



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بدون رفع انحصار صنعت خودرو هرگز به استاندارد جهانی نمی‌رسد

در حالی که دولت با اولتیماتوم کاهش مصرف سوخت، بار دیگر صنعت خودرو را در کانون توجه قرار داده است، مهدی دادفر دبیر انجمن...
صفحه ۳

یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
خدمات پس از فروش
موتور سیکلت هنوز
شبکه سازی نشده است
صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو
با «دنیای خودرو» خبر داد:
بیمه‌نامه‌های نوشماره
به سمت دیجیتالی شدن
کامل می‌روند
صفحه ۲

حاشیه‌های «ایلان ماسک» روی نظر مشتریان
«نسلاً» تأثیر گذار بوده است:

از قهرمان نوآوری تا چهره نامطلوب صنعت خودرو!

در جهان امروز، صنعت خودروهای برقی تنها یک عرصه
فناورانه نیست؛ بلکه به صحنه‌ای پیچیده از تعامل...
صفحه ۶

«لاماری اکو»: فست‌بک هیجان‌انگیز تازه نفس چگونه «آرین پارس موتور» قلب بازار را هدف گرفت؟



رشد قیمت محسوس
خودروهای داخلی در بازار آزاد
صفحه ۷

داف، بوش و کیامو تورز، برندگان جایزه
بزرگ صنعت حمل و نقل شدند
صفحه ۹

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷



@irtoya.co

☎ 021-73451

🌐 www.mahansanatpars.com



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، ترسیده به میدان حافظ

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورالتایر

کورالتایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



تجمل، فناوری و ادای احترام به ورزش ملی کاناداست. در نگاه اول، رنگ سفید مات انحصاری این خودرو جلب توجه می‌کند. این ظاهر خاص با رنگ‌های آبیازی ۲۱ اینچی تکمیل می‌شود که در پوش مرکزی آن‌ها با نشان تیم NHL مورد علاقه خریدار سفارش است. این ویژگی به مالکان اجازه می‌دهد وفاداری خود به تیمشان را به شکلی شیک به نمایش بگذارند. در داخل کابین، تغییرات جذاب‌تری به چشم می‌خورد. صندلی‌ها با چرم ناپای انحصاری به رنگ خاکستری زغالی پوشیده شده‌اند. علاوه بر این، پارکابی‌ها با برند Luxwood، کف پوش‌های ویژه و سینی بار، همگی با نشان تیم NHL انتخابی مشتری تزئین شده‌اند. نکته جالب توجه این که تمام این قطعات سفارشی توسط شرکت‌های کانادایی تأمین شده‌اند.

هیوندای از نسخه ویژه و تولید محدود پالیسید هیبریدی NHL برای بازار کانادا رونمایی کرده که برای طرفداران هاکی روی یخ طراحی شده است. هیوندای در آستانه شروع فصل جدید لیگ ملی هاکی (NHL)، از محصولی ویژه و انحصاری برای بازار کانادا رونمایی کرد که پالیسید NHL ادیشن نام دارد. این شاسی‌بلند سه‌رديقه که تنها در ۵۰۰ دستگاه تولید خواهد شد، با ویژگی‌های منحصر به فرد خود، مستقیماً طرفداران پر شور هاکی روی یخ را هدف قرار داده است. هیوندای با معرفی این مدل که برای جشن گرفتن بازگشت لیگ NHL در تاریخ ۱۵ مهر ۱۴۰۴ (۱۷ اکتبر ۲۰۲۵) طراحی شده، راه مدل موفق سانتافه NHL را ادامه می‌دهد. این نسخه بر پایه بالاترین تیپ پالیسید، یعنی آلتیمیت کالیگرافی هیبرید ساخته شده و ترکیبی از

نسخه کانادایی از هیوندای «پالیسید»



نرخ سوم بنزین و مسیر تازه

پیش روی صنعت خودرو

کم‌مصرف و حتی برخی مدل‌های الکتریکی می‌توانند کیفیت رقابتی بازار را تقویت کرده و خودروسازان داخلی را به سمت توسعه محصولات کم‌مصرف سوق دهند. تجربه کشورهای موفق نشان داده که ترکیب تولید داخلی و واردات هدفمند بهترین راه افزایش کیفیت و کاهش مصرف سوخت است. از سوی دیگر، مالکان خودروها نباید تنها بار قیمت سوخت را تحمل کنند؛ بلکه باید در مقابل انتخاب خودروهای کم‌مصرف، مشوق دریافت کنند. این مشوق‌ها می‌تواند شامل تسهیلات خرید خودروهای کم‌مصرف، معافیت‌های مالیاتی، تخفیف بیمه، بهره‌مندی از سهمیه‌های تشویقی سوخت یا حتی بسته‌های اعتباری ویژه برای خودروهای گازسوز و هیبریدی باشد. اگر قرار است مردم از خودروهای پرمصرف فاصله بگیرند، لازم است گزینه جایگزین واقعی و مقرون به صرفه پیش روی آن‌ها قرار گیرد.

تقویت تنوع سبد انرژی در حمل‌ونقل نیز باید برنامه ثابت سیاست‌گذار صنعتی باشد. در بلندمدت، حمل‌ونقل شهری بدون حضور گسترده خودروهای برقی و هیبریدی قابل تصور نیست؛ اما این مسیر باید واقع‌گرایانه و مبتنی بر ظرفیت اقتصاد ایران پیش برود. برنامه‌ریزی برای توسعه ایستگاه‌های شارژ، تسهیل واردات تجهیزات و مشارکت بخش خصوصی می‌تواند زمینه ورود تدریجی خودروهای برقی را فراهم کند، بی‌آن‌که به مردم فشار مالی وارد شود. در مجموع، اصلاح قیمت بنزین تنها زمانی به یک فرصت ملی تبدیل می‌شود که سیاست‌های مکمل آن نیز به‌درستی اجرا شود. امروز زمان آن است که حمایت از خودروسازان داخلی، تسهیل واردات خودروهای کم‌مصرف و ارائه مشوق‌های واقعی به مالکان خودرو در یک برنامه واحد مورد توجه قرار گیرد. اگر این سه بخش هماهنگ عمل کنند، نه تنها مصرف سوخت کاهش می‌یابد، بلکه کیفیت ناوگان خودروهای کشور نیز متحول شده و سبد انرژی حمل‌ونقل متنوع خواهد شد. این مسیر، هم به سود مردم است و هم به سود صنعت؛ مسیری که آینده حمل‌ونقل ایران را شکل خواهد داد.

اجرای نرخ سوم بنزین، صرف‌نظر از جزئیات اجرایی آن، یک پیام روشن برای اقتصاد حمل‌ونقل کشور دارد: دوران اتکا به خودروهای پرمصرف و تک‌سوختی به پایان رسیده است. افزایش نسبی هزینه استفاده از بنزین عملاً به بازار نشان می‌دهد که صرفه

اقتصادی آینده، نه در مصرف بیشتر، بلکه در انتخاب خودروهای کم‌مصرف، گازسوز، هیبریدی و در نهایت برقی خواهد بود. اما این تغییر مسیر تنها در صورتی به نفع مردم و اقتصاد تمام می‌شود که دولت هم‌زمان با اصلاح قیمت، حمایت مستقیم و هدفمند از تولیدکنندگان و واردکنندگان خودروهای کم‌مصرف را آغاز کند. صنعت خودرو کشور سال‌هاست میان فشار هزینه تولید، محدودیت فناوری و توقعات اجتماعی گرفتار مانده؛ اما امروز زمینه‌ای فراهم شده تا این صنعت بتواند با اتکا به مزیت‌های واقعی کشور وارد مرحله‌ای تازه شود. ایران یکی از بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر گاز جهان است و شبکه CNG گسترده‌ای در سراسر کشور دارد. بنابراین حمایت از تولید خودروهای پایه‌گازسوز نه تنها منطقی، بلکه از نظر اقتصادی کاملاً بر مبنای مزیت نسبی است. خودروسازان داخلی اگر از نظر سرمایه‌گذاری، استانداردسازی و توسعه پلت‌فرم مورد حمایت قرار گیرند، می‌توانند نسل جدیدی از خودروهای گازسوز کم‌مصرف را عرضه کنند؛ خودروهایی که هزینه استفاده از آن‌ها برای مردم به‌طور محسوس کمتر است و آلودگی شهری را نیز کاهش می‌دهد.

در کنار تولید، واردات هوشمند خودروهای کم‌مصرف نیز باید جزء لاینفک راهبرد جدید کشور باشد. واردات برای جبران شکاف فناوری و ایجاد تنوع در بازار ضروری است. خودروهای هیبریدی،



امید محمدی
عضو شورای سردبیری

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

بیمه‌نامه‌های نو شماره به سمت دیجیتالی شدن کامل می‌روند

دیجیتال واقعی و نه صوری داشته باشد. این موضوع در بلندمدت می‌تواند کیفیت خدمات بیمه‌ای را ارتقا دهد.

و ثوق تأکید کرد: «در بازاری که قیمت خودرو بالاست و هزینه بیمه‌نامه‌ها هم برای خریداران قابل توجه است، تخفیف ۹ درصدی می‌تواند انگیزه قابل قبولی ایجاد کند. البته این تخفیف باید واقعی باشد، نه این‌که در قالب هزینه‌های غیرشفاف از بیمه‌گذار پس گرفته شود.»

وی با اشاره به شرط دیگری که بیمه‌مرکزی در این مجوز بر آن پافشاری کرده است، یعنی امکان انتقال سابقه عدم خسارت بیمه‌ای توضیح داد: «این شرط بسیار مهم است. سابقه عدم خسارت، سرمایه بیمه‌گذار است و نمی‌توان آن را فدای طرح‌های تخفیفی کرد. این که بیمه هوشمند فردا ملزم شده این سابقه را به اعتبار گذشته بیمه‌گذار منتقل کند، به‌نوعی تضمین‌کننده حقوق مشتری است.» این کارشناس بیمه افزود: «به‌طور حتم اجرای موفق این مدل، سایر شرکت‌ها را نیز به سمت ارتقای دیجیتالی و حذف واسطه‌ها سوق می‌دهد. اما باید مراقب بود رقابت قیمتی به جنگ تخفیف تبدیل نشود؛ چون نهایتاً این موضوع می‌تواند توانگری مالی شرکت‌ها را تحت فشار قرار دهد.»

او به بخش یابانی نامه بیمه‌مرکزی درباره افزوده شدن احتمالی خودروهای کارکرده به این طرح اشاره کرد و گفت: «اگر این مدل در خودروهای نو شماره موفق باشد، اجرای آن برای خودروهای کارکرده می‌تواند تحولی بزرگ‌تر رقم بزند. ولی بیمه‌مرکزی به‌درستی اعلام کرده که تا زمان رفع چالش‌های فروش بر خط، تصمیم‌گیری در این باره را به تعویق می‌اندازد. این نشان می‌دهد سیاست‌گذار عجلانده عمل نمی‌کند.»

وی گفت: «این مجوز هم یک فرصت و هم یک آزمون بزرگ برای صنعت بیمه است؛ فرصتی برای دیجیتالی شدن واقعی و آزمونی برای سنجش میزان شفافیت و پایداری شرکت‌ها به مقررات.»

و ثوق در پایان افزود: «اگر این طرح درست اجرا شود، می‌تواند یک نقطه عطف باشد. اما اگر شرکت‌ها از مسیر اصلی خارج شوند، همین تخفیف ۹ درصدی ممکن است به چالشی برای کل بازار تبدیل شود.»



مه‌ری در خوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

با صدور مجوز تازه بیمه‌مرکزی برای شرکت بیمه هوشمند فردا و امکان ارائه تخفیف ۹ درصدی در حق بیمه ثالث و حوادث راننده خودروهای نو شماره، حالا این پرسش مطرح است که این اقدام چه پیامدهایی برای بازار بیمه، صنعت خودرو و رفتار مشتریان خواهد داشت؟ علی و ثوق، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «صدور مجوز ارائه تخفیف ۹ درصدی در بیمه شخص ثالث خودروهای نو شماره توسط بیمه هوشمند فردا، آن هم مازاد بر سقف قانونی تخفیف یکی از مهم‌ترین تحولات ماه‌های اخیر در صنعت بیمه خودرو به‌شمار می‌رود.»

وی افزود: «این تخفیف که به‌صورت آزمایشی و به‌مدت یک سال اعطا شده، مشروط به برخط بودن کل فرآیند صدور بیمه‌نامه، فروش مستقیم و واریز بی‌واسطه حق بیمه به حساب شرکت بیمه است.»

او با اشاره به متن مجوز صادره از سوی بیمه‌مرکزی توضیح داد: «اصل این مجوز بر پایه یک تحول ساختاری شکل گرفته و هدف آن، حذف کامل واسطه‌گری در فروش بیمه‌نامه‌های نو شماره است. این که بیمه‌مرکزی صراحتاً تأکید کرده حتی پرداخت هزینه‌هایی مثل بازاریابی یا هر نوع هزینه واسطه‌گری باعث کاهش میزان تخفیف خواهد شد، نشان می‌دهد اراده جدی برای آزمودن یک مدل فروش شفاف و مبتنی بر فناوری وجود دارد.»

وی افزود: «این مدل می‌تواند به‌عنوان یک الگوی جدید در بازار بیمه خودرو مطرح شود؛ مدلی که در آن فروش، صدور، پرداخت و ثبت در بیمه‌گری همگی بدون هیچ واسطه‌ای انجام می‌شود.»

به‌گفته او، چنین الزامی عملاً شرکت بیمه را ناچار می‌کند زیرساخت



جلوپنجره شاخص آن یک پیشبرانه V12 با حجم ۶.۷۵ لیتر و دو توربوشارژر قرار دارد که از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک، هر چهار چرخ را به حرکت درمی آورد. این بار ما نسخه بلک‌بیج را بررسی می‌کنیم که قدرت را از ۱۵۷۰ اسب‌بخار مدل استاندارد به ۱۶۰۰ اسب‌بخار افزایش داده است. رولزرویس اعداد پرفورمنس را اعلام نمی‌کند؛ اما شتاب صفر تا صد آن حدود ۴.۵ ثانیه است. این اعداد در مقایسه با پنتلی‌های ۱۷۸۰ اسب‌بخاری چندان چشمگیر به نظر نمی‌رسند؛ اما برای خودرویی که برای راحتی طراحی شده و نه هیجان، کاملاً کافی هستند. رولزرویس گوست در زمینه ظرافت و کیفیت، در سطحی متفاوت از دیگر خودروهای لوکس عمل می‌کند.

رولزرویس گوست جدید خودرویی خیره‌کننده است؛ اما نسخه بلک‌بیج به دلیل کیفیت سواری نه چندان بی‌نقص، کمی ناامیدکننده ظاهر می‌شود. با نگاهی به مشخصات رولزرویس گوست سری ۱۱، ممکن است فکر کنید با یک خودرو قدیمی روبه‌رو هستید؛ زیرا این سدان لوکس از یک پیشبرانه V12 بنزینی استفاده می‌کند؛ اما مثل ساعت رولکس، رولزرویس گوست سفری نوستالژیک به دنیای سنت و شکوه ارائه می‌دهد. گوست اخیراً مورد به‌روزرسانی قرار گرفته و تحت‌عنوان سری ۱۱ به بازار عرضه شده است. در این به‌روزرسانی، اصول اولیه رولزرویس هیچ تغییری نداشته است. هرچند این مدل یک رولزرویس پایه محسوب می‌شود، اما پشت



رولزرویس گوست در نسخه «بلک‌بیج»



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بدون رفع انحصار صنعت خودرو هرگز به استاندارد جهانی نمی‌رسد



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«در حالی که دولت با اولتیماتوم کاهش مصرف سوخت، بار دیگر صنعت خودرو را در کانون توجه قرار داده است، مهدی دادفر دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «مسئله اصلی نه مصرف بالای مردم است و نه ضعف ذاتی خودروسازان، بلکه دخالت‌های گسترده دولت، سیاست‌های غیرکارشناسی و انحصار حاکم بر بازار خودرو موجب ایجاد وضعیتی شده که امروز به‌عنوان بحران مصرف سوخت و عقب‌ماندگی فناوری مطرح می‌شود.» وی با اشاره به سرانه مصرف بنزین در ایران و مقایسه آن با کشورهای دیگر، تأکید کرد: «مردم ایران مصرف‌گرا نیستند و حتی با توجه به پراکندگی جمعیت، طول جاده‌ها و محدودیت‌های حمل‌ونقل عمومی، میزان مصرف سوخت طبیعی و منطقی است.» دادفر با نقد عملکرد دولت در دهه‌های گذشته، گفت: «ممنوعیت واردات، قیمت‌گذاری دستوری و مدیریت غیرمتخصص باعث شده خودروسازان نه تنها نتوانند در فناوری‌های کم‌مصرف سرمایه‌گذاری کنند، بلکه حتی امکان تولید خودروهای باکیفیت و استاندارد جهانی را نیز از دست بدهند.» او اضافه کرد: «که زبان انباشته خودروسازان محصول عملکرد خود آن‌ها نیست، بلکه نتیجه تحمیل

سیاست‌های غلط و دخالت مستقیم دولت در مدیریت و قیمت‌گذاری است.» به باور وی، هرگونه برنامه بلندمدت برای کاهش مصرف سوخت یا ارتقای فناوری بدون اصلاح ساختار مالکیت، واگذاری واقعی صنعت به مدیران دارای اهلیت و آزادسازی واردات، از پیش شکست خورده است.

با توجه به اولتیماتوم اخیر دولت برای کاهش مصرف سوخت و فاصله فناوری خودروهای داخلی با استانداردهای جهانی، ارزیابی شما از امکان تحقق این سیاست در ساختار فعلی صنعت خودرو چیست. آیا این مطالبه با توان مالی و فنی خودروسازان همخوان است؟ واقعیت این است که اولتیماتوم دولت برای کاهش مصرف سوخت در ساختار فعلی صنعت خودرو قابل تحقق نیست، زیرا ریشه عقب‌ماندگی در خودروسازان نیست؛ در دخالت‌های گسترده دولت است. وقتی دولت دهه‌ها در قیمت‌گذاری، مدیریت، تولید، واردات و حتی طراحی خودرو دخالت کرده، طبیعی است که صنعت به جای پیشرفت، عقب بماند. نمی‌توان صنعتی را که سال‌ها زیر فشار سیاست‌گذاری‌های غیرکارشناسی بوده، ناگهان مأمور تولید خودروهای هم‌تراز با استانداردهای جهانی کرد. تا زمانی که مدیریت به دست افراد دارای اهلیت سپرده نشود، چنین مطالبه‌ای روی کاغذ می‌ماند

کشور روزانه حدود ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کند، از نگاه شما سهم فرسودگی ناوگان، فقدان تکنولوژی و نظام قیمت‌گذاری سوخت در این بحران چگونه تقسیم می‌شود؟

من اساساً با این پیش‌فرض که مصرف سوخت مردم ایران زیاد است مخالفم. مردم ایران مصرف‌گرا نیستند و اگر مصرف سوخت بر پایه نفوس محاسبه شود، سرانه مصرف ما از بسیاری کشورها پایین‌تر است. در امارات سرانه مصرف سالانه هر نفر حدود ۱۰۳۰ لیتر است، در حالی که در ایران تنها ۳۶۸ لیتر است. با توجه به وسعت کشور، پراکندگی جغرافیایی، جاده‌های طولانی و ضعف حمل‌ونقل عمومی، این میزان مصرف کاملاً طبیعی است. بنابراین، بحران مصرف سوخت ریشه در مردم ندارد، بلکه نتیجه ممنوعیت واردات، فرسودگی ناوگان، بی‌توجهی به فناوری‌های کم‌مصرف و سیاست‌های غلط دولت در محدود کردن استفاده از دیگر سوخت‌هاست.

