



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
مصوبه جدید قیمت سوخت
و آغاز تغییرات در بازار خودرو!

صفحه ۴



چرا «ولو» بهترین
خودروساز سال شد؟



استارت
Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

تایر سازان در تنگنای ارزی

صنعت تایر این روزها در موقعیتی قرار گرفته که بیش از هر زمان دیگری نشان می دهد چگونه یک اختلال مالی می تواند یک زنجیره تولید را از ریشه بلرزاند...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

گروه فولکس واگن به خاطر

پورشه «تایکان» ۶ میلیارد زیان کرد!

زیان سنگین آلمان ها به خاطر شرط بندی روی برقی ها

صفحه ۶

شکست وارداتی های

چینی در بازار

صفحه ۱۰

بخش بالادستی بازار خودرو در

اختیار مدل های مختص جانبازان

صفحه ۱۰

کیفیت سوخت؛ حلقه گمشده ای که بار آلودگی را بر دوش خودروسازان انداخته است؛

استاندارد خودرو و بنزین با هم مطابقت ندارند!

صفحه ۴

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو:

۱۲ میلیون خودرو فرسوده به اندازه تمام ناوگان کشور آلاینده گی دارند

میلیون ها خودرو و موتور آلاینده که باید اسقاط می شدند هنوز در خیابان ها می چرخند و با مصرف دوبرابر سوخت، آلودگی و هزینه های ملی را به شدت افزایش می دهند. همچنین...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو

با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بحران سامانه فروش خودروهای وارداتی

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف سازی و

نظم دهی به بازار راه اندازی شد، اما امروز...

صفحه ۳

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با

«دنیای خودرو» خبر داد:

خودروهای سبز؛ نفس تازه برای شهرهای آلوده

با افزایش روزافزون آلودگی هوا در کلان شهرها، موضوع

حفاظت از محیط زیست و کاهش انتشار ...

صفحه ۲

رشد قیمت خودرو پس از تصویب نرخ جدید بنزین؛

اطلس اتومات

در بازار آزاد

۹۰ میلیون تومان گران شد

صفحه ۷

در هشت ماهه نخست سال جاری؛

درآمد ۶۲ همتی «سایپا» تثبیت شد

صفحه ۵

سایپا



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

سایر افتخارات ما در سال ۱۴۰۴

آزمایشگاه نمونه ملی به انتخاب
سازمان ملی استاندارد ایران



صادر کننده نمونه کشور
به انتخاب سازمان توسعه تجارت



واحد نمونه صنعت و معدن
استان تهران



بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

کیفیت مسئولیت همی ما است

ISO

برترین شرکت در جایزه ملی کیفیت ایران

بر اساس ارزیابی
سازمان ملی استاندارد ایران



کرده است. چشمگیرترین تغییر ظاهری اما اسپویلر قرمز رنگ زیر سپر جلو است که تضاد زیبایی با بدنه تیره خودرو ایجاد می‌کند. علاوه بر این، نشان جدید Trail با طرح استتاری و رینگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی به رنگ مشکی براق، ظاهر تهاجمی این شاسی بلند را تکمیل می‌کنند. تغییرات در کابین نیز ادامه پیدا کرده است. طراحان جیب از ترم قرمز رنگ روی داشبورد و فرمان استفاده کرده‌اند. دوخت متضاد قرمز و طرح استتاری روی برخی قسمت‌ها نیز حس و حال ویژه‌ای به فضای داخلی بخشیده است. جیب کماندر که در بازار آمریکا عرضه نمی‌شود، به عنوان یک شاسی بلند هفت‌نفره بین مدل‌های کامپس و گرندچروکی قرار می‌گیرد.

جیب از نسخه ویژه تریل ادیشن برای شاسی بلند کماندر رونمایی کرده است که با چاشنی قرمز و مشکی، تنها در ۱۵۰ دستگاه برای بازار این عرضه می‌شود. جیب از یک نسخه ویژه و بسیار محدود از شاسی بلند هفت‌نفره خود یعنی کماندر رونمایی کرده است. این مدل که تریل ادیشن نام دارد، منحصر برای بازار این طراحی شده و تنها ۱۵۰ دستگاه از آن تولید خواهد شد. قیمت این شاسی بلند خاص از ۶ میلیون ۴۴ هزار و ۴۰۰ دلار شروع می‌شود. این نسخه ویژه بر پایه مدل لیمیتد ساخته شده و با رنگ مشکی کریستالی عرضه می‌شود. جیب برای ایجاد ظاهری جسورانه تر، قطعات کرومی استاندارد را با نمونه‌های خاکستری و مشکی تعویض



نسخه اختصاصی جیب کماندر برای ژاپنی‌ها

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

خودروهای سبز؛ نفس تازه برای شهرهای آلوده



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

با افزایش روزافزون آلودگی هوا در کلان‌شهرها، موضوع حفاظت از محیط‌زیست و کاهش انتشار آلاینده‌ها به یکی از اولویت‌های اصلی شهروندان و مسئولان تبدیل شده است. یکی از منابع مهم این آلودگی، خودروهای فرسوده و پرمصرف است که علاوه بر انتشار گازهای گلخانه‌ای، موجب مشکلات تنفسی و اقتصادی برای مردم می‌شوند. دانیال افتخاری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خاطر نشان کرد: «بیمه‌های سبز می‌توانند شهروندان را به سمت استفاده از خودروهای کم‌مصرف و الکتریکی هدایت کنند و در کاهش آلودگی هوای شهرهای بزرگ نقش موثری داشته باشند.»

او گفت: «خودروهای سبز شامل خودروهای الکتریکی، هیبریدی و کم‌مصرف هستند که اثرات زیست‌محیطی بسیار کمتری نسبت به خودروهای بنزینی دارند و استفاده از آن‌ها می‌تواند نقش مهمی در کاهش آلاینده‌های شهری ایفا کند.»

وی افزود: «شرکت‌های بیمه با ارائه طرح‌های ویژه به

دارندگان خودروهای سبز، تخفیف‌های قابل توجهی در حق بیمه بدنه و شخص ثالث ارائه می‌کنند تا انگیزه‌ای برای جایگزینی خودروهای قدیمی و پرمصرف ایجاد شود.»

این کارشناس بیمه گفت: «بیمه سبز تنها یک تخفیف مالی نیست؛ بلکه راهکاری استراتژیک برای کاهش ریسک ناشی از خودروهای فرسوده در شهرهای آلوده

تایر سازان در تنگنای ارزی

فقط کاهش تیراژ نیست. آن‌ها هشدار می‌دهند که ادامه وضع موجود، دیر یا زود خود را در بازار نشان خواهد داد. کمبود عرضه به‌طور طبیعی تقاضای کاذب ایجاد می‌کند و زمانی که تقاضای غیرواقعی شکل بگیرد، بازار به سمت التهاب و افزایش قیمت حرکت می‌کند. چنین چرخه‌ای، حتی بعد از رفع مشکل هم به آسانی آرام نمی‌شود؛ زیرا انتظارات قیمتی، خود به یک نیروی مستقل تبدیل می‌شود و بازار را برای مدت طولانی ناپایدار نگه می‌دارد. تفاوت نگاه سیاست‌گذار به واردات و تولید نیز یکی از نقاط بحث جدی در این صنعت است. آمارها نشان می‌دهد در سال گذشته، از مجموع نزدیک به یک میلیارد یورو ارزی که برای واردات تایر تخصیص داده شد، تنها حدود یک چهارم آن سهم تولیدکنندگان داخلی بوده است. این در حالی است که مدیران صنعتی تاکید می‌کنند با تزریق حدود ۲۶۰ تا ۳۰۰ میلیون یورو به واحدهای تولیدی، نیاز کشور به‌طور کامل قابل تأمین بود؛ بی‌آن‌که بازار به سمت التهاب حرکت کند. اما اولویت‌ها در عمل مسیر دیگری را رفته‌اند و همین عدم توازن، امروز در قالب کاهش تولید داخلی خود را نشان می‌دهد. تولیدکنندگان می‌گویند تا زمانی که دسترسی به ارز قطعی و قابل پیش‌بینی نباشد، نمی‌توانند نه‌طرح توسعه اجرا کنند، نه قرار دادهای بلندمدت ببندند و نه تعهدات بازار را تضمین کنند. در چنین فضایی، بازار تنها منتظر یک جرقه است تا نوسان‌ها آغاز شود. صنعت تایر به عنوان یکی از پایه‌های زنجیره حمل‌ونقل کشور، نیازمند ثبات در تأمین مواد اولیه است؛ ثباتی که بدون سیاست ارزی روشن ایجاد نمی‌شود. اگر سازوکار تخصیص ارز بازطراحی نشود و تولیدکننده همچنان در حاشیه تصمیم‌گیری باقی بماند، تبعات اقتصادی آن نه فقط این صنعت، بلکه کل بازار خودرو و حمل‌ونقل را درگیر خواهد کرد. اکنون زمانی است که سیاست‌گذار باید میان واردات محوری یا حمایت از تولید یکی را انتخاب کند و هر انتخاب، مسیری متفاوت برای آینده بازار و قیمت‌ها رقم خواهد زد.

صنعت تایر این روزها در موقعیتی قرار گرفته که بیش از هر زمان دیگری نشان می‌دهد چگونه یک اختلال مالی می‌تواند یک زنجیره تولید را از ریشه بلرزاند. مساله فقط کمبود مواد اولیه یا مشکلات فنی نیست؛

مساله اصلی، اختلال عمیق در دسترسی تولیدکنندگان به ارز است؛ چالشی که عمار روند تولید را از حالت برنامه‌محور خارج و به وضعیتی غیرقابل پیش‌بینی رسانده است. تایر سازان می‌گویند آن‌چه امروز با آن روبه‌رو شده‌اند، از جنس «شواری معمول» نیست؛ زیرا هر مرحله از تأمین ثبت سفارش تا ترخیص کالا به مانعی جداگانه تبدیل شده است. بخشی از مواد اولیه ماه‌هاست در بنادر رسوب کرده، بخشی با کمبود تخصیص ارز به لاتکلیف مانده و در این میان سامانه‌هایی که باید مسیر را کوتاه‌تر کنند، خود به یکی از عوامل تأخیر تبدیل شده‌اند. این یعنی کارخانه‌ها نمی‌توانند برای ماه‌های آینده برنامه‌ریزی کنند؛ نه در تولید، نه در خرید و نه حتی در حفظ بازار. در شرایط عادی، سه‌ماهه پایانی سال زمانی است که تولیدکنندگان با حداکثر ظرفیت کار می‌کنند تا بازار شب‌عید و شروع سال جدید با کمبود مواجه نشود. اما امسال تصویر کاملاً متفاوت است. بسیاری از کارخانه‌ها گزارش داده‌اند که روند کاهش تولید از تابستان شروع شده و در هفته‌های اخیر سرعت بیشتری گرفته است. مجموعه‌ای از عوامل بیرونی از بلا تکلیفی در تخصیص ارز گرفته تا محدودیت‌های انرژی چنان فشار مضاعفی ایجاد کرده که حتی واحدهایی که آماده افزایش ظرفیت بودند، امروز درگیر حفظ حداقل سطح تولید شده‌اند. نگرانی صنعت تایر



استارت

تارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

عضو شورای سردبیری

XSS PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

برنامه میتسویشی برای عرضه «پاجرو» جدید



نسل جدید میتسویشی پاجرو با شاسی مستقل و پیرانه پیکاپ ترایتون برای رقابت با لند کروز و پاترول حدود یک سال دیگر معرفی خواهد شد. میتسویشی سرانجام به انتظارات پایان داد و چراغ سبز تولید نسل جدید شاسی‌بلند افسانه‌ای خود، پاجرو را روشن کرد. طبق جدیدترین گزارش‌ها، تولید این رقیب سرسخت توپو تالند کروز و نیسان پاترول از آذر ۱۴۰۵ (دسامبر ۲۰۲۴) در تایلند آغاز خواهد شد. این اقدام، بازگشت پاجرو به ریشه‌های سرسخت و آفرودی خود را نوید می‌دهد. به گزارش یک رسانه فیلیپینی، پاجروی جدید در کنار پیکاپ ترایتون تولید خواهد شد. این گزارش که پیش‌تر توسط رسانه ژاپنی

Best Car Web نیز به آن اشاره شده بود، تمام شایعات قبلی را تأیید می‌کند. تولید در تایلند (مرکز ساخت پیکاپ‌هایی چون هایلوکس و رنجر) و در کنار ترایتون، به این معناست که پاجروی جدید به احتمال قریب به یقین بر پایه یک شاسی مستقل نردبانی مشترک با ترایتون ساخته می‌شود و برخلاف گزارشات قبلی، استفاده از پلت‌فرم پاترول منفی است. این اشتراک پلت‌فرم با ترایتون به احتمال زیاد به بخش فنی نیز کشیده می‌شود. انتظار می‌رود قلب تپنده پاجروی جدید، همان پیرانه ۲.۴ لیتری تونین توربودزل ترایتون باشد که قدرتی معادل ۲۰۱ اسب‌بخار و گشتاور ۴۷۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند.

بی‌پاسخ مانده است. آیا دولت یا شرکت‌های واردکننده در برابر این تأخیرها مسئولیت حقوقی یا اقتصادی دارند؟

از منظر حقوقی، شرکت‌های واردکننده مسئول بازگرداندن وجوه و پرداخت خسارت به مشتریان هستند، زیرا دریافت پیش‌پرداخت در قراردادهای معتبر، تعهداتی را برای شرکت ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، دولت نیز در حدی که وظیفه سیاست‌گذاری، نظارت و ایجاد سازوکارهای شفاف را بر عهده دارد، مسئول تضمین شفافیت و حفظ ارزش پول مشتریان است. کوتاهی یا بی‌توجهی به این مسئولیت‌ها می‌تواند اثرات بلندمدت بر اعتماد عمومی داشته باشد و حتی باعث کاهش مشارکت در طرح‌های مشابه آینده شود. بنابراین، هر دو نهاد، دولت و شرکت‌های واردکننده، باید پاسخگوی این وضعیت باشند و تمهیدات لازم برای جبران خسارت مشتریان و حفظ ارزش وجوه آن‌ها را در نظر بگیرند.

برخی مشتریان به دلیل نبود اطلاعات شفاف قصد انصراف دارند. با توجه به شرایط قرارداد، آیا امکان آزادسازی سریع وجوه و پرداخت خسارت وجود دارد یا موانع قانونی قابل توجهی پیش‌روی آنان است؟

آزادسازی وجوه و پرداخت خسارت در شرایط فعلی امکان‌پذیر است، اما نیازمند تصمیم سریع شرکت‌ها و هماهنگی با نهادهای نظارتی و بانک‌هاست. موانع قانونی معمولاً محدود به نحوه ثبت سفارش و بندهای قرارداد است، ولی با طراحی فرآیند شفاف و قابل اجرا، می‌توان امکان بازگشت وجوه مشتریان و پرداخت جبران خسارت را فراهم کرد. سرعت عمل در این زمینه نه تنها به حفظ حقوق مصرف‌کننده کمک می‌کند، بلکه اعتماد عمومی را نیز تقویت می‌کند و از آسیب‌های بلندمدت به بازار خودرو جلوگیری خواهد کرد.

با توجه به افزایش نرخ ارز و هزینه‌های واردات، آیا احتمال تغییر قیمت نهایی خودروها وجود دارد و این موضوع چه تبعاتی برای خریداران بالاتر خواهد داشت؟

افزایش نرخ ارز و هزینه‌های واردات به طور طبیعی می‌تواند قیمت نهایی خودروها را تحت تأثیر قرار دهد. این تغییرات، به ویژه برای مشتریانی که پیش‌پرداخت کرده‌اند و منتظر تحویل خودرو هستند، تبعات قابل توجهی دارد. تغییر قیمت نه تنها باعث زیان مالی مستقیم خریداران می‌شود، بلکه بی‌اعتمادی به سیاست‌های تنظیم بازار و شرکت‌های واردکننده را نیز افزایش می‌دهد. علاوه بر این، احتمال ایجاد اختلافات حقوقی و اقتصادی میان مشتریان و شرکت‌ها وجود دارد و فشار روانی بر مصرف‌کنندگان به طور قابل توجهی بالا می‌رود.

در صورت ادامه وضعیت فعلی، این طرح چه تأثیری بر اعتماد عمومی به برنامه‌های دولت در حوزه واردات و تنظیم بازار خودرو خواهد داشت؟

ادامه وضعیت بالاترکلیفی، اثرات منفی بلندمدت بر اعتماد عمومی دارد. مصرف‌کنندگان نسبت به وعده‌های آینده دولت بدبین خواهند شد و این بی‌اعتمادی می‌تواند به کاهش مشارکت در طرح‌های مشابه و کاهش کارایی سیاست‌های تنظیم بازار منجر شود. علاوه بر این، شکاف میان انتظارات مشتریان و عملکرد واقعی، باعث افزایش شکایات، فشار رسانه‌ای و نارضایتی عمومی خواهد شد. بنابراین اقدام فوری برای شفاف‌سازی، بازگرداندن وجوه و ایجاد تضمین‌های حقوقی برای مصرف‌کنندگان ضروری است.

چه اصلاحاتی ضروری است تا ضمن سامان‌دهی وضعیت فعلی، طرح‌های مشابه در آینده شفافیت، پیش‌بینی‌پذیری و حفظ حقوق مصرف‌کننده را تضمین کنند؟

اصلاحات ضروری شامل چند محور کلیدی است. نخست، ایجاد سامانه‌ای شفاف و قابل رصد که امکان بررسی لحظه‌ای موجودی خودروها، وضعیت سفارش‌ها و گزارش‌دهی دوره‌ای را فراهم کند. دوم، تعیین سقف واردات بر اساس ظرفیت واقعی بازار و برنامه‌ریزی دقیق زمان‌بندی تحویل‌ها تا فاصله میان وعده‌ها و واقعیت کاهش یابد. سوم، شفاف‌سازی شیوه دریافت پیش‌پرداخت و تضمین بازگشت وجوه در صورت انصراف مشتریان، به همراه مکانیسم جبران خسارت برای متقاضیان متضرر. چهارم، انتشار گزارش‌های دوره‌ای و دسترسی‌پذیر برای عموم، که اعتماد عمومی و شفافیت تصمیم‌گیری را افزایش دهد. اجرای این اصلاحات نه تنها وضعیت فعلی را سامان می‌بخشد، بلکه طرح‌های آینده را به استانداردهای شفافیت، پیش‌بینی‌پذیری و حفظ حقوق مصرف‌کننده نزدیک‌تر خواهد کرد.



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بحران سامانه فروش خودروهای وارداتی

آینده، ضروری و غیرقابل اجتناب است. مهدی خسروشاهی، کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» هشدار داد: «سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف‌سازی و مشکلات گسترده و بالاترکلیفی جدی مواجه کرده است. مبالغ پیش‌پرداخت هنگفت بدون تعیین نوع خودرو، قیمت نهایی و زمان تحویل مسدود شده و اطلاعات شفافی درباره تعداد واقعی خودروهای موجود در بنادر در دسترس نیست.» وی افزود: «این ناهماهنگی‌ها باعث سردرگمی مشتریان و افزایش نگرانی درباره تضييع حقوق مصرف‌کننده شده است و ادامه آن می‌تواند اثرات بلندمدت بر اعتماد عمومی به سیاست‌های دولت در حوزه واردات خودرو و تنظیم بازار داشته باشد.»

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف‌سازی عرضه راه‌اندازی شد، اما بسیاری از ثبت‌نام‌کنندگان با تأخیر و ابهام مواجه هستند. از نظر شمار بشه این ناهماهنگی در طراحی سامانه است یا در سیاست‌گذاری واردات؟

در بررسی وضعیت فعلی، به نظر می‌رسد مشکلات موجود ترکیبی از ضعف طراحی سامانه و سیاست‌گذاری واردات باشد. از منظر طراحی، سامانه نیازمند ابزارهای دقیق برای ثبت اطلاعات مشتریان، پیگیری وضعیت سفارش‌ها و ارائه گزارش شفاف از موجودی خودروها است. نبود چنین ابزارهایی موجب سردرگمی متقاضیان و افزایش فشار بر بخش‌های پشتیبانی شده است. از طرف دیگر، سیاست‌گذاری واردات نیز به طور کامل با ظرفیت‌های عملیاتی و واقعیت‌های بازار همخوانی نداشته است. سقف‌های تعیین‌شده برای واردات، زمان‌بندی غیرواقعی و نبود برنامه‌ریزی جامع، فاصله بین وعده‌های اعلامی و

تحویل واقعی خودروها را افزایش داده است. در نتیجه، هر دو عامل در شکل‌گیری وضعیت کنونی مؤثر بوده‌اند و نمی‌توان تنها یکی از آن‌ها را مقصر دانست.

مبالغ ۵۰۰ میلیون تومانی متقاضیان بدون تعیین نوع خودرو، قیمت نهایی و موعد تحویل مسدود شده است. این مدل دریافت وجه را از منظر حقوق مصرف‌کننده و اصول قراردادهای پیش‌فروش چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این روش دریافت وجه از منظر حقوق مصرف‌کننده و اصول قراردادهای پیش‌فروش، بسیار مشکل‌ساز است. پیش‌پرداخت بدون مشخص شدن نوع خودرو، قیمت نهایی و زمان تحویل، ریسک اقتصادی قابل توجهی برای مشتریان ایجاد می‌کند و اعتماد عمومی به طرح‌های دولتی و شرکت‌های واردکننده را به شدت کاهش می‌دهد. اصولاً قراردادهای پیش‌فروش باید شفاف، قابل ردیابی و عادلانه باشند تا حقوق خریدار حفظ شود و امکان برنامه‌ریزی مالی برای او فراهم باشد. در این شرایط، مشتریان عملاً در معرض ریسک کامل قرار دارند و هر گونه تغییر قیمت، تأخیر یا مشکل تأمین، مستقیماً به زیان آن‌ها تمام می‌شود. از این منظر، مدل فعلی نیازمند بازنگری فوری و ایجاد تضمین‌های جدی برای خریداران است.

برخی مسئولان دلیل بالاترکلیفی را کمبود خودرو و مشکلات تأمین در مبادی ورودی می‌دانند. به نظر شما شکاف بین وعده‌ها و تعداد واقعی خودروهای واردشده ناشی از ضعف برنامه‌ریزی است یا محدودیت‌های بیرونی؟

در واقعیت، هر دو عامل در ایجاد مشکلات نقش دارند. محدودیت‌های بیرونی مانند کمبود عرضه جهانی، نوسانات نرخ ارز، مسائل گمرکی و تأخیر در حمل و نقل

بین‌المللی غیرقابل انکار هستند و می‌توانند به تأخیر در تحویل خودروها منجر شوند. اما نکته مهم این است که ضعف برنامه‌ریزی داخلی، نبود پیش‌بینی درست ظرفیت واردات و عدم هم‌سویی میان سیاست‌گذاری‌ها و نیاز بازار، شکاف بین وعده‌های اعلام‌شده و خودروهای واقعی را بزرگ‌تر کرده است. اگر برنامه‌ریزی دقیق و مبتنی بر داده‌های واقعی صورت می‌گرفت، بخش قابل توجهی از مشکلات قابل پیشگیری بود و بالاترکلیفی کنونی تا این حد گسترده نمی‌شد.

موضوع سود وجوه بلوکه‌شده و مسئولیت دولت در حفظ ارزش پول مشتریان همچنان



ادامه وضعیت بالاترکلیفی، اثرات منفی بلندمدت بر اعتماد عمومی دارد. مصرف‌کنندگان نسبت به وعده‌های آینده دولت بدبین خواهند شد و این بی‌اعتمادی می‌تواند به کاهش مشارکت در طرح‌های مشابه و کاهش کارایی سیاست‌های تنظیم بازار منجر شود



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف شفاف‌سازی و نظم‌دهی به بازار راه‌اندازی شد، اما امروز هزاران متقاضی با مشکلات گسترده و بالاترکلیفی جدی مواجه هستند. مبالغ پیش‌پرداخت هنگفت بدون تعیین نوع خودرو، قیمت نهایی و زمان تحویل مسدود شده و اطلاعات شفافی درباره تعداد واقعی خودروهای موجود در بنادر در دسترس نیست. این ناهماهنگی‌ها باعث سردرگمی مشتریان و افزایش نگرانی درباره تضييع حقوق مصرف‌کننده شده است. کارشناسان هشدار می‌دهند که ادامه این وضعیت می‌تواند اثرات بلندمدت بر اعتماد عمومی به سیاست‌های دولت در حوزه واردات خودرو و تنظیم بازار داشته باشد و حتی به کاهش مشارکت در طرح‌های مشابه آینده منجر شود.

بالاترکلیفی در تحویل خودروها و عدم پاسخگویی به مشکلات مالی و قراردادی مشتریان، علاوه بر فشار روانی، ریسک اقتصادی قابل توجهی ایجاد می‌کند و امکان ایجاد اختلافات حقوقی بین مصرف‌کنندگان و شرکت‌های واردکننده را افزایش می‌دهد. تحلیلگران معتقدند که اصلاحات فوری و ساختاری، شامل شفاف‌سازی اطلاعات سامانه، بازگرداندن وجوه بلوکه‌شده، تضمین پیش‌بینی‌پذیری قیمت‌ها و ایجاد مکانیسم جبران خسارت، برای جلب دوباره اعتماد عمومی و تضمین عدالت اقتصادی در طرح‌های

تمرکز بیشتر «بنتلی» روی شاسی‌بلندها؛ این بار برقی



«اولین تصاویر جاسوسی از شاسی‌بلند برقی بنتلی منتشر شد. این مدل لوکس با قدرت ۱۰۰۰ اسب‌بخاری، اواخر سال ۲۰۲۶ از راه می‌رسد. در حالی که به‌نظر می‌رسد تب جهانی برای خودروهای برقی کمی فروکش کرده، بنتلی با تمام‌قوادر حال توسعه اولین شاسی‌بلند تمام‌برقی خود است. این خودرو که فعلا با نام شاسی‌بلند شهری یا اوربان SUV شناخته می‌شود، به تازگی با پوشش استتاری نزدیک به نسخه نهایی در حال آزمایش شکار شده و برای نخستین بار، تصویری واضح از آن چه باید در اواخر سال ۲۰۲۶ انتظار داشته باشیم، ارائه می‌دهد. اگر چه بنتلی نام شهری را

برای این پروژه انتخاب کرده، اما این مدل همچنان بر اساس استانداردهای اروپایی یک شاسی‌بلند بزرگ محسوب می‌شود؛ هر چند که از بنیادینا کوچک‌تر خواهد بود. تصاویر جاسوسی نشان می‌دهند این خودرو جدید ظاهری بسیار جذاب‌تر و آیرودینامیک‌تر از برادر بزرگ‌تر خود دارد. شاسی‌بلند برقی جدید بنتلی از طراحی سنتی جعبه‌ای شکل با کابوتی کشیده، اوور‌هنگ جلو‌نسبتا کوتاه و شیشه جلو با شیب تند بهره می‌برد که به آیرودینامیک خودرو در سرعت‌های بالا کمک شایانی می‌کند.

کیفیت سوخت؛ حلقه گمشده‌ای که بار آلودگی را بر دوش خودروسازان انداخته است؛

استاندارد خودرو و بنزین با هم مطابقت ندارند!

از اکتان پایین تا فشار بخار و گوگرد بالا؛ سه عامل مغفولی که مصرف بنزین و آلایندگی را تشدید می‌کند؛ اما تمام انتقادات متوجه خودروسازان است



لایه سولفات روی سطح فعال کاتالیست شده و عملاً آن را از کار می‌اندازد. در این حالت، آلایندگی خودرو به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد؛ چراغ‌چک روشن می‌شود و مصرف سوخت بالا می‌رود. با این حال، این پیامد مستقیم کیفیت سوخت، در افکار عمومی و حتی بخشی از گزارش‌ها، به‌صورت «کیفیت پایین خودرو» مطرح می‌شود؛ درحالی‌که ریشه مشکل کاملاً خارج از دامنه اختیار خودروساز است.

استانداردهای نامتقارن؛ سخت‌گیری برای خودرو، تساهل برای سوخت

بررسی مقررات نشان می‌دهد سخت‌ترین استانداردها برای خودروسازان اعمال شده است؛ از یورو ۵ تا آزمون‌های تیخیر، نشستی، دوام، تست آلایندگی سرد و گرم و محدودیت‌های متعدد در سامانه احتراق است. اما این استانداردها تنها یک‌سوی زنجیره را هدف قرار داده‌اند. اگر سوخت به‌لحاظ اکتان، فشار بخار، ترکیبات آروماتیک، بنزن و گوگرد با استانداردهای آلایندگی همخوان نباشد، هیچ موتور یورو ۵ یا یورو ۶‌قادر به‌رسیدن به عملکرد طراحی‌شده نخواهد بود. به‌بیان دیگر، سخت‌گیری‌های یکجانبه در عمل یک توازن ناقص ایجاد کرده است: خودروساز ناچار به ارتقااست؛ اما سوخت لزوماً همراه این ارتقا نشده است. نتیجه، افت کارایی، افزایش مصرف و شکل‌گیری تصویری ناعادلانه از تقصیر هاست.

مصرف ۱۳۶ میلیون لیتری بنزین؛ نشانه‌ای از عدم انطباق سوخت با موتورهای نسل جدید به‌طور میانگین مصرف روزانه نزدیک به ۱۳۶ میلیون لیتر بنزین در کشور، عددی است که حتی با رشد مالکیت خودرو نیز قابل توضیح نیست. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد بخش مهمی از شاخص مصرف به‌کیفیت سوخت وابسته است و نه فقط نوع و سن خودروها، برابر مطالعات تطبیقی، اگر بنزین عرضه‌شده در کشور به استاندارد واقعی یورو ۵ نزدیک شود، مصرف سوخت

در سال‌هایی که صنعت خودرو به دلیل مجموعه‌ای از فشارهای استاندارد، محدودیت‌های تولید و انتقادهای عمومی در مرکز توجه قرار گرفته، یک فاکتور بنیادین همچنان از دایره بحث‌کنار گذاشته می‌شود: کیفیت سوختی که در کشور تولید و توزیع می‌شود. در شرایطی که موتورهای جدید با هدف کاهش مصرف و آلایندگی طراحی شده‌اند، استفاده از سوخت‌های با اکتان پایین، فشار بخار بالا و میزان قابل توجه گوگرد، نه‌تنها کارایی این موتورها را مختل می‌کند، بلکه بخش بزرگی از آلودگی و افزایش مصرف را به خودروسازان نسبت می‌دهد. این درحالی‌است که تجربه جهانی نشان می‌دهد هیچ سیاست خودرویی بدون اصلاح کیفیت سوخت به نتیجه نمی‌رسد.

اکتان پایین؛ زمینه‌ساز ناک، مصرف بیشتر سوخت و قضاوت نادرست درباره خودروها طی یک دهه گذشته، خودروسازان داخلی تحت فشار الزامات استاندارد، به‌سمت موتورهای پربازده‌تر، تراکم‌بالا و کم‌مصرف حرکت کرده‌اند؛ موتورهایی که بنا بر ماهیت طراحی، نیازمند بنزین با اکتان واقعی حداقل ۹۵ هستند. اما بخش قابل توجهی از بنزین عرضه‌شده در کشور نه‌تنها با این استاندارد همخوانی ندارد، بلکه تلورانس کیفیت آن نیز بسیار بالا و غیرقابل پیش‌بینی است.

پایین بودن عدد اکتان موجب ناک (احتراق زودرس) می‌شود؛ پدیده‌ای که ECU خودرو برای مقابله با آن، ناچار است زمان جرقه را عقب بیندازد. این فرآیند نه‌فقط قدرت موتور را کاهش می‌دهد، بلکه مصرف سوخت را ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش داده و عملاً کارایی موتورهای نسل جدید را کاهش می‌دهد. در چنین شرایطی، انتقاد از خودروساز به‌دلیل «مصرف بالا» یا «شتاب کمتر» بیشتر شبیه خطای تحلیلی است تا نقد کارشناسی؛ چراکه حتی بهترین برندهای جهانی نیز با سوخت کم کیفیت قادر به ارائه عملکرد استاندارد نیستند.

آلایندگی تیخیری که از پالایشگاه تا پاک خودرو ادامه دارد

یکی از مهم‌ترین ضعف‌های ساختاری سوخت در کشور، فشار بخار بالای بنزین (RVP) است؛ عامل پنهانی که تیخیر سوخت را در تمام چرخه توزیع، از پالایشگاه تا پمپ‌بنزین و حتی در باک خودرو افزایش می‌دهد. این تیخیر گسترده دو پیامد اساسی دارد: نخست، اتلاف واقعی انرژی که در آمار مصرف به‌صورت مصرف بالاتر ثبت می‌شود؛ دوم، انتشار VOCها که از مهم‌ترین عوامل تشکیل آوزون تروپوسفری و ذرات ثانویه هستند. در اغلب کشورها، مقدار فشار بخار در تابستان و زمستان به‌طور دقیق تنظیم می‌شود تا تیخیر سوخت کنترل شود. اما در کشور، فقدان مدیریت فصلی RVP موجب شده بخش قابل توجهی از آلایندگی تیخیری که ماهیتاً به کیفیت سوخت مربوط است، به‌عنوان «آلودگی خودروها» معرفی شود.

پایان عمر زود هنگام کاتالیست‌ها و افزایش آلایندگی واقعی

کاتالیست‌ها در خودروهای جدید قادر هستند تا ۹۵ درصد آلایندگی خروجی موتور را کاهش دهند؛ به‌شرطی که سوخت مصرفی حاوی گوگرد بالا نباشد. میزان گوگرد در برخی نقاط کشور به گونه‌ای است که باعث تشکیل

پیگیری يك موضوع

فرزانه انصاری

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

رفع چالش آلودگی هوا نیازمند مشارکت همه نهادها

«درحالی‌که بحث آلودگی هوا، کیفیت سوخت و مسئولیت‌پذیری نهادهای حاکمیتی دوباره در صدر نگرانی‌های افکار عمومی قرار گرفته، سازمان ملی استاندارد بار دیگر نقش محوری خود را در این چرخه یادآوری کرده است؛ از همین رو فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

مهم‌ترین مأموریت سازمان استاندارد در موضوع آلودگی هوا چیست؟

حل معضل آلودگی هوا بدون مشارکت همه نهادها ممکن نیست. سازمان استاندارد براساس تکالیف قانون هوای پاک وظایف خود را با دقت انجام می‌دهد و گزارش‌ها را مستمر برای دستگاه‌های متولی ارسال کرده‌ایم. ما آماده‌ایم مسئولیت‌های سنگین‌تری نیز برعهده بگیریم تا بتوانیم نقش حمایتی در کنار سایر دستگاه‌ها داشته باشیم.

ارتباط سازمان با وزارت صمت و سازمان محیط زیست در این حوزه چگونه پیش می‌رود؟

خوشبختانه ارتباط بسیار خوبی برقرار است. اخیراً جلسه مشترکی درباره ارزیابی کیفیت سوخت تولیدی در پالایشگاه‌ها داشتیم و نتایج را به رئیس جمهور ارائه کردیم. هدف ما کمک به پالایشگاه‌ها برای رفع موانع و بهبود کیفیت سوخت است. سازمان استاندارد در کنار وزارتخانه‌های نفت و نیرو، یکی از متولیان اصلی حوزه انرژی به‌شمار می‌رود و در ارزیابی انرژی ساختمان‌های اداری و پنل‌های خورشیدی نیز ورود کرده‌ایم.

به نظر شما کیفیت در توسعه اقتصادی می‌تواند چه تأثیری در صنعت داشته باشد؟

کیفیت فقط یک شاخص تولیدی نیست؛ پشتوانه توسعه اقتصادی، کاهش هزینه‌ها و رقابت‌پذیری در بازارهای جهانی است. به‌علاوه، کیفیت به هویت ملی، اعتمادسازی و ارتقای فرهنگ تولید کمک می‌کند. مردم حق دارند کالای باکیفیت مصرف کنند و این حق باید حفظ شود.

شاخص‌های استانداردسازی ایران چه تغییری داشته است؟

در دو سال گذشته ارتقای قابل توجهی ثبت شده است. طبق داده‌های بین‌المللی، رتبه ایران در شاخص‌های استانداردسازی در سال ۲۰۲۰ به عدد ۲۰ رسیده که دستاورد مهمی است و نشان می‌دهد با برنامه‌ریزی دقیق می‌توان در سایر حوزه‌ها نیز جهش داشت.

نگاه

View



کارشناس صنعت خودرو

مصوبه جدید قیمت سوخت و آغاز تغییرات در بازار خودرو!

«در شرایط فعلی کشور با محدودیت‌های جدی در تامین حامل‌های انرژی مواجه است و اصلاح قیمت سوخت به یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر تبدیل شده است؛ اما واقعیت آن است که در این مصوبه نهایت تلاش شده تا فشار اقتصادی بر مردم وارد نشود و دولت ناگزیر است در طراحی سیاست‌های خود، تعادلی میان مدیریت منابع محدود و حمایت از اقشار آسیب‌پذیر برقرار کند. در چنین شرایطی، دولت یک طرح سهمیه‌بندی بنیابینی را طراحی کرده که هدف آن هم مدیریت مصرف سوخت و هم جلوگیری از هدررفت منابع است. نرخ سوم سوخت که در قالب بنزین ۵ هزار تومانی تعیین شده، نسبتاً پایین است و هدف آن اعمال محدودیت بر مصرف اضافی است. محاسبات نشان می‌دهد که برای یک خودرو معمولی، تفاوت در مجموع هزینه ماهانه سوخت حتی در صورت استفاده از سهمیه آزاد، نهایتاً حدود ۴۵۰ هزار تومان خواهد بود؛ رقمی که فشار قابل توجهی بر خانوارها وارد نمی‌کند؛ اما می‌تواند به عنوان مشوقی برای استفاده از خودروهای گازسوز و کاهش مصرف بنزین عمل کند. ذکر این نکته ضروری است که این تغییرات تأثیری بر بازار خودرو نخواهد داشت. از سویی، در بخش حمل‌ونقل عمومی نیز دولت می‌تواند با تخصیص پارانه‌ها به این حوزه، استفاده از خودروهای تک‌سرشنشین و موتورسیکلت را کاهش دهد و هم‌زمان به‌رووری سیستم حمل‌ونقل را افزایش دهد که هدف اصلی در این بخش ارتقای کیفیت حمل‌ونقل مسافر و بار در داخل و بین شهرهاست و اولویت باید با توسعه زیرساخت‌های ریلی و سپس شبکه اتوبوسرانی باشد. تجربه بین‌المللی نشان می‌دهد که اعمال افزایش پلکانی و تدریجی قیمت سوخت همراه با مشوق‌های خرید خودروهای برقی و مدرن، هم باعث کاهش مصرف سوخت می‌شود و هم امکان مدیریت بهتر منابع اقتصادی و حفاظت از محیط زیست را فراهم می‌کند؛ این درحالی‌است که سیاست فعلی کشور، در مقایسه با روند جهانی، هنوز یارانه بیشتری به سوخت اختصاص می‌دهد و منابع کافی برای توسعه خودروهای برقی و مدرن وجود ندارد. از سویی، اصلاح قیمت سوخت باید به‌صورت تدریجی، منطقی و هماهنگ با تورم و شرایط اقتصادی کشور صورت گیرد تا از بروز شوک‌های ناگهانی جلوگیری شود.

خواهد شد. با توجه به علاقه فعالان حوزه حمل‌ونقل در قاره آفریقا به محصول واگن هود و برنامه‌های تدوین شده ایران خودرو دیزل در حوزه صادرات و ورود به بازارهای بین‌المللی، ادامه این همکاری‌ها، نویدبخش چشم‌اندازی روشن برای گسترش صادرات محصولات، توسط این شرکت است.

ارسال نخستین محموله صادراتی «ایران خودرو دیزل» به قاره آفریقا

منطقه غرب آفریقا، نخستین محموله این قرارداد شامل محصول واگن هود به مقصد کشور کامرون ارسال شد. این محموله پس از انجام موفقیت‌آمیز تست‌های فنی و مهندسی مطابق درخواست و سفارش مشتری آماده ارسال شد و طبق برنامه طی هفته آینده و در مرحله دوم، محموله دیگری از این محصول نیز آماده ارسال



صادرات خودروهای تجاری به کشورهای آفریقایی آغاز شده است؛ برنامه‌های دیگری نیز برای صادرات خودروهای سواری در دستور کار قرار گرفته که به‌زودی در این زمینه هم اقدامات قابل توجهی صورت می‌گیرد. براساس این گزارش، در چارچوب اجرای قرارداد تامین کامیون واگن هود توسط شرکت ایران خودرو دیزل برای

ایکوپرس - نخستین محموله صادراتی ایران خودرو دیزل به قاره آفریقا، روز چهارشنبه پنجم آذرماه به مقصد کشور کامرون بارگیری شد.

پس از واگذاری مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو به بخش خصوصی و تأکید مدیریت این شرکت برای ازسرگیری برنامه‌ریزی برای صادرات، اقدامات لازم برای

زاپاس

Spare Tire

را به‌دنیای کشتی‌های لوکس می‌آورد. این دومین همکاری لامبورگینی با شرکت ایتالیایی مذکور پس از مدل موفق تکنومار ۱۶۲ است؛ اما مدل 101FT همان فرمول را در مقیاسی بسیار بزرگ‌تر و باشکوه‌تر پیاده می‌کند. در تمام زوایای این قایق زبان طراحی لامبورگینی از خطوط ۶ ضلعی گرفته تا چراغ‌های ۷-شکل که مستقیماً از جدیدترین سوپرکارهای این شرکت مانند فنومنو و تمارو الهام گرفته، کاملاً مشهود است. زیر این پوسته زیبا و خشن، سه موتور قدرتمند MTU 16V2000 M96L قرار گرفته که در مجموع قدرتی معادل ۷۶۰۰ اسب‌بخار تولید می‌کنند.

لامبورگینی جدیدترین قایق تفریحی خود را معرفی کرده که با ۳۰ متر طول و ۷ هزار و ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت، در ظاهر از سوپراسپرت‌های این شرکت الهام گرفته است. لامبورگینی جدیدترین محصول خود را معرفی کرده که البته این بار نه روی جاده، بلکه برای حرکت روی امواج دریا ساخته شده است. این شرکت ایتالیایی در همکاری با گروه کشتی‌سازی The Italian Sea Group از جدیدترین قایق خود با نام تکنومار 101F در نمایشگاه قایق‌های تفریحی موناکو رونمایی کرده است. این شناور ۱۰۱ فوتی (حدود ۳۰ متر)، یک ابرخودرو واقعی برای دریاست که طراحی تهاجمی و قدرت بی‌نظیر لامبورگینی



لامبورگینی‌های بیشتری روی آب می‌روند



ویژه‌ها



درخواست ثبت سفارش برای ۷۵ هزار دستگاه خودرو وارداتی



«معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت گفت: «برای ۷۵ هزار خودرو وارداتی دیگر نیز درخواست ثبت سفارش شده است و با نظام تعرفه‌ای جدید تلاش شده است قیمت خودروهای اقتصادی افزایش نیابد.» سیدحامد عاملی اظهار داشت: «از ابتدای سال ۳۱ هزار دستگاه خودرو وارداتی از گمرکات ترخیص شده و برای بیش از ۳۰ هزار دستگاه خودرو ثبت سفارش انجام شده است.»

دیگه چه خبر؟



تایید اختصاص بسته ۴۰ همتی به قطعه‌سازان کشور



«زارعی، سخنگوی وزارت صمت با اشاره به این که هفته گذشته دو منبع بانکی به ارزش ۲۰ هزار میلیارد تومان برای قطعه‌سازان ابلاغ شده است، گفت: «مکانیزم عملیاتی شدن این مبالغ به این صورت است که قطعه‌سازها باید به بانک معرفی شده و پس از تایید بانک مبلغ اعلام شده را به حساب قطعه‌سازان واریز خواهد کرد. این منابع مالی به‌صورت مستقیم در اختیار سازمان مربوطه قرار می‌گیرد و در حساب خودروسازان گردش نخواهد داشت.»

تونیرا



صرفه‌جویی انرژی تا ۳۰ درصد با بازسازی واحدهای صنعتی



«معاون وزیر صمت از پیش‌بینی ۶ همت برای بازسازی واحدهای صنعتی در ۱۴۰۵ خبر داد و گفت: «در واحدهای صنعتی که طرح نوسازی اجرا شده، حدود ۳۰ درصد کاهش مصرف انرژی حاصل شده است.» فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل ایدرو با اشاره به استقبال صنایع از این طرح گفت: «تاکنون ۲۷۰ واحد صنعتی در سامانه نوسازی ثبت‌نام کرده‌اند و پرونده آن‌ها در مرحله بررسی کارشناسی، اخذ تاییدیه از استان‌ها و ارسال به بانک‌ها قرار دارد.»

در هشت ماهه نخست سال جاری؛

درآمد ۶۲ همتی «سایپا» تثبیت شد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گزارش عملکرد هشت‌ماهه سایپا تا پایان آبان ۱۴۰۴ تصویر نسبتاً شفافی از شرایط تولید و فروش این خودروساز ارائه می‌دهد؛ گزارشی که نشان می‌دهد ثبات نسبی در جریان تولید توانسته درآمد شرکت را تثبیت کند.

براساس داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، مجموع فروش سایپا در این دوره به ۶۲ هزار میلیارد تومان رسیده و آبان‌ماه با ثبت ۷ هزار و ۵۶۹ میلیارد تومان، یکی از ماه‌های پررونق سنال برای شرکت محسوب می‌شود. این عملکرد بیانگر آن است که روند فروش در ماه‌های اخیر از نوسانات شدید فاصله گرفته و به یک چارچوب تا حد زیادی قابل پیش‌بینی رسیده است.

علاوه بر بازار داخلی، صادرات نیز هرچند سهم کوچک‌تری دارد، اما ۲۸۲ میلیارد تومان از مجموع درآمد هشت‌ماهه را تشکیل داده و نشان می‌دهد فعالیت‌های برون‌مرزی سایپا به‌طور کامل متوقف نشده و همچنان بخشی از ظرفیت فروش شرکت در بازارهای خارجی حفظ شده است. داده‌ها حکایت از آن دارند که ساختار فروش سایپا همچنان به گروه X200 متکی است؛ خانواده‌ای شامل تیبیا، کوئیک و ساینما که طی هشت‌ماه نخست سال ۳۶ هزار میلیارد تومان درآمد ایجاد کرده و نقش اصلی را در سبد محصولات شرکت ایفا می‌کند.



سایپا

جایگاه رقابتی شرکت را در برابر سایر خودروسازان حفظ کند.

ایس‌نات، از زاویه مدیریت مالی نیز اهمیت دارد؛ زیرا پیش‌بینی‌پذیری تولید و فروش امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر در حوزه نقدینگی، کنترل هزینه‌های سربار و مدیریت قراردادهای تامین را فراهم کرده است.

در شرایطی که بازار خودرو درگیر نوسانات قیمت، تغییرات سیاستی وافت و خیز تقاضاست، حفظ استمرار تولید نوعی سپر حفاظتی برای سایپا ایجاد کرده و مانع از ایجاد شکاف میان عرضه و تقاضا شده است. در مجموع، عملکرد هشت‌ماهه سایپا تصویری روشن از نشان می‌دهد که با وجود چالش‌های محیطی، توانسته با تثبیت تولید، درآمد خود را حفظ کرده و ثبات نسبی در فروش ایجاد کند.

استمرار تقاضا برای این گروه محصول، موجب شده است سایپا بتواند جریان نقدی خود را در سطحی قابل اتکا حفظ کند؛ هرچند وابستگی بالا به یک خانواده محصول، نیاز به برنامه‌ریزی برای تنوع‌بخشی به سبد تولید را نیز یادآوری می‌کند.

بررسی وضعیت سایپا نشان می‌دهد ثبات در تولید طی ماه‌های اخیر یکی از مزیت‌های کلیدی شرکت بوده است. استمرار خطوط تولید موجب شده سایپا با مدیریت بهینه‌تری موجودی قطعات را کنترل کند و از ایجاد وقفه‌هایی که معمولاً به افزایش هزینه و کاهش ظرفیت عرضه منجر می‌شوند، جلوگیری شود.

تداوم تولید همچنین توانسته امکان پاسخ‌گویی پیوسته به تقاضای بازار را فراهم کند؛ موضوعی که در دوره‌های کمبود عرضه می‌تواند

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «ایرکا پارت صنعت»

درآمد آبان‌ماه
100
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۸ ماهه

53%

میزان درآمد ۸ ماهه

685
میلیارد تومان

شرکت «ایرکا پارت صنعت» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۶۸۵ میلیارد تومان درآمد شده است.

چرا؟



افزایش قیمت‌ها در سایه وضعیت رکودی

«البته با وجود افزایش قیمت‌ها، حجم معاملات در بازار کاهش یافته و رکود ضمنی شکل گرفته است. بسیاری از خریداران از خرید بازمانده‌اند؛ چرا که اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد و همچنین شرایط پرداخت دشوار، مانع نهایی شدن معاملات شده است. این موضوع باعث شده است رشد قیمت‌ها در بازار آزاد بیشتر جنبه روانی داشته باشد و کمتر به معاملات واقعی برسد.

برای چه؟



مهم‌ترین مولفه‌های تاثیرگذار روی بازار خودرو

«بازار خودرو در شرایط فعلی ترکیبی از تورم، نوسان ارز، بالا رفتن هزینه تمام‌شده تولید و عرضه محدود را تجربه می‌کند. نتیجه این ترکیب، افزایش قیمت‌ها، کاهش معاملات واقعی و تاخیر در تحویل خودروهاست. کارشناسان معتقدند تا زمانی که عرضه خودروسازان افزایش نیابد، فاصله بین قیمت بازار آزاد و معاملات واقعی ادامه خواهد داشت و روند فعلی افزایش قیمت‌ها نیز با رکود همراه خواهد بود.

دلبه يك

First gear

متهم‌سازی خودرو با بنزین بی کیفیت!

«حاضر جواب: سال‌هاست آلودگی هوا دنبال یک متهم می‌گردد؛ یکی که بتوان راحت رویش انگشت گذاشت و سرش داد زد تا خیال همه راحت شود! این وسط خودرو و بیچاره همیشه در دسترس است، ساکت است، حرف هم نمی‌زند، بنابراین بهترین گزینه برای متهم‌سازی جمعی به‌شمار می‌رود. ولی اگر یک روز بنزین‌ها زبان باز کنند، احتمالاً اولین جمله‌شان این خواهد بود: «به خدا ما هم دوست داریم خوش‌بو باشیم!» اصلاً شاید یک روز سازمان استاندارد، خودروسازان و پالایشگاه‌ها بنشینند و یک جلسه دوستانه برگزار کنند، قهوه بخورند و تصمیم بگیرند هر کس سهم آلودگی خودش را قبول کند.

کیفیت و تولید خودروها را تقا می‌یابد

«حاضر جواب: ارتقا یافتن کیفیت خودروها یک جمله است و ششادی مردم یک چیز دیگر. مردم وقتی این جمله را می‌شنوند، برای لحظه‌ای چشمانشان را می‌بندند و خود را در خودرویی تصور می‌کنند که با یک ضربه کوچک به در، از دو طرف قفل نمی‌شود؛ یا با روشن کردن کولر، حرکتش کند نمی‌شود. البته کارشناس همیشه امیدوارانه صحبت می‌کند و این بسیار ارزشمند است. اگر یک روز کیفیت خودروها واقعا آن قدر بالا برود که هنگام خرید، فروشنده بگوید «لطفاً تست فنی را خودتان انجام دهید»، آن روز احتمالاً در خیابان‌ها جشن برگزار شود.

لزوم ادامه روند خصوصی‌سازی در صنعت خودرو

«حاضر جواب: خصوصی‌سازی در ایران شبیه مسابقه دوی مارا تن است که هر چند کیلومتر یک‌بار آپمیوه طبیعی با طعم «بورو کراسی» به دست شرکت‌کنندگان می‌دهند. کارشناسان معتقدند هر چه صنعت خودرو خصوصی‌تر شود، رقابت واقعی‌تر و کیفیت بهتر می‌شود. مردم هم امیدوارند روزی برسد که خصوصی‌سازی مثل وام بانکی نباشد؛ یعنی برعکس، سریع و بدون ضامن اتفاق بیفتد. خلاصه این که اگر خصوصی‌سازی درست اجرا شود، شاید همان روز، خودروها هم یاد بگیرند موقع حرکت صدای موزیک تحویل دهند نه صدای زوزه!

آیا قیمت خودروهای وارداتی افزایش خواهد یافت؟ «حاضر جواب: این سوال دقیقاً مثل این است که بپرسیم: «آیا فردا خورشید طلوع خواهد کرد؟» کارشناس بازار معمولاً با نگاهی معنی‌دار می‌گوید: «همه چیز بستگی به شرایط دارد.» و ما می‌دانیم این جمله یعنی «احتمالش هست!» البته افزایش قیمت وارداتی‌ها یک فایده هم دارد: هر بار که قیمت بالا می‌رود، مردم قفسه رویاهایشان را گردگیری می‌کنند و یک مدل جدید به آرزوهایشان اضافه می‌شود. مثلاً: «یک روز یک شاسی‌بلند وارداتی می‌خرم... حتی اگر فقط برای عکس گرفتن باشد!»

برنامه جدی «مرسدس‌بنز» برای بازار آمریکا

«حاضر جواب: مرسدس‌بنز همچنان مثل دانش‌آموز زرنگ کلاس است؛ همان که همه تکالیف را انجام می‌دهد و تازه به معلم می‌گوید «یک تمرین اضافه هم بدهید.» تولید ۴۰۰ هزار خودرو لاکچری یعنی در آمریکا به اندازه کافی خریدار برای صندلی گرم کن، سقف پانوراما و چراغ‌هایی که هنگام سلام کردن می‌درخشند، وجود دارد. ای کاش ما هم روزی به مرحله‌ای برسیم که بگوییم: «هدف‌گذاری ما ماسال: تولید انبوه خودروهایی است که کمربند ایمنی‌شان گیر نمی‌کند!»



شده است. اولین چیزی که در میباخ V12 ادیشن جلب توجه می‌کند، رنگ آمیزی دورنگ منحصر به فرد آن است که از ترکیب رنگ‌های مشکی اسپیدین متالیک و زیتونی متالیک شکل گرفته است. این دورنگ با یک نوار نقره‌ای باریک از هم جدا شده‌اند و فرآیند اعمال این رنگ آمیزی پیچیده تا ۱۰ روز کاری زمان می‌برد که دو برابر زمان لازم برای رنگ آمیزی‌های دوگانه معمول میباخ است. رنگ‌های زیتونی متالیک و نشان‌های ویژه روی سستون C که با لوگوی کرومی میباخ و عدد ۱۲ طلایی تزئین شده‌اند، ویژگی‌های ظاهری این نسخه را کامل می‌کنند. این نشان‌ها که با طلای ۲۴ عیار و حکاکی ظریف الماس همراه شده‌اند، یادآور تندیس روی کاپوت مدل تاریخی میباخ زپلین DS8 هستند.

مرسدس میباخ نسخه خاصی از سدان S680 را با نام V12 ادیشن معرفی کرده که تنها در ۵۰ دستگاه تولید می‌شود و نشان‌هایی از جنس طلای ۲۴ عیار دارد. مرسدس میباخ با معرفی مدل V12 ادیشن، پرده از چهره جدیدترین و شاید خاص‌ترین سدان فوق‌لوکس خود برداشت. این خودرو که بر پایه مدل S680 ساخته شده، تنها در ۵۰ دستگاه تولید خواهد شد و با ترکیبی از هنر دست، جزئیات خیره‌کننده و تزئینات طلای ۲۴ عیار، تعریف جدیدی از تجمل را به نمایش می‌گذارد. این نسخه ویژه که قرار است با پیرامال ده‌دست مشترک‌بان خاص خود در بازارهای منتخب برسد، با الهام از مدل‌های کلاسیک میباخ زپلین طراحی شده و اوج برتری در مهندسی خودرو توصیف



یک پله تجمل بیشتر برای «میباخ» در نسخه V12

معرفی برقی‌های ارزان‌تر از سوی «ام‌جی»



ام‌جی ۲ برقی در سال ۲۰۲۷ در استرالیا عرضه خواهد شد. خودرو سباز بریتانیایی با توجه به موفقیت رنو ۵ که اوایل امسال عرضه شد، تصمیم به تولید این هاجیک کوچک برقی گرفته است. «دیوید آلیسون»، رئیس محصولات و برنامه‌ریزی ام‌جی موتور بریتانیا، عرضه مدل کوچک و ارزان‌ام‌جی ۲ برای رقابت با بی‌وای‌دی آتو ۱ را تایید کرد. ام‌جی ۲ برقی در استرالیا رقیب مستقیم آتو ۱ خواهد بود که در بازارهای دیگر به نام سیگال و دلفین سرف شناخته می‌شود. این مدل چینی به‌عنوان ارزان‌ترین خودروی برقی جدید در استرالیا با قیمت پایه ۲۳ هزار و ۹۹۰ دلار به فروش می‌رسد. ارزان‌ترین مدل برقی MG در استرالیا در حال حاضر ام‌جی ۴ است که با قیمت ۳۷ هزار و ۹۹۰ دلار عرضه می‌شود. ام‌جی ۲ از پلتفرم ماژولار مقیاس‌پذیر ام‌جی ۴ استفاده خواهد کرد. این شرکت هنوز تولید محلی ام‌جی ۲ در استرالیا را تایید نکرده است. آقای آلیسون می‌گوید که ارزش خرید ام‌جی ۲ بر قیمت پایین اولویت خواهد داشت. او گفت: «ام‌جی ZS هم‌اندازه نیسان قشقای اما هم‌قیمت جوک است. ما با ام‌جی ۲ به دنبال چیزی مشابه هستیم.» ام‌جی استرالیا در حال حاضر طیف وسیعی از خودروهای برقی را در نمایشگاه‌های خود ارائه می‌دهد.

گروه فولکس‌واگن به خاطر پورشه «تایکان» ۶ میلیارد زیان کرد!

زیان سنگین آلمان‌ها به خاطر شرط‌بندی روی برقی‌ها

اخیر پورشه مبنی بر عقب‌نشینی از برنامه‌های تمام‌برقی و تمرکز دوباره بر مدل‌های بنزینی و هیبریدی، یکی از مهم‌ترین تحولات در صنعت خودرو اروپا محسوب می‌شود. این تغییر مسیر نه تنها پیامدهای مالی سنگینی برای گروه فولکس‌واگن داشته بلکه آینده رقابت در بازار خودروهای لوکس برقی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در سال‌های اخیر، فشارهای سیاسی و اقتصادی اتحادیه اروپا، همراه با رقابت شدید برندهای آمریکایی و چینی، خودروسازان سنتی آلمانی را به سمت سرمایه‌گذاری گسترده در فناوری‌های برقی سوق داده بود. پورشه نیز با معرفی پروژه‌های پرچم‌دار مانند شاسی‌بلند برقی و نسل جدید مدل‌های اسپرت، قصد داشت جایگاه خود را در این عرصه تثبیت کند. اما کاهش تقاضا در بازارهای کلیدی مانند چین و آمریکا، هزینه‌های سرسام‌آور توسعه و محدودیت‌های تعرفه‌ای، این استراتژی را با چالش جدی مواجه ساخت. از منظر صنعتی، این عقب‌نشینی نشان می‌دهد که بازار خودروهای برقی لوکس هنوز به بلوغ کامل نرسیده است. مصرف‌کنندگان در بسیاری از کشورها همچنان نسبت به قیمت بالا، محدودیت‌های زیرساخت شارژ و افت ارزش خودروهای برقی تردید دارند. در نتیجه، برندهایی مانند پورشه ترجیح داده‌اند با افزایش عمر تولید مدل‌های محبوب بنزینی و هیبریدی ریسک خود را کاهش دهند و جریان نقدینگی پایدارتر ایجاد کنند. از منظر اقتصادی، این تصمیم پیامدهای گسترده‌ای برای گروه فولکس‌واگن دارد. پیش‌بینی سود عملیاتی این گروه برای سال ۲۰۲۵ از ۴ تا ۵ درصد به تنها ۲ تا ۳ درصد کاهش یافته است. چنین افتی می‌تواند توان سرمایه‌گذاری فولکس‌واگن در پروژه‌های آینده را محدود کند و جایگاه آن را در رقابت جهانی با برندهایی مانند تسلا، بی‌ام‌و و مرسدس‌بنز تضعیف کند. از منظر ژئواقتصادی، عقب‌نشینی پورشه نشانه‌ای از تغییر رویکرد کلان صنعت خودرو اروپا است. بسیاری از برندهای لوکس اروپایی، از جمله مرسدس و بی‌ام‌و نیز به جای تمرکز صرف بر آینده تمام‌برقی، به تولید مدل‌های هیبریدی و متنوع روی آورده‌اند تا ریسک بازار را مدیریت کنند. این تغییر رویکرد می‌تواند تأثیر مستقیمی بر سیاست‌های اتحادیه اروپا در زمینه ممنوعیت فروش خودروهای درون‌سوز تا سال ۲۰۳۵ داشته باشد و احتمال بازنگری در این سیاست‌ها را افزایش دهد.



دستی است. همچنین این شرکت تصمیم به بازگرداندن کیمون و باکستر بنزینی گرفته است در حالی که قبلاً قرار بود نسل جدید این مدل‌ها صرفاً الکتریکی باشند. یکی دیگر از دلایل این عقب‌نشینی به حاشیه سود بازمی‌گردد. هزینه‌های بالای توسعه و افزایش تعرفه‌ها، خودروهای برقی لوکس را تحت‌فشار قرار داده است. پورشه با افزایش طول عمر مدل‌های بنزینی محبوبی مانند ماکان و کاین، این تأخیر را جبران می‌کند. در عین حال، این شرکت نوآوری‌هایی مانند شارژ بی‌سیم برای کائن برقی آینده را معرفی خواهد کرد؛ قابلیتی که به گفته این برند، می‌تواند نیاز به اتصال خودرو به شارژر را از بین ببرد. استراتژی فولکس‌واگن و پورشه، مشابه حرکت رقبایی مانند مرسدس و بی‌ام‌و است که آن‌ها نیز به جای تمرکز روی آینده‌ای تمام برقی، با تولید مدل‌های هیبریدی و پیشرفته‌های متنوع، ریسک خود را کاهش داده‌اند.

اصلاح مسیر آینده

تأخیر پورشه در عرضه خودروهای برقی و بازگشت به مدل‌های بنزینی و هیبریدی، ضربه‌ای ۶ میلیارد دلاری به گروه فولکس‌واگن وارد کرده و چشم‌انداز بازار خودروهای لوکس برقی را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. تصمیم

پرچم‌دار برقی را لغو کرده و در عوض، عمر تولید مدل‌های بنزینی و هیبریدی خود را افزایش داده است. دلایل اصلی این عقب‌نشینی، تقاضای کمتر از حد انتظار برای خودروهای برقی گران‌قیمت در بازارهای کلیدی چین و آمریکا، فشارهای تعرفه‌ای و افزایش سرسام‌آور هزینه‌های تولید اعلام شده است. در نتیجه این اتفاق، فولکس‌واگن پیش‌بینی بازده عملیاتی فروش خود برای سال ۲۰۲۵ را از ۴ تا ۵ درصد به تنها ۲ تا ۳ درصد کاهش داده است. البته این اولین باری نیست که پورشه در مسیر گذار به دوران برقی، استراتژی خود را تغییر می‌دهد اما مقیاس این تأخیر بسیار قابل توجه است. تقاضا برای خودروهای برقی لوکس، به‌ویژه در بازارهایی که مشتریان با تخفیف‌های سنگین رقبای با تعرفه‌های بالا روبه‌رو هستند، کاهش یافته است. برای مثال، تخفیف ۷ هزار و ۵۰۰ دلاری فدرال آمریکا برای بسیاری از مدل‌ها در پایان ماه سپتامبر منقضی می‌شود و این موضوع نمایندگی‌ها را برای خلاص شدن از موجودی انبار به تکاپو انداخته است. به همین دلیل، پورشه به جای پافشاری رویکرد تمام برقی، به نقاط قوت اصلی خود تکیه می‌کند. این شرکت همچنان در حال بررسی راه‌هایی برای راضی نگه‌داشتن طرفداران وفادار خود با اقداماتی مثل تولید تعداد بیشتری از مدل افسانه‌ای ۹۱۱ با گیربکس



صنعت خودرو اروپا در آستانه یکی از حساس‌ترین مقاطع تاریخی خود قرار گرفته است؛ مقطعی که در آن فشارهای سیاسی، الزامات زیست‌محیطی و رقابت جهانی، مسیر آینده برندهای لوکس را تعیین می‌کند. در این میدان، هر تصمیم راهبردی می‌تواند نه تنها سرنوشت یک شرکت، بلکه جایگاه کل صنعت خودرو آلمان را در بازارهای جهانی تحت تأثیر قرار دهد. بازار خودروهای برقی که تا چند سال پیش به‌عنوان آینده قطعی صنعت معرفی می‌شد، اکنون با پرسش‌های تازه‌ای روبه‌رو است. کاهش تقاضا در برخی بازارهای کلیدی، هزینه‌های سنگین توسعه فناوری و محدودیت‌های زیرساختی، بسیاری از پیش‌بینی‌های خوش‌بینانه را به چالش کشیده است. در همین حال، برندهای لوکس اروپایی باید میان حفظ میراث سنتی خود و پاسخ‌گویی به فشارهای نوین، تعادلی دشوار برقرار کنند. این وضعیت، فضای رقابت را پیچیده‌تر از همیشه ساخته است. شرکت‌هایی که زمانی پیشگام نوآوری‌های برقی بودند، اکنون ناچارند استراتژی‌های خود را بازنگری کنند و مسیرهای تازه‌ای برای حفظ سودآوری بیابند. آن‌چه در ادامه می‌آید، روایتی یکی از مهم‌ترین تصمیم‌های راهبردی در این عرصه است؛ تصمیمی که می‌تواند آینده رقابت جهانی در بخش خودروهای لوکس را دگرگون کند.

فاجعه برقی‌سازی

پورشه با کشیدن ترمز انقلاب خودروهای برقی خود و بازگشت به پیشرفته‌های بنزینی، ضرری ۶ میلیارد دلاری به فولکس‌واگن تحمیل کرده است. همچنین پورشه با تأخیر در عرضه چندین مدل تمام برقی جدید، یک شوک بزرگ به شرکت مادر خود، فولکس‌واگن، وارد کرده است. این تصمیم استراتژیک که به دلیل کاهش تقاضا و افزایش هزینه‌ها گرفته شده، سود گروه فولکس‌واگن را بیش از ۶ میلیارد دلار کاهش می‌دهد و آینده بازار خودروهای برقی لوکس را در هاله‌ای از ابهام فرو می‌برد. این خودروساز نامدار، برنامه‌های خود برای عرضه یک شاسی‌بلند



معرفی کانسپت «AUDI» به عنوان یک شاسی بلند برقی

آن می‌دهند. این کانسپت با طول ۵.۰۵ متر و فاصله محوری ۳.۰۶ متر، تقریباً هم‌اندازه Q7 با موتور درون‌سوز است. آلودی تصاویر فضای داخلی را منتشر نکرده است، اما احتمالاً طراحی داخلی آن از E5 اسپریتیک الهام گرفته شده است که شامل یک نمایشگر ۱۲.۷ اینچی 4K می‌شود. این کانسپت همچنین دارای سیستم کمک‌راننده Audi 360 است که به‌طور خاص برای الگوهای ترافیکی و شرایط جاده‌ای چین توسعه یافته است. AUDI E SUV روی پلتفرم دیجیتال پیشرفته (ADP) محصول مشترک آلودی و سایک ساخته شده است. قدرت این مدل توسط دو موتور الکتریکی تأمین می‌شود که در مجموع توان ۱۶۷ اسب‌بخار را به یک سیستم تمام‌چرخ محرک کوآرتو منتقل می‌کنند.

یک سال پس از معرفی زیربرند Audi برای چین، آلودی و شریکش سایک، پس از عرضه E5 اسپریتیک در ماه سپتامبر، در حال آماده‌سازی برای ارائه دومین مدل تولیدی خود هستند. این دو خودروساز در نمایشگاه خودرو گوانگژو، کانسپت Audi E SUV را به‌عنوان پیش‌نمایشی از یک شاسی بلند برقی که در سال ۲۰۲۶ در چین عرضه خواهد شد، رونمایی کردند. این کانسپت تقریباً آماده تولید به نظر می‌رسد و همان نشانه‌های طراحی مدل E5 را دارد. عناصر طراحی شاخص شامل چراغ‌های خاص در دو طرف و سطح صاف با گلگیرهای برجسته است. این شاسی بلند برقی دارای اورهنگ‌های کوتاه، دستگیره‌های در جمع‌شونده و آینه‌های دوربین‌دار است، در حالی که سستون‌های C بالای ظاهری متمایز به

خبر

News

حذف پیش‌ران «V6» از کیا «تلوراید»

نسل دوم کیا تلوراید طراحی اسپرت‌تر و قوی‌تری نسبت به گذشته دارد. نسل دوم کیا تلوراید به‌صورت رسمی در نمایشگاه خودرو لس‌آنجلس رونمایی شد. این خودرو یکی از مدل‌های محبوب کیا در بازار ایالات متحده به‌شمار می‌آید. در نسل دوم شاهد تغییرات اساسی در ابعاد تلوراید هستیم و علاوه بر این، پیش‌ران V6 نیز از این خودرو حذف شده است. برخلاف انتظارات و همچنین رویه‌ای که در مدل مشابه یعنی هیوندای پالسیس دیده‌ایم، کیا تلوراید جدید دیگر از موتور V6 تنفس طبیعی ۳.۸ لیتری استفاده نخواهد کرد. به جای آن، موتورهای چهار سیلندر درون‌سوز و هیبریدی مورد استفاده قرار خواهند گرفت. تیپ‌های پایه کیا



تلوراید جدید به موتور ۲.۵ لیتری چهار سیلندر توربوشارژر مجهز است که ۲۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور آزاد می‌کند. نسخه‌های قوی‌تر به پیش‌ران هیبریدی مجهز هستند. پیش‌ران هیبریدی کیا تلوراید از ترکیب موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژر و به‌همراه موتور الکتریکی تشکیل شده است. خروجی ترکیبی این پیش‌ران، ۳۳۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۶۰ نیوتون‌متر گشتاور است. هر دو مدل با گیربکس هشت سرعته اتوماتیک معمولی عرضه می‌شوند. مشتریان می‌توانند از بین سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل جلو یا چهار چرخ محرک، یکی را برای کیا تلوراید جدید انتخاب کنند. نسل دوم کیا تلوراید طراحی اسپرت‌تر و قوی‌تری نسبت به گذشته دارد.

در عین حال، چراغ‌های عمودی جلو و عقب حفظ شده‌اند. چراغ‌های جلو نسبت به نسل اول بزرگ‌تر شده‌اند. جلوپنجره نیز بخش‌های عمودی بزرگ‌تر و برجسته‌تری دارد. استفاده از دستگیره‌های در جمع‌شونده و طراحی بهینه باعث شده است تا ضرب درگ برای نسل دوم از ۰.۳۳ به ۰.۳۰ برسد. ابعاد تلوراید نیز بزرگ‌تر شده است. طول آن ۵.۹ میلی‌متر افزایش به ۵.۶۰ میلی‌متر رسیده است.



تغییرات منصوری روی مدل خاص «فراری»



«منصوری با معرفی محصول جدید خود با نام اکواستر، نخستین تیونینگ فراری دودیچی چیلندری را به نمایش در آورده است. در دنیای خودروهای خاص، سرعت عمل حرف اول را می‌زند. فراری دودیچی چیلندری هنوز یک تازه‌وارد در خیابان‌ها محسوب می‌شود؛ اما شرکت تیونینگ نام‌آشنای منصوری فرصت را از دست نداده و از اکواستر (Equestre)، نخستین تیونینگ از این سوپراسپرت ایتالیایی پرده‌برداری کرده است. این هیولای بنفش‌رنگ نه تنها ظاهری کاملاً متمایز دارد، بلکه با ۸۵۵ اسب‌بخار قدرت، زیر کاپوت هم قلبی قوی‌تر دارد. مهندسان منصوری برای به‌چالش کشیدن تخصص فراری، به‌سرآغ

پیش‌رانه ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی این خودرو رفته‌اند و بدون تغییرات بنیادین و تنها با بهینه‌سازی سیستم مدیریت موتور و نصب یک سیستم اگزوز اسپرت چهار لوله جدید، موفق شده‌اند قدرت را از ۸۳۰ اسب‌بخار استاندارد به ۸۵۵ اسب‌بخار و گشتاور را از ۶۷۸ نیوتون‌متر به ۷۳۰ نیوتون‌متر افزایش دهند. اما شهرت منصوری بیشتر به کیت‌های بدنه‌جسورانه و تهاجمی است و اکواستر نیز از این قاعده‌مستثنی نیست. تقریباً تمام قطعات آیرودینامیکی جدید از فیبر کربن ساخته شده‌اند. در نمای جلو، یک سپر کاملاً بازطراحی‌شده با ورودی‌های هوای گول‌پیکر و یک کاپوت تمام‌کربنی، چهره‌ای خشن به خودرو بخشیده است.

رشد قیمت خودرو پس از تصویب نرخ جدید بنزین؛

اطلس اتومات در بازار آزاد ۹۰ میلیون تومان گران شد



«مصوبه جدید

بنزینی به‌سرعت در حال بازترسیم معادلات بازار خودرو و رفتار خریداران است. با تغییر و حذف



سهمیه‌ها، قیمت محصولات داخلی به‌ویژه در مدل‌های دو گانه‌سوز و مونتاژی افزایش قابل توجهی را تجربه کرده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد قیمت خودروهای دو گانه‌سوز با جهش ۸ درصدی، مونتاژی‌ها با رشد حدود ۲.۶ درصد و چند مدل داخلی نیز با افزایش نزدیک به ۳ درصد روبه‌رو شده‌اند. با حذف سهمیه خودروهای وارداتی، تقاضا برای خودروهای مشمول سهمیه بنزین همچون مونتاژی‌ها افزایش یافته است. بازار خودرو از نخستین روز هفته نسبت به تغییرات نرخ و سهمیه‌بندی بنزین واکنش نشان داد. مطابق انتظار، قیمت خودروهای داخلی به‌ویژه مدل‌های دو گانه‌سوز و همچنین مونتاژی‌ها با افزایش همراه شد. ۸ مدل خودرو داخلی مورد بررسی از چهارشنبه هفته گذشته تا روز گذشته به‌طور میانگین رشد ۲.۹ درصدی را تجربه کردند. همچنین دو مدل خودرو دو گانه‌سوز که در بازار موجود هستند نیز در همین مدت زمان به‌طور میانگین رشد ۸.۳ درصدی را به نام خود ثبت کرده‌اند.

بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد خودروهای مونتاژی شمار شده که در مصوبه بنزینی دولت همچنان کارت سوخت خود را حفظ خواهند کرد نیز با افزایش قیمت روبه‌رو شدند. بررسی مدل از این نوع محصولات بیانگر رشد میانگین قیمت ۵۲.۵ میلیون تومانی یا ۲.۶ درصدی است. طبق مصوبه هیات‌دولت بنزین یارانه‌ای برای خودروهای وارداتی از نیمه دوم آذرماه حذف خواهد شد. طبق مصوبه اخیر هیات‌دولت، سهمیه بنزین یارانه‌ای برای خودروهای وارداتی از نیمه دوم آذرماه حذف خواهد شد. براساس تصمیم یکشنبه هفته گذشته دولت، سهمیه‌های بنزین یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی و ۳ هزار تومانی برای سسه گروه شامل خودروهای دولتی، خودروهای وارداتی و خودروهای نوشماره داخلی حذف می‌شود و مالکان این خودروها باید از بنزین ۵ هزار تومانی استفاده کنند. این مصوبه سه‌شنبه هفته گذشته رسانه‌ای شد و با آغاز هفته جدید، بازار نخستین واکنش محسوس خود را به این تصمیم نشان داد.

تغییر نرخ‌های بنزین همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد به‌شدت استقبال از خودروهای دو گانه‌سوز را افزایش داده و موجب رشد قیمت قابل توجه این خودروها شده است. در حال حاضر تنها دو مدل خودرو و سواری وجود دارد که در کارخانه با مخزن گاز تولید می‌شوند؛ یعنی سورن پلاس دو گانه‌سوز و سایپا دو گانه‌سوز که هر دوی این محصولات رشد قیمت قابل توجهی را تجربه کرده‌اند.

سورن پلاس دو گانه‌سوز در آخرین روز از معاملات هفته گذشته به قیمت یک میلیارد و ۷۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد؛ اما روز گذشته بهای آن به یک میلیارد و ۲۰۳ میلیون تومان رسید تا در این بازه زمانی کوتاه رشد قیمت ۱۲۳ میلیون تومانی داشته باشد. همچنین سایپا دو گانه‌سوز نیز دیروز در بازار ۷۹۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. این در شرایطی است که بهای این خودرو در روز چهارشنبه هفته گذشته ۷۷۰

میلیون تومان بود؛ بنابراین در مدت‌زمان یادشده بهای این محصول ۲۸ میلیون تومان افزایش داشته است.

در این میان همچنین قیمت رانا پلاس نیز در بازه زمانی یادشده با افزایش قیمت همراه شده است. این خودرو که چهارشنبه هفته گذشته به‌بهای ۹۱۵ میلیون تومان دادوستد می‌شد، دیروز بهای آن با افزایش ۱۸ میلیون تومانی به ۹۳۳ میلیون تومان رسید. پژو TU3۲۰۷ نیز در این مدت‌زمان کوتاه رشد قیمت را تجربه کرد؛ این خودرو چهارشنبه هفته گذشته به‌بهای ۹۲۷ میلیون تومان در بازار موجود بود؛ اما روز گذشته قیمت آن در بازار به ۹۵۲ میلیون تومان رسید؛ بر این اساس این خودرو طی سه روز با رشد قیمت ۲۵ میلیونی مواجه شده است. تارا اتومات هم چهارشنبه هفته گذشته با بهای یک میلیارد و ۳۸۲ میلیون تومان در بازار خرید و فروش شد؛ اما قیمت آن روز گذشته در بازار به یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید که در این مدت رشد ۶۸ میلیونی را تجربه کرده است.

البته در میان خودروهای بررسی‌شده، دو خودرو هم ثبات قیمتی را تجربه کردند؛ کوییک دنده‌ای و ری‌از جمله خودروهای داخلی بودند که در این مدت افزایش قیمتی را ثبت نکردند. کوییک دنده‌ای روز گذشته به‌بهای ۶۹۷ میلیون تومان و ری‌ا به‌بهای یک میلیارد و ۸۹۵ میلیون تومان دادوستد شدند.

رشد قیمت چشمگیر خودرو در بازار آزاد

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیر یک تا ۹۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که

اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۲۵ میلیون تومان، دنا پلاس (دنده ۵) (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۱۲ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۷۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۳ میلیون تومان و شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۲۲۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۴۰ میلیون تومان، بک X3 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بامو X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، تویوتا b23 بالیت پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و بی‌و‌ای سانگ پلاس Dmi پلاگین-هیبرید (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید.

آغاز به کار بخش صافکاری و نقاشی تخصصی در تعمیرگاه مرکزی «پار تکو»

به اطلاع مشتریان و همراهان گرامی می‌رساند:
بخش صافکاری و نقاشی تعمیرگاه مرکزی پار تکو رسماً آغاز به کار کرد. این بخش با بهره‌گیری از تجهیزات به‌روز، مواد اولیه استاندارد و ونیرهای متخصص، آماده ارائه خدمات با کیفیت به خودروهای سنگین، نیمه‌سنگین و بی‌کاپ است.

در این واحد، خدمات تخصصی شامل:
صافکاری حرفه‌ای بدنه (PDR)
نقاشی کامل و موضعی بارنگ‌های با کیفیت
اجرای اتاق رنگ استاندارد
ترمیم و بازسازی قطعات آسیب‌دیده
ارائه می‌گردد و تمامی مراحل با رعایت استانداردهای فنی گروه صنعتی آمیکو انجام می‌شود.



راه‌اندازی این بخش گامی دیگر در جهت ارتقای سطح خدمات پس از فروش و افزایش رضایت مشتریان پار تکو



«ital Tiger Face» شناخته می شود و تأکید آن بر فرم پردازی و شخصیت سازی جدید چهره محصولات کیا دارد. در این باره کریم حبیب، مدیر طراحی اسبق بامو و مدیر طراحی جدید گیاموتورز می گوید: «وقتی شما به اسپورت تیج جدید می نگرید، حس پویایی و قدر تمند بودن این کراس اوور را به خوبی حس می کنید و در زمان نشستن پشت فرمان این خودرو با فضای کاملاً زیبا در جزئیات و مواد به کار رفته در آن مواجه خواهید شد. ماسعی داریم تا با اضافه کردن ویژگی های جدید به طراحی گیاموتورز شخصیت متفاوت به زبان جدید طراحی آن ببخشیم.»

طراحی استایل و چهره و معماری کلی بدنه در نسخه جدید اسپورت تیج بر اساس سبک و زبان طراحی نوین کیا معروف به Opposites United است که برای نخستین بار در مدل ev6 معرفی شد. برخلاف کراس اوور برقی ev6، در اسپورت تیج با چهره مملو از جزئیات ریز و درشت و چراغ هایی نافذ همانند K5 یا اپتیما رووبرو هستیم. ضمن این که نشان (لوگو) جدید گیانیز جلوه متفاوتی به آن بخشیده است. جلوپنجره معروف کیا که از زمان حضور سرطراح اسبق این کمپانی (پیتر شرایر)، با عنوان «پوزه یادماغ ببر» معروف شد، از این پس این مدل بانامی جدید یعنی «Dig»



طراحی کیا «اسپورت تیج» جذاب و زیبا

چرا «ولوو» بهترین خودرو ساز سال شد؟

«XC40»؛ نقطه مشترک ایمنی و راحتی بالا



طراحی زیبا و اسپرت ولوو XC40

خوش فرم و جذابی برای XC40 به ارمغان آورده است. در نمای عقب همانند سایر محصولات ولوو چشم نواز است. چراغ های L-شکل عمودی با گرافیک LED سه بعدی و حجم پردازی صریح و اسپویلر الحاقی روی در عقب ظاهری زیبا به این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لوکس بخشیده است.

طیف گسترده ای از رینگ های ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی آلیاژی به این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لوکس چاشنی اسپرت بودن می افزاید. به لحاظ طراحی XC40 توانسته بالاترین سطح امتیاز را کسب کند؛ زیرا در سال ۲۰۱۸ در موتور شوی ژنو این مدل به عنوان خودرو سال اتحادیه اروپا شناخته شد؛ پس از آن دو سال پی در پی یعنی در سال های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ موفق به کسب عنوان خودرو سال ژاپن شد.

نوامبر سال ۲۰۱۷ بود که کمپانی ولوو از اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لاکچری خود با نام XC40 رونمایی کرد. این خودرو که بر پایه و اساس پلت فرم جدید CMA شکل گرفته، در حقیقت الگوی طراحی آن از کانسپت ۴۰۱ ولوو است که سال ۲۰۱۶ به نمایش درآمده بود. این کانسپت پیش نمایی از زبان جدید طراحی ولوو در آن زمان بود.

XC40 با خطوط نرم و سطوح و فرم های تخت روی بدنه کاراکتر اسپرتی به خود گرفته است. در واقع به نگاهی به پروفیل خودرو با توجه به خط کمر بندی و خط نرم شخصیتی روی بدنه و طراحی آشنای چراغ ها به سبک ولوو امضای طراحی این خودرو ساز به خوبی نمایان می شود. پوزه خودرو برتر کیب از خطوط نرم روی کاپوت و چراغ های با فرم طراحی کشش Thor و جلوپنجره عرض جمع و جور ۶ ضلعی که لوگوی ولوو در میان آن خودنمایی می کند، چهره

ولوو نامی معتبر و آشناست و وزنه سنگینی در زمینه ایمنی خودرو به شمار می رود. این کمپانی سوئدی که در بخش خودروهای کار و تجاری پیشتاز است و هر ساله در به ثبت رساندن فناوری های جدید نیز



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

یکه تا ز است، امسال مانند سال های قبل که نشریات معتبر جهان مانند موتور ترند بهترین های هر کلاس را معرفی کردند، در کلاس اس یووی های ساب کامپکت لاکچری لقب بهترین را به XC40 اعطا کردند. این نماینده ریز چته زیبای ولوو در بخش طراحی، راحتی سرنشینان، فناوری های پیشرفته و مشخصات فنی عالی توانسته سطح بالایی از امتیازات را از هیات داوران به خود اختصاص دهد. هر چند که این خودرو طی چهار سال پی در پی جزو بهترین آسیووی کراس اوور ساب کامپکت جهان شناخته می شود. در ادامه این مطلب مدل XC40 را بررسی می کنیم تا بدانیم این خودرو چه چیز هایی در چته دارد که به عنوان بهترین اس یووی ساب کامپکت سال معرفی شده است.

چابک و قدرتمند به سبک ولوو!

توربوشارژ) حس نشدو شتاب مناسبی را برای XC40 به ارمغان آورد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ بر عهده دارد. سیستم چهار چرخ محرک AWD با هماهنگی سیستم کنترل کشش دینامیکی عملکرد فوق العاده ای دارد که سیستم توزیع مدیریت گشتاور میان چرخ ها برپورفومنس خودرو را بهبود می بخشد. پنج حالت رانندگی کامفورت (راحتی)، اکو، آف رود، داینامیک و ایندیو بچوال (منحصر به فرد) برای این مدل در نظر گرفته شده است. در حالت کامفورت دامپر هادر موقعیتی قرار می گیرند که بیشترین میزان جذب ارتعاش را دارند تا کیفیت سواری را به بهترین شکل ممکن به سرنشینان هدیه کنند. در حالت اکو، خودرو همانند حالت کامفورت بوده؛ با این تفاوت که دور موتور پایین تر قرار می گیرد. اما برای ای دوستانی که علاقه مند به آف رود هستند، وضعیت آف رود با ارتفاع دادن به دامپر ها و کاهش کیفیت سواری خودرو را مناسب آف رود های سبک می کند. داینامیک نیز به منظور همان وضعیت اسپرت است که دور موتور بین ۴۸۰۰ تا ۶۱۰۰ آرپی ام تعویض می شود و با توجه به فعال شدن این وضعیت تنها ۵.۶ ثانیه زمان نیاز است که XC40 از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. وضعیت ایندیو بچوال نیز حالت تطبیقی است که به صورت هوشمندانه سیستم تعلیق با سیستم های الکترونیکی پایداری هماهنگ می شود تا سواری ایمنی را به سرنشینان هدیه دهد.

در بخش فنی مهندسان کمپانی ولوو برای درانه ریز جته خود سنگ تمام گذاشته اند. پیشراندهای متعدد ۳ سیلندر و ۴ سیلندر برای بنزینی و هیبریدی، پیشراندهای ۳ سیلندر برای دیزلی و نمونه پر قدرت الکتریکی موسوم به ریچارج برای XC40 در دسترس است. اما نسخه مورد نظر ما در این مطلب، مدل قدرتمند بنزینی این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لوکس یعنی T5 R-Design است. در این نسخه از XC40 یک موتور خطی ۴ سیلندر به حجم ۱۹۶۹ سی سی مزین شده به تکنولوژی توربوشارژ پیشرانده این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لوکس را تشکیل می دهد. این موتور موسوم به B4204T18 است. طراحی بلوکه سیلندر این موتور و سر سیلندر آن از متریا ل آلومینیوم است که از سوپاپ های تیتانیومی برای افزایش رانندمان و بهبود عملکرد موتور استفاده شده است. با نصب توربوشارژ و سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها با دومیل بادامک قابل تنظیم حداکثر ۲۵۲ اسب بخار قدرت در ۵۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور در ۴۸۰۰ آرپی ام تولید می شود. نسبت کورس پیستون ۷۰.۹ میلی متر در قطر پیستون ۸۲ میلی متر و پاشش سوخت مستقیم و نسبت تراکم ۹.۸ به یک در تولید این قدرت و گشتاور موثر بوده است. نکته قابل توجه این که کنترلر الکترونیکی برای بهبود عملکرد توربوشارژ نصب شده که هنگام رانندگی با حالت داینامیک هیچ لگی (تاخیر ورود

XC40 منحصر به فرد است

فناوری های جدیدی در این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لاکچری به کار گرفته شده تا رفاه و ایمنی سرنشینان را افزایش دهد. از مهم ترین آپشن های این خودرو می توان به سیستم کروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی رانندگی در اتوبان (مجهز به سیستم خودران سطح سه بهینسازی شده)، سیستم پارک هوشمند خود کار، سنسور پارک، سیستم کنترل فواصل، سامانه فوق پیشرفته پیشگیری از برخورد، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده و دو چرخه سوار، سیستم قفل پیشرفته کودک برای در های عقب، ۱۰ ایربگ به همراه ایربگ زانویی و نسل جدید ایربگ های جانبی، سیستم نشانگر فشار باد تایرها، سیستم ترمز اضطراری خود کار، سامانه هشدار انحراف از مسیر، کنترل کشش، پایداری الکترونیکی، نمایشگر ۹ اینچی لمسی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کار پلی، ۸ بلندگو برای سیستم صوتی به صورت استاندارد و به صورت آپشنال ۱۴ بلندگو هارمن کاردون برای سیستم صوتی و کیچ پر فرم منسی پولستار اشاره کرد.

چرا این مدل بهترین خودرو سال شد؟

ولوو XC40 از نظر طراحی، فناوری های جدید و راحتی سرنشینان به بالاترین امتیاز در هر بخش دست یافته است. XC40 در کارنامه خود از پنج ستاره ایمنی یوروانکپ در سال ۲۰۱۸ بهره می برد. در تست تصادف یوروانکپ توانسته از ۱۰۰ درصد امتیاز در ایمنی سرنشینان، کودک، عابر پیاده و سیستم های کمکی ایمنی به ترتیب ۹۷ درصد، ۸۷ درصد، ۷۱ درصد و ۷۶ درصد را از آن خود کند. همچنین برای سنگین کردن کفه ترازو ایمنی در اواخر سال گذشته میلادی نیز توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه های ایالات متحده مورد تست و ارزیابی قرار گرفت که به سطح Top Safety Pick+ ناقل آمد.

فضای داخلی لوکس و مدرن

پشت غربیلک فرمان طراحی شده است. برای جذابیت و ایجاد فضای دلنشین برای سرنشینان از تریسم دورنگ برای کابین به همراه نور پردازی LED های نواری و سقف بزرگ پانورامیک استفاده شده است. از طرفی به کارگیری کروم با کیفیت برای دکوراتیو و چرم آلکانترادوخت بسیار با کیفیت فضای داخلی XC40 را مشابه یک سدان خانوادگی لوکس کرده است. بالاترین بخش امتیاز ها به طراحی صندلی های ارگونومی خودرو و منتهج می شود؛ صندلی های با طراحی بهروز و کاملاً ارگونومی بالاترین سطح راحتی را برای سرنشینان فراهم آورده است. نوع طراحی صندلی ها سبب شده است راحتی بیشتری برای سرنشینان ایجاد شود. اگر چه فاصله محوری ۲۷۰۲ میلی متری و طول ۴۲۲۵ میلی متری با عرض ۱۸۶۳ میلی متری فضای کاملاً راحتی را در اختیار سرنشینان گذاشته است. با توجه به ابعاد بدنه فضای بار XC40 ۴۶۰ لیتر است که نسبت به آئودی Q3 ۳۳۰ لیتر فضای بیشتری را در اختیار سرنشینان می گذارد.

مهم ترین بخش در ولوو XC40 کابین فوق زیبا و دلنشین آن است. در زمان قرار گیری پشت فرمان این خودرو، حس و حال هدایت برادر بزرگتر آن یعنی XC90 به شما القامی شود. زیرا سبک طراحی و چیدمان قطعات در کابین این حس را به خوبی تداعی می کند. کلاستر ۱۲.۳ اینچی در مقابل راننده و نمایشگر ۹ اینچی عمودی که با ظرافت تمام میان دو درچه عمودی سیستم تهویه مطبوع قرار گرفته، فضای مدرن و متفاوتی را به ارمغان آورده است. مجله موتور ترند در باره قرار گیری در پشت فرمان این خودرو می گوید: «رانندگی با XC40 این اطمینان را به شما می دهد که اگر تخت گاز کنید، خودرو و همچنان مراقب شماست. در واقع غربیلک فرمان طوری طراحی شده که حس خوب و ایمنی را به راننده القامی کند که تجربه رانندگی با این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لوکس را برای شما هیجان انگیز می کند.» همچنین برای رانندگی اسپرت دسته دهنده منحصر به فرد اسپرت به همراه دو پدال شیفر در

قیمت XC40 T5 AWD R-Design 41 هزار و ۳۵۰ دلار است.



موتور پرتوان برای پیکاپ صنایع خودرو سازی «ایلیا»



«آنچه موسو گردخان را به یک پیکاپ پرتوان بدل می‌سازد، قلب تپنده آن است. یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری مزین به سیستم پر خوران توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم تامین نیروی محرکه را شکل می‌دهد. بر این اساس این پیشرا نه می‌تواند حداکثر ۲۲۵ اسب بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک

گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی آی‌سین ژاپن به چهار چرخ منتقل می‌شود. در حقیقت یک سیستم چهار چرخ محرک (دو دیفرانسیل) با مکانیزم قفل دیفرانسیل برای این پیکاپ در نظر گرفته شده که عملکرد این خودرو را برای شرایط آفرودی بهبود می‌بخشد. همچنین قابلیت دو چرخ سبک 2H، چهار چرخ سبک 4H و چهار چرخ سنگین 4L را دارد.

غول نوظهور چینی کامیون‌های الکتریکی، رقبای تازه چالش می‌کشد

وایندروز؛ از شنژن تا آنتورپ

وایندروز فقط به اروپا بسنده نکرده است. شرکت در سال ۲۰۲۵ کارخانه مونتاژ را در ایالت جورجیا آمریکا راه‌اندازی خواهد کرد

در کمتر از سه سال، نامی که ابتدا فقط در محافل استارت‌آپی شنژن شنیده می‌شد، امروز یکی از جدی‌ترین



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

رقبای تسلا سمی، داف الکتریک و وولو تراکس در بازار کامیون‌های سنگین الکتریکی شده است. وایندروز (Windrose Technology) شرکتی چینی است که با سرعت نور در حال تبدیل شدن به یک برند جهانی است. این شرکت نه تنها یک کامیون الکتریکی ساخته، بلکه راه‌حلی واقعی برای حمل‌ونقل طولانی‌مدت بدون انتشار کربن ارائه کرده است. در این گزارش جامع، از ریشه‌های چینی تا حضور اروپایی، از فناوری تا استراتژی‌های هوشمند تجاری، همه چیز درباره این غول نوظهور را بررسی می‌کنیم.

ریشه در شنژن، تولد یک جاه‌طلبی بزرگ

وایندروز در سال ۲۰۲۲ در شهر شنژن، پایتخت فناوری چین، تأسیس شد. بنیان‌گذاران این شرکت افرادی نیستند که از راه رسیده باشند. ون هائو، مدیرعامل و یکی از بنیان‌گذاران، سال‌ها در بخش تحقیق و توسعه BYD فعالیت داشت و در پروژه‌های کامیون الکتریکی این شرکت نقش کلیدی ایفا کرد. دیگر اعضای اصلی تیم نیز از CATL، بزرگ‌ترین تولیدکننده باتری جهان و شرکت‌های خودرو سازی سنگین چینی آمده‌اند. این ترکیب تجربه، از همان ابتدا وایندروز را از استارت‌آپ‌های معمولی متمایز کرد. هدف اولیه ساده اما جسورانه بود: ساخت کامیون کشنده‌ای که بتواند با بار کامل ۴۰ تن، حداقل ۶۰۰ کیلومتر را در یک شارژ طی کند و زمان شارژ آن برای مسیرهای تجاری واقعی قابل قبول باشد. در حالی که بسیاری از شرکت‌های غربی هنوز در مرحله پروتوتایپ بودند، وایندروز در کمتر از ۱۸ ماه اولین نمونه‌های قابل رانندگی را به جاده آورد. این سرعت توسعه، نتیجه دسترسی مستقیم به زنجیره تامین باتری و قطعات الکتریکی چین بود که هیچ شرکت دیگری در جهان چنین دسترسی سریعی به آن ندارد.

جاه‌جایی هوشمندانه: از چین به قلب اروپا

در اوایل سال ۲۰۲۴، وقتی دولت آمریکا تعرفه ۱۰۰ درصدی بر کامیون‌های الکتریکی چینی وضع کرد و اتحادیه اروپا نیز تهدید به تعرفه‌های مشابه کرد، وایندروز راه‌حل هوشمندانه‌ای پیدا کرد. شرکت در کمتر از شش ماه دفتر مرکزی قانونی خود را به بندر آنتورپ بلژیک منتقل کرد و خط مونتاژ نهایی را در شهر زله در شرق فلاندر راه‌اندازی کرد. این کارخانه که در زمینی به مساحت ۵۰ هزار متر مربع ساخته شده، ظرفیت تولید سالانه ۱۰ هزار دستگاه را دارد.

قطعات اصلی مانند شاسی، پک باتری، موتورهای الکتریکی و سیستم‌های الکترونیکی قدرت همچنان از چین تامین و با کشتی به بندر آنتورپ ارسال می‌شوند. در بلژیک فقط مونتاژ نهایی، تست کیفیت و تنظیمات منطقه‌ای انجام می‌گیرد. این استراتژی باعث شد کامیون‌های وایندروز به عنوان «محصول مونتاژ شده در اتحادیه اروپا» شناخته شوند و از تعرفه‌های سنگین در امان بمانند. همین حرکت باعث شد اولین سری از کامیون‌های R700 در دسامبر ۲۰۲۴ به شرکت بزرگ لجستیک Kerry Logistics تحویل داده شود و تست‌های جاده‌ای گسترده‌ای در آلمان، هلند و بلژیک با موفقیت پشت سر بگذارد.

R700: تنها محصولی که فعلاً همه چیز را عوض کرده

تنها مدل در حال تولید انبوه وایندروز، کشنده R700 است. این کامیون با پیکربندی محور ۴×۶ و وزن مجموع مجاز ۴۶ تن طراحی شده و در دو نسخه اصلی عرضه می‌شود. نسخه Long Range با پک باتری LFP با ظرفیت ۷۰۵ کیلووات ساعت استفاده می‌کند و در شرایط واقعی با بار کامل ۴۰ تن و در دمای ۱۵ تا ۲۵ درجه، بردی بین ۶۵۰ تا ۶۷۰ کیلومتر ارائه می‌دهد. نسخه Standard Range با پک باتری NMC و ظرفیت ۴۸۶ کیلووات ساعت، بردی بین ۴۵۰ تا ۴۸۰ کیلومتر دارد که برای مسیرهای منطقه‌ای و حمل‌ونقل درون شهری کاملاً مناسب است.

قدرت پیش‌رانه در حالت پیک به 1.040 کیلووات می‌رسد که معادل حدود 1.400 اسب بخار است. گشتاور لحظه‌ای بیش از ۳۰۰ نیوتون متر باعث می‌شود این کامیون حتی در شیب‌های تند با بار کامل، عملکردی بهتر از بسیاری از کشنده‌های دیزلی داشته باشد. مصرف انرژی در حالت واقعی حدود ۱.۱ تا ۱.۳ کیلووات ساعت بر کیلومتر است که در مقایسه با رقبای اروپایی و آمریکایی، رقم بسیار خوبی به شمار می‌رود.

شارژ سریع، شاه کلید موفقیت تجاری

یکی از بزرگ‌ترین نقاط قوت R700، سیستم شارژ آن است. این کامیون از معماری ۸۰۰ ولت استفاده می‌کند و در حال حاضر از شارژرهای MCS با قدرت تا ۷۴۵ کیلووات و همزمان CCS با ۳۷۲ کیلووات پشتیبانی می‌کند. این ترکیب باعث می‌شود شارژ از ۲۰ تا ۸۰ درصد در کمتر از ۴۰ دقیقه انجام شود. وایندروز اعلام کرده که نسخه‌های آینده این کامیون با شارژرهای مگاواتی (تا ۱.۵ مگاوات) سازگار خواهند بود و زمان شارژ را به زیر ۲۵ دقیقه خواهند رساند.



در تست‌های واقعی در آلمان، رانندگان گزارش داده‌اند که با برنامه‌ریزی مناسب، می‌توانند در هر توقف استراحت قانونی (۴۵ دقیقه) بیش از ۵۰۰ کیلومتر برد اضافه کنند. این عدد برای اولین بار است که کامیون الکتریکی را به سطح عملیاتی کامیون‌های دیزلی نزدیک می‌کند.

کابین آینده، جایی که راننده واقعا مهم است

کابین R700 یکی از انقلابی‌ترین طراحی‌های صنعت کامیون در دهه اخیر است. صندلی راننده دقیقاً در مرکز قرار گرفته و دیدی نزدیک به ۱۸۰ درجه ایجاد کرده است. سه نمایشگر بزرگ OLED با وضوح بالا فرمان کوچک شبیه هواپیما، تخت خواب کاملاً تخت با طول بیش از دو متر، یخچال ۲۰ لیتری، فضای ذخیره‌سازی بیش از دو متر مکعب و متریل لوکس باعث شده بسیاری از رانندگان اروپایی که این کامیون را تست کرده‌اند، آن را بهترین کابین حال حاضر صنعت بنامند.

سیستم آینده‌های دیجیتال با دوربین‌های ۸ مگاپیکسلی، نقاط کور را کاملاً حذف کرده و حتی در باران شدید و شب، دیدی بی‌نقص ارائه می‌دهد. نورپردازی هوشمند، کنترل آب و هوای جداگانه برای راننده و سرنشین و سیستم صوتی حرفه‌ای از دیگر ویژگی‌هایی هستند که وایندروز را به گزینه‌ای جذاب برای رانندگان حرفه‌ای تبدیل کرده است.

استراتژی جهانی، فراتر از یک کارخانه

وایندروز فقط به اروپا بسنده نکرده است. شرکت در سال ۲۰۲۵ کارخانه مونتاژ در ایالت جورجیا آمریکا را راه‌اندازی خواهد کرد و مذاکرات برای خط تولید در والانس فرانسه نیز به مراحل نهایی رسیده است. این استراتژی سه گانه (چین برای تولید قطعات، اروپا و آمریکا برای مونتاژ نهایی) باعث می‌شود وایندروز در هر سه بازار اصلی جهان حضور محلی داشته باشد و ریسک‌های سیاسی و تجاری را به حداقل برساند. در حال حاضر چند صد دستگاه سفارش قطعی از شرکت‌های اروپایی و آسیایی دریافت شده و هدف گذاری رسمی شرکت، تولید و تحویل بیش از ۱۰ هزار دستگاه تا پایان سال ۲۰۲۶ است. با توجه به سرعت پیشرفت این شرکت در سه سال گذشته، این هدف دور از دسترس به نظر نمی‌رسد.

آینده‌ای که همین امروز آغاز شده

وایندروز فقط یک کامیون نساخته، بلکه نشان داده که با ترکیب فناوری پیشرفته چینی، استراتژی تجاری هوشمند و درک عمیق از نیازهای واقعی رانندگان و شرکت‌های لجستیک، می‌توان در مدتی کوتاه به بازیگری جدی در صنعتی تبدیل شد که سال‌ها در انحصار غول‌های اروپایی و آمریکایی بود. این شرکت هنوز در ابتدای راه است، اما مسیری که طی کرده، نشان می‌دهد که آینده حمل‌ونقل سنگین الکتریکی، دیگر فقط در دستان تسلا یا دایملر نیست. وایندروز آمده تا بازی را عوض کند و به نظر می‌رسد ابزارهای لازم برای این کار را هم دارد.



ضعیفی در فروش بوده و بازار بر خلاف چینی‌های مونتاژی روی خوشی به چینی‌های وارداتی نشان نداده است. کارشناسان از مهم‌ترین دلایل این امر را ترس مشتریان از خدمات پس از فروش و افت قیمت زیاد این خودروها در بازار دست‌دوم می‌دانند

به‌رغم تبلیغات فراوان و صرف هزینه‌های هنگفت، برندهای وارداتی چینی در بازار کشور تا به امروز ناموفق بوده‌اند؛ از گران‌ترین آن‌ها یعنی تانک ۳۰۰، آواتار و ویوا فری گرفته تا ارزان‌ترین آن‌ها همانند شاین مکس، همگی دارای عملکرد



شکست وارداتی‌های چینی در بازار

تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بخش بالادستی بازار خودرو در اختیار مدل‌های مختص جانبازان

می‌خورند و به این ترتیب بخش بالادستی بازار که از آن مدل‌های وارداتی است، در اختیار خودروهای مختص جانبازان قرار گرفته است.

ارائه‌شده در سامانه قرعه‌کشی را تا حد زیادی از رونق انداخته است بر این اساس این روزها خودروهای مختص جانبازان در بازار آزاد بر حسب مدل و برند، بین ۷ تا ۱۳ میلیارد تومان بر حسب قیمت

در یکی دو ماه گذشته با عرضه هر چه بیشتر خودروهای مختص جانبازان، بخش بالادستی بازار به‌مرور در حال پوست‌اندازی است و استقبال روزافزون از این مدل خودروها، خرید و فروش مدل‌های

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۹۱۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۴۷۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۱۴۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۳۷۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۶۸۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۱۰	▼
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۴۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۴۲	۰	
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۸۶	۶	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۹۸	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۸۵	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۶۲	۸	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۸۸	۹	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۴۵	۱۵	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۹۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۹۷	۶	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۰۶	۱۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۲۸	۸	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۸۹	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۹۳	۶	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۸۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۸۱	۱۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۲۳۵	۱۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۷۵	۲۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۸	۱۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۵	۰	
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۳۳	۰	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۱۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۵	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۱۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۳۲	۱۲	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۷۲	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۰۳	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۲۰۵	۷	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۲۳۷	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۵۲	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۱۱۲	۳۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۲۰۱	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۴۱۹	۱۴	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۴۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۲۲۴	۱۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۲۴۸	۱۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۴۴۵	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۲۰۳	۱۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۱۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۳۳	۶	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۸۲	۱۲	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
ام‌جی ۱،۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۹ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۱۰۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۰	

کهریزک دیو شده که در بدو ورود تعدادی مخزن و میکسر تغلیظ و مخازن حاوی مقادیری فرآورده سوپسیددار مشاهده شد که فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه بود که در ادامه محتویات مخازن به مقدار ۴۰ هزار لیتر فرآورده نفتی (گازوئیل) به انبار نفت شهری منتقل شد. این مقام انتظامی افزود: «در تحقیقات صورت گرفته مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی اسناد ارائه شده مغایرت کالاهای احراز و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک خبر داد. سرهنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس اقتصادی پایتخت با اعلام خبر کشف محموله سوخت قاچاق اظهار داشت: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی مأموران این پلیس موفق به کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند.» وی گفت: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقادیری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت در آدرس



کشف ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در محدوده کهریزک



در همکاری با «شل»، پیل سوختی برای سوپراسپرت سازها نیز جذاب شد؛

سرمایه‌گذاری «فراری» روی سوخت هیدروژنی



باشد، نشان‌دهنده روحیه نوآورانه و ریسک‌پذیری فراری است؛ شرکتی که حتی در دوران گذار به انرژی‌های پاک، همچنان به دنبال بازتعریف مهندسی خودروهای پرфорمنس است.

خبر مشخص نیست. بالین حال طرح موتور وارونه انگیزه فراری برای آزمایش، نوآوری و بازتعریف مهندسی خودروهای پرфорمنس را برجسته می‌کند. فراری بار دیگر با یک نوآوری غیرمتعارف توجه صنعت خودرو را به خود جلب کرده است. این شرکت ایتالیایی پتنتی برای یک موتور هیدروژنی وارونه ثبت کرده که برخلاف معماری سنتی، میل‌لنگ در بالا و مخزن روغن در زیر کاپوت قرار می‌گیرد. هدف اصلی این طراحی، ایجاد فضای بیشتر برای نصب مخازن بزرگ سوخت هیدروژنی و کاهش محدودیت‌های مهندسی در خودروهای آینده است. چالش اصلی چنین طراحی، روانکاری اجزای حیاتی موتور است؛ زیرا در حالت وارونه، روغن به‌طور طبیعی به سمت پایین تخلیه می‌شود و احتمال تجمع آن در سیلندرها وجود دارد. فراری برای حل این مشکل، یک سیستم روغن کاری خشک با کنترل الکترونیکی پیشنهاد داده که جریان روغن را دقیقاً مدیریت کرده و از تجمع خطرناک جلوگیری می‌کند.

این رویکرد نه تنها ایمنی موتور را تضمین می‌کند، بلکه امکان استفاده از طراحی‌های جسورانه‌تر را فراهم می‌سازد. هر چند عملی بودن این طرح هنوز محل بحث است، اما همکاری طولانی‌مدت فراری با شرکت شل می‌تواند در توسعه روانکارهای ویژه برای چنین سیستم‌هایی نقش مهمی ایفا کند. در نهایت، این پتنت بیش از آنکه یک محصول آماده تولید

را قفل کند. برای حل این مشکل، فراری یک سیستم روغن کاری خشک را پیشنهاد می‌دهد که روغن را در یک مخزن جداگانه به جای محفظه سنتی ذخیره می‌کند. پمپ‌های روغن الکتریکی که توسط ECU خودرو کنترل می‌شوند، جریان را به‌طور دقیق تنظیم می‌کنند. درست قبل از خاموش شدن موتور (معمولاً یک ثانیه، اما قابل تنظیم بین ۰.۵ تا ۲.۵ ثانیه) ECU منبع روغن را قطع می‌کند. جت‌های زیر میل‌لنگ، روانکاری کافی را در حین فعالیت موتور تضمین می‌کنند؛ اما به محض این که پمپ قطع شود، روغن باقی‌مانده توسط چرخش میل‌لنگ به بیرون پرتاب می‌شود و دوباره به مخزن برمی‌گردد. این توالی سریع، خطر تجمع روغن در سیلندرها را به حداقل می‌رساند و در عین حال از قطعات متحرک تا زمان توقف موتور محافظت می‌کند. اگر چه عملی بودن طرح موتور وارونه همچنان جای بحث دارد، اما این نوآوری تمایل فراری را برای کنار زدن محدودیت‌های مهندسی نشان می‌دهد. همکاری طولانی‌مدت فراری با شرکت شل هم می‌تواند در اصلاح استراتژی‌های روانکاری برای چنین سیستم‌های غیرمتعارفی تأثیرگذار باشد. موتور هیدروژنی وارونه فراری خلأیت جسورانه و ریسک‌پذیری این برند را نشان می‌دهد.

این طرح، بیش از یک قرن معماری موتور تثبیت‌شده را در راستای بهبود بسته‌بندی مخازن هیدروژنی به چالش می‌کشد. این که آیا این طراحی وارد فاز تولید می‌شود یا

فراری از گذشته تاکنون به‌خاطر آزمایش طرح‌های نامتعارف موتور شهرت زیادی کسب کرده است؛ اما جدیدترین دستاوردش ممکن است عجیب‌ترین آن‌ها باشد: یک موتور درون‌سوز هیدروژنی وارونه. خودروساز ایتالیایی همچنان به اصلاح این موتور وارونه ادامه می‌دهد و حالا می‌دانیم که مهندس‌ان چگونه می‌خواهند چالش اصلی این موتور یعنی روانکاری آن را حل کنند. اگر چه عملی بودن طرح موتور وارونه همچنان جای بحث دارد، اما این نوآوری تمایل فراری را برای کنار زدن محدودیت‌های مهندسی نشان می‌دهد. به‌طور سنتی، موتورهای درون‌سوز، میل‌لنگ را در پایین و شمع‌ها را در بالا قرار می‌دهند و روغن در یک محفظه در زیر آن ذخیره می‌شود. نیروی جاذبه تضمین می‌کند که روغن پس از پمپاژ به سمت بالا، دوباره به پایین گردش کند. در نتیجه همیشه یک لایه محافظ روی اجزای حیاتی قرار می‌گیرد. طراحی وارونه فراری این چیدمان را تغییر می‌دهد و میل‌لنگ را در بالا و ظرف روغن را درست زیر کاپوت قرار می‌دهد. در حالی که این کار فضا را برای نصب مخازن سوخت هیدروژن بزرگ فراهم می‌کند، یک مشکل جدی ایجاد می‌کند: روغن به‌طور طبیعی به سمت پایین تخلیه می‌شود، پیستون‌ها را پر می‌کند و احتمالاً به محفظه‌های احتراق نفوذ می‌کند. چنین تجمعی می‌تواند شمع‌ها را خراب کند، احتراق کثیف به وجود آورد، دود آبی ایجاد کند یا حتی موتور



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



یعنی GT3 رونمایی کرد. GT3 همیشه بهترین گزینه برای اسپرت دوستانی است که خیابان را به پیست بدل می کنند. GT3 پشیرانه ۴ لیتری تخت ۶ سیلندر با قدرت ۱۵۰ اسببخار و گشتاور ۴۷۰ نیوتون متر برای به وجود آوردن اسپرت دوستانی در خیابان های شهر کافی است. اما کمتری بودن پورشه یکی از افت های گذشته از نسخه دیگر GT3 به پسوند تورینگ رونمایی کرد. GT3 تورینگ برای آن دسته از مشتریان پورچه به تولید رسیده که با راحتی را در کنار و بژگی های اسپرت این اسطوره به تجربه می کنند.

سال ۹۱۱: نماد قدرت و عملکرد بالای پورشه است. این کوپه پر فرومسی که از سال ۱۹۶۴ تاکنون روی خط تولید کمپانی پورشه است، همواره رانندگان سایر خودروها را به یاد می‌آورد. توزیع مناسب وزن و ترکیب آن با پیش‌ران قدرتمند ۹۱۱ را به یکی از کم نظیرترین خودروهای اسپرت جهان بدل کرد. در سال ۱۹۹۲، هشتم از ۹۱۱ که با کد ۹۹۲ شناخته می‌شود، سال ۲۰۱۹ به جهان معرفی شد. ۹۹۲ با ریز جلد طراحی پورشه مواجه شد و استایلی جذاب از نسل‌های قبل به خود گرفت. جندی پیش بود که کمپانی پورشه شد و نسخه‌ای (مسابقه‌ای) از ۹۹۲ با ریز جلد طراحی پورشه مواجه شد و استایلی جذاب از نسل‌های قبل به خود گرفت. جندی پیش بود که کمپانی پورشه شد و نسخه‌ای (مسابقه‌ای) از ۹۹۲ با ریز جلد طراحی پورشه مواجه شد و استایلی جذاب از نسل‌های قبل به خود گرفت.



مدل اسپرت و با عملکرد بالای پورشه «۹۱۱»

[illegible]

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

هشدار!

س

رینگ و لاستیک

سهمینب ۱۱ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۵۰

دنیای خودرو

کشف بیش از ۱۲۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در اهواز



فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی به ارزش ۲۳۰ میلیارد ریال در شهر سسنان اهواز خبر داد. به گزارش «مهر»، سردار سید محمود میر فیضی در گفت و گویی رسانه‌ای اظهار داشت: «در ادامه طرح مقابله با کالای قاچاق، ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهر سسنان اهواز در پی انجام کار اطلاعاتی از دپوی کالا در یکی از محلات شهرستان مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان

اهواز ضمن هماهنگی با مقام قضائی به محل مورد نظر عزیمت و پس از بازرسی تعداد یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک در مارک‌های مختلف خارجی قاچاق و فاقد هرگونه مجوز گمرکی را کشف کردند. سردار میر فیضی با اشاره به این که کارشناسان اقتصادی این فرماندهی ارزش مالی کالای کشف شده را بالغ بر ۲۳۰ میلیارد ریال عنوان کردند، تصریح کرد: «در این رابطه یک قاچاقچی دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.»

توسعه ظرفیت تولید، افزایش سهم بازار و ارتقای کیفیت محصولات، همگی عواملی هستند که ایران یاسا را به یکی از برندهای شاخص صنعت تایر ایران تبدیل کرده‌اند. ترکیب این سه محور، تصویری جامع از ایران یاسا ارائه می‌دهد: شرکتی که هم‌زمان به مسئولیت اجتماعی، نوآوری صنعتی و رشد اقتصادی توجه دارد. این رویکرد چندبعدی می‌تواند الگویی برای سایر شرکت‌های فعال در صنعت تایر باشد. در شرایطی که بازار جهانی تایر با فشارهای ناشی از رقابت خارجی، تغییرات فناوری و الزامات زیست‌محیطی روبه‌رو است، شرکت‌هایی موفق خواهند بود که بتوانند میان این سه حوزه تعادل برقرار کنند. در نهایت باید گفت که ایران یاسا با حمایت از ورزش‌های موتوری، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و تداوم رشد تولید، توانسته است جایگاه خود را به‌عنوان یک برند پیشرو در صنعت تایر ایران تثبیت کند. این اقدامات نه‌تنها اعتماد مصرف‌کنندگان را افزایش داده، بلکه مسیر آینده صنعت تایر کشور را نیز روشن‌تر کرده است. اگر این رویکرد ادامه یابد، ایران یاسا می‌تواند به یکی از بازیگران جدی در بازارهای منطقه‌ای و حتی جهانی تبدیل شود؛ جایگاهی که هم به سود صنعت خودرو ایران خواهد بود و هم به ارتقای تصویر برند ملی در عرصه بین‌الملل کمک خواهد کرد.

این رشد نه‌تنها بیانگر توانایی شرکت در مدیریت چالش‌های اقتصادی و صنعتی است، بلکه نشان‌دهنده تقاضای پایدار برای محصولات آن در بازار داخلی و منطقه‌ای نیز هست.

کوبر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام 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-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا 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-ساندر واستپ 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-ساندر واستپ 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-ام‌وی‌ام 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	ام‌وی‌ام 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 وینتار-BYD S6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبو 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 کولیس-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	۶۵,۳۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۳۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون

تهران را پاک بگردیم

مشخصات فنی

مرسدس بنز «E450»



ورود موتورهای بی صدای الکتريکي به دنياي پر صدا و مهيج مو تور های احتراق داخلي تمام محاسبات را متحول ساخته است. مرسدس بنز به عنوان یکی از بزرگ ترین خودروسازانی که در این زمینه یکه تاز بوده، با هماهنگی مو تور الکتريکی با پیشترانه ۶ سیلندر قلب تپنده قدرتمندی را برای E450 فراهم آورده است. زیر کاپوت این سدان لوکس مرسدس بنز یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری ۲۴ سوپاپ توربوشارژر جا خوش کرده است. طراحی ۲۴ سوپاپ در سراسر سیلندر و استفاده از

سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ ها و بازش سوخت مستقیم و قرار گیری سیستم پر خوران توربوشارژ حداکثر ۳۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. در واقع سیستم هیبرید متوسط برای E450 در نظر گرفته شده که توان موتور الکتريکی نصب شده به ۲۱ اسب بخار و گشتاور آن به ۲۴۹ نیوتون متر می رسد که به صورت ترکیبی قدرت را به گیرکس منتقل می کند. گیرکس ۹ سر عته اسپید شفت وظیفه انتقال قدرت و گشتاور با سامانه فورما تیک به چهار چرخ را بر عهده دارد.

سختنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو:

۱۲ میلیون خودرو فرسوده به اندازه تمام ناوگان کشور آلايندگی دارند

۱۲ میلیون ها خودرو و موتور آلاينده که بايد اسقاط می شدند هنوز در خیابان های می چرخند و با مصرف دوبرابر سوخت، آلودگی و هزینه های ملی را به شدت افزایش می دهند



«در میانه اوج گیری دوباره آلودگی هوا، تمرکز سیاست گزاران بار دیگر بر متهم کردن صنعت خودرو قرار گرفته، اما بحران اصلی در خیابان ها از جایی دیگر می آید؛ از تردد میلیون ها خودرو فرسوده ای که مصرف سوخت را دو برابر و آلايندگی را چهار برابر کرده اند. بخش بزرگی از منابع انرژی کشور صرف همین ناوگان پیر می شود و در غیاب اجرای قانون هوای پاک، روند اسقاط همچنان عقب مانده است. راهکار فوری، حمایت دولت از تولید و ایجاد سازوکارهای جدی برای توقف ترده و جایگزینی این خودروهاست.

۱۲ میلیون فرسوده؛ مصرف دوبرابر، آلودگی چهار برابر
فرهاد بهنیا، سختنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو، درباره نقش خودروهای نودر مقایسه با بحران تردد خودروهای فرسوده و سایر منابع آلاينده به «دنیای خودرو» گفت: «طرح این ادعا که صنعت خودرو عامل اصلی آلودگی هوای این روزهای کلان شهرهاست، آدرس غلط دادن به مردم است. هر سال در همین فصل که آلودگی افزایش می یابد، برخی مسئولان بدون توجه به واقعیت ها، خودروسازان را مقصر معرفی می کنند؛ در حالی که ریشه اصلی آلودگی در حوزه خودرو، ناتوانی سیاست گزاران در خروج خودروهای فرسوده از چرخه ترده است.»

این مقام صنفی با اشاره به گستردگی تردد خودروهای فرسوده در کشور اضافه کرد: «در حالی که تعداد خودروهای کشور بین ۲۷ تا ۳۲ میلیون دستگاه برآورد می شود، حدود ۱۲ میلیون وسیله نقلیه فرسوده در حال تردد هستند و باید فوراً از چرخه خارج شوند. از این میان، دو و نیم میلیون خودرو کاملاً فرسوده اند و حدود سه میلیون خودرو نیز در آستانه فرسودگی قرار دارند و ظرف یک سال به این جمع اضافه می شوند. این وسایل نقلیه عمر مشخص قانونی دارند و باید از رده خارج شوند، اما با وجود تصویب قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۷، این قانون هیچ گاه به طور عملی اجرا نشده است.» وی با اشاره به مصرف بالای سوخت در خودروهای فرسوده تصریح کرد: «یک خودروی فرسوده به طور میانگین دو برابر مصرف سوخت بیشتری دارد. خودروهای کار براتوری مصرف بسیار بالایی دارند و حتی خودروهای انژکتوری که در آستانه اسقاط قرار می گیرند نیز مصرف بالایی نشان می دهند. فقط ۲ و نیم میلیون خودروی فرسوده به همراه حدود ۹ میلیون موتورسیکلت اسقاطی، سالانه حدود ۱۲ میلیارد دلار مصرف سوخت اضافی ایجاد می کنند. اگر این مبلغ صرف خروج خودروهای فرسوده می شد، کشور صرفه جویی ارزی قابل توجهی به دست می آورد.»

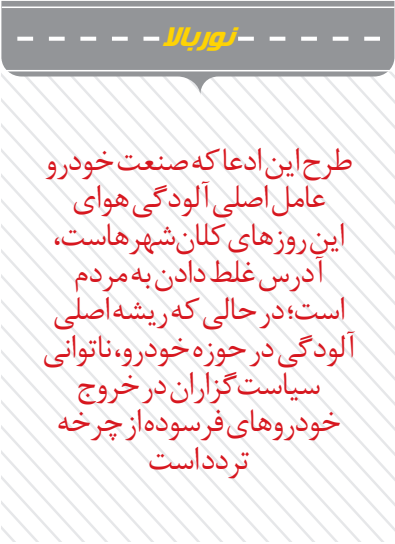
اسقاط قطره چکانی مقابل نیاز میلیونی کشور
بهنیا درباره انتقاداتی که برخی نهادها نسبت به آلايندگی صنعت خودرو مطرح می کنند اظهار داشت: «بخشی از هزینه های مرتبط با سلامت که از سوی وزارت بهداشت اعلام شده، به طور نادرست متوجه صنعت خودرو شده است. چون کسانی که این موضوع را مطرح کردند تخصص لازم در این حوزه را نداشتند، نتوانستند دقیق مشخص کنند چه میزان از این هزینه ها مربوط به کدام بخش است؛ خودروهای نو، خودروهای فرسوده یا عوامل دیگر.» سختنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو در توضیح سهم خودروهای فرسوده از آلودگی تأیید کرد: «حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد آلودگی می تواند ناشی از خودروهای فرسوده باشد و این موضوع با اعمال سیاست های درست قابل اصلاح است. در پنج سال گذشته تنها حدود ۴۸۰ هزار خودرو از چرخه خارج شده و بین سال های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲ فقط ۵۷ هزار خودرو اسقاط شده، یعنی سالانه حدود ۱۳ هزار دستگاه. در سال ۱۴۰۲ نیز ۷۸ هزار خودرو خارج شد و در سال ۱۴۰۳ این رقم به ۲۵۰ هزار خودرو رسید. اما این میزان با نیاز کشور برای کاهش آلودگی هوا همخوانی نیست.»

وی با بیان این که حجم بالای خودروهای فرسوده بحران ساز است، افزود: «نزديک به ۱۲ میلیون وسیله



خودرو با اشاره به عامل مهم دیگری در ایجاد آلودگی هوا، بیان داشت: «اکنون حدود ۳۲ میلیون خودرو در حال تردد داریم. خودروها باید پس از ۶۰ تا ۸۰ هزار کیلومتر، کاتالیست آگروز خود را تعویض کنند. بسیاری از خودروها فرسوده نیستند اما کیلومتر بالایی دارند و نیازمند تعویض کاتالیست هستند. با این حال به دلیل گرانی کاتالیست و نبود حمایت دولت، بسیاری از مالکان به جای تعویض، کاتالیست را از خودرو خارج می کنند که این کار یکی از عوامل جدی تشدید آلودگی هواست.»

بهنیا در واکنش به پرسشی درباره چگونگی تردد گسترده خودروهای فاقد کاتالیست یا دارای نقص فنی، با وجود الزام قانونی به دریافت معاینه فنی به «دنیای خودرو» گفت: «این مشکل بسیار جدی است و ریشه آن تنها به وزارت صمت یا دولت بر نمی گردد، بلکه بخش مهمی از آن متوجه پلیس راهنمایی و رانندگی است. اگر مراکز معاینه فنی وظایف خود را به درستی انجام دهند، حدود ۱۰ میلیون وسیله نقلیه شامل خودرو و موتورسیکلت حق تردد نخواهند داشت و باید به مراکز اسقاط منتقل شوند.» وی افزود: «متأسفانه سهل انگاری در برخی واحدهای کنترل خودرو باعث شده این چرخه معیوب همچنان ادامه یابد و خودروهای آلاينده در کلان شهرها و جاده ها آزادانه تردد کنند. خودروساز هیچ نقشی در این مرحله ندارد و وظیفه اصلی بر عهده پلیس و مراکز معاینه فنی است؛ مراکزی که باید دولت نیز بر عملکردشان نظارت مستقیم داشته باشد تا هیچ خودروی آلاينده ای اجازه ورود به خیابان ها نداشته باشد.»



طرح این ادعا که صنعت خودرو عامل اصلی آلودگی هوای این روزهای کلان شهرهاست، آدرس غلط دادن به مردم است؛ در حالی که ریشه اصلی آلودگی در حوزه خودرو، ناتوانی سیاست گزاران در خروج خودروهای فرسوده از چرخه ترده است

بهنیا با اشاره به ابهام در برخی گواهی های معاینه فنی و سهم بالای خودروهای فرسوده در آلودگی هوا ادامه داد: «یک بازدید میدانی ساده در تهران کافی است تا حجم بالای خودروها، موتورسیکلت ها، کامیونت ها و وانت های آلاينده را ببینیم. بنابر این حتی اگر پلیس راهنمایی و رانندگی سخت گیری واقعی انجام دهد، مالکان خودروهای فرسوده ناچار و البته مشتاقی تر به تعویض خودرو خواهند شد. وقتی فرد بداند خودروی فرسوده اش در شهر توقیف و به مرکز اسقاط منتقل می شود، طبیعی است که پیش از آن برای جایگزینی آن اقدام می کند.»

قانون هوای پاک؛ مصوبه معطل مانده
این مقام صنفی با اشاره به شیوه مواجهه برخی مسئولان بسا آلودگی هوا گفت: «هر بار که بحث آلودگی مطرح می شود، به جای حمایت از صنعت خودروسازی داخلی و فراهم کردن شرایط افزایش تولید و جایگزینی خودروهای نو با خودروهای فرسوده، سریعاً صحبت از توقف تولید خودروهای نو می شود. این رویکرد اشتباه و دادن آدرس غلط به مردم است. امیدوارم در سخنان و تصمیمات آينده دقت بیشتری اعمال شود.»

وی درباره سهم خودروهای فرسوده و سایر عوامل در آلودگی هوا تأیید کرد: «حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد آلودگی مربوط به خودروهای فرسوده است؛ اما بخش مهمی نیز به استفاده دولت از مازوت و کیفیت پایین سوخت بازمی گردد. اگر نمونه هایی از سوخت جایگاه ها را به آزمایشگاه بدهید، در بسیاری از نقاط به سختی به



استاندارد ۴ می رسد و حتی مواردی مشاهده شده که کیفیت سوخت به یورو ۳ هم نمی رسد. پرسش این است که دولت تا چه اندازه برای اصلاح این وضعیت زمان و انرژی صرف می کند؟»

سختنگوی انجمن سازندگان قطعات با اشاره به اجرایی نشدن قانون هوای پاک افزود: «در زمان تدوین قانون هوای پاک، کارشناسان و مهندسان جدول دقیقی تهیه کردند و این جدول به تصویب قانونی رسید. اما باید از دولت پرسید چرا این جدول اجرا نمی شود؟ این قانون بسیار مهم است و اگر اجرا می شد، امروز در فصل پاییز و زمستان شاهد چنین آلودگی سنگینی نبودیم. اجرای این قانون دو نتیجه مهم دارد: نخست، صرفه جویی ارزی قابل توجه در واردات بنزین و دوم، کاهش هزینه های سنگینی که کشور بابت خسارت های انسانی و زیست محیطی ناشی از آلودگی پرداخت می کند.»

بهنیا درباره آثار آلودگی هوا بر شرایط اقلیمی اظهار داشت: «یکی از عواملی که کمتر به آن اشاره شده، نقش آلودگی هوا در کاهش بارندگی هاست. برای تشکیل باران، قطرات ریز آب باید قابلیت چسبندگی پیدا کنند؛ اما آلودگی هوا مانع این فرآیند می شود. ممکن است آب وجود داشته باشد اما این آب توان بارندگی نداشته باشد. این موضوع می تواند بحران آب کشور را تشدید کند.»

وی افزود: «نگاه به مساله آلودگی باید یک نگاه کارشناسی، مهندسی و مدیریتی باشد. اگر چنین نگاه دقیقی حاکم شود، طی دو تا سه سال بخش قابل توجهی از مشکل آلودگی هوا قابل برطرف شدن خواهد بود، حتی اگر به طور کامل حذف نشود.»

ضرورت فروش آزاد خودرو و تأمین مالی اسقاط
سختنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو، درباره این که دولت در صورت تصمیم برای ورود فوری به مساله آلودگی هوا چه اقداماتی باید انجام دهد؛ به «دنیای خودرو» گفت: «اگر به جای تصمیم گیران دولتی بودم، بلافاصله به نیروی انتظامی، مراکز معاینه فنی، مراکز سوخت و همچنین وزارت دارایی اعلام می کردم که تردد خودروهای فرسوده در کشور متوقف شود.»

بهنیا با اشاره به ضرورت ایجاد محدودیت های سخت گیرانه برای خودروهای فاقد معاینه فنی افزود: «به طور جدی باید از تحویل بنزین به خودروهایی که برچسب معاینه فنی ندارند جلوگیری شود. این اقدام می تواند از همان روز اول تأثیر عملی داشته باشد.»

وی درباره اقدامات حمایتی دولت برای ایجاد انگیزه در مردم به منظور جایگزینی خودروهای فرسوده تصریح کرد: «باید به خودروسازان اجازه داده شود خودروها را با قیمت آزاد بفروشند، اما مابه التفاوت میان قیمت بازار و قیمت کارخانه در قالب نقدینگی به بانک ها یا شرکت های لیزینگ منتقل شود تا از آن برای ارائه تسهیلات به مالکان خودروهای فرسوده استفاده کنند. این کار کمک می کند مصرف کننده انگیزه کافی برای تحویل خودرو فرسوده و دریافت خودرو نو نداشته باشد.» سختنگوی انجمن سازندگان قطعات همچنین درباره ضرورت تشدید نظارت بر مراکز معاینه فنی اظهار داشت: «مراکز معاینه فنی باید با دقت بسیار بالا عمل کنند و حتی در صورت لزوم، نیروی انتظامی در این مراکز مستقر شود تا از صدور گواهی سلامت برای خودروهای فرسوده به طور کامل جلوگیری شود.»

بهنیا با اشاره به امکان اعمال فشار اقتصادی بر مالکان خودروهای فرسوده تأیید کرد: «اگر مالیات خودروهای فرسوده چندین برابر خودروهای سالم تعیین شود، عملاً این خودروها نه می توانند معاینه فنی بگیرند، نه قادر به دریافت بنزین خواهند بود و نه امکان تردد خواهند داشت. در مقابل، باید شرایط مناسب لیزینگ و وام از محل منابعی که دولت و سیستم بانکی در اختیار قرار می دهند فراهم شود تا مردم بتوانند خودروهای خود را تعویض کنند.»

وی در انتها افزود: «در کنار توقف تردد خودروهای فرسوده، دولت باید به جای محدود کردن تولید داخل، مشوق هایی برای خودروسازان در نظر بگیرد تا تولید افزایش یابد و امکان جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای نو فراهم شود. چنین مجموعه اقداماتی می تواند در کوتاه مدت تأثیر چشمگیری در کاهش بخشی از آلودگی هوا که ناشی از خودروهای فرسوده است ایجاد کند.»



تصمیمات کار گروه ویژه دولت بازنگری و تعیین می شود. پیش بینی می شود با اجرای این طرح در بدینانه ترین حالت، سهمیه چهار میلیون دستگاه خودرو به نرخ آزاد (۵ هزار تومانی) تغییر یابد. با این تغییر قیمت بنزین، استفاده از کارت سوخت شخصی اهمیت بیشتری پیدا می کند؛ افرادی که به هر دلیلی کارت سوخت ندارند باید هر چه سریع تر اقدام به ثبت نام کارت سوخت به صورت اینترنتی کنند.

سنگین و موتورسیکلت در حال تردد در کشور، ۲۲ میلیون دستگاه (۱۳ میلیون دستگاه خودرو و ۹ میلیون دستگاه موتورسیکلت) فرسوده به‌شمار می‌روند و طبق آیین‌نامه و مقررات باید از چرخه حمل‌ونقل خارج شوند. بررسی‌ها نشان می‌دهد در ایران به‌ازای هر نفر، روزه حدود ۰.۹۵ لیتر، یعنی ۲ برابر استاندارد جهانی مصرف می‌شود. اصلی‌ترین علت بحال مصرف نیز به‌خودروهای فرسوده مربوط است. به‌عبارت دیگر، این میزان از یک سو به‌شدت مصرف را افزایش داده و از سوی دیگر تأثیر بسیار زیادی بر آلودگی هوا دارد. دولت با توزیع بن‌های یارانه‌ای برای متادیمی به‌خودروهای فرسوده، مدل‌هایی را که اسباب آلودگی و خسارت‌های فراوانی برای گشت‌انداز، عمل‌آزم

رشد نرخ سوخت به کام فرسوده‌ها

مصوبه اخیر دولت و یارانه‌ای که به خودروهای فرسوده اختصاص داده شده، حالا بخش دیگری از بازار را هدف گرفته و آن را نیز به‌مرور از دسترس بخش دیگری از متقاضیان خودروهای اقتصادی دور خواهد کرد. چراکه بخش زیادی از این خودروها مشمول دریافت بنزین سهمیه‌ای خواهند شد. همین موضوع، قیمت خودروهای دست‌دوم را دستخوش تغییر خواهد کرد. به بیان ساده‌تر، ناتوانی از خرید بدنه‌های اقتصادی منجر به کسب سود؛ نیاز به

فرسوده‌هایی که قیمتی می‌شوند!



علی علمی
i@autoworld.ir

« با تصمیم تازه دولت درباره نرخ بنزین گمانه‌زنی‌هایی در خصوص تورم سرسام‌آور، رشد هزینه حمل‌ونقل و قیمت مواد غذایی به‌گوش می‌رسد. حامل‌های انرژی در کشور از دیرباز کالایی استراتژیک محسوب شده و قیمت و نحوه عرضه آن‌ها تا بهر مسستی‌می‌روی کیفیت زندگی اقشار مختلف جامعه به‌ویژه قشر آسیب‌پذیر دارد. در کشور ما که از خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌یادی می‌شود، قیمت، سهمیه‌بندی و عرضه فرآورده‌های سوختی و کالاهای تصمی‌می در این رابطه مصرف‌کنندگان را با شوک‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت روبه‌رو می‌کند. ضمن این‌که مصوبات دیگر دولت درباره واردات، خودروهای لوکس، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، انتقال تکنولوژی، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و موارد مشابه را نیز با مشکل و موازی کاری مواجه می‌کند. با این حال تصمیم تازه دولت درباره نحوه تخصیص بنزین به خودروهای فرسوده انتقاداتی درباره سیاست‌گذاری انرژی و حمل‌ونقل ایجاد کرده است. با اعتقاد کارشناسان این موضوع نه تنها روند نوسازی ناوگان را متوقف می‌کند، بلکه عملاً موجب افزایش تردد خودروهای آلوده با سبب ناآرامی خواهد



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

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۱ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۵۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: 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
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیل‌بورد
Billboard

شورولت کوروت ZR1؛ سریع‌ترین سوپراسپرت سال

«شورولت کوروت جزو سوپراسپرت‌های مطرح در سطح جهان است و از نسل هشتم آن موسوم به C8 استینگری به‌عنوان نخستین نسل موتور عقب این خودرو یاد می‌شود. طراحی جسورانه آن و قدرت بسیار بالای پیش‌ران در نسخه‌های پرفورمنسی ZR1 سبب شده است این خودرو ظرف ۲.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. بر این اساس کوروت ZR1 با موتور ۸ سیلندر ۵.۵ لیتری توپین-توربو، قدرت و گشتاور به ترتیب ۱۰۶۴ اسب‌بخاری و ۱۱۲۳ نیوتون‌متری دارد.»

لزم آشنایی
با مراحل عیب‌یابی خودرو

حمید محمدی

روزنامه نگار

در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، سیستم‌های مکانیکی و الکترونیکی هم‌زمان و درکنار یکدیگر نقش خود را ایفا می‌کنند. بر این اساس نیاز است که فرآیند عیب‌یابی در این مدل خودروها به‌صورت دقیق و بر اساس استاندارد مندرج در کتابچه راهنمای تعمیرات خودرو دنبال شود. درعین حال آشنایی مالکان با موارد فنی و تسلط هرچند اندک آن‌ها بر فرآیند عیب‌یابی خودرو می‌تواند مانع سوءاستفاده برخی تعمیرکاران از ناآگاهی مشتریان و تحمیل هزینه‌های هنگفت و سرسام‌آور به آن‌ها شود. به‌عنوان مثال یکی از مشکلات رایج در اثر نصب سیستم صوتی یا دزدگیر غیر استاندارد روی خودروهای پژو ۲۰۶ و ۲۰۷، عدم عملکرد چراغ‌های کوچک جلو و عقب، چراغ مه‌شکن، راهنما، کمپرسور کولر و... است.

اگر دسته‌سیم‌ها و اتصالات الکتریکی این قطعات سالم باشند، دلیل این خرابی می‌تواند ناشی از ایراد BSI باشد. اما راه‌حل رفع این مشکل چیست؟

در صورت بروز چنین ایرادی، ریمست کردن و راه‌اندازی مجدد BSI می‌تواند مشکل را به‌طور کامل برطرف کند. برای انجام این کار نیز کافی است سوئیچ خودرو را یک بار باز و بسته کنید و سپس اهرم‌های برف‌پاکن و راهنما را به‌مدت سه ثانیه نگه دارید تا بوق خودرو به‌صدا درآید. پس از آن می‌توانید قطعات مذکور را در همان حالت اولیه قرار دهید. با انجام این کار، ایراد مذکور به‌طور کامل از بین می‌رود و سیستم‌ها عملکرد درستی خواهند داشت.

قیمت خودرو روز گذشته روند افزایشی داشت

هونگچی H5 با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	فونیکس آریزو ۸ با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	چانگان CS55 با ۸۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	پیکاپ فوتون اتوماتیک با ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد
--	---	--	---

فونیکس

اف‌ایکس برقی
در مسیر آینده

www.fowinix.com
fowinix.official

مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۱

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید