دهد خودروهای برقی و هیبریدی پلاگین همچنان موتور اصلی رشد هستند. صادرات چشمگیر خودروهای الکتریکی از برندهایی مانند BYD، SAIC و چری جایگاه چین را به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان خودرو در جهان تقویت کرده است. تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند صادرات خودرو چین در کل سال همچنان بالاتر از سطح ۲۰۲۴ باقی بماند؛ هرچند احتمال دارد رشد آن کمی کندتر شود

مسیری که ادامه خواهد داشت

رشد صادرات خودرو چین در سال جاری نه تنها یک دستاورد اقتصادی، بلکه نشانه‌ای از تغییر موازنه در صنعت جهانی خودرو است. آمارهای منتشرشده از سوی اداره کل گمرک چین نشان می‌دهد ارزش صادرات خودرو در ۱۰ ماه نخست سال ۲۰۲۵ به حدود ۷۹۸،۳۹ میلیارد یوان (معادل بیش از ۱۱۲ میلیارد دلار) رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۴،۳ درصد رشد داشته است. این جهش، جایگاه

نسل دوم کیا «تلوراید» با ابعاد شاسی‌بلندهای لاکچری

امتداد تا پایین سپر، همراه می‌شود. برآمدگی و فرورفتگی گلگیرها با نوار پلاستیکی در لبه‌ها، شیب رو به پایین سقف، کاپوت عریض و فرم عمودی چراغ‌های جلو و عقب، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری نسل جدید کیا تلوراید به‌شمار می‌آید. شباهت نمای جانبی کیا تلوراید به رنجرور را هم نمی‌توان نادیده گرفت. رینگ‌های هشت پره با طرح ضربدری در تیپ‌های SXP و X-Pro دیده می‌شود. قلاب یک کشر به رنگ نارنجی در سپر جلوی تیپ X-Pro نیز از توانایی بیراهه‌نوردی این مدل خبر می‌دهد. نسل جدید کیا تلوراید با طول ۵،۰۵ متر، نزدیک به ۶ سانتی‌متر طول بیشتر و ۷،۶ سانتی‌متر فاصله محوری بیشتر را ارائه می‌دهد، که می‌تواند به معنای فضای بزرگ‌تر کابین و محفظه بار باشد.

با گذشت ۵ سال از معرفی کیا تلوراید، این خودرو به عنوان یکی از محصولات پر فروش کیا و البته یکی از محبوب‌ترین شاسی‌بلندهای سسه‌ردیفه بازار شناخته می‌شود. با وجود این موفقیت، کیا قصد دارد نسل دوم تلوراید را پس از رونمایی در نمایشگاه لس‌آنجلس، با مدل ۲۰۲۷ وارد بازار کند. اما قبل از رونمایی در لس‌آنجلس، نمایندگان برخی رسانه‌ها از جمله موتوروان، فرصت ملاقات با نسل دوم کیا تلوراید را در رویدادی خصوصی به دست آورده‌اند. طراحی خشن نسل اول کیا تلوراید ایراد خاصی نداشت، اما به نظر می‌رسد که در مدل جدید، ارائه هویت بیراهه‌نورد در اولویت بالاتری قرار دارد. در نمای جلو با جلونجره مرتفع و عریض روبه‌رو هستیم، که در تیپ SXP با جزئیات عمودی و تزئین مشکی براق و در تیپ XRT با لگوی توری مشکی با



تویوتا «سایون» این بار برای فتح آفرود باز می‌گردد



سایون (Scion) به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه تویوتا، چند مدل جمع و جور و البته جوان‌پسند را در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۶ در چند کشور جهان از جمله ایالات متحده عرضه می‌کرد. حالا به نظر می‌رسد که تویوتا با معرفی سایون ۰۱ در نمایشگاه SEMA، قصد دارد این برند را به چرخه حیات بازگرداند. سازنده از سایون ۰۱ به عنوان «خودروی بیراهه‌نورد برای لذت بردن از هوای آزاد» یاد می‌کند. این خودروی شبیه به باگی‌های ساحلی توسط مهندسان تویوتا در آمریکای شمالی طراحی شده است. کاپوت کوچک، عدم وجود شیشه، چراغ‌های نواری روی دماغه و بخش جلویی مسقف و دو مه‌شکن مربع شکل در پایین

جلونجره، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری سایون ۰۱ به‌شمار می‌آید. قلاب وینچ، تایرهای عریض آفرود، کالیپرهای ترمز به رنگ قرمز و میله‌های ایمنی مطابق با قوانین FIA، هویت بیراهه‌نورد سایون ۰۱ را فریاد می‌زند. تویوتا همچنین به دوام و قابلیت اطمینان سیستم تعلیق سایون ۰۱ برای حرکت سریع در مسیرهای بیراهه، اشاره کرده است. این خودرو برای حمل چهار سرنشین گنجایش دارد. قوای حرکتی سایون ۰۱ از سامانه هیبرید شامل پیش‌ران ۴ سیلندر توربوشارژ، تشکیل شده است.

خبر

News

«پل اسمیت» باردیگر با «مینی» همکاری کرد

ارتباط مینی به عنوان یکی از مشهورترین خودروسازان بریتانیا و پل اسمیت در جایگاه یکی از طراحان مهم صنعت مد، در سال ۱۹۹۸ آغاز شد یعنی زمانی که نمونه خاصی از مینی با رنگ‌آمیزی پل اسمیت شکل گرفت. این همکاری بعداً به ادامه پیدا کرد، چراکه مینی STRIP و مینی Recharged نیز با طراحی پل اسمیت در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ معرفی شدند. با گذشت ۲۷ سال از اولین همکاری، نسخه پل اسمیت از مینی سه در، پنج در و کانونر تیبیل در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۵ رونمایی شد. نخستین ویژگی این سه کوچولوی جذاب، رنگ‌های سفارشی بدنه آن‌هاست. خاکستری Statement، به رنگ خاکستری مینی آستین Seven



مدل ۱۹۵۹ اشاره دارد. سفید Inspired هم یادآور مینی کلاسیک Beige است، در حالی که مشکی Midnight متالیک را می‌توان برای مدل‌های فکلی مینی هم سفارش داد. بخش‌هایی از بدنه این خودروها با سبز Nottingham تزئین شده است، که به شهر محل تولد پل اسمیت اشاره دارد. بخش‌هایی شامل اجزای جلونجره، آبنه‌های جانبی و البته سقف با سبز Nottingham و جزئیات دیگری نیز با مشکی Jet تزئین شده است. بدنه این خودروها بر رینگ‌های آلایژی ۱۸ اینچ Night Flash Spoke به رنگ مشکی Dark Steel استوار می‌شود. لوگوی MINI با طراحی متفاوت و رنگ آبی تیره Black Blue در جلو و عقب بدنه، از هویت سفارشی این مدل‌ها خبر می‌دهد. سقف پارچه‌ای مدل کانونر تیبیل هم با مشکی تزئین شده است. بخش اعظم فضای کابین هر سه مینی پل اسمیت ۲۰۲۶ با رنگ مشکی تزئین شده است. نقوش روی دو طرف داشبورد نیز طرح پارچه‌های پل اسمیت را به یاد می‌آورد. بخش‌هایی از روکش صندلی‌ها به رنگ آبی Nightshade نیز از چرم مصنوعی و باز یافتی Vescin ساخته شده است، که مینی بر دوام و قابلیت تمیزکاری آسان این روکش، تأکید دارد. علاوه بر این باید به نحوه دوخت روکش صندلی‌ها اشاره کرد، که طبق نظر و روش پل اسمیت انجام شده است.



حراجی برای بنتلی «آزور» خاص



یک دستگاه بنتلی آژور مدل ۲۰۰۹ که از آخرین نمونه‌های تولیدی این مدل است، با کارکرد زیر ۳۰۰۰ کیلومتر به حراج گذاشته شده است. کشف یک بنتلی آژور مدل ۲۰۰۹ تنها با کارکرد ۲۹۰۰ کیلومتر مانند یافتن گنجی پنهان است. این خودرو و اشرافی که یکی از آخرین نمونه‌های تولیدشده از نسل پایانی آژور به‌شمار می‌رود، هم‌اکنون برای فروش عرضه شده و انتظار می‌رود قیمت نهایی آن به‌راحتی از صد هزار دلار فراتر رود. این بنتلی که در زمان عرضه، قیمتی بیش از ۳۵۰ هزار دلار داشت، نمادی از اوج تجمل و مهندسی در خانواده کانور تیبل‌های بنتلی بود. تولید مدل آژور در سال ۲۰۰۹ متوقف شد و همین موضوع، این نمونه خاص را به یک گزینه کلکسیونی و تکرارنشدنی

تبدیل می‌کند. این خودرو که از ابتدا در بریتیش کلمبیا بوده، بیشتر عمر خود را تحت مراقبت‌های ویژه در خواب بوده است. این آژور خاص با رنگ خاکستری متالیک و تودوزی چرم گرم‌رنگ، تجسمی از سلیقه بی‌نقص بنتلی است. زیر کاپوت کشیده آن، یک پیش‌سرايه ۶.۷۵ لیتری V8 تونین توربو قرار دارد که قادر به تولید ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۷۵ نیوتون‌متر گشتاور است. این نیروی عظیم از طریق یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک ZF به‌چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. امکانات رفاهی آن نیز مجموعه‌ای کامل از تجملات مثل صندلی‌های جلو مجهز به گرم‌کن و ماساژور، سیستم صوتی حرفه‌ای Naim، سیستم تعلیق تطبیقی با کنترل الکترونیکی و دوربین دید عقب است.

سقف تسهیلات بانکی برای هر دو خودرو ساز داخلی ۲۰ همت افزایش یافت؛

رونمایی از بسته جدید حمایتی خودروسازان

در حالی صنعت

خودرو در سال جاری
بار دیگر در آستانه
بازگشت به الگوی
انحصاری سال‌های



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ قرار گرفته که معاون وزارت صمت از بسته جدید حمایتی خودروسازان رونمایی کرد؛ بسته‌ای که در شرایط توقف ثبت‌سفارش، محدودیت فعالیت خودروسازان چینی به‌دلیل فعال شدن «مکانیسم ماشه» و کاهش چشم‌انداز رقابت، عملاً بار اصلی تأمین نیاز بازار را دوبره بر دوش دو خودروساز بزرگ کشوری می‌گذارد.

تجربه سال‌های پیشین نشان داده فشار تولید بر دوش شرکت ایران خودرو و سایپا نفع‌نهاییه تعادل بازار منجر نشده، بلکه طولانی‌ترین دوره‌های کمبود عرضه، جهش قیمت و طولانی شدن صف تقاضا را رقم زده است. بر اساس توضیحات فرهاد مقیمی، معاون وزیر صمت در قالب بسته جدید قرار است سقف تسهیلات بانکی برای هر یک از دو خودروساز اصلی ۲۰ همت افزایش یابد. علاوه بر این، خودروسازان اجازه خواهند داشت از اوراق گام برای تأمین مالی زنجیره تولید استفاده کنند؛ ابزاری که طی سال‌های گذشته بیشتر در صنایع کوچک و متوسط به کار رفته اما اکنون به‌عنوان مسیر جایگزین تأمین نقدینگی برای خودروسازان مطرح شده است. هم‌زمان، آن‌ها می‌توانند گواهی اسقاط مورد نیاز برای تولید را به‌صورت اعتباری خریداری کنند؛ اقدامی که در ظاهر با هدف تسهیل جریان تولید طراحی شده است روشن است که بسته حمایتی جدید در فضایی معرفی شده که بازار خودرو با محدودیت شدید واردات و چشم‌اندازی مبهم در همکاری‌های خارجی مواجه است؛ از این رو بازگشت به مدل حمایتی انحصار محور نفع‌نهاییه پرش‌های جدی در باره کارآمدی این سیاست ایجاد کرده، بلکه این نگرانی را به‌وجود آورده که سازار خودرو بار دیگر در مسیر کمبود، جهش قیمت و ناتوانی عرضه قرار گیرد؛ همان مسیری که پیش‌تر هزینه‌های سنگینی را به اقتصاد و مصرف‌کنندگان تحمیل کرده بود. همان‌طور که اشاره شد، اتکای سیاست‌گذار به تولید دو خودروساز بزرگ و بی‌توجهی به نقش واردات یا حتی تولید در بخش مونتاژ، احتمالاً پیامدهایی همچون کاهش ورودی خودرو به بازار و تشدید تقاضا به‌ویژه از محل تقاضای کاذب را در پی خواهد داشت.

با این حال بغیر می‌رسد سیاست‌گذار مسیری را انتخاب کرده که بتواند به‌واسطه آن ابزارهای کنترل‌ی خود را بازار خودرو را حفظ کند. برای ترک بهتر این تجربه بهتر است مروری داشته باشیم بر شرایطی که پس از سال ۱۳۹۷ بعد از تحریم‌های ثانویه، صنعت و بازار خودرو کشور تجربه کرد. شرکای خارجی یک به یک ایران را ترک کردند؛ حتی شرکتهای چینی که در شرکتهای خصوصی خودروسازی کشور تازه پا گرفته بودند، برای ترک صنعت خودرو کشور تعلل نکردند. از سوی دیگر به‌پناه ساماندهی بازار از به یک باره واردات خودرو نیز ممنوع شد. آن‌چه برای بازار خودرو ماند و خودروساز بودند که دیگر هیچ رقیبی برای خود

نمی‌دیدند. انحصار روز به روز قوی‌تر شد، کیفیت خودروهای تولیدی هم روبه کاهش رفت. از طرف دیگر این وضعیت برای خودروسازان نیز مطلوب نبود؛ چرا که آن‌ها با زیاندهی مجبور به تولید بودند و کل بار تأمین تقاضای خودرو هم بر دوش آن‌ها افتاده بود. در چنین شرایطی سیاست‌گذار مسیری جز آن چه «حمایت از صنعت داخلی خودرو» می‌خواند، نداشت.

شاید راه‌های مختلفی برای تقویت خودروسازی کشور وجود داشت؛ دولت می‌توانست از کنترل خود بر این صنعت کم‌کند؛ از قیمت‌گذاری دستوری کمی عقب‌نشینند، یا به سمت کاهش هزینه‌های غیر ضروری مانند هزینه‌های مالی ناشی از سهم‌های تودلی و غیره حرکت کند؛ اما انتخاب سیاست‌گذاران نه مسیرهای تجربه‌شده بلکه مثل بیشتر مواقع آسان‌ترین راه بود؛ یعنی تزریق نقدینگی به صنعت خودرو. اسفندماه سال ۱۳۹۸ شورای پول و اعتبار با هدف جبران زیان و تأمین نقدینگی، با پرداخت ۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات به ایران خودرو و سایپا موافقت کرد.

در پایان سال ۱۳۹۸ کل نقدینگی موجود در کشور ۲ هزار و ۴۰۰ همت بود. اضافه شدن ۵ همت دیگر به آن اصلاً قابل چشم‌پوشی نبود و اثرات توری خود را بر جای گذاشت. در نهایت همین تسهیلات هم کمک بلندمدتی به خودروسازی کشور نکرد و مانند مُسکنی بود که دردی را به‌طور موقت التیام داد، اما در ادامه آسیب بزرگ‌تری وارد کرد. اما ماجرا به همین جا ختم نشد. در بهمن ۱۴۰۲، همین شورا سقف اعتبارات دو خودروساز را تا ۱۵ هزار میلیارد تومان افزایش داد. باز هم همان ماجرا موبه‌مو تکرار شد؛ اما گویا قرار نیست این تجربه‌ها موجب تغییر نگرش شوند. حالا بار دیگر قرار است ۴۰ همت دیگر در قالب تسهیلات به خودروسازان داده شود؛ آن هم در شرایطی که گویا به تبع فعال‌سازی مکانیسم ماشه شرایط سال ۱۳۹۷ دوباره در حال تجربه است. مکانیسم ماشه با فعال‌سازی کلیه تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل علیه کشور می‌تواند باز هم منابع ارزی را محدودتر



کند و واردات را تحت تأثیر قرار دهد؛ اخباری هم که از مونتاژ کاران به گوش می‌رسد این است که احتمالاً آن‌ها در حال کاهش فعالیت‌های خود هستند. به‌نظر می‌رسد درگیر موقعیتی هستیم که همان اتفاقات سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ را برآیمان زنده می‌کند؛ اما طی این سال‌ها هیچ اصلاح ساختاری در این صنعت انجام نشده است. همچنان قیمت‌گذاری دستوری به‌قوت خود باقی است، دولت همچنان به دنبال دخالت حداکثری در این صنعت است و هزینه‌های جانبی و مالی خودروسازان همچنان بالاست. شرایط در بر خری موارد در هر هم شده است. برای مثال خودروسازان و قطع‌سازان باتورم بسیار بیشتری دست و پنجه نرم می‌کنند. توری که با تزیق ۴۰ همت تسهیلات دیگری می‌تواند باز هم افزایش یابد.

رشد بهای چشمگیر خودروهای مونتاژی

روز گذشته خودروهای مونتاژی در بازار رشد بهای ۲۰ تا ۶۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان، لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد تومان و بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا سپور تیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و جی‌سی امپو هبیرید پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

رضایت چشمگیر مالکان از «افایکس برقی»؛ تجربه‌ای تازه از رانندگی پاک و بی صدا

یکی از آنان می‌گوید:

«وقتی می‌دانم شرکت تاساها پشتیبان خودرو و باتری آن است، با خیال راحت‌تری به آینده نگاه می‌کنم. نگرانی از خرابی یا هزینه‌های غیرمنتظره تقریباً بی‌ارز شده است»

رانندگی پاک و حس مسئولیت محیط‌زیستی

برق به‌جای بنزین، سکوت به‌جای دود. این شاید خلاصه‌ترین توصیف حس مالکان افایکس برقی باشد. یکی از کاربران اظهار می‌کند: «آلایندگی صفر این خودرو باعث شده احساس کنم در مسیر درستی حرکت می‌کنم. وقتی هیچ دودی از اگزوز بیرون نمی‌آید، واقعاً حس می‌کنم قدم کوچکی برای هوای پاک شهر برداشته‌ام.»

امکانات و فناوری‌های روز

افایکس برقی علاوه بر سامانه محر که پیشرفته، از امکانات رفاهی مدرن نیز بهره می‌برد: نمایشگر مرکزی بزرگ با اتصال هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، ترمز اضطراری خودکار، سیستم حفظ مسیر و تپه‌یو مطبوع دو کاناله از جمله ویژگی‌هایی است که تجربه رانندگی را راحت‌تر و ایمن‌تر کرده است.

باتری این خودرو در شرایط استاندارد تا ۴۳۰ کیلومتر پیمایش را فراهم می‌کند؛ عددی که آن را برای استفاده روزمره شهری و سفرهای کوتاه بین شهری کاملاً مناسب می‌سازد.

جمع‌بندی

افایکس برقی با طراحی مدرن، فناوری‌های نو و آلایندگی صفر، توانسته رضایت بالایی میان خریداران اولیه به‌دست آورد. بسیاری از مالکان از آرامش، سکوت و سادگی شارژ در خانه به‌عنوان سه مزیت اصلی یاد می‌کنند. اگر چه این خودرو هنوز در آغاز مسیر حضور خود در بازار است، اما باز خوردهای مثبت نشان می‌دهد که افایکس برقی می‌تواند آغاز گر فصل تازه‌ای از رانندگی پاک و آینده‌نگر در ایران باشد.



کمتر از یک ماه از تحویل نخستین سری خودروهای «افایکس برقی» به مشتریان می‌گذرد، اما باز خورد هانشان می‌دهد این خودرو توانسته تجربه‌ای متفاوت از رانندگی شهری را برای مالکان خودرو رقم بزند. ترکیب طراحی مدرن، فناوری‌های پیشرفته و آلایندگی صفر، افایکس برقی را به یکی از توجه‌برانگیزترین خودروهای امسال تبدیل کرده است.

خدا حافظی با صف‌های طولانی پمپ بنزین

یکی از مالکان این خودرو می‌گوید: «زمانی که افایکس برقی را تحویل گرفتم، دیگر نیازی به مراجعه مکرر به پمپ بنزین نداشتم. با شارژر خانگی که همراه خودرو ارائه شد، شارژ باتری در منزل به راحتی انجام می‌شود و همیشه انرژی کافی برای تردد روزانه دارم.» نصب شارژر خانگی اهدایی شرکت در پارکینگ منازل، استفاده از خودرو را برای بسیاری از مالکان ساده‌تر از همیشه کرده است.

تجربه‌ای آرام، شهری و بی صدا

یکی دیگر از کاربران این خودرو توضیح می‌دهد: «حرکت بی‌صدا و شتاب نرم افایکس، رانندگی شهری را واقعاً لذت‌بخش کرده است. در ترافیک یا هنگام رانندگی شبانه، آرامش خاصی در کابین حس می‌شود که قبلاً با هیچ خودروی بنزینی تجربه نکردم.»

سیستم تعلیق نرم، فرمان برقی هوشمند و تنظیم خودکار نیروی ترمز باعث شده حس رانندگی این خودرو به‌ویژه در مسیرهای شلوغ شهری بسیار دلپذیر باشد.

اطمینان از دوام و پشتیبانی

افایکس برقی با گارانتی ۷ سال یا ۲۰۰۰۰ کیلومتر برای خودرو و ۸ ساله برای باتری عرضه شده است. این تعهد بلندمدت باعث شده بسیاری از مالکان با آسودگی خاطر بیشتری به سراغ خودروهای برقی بیایند.



این فیس لیفت شامل جداسازی چراغ‌های جلو از ورودی هوادرون سپر در نمای جلو و باز طراحی اساسی در سپر جلو بوده است. اما همچنان چراغ‌های مربع شکل مزین به LED های چهار گانه در جلو حفظ شده است. در نمای عقب نیز یک به‌روز رسانی در بخش گرافیک چراغ‌ها و ابعاد چراغ‌های پیوسته صورت گرفته که طراحی زیبایی به آن بخشیده است. کابین تایکان همچنان مدرن و پیشرفته بوده؛ با این تفاوت که کمی به‌روز رسانی در جزئیات از جمله غربلک فرمان، ساعت آنالوگ میانی و جانمایی دکمه‌های لمسی و یک دکمه روتاری روی غربلک فرمان صورت گرفته است.

تایکان در موتور شسوی فرانکفورت سال ۲۰۱۹ میلادی به‌عنوان محصول تمام‌الکتریکی اسپرت پورشه به نمایش درآمد. در حقیقت استراتژی پورشه برای تولید تایکان، نسخه‌ای قوی با عملکرد بالا در مقابل محصولات تسلا موتورز از جمله مدل S بود. بنابراین حدود پنج سال است که تایکان با طراحی و منحصر به‌فردش در بازار الکتریکی‌ها جایگاه ویژه‌ای را برای خود رقم زده است. بر این اساس طراحان کمپانی پورشه برای سال جاری میلادی تایکان را دستخوش تغییرات طراحی قرار داده‌اند. در واقع یک فیس لیفت جذاب و البته جزئی روی تایکان صورت گرفته است.



پورشه «تایکان» زیباتر و جسورتر

چگونه محصولات نیکا در بازار ایران منشأ تحول شدند؟

توسعه حمل و نقل هوشمند با «نیکا»



مهندسی منحصر به فرد بی‌وای دی در بخش فنی

فضای کاملاً راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این خودرو می‌توان به سیستم چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ضد قفل، توزیع الکتریکی نیروی ترمز، سیستم ترمز گوشه‌ای و توزیع نیروی ترمز بر اساس چرخش چرخ، کمک ترمز و کمک ترمز اضطراری، کنترل ضد لغزش (هرزگردی چرخ‌ها)، کنترل پایداری الکتریکی، ایربگ سرنشین جلو و راننده، نمایشگر باد تایر TPMS، سیستم اتصال صدلی کودک، قابلیت تنظیم ارتفاع کمربند ردیف جلو، هشدار باز شدن کمربند ایمنی، کروک کنترل تطبیقی، دستیار کروک هوشمند، کنترل حرکت در سربالایی، اتو هلد، کنترل حرکت در سربالایی، رادار پارکینگ جلو و عقب، دوربین ثبت وقایع، دید ۳۶۰ درجه خودرو (دارای چهار دوربین)، انتخاب حالت رانندگی نرمال و اسپرت، چراغ‌های جلو LED، تنظیم الکتریکی چراغ‌های جلو، سیستم تابلوخوان، اتوپارک، رادار نگهداری بین خطوط، هشدار احتمال برخورد از جلو، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم ترمز فعال هوشمند، فرمان برقی، شیشه‌های برقی با تشخیص مانع، تنظیم برقی آینه‌های جانبی به‌همراه گرم‌کن، آینه‌های جانبی تاشو برقی، صندوق عقب برقی، سقف باز شونده پانورامیک، سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، روکش فرمان چرمی، فرمان خودرو با کلیدهای چند منظوره، تنظیمات چهار حالت فرمان، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک به‌همراه کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، کول‌کس، کامپیوتر رانندگی، سیستم مولتی‌مدیا ۱۲.۸ اینچی لمسی با اتصال به تلفن همراه، صفحه کیلومتر ۱۲.۳ اینچی، سیستم صوتی با ۸ بلندگو، شارژر قابل حمل، خروجی ۱۲ ولت و... اشاره کرد.

بر اساس آن چه شرکت نیکا اعلام کرده قوای محرکه اسکای‌ول نیکا هیبرید توسط کمپانی بی‌وای دی توسعه یافته است. به این معنا که سیستم هیبریدی این بلند قامت چشم‌بادامی یک تکنولوژی منحصر به‌فرد دارد که هم‌زمان یک خودرو تمام برقی و یک خودرو هیبریدی به‌شمار می‌رود. به عبارت ساده‌تر عملکرد این ساختار به‌گونه‌ای است که EREV (خودرو برقی با پیمایش بالاتر مجهز به موتور بنزینی) و هیبریدی است.

به این معنا که موتور بنزینی در زمان عدم شارژ باتری‌ها به یک ژنراتور تبدیل شده تا انرژی الکتریکی لازم برای باتری‌ها را به‌خوبی فراهم سازد. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰۰ سی‌سی زیر کاپوت اسکای‌ول نیکا هیبرید جا خوش کرده تا با همراهی یک موتور الکتریکی نسل جدید بتواند قدرت و گشتاور مورد نیاز را فراهم کند. جالب است بدانید که طبق آن چه نیکا خودرو و اعلام کرده، راندمان موتور بنزینی ۴۲ درصد بوده؛ این به‌معنای بهینه‌ترین حالت مصرف سوخت است. موتور بنزینی ۱۵۰۰ سی‌سی می‌تواند حداکثر ۱۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۵ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. در مقابل موتور الکتریکی می‌تواند ۱۲۰ کیلووات (۱۷۴.۳ اسب‌بخار) و حداکثر گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر را در اختیار راننده بگذارد. به‌صورت ترکیبی مجموع قدرت به ۲۸۶ اسب‌بخار می‌رسد. نکته بسیار مهم درباره اسکای‌ول نیکا هیبرید یک باتری‌هایی است که تامین انرژی الکتریکی بر عهده آن هاست. بر این اساس یک باتری ۲۱.۶۸ کیلووات-ساعتی روی این مدل قرار گرفته تا انرژی لازم جهت حرکت به‌صورت تمام الکتریکی (EV) را تا ۱۱۵ کیلومتر مطابق چرخه NEDC فراهم کند. این میزان پیمایش حرکت به‌صورت الکتریکی با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرمی اسکای‌ول نیکا هیبرید فوق‌العاده است. همچنین بد نیست بدانید که در خودروهای تمام برقی و هیبرید میزان شیب‌روی بسیار مهم است؛ بر این اساس حداکثر شیب‌روی ۳۰ درصدی با بهترین عملکرد برای این خودرو فراهم شده است. همچنین از سیستم انتقال قدرت DHT با ساختار E-CVT روی این خودرو استفاده شده است. از سوی دیگر اسکای‌ول نیکا هیبرید با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرم می‌تواند ظرف ۷.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت این خودرو به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. نکته بسیار مهم در مورد این خودرو، حالت‌های مختلف رانندگی با آن است؛ به این معنا که سه حالت انتخاب دستی در اختیار راننده قرار گرفته است.

در حالت نخست که هیبرید بوده، سیستم فوق هوشمند تصمیم می‌گیرد که به‌توجه به شرایط فعلی موتور بنزینی، نیروی لازم را به چرخ‌ها برساند یا نیروی باتری‌ها شارژ شود. به این معنا که موتور بنزینی یا به‌صورت مستقیم به چرخ متصل می‌شود یا باتری‌ها را شارژ می‌کند. همچنین در حالتی که موتور باتری‌ها را شارژ می‌کند، اسکای‌ول نیکا هیبرید به یک خودرو EREV بدل شده و میزان پیمایش را افزایش می‌دهد. این خودرو سه حالت مختلف برای انتخاب رانندگی دارد؛ علاوه بر مد رانندگی که مدنر مال و یک مد اسپرت دارد، این مد (داینامیک) برای رانندگی است. اما سه حالت رانندگی مختلف نیز برای آن تعریف شده است.

این خودرو می‌تواند زمانی که روی حالت EV با تمام الکتریکی قرار دارد، تا زمانی که باتری‌ها شارژ کافی دارند، یعنی ۲۲ کیلووات، خودرو صرفاً با برق حرکت کند و موتور بنزینی روشن نشود. زمانی که این مقدار انرژی الکتریکی کاهش می‌یابد یا به حدی که راننده تعیین کرده که به‌عنوان مثال از ۶۰ درصد ظرفیت باتری کمتر نشود و یا حتی به‌صورت خودکار انرژی الکتریکی زیر ۲۰ درصد قرار گیرد، موتور بنزینی فعال شده و در مد EV تنها برق تولید می‌کند. به عبارت دیگر در این زمان موتور همانند یک ژنراتور عمل می‌کند و خودرو همچنان در حالت برقی به حرکت خود ادامه می‌دهد. این حالت همان رنج اکستندر است. اما یک حالت دیگر به نام HEV نیز وجود دارد که حالت هیبریدی است.

بر این اساس باتری به‌اندازه کافی شارژ شده و ممکن است که موتور بنزینی نیز روشن شود تا برق مورد نیاز را از باتری دریافت کند و به کمک یکدیگر خودرو را به حرکت درآورند یا خودرو به‌صورت خودکار از مد هیبرید (HEV) به مد برقی (EV) تغییر حالت دهد.

حالت دیگر این است که موتور بنزینی هرگز فعال نمی‌شود؛ از این حالت با نام Wending یاد می‌شود. به عبارت دیگر ممکن است خودرو در شرایطی قرار بگیرد که نیمی از چرخ‌های آن در آب باشد و در این صورت باید موتور بنزینی خاموش بماند تا آسیبی به آن وارد نشود. اما این حالت شرایطی دارد. به‌عنوان مثال اگر ارتفاع خودرو و نسبت به سطح دریا ۱۵۰۰ متر بیشتر باشد، باتری باید ۴۰ درصد شارژ داشته باشد.

سواری با کیفیت و هندلینگ مطمئن

به‌لطف استفاده از سیستم تعلیق مک‌فرسون در جلو و سیستم مولتی لینک در عقب، سواری فوق نرم و با کیفیتی به‌سرنشینان خودرو هدیه می‌شود. این سیستم تعلیق با ساینز تایرها ۲۳۵/۵۰ در کیفیت سواری بسیار اثرگذار بوده تا میزان ارتعاشات سطوح ناهموار به کابین وارد نشود و سواری خودرو نرم و با کیفیت باشد. هر چند که استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در این بخش بی‌تاثیر نبوده است. این نوع ساختار فنی و سیستم تعلیق و البته خدمات پس از فروش بسیار مناسب، سبب برتری این محصول نیکا در بازار ایران می‌شود.

شرکت نیکا در زمینه

خودروهای پاک به‌ویژه هیبریدی‌ها بسیار موفق ظاهر شده است. این شرکت روز یکشنبه ۱۸ آبان‌ماه سال

جاری، نخستین سری از خودروهای نیکا هیبرید را به متقاضیان تحویل داده است. این خودرو که توسط شرکت نوین ماهان (خودرو برقی نیکا) به بازار عرضه شده، گام تازه‌ای در توسعه ناوگان خودروهای پاک و هوشمند در کشور به‌شمار می‌رود. در ادامه، نیکا هیبرید را به لحاظ نوع طراحی و مشخصات فنی بررسی خواهیم کرد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

طراحی اسپرت و زیبا متناسب با نیاز روز بازار



محصول شرکت نیکا که در کلاس اس‌یووی کراس‌اوورهای میان‌سایز قرار دارد، به‌لطف طراحی بسیار زیبا و جذاب آن مورد توجه و استقبال قرار گرفته است. در حقیقت طراحی زیبا و بخش فنی کارآمد همگی سبب شده است این خودرو به یک گزینه خاص در بازار ایران بدل شود. بر این اساس نیکا هیبرید محصول کمپانی اسکای‌ول بوده و مهندسی توسعه آن توسط کمپانی بی‌وای دی انجام شده است. با توجه به این مهم با یک گزینه بسیار باکیفیت مواجهیم. چراکه چنین خودرویی با این مشخصات فنی در کشور نادر است. از نظر طراحی بدنه، بانگهی به‌پروفیل این اس‌یووی کراس‌اوور میان‌سایز شاهد طراحی خط تیز شخصیتی با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم که با رینگ‌های ۱۹ اینچی و پوزه نسبتاً کشیده کاراکتر فوق جذاب و نافذی را به این خودرو بخشیده است. در نمای جلویی چراغ‌های کشیده با گرافیک کریستالی آن و LED به‌فرم‌ا شکل با جلو پنجره‌ای که درون سپر تعبیه شده و خطوط تیز روی کاپوت چهره بسیار جسورانه و اسپرتی دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده یکپارچه با گرافیک LED و حجم‌پردازی صریح که مشابه محصولات مرسدس بنز بوده، بسیار نمای چشم‌نواز و زیبایی به این بلند قامت هیبریدی می‌بخشد. از سوی دیگر نیکا هیبریدی از نظر کیفیت رنگ در سطح بالایی قرار دارد که تمامی رقبای چینی خود را مغلوب خود می‌سازد. ناگفته‌نماند که طراحی بدنه نیکا هیبرید مشابه کراس‌اوورهای تمام‌برقی خودروسازان مطرح اروپایی بوده که همین موضوع سبب برتری آن در زمینه طراحی خارجی شده است. با توجه به تحویل این خودرو به مشتریان، شرکت نوین ماهان گامی دیگر در مسیر توسعه حمل‌ونقل هوشمند و پایدار در کشور برداشته است.

فضای داخلی لوکس مبتنی بر راحتی و تکنولوژی بالا

اسکای‌ول نیکا هیبریدی از نظر طراحی داخلی لوکس و مدرن بوده که با ترمیم داخلی دورنگ بسیار جذاب است. اما بهره گرفتن از چرم با کیفیت و جیب مصنوعی با دکوراتیو چوب و کروم فضای داخلی را تا حد زیادی لوکس جلوه می‌دهد. طراحی یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی در مقابل راننده برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۲.۸ اینچی افقی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مولتی‌مدیا نیز با دکمه‌های پیلوئی زیر دو درپچه میانی سیستم تهویه مطبوع، مدرن بودن فضای داخلی را دوچندان می‌کند. هر چند که دو درنگ بودن ترمیم داخلی، سقف پانورامیک و نورپردازی LED داخلی جلوه خاص و زیبایی به کابین اسکای‌ول نیکا هیبریدی می‌بخشد. همچنین این خودرو به‌لطف فاصله محوری ۲۸۰۰ میلی‌متری، طول ۴۷۲۰ میلی‌متری و عرض ۱۹۰۸ میلی‌متری



پژو «۴۰۸» با ایمنی پایین!



کمپانی پژو اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که از جدیدترین محصول خود بر پایه یک کراس اوور اس‌نوی کامپکت سگمنت C با نام ۴۰۸ رونمایی کرد. اگر چه ۴۰۸ زبان جدید طراحی این خودرو ساز فرانسوی را با خود یدک می‌کشد و از استانداردهای فوق‌العاده ایمنی و جذاب بهره می‌گیرد، اما در آخرین ارزیابی‌ها از سوی سازمان یورو انکپ موفق به دریافت پنج ستاره ایمنی نشد. زیرا در زمان تست تصادف توسط سازمان یورو انکپ، ۴۰۸ در چهار بخش ایمنی بزرگسال، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و سیستم‌های کمکی ایمنی به ترتیب ۷۶ درصد از ۸۴،۱۰۰ درصد از ۷۸،۱۰۰ درصد از ۱۰۰ و ۶۵ درصد از ۱۰۰ را به خود اختصاص داد. در

تست ریبورت‌های یورو انکپ آمده که در بخش ایمنی بزرگسال به دلیل عملکرد نه‌چندان مناسب ایربگ و پیش‌کشنده ناحیه گردن و سینه سرنشینان بزرگسال به شدت با آسیب مواجه شده و این امر منجر به کاهش امتیاز شده است. از طرفی به دلیل طراحی کاپوت و عدم رعایت استاندارد طراحی و عدم استفاده از متر یال منعطف، عابر پیاده با سطح سخت برخورد کرده و همین امر منجر به کاهش ایمنی عابر پیاده شده است. اما این در حالی است که بامو X4 نیز به‌عنوان کراس‌کوپه توانسته در مرحله نخست ۵ ستاره ایمنی را از آن خود کند؛ بنابراین ساختار اساسی محصولات پژو نیازمند بازنگری است.

چینی‌ها انرژی خورشیدی را دنبال می‌کنند؛

دانگ فنگ «ای-تراک» پیکاپالکتریکی با قابلیت‌های جدید



سازند. برای مثال، اولویت‌بندی شارژ لوازم کمپینگ یا حفظ انرژی برای رانندگی، این ویژگی، مستقیماً به مشکل «اضطراب برد» در وسایل نقلیه الکتریکی ماجراجویانه پاسخ می‌دهد. تصور کنید در یک سفر کمپینگ در کوهستان؛ ای-تراک نه تنها فضای زندگی فراهم می‌کند، بلکه با انرژی خورشیدی، یخچال را خنک نگه داشته، چراغ‌ها را روشن می‌کند و حتی دستگاه‌های الکترونیکی را شارژ می‌کند. بدون نیاز به ژنراتورهای بنزینی پر سر و صدا یا پنل‌های خارجی دست و پاگیر، این سیستم پایداری را عملی می‌سازد. انرژی خورشیدی همچنین انتشار کربن را به صفر نزدیک می‌کند و ای-تراک را به یک گزینه سبز واقعی تبدیل می‌کند. این نوآوری، فراتر از فناوری، یک تغییر پارادایم است که وسایل نقلیه را از مصرف‌کننده انرژی به تولیدکننده تبدیل می‌کند.

مدولار و پشته و سناریوهای کاربردی: حل مشکلات واقعی کاربران
بهترین ویژگی ای-تراک، پلتفرم مدولار آن است که محصول را به یک اکوسیستم تطبیق‌پذیر بدل می‌کند. فضای بار باریل‌های استاندارد مجهز شده که ماژول‌های مختلف را پذیرای می‌شود؛ از جعبه ابزار برای کارگران ساختمانی گرفته تا تخت‌خواب تاشو برای کمپینگ، یا حتی کیت‌های پزشکی برای عملیات امدادی. این ماژول‌ها با اتصالات سریع نصب می‌شوند و می‌توانند بین کاربران به اشتراک گذاشته شوند، شبیه به یک سیستم لگو برای بزرگسالان. در سناریوی کاری، ای-تراک ظرفیت بار بالایی ارائه می‌دهد و با حالت‌های حرکتی پیشرفته، در سایت‌های شلوغ مانور می‌دهد. در تفریح، به یک خانه سیار تبدیل می‌شود با فضای کافی برای چهار نفر، آشپزخانه مدولار و سیستم سرمه‌ری.

در مواقع اضطراری، مانند بلایای طبیعی، ای-تراک به یک واحد پشتیبانی سیار بدل می‌گردد؛ پنل خورشیدی انرژی مداوم تأمین می‌کند، فضای بار به پناهگاه تبدیل می‌شود و ماژول‌های ارتباطی، هماهنگی را تسهیل می‌کنند. این تطبیق‌پذیری، مشکلات واقعی مانند کمبود فضا در کامیون‌های سنتی، هزینه‌های چندین وسیله نقلیه، یا نگرانی‌های زیست‌محیطی را حل می‌کند. ای-تراک کاربران را توانمند می‌سازد تا یک محصول را برای زندگی چندگانه خود تنظیم کنند و این مدولاریته است که آن را از رقبای متمایز می‌کند.

جوایز و شناخت: تأییدی بر نوآوری
ای-تراک با کسب جایزه «بهترین از بهترین» ردات در سال ۲۰۲۵، بالاترین افتخار طراحی را از آن خود کرد؛ اولین بار برای یک مفهوم پیکاپ چینی. این جایزه، بر اساس حل خلاقانه مشکلات واقعی، اعطا می‌شود و تیم طراحی نفره به رهبری ژانگ یونگ‌لیانگ و کای چیمینگ را تحسین کرد. همچنین، جایزه IF Design بر گسترش پذیرایی کابین و مدولاریته تأکید داشت. این شناخت‌ها، اعتبار فنی و خلاقیت ای-تراک را تثبیت کرده و آن را به یک الگوی جهانی تبدیل می‌کند.

مقایسه با رقبای آینده: پیشتازی در بازار
در مقایسه، تسلا سایبر تراک بر ظاهر تمرکز دارد، فورد F-150 لایت‌نینگ محافظه‌کارانه است و رویان R1T مدولار اما محدود. ای-تراک با ترکیب تحول سریع، خورشیدی و حرکتی پیشرفته، پیشتاز است. آینده آن، با احتمال تولید انبوه در ۲۰۲۶-۲۰۲۷، روشن است؛ چالش‌ها شامل هزینه و زنجیره تأمین هستند، اما پتانسیل صادرات جهانی بالاست. ای-تراک نه تنها یک محصول، بلکه آینده وسایل نقلیه چندمنظوره پایدار است.

می‌دهد، بلکه فضای داخلی و بار را آزاد می‌سازد. از نظر حرکتی، محصول با قابلیت‌های پیشرفته‌ای مجهز شده که آن را برای سناریوهای متنوع مناسب می‌کند. حالت «خرچنگ» (crab motion) اجازه حرکت مورب را می‌دهد، که در فضاهای تنگ سایت‌های ساختمانی یا پارکینگ‌های شلوغ حیاتی است. فرمان تمام‌چرخ (full-wheel steering) شعاع چرخش را به حداقل می‌رساند و مانورهای دقیق را ممکن می‌سازد. در حالی که فناوری فرمان بی‌سیم (steer-by-wire) پاسخگویی فوری و تنظیمات شخصی‌سازی شده ارائه می‌دهد. این ویژگی‌ها، ای-تراک را برای مسیرهای ناهموار خارج از جاده نیز آماده می‌کنند؛ سیستم تعلیق هوشمندار تفاع را بر اساس نوع مسیر تنظیم کرده و ثبات را حفظ می‌نماید. هر چند مشخصات دقیق مانند قدرت موتور یا ظرفیت باتری هنوز به عنوان مفهوم منتشر نشده، تمرکز طراحی بر کارایی به جای حجم باتری عظیم، نوید برد عملی و مصرف بهینه را می‌دهد. در مقایسه با پیکاپ‌های سنتی، ای-تراک چابکی یک SUV را با ظرفیت بار یک پیکاپ ترکیب کرده و کاربران را از نیاز به چندین وسیله نقلیه‌ها می‌سازد. این شاسی ماژولار، پایه‌ای برای افزودن ماژول‌های آینده است و محصول را به یک پلتفرم قابل گسترش تبدیل می‌کند.

تحول یک‌دکه‌ای: از کامیون کاری به کمپینگ راحت
یکی از ویژگی‌های برجسته ای-تراک، مکانیسم تحول با یک دکه است که کاور عقب را به سمت بالا باز کرده و فضای بار را به یک محفظه سرپوشیده تبدیل می‌کند. در حالت SUV، این تحول یک چادر کوچک ایجاد می‌کند که فضای خواب یا استراحت فراهم می‌آورد، در حالی که در حالت کامل، یک کمپینگ کامل با دسترسی آسان شکل می‌گیرد. درهای فرانسوی در قسمت بار، ورود و خروج از زوایای غیرمتعارف را آسان می‌کنند و ماژول‌های جداسدنی – مانند یخچال قابل حمل، استریو، اجاق گاز یا حتی ابزارهای کاری – را می‌توان بر اساس نیاز نصب یا خارج کرد. این مدولاریته، ای-تراک را به یک سیستم سفارشی‌سازی شده بدل می‌کند؛ یک روز برای حمل مصالح ساختمانی، روز دیگر برای سفر خانوادگی به طبیعت و در مواقع بحران، به یک واحد امدادی سیار تبدیل می‌شود. فرآیند تحول تنها چند ثانیه طول می‌کشد و با موتورهای الکتریکی دقیق کنترل می‌شود تا ایمنی و دوام تضمین گردد. کاور عقب، که در حالت بسته مانند یک پیکاپ استاندارد عمل می‌کند، در حالت باز به سقفی محکم تبدیل شده و با پنل‌های جانبی، فضای داخلی را از باد، باران و گردوغبار محافظت می‌کند.

این ویژگی، ای-تراک را برای کاربرانی که زندگی پویایی دارند ایده‌آل می‌سازد؛ کشاورزان، پیمانکاران، ماجراجویان یا حتی نیروهای امدادی می‌توانند بدون ابزار اضافی، محصول را با نیازهای لحظه‌ای تطبیق دهند. تحول یک‌دکه‌ای نه تنها راحتی را افزایش می‌دهد، بلکه نشان‌دهنده مهندسی هوشمند است که پیچیدگی را پشت‌سادی پنهان می‌کند.

انرژی خورشیدی پیکارچه: راه‌حلی پایدار برای اضطراب برد
اگر تحول یک‌دکه‌ای چشمگیر باشد، پنل خورشیدی پیکارچه در سقف ای-تراک، ویژگی‌ای است که آن را به سطحی بالاتر می‌برد. این پنل‌ها، که بخشی جدایی‌ناپذیر از طراحی سقف هستند، انرژی خورشیدی را برداشت کرده و مستقیماً به باتری اصلی یا لوازم جانبی تأمین می‌کنند. در مناطق دورافتاده، جایی که ایستگاه‌های شارژ نادر هستند، این سیستم وابستگی به شبکه را کاهش داده و برد عملی را افزایش می‌دهد. پنل‌ها با کارایی بالا طراحی شده‌اند تا حتی در روزهای ابری، انرژی مفیدی تولید کنند و با سیستم مدیریت هوشمند HMI ادغام شده‌اند تا مصرف را بهینه

در دنیایی که وسایل نقلیه الکتریکی روز به روز هوشمندتر و چندمنظوره‌تر می‌شوند، مفهوم ای-تراک (E-Truck) به عنوان یک نوآوری برجسته ظاهر شده است. این ولنت الکتریکی، که به تازگی رونمایی شده، با قابلیت

تبدیل شدن به یک کمپینگ خورشیدی تنها با فشردن یک دکمه، تعریف جدیدی از انعطاف‌پذیری ارائه می‌دهد. اما این ویژگی، هر چند چشمگیر، بهترین جنبه محصول نیست؛ آن چه ای-تراک را واقعاً متمایز می‌کند، پلتفرم ماژولار و تطبیق‌پذیر آن است که مشکلات واقعی کاربران را در سناریوهای کاری، تفریحی و اضطراری حل می‌کند. این مفهوم، که جایزه «بهترین از بهترین» ردات ۲۰۲۵ را کسب کرده، بر پایه شاسی اسکیت‌برد ساخته شده و با پشته‌ای از فولاد ضدزنگ، دوام و زیبایی را در هم می‌آمیزد. در این گزارش، به بررسی عمیق طراحی و ویژگی‌های فنی این محصول می‌پردازیم.



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

طراحی خارجی و داخلی: مینی‌مالیسم قدرتمند در خدمت عملکرد
طراحی ای-تراک بر پایه فلسفه مینی‌مالیسم قدرتمند استوار است، جایی که هر عنصر نه تنها زیبا، بلکه کاملاً کاربردی است. بدنه اصلی از فولاد ضدزنگ با روکش فلزی ساخته شده که مقاومت بالایی در برابر خوردگی، ضربه و شرایط سخت محیطی ارائه می‌دهد. این ماده، که معمولاً در صنایع سنگین به کار می‌رود، ظاهری صنعتی و بادوام ایجاد می‌کند که برای ماجراجویی‌های خارج از جاده یا سایت‌های کاری ایده‌آل است. سطوح صاف و بدون تزئینات اضافی، ضربه درگ را کاهش داده و کارایی آیرودینامیکی را افزایش می‌دهد. در حالی که وزن کلی خودرو را پایین نگه می‌دارد. نوارهای LED تمام‌عرض در جلو و عقب، نه تنها جلوه‌ای مدرن و علمی-تخیلی به محصول می‌بخشد، بلکه ایمنی را در شرایط کم‌نور بهبود می‌بخشد و وضعیت خودرو – مانند سطح باتری یا حالت رانندگی – را به صورت واقعی زمان نمایش می‌دهد. در داخل کابین، ای-تراک با یک رابط کاربری انسانی-ماشینی (HMI) چندبعدی مجهز شده که محیط را حس کرده و بر اساس زمینه تغییر می‌کند. یک نمایشگر دیجیتال منحنی که دور داشبورد امتداد یافته، اطلاعات کلیدی را در دید مستقیم راننده قرار می‌دهد، در حالی که تابلوی شناور در مرکز کنسول، کنترل‌های اصلی را مدیریت می‌کند. فرمان مستطیلی ارگونومیک، که ممکن است در نگاه اول غیرمتعارف به نظر برسد، فضای بیشتری برای پاهای و حرکات راننده فراهم می‌آورد و با حذف ستون مکانیکی سنتی (به لطف فناوری steer-by-wire)، انعطاف‌پذیری بسته‌بندی داخلی را افزایش می‌دهد. سندی‌ها با مواد مقاوم و قابل شست‌وشو پوشیده شده‌اند و فضای کابین به گونه‌ای طراحی شده که از حالت کاری به تفریحی سوئیچ کند؛ برای مثال، در حالت کار، داشبورد با اطلاعات لجستیکی تمرکز دارد، اما در حالت کمپینگ، به بخش رسانه و نقشه‌های ناوبری تبدیل می‌شود. این طراحی، ای-تراک را از یک وسیله نقلیه ساده به یک فضای زنده و هوشمند بدل می‌کند که با نیازهای کاربر همگام است.

شاسی و ویژگی‌های حرکتی: چابکی بی‌نظیر
ای-تراک بر پایه شاسی اسکیت‌برد ساخته شده، که باتری‌ها و موتورها را در کف خودرو جاسازی می‌کند و مرکز ثقل را پایین‌تری ایجاد می‌کند. این ساختار، نه تنها ایمنی را در تصادفات افزایش



در صورت تغییرات بهای دلار در آینده نزدیک، تامین ارز برای واردات خودرو تا حدی دشوار خواهد شد و همین مساله روی بازار وارداتی‌ها تأثیر منفی خواهد داشت.

به نظر می‌رسد بعد از رونق نسبی واردات خودرو در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳، طی ماه‌های پیش رو شرایط برای واردکنندگان (متأثر از بازگشت تحریم‌ها) تا حدی سخت شود. کارشناسان معتقدند



وضعیت بازار وارداتی‌ها در آینده نزدیک چگونه خواهد بود؟

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

احتمال کاهش تیراژ تولید خودروهای مونتاژی در آینده

کارخانه‌ها، تیراژ تولید را تا حد زیادی کاهش دهند که این امر به‌طور کلی تأثیرات نامطلوبی بر بازار خودرو خواهد داشت.

به‌طور قابل توجهی کاهش می‌یابد. در واقع با کم شدن میزان و حجم قطعات منفصله، مونتاژکاران چاره‌ای جز آن نخواهند داشت که برای جلوگیری از تعطیلی

بررسی‌ها حکایت از آن دارد که تیراژ تولید مونتاژکاران در ماه‌های پیش رو ناشی از بازگشت تحریم‌ها و به‌تبع آن کم شدن حجم واردات قطعات منفصله،

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۶۰	۵	▼
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۶۰	۳۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۷۰	۴۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۵۸۰	۶۰	▲
ریسکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۳۱۰	۳۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۳۸۰	۲۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۶۹۰	۵۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد	۴۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۳۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۵ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لبم موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لبم موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لبم موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد	۰	
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	

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



کشف ۴۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه



فرمانده انتظامی مراغه اضافه کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی تحویل شد.» سرهنگ توحید فارسی روز دوشنبه در گفت‌وگو با خبرنگاران به نحوه شناسایی این محموله قاچاق اشاره کرد و افزود: «ماموران پلیس آگاهی، هنگام پایش خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۲۴۰ گالن ۲۰ لیتری در مجموع به مقدار چهار هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور که فاقد هر گونه مجوز قانونی است، کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد.»

فرمانده انتظامی مراغه گفت: «چهار هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش حدود ۴ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد.» به گزارش «ایرنا» سرهنگ توحید فارسی روز دوشنبه در گفت‌وگو با خبرنگاران به نحوه شناسایی این محموله قاچاق اشاره کرد و افزود: «ماموران پلیس آگاهی، هنگام پایش خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۲۴۰ گالن ۲۰ لیتری در مجموع به مقدار چهار هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور که فاقد هر گونه مجوز قانونی است، کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد.»

میزبانی تفاهم‌نامه‌ای که آینده فناوری روانکارها را رقم خواهد زد؛

«نفت بهران»، پل ارتباطی دانشگاه و صنعت

«مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری میان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی با میزبانی شرکت نفت بهران و با حضور رئیس بنیاد مستضعفان، وزیر علوم، روسای دانشگاه‌های صنعتی شریف، امیرکبیر، تربیت مدرس، علامه طباطبائی و مدیران عامل هلدینگ‌های تخصصی بنیاد برگزار شد. به گزارش روابط عمومی شرکت نفت بهران، دکتر حسین دهقان، رئیس بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی، در این مراسم شرکت نفت بهران را یکی از شرکت‌های موفق پرشمرد و از فعالیت‌های پژوهشی و تحقیقی و توسعه‌ای این شرکت تمجید کرد و در رابطه با انعقاد چنین تفاهم‌نامه‌ای گفت: «ما آمادگی داریم با همکاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، از مایشگاه‌های مرجع ملی در نفت کلان‌محور را راه‌اندازی کنیم تا مسیر توسعه علمی و فناوریانه کشور شتاب گیرد.» وی با اشاره به ضرورت تحول مدیریتی و فناوریانه در بنیاد افزود: «بنیاد مستضعفان از نظر ساختار و دارایی‌ها ترکیبی از بخش‌های قدیمی و جدید است و برای حضور موثر در اقتصاد جهانی، نیازمند نوسازی دانش و فناوری در همه سطوح مدیریتی و فنی است.» دهقان تاکید کرد: «در حال حاضر بیش از ۲۲۰ شرکت در زیرمجموعه بنیاد فعال هستند و با هدف تمرکز بر حوزه‌های اولویت‌دار، در حال کاهش تنوع فعالیت‌ها هستیم تا ظرف دو سال آینده به مجموعه‌ای چابک و دانش‌بنیان تبدیل شویم.» رئیس بنیاد مستضعفان، محورهای امنیت غذایی، حمل‌ونقل ترکیبی، صنایع بالادستی نفت و گاز، اقتصاد دیجیتال و هوش مصنوعی را از جمله زمینه‌های راهبردی بنیاد عنوان

کرد و افزود: «در این مسیر، خود را در کنار دولت برای خدمت به مردم و ارتقای سطح دانش، فناوری و تولید ملی می‌دانیم.» وی همچنین با اشاره به اهمیت بخش انرژی و صنایع بالادستی نفت و گاز گفت: «این بخش نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است و بخش خصوصی کمتر توان ورود به آن را دارد. بنیاد مستضعفان با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان حفاری خشکی و دریایی کشور، امروز یکی از ارکان اصلی توسعه صنعت انرژی ایران به‌شمار می‌رود.» در ادامه مراسم، علی کاظمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران ضمن ابراز خرسندی از میزبانی این رویداد گفت: «برگزاری چنین تفاهم‌نامه‌ای در پالایشگاه نفت بهران، زمینه‌ای ارزشمند برای تعامل متخصصان صنعت با جامعه دانشگاهی فراهم می‌کند. امیدواریم این همکاری، ارتباط ما با دانشگاه‌های برتر کشور از جمله شریف، امیرکبیر و علامه را تقویت کرده و منجر به توسعه دانش و فناوری در حوزه تخصصی مشتقات نفتی شود.» وی افزود: «شرکت نفت بهران به‌عنوان پرچم‌دار بازار روانکار کشور و یکی از پیشگامان بهره‌گیری از فناوری‌های روز، با اتکا به این نوع همکاری‌ها مسیر رشد و نوآوری خود را با قدرت ادامه خواهد داد و در راستای جلوگیری از خروج ارز ناشی از واردات انواع مواد افزودنی به همکاری‌های علمی با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی تاکید کرد.» بر اساس مفاد این تفاهم‌نامه، بیش از ۳۰ محور همکاری مشترک میان وزارت علوم و بنیاد مستضعفان تعریف شده است که از جمله آن‌ها می‌توان به سرمایه‌گذاری در ۲۷۰ پروژه پژوهشی و فناوریانه با تخصیص ۵ هزار میلیارد تومان از محل اعتبار مالیاتی گروه

صنایع وابسته به بنیاد و همچنین سرمایه‌گذاری در ۱۰۰ طرح دانش‌بنیان مستقر در پارک‌های علم و فناوری کشور اشاره کرد. حسین سیمایی، وزیر علوم، تحقیقات و فناوری هم با تشکر از میزبانی شرکت نفت بهران در این مراسم گفت: «شرکت نفت بهران پتانسیل بسیار ایده‌آلی در حوزه صنعت دارد و این تفاهم‌نامه می‌تواند یک قدم بزرگ برای ارتباط دانشگاه و صنعت باشد. همواره این موضوع برای حوزه صنعت مطرح بوده که چگونه می‌توان از علم و دانش فنی بهره برد و مساله و چالش دانشگاه هم این بوده که چگونه می‌توان مسائل پیش روی جامعه را حل کرد.» وزیر علوم گفت: «با حمایت و ابتکار بنیاد امروز این راهکار را پیدا کرده‌ایم؛ با این هدف که این دو ظرفیت مهم را به هم پیوند بزنیم. اهمیت این تفاهم‌نامه آن قدر بود که با روسای ۴ دانشگاه بزرگ کشور در این مراسم شرکت کرده‌ام.» حسین سیمایی افزود: «خوشبختانه بنیاد ظرفیت‌های بالایی در حوزه‌های کاری و خدمتی دارد و از طرفی دانشگاه هم ظرفیت علمی خوبی برای ارائه خدمت در حوزه‌های مرتبط دارد.» وی گفت: «این تفاهم‌نامه که ارزشی معادل ۵ همت دارد، آغاز همکاری خوبی برای فازهای بعدی تعامل میان دانشگاه و صنعت خواهد بود. این تفاهم‌نامه نه تنها یک رویداد اداری ساده، بلکه نشانه‌ای از تغییر رویکرد در همکاری‌های میان نهاد‌های علمی و صنعتی کشور است. وزارت علوم با ورود مستقیم به پروژه‌های بنیاد مستضعفان و میزبانی شرکت نفت بهران، عملاً مسیر تازه‌ای برای پیوند میان دانشگاه، صنعت و بخش‌های حمایتی باز کرده است.» امضای تفاهم‌نامه همکاری میان وزارت علوم، تحقیقات و



سوی دیگر، اهمیت این تفاهم‌نامه در حوزه صنعت خودرو نیز قابل توجه است. روانکارها و محصولات نفتی نقش حیاتی در عملکرد و دوام خودروها دارند و ارتقای کیفیت آن‌ها مستقیماً بر بهره‌وری و کاهش هزینه‌های نگهداری اثر می‌گذارد. ورود وزارت علوم به این حوزه، می‌تواند به توسعه فرمولاسیون‌های جدید، بهبود استانداردهای زیست‌محیطی و افزایش سطح ایمنی محصولات منجر شود. در نتیجه، صنعت خودرو کشور نیز از این همکاری منتفع خواهد شد و امکان رقابت‌پذیری بیشتری در بازارهای داخلی و خارجی پیدا می‌کند. همچنین، بنیاد مستضعفان با حمایت از چنین پروژه‌هایی نشان می‌دهد که مأموریت اجتماعی خود را تنها در حوزه‌های رفاهی محدود نکرده، بلکه با سرمایه‌گذاری در بخش‌های علمی و فناوریانه، به‌دنبال ایجاد فرصت‌های پایدار برای اشتغال و توسعه ملی است. این رویکرد می‌تواند اعتماد عمومی به نقش‌آفرینی بنیاد در عرصه اقتصاد دانش‌بنیان را افزایش دهد. در نهایت، این تفاهم‌نامه را باید به‌عنوان گامی عملی در تحقق شعار پیوند علم و صنعت ارزیابی کرد.

فناوری و بنیاد مستضعفان با میزبانی شرکت نفت بهران را می‌توان نقطه عطفی در سیاست‌های توسعه صنعتی و علمی کشور دانست. این اقدام علاوه بر تقویت جایگاه شرکت‌های دانش‌بنیان، زمینه‌ساز بهره‌گیری از ظرفیت‌های دانشگاهی در حل مسائل واقعی صنعت خواهد بود. در شرایطی که صنایع نفتی و خودرویی کشور نیازمند ارتقای فناوری و کاهش وابستگی به منابع خارجی هستند، چنین همکاری‌هایی می‌تواند به تولید دانش فنی بومی و افزایش توان رقابتی منجر شود. از منظر راهبردی، این تفاهم‌نامه چند پیام کلیدی دارد: نخست، هم‌افزایی میان بخش‌های علمی و صنعتی که تاکنون بیشتر در سطح شعار باقی مانده بود، اکنون با حمایت بنیاد مستضعفان و حضور فعال وزارت علوم به‌مرحله اجرا رسیده است. دوم، شرکت نفت بهران به عنوان میزبان این رویداد، جایگاه خود را نه فقط به‌عنوان یک تولیدکننده روانکار، بلکه به‌عنوان یک بازیگر جدی در عرصه نوآوری صنعتی تثبیت می‌کند. سوم، این همکاری می‌تواند الگویی برای سایر صنایع باشد تا با جذب ظرفیت‌های دانشگاهی، مسیر توسعه پایدار و فناوریانه را دنبال کنند. از

TX

بالذت برانید

XTRIM

BORN FOR MORE



۵۲۰۴ سی سی مزین به ۴ سوپاپ در هر سیلندر؛ نبر و گاه قدرتمند گالاردو سوپر لجر را تشکیل می دهد. این خودرو با تغییراتی در پروگرامینگ ECU و استفاده از مانیفولد متغیر ورودی سیلندرها و سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها حداکثر می تواند ۵۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور را بهار مغان آورد. گیربکس ۶ سرعته ISR یا دو کلاجه منحصر به فرد لامبورگینی با قابلیت تعویض الکترونیکی دستی قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می کند. بر این اساس تنها ۳.۴ ثانیه زمان نیاز است که لامبورگینی گالاردو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت است.

گالاردو دومین سوپراسپرت مدرن لامبورگینی است که گام نوین این سوپراسپرت سناز در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی بود. گالاردو از سال ۲۰۰۳ تا سال ۲۰۱۴ روی خط تولید لامبورگینی قرار داشت و در نهایت ۱۴ هزار و ۲۲ دستگاه از آن به تولید رسید. این سوپراسپرت محبوب لامبورگینی در دو نسل به جهان معرفی شد که نسل دوم آن در موتور شوی ژنوسال ۲۰۰۸ رونمایی شد. اگر چه گالاردو در نسخه های متعدد به بازار آمده، اما نسخه گالاردو آن بسیار خاص و اسپرت است. قلب تپنده گالاردو سوپر لجر بسیار آشناست؛ زیرا همان قلب تپنده سوپراسپرت آنودی R8 و برادر تازه نفس آن یعنی هوراگان است. یک موتور ۱۰ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم



سوپراسپرت محبوب «لامبورگینی»

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو اموی ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پرو پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۴۶ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی پو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۸۰۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۸ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان

کی ام سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی ام سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره

محصولات بهمن موتور هم اقساطی عرضه می شوند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای فیدلیتی ۵ نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان

کی ام سی ایکس ۵

جدیدترین کراس اوور کرمان موتور با اقساط ۲۴ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی ام سی X5 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۸۷ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت

کراس اوور محبوب فونیکس با یک میلیارد و پینش پرداخت

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط حداکثر ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



توقیف محموله ۶۰ میلیاردی لاستیک قاچاق در خرمدره



«جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان از توقیف یک دستگاه کشنده تریلی بنز و کشف ۳۲ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش بیش از ۶۰ میلیارد ریال در خرمدره خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، زنجان سرهنگ مرتضی عباسی با اعلام این خبر گفت: «طرح عملیاتی مقابله با قاچاق کالا و ارز در دستور کار مأموران این فرماندهی قرار گرفت. وی افزود: «در این راستا کارآگاهان پلیس آگاهی موفق شدند طی عملیاتی منسجم و پس از هماهنگی با مراجع قضایی، یک دستگاه خودرو کشنده را متوقف و در بررسی از آن مقدار ۳۲ حلقه انواع لاستیک خودروهای سواری خارجی

قاچاق و فاقد هرگونه مدارک مثبت را که به صورت عرضه خارج از شبکه از مبدا به یکی از استانهای غربی کشور در حال انتقال بود، کشف و ضبط کنند.» سرهنگ عباسی ادامه داد: «برابر اعلام کارشناسان مربوطه، ارزش کالاهای مشکوفا ۶۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان با بیان این که در این خصوص یک نفر متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شد، از شهروندان خواست در مواجهه با موارد مشابه موضوع را با سامانه فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ در میان بگذارند.

کنترل فشار باد، عمر و اعتماد به لاستیک را افزایش می‌دهد؛

هوای سرد، دشمن پنهان تایر



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«کاهش دما و افت فشار از جمله دلایل کم‌باد شدن لاستیک خودرو در فصل سرما است. با فرارسیدن فصل سرما، زمانی که دما به سرعت کاهش می‌یابد و هوای بیرون سردتر می‌شود، نادیده گرفتن وضعیت لاستیک‌های خودرو می‌تواند پیامدهای قابل توجهی برای ایمنی، مصرف سوخت و طول عمر تایرها داشته باشد. تنظیم دقیق فشار باد لاستیک‌ها نقش مهمی در عملکرد صحیح خودرو ایفا می‌کند؛ فشار باد مناسب سبب می‌شود سطح تماس لاستیک با زمین بهینه باشد، ترمزگیری، فرمان پذیری و پایداری خودرو بهبود یابد، مصرف سوخت کاهش پیدا کند و همچنین فرسایش نامناسب، ترک‌ها و آسیب‌های ساختاری در تایرها کمتر شود. از این‌رو، با آغاز فصل سرد، یک چک ساده مانند اندازه‌گیری فشار باد لاستیک پیش از حرکت می‌تواند مانع بروز مشکلات بعدی گردد. در این نوشتار ابتدا به اهمیت و مزایای تنظیم فشار باد لاستیک پرداخته و سپس به بررسی کامل دلایل کاهش فشار باد لاستیک‌ها در هوای سرد می‌پردازیم؛ با درک این دلایل، می‌توان بهتر برای رانندگی ایمن در زمستان آماده شد.

«مزایای تنظیم فشار باد لاستیک

قبل از بررسی دلایل کاهش فشار در فصل سرما، توضیح مختصری از مزایای حفظ فشار مناسب لاستیک‌ها ضروری

«تاثیر دمای پایین بر فشار گاز داخل لاستیک

ساده‌ترین و مهم‌ترین دلیل کاهش فشار باد در فصل سرما، قانون گاز هاست. وقتی دما کاهش می‌یابد، حجم یا فشار گاز نیز کاهش می‌یابد. به بیان دیگر، هوای سرد منقبض می‌شود. بر اساس گزارش‌ها، افت دما به میزان حدود ۱۰ درجه سلسیوس می‌تواند باعث کاهش فشار باد به میزان 0.19

«کاهش دمای محیط و تاثیر بر هوای داخل تایر

علاوه بر تغییرات دمای گاز داخل لاستیک، دمای محیط سرد می‌تواند باعث شود لاستیک زمان بیشتری برای گرم شدن پیدا کند و هنگام حرکت اولیه، فشار باد کمتر از حالت معمول باشد. وقتی خودرو چند کیلومتر حرکت می‌کند، ممکن است لاستیک‌ها گرم شوند و فشار آن‌ها کمی بالا رود؛ اما هنگام توقف و به محض سرد شدن دوباره فشار کاهش می‌یابد.

«واکنش‌های ساختاری لاستیک و نشتی‌های کوچک

سرما علاوه بر تاثیر بر گاز داخل لاستیک، ممکن است بر ساختار لاستیک و ترک‌ها یا نشتی‌های کوچک تاثیر بگذارد. لاستیک وقتی سرد است، مواد آن سفت‌تر می‌شوند و ممکن است کنترل کامل مهر و موم و آب‌بندی بین لاستیک و رینگ یا اطراف والو کمتر شود. این امر می‌تواند منجر شود تا نشتی‌های بسیار ریز هوا سریع‌تر محسوس شوند. همچنین خاموشی یا



مطالعات نشان داده که با کاهش دمای هوا تا ۱۰ درجه، ممکن است حدود ۳۴ کیلوگرم در سانتی‌متر مربع از فشار باد لاستیک کاسته شود. بنابراین، حتی در صورت نداشتن نشتی، فشار باد با سرد شدن هوا افت می‌کند.

فعال شدن هشدار فشار باد لاستیک در هوای سرد ممکن است ناشی از کاهش ناگهانی فشار باشد که با هر بار سرد شدن دوباره تکرار می‌شود.

«خطاهای اندازه‌گیری در هوای سرد

برخی مواقع، پس از سرد شدن لاستیک، فشار باد ممکن است زمانی که لاستیک سرد است، پایین‌تر خوانده شود. توصیه می‌شود فشار باد را زمانی چک کنیم که لاستیک سرد یعنی چند ساعت حرکت نکرده باشد.

اگر این نکته رعایت نشود، ممکن است با حرکت خودرو و فشار کمی افزایش یابد ولی پس از سرد شدن مجدد، با افت داشته باشد. با شروع فصل سرما، کاهش دمای محیط، انقباض هوای داخل تایر، تغییرات ساختاری لاستیک، نشت آرام هوا و حساسیت بیشتر سیستم‌های هشدار، همه دست‌به‌دست هم می‌دهند تا فشار باد لاستیک‌ها کاهش یابد. این کاهش ممکن است رانندگان را به‌سادگی غافلگیر کند؛ زیرا ممکن است احساس نشتی جدی نداشته باشند اما فشار باد پایین‌تر از حد مطلوب باشد.

با آن که ممکن است افت فشار باد لاستیک خودرو کم باشد اما همین مقدار کم در هوای سرد به سرعت اتفاق می‌افتد، تاثیر محسوسی بر ایمنی، مصرف سوخت و افزایش سایش تایرها دارد. گزارش‌ها نشان می‌دهند که فشار پایین باد لاستیک می‌تواند موجب افزایش زمان توقف، کاهش مصرف سوخت و کوتاه شدن عمر تایر شود. به همین دلیل، توصیه می‌شود رانندگان در آغاز زمستان، فشار باد لاستیک‌ها را حتماً بررسی و تنظیم کنند و این روند را حداقل ماهی یک‌بار یا پس از تغییرات شدید دما تکرار نمایند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندو	
	KB800	235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	
	KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





تهران را پاک بگردیم



شناخته می شود که زیر چهره اسپرت خود یک پیشرانۀ دیزلی پر توان را قرار داده که حداکثر می تواند ۲۲۵ اسب بخار قدرت را در دور ۴۴۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۷۵۰ تا ۲۲۵۰ آرپی ام به ارمغان آورد. چنین قدرت و گشتاوری به کمک گیربکس ۸ سرعته آم اسپرت و ترونیک با همراهی سامانه چهار چرخ محرک xDrive به چهار چرخ منتقل می شود. شتاب این سدان دیزل اسپرت باواریایی ۴۶ ثانیه است که همین عدد سبب شده است M340d را نیز به یکی از سدان های سریع دیزلی بدل کند.

سری ۳ بامو جزو محبوب ترین و پرفروش ترین سدان های کلاس خود است که تا به امروز هفت نسل از آن روی خط تولید این خودروساز باواریایی قرار گرفته است. نسل هفتم این سدان کامپکت لوکس سگمنت D در اکتبر سال ۲۰۱۸ میلادی با کد G20 معرفی شد. این خودرو سال ۲۰۲۲ میلادی نیز دستخوش تغییرات طراحی و باواریایی قرار گرفت و با پسوند LCI به تولید رسید. از آن جا که سری ۳ دارای چند نسخه بنزینی، هیبریدی و دیزلی است، قوی ترین نسخه دیزلی این سدان کامپکت لوکس اسپرت باواریایی با نام M340d



نگاهی به نسخه دیزلی «بامو» سری ۳

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

حیات قطعه سازان در گرو پرداخت فوری تسهیلات ۴۰ همتی

پرداخت تسهیلات باید ظرف چند روز آینده انجام شود؛ حتی یک ماه تاخیر در اجرای مصوبه می تواند روند تولید را متوقف کرده و حیات واحدهای صنعتی را تهدید کند

برای پرداخت این تسهیلات تاکید کرد: «ما می گوییم این پرداخت باید دیروز انجام می شد! یعنی دیگر هیچ فرصتی برای تاخیر وجود ندارد. هر روز تاخیر در پرداخت، باعث افزایش چک های برگشتی و توقف فعالیت شرکت های می شود. بسیاری از چک های برگشتی مربوط به مبالغی است که خودروساز به قطعه ساز منتقل کرده ولی به موقع پاس نشده است. بنابراین باید با اقدامی سریع و ضربتی این منابع تزریق شود تا واحدهای قطعه سازی هر چه زودتر به وضعیت عادی و نرمال تولید باز گردند».

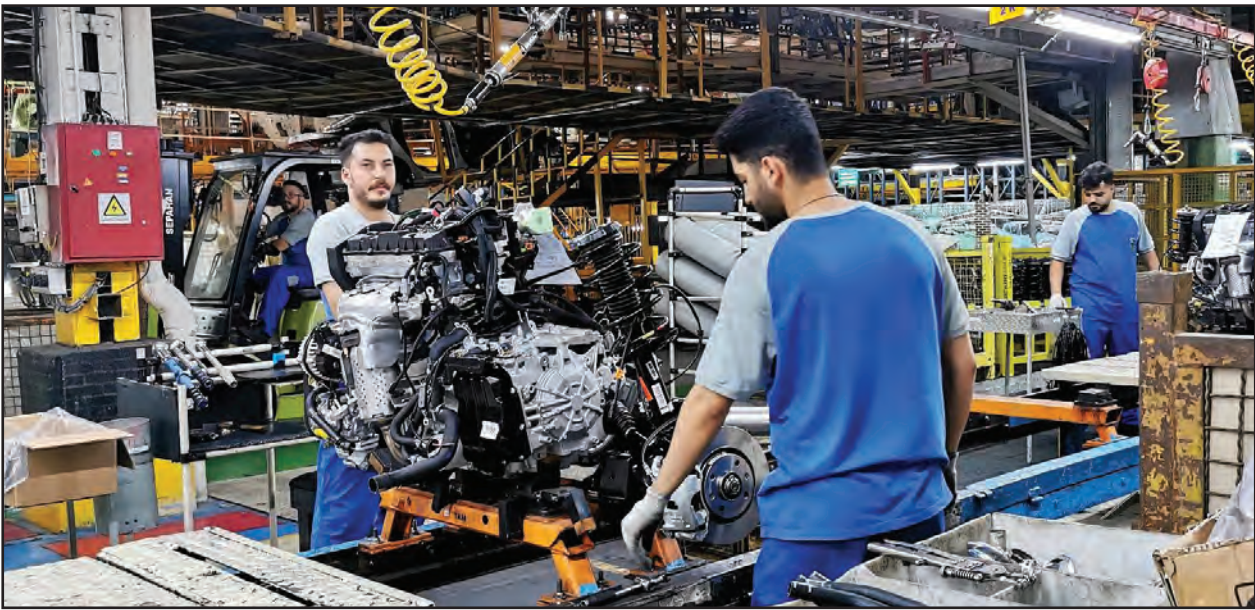
نجفی منش، در توضیح پیامدهای احتمالی تاخیر در پرداخت تسهیلات به قطعه سازان اضافه کرد: «حتی یک ماه تاخیر برای قطعه سازان بسیار خطرناک و غیر قابل تحمل است. این پرداخت ها باید ظرف چند روز آینده انجام شود؛ چرا که ادامه این وضعیت می تواند حیات واحدهای تولیدی را به خطر بیندازد» این مقام صنفی تصریح کرد: «اکنون تمامی بخش ها از جمله فرایندهای تولید، وضعیت کارگران و تعهدات مالی شرکت ها، تحت تاثیر مستقیم این موضوع قرار گرفته اند و کوچک ترین وقفه می تواند سبب اختلال جدی در روند فعالیت ها شود. در واقع، زندگی اقتصادی قطعه سازان وابسته به این زمان بندی است و تاخیر یک ماهه می تواند خسارات سنگینی به آن ها وارد کند».

ضرورت توقف مداخله دولت در قیمت گذاری رئیس کمیته تامین مواد اولیه داخلی و خارجی انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به این پرسش که آیا پرداخت مطالبات قطعه سازان از سوی خودروسازان به صورت نقدی یا همچون برخی سال های گذشته در قالب محصولات غیر نقدی انجام می شود؟ تأیید کرد: «بر اساس مصوبه بانک مرکزی، تسهیلات اعطایی باید به صورت مستقیم و صرفاً بابت مطالبات قطعه سازان پرداخت شود. شرط بانک مرکزی به روشنی مشخص کرده است که مبالغ تخصیصی نباید در هیچ مسیر دیگری صرف شود و پرداخت نقدی است. همچنین خودروسازان موظفاند مستندات پرداخت را به بانک مرکزی ارائه دهند».

نجفی منش، با اشاره به مهم ترین خواسته های قطعه سازان از دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهار کرد: «ما دو مطالبه بنیادین از دولت داریم که سال هاست بر تحقق آن ها تاکید می کنیم. نخست آن که دولت باید از مداخله در فرآیند قیمت گذاری خودرو خودداری کند و اجازه دهد سازوکار عرضه و تقاضا، تعیین کننده واقعی قیمت ها باشد. ادامه سیاست قیمت گذاری دستوری نه تنها موجب زیان تولید کنندگان و رکود در زنجیره تامین می شود، بلکه مانع اصلی ارتقای کیفیت و توسعه فناوری در صنعت خودرو است» وی با تاکید بر ضرورت واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی افزود: «دومین مطالبه جدی ما، انتقال کامل مدیریت شرکت های خودروسازی به بخش خصوصی واقعی است. تجربه اخیر در ایران خودرو نشان داد که با واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، شفافیت، سرعت تصمیم گیری و بهره وری در تولید به طور محسوسی افزایش یافته است. در صورت اجرای این رویکرد در دیگر خودروساز دولتی نیز، می توان امیدوار بود که صنعت خودرو ایران از وضعیت فعلی خارج شده، به مسیر رشد پایدار، نوآوری و رقابت پذیری باز گردد».

تحقق دو مطالبه اصلی، کلید حل سایر مشکلات این مقام صنفی با اشاره به سایر مشکلات قطعه سازان تأکید کرد: «در کنار این مسائل، قطعه سازان با چالش جدی تامین ارز روبه رو هستند. در ماه های اخیر تخصیص ارز کافی به این بخش انجام نشده و همین مساله موجب کندی در تامین مواد اولیه و توقف موقت برخی خطوط تولید شده است» وی اضافه کرد: «ما به دولت پیشنهاد داده ایم که برای واردات کالاهایی که مشابه داخلی ندارند، مجوز ورود بدون انتقال ارز و بدون الزام به اعلام منشأ از صادر شود تا از تعطیلی خطوط تولید جلوگیری شود. در حال حاضر بسیاری از مواد اولیه مورد نیاز قطعه سازان در داخل تولید نمی شود و محدودیت های ارزی مانع واردات آن هاست».

نجفی منش ادامه داد: «لازم است تصمیم گیران هر چه سریع تر در این زمینه تسهیلات لازم را فراهم سازند. به باور ما، اگر دولت دو مطالبه اصلی یعنی حذف قیمت گذاری دستوری و واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی را محقق کند، سایر مسائل مانند تامین ارز، رفع موانع مالی و بهبود چرخه تولید نیز به تدریج حل و فصل خواهد شد».



نیروی کار

بر اساس مصوبه بانک مرکزی، تسهیلات اعطایی باید به صورت مستقیم و صرفاً بابت مطالبات قطعه سازان پرداخت شود. همچنین خودروسازان موظف اند مستندات پرداخت را به بانک مرکزی ارائه دهند

همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور ادامه داد: «اگر اجازه دهند بازار مسیر طبیعی خود را طی کند، شرایط صنعت خودرو و قطعه سازی به مراتب بهتر می شود. امروز دیگر خودرو کالایی اضطراری برای کشور محسوب نمی شود که نیاز به کنترل شدید قیمتی داشته باشد. اگر دست بازار باز گذاشته شود و تعیین قیمت ها با منطق اقتصادی پیش برود، به طور حتم شاهد بهبود محسوس در وضعیت تولید خواهیم بود».

نجفی منش درباره زمان بندی پرداخت تسهیلات گفت: «هنوز جزئیات مربوط به نحوه و زمان پرداخت مشخص نشده است. امیدواریم این موضوع به تاخیر نیفتد، چرا که هر چه اجرای آن عقب تر بیفتد، آسیب بیشتری به واحدهای تولیدی وارد می شود. بسیاری از بنگاه های که ۳۰ تا ۴۰ سال بدون مشکل فعالیت داشتند، امروز به دلیل همین تاخیرها با حساب های مسدود و کمبود مواد اولیه مواجه اند و لازم است هر چه سریع تر به خط تولید باز گردند. کوچک ترین تعلل در اجرای این طرح می تواند خسارت های جبران ناپذیری در پی داشته باشد».

حتی یک ماه تاخیر، فاجعه بار است رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره زمان مورد انتظار

ما می گوییم پرداخت تسهیلات باید دیروز انجام می شد! یعنی دیگر هیچ فرصتی برای تاخیر وجود ندارد و هر روز تاخیر در پرداخت، باعث افزایش چک های برگشتی و توقف فعالیت قطعه سازان می شود

نیروی کار



در پی تصویب بسته های ۲۰ همتی تسهیلات مالی برای دو خودروساز بزرگ کشور، انتظار می رود اجرای به موقع این مصوبه بتواند بخشی از کمبود نقدینگی در صنعت خودرو و قطعه سازی را جبران کند. تاخیر در پرداخت این منابع ممکن است روند تولید را با اختلال روبه رو کرده و فشار بیشتری بر شرکت های تولید کننده وارد سازد. در کنار این مساله، محدودیت های ارزی و تداوم سیاست قیمت گذاری دستوری همچنان از مهم ترین موانع پیش روی رشد و توسعه این صنعت به شمار می آید. کارشناسان بر این باورند که در صورت پرداخت نقدی تسهیلات، اصلاح سیاست های قیمتی و واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، می توان به بهبود شرایط تولید و بازگشت ثبات نسبی در این بخش از اقتصاد کشور امیدوار شد.

ضرورت اجرای فوری مصوبه بانکی محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به تصویب بسته های ۲۰ همتی در شورای عالی بانک مرکزی برای تخصیص به هر یک از دو خودروساز بزرگ کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «پس از ماهه پیگیری مستمر و برگزاری جلسات متعدد، سرانجام شورای عالی بانک مرکزی با تصویب بسته های حمایتی ۲۰ همتی موافقت کرد. این مصوبه می تواند تا حدی به بهبود وضعیت مالی خودروسازان و در نتیجه قطعه سازان کمک کند».

وی با تأکید بر ضرورت اجرای سریع این مصوبه افزود: «اکنون مرحله حساس اجرا در پیش است و باید هر چه سریع تر عملیاتی شود تا بخشی از مطالبات انباشته قطعه سازان پرداخت و از رکود و توقف در این صنعت جلوگیری شود؛ چرا که در صورت ادامه شرایط فعلی، صنعت قطعه در آستانه توقف کامل قرار می گیرد و تداوم این وضعیت می تواند تبعات سنگینی برای کل زنجیره تامین صنعت خودرو به همراه داشته باشد».

این مقام صنفی با تأکید بر این که پرداخت تسهیلات در قالب دو بسته ۲۰ همتی برای خودروسازان بزرگ لازم اما ناکافی است، ادامه داد: «این اقدام برای جلوگیری از توقف تولید ضرورت دارد، اما به تنهایی کافی نیست؛ چرا که علت اصلی بروز این شرایط، سیاست قیمت گذاری دستوری صنعت خودرو است که زیان سنگینی را به این صنعت تحمیل کرده است» وی تصریح کرد: «برآوردها نشان می دهد زیان خودروسازان ناشی از اختلاف قیمت کارخانه و بازار بیش از ۳۱۰ همت، معادل ۳۱۰ هزار میلیارد تومان بوده، در حالی که اختلاف قیمت میان بازار و کارخانه به حدود ۶۴۰ همت نیز رسیده است. بنابراین می توان گفت سیاست قیمت گذاری دستوری تصمیم اشتباهی بوده و باید اصلاح شود. اگر چه به تازگی نیز دو مرحله افزایش قیمت خودرو اعمال شده، اما رشد هزینه نهاده های تولید بسیار سریع تر از افزایش نرخ فروش خودرو هاست».

قطعه سازان قدیمی در آستانه توقف نجفی منش با اشاره به ضرورت های اصلاح سیاست های دستوری صنعت خودرو تصریح کرد: «امید می رود پس از این همه زیان گسترده و مشکلات انباشته، تصمیم گیران اقتصادی هر چه سریع تر از سیاست های غیر کارآمد قیمت گذاری دستوری فاصله بگیرند تا بازار بتواند به صورت طبیعی و بر اساس مکانیسم عرضه و تقاضا به تعادل برسد. ادامه این سیاست ها تنها به تداوم زیان و اختلال در چرخه تولید منجر می شود».

وی افزود: «متأسفانه نهادهای مختلف همچنان در فرآیند تعیین قیمت خودرو و حتی نرخ ارز دخالت دارند. به تازگی نیز اعلام شده است که ارز مبادله ای بانرخ ۷۰ هزار تومان باید از تالار دوم و بانرخ بالاتر از ۹۰ هزار تومان تأمین شود؛ تصمیمی که به طور حتم بر روی هزینه تولید، قیمت قطعات و بهای تمام شده خودرو تأثیر می گذارد و فشار مضاعفی را بر تولید کنندگان این صنعت وارد می کند».

رئیس کمیته تامین مواد اولیه داخلی و خارجی انجمن صنایع



ایستگاه مترو میدان شهری تاپایان سال تحویل شهروندان خواهد شد



آن، توسعه هر چه بیشتر حمل و نقل عمومی به ویژه مترو است. بر این اساس سهم اصلی و بیشترین حجم از بودجه سسنواتی برای این منظور اختصاص داده شد. «صادقی افزود: «خط ۶ مترو منتهی به ایستگاه دولت آباد می‌شد؛ اما به‌زودی بخش جنوبی خط ۶ در میدان شهری و ضلع غربی حرم حضرت عبدالعظیم (ع) توسعه یافته و در نهایت به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران متصل خواهد شد.»

رئیس کمیته شفافیت و شهر هوشمند شورای اسلامی شهر تهران در بازدید از ایستگاه‌های توسعه جنوبی خط ۶ مترو گفت: «ایستگاه مترو میدان شهری تا پایان سال تحویل شهروندان خواهد شد.» احمد صادقی در این بازدید و با تأکید بر اتمام هر چه سریع‌تر این ایستگاه‌ها گفت: «در مدیریت دوره ششم پایتخت، ترافیک و آلودگی هوا به عنوان دو مطالبه جدی مردم و دو معضل اساسی شهر تهران مطرح شد و بهترین راه حل برای مرتفع کردن

ضرورت ارتقای کیفیت خدمات رسانی در سیستم حمل و نقل شهری؛

چرا برخی گیت‌های خروجی مترو همچنان نقص دارند؟



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«مترو پایتخت گسترده‌ترین سیستم حمل و نقل عمومی در کشور به‌شمار می‌رود که روزانه بیش از ۳/۵ میلیون نفر را در سطح شهر جابه‌جا می‌کند و نقش چشمگیری در انتقال شهروندان به مسیرهای دور و نزدیک دارد. بنابراین حتی تصور تعطیلی مترو تهران برای یک روز نیز سخت و دشوار است. این گستردگی و جابه‌جایی انبوه و کنترل میلیونی جمعیت در ایستگاه‌های زیرزمینی فرآیند بسیار پیچیده‌ای بوده و نیاز است تاروش‌های نوین و به‌روز در این بخش به کار گرفته شود. بر اساس گزارش‌ها مسافران مترو در پایتخت روزانه مشکلات زیادی برای رفت و آمد دارند؛ از معضل دستفروشی گرفته تا شلوغی واگن‌ها، تاخیر ورود قطارها و ... معضلاتی هستند که مدیران مترو قول داده‌اند برطرف کنند؛ اما تاکنون شاهد تغییرات اساسی در این بخش نبوده‌ایم. میلیون‌ها نفر در طول روز مسافر مترو در پایتخت هستند و حجم قابل توجهی از جابه‌جایی شهروندان و رفت و آمد آن‌ها در تهران با این قطارهای زیرزمینی صورت می‌گیرد. بنابراین ارتقای کیفیت خدمات رسانی در این بخش لازم و ضروری به نظر می‌رسد.



گیت‌های معیوب!

استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی همچون مترو راهی برای فرار از ترافیک در کلان‌شهرهای کشور است؛ اما از جمله مشکلاتی که شهروندان مدام با آن دست و پنجه

نرم می‌کنند، خرابی دستگاه‌های صدور بلیت مترو است. بررسی‌های میدانی در این خصوص حاکی از آن است که چندین ایستگاه مترو در تهران با یک مشکل عجیب در خصوص هزینه بلیت سفر مواجه هستند. بر این اساس مسافران هنگام ورود به مترو باید از گیت عبور کنند

و هزینه سفر برای آن‌ها محاسبه می‌شود. در صورتی که کارت اعتباری شهروندان شمار کافی نداشته باشد، اجازه ورود به آن‌ها داده نمی‌شود. اما نکته عجیب ماجرا مربوط به پایان سفر و زمان خروج از ایستگاه است. به گفته بسیاری از مسافران در این ایستگاه‌ها، زمانی که مسافر

قصد دارد کارت خود را بزند تا هزینه سفر از کارت کسر شود، برخی از گیت‌های خروج دچار نقص فنی هستند. در این شرایط، به جای این که تنها بخشی از هزینه کسر شود، به دلیل ازدحام جمعیت و عجله مسافر، او اگر چه باز هم از کارت خروج استفاده می‌کند اما به دلیل خرابی گیت، هزینه کامل سفر از او دریافت می‌شود. البته پیش‌تر شاهد این اتفاق در مورد اتوبوس‌های شرکت واحد نیز بودیم که با پیگیری مسئولان مربوطه برطرف شد. در خصوص گیت‌های مستقر در برخی ایستگاه‌های مترو نیز مسئولان مربوطه خرابی آن‌ها را به‌نوعی تایید کرده‌اند که لازم است هر چه سریع‌تر برای رفع مشکل در این خصوص نیز اقدامات لازم صورت گیرد. آن‌ها اعلام کرده‌اند در صورت دریافت گزارش خرابی، اقدام به رفع مشکل خواهد شد؛ اما تاکنون گزارشی در این زمینه دریافت نکرده‌اند. درعین حال همچنان در این خصوص مشکلاتی وجود دارد و لازم است با هدف جلب رضایت مسافران، به‌معضلاتی از این دست دقیق‌تر رسیدگی شود.

در نهایت همان‌طور که گفته شد مترو سهم چشمگیری در جابه‌جایی مسافران در شهر پرجمعیتی همچون تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور دارد و بی‌تردید بروز هر گونه نقص و ایراد خدمات رسانی در این بخش روی کیفیت زندگی شهروندان تأثیرات منفی و نامطلوبی خواهد داشت. بنابراین شایسته است مسئولان مربوطه ضمن بررسی دائمی وضعیت مترو تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور، از هر گونه تلاشی برای بالا بردن ارتقای کیفیت خدمات رسانی در این بخش دریغ نکنند.

یک سال پس از عرضه نسل چهارم مشخص شد؛

کامیون «new M2631D» آمیکو بایشرا نه ۴۰۰ اسبی و توان حمل بیش از ۳۰ تن همچنان بی‌رقیب در معادن کشور

AMIGO
NEW
M2631 D
Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD



با گذشت بیش از یک سال از عرضه کامیون آمیکو new M2631D، گزارش‌های تخصصی و مستند از پروژه‌های معدنی و عمرانی سراسر کشور نشان می‌دهد این محصول توانسته است جایگاه خود را به عنوان یکی از توانمندترین و قابل اعتمادترین کامیون‌های سنگین داخلی تثبیت کند؛ به‌طوری که بسیاری از شرکت‌های معدنی عملکرد آن را در محیط‌های کاری پرفشار، «کم‌نظیر و بدون رقیب مستقیم» توصیف کرده‌اند. کامیون new M2631D آمیکو با بهره‌گیری از یک پیشرا نه ۴۰۰ اسب بخاری و گشتاور ۲۰۰۰ نیوتون متری، قدرت لازم

برای جابه‌جایی بارهای سنگین در شرایط دشوار معدن را فراهم می‌کند. ترکیب موتور قدرتمند weichai با گیربکس FAST موجب شده است کشش، شتاب‌گیری و پایداری این کامیون در شیب‌های طولانی و مسیرهای ناهموار، به‌طور محسوسی از محصولات هم‌رده بالاتر باشد. در گزارش‌های دریافتی از معادن بزرگ کشور آمده است که کامیون new M2631D آمیکو در چرخه‌های کاری سه شیفت مداوم و با بار بالاتر از ۳۰ تن، عملکردی کاملاً پایدار داشته و شاخص‌های دوام قطعات، تحمل حرارتی و راندمان انتقال قدرت آن در سطحی فراتر از استانداردهای

معمول این کلاس خودرو ثبت شده است. استفاده از شاسی دوبل تقویت‌شده، سیستم انتقال قدرت سنگین‌کار و طراحی مهندسی‌شده محور محرک باعث شده این کامیون در مسیرهای سنگی، خاکی و پرفشار رایج در معادن، کمترین میزان استهلاک را تجربه کند. کاربران حرفه‌ای، قدرت بالای موتور و کارایی عالی گیربکس FAST را مهم‌ترین مزایای رقابتی این محصول نسبت به دیگر مدل‌های بازار عنوان می‌کنند. طبق آمار منتشرشده از شبکه خدمات پس از فروش آمیکو، شاخص

آمادگی عملیاتی (Up-Time) کامیون M2631D new در یک سال گذشته، در میانگین بالاتری نسبت به رقیب قرار گرفته و دسترس‌پذیری مناسب قطعات، مجموع هزینه مالکیت این کامیون را برای شرکت‌های معدنی و پیمانکاران عمرانی به‌صرفه‌تر کرده است. گروه صنعتی آمیکو ضمن تأکید بر ادامه فرآیند ارتقای پلت‌فرم new M2631D اعلام کرده که این شرکت به‌طور ویژه روی توسعه محصولات خود برای محیط‌هایی با فشار عملیاتی بالا تمرکز کرده و به‌حمایت کامل از ناوگان معدنی کشور ادامه خواهد داد.



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۶ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۴۰

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
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبورد
Billboard

قوی ترین هاچ بک جهان!

«کرولا نامی آشنا در بازار جهانی خودرو است. این خودرو در نسل دوازدهم خود که از سال ۲۰۱۸ میلادی به تولید رسیده با تغییرات گسترده در بخش فنی و مهندسی همراه شده است. این مدل در قوی ترین نسخه یعنی GR از اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی راهی بازار جهانی شده است. کرولا GR یا موتور ۳ سیلندر ۱.۶ لیتری توپین-توربو می تواند حداکثر تا ۳۱۰ اسببخار قدرت و حداکثر تا ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. بر این اساس این خودرو جزو قوی ترین هاچ بک های جهان است.

سهام موتور سیکلت های
فرسوده در آلودگی هوا
تا چه اندازه است؟

با آغاز فصل سرما، هوای تهران و بسیاری از کلان شهرهای کشور ناشی از آفت شدید دما و پدیده وارونگی، بیش از هر زمانی آلوده می شود. بر این اساس کاهش دمای هوا در کنار پایداری جوی سبب تثبیت آلاینده ها در سطح پایین جو شده و به این ترتیب غلظت آلودگی هوا تا حد زیادی افزایش می یابد. در چنین شرایطی، نقش وسایل نقلیه سبک، به ویژه موتورسیکلت های کاربراتوری و فرسوده در تشدید آلودگی بیش از همیشه به چشم می آید. آلودگی این دسته از موتورسیکلت ها به دلیل مصرف بالاتر سوخت در مقایسه با نسخه های نو و صفر کیلومتر، فرسودگی قطعات و نبود استانداردهای به روز، چندین برابر یک خودرو استاندارد است. اما نکته مهم آن است که اگرچه راکبان این دسته از موتورسیکلت ها به دلایل شغلی، اقتصادی یا ضرورت های روزانه امکان کنار گذاشتن وسیله خود را ندارند، با این حال می توانند با رعایت چند نکته ساده اما موثر، سهم قابل توجهی در کاهش آلودگی و بهبود کیفیت هوا داشته باشند.

نخست این که سرویس دوره ای موتور، تعویض شمع ها، تنظیم کاربراتور و رسیدگی به فیلتر هوا کاری کم هزینه و درعین حال تاثیرگذار است و می تواند مصرف سوخت و تولید آلاینده ها را کاهش دهد. همچنین پرهیز از روشن نگه داشتن طولانی مدت موتور در حالت توقف، یکی از ساده ترین اقداماتی است که مستقیماً به کاهش آلودگی هوا کمک می کند. در نهایت توجه به نکات فنی ضمن کاهش هزینه نگهداری از وسیله نقلیه، بهبود کیفیت هوا و سلامتی کلیه شهروندان را نیز به دنبال خواهد داشت.

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



دیگنیتی پرستیژ
با ۱۰ میلیون کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



ام وی ام X55 پرو
با ۵ میلیون کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۱۳۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با
۱۰ میلیون کاهش در بازار
یک میلیارد و ۱۲۹ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



تارا دستی V1
با ۱۰ میلیون کاهش در بازار
یک میلیارد و ۱۲۹ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی

PMG
Persia Mobility GroupPERSIA
PREMIUMwww.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591