شما همواره به نقش واردات در تنظیم بازار خودرو تأکید کرده‌اید، آیا توسعه واردات خودروهای کم‌مصرف می‌تواند راهکار کوتاه‌مدت کاهش مصرف سوخت باشد یا تنها مکمل سیاست‌های داخلی است؟ واردات خودروهای کم‌مصرف، نه تنها راهکار کوتاه‌مدت کاهش مصرف سوخت است، بلکه تنها راهکار فوری موجود به شمار می‌رود. هیچ صنعتی بدون رقابت رشد نکرده و صنعت خودرو ایران نیز به دلیل انحصار ناشی از عدم واردات دچار این عقب‌ماندگی شده است. اگر واردات آزاد بود، ناوگان فرسوده امروز به این وضعیت نمی‌رسید و خودروساز داخلی نیز برای رقابت ناچار به نوسازی پلنفرم‌ها می‌شد. واقعیت این است که اگر مدیریت صنعت خودرو در اختیار افراد متخصص و دارای اهلیت بود و دولت فقط نظارت می‌کرد، وضعیت فعلی به وجود نمی‌آمد.

آمار رسمی نشان می‌دهد خودروسازان با صدها هزار میلیارد تومان زبان انباشته و بدهی مواجه‌اند. در چنین وضعیتی، آیا می‌توان انتظار داشت این شرکت‌ها وارد پروژه موتورهای کم‌مصرف، پلنفرم‌های جدید با R&D واقعی شوند؟

این تصور که خودروسازان عامل زبان انباشته‌اند، نادرست است. زبان انباشته محصول مستقیم سیاست‌های دولت است، نه عملکرد خودروسازان. قیمت‌گذاری دستوری، تحمیل سیاست‌های اقتصادی غلط، فروش زیر قیمت و دخالت در کوچک‌ترین امور باعث شد این شرکت‌ها بدهکار و ضعیف شوند. صنعتی که اجازه فروش محصول به قیمت واقعی ندارد و دائماً با زیان تولید می‌کند، طبیعی است که توان سرمایه‌گذاری در پروژه‌های موتور کم‌مصرف یا تحقیق و توسعه را ندارد. تا زمانی که دولت دست از سر این بنگاه‌ها بر ندارد، انتظار فناوری جدید یک مطالبه غیرعملی است.

طی سال‌های اخیر سیاست‌های مختلفی برای نوسازی ناوگان مطرح شده اما هیچ کدام به نتیجه نرسیده است. از دید شما دلیل اصلی شکست این سیاست‌ها چیست، ضعف مدیریتی، نبود بودجه یا راه‌ای، یا انحصار بازار خودرو؟

شکست مداوم طرح‌های نوسازی ناوگان نتیجه دخالت‌های بی‌منطق و گسترده دولت است. تعیین تعرفه‌های عجیب، حمایت‌های مقطعی و غیرکارشناسی، محدود کردن واردات، ایجاد انحصار و تصمیم‌گیری‌هایی که بر پایه دانش و تجربه صنعتی نیست، باعث شده تمام این طرح‌ها شکست بخورد.

وقتی دولت هم مالک است، هم ناظر است، هم قیمت‌گذار است و هم سیاست‌گزار، هیچ سازوکار نوسازی نمی‌تواند موفق شود. اگر مدیریت صنعت به متخصصان سپرده می‌شد و دولت فقط نظارت می‌کرد، روند نوسازی سال‌ها پیش انجام شده بود.

آیا واردات فناوری و همکاری با شرکت‌های خارجی، بدون اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری، تهره‌های و ساختار مالکیت خودروسازان، می‌تواند اثر بخش باشد؟ یا این واردات نیز مانند گذشته به نتیجه نخواهد رسید؟

واردات فناوری بدون اصلاح ساختار صنعت خودرو هیچ نتیجه‌ای نخواهد داشت. تجربه CKD و SKD در سال‌های گذشته این واقعیت را ثابت کرده است. تا زمانی که قیمت‌گذاری دستوری، تعرفه‌گذاری غیرمنطقی، مالکیت دولتی و مدیریت افراد فاقد تخصص ادامه دارد، هیچ فناوری نوینی نمی‌تواند در این صنعت ماندگار شود یا به تولید داخلی تبدیل شود. فناوری زمانی ثمر می‌دهد که ساختار صنعتی سالم و رقابتی باشد.

از نگاه شما، اگر دولت بخواهد طی ۱۰ سال آینده به کاهش واقعی مصرف سوخت و ارتقای فناوری برسد، سه اقدام اولویت‌دار و عملیاتی که باید فوراً آغاز شود کدام‌اند؟

برای کاهش واقعی مصرف سوخت و ارتقای فناوری خودرو در ۱۰ سال آینده، سه اقدام ضروری است. نخست آن که صنعت خودرو باید به صورت واقعی و کامل به افراد متخصص، فعالان بخش خصوصی و مدیران دارای اهلیت واگذار شود. دوم این که تمام محدودیت‌های واردات برداشته شود تا رقابت شکل بگیرد و ناوگان کشور به‌روز شود و سوم، دولت باید کامل از قیمت‌گذاری و مدیریت جزئی کنار برود و صرفاً نقش ناظر را ایفا کند. بدون این سه اقدام، هیچ برنامه بلندمدتی به نتیجه نمی‌رسد.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



قدرتی بی رقیب برای هر چالشی
UNRIVALED POWER FOR ANY CHALLENGE



بهار ۲۰۲۶ وارد بازار کند؛ هرچند هنوز مشخص نیست که چه کشورهایی سهمی از عرضه خواهند داشت. هر دو مدل CB500SF و CB500RF نیروی خود را از یک پیشرانۀ کاملاً جدید با حجم ۵۰۲ سی سی دریافت می‌کنند؛ این مدل بنزینی توان تولید حدوداً ۸۰ اسب‌بخار قدرت را دارد. طبق اطلاعات ثبت‌علائم تجاری در ژاپن، احتمال عرضه نسخه‌های ۴۰۰ سی سی این پیشرانۀ هم وجود دارد تا هوندا بتواند از پتانسیل بازار داخلی ژاپن و کشورهایی که از سیستم گواهی‌نامه پلکانی استفاده می‌کنند هم استفاده کند.

هوندا با دو موتور سیکلت چهار سیلندر جدید، یکی با روح کلاسیک و دیگری با ذات اسپرت، بازار کلاس میان‌رده را هدف گرفته است. هوندا در نمایشگاه «CIMAMotor 2026» در چونگ‌چینگ چین از دو مدل تازه با موتور ۴ سیلندر خطی ۵۰۲ سی سی پرده‌برداری کرده است. یکی از آن‌ها «CB500» سوپر‌فور» یا همان «CB500SF» است که از طراحی با حال‌وهوای رترو و کلاسیک سود می‌برد. اما مدل دیگر، «CBR500RF» نام دارد که در قالب یک محصول اسپرت معرفی شده است. برنامۀ سازندۀ ژاپنی این موتور سیکلت‌ها بر آن است که هر دو مدل را از



حضور طرح‌های کلاسیک در محصولات جدید «هوندا»

در آبان‌ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته محقق شد؛

رشد ۳۷ درصدی تولید در «ایران خودرو»



رقم که در پایان آبان‌ماه به حدود سه هزار دستگاه رسیده، حتی از حجم تولید دو روز این شرکت نیز کم‌تر است و این امر گواه پویایی و برنامه‌ریزی دقیق در جهت کاهش فاصله تحویل خودرو به مشتریان است. در کنار این دستاوردهای کمی، گروه صنعتی ایران خودرو ارتقای کیفیت را به‌عنوان محوری اساسی در کنار افزایش تولید دنبال می‌کند. در این مسیر، بهبود شاخص‌های کیفیت قطعات و محصولات در دستور کار جدی مدیریت قرار گرفته است. گزارش‌های مرتبط با شاخص کیفیت محصولات نیز نشان‌دهندۀ ارتقای کیفیت محصولات و خدمات به‌مشتریان است. مجموعه اقداماتی که نشان می‌دهد رویکردهای فعلی در ایران خودرو، بر پایه شفافیت، ریشه‌یابی عیوب، پاسخ‌گویی به مشتری و قطع چرخه‌های معیوب گذشته بنا شده است. ۹ ماهه اخیر و پس از واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، در زنجیرۀ تامین، کیفیت ۲۹ قطعه کلیدی مورد بازبینی قرار گرفت؛ آزمایشگاه‌های صحت‌گذاری تجهیز شد و سازندگان ملزم به استفاده از ابزارهای ضدخطا در تست‌های قطعه شدند. در فرآیندهای تولید خودرو نیز مکانیزم‌های کنترلی

سخت‌گیرانه‌تری نسبت به گذشته اجرا شده است. در حوزه خدمات پس از فروش، سطح گارانتی محصولات جدید تا ۱۰۰ هزار کیلومتر ارتقا خواهد یافت. شبکه خدمات پس از فروش برای ارائه خدمت به خودروهای برقی و هیبریدی در ۲۸ نمایندگی پایلوت تجهیز شده است. سهم مراجعات زودهنگام کاهش معناداری داشته؛ ۷۶ درصد خودروهای تحویل‌شده در سال ۱۴۰۴ طی سه ماهه نخست بدون مراجعه بوده‌اند. همچنین در سال جاری، ۱۶۵ برنامه کیفی در حوزه‌های زیرساختی، قطعات و محصول تعریف شده و طبق برنامه زمان‌بندی در حال اجراست. ایران خودرو با بازنگری در استانداردهای کنترل کیفیت، نظارت بیش‌تر بر قطعات تامین‌کنندگان و بهره‌گیری از بازخورد مشتریان، درصدد است خودروهایی با کیفیت برتر و استانداردهای بالاتر به‌بازار عرضه کند. این رویکرد، بیانگر عزم ایران خودرو برای تلفیق کمیت و کیفیت و ارائه محصولاتی شایسته به مشتریان است. بدیهی است تحولات اخیر گروه صنعتی ایران خودرو با کمک و حمایت وزارت صمت و ارگان‌های اجرایی مانند گمرک، بانک‌مرکزی، سازمان ملی استاندارد، نیروی انتظامی و... امکان‌پذیر بوده است.

ایکوپرس - با تلاش و همت جمعی کارکنان و همکاری سازندگان شبکه تامین، علاوه بر ارتقای کیفیت قطعات و محصول، در آبان‌ماه امسال تولید خودروهای سواری و وانت گروه صنعتی ایران خودرو با رشد ۳۷ درصدی نسبت به آبان‌ماه سال گذشته همراه بود و از ۴۲ هزار و ۱۴۸ دستگاه در سال قبل به ۵۷ هزار و ۵۶۹ دستگاه در آبان امسال رسید. این رشد پرشتاب در کنار افزایش ۴۵ هزار دستگاهی تولید از ابتدای سال تا پایان آبان نسبت به مدت مشابه سال گذشته، نشان‌دهندۀ ثبات و تحرک مثبت در چرخه تولید این گروه صنعتی است. در کنار افزایش تولید در بزرگ‌ترین خودروساز کشور، بهبود محسوس در فرآیندهای فروش و عرضه خودرو نیز محقق شده است. صدور اسناد خودروها در آبان‌ماه با رشد ۶۱ درصدی همراه و برای نزدیک به ۶۲ هزار دستگاه سند صادر شد. از سوی دیگر، عرضه خودرو به بازار در هشت‌ماه امسال با رشد بیش از ۱۶ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل، به بیش از ۳۷۶ هزار دستگاه رسید که نشان از مدیریت موثر در زنجیرۀ تامین و توزیع دارد. یکی از موارد مهم عملکرد هشت‌ماهه ایران خودرو، کاهش قابل توجه تعهدات معوق به مشتریان است. این

پیگیری يك موضوع follow up



ابراهيم دوست‌زاده

عضو هیات‌مدیر انجمن قطعه‌سازان خودرو و کشور

چالش‌های تحقق دستور یک‌ساله اصلاح موتور خودروها

«در پی تأکید اخیر رئیس‌جمهور مبنی بر ضرورت اصلاح مصرف سوخت خودروهای داخلی و الزام خودروسازان به ارتقای موتور طی یک سال، پرسش‌هایی جدی درباره امکان تحقق این دستور در صنعت خودرو مطرح شده است. از همین رو ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیرۀ انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود در این باره پرداخت؛

ارزیابی شما از دستور اخیر رئیس‌جمهور درباره اصلاح موتور خودروهای داخلی چیست؟

پیش از هر چیز باید گفت خواسته رئیس‌جمهور کاملاً منطقی و به‌حق است. با توجه به حجم بالای تردد خودرو در کشور و مصرف بالای بنزین، نمی‌توان ضرورت بهینه‌سازی موتور و کاهش آلایندگی را نادیده گرفت. این مطالبه، مطالبه مردم هم هست. اما در کنار آن باید به یک نکته مهم توجه کرد: هیچ‌هدفی بدون زیرساخت و پیش‌نیاز ممکن نمی‌شود. با وضعیت فعلی، تحقق این هدف در بازه یک‌ساله امکان‌پذیر نیست.

مهم‌ترین موانع فنی در مسیر اصلاح موتور چیست؟

مهم‌ترین مشکل، نبود ۱۰۰ درصدی دانش فنی طراحی موتور در داخل است. خلأهایی جدی در این حوزه وجود دارد. حتی اگر دانشگاه‌ها، شرکت‌های دانش‌بنیان و خودروسازان با تمام ظرفیت وارد عمل شوند، پر کردن این خلأ در مدت یک سال امکان‌پذیر نیست.

آیا استفاده از دانش فنی خارجی می‌تواند این خلأ را جبران کند؟

بله؛ نگاه بیرونی می‌تواند روند را سریع‌تر کند؛ اما این موضوع شرط و شروط جدی دارد. یکی از مهم‌ترین موانع، فرآیند سخت و زمان‌بر ثبت سفارش و تخصیص ارز است. اکنون برای تامین ساده‌ترین مواد اولیه، ۶ تا ۷ ماه و بعضاً تا یک سال -زمان لازم است. حال اگر بخواهیم موتورهای استاندارد جهانی وارد کنیم، باید پذیرفت که صف‌های ارزی بسیار طولانی‌تر خواهد بود و تحقق آن در یک سال دور از واقعیت است.

حتی در صورت تامین ارز و فناوری، آیا امکان داخلی‌سازی سریع وجود دارد؟

اگر فرض کنیم ارز و دانش فنی هم موجود باشد، باز یک معضل مهم باقی می‌ماند: سوخت مناسب در کشور وجود ندارد. موتورهای جدید نیازمند کیفیت سوختی هستند که در ایران به‌طور کلی عرضه نمی‌شود. نبود سوخت استاندارد به معنای افزایش استهلاک، خوردگی و تحمیل هزینه‌های اضافی به مردم و دولت خواهد بود.

نگاه View



علی دماوندی کناری

کارشناس صنعت خودرو

نجات صنعت خودرو در سایه رقابت

«معاون وزیر بهداشت اخیراً گفته است: «خودروسازان با تولید خودروهای بی‌کیفیت، جان مردم را به‌خطر می‌اندازند، مصرف سوخت را افزایش می‌دهند و اقتصاد خانوارها را تحت‌فشار قرار می‌دهند» علیرضا رئیسی تصریح کرد: «هیچ‌کس در کشور توان مقابله با این وضعیت را ندارد و اصلاح صنعت خودرو یک ضرورت غیرقابل اجتناب است.» این اظهارت که از وضعیت نامطلوب صنعت خودرو کشور خبر می‌دهد، مستقیماً بازتاب ساختار معیوب صنعتی است که سال‌هاست به‌جای رقابت، در سایه حمایت به‌حیات خود ادامه می‌دهد.

اما صادقانه باید گفت اصلاح صنعت خودروسازی در خلأ ممکن نیست. صنعت خودرو بخشی ایزوله از اقتصاد نیست که با چند دستورالعمل بتوان آن را درمان کرد. تازمانی که اقتصاد کشور گروگان تصمیم‌های سیاسی است، هیچ اصلاح پایداری در هیچ صنعتی رخ نخواهد داد (به‌ویژه در صنعتی مانند خودرو که در قلب سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و اجتماعی قرار گرفته است). ذهن پورو کراتیک دولت‌ها می‌پندارد با نوشتن چند بند قانونی می‌توان مسیر تولید را اصلاح کرد؛ اما صنعت خودرو در چهار دهه گذشته نشان داده است که رشد در سایه حمایت بی‌پایان به رکود، وابستگی و خودباختگی منتهی می‌شود. صنعتی که در فضای غیررقابتی رشد کرده باشد، دیر یا زود به رکود می‌رسد. حمایت‌های بی‌پایان، تعرفه‌های گمرکی و ممنوعیت واردات شاید در کوتاه‌مدت ظاهر اقتصاد آرام نگه دارند، اما در بلندمدت همان حفاظ‌های آهنین به قفسی زنگ‌زده تبدیل می‌شوند. در این قفس، تولیدکننده نه‌نیازی به نوآوری دارد، نه ضرورتی برای ارتقای کیفیت می‌بیند. در تشبیه ساده، خودروساز داخلی مانند ورزشکاری است که سال‌ها فقط با رقبای ضعیف تمرین کرده و طبیعی است که وقتی روز مسابقه جهانی فرا برسد، از نفس بیفتند. برای نجات این ورزشکار، باید او را به میدان رقابت واقعی بازگرداند، نه آن‌که با صدور بخشنامه جدید، برایش مسیر را هموارتر کنیم. راه‌اصلاح، نه در حمایت‌های بی‌نهایت که در برنامه‌های مرحله‌ای برای گشودن درهای رقابت است. در دوره‌ای مشخص باید دیوار تعرفه‌ها پایین بیاید تا صنعت ناچار شود خودش را بازسازی کند. برای جلوگیری از تکرار پیامدهای زاینبار صنعت خودرو، از آمار بالای تصادفات گرفته تا انباشت آلاینده‌ها، زمان آن رسیده است که اصلاح صنعت خودرو را نه از وزارتخانه‌ها و شوراها، بلکه از اصلاح رابطه میان سیاست و اقتصاد آغاز کنیم. تا وقتی منطق بازار جایگزین منطق مصلحت سیاسی نشود، هیچ بخشی از صنعت، حتی با هزار بخشنامه از زیر این آوار بیرون نخواهد آمد.

زاپاس

Spare Tire

سوم دی؛ آغاز بزرگ‌ترین رویداد صنعت خودرو و قطعه‌سازی شمال کشور در ساری

و مهندسی، زمینه همکاری‌های جدید صنعتی و تجاری را فراهم خواهد آورد. خودروسازان و شرکت‌های مادر، تامین‌کنندگان، تولیدکنندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، شرکت‌های مواد اولیه، تجهیزات تولید و خدمات مهندسی، همچنین شبکه‌بازاریدی، توزیع و خدمات پس از فروش شمال کشور می‌توانند برای حضور در این رویداد با دبیرخانه نمایشگاه به‌شماره‌های ۰۲۱-۸۸۶۵۱۹۰۷ و ۰۹۹۰۶۰۱۰۸۸۲ تماس حاصل کنند.

و افزایش تعاملات تخصصی و همکاری‌های تجاری برگزار می‌شود. بازار پُر ظرفیت مازندران و استان‌های شمالی، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خدمات پس از فروش و مصرف قطعات خودرو در کشور است. از این رو، نمایشگاه بستر مناسبی برای ارتباط مستقیم سازندگان، تامین‌کنندگان و شبکه توزیع با این بازار فراهم می‌کند. در همین راستا، ایجاد هم‌افزایی میان خودروسازان، تامین‌کنندگان Tier1 و Tier2، قطعه‌سازان و شرکت‌های خدمات فنی



می‌شود؛ به‌گونه‌ای که علاوه بر قطعات و خودرو، بخش لوازم‌یدکی و بازار خدمات پس از فروش، تجهیزات تولید، خدمات مهندسی و صنایع وابسته نیز به‌ساختار آن افزوده شده است. به این ترتیب «ساری ۱۴۰۴» به جامع‌ترین رویداد تخصصی صنعت خودرو در شمال ایران تبدیل شده و فرصتی کم‌نظیر برای معرفی توانمندی‌های تولیدی و صنعتی این منطقه فراهم می‌کند. این رویداد با تمرکز بر محورهای کلیدی توسعه بازار، تقویت دسترسی منطقه‌ای

روند اجرایی و اطلاع‌رسانی «نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم‌یدکی و صنایع وابسته - ساری ۱۴۰۴» به‌طور رسمی آغاز شد. این رویداد مهم صنعتی براساس تقویم نمایشگاهی مصوب سازمان توسعه تجارت ایران، از ۳ تا ۶ دی‌ماه ۱۴۰۴ توسط موسسه نکته‌نگاران پارسی و با همکاری انجمن قطعه‌سازان خودرو و استان مازندران در محل نمایشگاه بین‌المللی نیلوران ساری برگزار می‌شود. نمایشگاه امسال با رویکردی توسعه‌یافته بر گزار



محصول «آستون مارتین» برای زیر ۲ساله‌ها



«آستون مارتین با همکاری شرکت بریتانیایی egg. از یک کالسکه لوکس ۳ هزار دلاری بالهام از سوپراسپرت‌های گران قیمت خود رونمایی کرد. آستون مارتین با همکاری شرکت egg قدم به دنیای محصولات نوزاد گذاشته و از یک کالسکه لوکس با نام egg3 رونمایی کرده است. این کالسکه که بالهام از شاسی بلند قدرتمند DBX707 طراحی شده، قیمتی در حدود ۳ هزار دلار دارد و برای والدینی ساخته شده که می‌خواهند فرزندشان از همان ابتدا طعم تجمل را بچشد. این همکاری شاید چندان هم دور از ذهن نباشد؛ زیرا نام خانوادگی لارنس استرول، میلیاردر کانادایی و یکی از مالکان آستون مارتین در زبان انگلیسی به معنای کالسکه

و قدم زدن است. بر جسته ترین ویژگی طراحی این کالسکه، چرخ‌های آن است که با پرده‌های لایه‌زنبوری، مستقیماً از سوپراسپرت‌های گران قیمت و کمیاب آستون مارتین، یعنی مدل‌های والور و ویکتور الهام گرفته‌اند. جزئیات دوخت لوزی شکل روی پارچه‌ها و کیفیت بالای مواد به کار رفته، حسی لوکس و مشابه کابین خودروهای این برند را تداعی می‌کند. این کالسکه در سه طرح مختلف شامل یک نسخه سبزرنگ با ارگه‌هایی از رنگ لیمویی مسابقه‌ای و دو نسخه خاکستری با پارچه‌چنای که یکی از آن‌ها با چرم قهوه‌ای شکلاتی و تزئینات برنزی مگنتو همراه شده عرضه می‌شود. این محصول توانایی تحمل وزن تا ۲۵ کیلوگرم را دارد.

ویژه‌ها

تعریف کد شناسه لوازم یدکی، قاچاق را کنترل خواهد کرد



«نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تأکید بر ضرورت تعریف کد شناسه برای قطعات خودرو گفت: «وقتی در فروشگاه‌ها قطعات خودرو دارای کد شناسه باشند، عرصه بر قاچاقچیان در این حوزه تنگ می‌شود و مسیر قاچاق مسدود خواهد شد.»

سیدجواد حسینی کیا یادآور شد: «آنچه مسلم است کد شناسه، اصالت و کیفیت قطعات خودرو و چه برای قطعات تولید داخلی و چه وارداتی را نشان می‌دهد.»

دیگه چه خبر؟

کیفیت بنزین در میزان سوخت خودروها اثرگذار است



«مجتبی نظری، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این که بیشتر خودروهای تولیدی دارای موتور بنزینی هستند، گفت: «مشکل اصلی این است که بنزین عرضه‌شده در داخل کشور استانداردهای لازم را ندارد و کیفیت آن پایین است. بنابراین خودروهای بنزینی نمی‌توانند به خوبی کار کنند و آلایندگی افزایش می‌یابد.» وی افزود: «در چند سال اخیر، بنزین پورو ۴ و بنزین سوپر در بازار عرضه نمی‌شود که این موضوع تأثیر منفی بر عملکرد موتور و مصرف سوخت خودروها دارد.»

تونیرا

ارائه خدمات پس از فروش، چالش عمده صنعت موتورسیکلت



«حجت‌الله دهقانی، نایب رئیس اتحادیه صنف فروشندگان موتورسیکلت و دوجرخه و لوازم یدکی تهران مشکل در ارائه خدمات پس از فروش را از چالش‌های صنعت موتورسیکلت برشمرد و تصریح کرد: «به رغم تلاش شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت به ارائه خدمات کیفی و رعایت حقوق مصرف‌کنندگان، اما تولیدکنندگان به دلیل عدم تخصیص به موقع قطع و ارائه خدمات مناسب به مشتریان خود نیستند.»

در مهرماه رقم خورد؛

چالش نقدینگی و توانگری مالی بیمه «البرز» در سایه افزایش ضریب خسارت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«ضریب خسارت یکی از بنیادی‌ترین شاخص‌های بررسی عملکرد شرکت‌های بیمه محسوب می‌شود؛ زیرا نشان می‌دهد چه میزان از حق بیمه دریافتی، صرف پرداخت خسارت شده و چه مقدار برای تقویت نقدینگی، سرمایه‌گذاری و رشد عملیاتی باقی می‌ماند. تعادل این شاخص برای پابرجاماندن یک شرکت بیمه ضروری است؛ چراکه افزایش بیش از حد آن، ساختار مالی را تحت فشار قرار می‌دهد و کاهش شدید آن نیز از نارضایتی مشتریان و سختگیری غیرمنطقی در پرداخت خسارت حکایت دارد.

بنابراین، ضریب خسارت نه فقط یک عدد فنی، بلکه شاخصی استراتژیک است که جهت‌گیری مالی، توانگری، قابلیت سرمایه‌گذاری و میزان ریسک‌پذیری شرکت را مشخص می‌کند. در چنین چارچوبی، عملکرد مهرماه ۱۴۰۴ بیمه البرز زنگ خطر مهمی را به صدا درآورده است.

این شرکت با ثبت ضریب خسارت ۸۸ درصدی، فاصله زیادی با استانداردهای مطلوب پیدا کرده و سهم اندکی از حق بیمه تولیدی برای فعالیت‌های عملیاتی و مالی باقی گذاشته است. این عدد در حالی به ثبت رسیده که یک سال قبل ضریب خسارت البرز حدود ۵۸ درصد بود و روند ماه‌های اخیر نیز افزایش پیوسته

بیش از ۲.۷ همت خسارت پرداخت کرده است.

این اختلاف ناچیز بین درآمد و پرداختی‌ها نشان‌دهنده ضعف سیاست‌های کنترل ریسک، عدم توازن در ترکیب پرتفوی و فشار بالای تعهدات است.

علاوه بر این، وجود ۶۸۳ همت ذخیره خسارات معوق، نشان‌دهی آشکار از تعهدات سنگینی است که در ماه‌های آینده بر جریان نقد شرکت تحمیل خواهد شد و بار مالی آن می‌تواند وضعیت را دشوارتر کند.

تداوم چنین شرایطی پیامدهای منفی گسترده‌ای برای بیمه البرز در پی دارد. نخست، کاهش قابل توجه نقدینگی می‌تواند قدرت شرکت در سرمایه‌گذاری، توسعه محصولات جدید و ایفای تعهدات آتی را محدود کند.

بنگاه بیمه‌ای بدون نقدینگی کافی، عملاتی رقابت و نوآوری را از دست می‌دهد و در مواجهه با ریسک‌های بزرگ، شکننده‌تر می‌شود. دوم، رشد ضریب خسارت به کاهش حاشیه سود عملیاتی منتهی می‌شود و می‌تواند در گزارش‌های فصلی و سالانه سود شرکت را تحت تأثیر جدی قرار دهد. سوم، فشار بر ذخایر و افزایش بار تعهدات آتی احتمال بروز ریسک نقدینگی را در ماه‌های آینده بالا می‌برد؛ موضوعی که حتی می‌تواند بر رتبه توانگری مالی و اعتماد شبکه فروش و بیمه‌گذاران نیز اثر بگذارد.

در نهایت، اگر این روند مدیریت نشود، امکان دارد شرکت ناچار به اصلاحات فوری در سیاست‌های نرخ‌گذاری، بازنگری در رشته‌های زیان‌ده و تغییر در سیاست‌های پرداخت خسارت شود که هر یک به تنهایی می‌تواند فشار مضاعفی بر عملیات بیمه‌ای وارد کند.



بیمه البرز

آن را از محدوده ۴۱ تا ۴۷ درصد در عملکرد تجمعی نشان می‌دهد. براساس داده‌های عملکردی که در سامانه کدال منتشر شده است، بیمه البرز در مهرماه نزدیک به ۳۰۸ همت حق بیمه تولید کرده؛ اما

اینفوگرافیک

Infography

افت درآمد شرکت «آهنگری تراکتورسازی ایران»

درآمد مهرماه

199

لیلیارد تومان

تراکتورسازی ایران
سهامی عام

شرکت آهنگری

I.T.FORGING CO

میزان افت درآمد

۷ ماهه

17%

درآمد ۷ ماهه

859

میلیارد تومان

شرکت «آهنگری تراکتورسازی ایران» در ۷ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۸۵۹ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

تبعات استفاده از قطعات بی کیفیت

«محمدباقر حاج‌مشهدی، فعال صنعت قطعه‌سازی داخلی با اشاره به اهمیت کیفیت قطعات اظهار داشت: «ادعای عدم توانایی مردم در خرید قطعات با کیفیت بالا نادرست است؛ زیرا هزینه‌های ناشی از قطعات ضعیف و بی کیفیت بسیار بیشتر از هزینه خرید قطعات با کیفیت است. قطعات ارزان و بی کیفیت در درازمدت، هزینه‌های بیشتری برای مصرف‌کننده از جهت از جمله تعمیرات مکرر و کاهش عمر مفید خودرو ایجاد می‌کند که مقرون به صرفه نیست.»

چرا؟

فراهم بودن فرصت برای ورود قطعات بی کیفیت به بازار

«حاج‌مشهدی با بیان این که در شرایط فعلی به دلیل تحریم‌ها و مشکلات تجزیره‌تأمین، شرکت‌ها با چالش‌هایی در تأمین قطعات با کیفیت مواجه هستند، گفت: «این وضعیت فرصت را برای واردکنندگان قطعات بی کیفیت و سودآوری بالا فراهم کرده است. در بازار، بیشتر قطعات بی کیفیت وارداتی از چین و کشورهای دیگر هستند و برخی شرکت‌ها نیز قطعات تقلبی با افتارمارک تولید می‌کنند که با برچسب برندهای معتبر عرضه می‌شوند.»

برای چه؟

قطعات تقلبی به صورت گسترده در دسترس است

«وی عنوان کرد: «در سیستم‌های خدمات پس از فروش، معمولاً قطعات درجه ۲ و ۳ پذیرفته نمی‌شوند؛ مگر در موارد خاص و با اطلاع قبلی؛ اما در بازار آزاد، این قطعات به صورت گسترده در دسترس است و مشکلاتی را برای مصرف‌کنندگان و خودروسازان ایجاد می‌کند. بهترین راهکار، خرید قطعات اصلی از نمایندگی‌های رسمی ایران خودرو است؛ زیرا این نمایندگی‌ها با قطعه‌سازان معتبر قرارداد دارند و قطعات با کیفیت بالا تولید می‌کنند.»

خبر

News

پایان سهمیه یارانه‌ای برای خودروهای دولتی و مناطق آزاد از نیمه آذر؛

نرخ سوم بنزین ۵ هزار تومان است

«با تصمیم جدید دولت چهاردهم و به دنبال مصوبه ۱۴ آبان ۱۴۰۴ هیات وزیران، نظام قیمت‌گذاری بنزین وارد مرحله تازه‌ای شد و نرخ سوم بنزین از نیمه دوم آذرماه اجرایی می‌شود. براساس این تصمیم، سوخت‌گیری با کارت‌های اضطراری جایگاه با نرخ جدید محاسبه خواهد شد و خودروهای دولتی، مناطق آزاد، خودروهای خارجی وارداتی و برخی خودروهای نوشماره از دایره دریافت سهمیه یارانه‌ای خارج می‌شوند.

این مصوبه که به پیشنهاد مشترک سازمان برنامه و بودجه و وزارت نفت و با هدف افزایش استفاده از کارت سوخت شخصی و جلوگیری از افزایش واردات بنزین به تصویب رسید، ساختار فعلی سهمیه‌ها و قیمت‌ها را دستخوش تغییراتی جدی می‌کند. طبق بند نخست این مصوبه، سهمیه بنزین با نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی بدون تغییر خواهد بود؛ اما این سهمیه تنها از طریق کارت شخصی قابل استفاده است و سوخت‌گیری با کارت جایگاه دیگر مشمول این نرخ‌ها نمی‌شود.

بر اساس بند دوم، نرخ بنزین با کارت اضطراری جایگاه معادل حداقل ۱۰ درصد قیمت خرید بنزین از پالایشگاه‌ها تعیین شده که رقم آن ۵ هزار تومان است. این نرخ همان «نرخ سوم» تلقی می‌شود و مبنای سوخت‌گیری بدون کارت شخصی خواهد بود.

از نیمه دوم آذرماه سهمیه یارانه‌ای خودروهای دولتی (به جز آمبولانس)، خودروهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، خودروهای خارجی وارداتی و خودروهای نوشماره داخلی حذف می‌شود و این گروه‌ها تنها سهمیه‌ای معادل مجموع سهمیه نرخ اول و دوم را با نرخ سوم دریافت خواهند کرد. همچنین مالکان دارای بیش از یک خودرو، تنها برای یک خودرو سهمیه یارانه‌ای خواهند داشت و سایر خودروها مشمول نرخ سوم می‌شوند. وزارت نفت موظف است بستر انتخاب خودرو سهمیه‌دار را در سامانه مربوط فراهم کند و در صورت عدم انتخاب، خودرو به صورت خودکار تعیین خواهد شد. در بخش دیگری از این مصوبه به سیاست دولت برای گسترش استفاده از CNG اشاره شده است. در همین راستا وزارت نفت مکلف شده روند تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز را تسریع کند. علاوه بر این، سهمیه نرخ دوم خودروهای دوگانه‌سوز از ابتدای بهمن ۱۴۰۴ به نصف کاهش می‌یابد؛ اقدامی که به گفته کارشناسان می‌تواند باعث تقویت مصرف سوخت پاک و کاهش آلایندگی شهری شود.

یکی دیگر از محورهای مهم تصویب‌نامه، ایجاد سامانه‌ای برای شناسایی و تخصیص سهمیه اعتباری ریالی به رانندگان فعال در پلتفرم‌های حمل‌ونقل اینترنتی است. این سهمیه معادل مابه‌التفاوت قیمت کارت اضطراری جایگاه و نرخ دوم محاسبه خواهد شد تا فشار هزینه‌ای بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی و اینترنتی کاهش یابد. طبق بند هشتم، کارگروهی ویژه با حضور دستگاه‌های اقتصادی، امنیتی و انرژی تشکیل می‌شود تا درباره میزان سهمیه، نرخ‌ها و ذخیره‌سازی بنزین تصمیم‌گیری کند. وزارت نفت نیز موظف است نرخ نهایی سوخت‌گیری با کارت اضطراری را به صورت شناور و هر فصل براساس میانگین قیمت فصل قبل تعیین و اعلام کند. به این ترتیب، با اجرای نرخ سوم بنزین، نظام سهمیه‌بندی وارد مرحله‌ای جدید می‌شود؛ مرحله‌ای که دولت هدف آن را مدیریت مصرف، کاهش هزینه‌های واردات و حرکت به سمت تنوع سبد انرژی عنوان کرده است.



تایید کرد که مدل های بنزینی و پلاگین-هیبریدی کائو و پانامرا نیز با بهر روزسانی های اساسی تا عمق دهه ۲۰۳۰ روی خط تولید باقی خواهند ماند. توقف توسعه پلت فرم SSP 61 Sport گروه فولکس واگن که قرار بود زیربنای شاسی بلند K1 و نسل بعدی پانامرا و تایکان باشد، زبانی ۱.۸ میلیارد یورویی به پورشه تحمیل کرده است. بلوم دلایل این عقب نشینی را این گونه توضیح داد: «ما شاهد کاهش واضحی در تقاضا برای خودروهای برقی بوده ایم و این موضوع را در تصمیمات خود لحاظ می کنیم.» او همچنین به کاهش شدید تقاضا برای کالاهای لوکس در چین و افزایش تعرفه های واردات خودرو در آمریکا به عنوان عوامل تاثیرگذار بر سودآوری شرکت اشاره کرد.

پورشه سرانجام تسلیم شد و اعلام کرده که نسل بعدی مدل های ۷۱۸ باکستر و کیمن، در کنار نسخه برقی، گزینه موتور بنزینی نیز خواهند داشت. پورشه در یک تغییر استراتژیک بزرگ اعلام کرد که نسل بعدی مدل های محبوب ۷۱۸ باکستر و کیمن، در کنار نسخه های برقی، گزینه موتور بنزینی را نیز برای مدل های رده بالا حفظ خواهند کرد. علاوه بر این، تولید شاسی بلند پرچم دار برقی که با کد K1 شناخته می شد نیز لغو و این مدل با یک شاسی بلند هیبریدی جایگزین خواهد شد. این تصمیمات بخشی از بازنگری گسترده در برنامه های برقی سازی پورشه است. الیور بلوم، مدیر عامل پورشه، در یک نشست تلفنی با سرمایه گذاران این استراتژی جدید را تشریح کرد. او همچنین



«باکستر» و «کیمن» بنزینی همچنان تولید می شوند

آیرو دینامیک بهتر ۹۱۱ «جی تی ۳» با کیت «مندی»



به نظر می رسد که حتی خودرو جالبی مثل پورشه 911GT3 را هم می توان به نمونه ای بهتر از قبل، تبدیل کرد. عملکرد این خودرو در حالت استاندارد به قدری هیجان انگیز است که نیازی به تولید تیپ RS آن نباشد، اما پورشه با کمک Manthey که از سال ۲۰۱۳ تاکنون با یکدیگر همکاری دارند، نمونه ای ویژه از نسخه فیس لیفت این خودرو یعنی اتاق ۹۹۲.۲ را تدارک دیده است. یکی از جالب ترین اجزای کیت Manthey، دیسک های فیبر کربنی است که به عنوان روکش آیرو دینامیک با قابلیت کاهش ضریب درگ، روی رینگ های عقب قرار می گیرد. رینگ های ۲۰ و ۲۱ اینچ این خودرو در محور جلو و عقب نیز در مجموع، شش کیلو گرم از مجموعه استاندارد سبک تر است. بنابر سفارش مشتری، تایرهای پیلوت اسپرت کاپ R2 ساخت میشنل با ابعاد 315/30ZR21 و 255/35ZR20 در جلو و عقب نیز برای این خودرو نصب می شود. غیر از این باید به کمک فترهای قابل تنظیم در چهار حالت اشاره کرد. عملکرد آیرو دینامیک پورشه 911GT3 در حالت استاندارد نیز قابل توجه است اما با اضافه شدن کیت Manthey باله عقب بزرگ و همچنین دیفیوزر عقب با جزئیات عمودی، اوضاع حتی بهتر هم می شود.

حاشیه های «ایلان ماسک» روی نظر مشتریان «تسلا» تاثیر گذار بوده است؛

از قهرمان نوآوری تا چهره نامطلوب صنعت خودرو!



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در جهان امروز، صنعت خودروهای برقی تنها یک عرصه فناورانه نیست؛ بلکه به صحنه ای پیچیده از تعامل سیاست، فرهنگ و اقتصاد بدل شده است. هر برند، فراتر از محصولی که عرضه می کند، حامل تصویری اجتماعی است که می تواند مسیر موفقیت یا شکست آن را تعیین کند. بازار جهانی خودروهای برقی با سرعتی بی سابقه در حال گسترش است و رقابت میان شرکت های دیگر صرفاً بر سر ظرفیت باتری یا فناوری خودروان خلاصه نمی شود. اکنون بر داشت عمومی از رفتار مدیران، مواضع سیاسی و حتی کشور سازنده خودروها، نقشی تعیین کننده در انتخاب مصرف کنندگان ایفا می کند. این تغییر پارادایم، خودروسازان را با چالشی تازه روبه رو کرده است؛ این که چگونه می توان میان نوآوری فنی و مدیریت تصویر عمومی تعادل برقرار کرد. در شرایطی که مشتریان در بازارهای پیشرفته حساسیت بیشتری نسبت به منشأ تولید و هویت اجتماعی برندها نشان می دهند، بازارهای نوظهور همچنان بر معیارهای اقتصادی و قیمت تمرکز دارند. همین تفاوت باعث شده است که راهبردهای فروش جهانی نیازمند بازنگری جدی باشند. برای صنعت خودرو ایران نیز این تحولات آموزنده است. آینده رقابت در عرصه برقی سسازی نه تنها به توانایی فنی وابسته است، بلکه به هوشمندی در مدیریت برند و پرهیز از حواشی غیر ضروری گره خورده است. این درس جهانی می تواند مسیر تازه ای برای خودروسازان داخلی ترسیم کند.

نتیجه سیاست زدگی در صنعت خودرو

نظرسنجی بین المللی جدیدی نشان می دهد که تسلا اکنون به منفورترین برند خودرو برقی در جهان تبدیل شده است. این مطالعه فاش می کند که دلیل اصلی این رویگردانی، نه کیفیت محصولات، بلکه مواضع سیاسی و حواشی تمام نشدنی مدیر عامل آن، ایلان ماسک است. این یافته ها حاصل نظرسنجی «تحداده جهانی خودروهای برقی» از



بیش از ۲۶ هزار مالک خودرو برقی در ۳۰ کشور جهان است. نتایج به طور واضح نشان می دهد که سیاست به یک عامل تعیین کننده در انتخاب یا عدم انتخاب یک برند خودرو تبدیل شده است. در میان کسانی که به دلایل سیاسی از برندهای خاصی دوری می کنند، ۴۱ درصد به طور مشخص از تسلا نام برده اند. اگر چه این مطالعه به طور مستقیم به مسائل سیاسی خاصی اشاره نکرده اما نمی توان جنجال های اخیر ایلان ماسک را نادیده گرفت.

فعالیت های او در شبکه های اجتماعی، درگیری های آنلاین و اظهار نظرهای بحث برانگیز، بسیاری از طرفداران سابق می برند را دل زده کرده است. در حالی که برخی مالکان می توانند میان خودرو و مدیر عامل آن تمایز قائل شوند، برای بسیاری دیگر، شخصیت ماسک به عاملی بازدارنده برای خرید محصولات تسلا تبدیل شده است. این احساسات در مناطق مختلف جهان متفاوت است. برای مثال، در کشورهایمانند آمریکا، آلمان، بریتانیا و نروژ، بیش از ۴۵ درصد از رانندگان خودروهای برقی اعلام کرده اند که از تسلا دوری می کنند. این آمار نشان می دهد که حتی در بازار خانگی تسلا و بزرگترین بازارهای خودرو برقی، این برند با چالش جدی روبه رو است. در مقابل، در کشورهایمانند هند و مجارستان، این رقم به ترتیب تنها ۲ و ۶ درصد است. علاوه بر برندها، کشور سازنده نیز به یک فاکتور مهم برای خریداران تبدیل شده است. بر اساس این نظرسنجی، چین با ۱۲ درصد، در صدر فهرست کشورهای قرار دارد که

خریداران از خرید خودروهای ساخت آن اجتناب می کنند. البته میزان پذیرش خودروهای چینی نیز بسته به منطقه و قدرت خرید مردم، تفاوت چشمگیری دارد. در بازارهای در حال توسعه که قیمت حرف اول را می زند، گزینه های اقتصادی چینی همچنان محبوبیت خود را حفظ کرده اند. به طور کلی، این نظرسنجی یک پیام روشن برای تمام خودروسازان دارد: در دنیای امروز، دیگر فقط مشخصات فنی مانند شتاب و ظرفیت باتری اهمیت ندارد. هویت برند، رفتار مدیران و جایگاه سیاسی یک شرکت، به اندازه عملکرد خودرو در تصمیم گیری خریداران نقش بازی می کند و سیاست می تواند به اندازه قدرت موتور، تعیین کننده باشد.

مسیر سخت تسلا برای بازگشت اعتماد

نتایج نظرسنجی جهانی اخیر نشان می دهد تسلا به رغم جایگاه پیشگامانه در صنعت خودروهای برقی، اکنون به منفورترین برند در میان خریداران این بخش بدل شده است. این تحول نه به دلیل ضعف فنی محصولات، بلکه عمدتاً ناشی از حواشی و مواضع سیاسی ایلان ماسک است. تحلیل این روند نشان می دهد که برندهای خودرو سازی در عصر حاضر دیگر تنها بر پایه کیفیت محصول و نوآوری فنی قضاوت نمی شوند. در واقع هویت اجتماعی و سیاسی مدیران و شرکت ها به اندازه عملکرد خودروها در تصمیم گیری مصرف کنندگان نقش دارد. تسلا که زمانی نماد آینده نگری و جسارت فناورانه بود،

آف رودنوردی پاک با هیوندای «کریتر»

نگاه کنید، طرح گرافیکی کوچکی را مشاهده می کنید، که طراحان هیوندای آن را با عنوان Crater Man معرفی می کنند. این طرح به عنوان لوگوی اختصاصی این خودروی کانسپت، در نقاط بدنه، جزئیات صندلی ها و حتی روی داشبورد نیز دیده می شود. داشبورد هیوندای کریتر به شکل یک سازه استوانه ای متصل به دو نور، طراحی شده است. چهار نمایشگر مربعی با قابلیت جداسازی، روی داشبورد قرار دارد در حالی که بخش هایی از داشبورد و پوشش داخلی درها با رنگ نارنجی، با نور نارنجی روشن می شود. هیوندای از طراحی کنسول میانی و صندلی های این خودرو با عنوان Curve Upholstery of به معنای «روکش منحنی» یاد می کند، که به فرم منحنی و جنس نرم متریال آن ها اشاره دارد، چرا که در این بخش ها، از پلاستیک خشک اثری نیست.

به نظر می رسد که هیوندای برای عرضه خودروهای بیراهه نور، کاملاً جدی است. این برند در حال حاضر هم برخی محصولات خود یعنی آیونیک ۵، پالسیسید و سانتافه را در نسخه XRT و با برخی تغییرات جزئی، عرضه می کند. اما کانسپت جدیدی که توسط هیوندای معرفی شده است، قصد دارد چهره کاملاً جدی از محصولات بعدی این برند را نمایش بدهد. هیوندای کریتر (Crater) با تایرهای ۳۳ اینچ آف رود، محافظ زیر سپر، قلاب پد کشی و چراغ های سقفی LED با طرح پیکسلی مشابه با آیونیک 5 XRT، چهره ای کاملاً جدی و آماده برای بیراهه نوری را به نمایش می گذارد. نام این خودرو به معنای حفره حاصل از آتشفشان یا برخورد شهاب سنگ نیز احتمالاً به قابلیت آن برای عبور از مسیرهای مختلف اشاره دارد. اگر با دقت بیشتری به دو قلاب امداد روی سپر جلو



نجات معجزه آسای ون «فولکس واگن» در حریق لس آنجلس



«پس از پایان آتش سوزی مهیب لس آنجلس، مشخص شد که یک فولکس واگن T2 به شکلی معجزه آسا، تا حد زیادی از این بلا در امان مانده است. این خودرو با انتشار تصویری توسط خبرگزاری Associated Press مشهور شد، تصویری که T2 قهرمان را در میان ویرانه های ناشی از آتش سوزی نشان می داد. هنگامی که شرکت سازنده از وجود این خودروی سفید آبی باخبر شد، تصمیم گرفت که آن را بازسازی کند. حالا این خودرو برای نمایش عمومی آماده شده است. بنابر اعلام فولکس واگن، این T2 به رسیدگی در بخش های مختلف از جمله تعمیرات فنی، نیاز داشته است. هر چند خودرو به طور کامل در آتش

نسوخت اما رنگ بدنه و برخی قطعات ظاهری، تحت تاثیر این اتفاق قرار گرفت که حالا به طور کامل، تعمیر و بازسازی شده است. طبق گفته فولکس واگن، بیش از ۹۰۰ قطعه از این خودرو در مدت ۲ هزار ساعت، تعمیر یا تعویض شده است. روند بازسازی فقط به آسیب های ناشی از آتش سوزی محدود نبوده است، چرا که مالکان قبلی این خودرو در برخی موارد، از قطعات غیر اصلی استفاده کرده اند که حالا با نمونه های اصلی تعویض شده است.

خبر

News

«ناوآرا» جدید، میتسویشی دیگر با لوگو «نیسان»

«پس از معرفی نسخه تغییر-نشان داده شده از میتسویشی اولتندر PHEV به عنوان نیسان روگ ۲۶ ۲۰، حالا نوبت به پیکاپ میان سباز نیسان یعنی ناوآرا رسیده است، که آن هم چیزی نیست جز نسل فعلی میتسویشی تریتون که از سال ۲۰۲۳ تاکنون در بازار حضور دارد. البته استفاده از پلتفرم مشترک در رده پیکاپ ها، امر بسیار متداولی است. در این میان می توان به فورد رنجر و فولکس واگن آماروک و همچنین مزدا BT-50 و ایسوزودی-مکس اشاره کرد، که هر یک ساختار مشترک شکل گرفته اند. نسل قبلی نیسان ناوآرا بر اساس پلتفرم مشترک با رنو آل اسکان و مرسدس بنز X کلاس تولید می شد. دانگ فنگ ریج



۶ نیز همین پلتفرم را قرض گرفته است. نیسان ناوآرا ۲۶ ۲۰ از سه ماهه اول سال آینده میلادی در استرالیا و نیوزیلند عرضه خواهد شد. نیسان برای تولید ناوآرا به سراغ محصول میتسویشی رفته هر چند که فقط به تغییر نشان های روی بدنه اکتفا نکرده و حتی آن را در استرالیا مورد تست قرار داده است. شرکت استرالیایی Premcar نیز با استفاده از نتایج به دست آمده از تست رانندگی شهری و آف رود، تغییراتی بر سیستم تعلیق این خودرو اعمال کرده است. علاوه بر این باید به تغییرات ظاهری جزئی شامل طراحی متفاوت جلو پنجره به شباهت به ناوآرا D21 و جزئیات C-شکل چراغ های جلو اشاره کرد، که در ایجاد تمایز با میتسویشی تریتون، موثر بوده است. نیسان همچنین نسخه Warrior از ناوآرا PRO-4X را البته با عنوان کانسپت، معرفی کرده است که انبوهی از تجهیزات آف رود را به همراه دارد. این مدل که در همکاری با Premcar و براساس تیپ PRO-4X از ناوآرا شکل گرفته است، کیت افزایش ارتفاع تعلیق، رینگ های ۱۷ اینچ، تایرهای ۳۲ اینچ، گلگیرهای برآمده، قطعات محافظ بخش زیرین بدنه و چراغ های روی بدنه به همراه دارد.

برنامه‌های جنسیس برای خودروهای برقی قدرتمند با یک مدل پایه ۶۰۰ اسب‌بخاری آغاز می‌شود و تا مدل پرچم‌دار ۱۰۰۰ اسب‌بخاری ادامه می‌یابد. هنوز مشخص نیست این خودرو قدرتمند چه شکلی خواهد داشت؛ شاید یک سوپراسپرت خیره‌کننده با الهام از کانسپت‌های قبلی این شرکت باشد یا حتی یک شاسی‌بلند فوق‌برع بر پایه مدل آینده GV90 که تعریف جدیدی از سرعت در کلاس خانوادگی ارائه دهد. این جاه‌طلبی بزرگ بخشی از استراتژی جدید جنسیس به نام Luxury xEV است که روی یک پلت‌فرم کاملاً جدید و اختصاصی بنا می‌شود.

جنسیس با رونمایی از برنامه خود برای یک خودرو برقی ۱۰۰۰ اسب‌بخاری، رسماً برای پورشه تایکان و لوسید ایر خط‌ونشان کشید. جنسیس اعلام کرده که در حال توسعه یک خودرو برقی فوق‌سرع با قدرت ۱۰۰۰ اسب‌بخار است. این هیولای جدید که پرچم‌دار زیرپرند پرفورمنس جدید ماگما خواهد بود، مستقیماً برای رقابت با بزرگانی مانند پورشه تایکان توربو GT و لوسید ایر سافایر به‌میدان می‌آید. این خبر شگفت‌انگیز در جریان رویداد روز سرمایه‌گذار هوندای در سال ۲۰۲۵ و از طریق یک اسلاید در ارائه اطلاعات از سوی مدیرعامل این شرکت فاش شد، بر اساس اطلاعات این اسلاید،



«جنسیس» هزار اسب‌بخاری برقی خواهد بود



کارون آپشنال ۵۵ میلیون تومان گران شد؛

رشد قیمت محسوس خودروهای داخلی در بازار آزاد

هزینه‌های جاری می‌شود. حتی اقدام دولت چهاردهم در واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور به بخش خصوصی نیز نتوانست این مشکل را حل کند؛ زیرا مادامی که قیمت محصول نهایی به‌صورت دستوری و خارج از منطق اقتصادی تعیین شود، مدیرعامل خصوصی یا دولتی تفاوتی در نتیجه ایجاد نمی‌کند. ساختار قیمت‌گذاری همچنان همان ساختار قبلی است و نتیجه نیز همان نتیجه‌ای است که سال‌ها در صنعت خودرو دیده‌ایم.

این تضاد میان اهداف و ابزار هادر هفته‌های اخیر شدت گرفته است. از یک طرف، دولت انتظار دارد خودروسازان مصرف سوخت را کاهش دهند، سطح کیفیت محصولات را ارتقا دهند، پلت‌فرم‌ها و موتورهای جدید طراحی کنند، با فناوری‌های روز دنیا هم‌سطح شوند و بازار داخلی را به نقطه‌ای قابل دفاع برسانند، از طرف دیگر، بدنه دولت همچنان قیمت‌گذاری را ابزار اصلی مدیریت بازار می‌داند و در مقابل هر گونه افزایش قیمت مقاومت می‌کند؛ حتی اگر این مقاومت به کشمکش‌های چند ماهه، ورود نهادهای قضایی و توقف فروش محصولات منجر شود. نتیجه چنین تضادی وضعیتی است که اکنون در صنعت خودرو مشاهده می‌کنیم؛ خودروسازان تحت فشار هستند، نهادهای تنظیم‌گر بر مواضع خود پافشاری می‌کنند، بازار خودرو نوسان دارد و مصرف‌کنندگان نیز در نهایت محصولی دریافت می‌کنند که کیفیت و ایمنی آن زیر سوال است.

کاهش قیمت داخلی‌ها و وارداتی‌ها در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۵۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (با مانیتور) ۱۴۰۴ با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵۵ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (درپچه‌برقی) ۱۴۰۴ با ۲۷ میلیون تومان افزایش ۹۴۵ میلیون تومان، پادرا دوگانه ۱۴۰۴ با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) ۱۴۰۴ با ۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۵ میلیون تومان، سونر دوگانه (مخزن بزرگ) (درپچه‌سیمی) ۱۴۰۴ با ۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان و دنا پلاس ۵ (دنده) ۱۴۰۴ با ۲ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵۲ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لوکانو L7 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان، دیگنتی پرایم ۴ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و هابما S5 پسرور ۱۴۰۴ با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۵۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش فولکس ID Unix (ولترا) ۲۰۲۵ با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد تومان، نیسان آلتیما ۲۰۲۴ با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امپو هبیر پرو ۲۰۲۴ با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

اظهارات اخیر

رئیس جمهور مبنی بر مخالفت با قیمت‌گذاری دستوری، بار دیگر پارادوکس

سیاست‌گذاری را در صنعت خودرو آشکار کرده است. دولت از یک سوارتقای کیفیت، کاهش مصرف سوخت و ارتقای فناوری خودرو را مطالبه می‌کند، اما از سوی دیگر با تداوم قیمت‌گذاری دستوری زمینه تحقق همین اهداف را از بین می‌برد. این تناقض میان ابزارها و انتظارات، به انباشت زبان خودروسازان، افت کیفیت و بن‌بست در توسعه محصول و فناوری منجر شده است. بدون حذف قیمت‌گذاری دستوری، کاهش انحصار و پیوند صنعت با رقابت جهانی، تحقق اهداف دولت امکان‌پذیر نخواهد بود.

رئیس‌جمهور به‌تازگی در نشست سالانه بازار سرمایه با جدیت با قیمت‌گذاری دستوری مخالفت کرده است. این در شرایطی است که در دولت چهاردهم نه‌تنها شاهد کاهش فشارهای مربوط به قیمت‌گذاری دستوری خودرو نبودیم، بلکه این فشارها تا حدی نیز افزایش یافته است. نکته مهم در این میان تناقضی است که میان مواضع اعلامی رئیس‌جمهور و رفتار عملی بدنه اجرایی دولت ایجاد شده است. رئیس دولت در موضع‌گیری رسمی خود نشان داده که تمایلی به ادامه قیمت‌گذاری دستوری ندارد و معتقد است این شیوه نه‌تنها مشکلی از صنعت خودرو حل نمی‌کند، بلکه خود یکی از ریشه‌های ناکارآمدی و افت کیفیت در این صنعت است؛ اما در سوی دیگر، بدنه دولت از وزارت صمت و سازمان حمایت تا نهاد نظارتی و تنظیم‌گر همچنان بر همان سیاست‌های کلاسیک کنترل قیمت پافشاری می‌کنند و عملاً آن چه اجرایی می‌شود،

خلاف آن چیزی است که رئیس‌جمهور در باره‌اش حرف می‌زند.

تنش میان این دورویکرد تنها در سطح اختلاف نظر باقی نمانده و طی ماه‌های اخیر پیامدهایی ایجاد کرده که بخش قابل توجهی از صنعت خودرو، بازار، مصرف‌کننده و حتی نهادهای دولتی را تحت تأثیر قرار داده است. اختلافات طولانی‌مدت میان ایران خودرو و سازمان حمایت درباره قیمت‌گذاری، کشمکش‌های بی‌پایان بر سر فرمول‌های محاسبه قیمت، توقف فروش برخی محصولات، ورود نهادهای قضایی به ماجرا، ارجاع پرونده به دیوان عدالت اداری و در نهایت تغییر دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت، تنها بخشی از زنجیره تنش‌هایی است که نشان می‌دهد صنعت خودرو تنها با یک مشکل اقتصادی دست‌وپنجه نرم نمی‌کند؛ بلکه گرفتار مجموعه‌ای از سیاست‌های متناقض، فشارهای برخاسته از ملاحظات اجتماعی و منافع در هم تنیده سیاست‌گذاران شده است.

علاوه‌بر این دولت تحت مدیریت پزشکیان همچنان بر قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی تأکید دارد. البته دولت چهاردهم نشان داده که نسبت به دولت‌های قبل تغییر مواضع کوچکی داشته؛ اما این تغییر نگاه به قیمت‌گذاری دستوری اشاعه پیدا نکرده است. برای مثال واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور به بخش خصوصی در دولت چهاردهم محقق شد؛ اما این موضوع باعث نشد دولت از



قیمت‌گذاری و دخالت در خودروسازی‌ها عقب‌بنشینند. از خردادماه امسال که مدیریت خصوصی ایران خودرو به‌دلیل عدم‌اصلاح قیمت، رشد ۲۲.۳ درصدی بهای محصولات خود را اعلام کرد و سازمان حمایت نیز آن را نپذیرفت و خود رشد قیمت را ۱۵ درصد اعلام کرد، یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها بین سیاست‌گذاران و خودروساز ایجاد شد و این موجب شروع سلسله‌تنش‌هایی شد.

از سوی دیگر، انتقادهای نسبت به کیفیت خودروهای داخلی در روزهای اخیر از سطح تحلیل‌های صنعتی فراتر رفته و به حوزه سلامت عمومی نیز کشیده شده است. معاون وزیر بهداشت یکی از مقاماتی بود که به‌تازگی اعلام کرد ادامه روند فعلی تولید خودرو در کشور جان هزاران نفر را تهدید می‌کند. این اظهارات در شرایطی است که زبان انباشته خودروسازی به‌واسطه قیمت‌گذاری دستوری مانع از مانور خودروسازان بر کیفیت و کمیت خودرو شده است. در چنین فضایی، موضع اخیر رئیس‌جمهور در شبکه اجتماعی X اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. مسعود پزشکیان در پیام خود خطاب به خودروسازان نوشت: اگر ظرف یک بازه زمانی معقول، اصلاحات اساسی در موتور خودروها انجام نشود و مصرف سوخت به‌سطح قابل‌قبولی نرسد، دولت مجبور به بازنگری در تخصیص ارز و صدور مجوزهای تولید خواهد شد. وی همچنین اعلام کرد: «خودروسازان در صورت لزوم باید فناوری روز دنیا را خریداری کنند و دولت نیز آماده است در این مسیر از آن‌ها حمایت کند.» در ظاهر چنین موضعی نشان‌دهنده جدیت دولت در اجرای یک برنامه اصلاحی عمیق در صنعت خودرو است. اما در عمل، بسیاری از کارشناسان معتقدند این خواسته‌ها با ساختار واقعی صنعت خودرو در ایران و به‌ویژه با سیاست قیمت‌گذاری دستوری سازگار نیست.

واقعیت این است که در سال‌های اخیر قیمت‌گذاری دستوری باعث شده خودروسازان توان انباشت سرمایه کافی برای توسعه محصول، ارتقای فناوری و به‌روزرسانی خطوط تولید را نداشته باشند. هزینه‌های تولید با سرعتی بسیار بیشتر از نرخ مجاز افزایش قیمت رشد کرده و در نتیجه بخش عمده‌ای از منابع مالی شرکت‌ها صرف جبران زیان یا تأمین

کشنده تک‌محور فاو «J6P-460» با گیربکس اتوماتیک توسط «سیام‌تور» عرضه می‌شود



شرکت سیام‌موتور به‌زودی کشنده تک‌محور فاو J6P-460 را با گیربکس اتوماتیک به بازار ایران عرضه می‌کند. این کشنده که پیش‌تر تنها با گیربکس دستی در اختیار مشتریان قرار داشت، اکنون در نسخه اتوماتیک خود با گیربکس ZF دارای ۱۲+۲ دنده اتوماتیک وارد بازار می‌شود.

مشخصات فنی فاو J6P-460 اتوماتیک

کشنده تک‌محور فاو J6P-460 اتوماتیک به طول ۶۴۲۵ میلی‌متر، عرض ۲۴۹۵ میلی‌متر، ارتفاع ۳۹۰۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۳۸۰۰ میلی‌متر طراحی شده است. این کشنده از یک پیش‌ران ۶ سیلندر خطی با فرآیند تزریق مستقیم و مجهز به توربوشارژر و اینترکولر بهره می‌برد که با حجم موتور ۱۱ لیتر، توان خروجی ۴۶۰ اسب‌بخار در ۱۹۰۰ دور در دقیقه و حداکثر گشتاور ۲۲۰۰ نیوتون‌متر در ۱۳۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند.

کشنده فاو J6P-460 اتوماتیک مجهز به گیربکس ZF دارای ۱۲+۲ دنده اتوماتیک با ریتاردر هیدرولیکی ۵ مرحله‌ای است.

همچنین کلاچ تک‌صفحه‌ای خشک با فتر دیافراگمی برای انتقال قدرت استفاده می‌شود. سیستم تعلیق جلو و عقب از نوع تخت چندلایه پارابولیک مجهز به میل‌موجگیر و کمک‌فتر هیدرولیک است.

تجهیزات ایمنی و رفاهی فاو J6P-460 اتوماتیک فاو J6P-460 تجهیزات ایمنی شامل سیستم ترمز دیسکی-کاسه‌ای از مدار مستقل بادی، ترمز ضدقفل هوشمند WABCO، سیستم کنترل الکترونیکی ترمز

(EBS)، سیستم ضد لغزش (ASR)، ترمز اضطراری هوشمند (AEBS)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) و خشک‌کن هوا عرضه می‌شود. ترمز موتور، ریتاردر هیدرولیکی، مکانیزم پنوماتیک عملکردمحور عقب و ترمز کمکی، ایمنی مناسب را در شرایط دشوار تضمین می‌کنند.

از دیگر فناوری‌های می‌توان به سیستم هشدار حرکت بین خطوط (LDWS)، محدودکننده سرعت (Speed Limiter)، سیستم کمکی حفظ ایمنی چرخ‌های جلو (TEDS) و کنترل شروع حرکت در شرایط اضطراری (HSA) اشاره کرد. این کشنده دارای تاییدیه استاندارد کابین براساس استاندارد اروپا و تاییدیه ADR جهت حمل کالاهای خطرناک است. همچنین آلامر دنده عقب، چراغ‌های هشکن جلو و عقب، چراغ روز (DRL)، روشنایی اتوماتیک (Autolight)، بوق برقی شهری و بادی بین‌شهری، قطع‌کن باتری و جک بالابر به افزایش ایمنی و کاربرپذیری کمک می‌کنند.

از نظر امکانات رفاهی نیز فاو J6P-460 مجهز به فرمان با کلبه‌های دست‌رسی، سیستم مولتی‌مدیا TFT لمسی با رادیو، ریهاب، بلوتوث، دوربین، USB و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک است. صندلی راننده با تعلیق پنوماتیک، گرم‌کن و سردکن، قابلیت تنظیم در ۶ جهت و قفل مرکزی با رموت کنترل عرضه می‌شود.

شیشه‌بالابر برقی، آینه‌های جانبی برقی با گرم‌کن، کروژ کنترل، کولر درجا، بخاری درجا، یخچال و کتری مسافرتی از دیگر امکانات رفاهی آن هستند. وجود بادگیر سقف، کیف‌ابزار طراحی ارگونومیک کابین، تجربه رانندگی طولانی را راحت و بی‌دردسر می‌کند.



بگذارد. البته ناگفته نماند که در ساختار پیشرانه احتراق داخلی یعنی سیستم پر خوران توربوشاژ تغییرات اعمال شده که این تغییرات به نصب توربوشاژ با هندسه متغیر VGT محدود می شود. این نوع سیستم پر خوران توربوشاژ به افزایش رانندگی کمپیوتری کرده و مانند توربوشاژهای معمولی از آلگ بسیار کمتری بر خوردار است. در حقیقت توربوشاژ VGT نسخه بهینه سازی شده توربوشاژهای معمولی هستند.

قوی ترین نسخه A5 کہ با پسوند S5 معرفی می شود، زیر کاہوت خود یک موتور ۶ سیلندر ۲ لیتری با آرایش وی شکل را جادہ است کہ بہ لحاظ سیستم توربوشارژ و پاشش سوخت سترقی می تواند حاہکتر ۴۶۷ اسب بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتن متر گشتاور را فراهم آورد. این پیشرناہ نیز تمند نیز بہ لحاظ ہاہنگی با موتور الکتبرکی نسل جدید سکرئون مقایسہ دائم می تواند تا ۵۰۰ اسب بخار قدرت و حاہکتر تا ۷۰۰ نیوتن متر گشتاور را در اختیار رانندہ

نسخه اسپرت از آئودی «A5» را بشناسید!



«لاماری اکو»؛ فست بک هیجان انگیز تازه نفس

چگونه «آرین پارس موتور» قلب بازار را هدف گرفت؟



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

زیر کاپوت چه می‌گذرد؟

قلب تپنده لاماری کورا یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۶ سیسی مین به تکنولوژی سیستم پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژر تشکیل می دهد. این موتور با نام C15TDR با توجه به نصب سیستم پر خوراک توربوشارژر، سوپاپ ها و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI و سیستم لامینینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها می تواند حداکثر ۱۹۵ اسب بخار قدرت را در ۵۲۰۰ رپیم (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر شتابور را در ۴۰۰۰ رپیم به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک یک بکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ های جلو منتقل می شود.

تجربه رانندگی بالاماری اکو

بقرار گرفتن پشت فرمان این خودرو پس از استارت زدن و قرار دادن وضعیت دنده در P به دو فشردن پدال گاز، شتاب لحظه‌ای لاماری اکو کاملاً ضایع‌بخش است. با این حال لگ لحظه‌ای توربوشارژر می‌تواند تاحدی دلسردکننده باشد. گویی در چند ثانیه ابتدایی موتور کپ می‌کند و پس از آن با تمام توان وارد مدار می‌شود.

بالتخاب وضعیت رانندگی به اسپرت، دور موتور را حدود ۵۶۰۰ آرپی ام دور در دقیقه (بالا می رود و شتاب لحظه‌ای خوبی را در اختیار راننده می‌گذارد. به این معنا که موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۶ سیسی توربوشارژر سیستم پاشش سوخت مستقیم در دور ۵۲۰۰ آرپی ام به خوبی به کار می‌کند. اسپارخاردی را به طرز شگفت‌انگیزی به راننده هدیه می‌دهد تا شتاب بی نظیری را تجربه کند. اما در مقابل به طلف گشتاور ۱۲۰ نیوتون متر در دور ۱۴۰۰ آرپی ام، کوبی با سدان کامپکت اسپرت با ۱۲۰۰ نیوتون همراهِ شتاب، زیرا عملکرد موتور را سبب بد دور ۴۰۰۰ آرپی ام



همه‌انگهی عالی میان موتور و گیربکس، لاماری اکورا به یک گزینه اسپرت جذاب جسور بدل ساخته است. در پیست اتومبیلرانی آزادی با توجه به تست و بررسی نگارنده روزنامه «دنیای خودرو»، فرمان‌پذیری به لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین و توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب این

خودرو، عملکرد خوبی را هنگام حرکت در پیچ‌ها به‌نمایش می‌گذارد. همچنین با تخت‌گاز کردن و رسیدن سرعت به ۷۵ کیلومتر بر ساعت و حرکت در پیچ‌ها سیستم ESP با همان کنترل پایداری الکترونیکی به‌طرز بسیار دقیقی وارد مدار شده و با محدودسازی در پیچ‌گاز و کنترل فرمان و کاهش گشتاور لحظه‌ای در چرخ‌های خارج پیچ، پایداری بی‌نظیری در این خودرو ایجاد می‌شود. از نظر کیفیت سیستم تعلیق باید گفت در محور جلو سیستم مک‌فرسون و در محور عقب تورش‌ن بیم با میل پیچشی سازگار تایرهای ۲۰۵/۱۷ با رینگ‌های ۱۷ آلومینیومی سوار با کیفیتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد.

اما اگر در محور عقب از سیستم مولتی لینک (چند اتصال) استفاده می‌شد، به‌مراتب سواری بی‌کیفیت‌تری از لمار می‌آورد و شاهد بودیم، هر چند که نصب تایرهای خارجی برای مشتریان در دسترس است تا کیفیت سواری را بهتر و راحت‌تر کند. به‌لطف کیفیت متربال کابین و دقت بالادار موتور، سبک و صدای کم و نوسان اضافی در کابین ایجاد نمی‌شود که این امر سبب راحتی و آرامش مسافران می‌شود. از نظر راحتی نیز باید گفت با توجه به طراحی اسپرت و ارگونومی صندلی‌ها، راننده و سرنشینان، میزان راحتی در زمان رانندگی با در نظر گرفتن فاصله غریب‌فرمان راننده و حالت دایره‌ای - کات دیبل در سطح بسیار عالی قرار دارد.

زمان عرضه و قیمت لاماری اکو

شرکت آراین پارس موتور به زودی لاماری اکورا به بازار عرضه می کند؛ اما اطلاعاتی درباره قیمت قطعی این سدان کامپکت تازه نفس بازار ایران در دسترس نیست. پیش بینی می شود لاماری اکو در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار گیرد.



کابین هیجان انگیز و مدرن

باباز کردن در های لاماری اکو شاهد فضایی اسپرت، مدرن و خاص هستیم. قرار گیری نمایشگر ۱۳ اینچی عمودی در بخش میانی کنسول و طراحی درچه های دوزنقهای شکل سیستم تهویه و مبلووع، مشابه محصولات لامبورگینی است. نصب یک کلاستر V اینچی با کیفیت مقابل اراننده نیز فضای داخلی را بسیار جذاب و مدرن جلوه می دهد. از سوی دیگر طراحی غربلکه فرمان کاندیدی - کاندی دوزشاکه و صندلی های اسپرت، همچنان در زمان رانندگی با این سدان رادوچندان کند. همچنین نیت توان از دسته دنده اسپرت این خودرو صرف نظر کرد. ترم داخلی با ترکیب رنگ مشکی و ورز، در فضای داخلی اسپرت این رافارما می کند. همچنین طراحی سقف سانروف بزرگ، جلوه دلنشینی به کابین این سدان کامپکت فست بی می بخشد. کیفیت ساخت در بخش داشبورد

این روزها سدان های اسپرت کامپکت خانوادگی بسیار مورد توجه و استقبال قرار می گیرند تا گزینه مناسب و متفاوتی برای خرید باشند.



5.

h.mohammadi@autoworld.ir

بر این اساس شرکت آری‌پارس موتور سال گذشته در نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب تهران، محصول جدیدش را که یک سدان اسپرت فست‌بک بود با نام لاماری اکو رونمایی کرد. این خودرو به‌حدی مورد استقبال قرار گرفت که به‌زودی فروش آن از سوی این شرکت خودروساز خصوصی موفق آغاز خواهد شد. در همین راستا شرکت آری‌پارس موتور روز گذشته لاماری اکو را جهت تسترانندگی و بررسی در اختیار صاحب رسانه گذاشت تا در پیست اتومبیل‌آرایی آزادی پشت فرمان این سدان فست‌بک قرار گیرد و به تجربه‌انندگی خود راه اشتراک بگذارند. در ادامه لاماری اکو را مورد تست و بررسی قرار می‌دهیم.

طراحی فست‌بک واسپریت بدنه



شرکت خودروسازی آراین پارس موتور در روز نخست نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شهر افسناپاز لاماری اکو (ECHO) رونمایی کرد. اکو در حقیقت متعلق بهمان برند فورتینگ (در کشورمان با نام لاماری شناخته می‌شود و جزو زیرمجموعه کمپانی دانگ‌فنگ به‌شمار می‌رود) است. این خودرو تا حد زیادی مورد استقبال و توجه قرار گرفته و به‌زودی برای رانندگان با سلیقه‌های هم‌طعم و کرم‌خوای‌ها بازار خواهد شد.

با نگاهی به پروفیل لاماری اکو شاهد یک فرمت فستیک کویه هستیم که از استایل بسیار اسپرت و جذابی برخوردار است. استفاده از خط تیز روی بدنه و مجموعه‌ای از سطوح تخت، کشیده بودن ستون C و خمیدگی سقف، حالت کوپمانند به این خودرو داده و آن را تا حد زیادی جذاب و اسپرت کرده است. هر چند که رنگ‌های ۱۷ اینچی با کالیبرهای زرد رنگ هیجان را دو چندان می‌کند. از سوی دیگر در نمای جلو این خودرو و شاهد چراغ‌های کشیده مزین به LED و یک جلو پنجره دوز نقاشی شکل هستیم که چهره‌ای مشابه لاماری ایما را اندازی می‌کند. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک به هم پیوسته و کناره‌های سپر تیز، دقیقاً همان حس و حال لاماری ایما را به بیننده القا می‌کند.

ناگفته نماند که نصب اسپریلر T شکل مشکی پیانوئی روی در صندوق عقب، نصب دیفیوزر و آگروزهای غیرفعال چهارتایی، جاشنی اسپرتر در لاماری و آگروادوچندان می‌کند. همچنین سقف مشکی پیانوئی به‌همراه رینگ‌های مشکی اسپرتر به جذابیت این سدان کامپکت جنسیو آریل پارس موتور می‌افزاید. به همین دلیل لاماری آکو با توجه به طراحی اسپرتر و مشخصات فنی برگ برنده شریک آریل پارس موتور خواهد بود.



مهندسی نوین یعنی «دوکاتی»!



پیشرا نه است. هر چند که کلودیو دومنیکالی (مدیر عامل دوکاتی) به این مهم اشاره داشته که این نام نیز به دلیل الگوبرداری صحیح و تولد دوباره سوپرمونو (سوپربایک) محبوب دوکاتی است. اما یکی دیگر از علت های انتخاب نام سوپر کوادر مومونو به نسبت کورس پیستون به قطر پیستون این پیشرا نه اشاره دارد. به عبارت دیگر این نسبت برابر با ۱.۸۶ است که این به لطف کورس پیستون ۶۲.۴ میلی متری امکان پذیر شده است.

کمپانی دوکاتی برای طراحی و ساخت یک پیشرا نه تک سیلندر از ساختار یک موتور دوسیلندری بهره گرفته که در اسپرت بایک محبوب آن نیز استفاده شده است. در حقیقت این پیشرا نه سوپر کوادر مومونو از درون یک پیشرا نه دوسیلندر (توین) موازی باتینگال ۱۲۹۹ استخراج شده تا عنوان قوی ترین موتور تک سیلندر جهان را به خود گیرد. دلیل نام گذاری سوپر کوادر مومونو (Superquadro) به دلیل نسبت کورس پیستون به قطر پیستون در این

نگاهی به اسکار ۲۰۲۶ در خودروهای سنگین؛

داف، بوش و کیاموتورز، برندگان جایزه بزرگ صنعت حمل و نقل شدند

پیروزی های داف، بوش و کیادرسولوترانس ۲۰۲۵ بیش از یک جشن فنی است؛ به این معنی که صنعت حمل و نقل که در انتشار گاز دی اکسید کربن در سطح جهان سهم ۲۵ درصدی دارد، با این پیروزی می تواند به موتور تغییر در این بخش تبدیل شود



تمدید تا ۲۶۰ هزار) اطمینان خاطر می دهد. برای اولین بار در تاریخ این جایزه، سه ون الکتریکی بر پله های اول تا سوم ایستادند: کیا اول، فاریزون SV چینی دوم و فورد E-Transit سوم. این رویداد، سیگنالی قوی برای کرین زدایی ترافیک شهری است، جایی که ون ها مسئول بخش عمده ای از آلودگی های محلی هستند.

کیا، با تمرکز بر اتصال پذیری، PV5 را با شارژ بی سیم گوشی و سیستم های هوشمند مجهز کرده که رانندگی را به تجربه ای لذت بخش تبدیل می کند. در بازار اروپا، که فروش ون های الکتریکی در نیمه اول ۲۰۲۵، ۳۶.۲ درصد رشد کرده، PV5 می تواند سهم کیا را دوچندان کند. این ون نه تنها بارها را حمل می کند، بلکه نمادی از گذار آسیایی به فناوری سبز است.

زمینه ای از سولوترانس: جایی که آینده جاده ها متولد می شود
نمایشگاه سولوترانس ۲۰۲۵ در لیون، با بیش از ۶۰۰ غرفه و ۴۰ هزار بازدیدکننده، بیش از یک رویداد تجاری بوده، یک چشم انداز برای صنعت حمل و نقل سبز به شمار می رفت. جایز بین المللی، که از سال ۱۹۷۶ اهدا می شوند، بر اساس معیارهایی مانند نوآوری، کارایی و تاثیر زیست محیطی انتخاب می شوند. در سال جاری، تمرکز بر خودروهای بدون انتشار بود، که با اهداف اتحادیه اروپا همخوانی دارد: کاهش ۱۵ درصدی CO2 تا ۲۰۲۵ و ۱۰۰ درصدی تا ۲۰۴۰. شرکت هایی مانند فورد ترانزیت و مرسدس بنز نیز مدل های الکتریکی خود را رونمایی کردند، اما داف، بوش و کیا با ترکیبی از کارایی و ایمنی، برنده میدان شدند. این نمایشگاه، که هر دو سال در فرانسه برگزار می شود، پلی بین تولیدکنندگان، ناوگان داران و سیاست گزاران است و بحث هایی در مورد زیرساخت های شارژ و هیدروژن را برانگیخت.

از چالش ها به فرصت های کرین سفر
صنعت حمل و نقل در سال های ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۶، فروش کامیون های سنگین الکتریکی در اروپا می کند. طبق گزارش آژانس بین المللی انرژی، فروش کامیون های سنگین الکتریکی در اروپا تا ۲۰۳۰ سه برابر خواهد شد، در حالی که بازار جهانی به ۹۲ میلیارد دلار تا ۲۰۳۳ می رسد. اما چالش ها نیز کم نیستند: زیرساخت های شارژ ناکافی، هزینه های اولیه بالا و وابستگی به مواد کمیاب مانند لیتیوم. با این حال، مقررات سختگیرانه مانند استانداردهای CO2 اتحادیه اروپا، شرکت ها را وادار به نوآوری کرده است. پنج شرکت از هفت تولیدکننده اروپایی به هدف ۱۵ درصدی کاهش تا ۲۰۲۵ دست خواهند یافت و بوش با فناوری هیدروژنی، راه حلی برای مسیرهای طولانی ارائه می دهد. در آسیا، کیا و رقبای چینی مانند فاریزون، بازار را در گرو می کنند، در حالی که در آمریکا، شرکت هایی مانند تسلا با سایبر تراک پیشواز هستند. این روندها نه تنها اقتصاد می کنند، بلکه اجتماعی: کاهش آلودگی هوا در شهرها، ایجاد مشاغل سبز و صرفه جویی در سوخت

حمل و نقلی که سیاره را نجات می دهد

پیروزی های داف، بوش و کیادرسولوترانس ۲۰۲۵ بیش از یک جشن فنی است؛ به این معنی که صنعت حمل و نقل که در انتشار گاز دی اکسید کربن در سطح جهان سهم ۲۵ درصدی دارد، با این پیروزی می تواند به موتور تغییر در این بخش تبدیل شود. با کامیون هایی که با داف رقیب می دهند، سیستم هایی که جاده ها را پیش بینی می کنند و ون هایی که شهرها را سبز می کنند، آینده روشن تر از همیشه به نظر می رسد. اما این گذار نیاز به همکاری دارد: دولت ها باید زیرساخت ها را بسازند، شرکت ها نوآوری را ادامه دهند و مصرف کنندگان سبز را انتخاب کنند. در نهایت، این «اسکارها» نه تنها جایز هستند، بلکه دعوتی به اقدام برای جهانی که در آن جاده ها نه تنها سریع تر، بلکه پاک تر و ایمن تر باشند.

بوش: هوش مصنوعی که جاده ها را ایمن تر می کند
بوش، غول آلمانی فناوری، در سولوترانس ۲۰۲۵ دوبار برنده شد و این نشان دهنده عمق تعهد این شرکت به نوآوری های تحول آفرین است. نخست، سیستم «سرویس هشدار خطرات جاده ای» (Road Hazard Service) عنوان «جایزه نوآوری کامیون ۲۰۲۶» را از آن خود کرد. این سیستم، که از داده های جمعی (swarm data) و حسگرهای پیشرفته استفاده می کند، خطرات بالقوه مانند لغزندگی ناشی از باران شدید، مه غلیظ یا تصادفات را در مراحل اولیه تشخیص می دهد. از دسامبر ۲۰۲۴، این فناوری در کامیون های مرسدس بنز فعال شده و به زودی به دیگر برندها گسترش خواهد یافت.

فلوریان انگل در مراسم گفت: «سرویس هشدار خطرات جاده ای بوش نشان می دهد که داده های بزرگ (Big Data) چقدر می توانند بر ایمنی جاده ها تاثیر گذار باشد.»
تصور کنید راننده ای که در بزرگراه های پرترافیک اروپا در حال حرکت است؛ ناگهان، ابری از داده ها از هزاران خودرو دیگر جمع آوری می شود و هشدار می دهد که دو کیلومتر جلوتر، خطر هیدروپلنینگ (لغزش روی آب) وجود دارد. این سیستم نه تنها سرعت را تنظیم می کند، بلکه به رانندگان مجاور نیز هشدار می فرستد و ریسک تصادفات را تا ۳۰ درصد کاهش می دهد. بوش، با بیش از ۴۰۰ هزار کارمند و سرمایه گذاری سالانه ۷.۵ میلیارد یورو در تحقیق و توسعه، این فناوری را بر پایه هوش مصنوعی ابری توسعه داده است. در جهانی که حمل و نقل جاده ای مسئول ۲۵ درصد انتشار گازهای گلخانه ای است، چنین نوآوری هایی نه تنها جان ها را نجات می دهند، بلکه به کاهش ترافیک و هزینه های بیمه کمک می کنند.

اما پیروزی بوش به همین جا ختم نشد. در ۱۹ نوامبر ۲۰۲۵، در برلین، تیم سفیره کریستوفر اور، کای وبری ویر اندریو جایزه معتبر «آینده رئیس جمهور فدرال» (Deutscher Zukunftspreis) را برای سیستم درایو سولو سوختی دریافت کردند. این سیستم، که «پاور هوس برای آب و هوا» نامیده می شود، برق را از هیدروژن تولید می کند و رانندگی بدون آلاینده ای را با بار کامل ممکن می سازد. وزن آن حدود چهار تن کمتر از کامیون های باتری دار است و فقط چند دقیقه برای سوخت گیری نیاز دارد. جایزه، که برای بیست و نهمین بار اهدا شد و ۲۵۰ هزار یورو ارزش دارد، بوش را به عنوان پیشگام فناوری هیدروژن تثبیت کرد. اشتفان هارتونگ، مدیر عامل بوش، گفت: «این جایزه افتخاری برجسته برای تیم است و نشان دهنده پتانسیل هیدروژن برای حمل و نقل طولانی مدت است.»

در بازار جهانی، جایی که پیش بینی می شود فروش کامیون های هیدروژنی تا ۲۰۳۲ به ۳۲ میلیارد دلار برسد، بوش با این مازول قدرت، رقیب را به چالش می کشد. این فناوری، مناسب برای مناطق آب و هوایی سخت مانند صحرای خاور میانه یا زمستان های اسکندریای، پلی به سوی حمل و نقل پایدار است.

کیا: ون الکتریکی که شهرها را دگرگون می کند

کیا، که همیشه با خودروهای سواری شناخته می شود، در بخش ون های تجاری غافلگیری بزرگی ایجاد کرد. PV5، اولین ون تمام الکتریکی اختصاصی این شرکت، عنوان «ون بین المللی سال ۲۰۲۶» را با رأی قاطع ۲۶ عضو هیات داوران کسب کرد. این مدل، بر پایه پلتفرم مازولر E-GMP، با کارایی انرژی بالا، هندلینگ آسان و سیستم های کمک راننده مدرن، شهرها را برای تحویل بدون آلاینده ای آماده می کند. رئیس کیا اروپا، گفت: «این جایزه افتخاری بزرگ است و تاییدی بر توانایی مادر ارائه فناوری، طراحی و کاربردی بودن در بخش LCV.»

PV5 در نسخه مسافری و باری عرضه می شود؛ نسخه باری با برد ۴۱۶ کیلومتر (WLTP) و ظرفیت باتری ۷۱.۵ تا ۷۱.۲ کیلووات ساعت، ایده آل برای تحویل های شهری است. ارتفاع کف آن فقط ۳۹۹ میلی متر است، که بارگیری را آسان می کند، و گارانتی ۸ ساله یا ۱۶۰ هزار کیلومتر (قابل

در دل نمایشگاه سولوترانس ۲۰۲۵ در شهر لیون فرانسه، جایی که صنعت خودروهای تجاری نفس های عمیقی می کشد و افق های سبز آینده دوخته شده، سه غول صنعت حمل و نقل داف، بوش و کیا با دستان پر افتخار بر تخت پادشاهی جایز «اسکار کامیون» ۲۰۲۶ نشستند. این رویداد، که هر دو سال یکبار بهانه ای برای گردهمایی نخبگان جهانی می شود، نه تنها نمادی از نوآوری های فنی است، بلکه فریاد بلندی برای گذار به عصر کرین صفر در جاده های پر ترافیک اروپا و جهان به شمار می رود. داف با کامیون های الکتریکی XD و XF، بوش با سیستم های هوشمند هشدار خطرات جاده ای و فناوری سلول سوختی و کیا با ون الکتریکی PV5، نشان دادند که آینده حمل و نقل نه در سوخت های فسیلی که در باتری ها، داده های ابری و هیدروژن نهفته است. این پیروزی ها، در حالی که جهان با چالش های زیست محیطی دست و پنجه نرم می کند، نویدبخش روز هایی است که کامیون ها نه تنها بارها را جابه جا می کنند، بلکه سیاره را نیز نجات می دهند.



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

داف: کامیون های الکتریکی که با داف به چالش می کشند
وقتی صحبت از داف می شود، نام این شرکت هلندی همیشه با کیفیت، کارایی و نوآوری گره خورده است. نسل جدید کامیون های XD و XF الکتریکی، که در نمایشگاه سولوترانس ۲۰۲۵ رونمایی شد، نه تنها عنوان «کامیون بین المللی سال ۲۰۲۶» را از آن خود کرد، بلکه بار دیگر ثابت کرد که داف چگونه می تواند مرزهای مهندسی را جابه جا کند. هیات داوران ۲۴ نفره، متشکل از خبرنگاران و کارشناسان برجسته صنعت، این مدل ها را به دلیل کارایی انرژی بی نظیر، ایمنی برتر و تمرکز بر راحتی راننده ستودند. فلوریان انگل، رئیس هیات داوران، در مراسم اهدای جایز گفت: «با XD و XF الکتریکی، داف نشان داد که ترکیب موتور الکتریکی مرکزی با اکسل عقب معمولی می تواند به همان اندازه کارآمد باشد که یک سیستم اکسل الکتریکی پیشرفته عمل می کند.»
این کامیون ها بر پایه پلتفرمی مازولر ساخته شده اند که انعطاف پذیری بالایی را به ناوگان های حمل و نقل هدیه می دهد. XD الکتریکی، مناسب برای توزیع شهری، با باتری های LFP (لیتیوم آهن فسفات) عرضه می شود که نه تنها دوام بیشتری دارند، بلکه ایمنی بالاتری در برابر آتش سوزی ارائه می دهند. بردراندگی این مدل تا ۴۲۰ کیلووات ساعت با چهار یا پنج پک باتری به بیش از ۵۰۰ کیلومتر می رسد، در حالی که XF الکتریکی، طراحی شده برای مسیرهای طولانی تر، با بهیود ۹ درصدی آپرود بنامیک نسبت به نسل قبلی، مصرف انرژی را به حداقل می رساند. تصور کنید کامیونی که با هر کیلومتر، باد را فریب می دهد و مقاومت هوا را به نفع خود تبدیل می کند؛ این دقیقا همان چیزی است که مهندسان داف در آزمایشگاه های پیشرفته شان در هلند خلق کرده اند اما این دستاورد تنها به آمار و ارقام محدود نمی شود. داف در سال های اخیر بر روی زنجیره تامین پایدار سرمایه گذاری کرده و بیش از ۸۰ درصد مواد اولیه خود را از منابع بازیافتی تامین می کند. این رویکرد نه تنها هزینه ها را کاهش می دهد، بلکه به اهداف اتحادیه اروپا برای کاهش ۱۵ درصدی انتشار دی اکسید کربن تا سال ۲۰۲۵ کمک شایانی می کند. در بازار اروپا، جایی که فروش کامیون های الکتریکی از ۲.۱ درصد در نیمه اول ۲۰۲۵ به ۳.۶ درصد جهش کرده، مدل های داف پیشواز هستند. داف با این پیروزی، سومین عنوان متوالی خود را پس از سال های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ کسب کرد و نشان داد که در مسابقه به سمت کرین صفر، نه تنها شرکت کننده است، بلکه رهبر بلامنازع.



چین با مشکلاتی همراه شده که این امر می تواند سبب بالا رفتن قیمت مدل های وارداتی از برندهای معتبر جهانی در بازار خودرو کشور شود.

اگر قصد خرید خودروهای وارداتی از برندهای کره ای، ژاپنی و یا آلمانی را دارید، بهتر است درنگ نکنید؛ زیرا واردات خودرو از مبدأ



برای خرید وارداتی ها
درنگ نکنید!

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

سخت شدن واردات خودرو به کشور در سایه تحریم ها

فقط باید از طریق شرکت مادر با صدور گارانتی انجام شود که به دلیل مشکلات ناشی از تحریم و سخت بودن فرآیند جابه جایی پول، امکان خرید مستقیم از شرکت مادر برای واردکنندگان ایرانی وجود ندارد و این مساله رشد قیمت این مدل خودروها را در بازار کشورمان به همراه خواهد داشت.

خودروهایی از برندهای کره ای، ژاپنی و آلمانی از مبدا چین به کشور وجود ندارد.

در واقع این مدل خودروها تا پیش از این به عنوان خودرو دست دوم از نمایندگی ها خریداری و به مقصد کشور بارگیری می شدند؛ اما از این پس صادرات این خودروها

حدود ۱۰ روز پیش در همین صفحه به این موضوع اشاره شد که احتمال دارد از ابتدای سال جدید میلادی با توجه به بازگشت تحریم های سازمان ملل، واردات خودرو از مبدا چین به کشور با مشکلاتی همراه شود.

حال گزارش ها حاکی از آن است که از ابتدای سال نو میلادی، امکان بارگیری

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
کی ام بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۴۵	۱۵	▼
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۸۰	۳۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۶۲۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۱۵۵	۱۵	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۴۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۶۰	۱۰	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۴۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۲۰	▼
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد	۱۰۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا سراتو اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند وینتار هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی گراند وینتار هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
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	۱۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد	۰	
کی ام بی 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 ۷۰۰	۰	
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
لبی موتور C01 EV625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لبی موتور C11 EV580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لبی موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۵۵۰	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	۵۳۶	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالالتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۸	۷	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۰	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۷۰	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۷۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۹	۱	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۷۲	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۱۵	۳	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۳۰	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۱	۱	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۹	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۰۷	۱	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۷۱	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۸	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۵	۳	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۰۵	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۶۲	۱	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۰۳	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۲	۱	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۵	۲۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۲۷	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۶۰	۵	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۱۵	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵۵	۵۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۲	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۲۰	۳	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۵۹	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۱۲۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۷	۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۷۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۲۷	۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۲۸	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۰۲	۲	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۵۲	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۷۰	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۹۵	۴	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۹۰	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۴۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۸۲	۱	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۵	۵	▼
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۷۰	۱۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۵۸	۳	▼

ضبط روغن موتورهای کشف شده متخلف را به پرداخت ۵۰۰ میلیون ریال جریمه نقدی معادل ارزش ریالی کالا محکوم کرد.»

نجف زاده گفت: «بازرسان اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان ارومیه گزارش تخلف را در بازرسی از یک باب انباری کشف و پرونده آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«به گزارش خبرگزاری صداوسیما، استان آذربایجان غربی، حسین نجف زاده گفت: «پرونده قاچاق ۲۵۰ قوطی روغن موتور به ارزش ۵۰۰ میلیون ریال در شعبه چهارم ویژه مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان ارومیه رسیدگی شد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی آذربایجان غربی افزود: «شعبه رسیدگی کننده با بررسی محتویات پرونده و ارائه نکرده اسناد و مدارک قانونی، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر



ضبط ۲۵۰ قوطی روغن موتور قاچاق در ارومیه



«جیلی» در فکر استفاده از متانول به عنوان سوخت جدید است؛

پیشران دریایی روی محصولات خودروسازی



نیز کار کند؛ اما شگفتی ها به همین جا ختم نمی شود. این سیستم جدید چندین رکورد جهانی را به نام خود ثبت کرده است که شامل بالاترین بازده حرارتی در بین تمام پیشران های تولید انبوه جهان با ۴۸،۱۵ درصد، کمترین هزینه عملیاتی با هزینه تنها سه سنت برای پیمایش هر کیلومتر با استفاده از سوخت متانول-هیدروژن و عملکرد در سرمای شدید می شود؛ زیرا این اولین پیشران در جهان است که می تواند در دمای انجماد منفی ۴۰ درجه سانتی گراد به راحتی استارت بخورد. اساس کار این فناوری، استفاده از متانول به عنوان یک حامل امن و پایدار برای هیدروژن است. در این سیستم، به جای ذخیره سازی پرخطر هیدروژن فشرده در مخازن جداگانه، طی یک فرایند، متانول به هیدروژن تبدیل می شود. سپس این هیدروژن برای تولید برق در یک پیل سوختی به کار می رود و نیروی مورد نیاز موتورهای الکتریکی را تامین می کند. جیلی در این مسیر تازه کار نیست و هم اکنون حدود ۵۰ هزار دستگاه از خودروهای این شرکت در چین با نسل های قبلی این فناوری در حال تردد هستند. این شرکت حالا با یک برنامه جسورانه، قصد دارد ۱۲۰ هزار جایگاه سوخت بنزین و دیزل را برای عرضه متانول تجهیز کند. این در حالی است که در حال حاضر تنها ۸۰۰ جایگاه متانول در چین فعال است و قرار است تا سال ۲۰۲۷، چهار هزار جایگاه دیگر نیز به این شبکه اضافه شود. به گفته جیلی، هزینه تبدیل هر جایگاه سوخت معمولی به جایگاه عرضه متانول تنها ۱۴ هزار دلار است که این امر، گسترش سریع این زیرساخت را امکان پذیر می کند.

جیلی با رونمایی از اولین کشتی متانول-هیدروژن جهان، مسیری را آغاز کرده که می تواند نهایتاً به راهیابی متانول به باک خودروها منجر شود. جیلی با به آب انداختن اولین کشتی چندمنظوره متانول-هیدروژن جهان، از نسل پنجم و انقلابی پیشران هیبریدی خود با نام NordThor رونمایی کرد. این فناوری که قرار است تا پایان سال جاری میلادی روی خودروهای جدید این شرکت نصب شود، با ویژگی های منحصر به فردی مانند بازده حرارتی بی سابقه ۴۸،۱۵ درصدی و قابلیت کار با ترکیبی از بنزین و متانول در یک باک، قواعد بازی را در صنعت خودرو تغییر می دهد. این کشتی که YuanChun 001 نام دارد، در واقع ویتترینی برای نمایش توانمندی های جدیدترین دستاورد جیلی است. این شناور باری با برد پیمایش ۱۵۰۰ کیلومتر، مصرف انرژی را تا ۴۲ درصد نسبت به شناورهای دیزلی کاهش می دهد و در طول چرخه عمر خود به آلایندگی کربن صفر دست پیدا می کند. اگرچه این یک دستاورد بزرگ در صنعت دریانوردی است، اما هدف اصلی جیلی، نمایش قدرت این فناوری برای بخش خودرو است. آن چه نسل پنجم پیشران NordThor را متمایز می کند، انعطاف پذیری فوق العاده آن است. این سیستم نه تنها می تواند با متانول یا بنزین کار کند، بلکه به راننده اجازه می دهد هر دو سوخت را با هر نسبتی در یک باک ترکیب کند! جیلی می گوید یک فناوری هوشمند به طور مداوم و آنی، نسبت دقیق سوخت را تشخیص می دهد و عملکرد احتراق و پاشش سوخت را متناسب با آن تنظیم می کند. این پیشران همچنین می تواند در حالت تمام برقی



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



باموراندنگی با این رودستر چموش را بسیار هیجان انگیز می کند. از مهم ترین امکانات رفاهی Z4M40i می توان به سیستم هدآپ دیسپلی، سیستم کمکی راندنگی پیشرفته، سیستم پیشرفته کمکی پارک، سیستم ترمز اضطراری خودکار مبتنی بر کمکی راندنگی، کروز کنترل هوشمند، سامانه پایش نقاط کور، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کنترل فواصل پارک، ۸ ایرپگ، صندلی راننده ۸ جهت با تنظیم حافظه دار، سیستم منحصر به فرد اکروز فعال و سیستم ترمز پرفورمنس ۱۸مشاره کرد.

طراحان بامو برای رودستر چموش این خودرو ساز از یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی استفاده کردند تا فضای کابین آن مدرن و پیشرفته به نظر برسد. طراحی داشبورد مینیمال و ساده در کنار این المان های پیشرفته، کابین فوق جذابی را برای این خودرو به ارمغان آورده است. طراحی غریبک فرمان M با دو پدال شیفتر میزبومی پشت آن و دسته دنده کوچک اسپرت در کنار صندلی های اسپرت به سبک



طراحی لوکس برای محصول اسپرت «بامو»

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخرید

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 ۸۴۰ 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: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

تیگو ۷ 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: ۳ میلیارد و ۲۲۰ 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 ۱۹۰ 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: ۶۷۵ 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 مشتریان اقساط می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدار ترین 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 ۲۶۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی پو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

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: ۹۲۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس 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 ۴ تا ۱۸ 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 ۷۶۰ 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: ۲ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخرید

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: ۶۷۰ میلیون تومان



کشف لاستیک‌های ۱۰ میلیاردی قاچاق



معاون عملیات فرماندهی انتظامی استان از کشف ۲۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در نطنز خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز اصفهان سرهنگ مهر داد فراشی گفت: «در راستای طرح مقابله با قاچاق کالا، ماموران یگان امداد فرماندهی انتظامی شهرستان نطنز حین گشت‌زنی در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کامیونت مشکوک و برای بررسی آن را متوقف کردند.»

صنعت تایر اروپا ۲۰۲۵ را با فشار هزینه مالی و موج نوآوری به پایان می‌برد؛

رشد سرمایه‌گذاری در فناوری‌های سبز



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

می‌شود تا سال ۲۰۳۵ به بیش از ۱۱۵ میلیارد دلار برسد. این رقم هر چند چشم‌گیر نشان می‌دهد، رشد بازار بیشتر در میان مدت و بلندمدت قابل تصور است، نه در فصل‌های کوتاه‌مدت. سه‌ماهه پایانی سال ۲۰۲۵ دقیقاً همان جایی است که شکاف میان رشد بالقوه بلندمدت و واقعیت روزمره صنعت، بیش از پیش نمایان می‌شود.

فشار هزینه‌ها و رقابت وارداتی

در سطح عملیاتی، تولیدکنندگان اروپایی سالی دشوار را پشت سر می‌گذارند. رشد هزینه انرژی، افزایش دستمزدها و نوسانات بازار مواد اولیه موجب شده حاشیه سود کارخانه‌ها به‌طور قابل توجهی کاهش یابد.

بسیاری از شرکت‌ها همچون بریجستون و میشلن در گزارش‌های فصلی خود اعلام کرده‌اند که حتی با وجود بهبود نسبی تقاضا، توان جبران فشار هزینه‌ها را به‌طور کامل ندارند در کنار این عامل، واردات تایر از کشورهای آسیایی در سال ۲۰۲۵ به بالاترین سطح پنج‌ساله رسیده است.

تایرهای تولید چین، هند و کره جنوبی با قیمت‌هایی که گاه ۲۰ تا ۳۰ درصد پایین‌تر از میانگین بازار اروپاست، جریان رقابتی شدیدی ایجاد کرده‌اند. اتحادیه اروپا در

صنعت تایر اروپا در آستانه پایان سال ۲۰۲۵ در یکی از حساس‌ترین دوره‌های یک دهه اخیر قرار دارد؛ دوره‌ای که هم‌زمان با کاهش تقاضای سنتی، افزایش هزینه‌های تولید، رقابت شدید از سوی واردات ارزان قیمت و الزامات سخت‌گیرانه محیط زیستی، مسیر تازه‌ای از نوآوری و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های سبز را پیش پای تولیدکنندگان قرار داده است. این صنعت که به‌طور سنتی وابستگی سنگینی به بخش خودرو دارد، اکنون درگیر چند نیروی متضاد شده؛ نیروهایی که تصویر کلی بازار را از حالت رشد ثابت به یک «بازار تحت فشار اما فرصت‌محور» تبدیل کرده است.

آخرین برآوردها نشان می‌دهد حجم کلی بازار تایر اروپا در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۵ میلیارد دلار است و پیش‌بینی

بازار خط تولید در تقابل با تعویضی‌ها

بازار تایر اروپا به دو بخش اصلی تقسیم می‌شود: تایرهای OE (نصب اولیه روی خودروهای نو) و تایرهای Replacement (تعویضی). بررسی‌ها نشان می‌دهد بازار OE همچنان از کاهش تولید خودرو در اروپا تأثیر می‌پذیرد و در سه‌ماهه آخر سال نیز رشد قابل توجهی برای این بخش پیش‌بینی نشده است. با این حال، بازار Replacement وضعیت پایدارتری دارد.

افزایش سفرهای جاده‌ای، رشد خودروهای الکتریکی و الزام‌های فنی برای استفاده از تایرهای مقاوم‌تر، موجب شده بخش تعویضی، حجم قابل قبولی از تقاضا را حفظ کند. این بخش به‌ویژه برای تولیدکنندگان متوسط و کوچک، به تکیه‌گاه اصلی درآمد تبدیل شده است.

تایرهای کم‌مصرف و خودروهای الکتریکی

با وجود فشارهای سنگین، صنعت تایر اروپا در یک حوزه با سرعت در حال رشد است: تایرهای کم‌مصرف (Low Rolling Resistance) که نقش مهمی در افزایش راندمان خودروهای الکتریکی دارند. استانداردهای جدید اتحادیه اروپا و توسعه شبکه حمل‌ونقل پاک، این بخش را به محرک اصلی رشد بازار تبدیل کرده است.

شرکت‌های اروپایی در سال ۲۰۲۵ سرمایه‌گذاری قابل توجهی را برای توسعه نسل‌های تازه تایرهای کم‌مصرف، مقاوم و سازگار با خودروهای برقی آغاز کرده‌اند. تایرهای هوشمند مجهز به سنسور، تایرهای بدون هوا و تایرهای ساخته‌شده از مواد بازیافتی، اکنون دیگر طرح‌های آزمایشی نیستند، بلکه بخشی از خطوط تولید پیشرفته محسوب می‌شوند.

اقتصاد چرخشی؛ مزیت رقابتی جدید اروپا

اروپا به دلیل سیاست‌های محیط زیستی سخت‌گیرانه، اکنون به یکی از پیشروترین مناطق جهان در توسعه مدل اقتصاد چرخشی در صنعت تایر تبدیل شده است. باز یافت تایرهای فرسوده، تولید کربن‌بلک بازیافتی و استفاده از مواد پایدار در تولید تایر، به مسیر اصلی سرمایه‌گذاری شرکت‌ها تبدیل

شده است.

در سه‌ماهه پایانی ۲۰۲۵، انتظار می‌رود بخش باز یافت تایر در اروپا بیشترین رشد فصلی سال را تجربه کند؛ زیرا اجرای فاز جدید مقررات پسماند اتحادیه اروپا شرکت‌ها را به بازآفرینی محصولات و ایجاد چرخه باز یافت ملزم کرده است.

صنعت تایر اروپا ۲۰۲۵ را چگونه به پایان می‌برد؟

با توجه به مجموعه عوامل یادشده، صنعت تایر اروپا در سه‌ماهه آخر سال با وضعیتی چندلایه مواجه است. از یک سو فشار واردات ارزان قیمت و هزینه‌های بالا بر عملکرد مالی تولیدکنندگان تأثیر منفی گذاشته، اما از سوی دیگر نوآوری در تایرهای مخصوص خودروهای الکتریکی، توسعه بازار تعویضی و حرکت پرشتاب به سمت اقتصاد چرخشی، امیدواری برای آینده را زنده نگه می‌دارد.

پیش‌بینی می‌شود صنعت تایر اروپا در سال ۲۰۲۶ وارد دوره‌ای شود که در آن رقابت، نه فقط بر سر قیمت، بلکه بر سر فناوری، پایداری و کیفیت رقم بخورد. اروپا در این مسیر اگر بتواند با سیاست‌های حمایتی مناسب و سرمایه‌گذاری هوشمندانه در فناوری‌های نوین پیش برود، شانس تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اصلی تایرهای پیشرفته و سبز را خواهد داشت.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان- ریو- تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- 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	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان- سراتو- جک S3- چری X22- تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60- ام‌وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶- آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری- سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان- سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویتارا- BYD S6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس- صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری‌را- خودرو فردا T5- سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5- توسان- کوراندو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج- دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰- ۲۰۱۷)- رنو کولیوس- SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورتیج- هیوندای IX55- لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S- اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو- لکسوس RX- تویوتا راو۴- سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی- رکستون	





جدید سبب شده تا راندها این نیروگاه قدرتمند بهبود یابد. بر این اساس حداکثر توان خروجی این پیشران به ۴۷۲ اسببخار در دور ۷۱۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی به ۵۳۵ نیوتون‌متر در ۴۸۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. نکته بسیار مهم در این زمینه پیشران تنفس طبیعی و آتسمفر یک است که نسبت به رقیبای آمریکایی و آلمانی خود که دارای پیشران پر خورانه توربوشارژ هستند، در سطح بالاتری از کیفیت قرار می‌گیرد.

آنچه لکسوس IS500FSport Performance را نسبت به رقیبای آلمانی و آمریکایی خود متمایز می‌کند، پیشران قوی هشت سیلندر این سدان اسپرت جسور سامورایی است. چرا که یک موتور هشت سیلندر با آرایش وی‌شکل به حجم ۴۹۶۹ سی‌سی آتسمفریک را تشکیل می‌دهد. این موتور به لطف سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، سیستم یاشش سوخت مستقیم درون اتاق احتراق و سیستم هوشمند جدید مدیریت جرقه‌زنی شمع‌ها و نصب دریچه‌گاز برقی نسل



موتور قدرتمند سدان اسپرت «لکسوس»

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

خدمات پس از فروش موتور سیکلت هنوز شبکه‌سازی نشده است

بر خلاف تصور عمومی، کیفیت موتور سیکلت‌ها نسبت به ۵ تا ۱۰ سال پیش بسیار بهتر شده است و نرخ خرابی و مراجعه برای تعمیرات به‌طور محسوسی پایین آمده است

موتور سیکلت‌ها، چرا آلودگی این وسایل نقلیه هنوز بالا است؟

بحث آلودگی موتور سیکلت‌ها در کشور به چند دلیل اصلی مربوط می‌شود، نخست کیفیت سوخت است، ما هنوز سوختی با عدد اکتان پایین مصرف می‌کنیم؛ به عنوان مثال اکتان بنزین‌های توزیعی ۸۲ تا ۸۹ است. هرچقدر هم موتور سیکلت استاندارد باشد، احتراق کامل رخ نمی‌دهد و آلودگی بالا می‌ماند. دوم این که در موتور سیکلت‌ها فقدان سنسور اکسیژن دوم وجود دارد، برخلاف خودرو، در موتور سیکلت معمولاً سنسور اکسیژن دوم وجود ندارد. این سنسور نقش مهمی در تنظیم نسبت هوا و سوخت و کنترل آلودگی دارد. فقدان آن باعث افزایش اکسیدهای نیتروژن و هیدروکربن‌های نسوخته می‌شود. سوم این که، هنوز بسیاری از موتور سیکلت‌ها مجهز به کاتالیست نیستند یا این قطعه پس‌آلایشی کوچک‌تر از حد نیاز است. در نتیجه طبیعی است که موتور سیکلت، حتی با انژکتور و رعایت استاندارد آلودگی یورو ۵، همچنان آلودگی بیشتری نسبت به خودرو داشته باشد. به همین دلیل در شهرهای شلوغ، نقش آن‌ها در آلودگی هوا چشمگیر است.

وضعیت موتور سیکلت‌های برقی چگونه است؟ آیا امکان توسعه گسترده دارند؟

صنعت حمل و نقل برقی، چه در خودرو چه در موتور سیکلت، یک فرصت بزرگ است. مزایای این وسایل نقلیه پاک اعم از: خرابی‌های کمتر، نبود نیاز به روغن موتور، کاهش هزینه سرویس، آلودگی صفر، کاهش لرزش و صدای موتور است.

اما دو چالش اساسی برای توسعه موتور سیکلت‌های برقی در کشور وجود دارد، نخست این که هنوز زیرساخت شارژ به اندازه کافی فراهم نشده است. به بیانی بهتر، از میان بیش از ۲۰ تا ۳۰ جایگاه شارژ رسمی کشور، تعداد بسیار کمی فعال است. مصرف کننده باید «پشتوانه» ببیند؛ بدون زیرساخت، مشتریان به سمت موتور سیکلت برقی نمی‌روند.

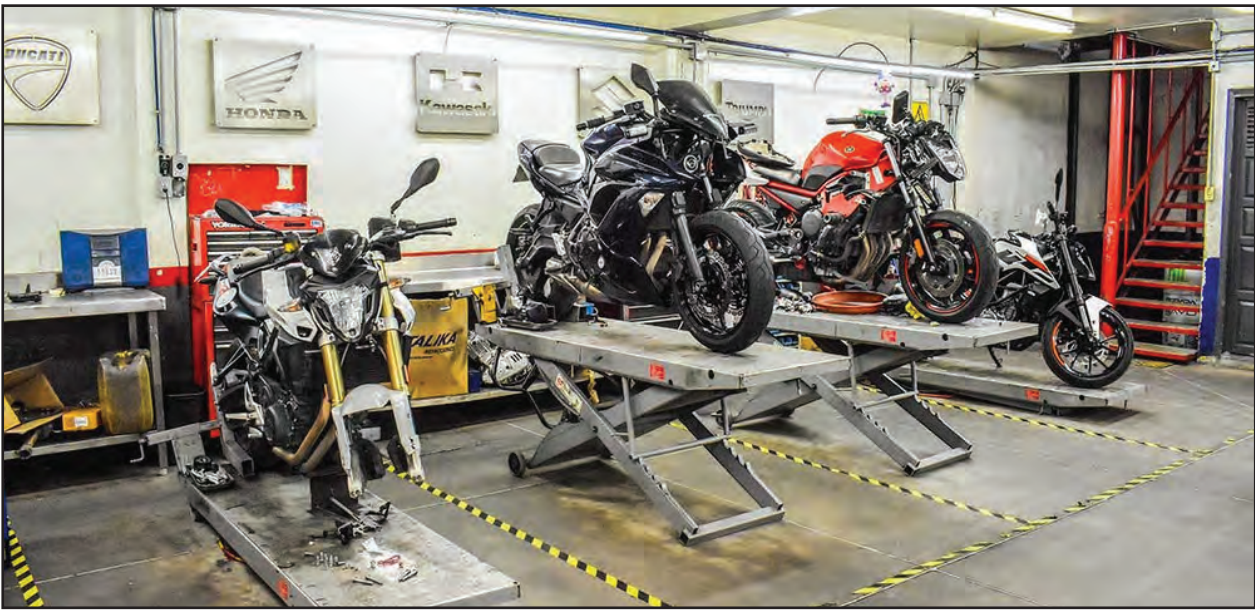
دوم این که فقدان فناوری تولید باتری لیتیومی در کشور مانع توسعه است، مهم‌ترین بخش موتور سیکلت برقی باتری است. متأسفانه در کشور هنوز توان تولید باتری لیتیومی وجود ندارد و فعلاً وارد کننده هستیم. مصرف کننده حق دارد پرسد سه سال بعد اگر باتری خراب شد کجا باید تعمیر یا تعویض کند؟ تا زمانی که این نگرانی رفع نشود، بازار موتورهای برقی بزرگ نخواهد شد.

در خودروهای برقی، چالش تامین لوازم یدکی و باتری جدی است. آیا در موتور سیکلت‌های برقی نیز همین مشکل وجود دارد؟

بله، تقریباً همان چالش‌ها وجود دارد. در موتورهای برقی موتور احتراقی نداریم؛ یعنی انجینی وجود ندارد که خراب شود. تنها قطعه کلیدی، موتور الکتریکی است که تولید آن در ایران امکان‌پذیر است. اما در حوزه باتری، همچنان وابسته به واردات هستیم. بنابراین تا وقتی زنجیره تامین باتری در داخل شکل نگیرد، نگرانی مصرف کننده طبیعی است.

برخی برندهای مونتاژی و وارداتی موتور سیکلت با جهش قیمت لوازم یدکی مواجه شده‌اند. دلیل اصلی این موضوع به وابستگی به ارز یا کمبود عرضه ارتباط دارد؟

واقعیت این است که برندهایی که اصالت خارجی دارند، اجازه تولید داخلی قطعات را نمی‌دهند. برخی شرکت‌ها که اقدام به واردات برندهایی مانند سوزوکی یا برندهای مشابه دارند فقط اجازه مونتاژ یا واردات کامل را می‌دهند. بنابراین تامین قطعات آن‌ها صدمه‌رصد وابسته به واردات است. وقتی موتور سیکلت یک میلیارد تومانی وارد می‌شود، طبیعی است قطعاتش هم گران باشد؛ چون بازار وارد می‌شود و به نوسان نرخ ارز واکنش مستقیم نشان می‌دهد. این مشکل برای همه برندهای خارجی مشترک است.



این باعث شده سهم قطعات غیر استاندارد و تقلبی در بازار زیاد باشد؛ موضوعی که مستقیماً بر ایمنی و هزینه تعمیرات مصرف کننده اثر می‌گذارد.

کیفیت موتور سیکلت‌ها در سال‌های اخیر چقدر رشد کرده و چالش‌های اصلی در رشد کیفی این وسایل نقلیه کجاست؟

برخلاف تصور عمومی، کیفیت موتور سیکلت‌ها نسبت به ۵ تا ۱۰ سال پیش بسیار بهتر شده است. همان‌طور که در صنعت خودرو رضایت مشتریان طی سال‌های اخیر افزایش یافته، در موتور سیکلت هم همین روند را شاهدیم. قطعات با کیفیت‌تری تولید می‌شود و نرخ خرابی و مراجعه برای تعمیرات به‌طور محسوسی پایین آمده است. اما چالش اصلی این جاست که رشد کیفیت از سمت تولید کننده بوده، نه از سمت شبکه خدمات، یعنی حصول بهتر شده، اما ساختار خدمات، آموزش تعمیرکاران، نظارت بر نمایندگی‌ها و نظام گارانتی همچنان عقب‌تر از نیاز بازار است.

با وجود نصب انژکتور و استانداردهای یورو ۴ و یورو ۵ و حتی تعبیه کاتالیست برای

هنوز سوختی با عدد اکتان پایین مصرف می‌کنیم؛ به عنوان مثال اکتان بنزین‌های توزیعی ۸۲ تا ۸۹ است. هرچقدر هم موتور سیکلت استاندارد باشد، احتراق کامل رخ نمی‌دهد و آلودگی بالا می‌ماند

یکی از گلايه‌های راکبان موتور سیکلت، افزایش قطعات تقلبی و نبود نظارت کیفی است. چه سازوکاری برای کنترل این موضوع وجود دارد؟

در صنعت خودرو، بسیاری از قطعات مهم از سمت خودروساز تامین می‌شود و زنجیره تامین مشخص است. اما در موتور سیکلت چنین ساختار یکپارچه‌ای نداریم. تولید کنندگان موتور سیکلت الزاماً از یک تامین کننده استفاده نمی‌کنند و ممکن است چندین قطعه را از مسیرهای مختلف تهیه کنند. همین موضوع نظارت را سخت می‌کند.

اگرچه استانداردهای وزارت صمت برای کنترل کیفیت وجود دارد، اما چون بیشتر قطعات موتور سیکلت داخلی‌سازی شده‌اند و بسیاری از تولید کنندگان کوچک و پراکنده فعال‌اند، نظارت عمیق دشوار است.

در حالی که درباره خدمات پس از فروش خودرو بسیار صحبت می‌شود، اما وضعیت خدمات موتور سیکلت کمتر مورد توجه است، وضعیت فعلی را چطور ارزیابی می‌کنید؟

اصول خدمات پس از فروش در صنعت موتور سیکلت دقیقاً همان اصولی است که در خودرو رعایت می‌شود؛ یعنی ارائه خدمات، تامین قطعه و پشتیبانی از مشتری. اما تفاوت مهم در این جاست که در صنعت موتور سیکلت، شبکه‌سازی و ایجاد زنجیره یکپارچه خدمات شکل نگرفته است. سال‌ها تمرکز شرکت‌ها روی فروش بوده نه خدمات.

بسیاری از برندها نمایندگی‌هایی دارند که فقط فروشنده‌اند؛ یعنی نمایندگی‌ای نداریم که هم فروش، هم خدمات و هم تامین قطعه را با هم ارائه دهد. این ضعف شبکه، نتیجه نبود قانون‌گذاری جدی در گذشته بود. وزارت صمت در چند سال اخیر هیچ الزام عملی جدی برای توسعه شبکه خدمات نداشت. اما اکنون به‌ویژه طی دو سال گذشته وزارتخانه سخت‌گیر شده و اعلام کرده هر شرکتی که می‌خواهد نمایندگی بدهد، باید خدمات استاندارد ارائه کند. این الزام تازگی دارد و به همین دلیل هنوز زود است بگوییم شبکه خدمات شکل گرفته. به‌نظر من طی چند سال آینده اثرات آن مشخص خواهد شد.

مسافری نیز شاهد رشد ۴ درصدی بوده‌ایم.» موسوی ادامه داد: «به‌رغم تحریم‌های شدید و ظالمانه، رشد ۱۲ درصدی تناژ حمل بار نسبت به سال گذشته به‌ثبت رسیده است. در بخش مسافری نیز با خروج بیش از ۱۲۰ سالن مسافری در یک سال گذشته به‌دلیل نوسازی و بهسازی، رشد ۴ درصدی آمار سیر قطارها را شاهد بودیم. همچنین در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی، با پیشبرد دیپلماسی ریلی و امضای توافقنامه‌های گوناگون با کشورهای همسایه، رشد ۱۲ درصدی طی یک سال گذشته ثبت شده است.»

میر حسن موسوی، قائم‌مقام مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به نقش مهم حمل‌ونقل ریلی در صرفه‌جویی سوخت، کاهش تصادفات جاده‌ای و کاهش آلاینده‌گی محیط‌زیست اظهار کرد: «میزان صرفه‌جویی ناشی از حمل‌ونقل ریلی به‌بیش از ۱.۵ میلیارد دلار در سال رسیده و همین امر توجه دولت و مجلس به توسعه راه آهن را بیش از پیش ضروری کرده است.» وی افزود: «تناژ حمل ریلی نسبت به سال گذشته ۱۲ درصد رشد داشته و با وجود توقف ۱۰ درصد واگن‌های با عمر بالا جهت بازسازی، در بخش



صرفه‌جویی ارزی حمل‌ونقل ریلی در حوزه‌های مختلف



تهران فقط ۹ روز هوای سالم داشته است؛

راهکارهایی برای روزهای آلوده



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

آلودگی هوا دیگر مختص به پایتخت و کلان‌شهرها نیست؛ این روزها شهرها و استان‌ها و مناطق دور و نزدیک در گیر این معضل زیست‌محیطی هستند. گسترده‌گی این مساله آزاردهنده که سلامتی انسان و موجودات را به خطر می‌اندازد، متأسفانه بسیار زیاد است و روز به‌روز بر آن افزوده می‌شود. آلودگی هوا نه فقط در پایتخت بلکه در بیشتر مناطق کشور در آستانه فصل زمستان به‌نقطه بحران رسیده و شهروندان روزهای متوالی را در هوایی تنفس می‌کنند که مملو از ذرات معلق و آلاینده‌های خطرناک است. این وضعیت تنها به سوزش چشم و تنگی نفس ختم نمی‌شود؛ آلودگی هوا امروز به یکی از جدی‌ترین تهدیدهای سلامت عمومی، بهره‌وری شغلی و کیفیت زندگی شهرنشینی تبدیل شده است.

سلامت عمومی

بحران آلودگی هوا سال‌هاست سلامتی شهروندان را به‌خطر انداخته است. بیمارستان‌ها در روزهای آلوده با موج مراجعه بیماران ریوی و قلبی مواجه هستند؛ اما این فقط بخش آشکار ماجراست. بخشی نیز تمام سلول‌های

بدن را درگیر می‌کند که پنهان است و چندان به‌چشم نمی‌آید. در این میان کودکان که آسیب‌پذیرترین گروه در سطح اجتماع هستند، بارشد ناقص ریه‌ها، افزایش حملات آسم و کاهش تمرکز روبه‌رو می‌شوند. سالمندان که اغلب بیماری‌های زمینه‌ای دارند، در روزهای آلوده خانه‌نشین می‌شوند و این انزوا بر سلامت روانی آن‌ها نیز اثر می‌گذارد. افراد میانسال نیز که اصلی‌ترین نیروی کار شهر هستند، کاهش انرژی، خستگی مزمن و افت عملکرد شغلی را تجربه می‌کنند. با آغاز پاییز و پایین آمدن نسبی دمای هوا آلودگی هوا افزایش یافته؛ به‌طوری که آبان‌ماه امسال پایتخت‌نشینان فقط ۹ روز هوای قابل قبول تنفس کردند و هوا در ۲۱ روز دیگر دست‌کم برای گروه‌های حساس ناسالم بود. از طرفی بررسی داده‌های شرکت کنترل کیفیت هوای تهران نشان می‌دهد شاخص کیفیت هوای تهران از ماه فروردین تا دوم آذرماه، ۱۲۳ روز در شرایط قابل قبول و فقط ۶ روز در وضعیت پاک بوده است. اما در روزهایی که تهران و بسیاری از شهرهای کشور درگیر آلودگی شدید هوا هستند، تصمیم‌های اضطراری متعددی برای کاهش آسیب‌های تنفسی اتخاذ می‌شود. به‌عنوان مثال فعالیت واحدهای آلاینده از جمله معادن شن و ماسه و برخی کارخانه‌های سیمان تا روز چهارشنبه، پنج‌م آذرماه متوقف شده و طرح زوج و فرد از در منزل اجرا می‌شود. همچنین مادرانی که فرزند ابتدایی دارند می‌توانند به‌صورت دور کار فعالیت کنند. وزارت بهداشت هم به‌عنوان دستگاه متولی سلامت در پی تداوم آلودگی هوا و افزایش آن تا پایان هفته، با هشدار

جدی‌تری وارد میدان شد و اعلام کرد که در شرایط فعلی، حضور در فضای باز برای گروه‌های حساس که عبارتند از بیماران تنفسی و قلبی، کودکان، به‌ویژه کودکان مبتلا به بیماری‌های ریوی، زنان باردار، سالمندان و افراد دارای نقص سیستم ایمنی می‌تواند بسیار خطرناک باشد. از طرفی در روزهایی با شاخص‌های فعلی، موارد تنگی نفس، درد قفسه سینه، سرگیجه و ضعف شدید بیشتر گزارش می‌شود. شاخص کیفیت هوا به ۶ دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. براساس این تقسیم‌بندی هوا می‌تواند «پاک»، «قابل قبول یا متوسط»، «ناسالم برای گروه‌های حساس»، «ناسالم»، «بسیار ناسالم» و «خطرناک» باشد. هرگاه میزان ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون موجود در هوا از عدد ۱۰۰ عبور کند و تا ۱۵۰ باقی بماند، هوا برای گروه‌های حساس ناسالم می‌شود و این افراد نباید در فضای باز به‌فعالیت طولانی‌مدت بپردازند. پس از این که شاخص کیفیت هوا از عدد ۱۵۰ نیز بگذرد، کیفیت هوا برای همه گروه‌ها ناسالم خواهد بود.

چند توصیه حیاتی در روزهای آلوده

افراد به‌ویژه گروه‌های پرخطر در صورت اجبار به‌خروج از خانه، ماسک‌های استاندارد استفاده کنند. از روشن کردن آتش، سوزاندن زباله یا لاستیک یا هر کاری که دود تولید می‌کند، خودداری شود. استفاده از خودرو شخصی تا جای ممکن محدود شود؛ کاهش تردد تنها راه کوتاه‌مدت برای کم کردن میزان آلاینده‌گی است. در مصرف وسایل گرمایشی صرفه‌جویی شده تا انتشار گازهای آلاینده کمتر



شود. متخصصان تغذیه نیز تاکید دارند که ریه‌ها و قلب در روزهای آلوده به‌حمایت بیشتری نیاز دارند. بنابراین مصرف منابع غذایی سرشار از آنتی‌اکسیدان می‌تواند اثرات مخرب هوا را تا حدی کاهش دهد و به این ترتیب به مصرف میوه‌ها و سبزیجات حاوی ویتامین C نظیر پرتقال، کیوی، لیمو شیرین، نارنگی، همچنین منابع حاوی ویتامین A شامل هویج، کدو، گوجه‌فرنگی، سبزی‌های سبز پرنرنگ، منابع حاوی ویتامین E شامل جوانه گندم، غلات سبوس‌دار، روغن‌های گیاهی، منابع حاوی امگا ۳ شامل

ماهی و غذاهای دریایی و همچنین لبنیات برای بهبود عملکرد سیستم ایمنی و کاهش التهاب توصیه می‌شود. در مواقع رخداد آلودگی هوا، اقدامات احتیاطی زیر می‌تواند کمک‌حالمان باشد:

از فعالیت در فضای باز اجتناب کنیم. اگر الزاماً باید در هوای آزاد فعالیت کرد، ضمن استفاده از ماسک مناسب، زمان فعالیت به‌حداقل ممکن کاهش داده شود. اگر مجبور به خروج از منزل هستید، از ماسک مناسب استفاده کنید. ماسک‌های N۹۵ یا FFPT۲ بسیار موثر بوده و چندبار مصرف هستند. هنگامی که تنفس با ماسک سخت می‌شود نسبت به تعویض آن اقدام شود. ورزش در روزهای آلوده نه‌تنها سودی ندارد، بلکه به‌علت افزایش تعداد تنفس، خطر جذب بیشتر آلاینده‌ها را در پی دارد. بنابراین توصیه می‌شود فعالیت‌های ورزشی در فضای سرپوشیده انجام و مدت آن کاهش یابد. تعطیلی مدارس برای حفظ سلامت دانش‌آموزان صورت می‌گیرد که در معرض هوای آلوده قرار گیرند؛ بنابراین دانش‌آموزان از بازی و گردش در هوای آلوده (زمانی که به‌علت آلودگی هوا تعطیل اعلام می‌شود) خودداری کنند. در خانه یا محیط‌های بسته بمانید و درها و پنجره‌ها را بسته نگاه دارید. در صورت امکان، در اماکنی بمانید که دارای سیستم تهویه مطبوع هستند. هنگام استفاده از دستگاه تهویه مطبوع دکنمه چرخش داخلی را فشار دهید. در زمان آلودگی هوا شیشه‌های خودرو را بالا نگه دارید. اگر مبتلا به آسم هستید و یا نشانه‌هایی مانند کوتاهی تنفس، سرفه و خس خس کردن و درد قفسه سینه را مشاهده می‌کنید برنامه درمانی خود را دنبال کنید و اگر نشانه‌ها برطرف نشد، با پزشک خود مشورت کنید. نوشیدن آب و مایعات کافی، استفاده از دستگاه‌های بخور برای حفظ رطوبت محیط و پرهیز از کشیدن سیگار در منزل به کاهش تحریک سیستم تنفسی کمک می‌کند. همچنین استفاده از گل‌ها و گیاهان آپارتمانی و دستگاه‌های تصفیه‌هوای دارای فیلتر HEPA می‌تواند در بهبود کیفیت هوای داخل خانه موثر باشد.

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلپورد
Billboard



ولو «اف آچ آیرو»؛ پیشتاز تکنولوژی سوئدی

«راجر آلم، رئیس ولوو تراکس درباره محبوبترین کشنده این خودروساز می گوید: «ولوو اف آچ آیرو جدید کارآمدترین محصول ما است. درواقع ما همچنان به دنبال کاهش CO2 در محصولات خود هستیم. اما اف آچ آیرو یک کامیون ولوو در بهترین حالت خود است. یک کامیون ایمن، زیبا و باکیفیت بالا برای کارهای سخت در مسافت های طولانی که برای جلب رضایت مشتریان طراحی شده است.» در حقیقت اف آچ آیرو هوشمندترین کشنده جهان به شمار می رود.

افزایش آلودگی هوا در سایه تصمیمات مقطعی!

امسال نیز همچون سال های گذشته با افزایش حجم آلودگی هوا، نفس تهران و دیگر کلان شهرهای کشور در آستانه فصل سرما دوباره تنگ شده است. بر این اساس به رغم اجرای طرح های مقطعی همچون تعطیلی مدارس و دانشگاه ها، دورکاری ادارات و توصیه های عمومی، کیفیت هوا در کلان شهرهای کشور همچنان روند نزولی دارد. دلیل اصلی روشن است: چشم انداز کاهش منابع آلاینده به صورت ساختاری شکل نگرفته و رفتار ترافیکی جامعه نیز تغییری نکرده است. یکی از مهم ترین عوامل تشدیدکننده این وضعیت، تداوم حضور اتبوه خودروهای تک سرنشین در معابر شهری است. سهم این خودروها در ترافیک و تولید آلودگی، بسیار بیشتر از آن چیزی است که در سیاست گذاری ها دیده می شود. عدم توسعه زیرساخت های حمل و نقل عمومی، قیمت نسبتا پایین سوخت و فرهنگ ضعیف استفاده از خودرو اشتراکی، همگی باعث شده تردد تک سرنشینی به نوعی عادت شود و هزینه های معنوی و مادی سنگینی را به شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور تحمیل کند. در این میان، تصمیمات دولت برای تعطیلی مراکز آموزشی و اداری هرچند در کوتاه مدت از فشار بر شبکه ترافیک می کاهد، اما نمی تواند جایگزین راه حل های پایدار شود. تداوم این رویکرد، علاوه بر اختلال در روند آموزشی و فعالیت های اقتصادی، یک پیام واضح دارد: ما هنوز در مرحله واکنش اضطراری باقی مانده ایم و از طراحی سیاست های بلندمدت فاصله داریم. تهران نیازمند اصلاح جدی در الگوی سفر است. اجرای طرح های کارآمد کنترل ترافیک، گسترش واقعی ناوگان حمل و نقل عمومی، توسعه خودروهای پاک، اجرای سیاست های بازدارنده برای تک سرنشینی و ایجاد مشوق های مبتنی بر حمل و نقل اشتراکی باید به صورت یک بسته واحد و منسجم دنبال شود. آلودگی هوا یک پدیده اقلیمی یا موسمی نیست؛ محصول مستقیم سیاست گذاری های ناتمام و رفتارهای ناهماهنگ است. اگر تغییر الگوی سفر شهری و نوسازی ناوگان حمل و نقل جدی گرفته نشود، تعطیلی های سالانه همچنان نقش مسکن خواهد داشت و کلان شهرهای کشور، به ویژه تهران همچنان زیر بار هزینه های ناشی از آلودگی هوا و مصرف بی رویه سوخت کمر خم می کنند



حرف آخر
Last Word

امید محمدی
روزنامه نگار

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



کاپرا U اتوماتیک با ۶ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



بک X3 با ۲ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۶۲۶ میلیون تومان ارزش گذاری شد



کوبیک GX با ۲ میلیون تومان کاهش در بازار ۶۷۸ میلیون تومان ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ موتور TU3 با ۴ میلیون تومان کاهش در بازار ۹۲۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن