

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان مرکزی مطرح شد؛

خطوط نیمه جان قطعه سازی در انتظار تزریق ۴۰ همت تسهیلات

فشار کمبود نقدینگی و توقف مواد اولیه، تولید را تا یکسوم کاهش داده و برخی از واحدها را با معوقات شش ماهه حقوق کارکنان و خطر تعطیلی ...

صفحه ۱۴

یک کارشناس بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛
چالش بیمه ثالث، از گمرک تا خیابان

توقف طولانی خودروهای وارداتی در گمرک، به ویژه طی سال های اخیر، پرسش هایی درباره نحوه فعال شدن ...

صفحه ۲

بازارهای نوظهور میدان رقابت اصلی چینی ها خواهند شد؛

حیات خلوت آمریکا یا میدان نفوذ آسیایی ها؟

جنرال موتورز و هیوندای در مواجهه با رقابت قدر چینی، در ماه آگوست اعلام کردند که ...

صفحه ۶

کارشناسان حوزه خودرو در نشست با خبرنگاران مطرح کردند؛

واردات خودرو در آستانه بحران جدید

در نشست خبری بررسی وضعیت واردات خودرو که با حضور جمعی از خبرنگاران ...

صفحه ۳

تولید محصولات به روز در کنار حفظ خودروهای پر تقاضا؛

استراتژی جدید تولیدی در «پارس خودرو»

صفحه ۵



رونمایی و تولید «آینووی»؛ خودرو هیبریدی ملی

صفحه ۴

اسپورت تیج «GTLine» راحتی به توان ایمنی

صفحه ۸

**BAC X3**

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

اتاق خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

**LEXUS**

نمایندگی مرکزی ایرتویا

به زودی ...

در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی



irtoya.co
021-73451
www.mahansanatpars.com

021-734555
کسب اطلاعات بیشتر



جانبی و سپرهای رنگ بدنه در آمده‌اند؛ در حالی که آینه‌های جانبی و بالچه‌های اسپویلر عقب به رنگ مشکی براق هستند تا ماهیت اسپرت خودرو را برجسته‌تر کنند. علاوه بر این پکیج، تنها تغییر قابل توجه دیگر، افزودن رنگ جدیدی به نام Manganese Luster به پالت رنگی تیپ آفرودی اوور تریل است. این رنگ در کنار گزینه‌های قبلی مانند نقره‌ای انمی، خاوباری، خاکی، سفید صدفی، سبز نوری و سفید اولترا افرار می‌گیرد. زیر کاپوت لکسوس LX مدل ۲۰۲۶ تغییری رخ نداده است و مدل پایه LX600، همچنان از پیشرانۀ ۳٫۴ لیتری V6 تونین توربو با قدرت ۴۰۹ اسب بخار و گشتاور ۶۵۰ نیوتون متر بهره می‌برد.

لکسوس شاسی‌بلند پرچم‌دار LX را برای مدل ۲۰۲۶ با تغییراتی جزئی، یک پکیج ظاهری جدید اسپرت و افزایش قیمت ۵۰۰ دلاری رونمایی کرد. از مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلند پرچم‌دار خود، LX با مجموعه‌ای از به‌روزرسانی‌های جزئی رونمایی کرد. مهم‌ترین تغییر برای این مدل، معرفی پکیج ظاهری F Sport برای مدل LX700h F Sport است که ظاهری جسورانه‌تر به این غول لوکس ژاپنی می‌بخشد. البته این تغییرات با افزایش قیمت ۵۰۰ دلاری در تمام تیپ‌ها همراه بوده و قیمت پایه اکنون از ۱۰۷ هزار و ۹۵۰ دلار آغاز می‌شود. پکیج ظاهری جدید با ایجاد یک تضاد دورنگ، چهره‌ای متفاوت به خودرو می‌دهد. در این پکیج، بخش‌هایی از ر کاب‌های



رشد چشمگیر قیمت لکسوس «LX»

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

بیمه ثالث، از گمرک تا خیابان



مهری در خوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

توقف طولانی خودروهای وارداتی در گمرک، به‌ویژه طی سال‌های اخیر، پرسش‌هایی درباره نحوه فعال شدن بیمه شخص ثالث و شیوه پوشش این خودروها ایجاد کرده است. محسن حجازی، کارشناس بیمه خودرو با اشاره به قواعد بیمه‌ای مربوط به خودروهای وارداتی گفت: «بیمه شخص ثالث تنها زمانی دارای کارکرد و موضوعیت است که خودرو وارد چرخه تردد شود.» از نظر او خودرویی که هنوز از گمرک خارج نشده، وسیله نقلیه فعال محسوب نمی‌شود و ماهیتاً نیازی به بیمه ثالث ندارد؛ زیرا قانون این بیمه را برای جبران خسارات ناشی از تردد در معابر عمومی تعریف کرده است و نه برای خودرویی که همچنان در وضعیت کالایی و در انبار گمرک نگهداری می‌شود.

وی گفت: «آغاز پوشش بیمه ثالث همیشه از لحظه‌ای است که خودرو آماده استفاده و حرکت در معابر باشد؛ زمانی که مالک برای ترخیص مراجعه می‌کند، شرکت بیمه‌گر، بیمه‌نامه را همان روز صادر می‌کند و شروع پوشش از تاریخ صدور ثبت می‌شود. در مواردی که مالک مایل باشد، آغاز پوشش می‌تواند به‌زمان دریافت پلاک موکول شود؛ اما در هر صورت، نقطه شروع بیمه زمانی است که خودرو وارد چرخه بهره‌برداری واقعی می‌شود.»

او افزود: «مدت ماندگاری خودرو در گمرک، حتی اگر چند

سال باشد، هیچ تأثیری در امکان یا شرایط صدور بیمه ثالث ندارد و این بیمه‌نامه بدون محدودیت زمانی صادر می‌شود.» وی درمورد خودروهای تک‌مالک گفت: «تا پیش از خروج از گمرک، تنها پوششی که خودرو تحت آن قرار می‌گیرد، بیمه انبارداری یا همان بیمه مسئولیت نگهداری کالا توسط انباردار است؛ بیمه‌ای که معمولاً شامل خطراتی مانند آتش‌سوزی، انفجار، صاعقه یا خسارات ناشی از حوادث مشابه است. این پوشش هیچ ارتباطی با کارکرد بیمه ثالث ندارد و صرفاً برای محافظت از خودرو در دوره‌ای است که هنوز نقش کالایی دارد.»

به‌بیان او، خودرو در گمرک بیمه ثالث ندارد؛ زیرا اصلاً واجد شرایط دریافت آن نیست و هنوز وسیله‌ای در حال تردد محسوب نمی‌شود.

وی گفت: «شرکت‌هایی که ده‌ها یا صدها دستگاه خودرو

واردات خودرو نقطه تعادل میان رقابت و بی‌ثباتی

بازار خودرو در ایران طی سال‌های اخیر شرایط پیچیده و ناپایداری داشته است؛ ترکیبی از محدودیت‌های واردات، تغییرات مکرر تعرفه‌ها، بی‌ثباتی سیاست‌ها و ضعف زیرساخت‌های خدمات پس از فروش، محیطی پرچالش برای فعالان صنعت و مصرف‌کنندگان ایجاد کرده است. این ناپایداری نه تنها مانع شکل‌گیری رقابت واقعی در بازار شده، بلکه مصرف‌کنندگان را با هزینه‌های بالاتر و تأخیر در دریافت خودروهای ثبت‌نامی روبه‌رو کرده و سپرده‌های آن‌ها را در بلاتکلیفی قرار داده است. سهم واردات خودرو در بازار کمتر از ۸ درصد است.

اما اهمیت آن در رقابت‌پذیری بازار، ورود تکنولوژی‌های جدید و تعدیل قیمت‌ها قابل چشم‌پوشی نیست. تجربه جهانی نشان می‌دهد توسعه صنعتی بدون تجارت آزاد و رقابتی امکان‌پذیر نیست و تمرکز صرف بر تولید داخلی، بدون ثبات مقررات و هماهنگی نهادی، به هدررفت منابع و کاهش بهره‌وری منجر می‌شود. سرمایه‌گذاری‌های ناکارآمد و محدودیت‌های قانونی نیز فشار مالی و عملیاتی بر فعالان اقتصادی را افزایش داده است.

بحران خدمات پس از فروش و تأخیر در تخصیص ارز، همراه با مشکلات تامین قطعات، عملاً توان فعالان بازار را کاهش داده و فشار اقتصادی را به مصرف‌کننده منتقل کرده است. علاوه بر این، سپرده‌های متقاضیان خودرو که در بسیاری موارد ماه‌ها بدون تعیین تکلیف باقی مانده‌اند، نگرانی تازه‌ای برای اعتماد عمومی ایجاد کرده است. این مبالغ که بخش قابل توجهی از سرمایه خانوارها را تشکیل می‌دهد، هم‌اکنون در شرایطی قفل شده‌اند که هیچ زمان‌بندی مشخصی برای تحویل خودروها وجود ندارد.

راهکار واقعی، ایجاد ثبات مقررات، تعیین نظام تعرفه‌ای پایدار برای حداقل پنج تا هفت سال، تسهیل‌گری در فرآیندهای اداری و هماهنگی میان نهادهای تصمیم‌گیر است. تنها در این شرایط است که واردات خودرو می‌تواند نقش واقعی خود را به‌عنوان تنظیم‌گر بازار و محرک رقابت ایفا کند، تکنولوژی و نوآوری وارد کشور شود و فشار بر مصرف‌کننده کاهش یابد. ادامه روند فعلی، به‌معنای افزایش هزینه‌ها، کاهش کیفیت خدمات و از بین رفتن اعتماد مردم است و بازار خودرو را در معرض بحرانی جدی قرار می‌دهد.

صنعت خودرو اکنون در نقطه حساسی قرار دارد؛ فرصتی برای بازتعریف رقابت و ورود فناوری‌های جدید یا تکرار چرخه ناکارآمدی و ناپایداری. تصمیم‌سازان، واردکنندگان و مصرف‌کنندگان در این معادله سه ضلع مهم هستند و تنها با هماهنگی و سیاست‌گذاری پایدار می‌توان تعادلی برقرار کرد که به نفع اقتصاد کشور و مردم باشد.



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار



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 ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

لیتری کایوت ۱۷۸ است؛ اما مهندسان RTR با افزودن یک سوپرشارژر ۳ لیتری ویپل، یک اینتر کولر مسابقه‌ای HD و سیستم‌های کروز اختصاصی، توانسته‌اند چنین قدرت خیره‌کننده‌ای از آن استخراج کنند. برای مهار این نیروی عظیم، RTR سیستم تعلیق را با کیت اختصاصی تاکتیکال پر فورمنس خود ارتقا داده است. این مجموعه شامل کمک‌فنرهای جلو قابل تنظیم در ۲۰ حالت، کمک‌فنرهای عقب قابل تنظیم، فنرهای با قابلیت تغییر ارتفاع و میل‌موج‌گیرهای قابل تنظیم در جلو و عقب است. این تغییرات باعث کاهش ارتفاع خودرو شده؛ بدون آن که از دامنه حرکتی سیستم تعلیق کاسته شود.

شرکت RTR از جدیدترین هیولای خود، موستانگ Spec 5 با بیش از ۸۷۰ اسب‌بخار قدرت و قیمتی نصف موستانگ GTD فورد رونمایی کرد. شرکت نیونینگ RTR که بیش از ۱۵ سال در تقویت محصولات فورد سابقه دارد، از جدیدترین و شاید وحشی‌ترین پروژه خود بر پایه نسل هفتم موستانگ رونمایی کرد. این خودرو که موستانگ Spec 5 RTR نام دارد، با قدرتی بیش از ۸۷۰ اسب‌بخار و گشتاور ۸۹۵ نیوتون‌متر، حتی از قدرتمندترین محصول رسمی فورد، یعنی موستانگ GTD نیز پیشی می‌گیرد؛ در حالی که قیمت پایه ۱۶۰ هزار دلاری آن تقریباً نصف GTD است. قلب تپنده این هیولا همان پیش‌رانه آشنای ۵



رونمایی از مدل پر قدرت موستانگ «Spec 5»



کارشناسان حوزه خودرو در نشست با خبرنگاران مطرح کردند؛

واردات خودرو در آستانه بحران جدید

واردکنندگان، در این نشست تاکید کرد این تصور که واردات می‌تواند جایگزین تولید داخلی شود یا سهم بزرگی از بازار بگیرد با واقعیت‌های آماری سازگار نیست. او یادآور شد حتی در سال‌هایی که محدودیت ارزی وجود نداشت، واردات خودرو هرگز از ۱۰۰ هزار دستگاه فراتر نرفته و سهم آن همیشه کمتر از ۸ درصد بوده است. سلیمانی گفت امسال نیز در بهترین حالت، واردات ۵۰ تا ۶۰ هزار دستگاه محقق می‌شود.

او با اشاره به فعالیت بیش از ۱۳۰ شرکت دارای مجوز و ثبت سفارش و حدود ۲۲۰ متقاضی رسمی در سامانه وزارت صمت، اظهار کرد این آمارها نشان می‌دهد ساختار واردات هیچ نشانی از انحصار ندارد، به گفته وی طی دو سال و نیم گذشته بیش از ۱۳۰ مدل خودرو توسط شرکت‌های مختلف وارد کشور شده که تنوع بالایی عرضه را نشان می‌دهد.

سلیمانی همچنین یادآور شد که ممنوعیت چندساله واردات بسیاری از فعالان کوچک را وادار به سرمایه‌گذاری‌های ناکارآمد در تولید کرد؛ سرمایه‌گذاری‌هایی که بدون مقیاس اقتصادی لازم، بازدهی نداشت و موجب هدررفت منابع شد.

وی شرط موفقیت سیاست واردات را «ثبت مقررات و تعیین یک نظام تعرفه‌ای پایدار برای ۵ تا ۷ سال آینده» دانست تا فعالان اقتصادی بتوانند برای سبد محصول و برندهای وارداتی برنامه‌ریزی کنند.

در ادامه، مشاور معاون وزیر صمت نیز تاکید کرد بخش قابل توجهی از مشکلات واردات خودرو ناشی از «تداخل قوانین، آیین‌نامه‌ها و مداخلات بیرونی» است. او توضیح داد وزارت صمت در موارد مختلف اختیار کامل برای سیاست‌گذاری ندارد و تصمیمات متأثر از نهادهای متعدد است؛ موضوعی که پیش‌بینی‌پذیری را برای فعالان اقتصادی دشوار کرده و وزارتخانه ناچار است صرفاً دامنه آسیب‌ها را کاهش دهد.

در ادامه، فرشاد رضانی، عضو هیات‌مدیره انجمن، اعلام کرد بخش زیادی از سفارش‌های سال گذشته به دلیل عدم تخصیص ارز و بلا تکلیفی در تعرفه‌ها هنوز تعیین تکلیف نشده است. او گفت بانک مرکزی صریحاً اعلام کرده تفاوت نرخ ارز زمانی قابل مطالبه است که ارز در یافتی در جای دیگری مصرف شده یا کالا با نرخ جدید فروخته شده باشد؛ در حالی که هیچ‌یک از این موارد برای واردکنندگان رخ نداده است. به همین دلیل او خواستار حذف این مابه‌التفاوت یا لحاظ آن در قیمت‌گذاری نهایی شد.

آخرین سخنران این بخش، ناصر اسفنجی، با طرح این موضوع که «بازار خودرو مثلی است با سه ضلع تولیدکننده، مصرف‌کننده و نظام حکمرانی» گفت هر سه ضلع امروز ناراضی‌اند؛ تولیدکننده با زیان انباشته، مصرف‌کننده با قیمت و کیفیت و دولت با پیامدهایی نظیر آلودگی و ایمنی پایین.

او توضیح داد هدف از آزادسازی واردات، خروج بازار از انحصار و هدایت تکنولوژی جدید به کشور بود؛ موضوعی که شورای رقابت نیز پس از بررسی‌های متعدد تأیید کرده است. اسفنجی معتقد است با تسهیل‌گری درست، واردات می‌تواند به تعدیل قیمت و رقابتی شدن بازار کمک کند. وی همچنین یکی از مشکلات مهم فعالان را فرآیند طولانی در سامانه متمرکز عرضه خودرو دانست که سبب خواب سرمایه و افزایش هزینه‌های واردکنندگان می‌شود.

در بخش پایانی نشست، پنا تخصصی با حضور هادی سلیمانی ملکان، عزیزالله گودرزی و احمد شانیان برگزار شد هادی سلیمانی ملکان، رئیس هیات‌مدیره انجمن

او تاکید کرد: «تاخیرهای طولانی در ثبت‌سفارش و تخصیص ارز تأمین قطعات را مختل کرده و ادامه این روند طی سال‌های آینده می‌تواند بازار را با بحران خدمات پس از فروش روبه‌رو کند.»

وی همچنین به نظام کدگذاری قطعات اشاره کرد و گفت: «این سازوکار که با هدف مقابله با قاچاق طراحی شده، هزینه‌های مالی و اداری زیادی را به واردکنندگان قانونی تحمیل کرده اما همچنان بازار قاچاق فعال است و واردکنندگان توان رقابت با آن را ندارند.»

مصطفی خدیری، نایب‌رئیس انجمن، در ادامه با اشاره به تبعات ممنوعیت واردات در سال‌های گذشته، از چسبندگی شدید قیمت‌ها و بی‌اثر ماندن هشدارهای فعالان این حوزه سخن گفت. او توضیح داد تشدید تحریم‌ها و وضعیت اسنپ‌یک، ریسک تجاری و هزینه‌های مبادله را چندبرابر کرده است. به گفته او هزینه مالی شرکت‌ها حدود ۳۰ درصد است اما سازمان حمایت تنها ۱۸ درصد آن را می‌پذیرد؛ اختلافی که فشار قابل توجهی بر واردکنندگان وارد کرده است.

خدیری همچنین به افزایش هزینه حمل‌ونقل و نپذیرفتن برخی هزینه‌های قانونی در قیمت‌گذاری اشاره کرد و گفت: «این مسائل علاوه بر افزایش هزینه نهایی برای مشتری، باعث تشکیل پرونده‌های تعزیراتی برای شرکت‌ها نیز شده است.» او یادآور شد که در فرآیند شماره‌گذاری، ۱۰ درصد ارزش خودرو باید پرداخت شود اما ناچانیز در مرحله بعدی همین مبلغ را دوباره مطالبه می‌کنند و وعده اصلاح این وضعیت هنوز اجرا نشده است.

بهکیش در ادامه با اشاره به مشکلات زیرساختی به‌ویژه در حوزه گاز گفت: «نبود سرمایه و تکنولوژی کشور را در وضعیتی قسرار داده که حتی طرح‌های جاری نیز برای تکمیل حداقل پنج سال زمان می‌خواهند. او تاکید کرد که بدون رفع تحریم‌ها، بهبود روابط خارجی و احیای تجارت، امکان ارتقای تکنولوژی و افزایش رقابت‌پذیری در بخش‌هایی مانند صنعت خودرو وجود ندارد.»

وی همچنین با انتقاد از سیاست‌های صنعتی کشور طی دهه‌های گذشته بیان کرد ایران با تمرکز افراطی بر صنعتی‌سازی و بی‌توجهی به نقش تجارت، مسیر طبیعی رشد صنایع را برهم زده است؛ در حالی که تجربه جهانی نشان می‌دهد توسعه صنعتی بدون تجارت آزاد و رقابتی ممکن نیست. کاهش احتمالی صادرات نفت و چشم‌انداز محدودیت‌های ارزی نیز از دیگر مواردی بود که او نسبت به آن هشدار داد.

این اقتصاددان مجموعه‌ای از راهکارهای عملی پیشنهاد کرد؛ از جمله ایجاد یک نوار ۵۰ کیلومتری مناطق آزاد واقعی در مرزها مشابه تجربه شنژن چین، مذاکره برای رفع تحریم‌ها، یکپارچه‌سازی بودجه و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور.

در بخش بعدی نشست، اعضای انجمن واردکنندگان خودرو به تشریح مشکلات عملیاتی پرداختند.

کوروش مرشدسلوک، عضو هیات‌مدیره انجمن، مهم‌ترین مشکل را در حوزه خدمات پس از فروش دانست و گفت: «آزادسازی واردات بدون الزامات زیرساختی - از شبکه نمایندگی تا تأمین قطعات - صورت گرفته است.»



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در نشست خبری بررسی وضعیت واردات خودرو که با حضور جمعی از خبرنگاران، کارشناسان اقتصادی، فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های دولتی برگزار شد، ابعاد مختلف چالش‌های واردات خودرو از بحران ارزی و ضعف جدی زیرساخت‌ها گرفته تا تعدد تصمیم‌گیران، نا‌پایداری مقررات و اختلافات سامانه‌ای با جزئیات مورد بحث قرار گرفت. سخنرانان تاکید کردند مجموعه این نارسایی‌ها نه تنها روند ورود خودرو را کند و پرهزینه کرده، بلکه در صورت تداوم، بازار را با پیامدهای گسترده‌تری مواجه خواهد کرد. به باور آنان، ادامه وضعیت فعلی به‌ویژه تأخیر در تخصیص ارز، نبود شبکه منسجم خدمات پس از فروش و فشار هزینه‌ای ناشی از سیاست‌های متغیر می‌تواند طی سال‌های آینده بحران جدی در حوزه گارانتی، تأمین قطعه و پشتیبانی فنی خودروهای وارداتی ایجاد کند؛ بحرانی که در نهایت هم مصرف‌کننده و هم فعالان اقتصادی را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

این نشست با سخنرانی دکتر «محمد مهدی بهکیش» آغاز شد. او با هشدار نسبت به کاهش ظرفیت صنایع ارزآور کشور از جمله فولاد و پتروشیمی توضیح داد: «این بخش‌ها که نقش اساسی در تأمین ارز صنعت خودرو دارند، اکنون با افت بهره‌وری و چشم‌اندازی مبهم روبه‌رو هستند.» به گفته او: «برخی واحدهای فولادی تنها با نیمی از ظرفیت فعالیت می‌کنند و در صورت تداوم شرایط، این عدد ممکن است به حدود ۳۰ درصد برسد؛ موضوعی که اثر مستقیم بر دسترسی به ارز و توان تولید صنعتی کشور دارد.»

اتک‌خسروانی

سی تیونینگ خودرو

تک‌تونس

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



و ظاهری مورد نظر خود را از همان ابتدا در قرارداد خرید یا اجاره خودرو لحاظ کنند و دیگر نگران بازگرداندن خودرو به حالت استاندارد در پایان قرارداد نباشند. این پکیج برای بامو M5 سدان شامل یک اسپلیتر سپر جلو، رکاب‌های جانبی و یک دیفیوزر دو تکه از جنس فیبر کربن برای سپر عقب است. البته برای انتخاب این پکیج، خریداران باید پکیج بیرونی کربن M را نیز سفارش دهند که شامل سقف کربنی، قاب آینه‌های کربنی و یک اسپویلر بزرگ تر روی صندوق عقب است. ترکیب این دو، ظاهری به‌مراتب تهاجمی تر و جذاب‌تر را مستقیماً از خط تولید به ار مغان می‌آورد.

بامو با عرضه پکیج M پرفورمنس برای M5 جدید، تیونینگ کارخانه‌ای برای این سدان اسپرت ارائه کرده است که ۱۱ هزار یورو قیمت دارد. برای نخستین بار در تاریخ، بامو با یک حرکت هوشمندانه، قطعات M پرفورمنس را به‌عنوان یک آپشن کارخانه‌ای برای نسل جدید M5 سدان تورینگ ارائه می‌کند. این به معنای پایان دورانی است که خریداران خودروهای اجاره‌ای برای افزودن قطعات تقویتی و ظاهری به خودرو خود با چالش‌های حقوقی و قراردادی مواجه بودند. این پکیج جدید که در آلمان با نام M پرفورمنس پکیج عرضه می‌شود، به‌مشتربان اجازه می‌دهد قطعات آبرودینامیکی



تیونینگ ۱۱ هزار یوروی برای «M5»

پیگیری يك موضوع follow up



عباس باصفی

مدیر سامانه هوشمند سوخت

شفاف‌سازی در سبذ سوخت

«در پی اجرای مصوبه جدید هیات وزیران درباره نرخ سوم بنزین و تغییرات در سبذ سوخت، پرسش‌های متعددی درباره سهمیه‌ها، کارت‌های هوشمند و فرآیند صدور کارت سوخت مطرح شده است. در همین رابطه عباس باصفی، مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به بیان نظرات خود پرداخت:

وضعیت فعلی کارت‌های سوخت در کشور چگونه است؟

در حال حاضر ۲۵ میلیون عدد کارت سوخت برای خودروهای شخصی و سواری و حدود ۶ میلیون عدد برای موتورسیکلت‌ها فعال است. از مجموع ۳۱ میلیون عدد کارت هوشمند سوخت، ۲۵ میلیون تراکنش فعال دارند و در حال استفاده هستند.

الگوی مصرف نرخ اول و دوم کارت‌های شخصی چگونه است؟

استفاده از نرخ اول کارت‌های شخصی حدود ۸۰ درصد است و نرخ دوم نیز کمتر از حد انتظار مصرف می‌شود. حتی مشاهده می‌کنیم که استفاده از کارت آزاد جایگاه، بیشتر از استفاده نرخ دوم کارت‌های شخصی است.

بعد از مصوبه افزایش قیمت بنزین در کارت سوخت جایگاه‌داران، چه تغییری در صدور کارت‌ها رخ داده است؟

با این مصوبه، تقاضا برای دریافت کارت سوخت جدید افزایش چشمگیری داشته و ظرفیت تولید سه برابر شده است. پیش از اجرای طرح، روزانه حدود ۱۲ هزار درخواست ثبت می‌شد؛ اما اکنون این عدد به ۳۶ هزار درخواست در روز رسیده است.

زمان صدور کارت هوشمند سوخت اکنون چقدر است؟

کارت هوشمند سوخت در کمتر از ۱۰ روز تحویل داده می‌شود؛ به شرط آن‌که درخواست از طریق سامانه شرکت پخش ثبت شده باشد. اگر درخواست از طریق دفاتر پلیس ۱۰+ باشد، زمان صدور حدود ۴۰ روز خواهد بود. اکنون روزانه ۳۵ تا ۴۰ هزار کارت تولید می‌شود.

سهمیه‌بندی جدید برای خودروهای مختلف چگونه اعمال خواهد شد؟

تاکسی‌ها پیش‌تر ۲۹۰ لیتر سهمیه دریافت می‌کردند؛ اما در طرح جدید، سهمیه نرخ دوم نصف شده و به ۵۰ درصد کاهش می‌یابد. یعنی خودرویی که قبلاً ۳۰۰ لیتر سهمیه داشت، اکنون ۱۵۰ لیتر دریافت خواهد کرد.

در همکاری استراتژیک گروه بهمن و ایران خودرو رقم خورد:

رونمایی و تولید «اینووی»؛ خودرو هیبریدی ملی

اینووی بیش از آنکه یک خودرو جدید باشد، نماد یک راهبرد تازه در صنعت خودرو کشور است



رفاهی این خودرو نیز می‌توان به صندلی برقی راننده، روکش ترکیبی چرم و پارچه صندلی‌ها، دوربین ۳۶۰ درجه، استارت دکمه‌ای، سانروف، آینه‌های جانبی تاشو برقی و تهویه الکتریکی دستی اشاره کرد.

اینووی بازار خودرو کشور را متحول می‌کند ایران یکی از بالاترین سرانه‌های مصرف سوخت در جهان را دارد. استفاده از خودرو هیبریدی اقتصادی، آن هم تولید مشترک داخلی، می‌تواند در بلندمدت بخشی از فشار هزینه مصرف سوخت را کاهش دهد. شروع همکاری‌های گروه بهمن و گروه صنعتی ایران خودرو سبب «توسعه مشترک و استفاده از مزیت‌های هر دو شرکت» خواهد شد که تداوم این همکاری می‌تواند آینده خودروسازی کشور را متحول کند. بازار کشور سال‌هاست که با کمبود سدان‌های جدید و کم‌مصرف دست و پنجه نرم می‌کند و اینووی می‌تواند جایگزین ارزشمندی برای برخی از محصولات ایران خودرو باشد. ترکیب شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو و گروه بهمن، دامنه پشتیبانی اینووی را نسبت به خودروهای نوظهور چینی یا مونتاژی بسیار گسترده‌تر می‌کند؛ مزیتی که برای مصرف‌کننده حیاتی است.

اینووی نماد راهبرد تازه در صنعت خودرو کشور اینووی بیش از آن که یک خودرو جدید باشد، نماد یک راهبرد تازه در صنعت خودرو کشور است؛ راهبردی بر پایه همکاری، اشتراک ظرفیت‌ها و استفاده از تجربه مشترک به جای رقابت‌های سنتی و هزینه‌زا. همکاری گروه صنعتی ایران خودرو و گروه بهمن در این پروژه، نخستین قدم از مسیری است که می‌تواند به شکل‌گیری محصولات مشترک بیشتری در سال‌های آینده منجر شود. اگر این همکاری ادامه یابد و الزام‌های کیفی و قیمت‌گذاری رعایت شود، اینووی می‌تواند نه تنها یک سدان موفق، بلکه نقطه شروع نسل جدید خودروهای کم‌مصرف در کشور باشد. اینووی به‌زودی طی مراسم مشترکی میان گروه بهمن و گروه صنعتی ایران خودرو به بازار کشور معرفی خواهد شد.



صنعت خودرو کشور در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری نیازمند خلق «محصول مشترک» بود؛ محصولی که نه بر پایه مونتاژ صرف، بلکه حاصل هم‌افزایی دو برند با سابقه و دو مجموعه بزرگ صنعتی باشد. در چنین فضایی، معرفی «اینووی» (Envoy) نه تنها معرفی یک خودرو جدید، بلکه نماد آغاز راهبرد تازه‌ای در خودروسازی کشور است: همکاری گروه صنعتی ایران خودرو و گروه بهمن برای تولید محصولی رقابتی، کم‌مصرف و مبتنی بر فناوری هیبریدی منجر به شکل‌گیری پروژه اینووی شد که با تغییرات ساختاری در مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو، شکل رسمی به‌خود گرفت. پلتفرم بهمن، توان مهندسی ایران خودرو و توسعه خودروهای کم‌مصرف و نیاز بازار به یک سدان اقتصادی و قابل اعتماد، همه در یک نقطه جمع شدند و نتیجه، خودرویی است که امروز به‌عنوان نخستین «محصول مشترک» دو خودرو ساز مذکور شناخته می‌شود.

محصول مشترک گروه بهمن و گروه صنعتی ایران خودرو تحولات مدیریتی اخیر گروه صنعتی ایران خودرو، فصل تازه همکاری میان آبی پوشان جاده‌مخصوص و گروه بهمن را رقم زد؛ فصلی که در آن رقابت سنتی جای خود را به همکاری داده است. این اتحاد، از دید بسیاری از کارشناسان، اقدامی استراتژیک برای احیای ظرفیت‌های بلااستفاده و استفاده از پتانسیل بالای مهندسی در هر دو شرکت است. اینووی نخستین محصول رسمی این همکاری است؛ پروژه‌ای که ابتدا در گروه بهمن تعریف شد و بعدها با انتقال دانش و توسعه مشترک، در گروه صنعتی ایران خودرو نیز پیش رفت. این همراهی به‌معنای اشتراک‌گذاری پلتفرم، زنجیره تامین، تجربه تولید و حتی نگاه مشترک به بازار است. مهم‌تر این که این همکاری نه صرفاً برای یک محصول، بلکه برای توسعه نسل جدیدی از خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف طراحی شده است. اینووی نقطه آغاز این مسیر است و برنامه بلندمدت نشان می‌دهد این همکاری ادامه‌دار خواهد بود.

سدان خانوادگی با بهره‌گیری از شاسی چانگان اینووی از همان پلت‌فرم چانگان ایدو DT برخوردار

زاپاس

Spare Tire

عرضه کشنده تک محور امپاور «BD500» در بورس کالا



به موتور ۶ سیلندر خطی ۱۱۸۰۰ سی‌سی، توربوشارژر و اینترکولر است. این پشیرانه ۴۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس اتومات ساخت ZF آلمان به سر چرخ می‌رساند. استاندارد آلایندگی این کشنده یورو ۵ و دارای استاندارد ADR برای حمل کالای خطرناک از اروپا است. از امکانات رفاهی و ایمنی آن

می‌توان به کلیدهای کنترلی روی فرمان، کروزر کنترل، کولر و بخاری درجا، سیستم ترمز اضطراری هوشمند، سیستم هشدار حرکت بین خطوط، سیستم کنترل شروع حرکت در سربالایی، تاخوگراف، صندلی پنوماتیک راننده و قابل تنظیم در ۶ جهت به همراه گرم‌کن، مالتی مدیا لمسی TFT مانیتور ۱۷ اینچی، اتولایت و... اشاره کرد.

پیش پرداخت سفارش خرید برابر ۱۰ درصد قیمت پایه است. براساس این اطلاعیه، متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۱ روز شنبه ۱۵ آذر ۱۴۰۴ تا ساعت ۸:۳۰ صبح سه‌شنبه ۱۸ آذر ۱۴۰۴ با مراجعه به سامانه فروش آنلاین گروه بهمن به نشانی <https://Bahman.iranecar.com> نسبت به پیش ثبت نام اقدام کنند. امپاور BD500 مجهز

شرکت بهمن دیزل کشنده تک‌محور امپاور BD500 را ساعت ۹ صبح روز سه‌شنبه ۱۸ آذر در بورس کالا به فروش می‌رساند. محصول عرضه شده در این مرحله با رنگ سفید، مدل ۱۴۰۴ و موعد تحویل ۲۵ دی ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود. قیمت پایه فروش این خودرو هفت میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان اعلام شده است. درصد



به روزرسانی جزئی برای لکسوس «LS»



لکسوس از مدل ۲۰۲۶ سدان پرچم‌دار LS برای بازار ژاپن رونمایی کرد. این به‌روزرسانی مجموعه‌ای از تغییرات جزئی اما کاربردی را به‌همراه دارد تا این سدان کهنه‌کار را در برابر رقبای مدرن خود سرپا نگه دارد. مهم‌ترین تغییرات شامل استاندارد شدن گرم‌کن صندلی‌های جلو و عقب در تمام تیپ‌ها و افزودن کالیبرهای ترمز قرمز رنگ به‌عنوان یک آپشن جدید برای تیپ اسپرت F Sport است. این نسل از لکسوس LS که از سال ۲۰۱۷ در بازار حضور دارد، از نظر طراحی ظاهری و فنی تقریباً دست‌نخورده باقی مانده است. علاوه‌بر تغییرات ذکر شده، دو رنگ بدنه سفید نوا و آبی میکا اکنون به‌صورت

استاندارد برای تمام مدل‌ها عرضه می‌شوند. در داخل کابین، نمایشگر ۱۱.۳ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی و صفحه‌آمبر دیجیتال همچنان بدون تغییر باقی مانده‌اند. در زیر کاپوت، لکسوس همچنان به پیشرانته‌های امتحان‌پس‌داده خود وفادار است. مدل LS500 از یک موتور ۳.۵ لیتری V6 توئین توربو با قدرت ۴۱۵ اسب‌بخار بهره می‌برد؛ در حالی که مدل هیبریدی LS500h با ترکیب یک موتور ۳.۵ لیتری V6 و دو موتور الکتریکی، در مجموع ۳۵۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. هر دو مدل با سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب یا چهار چرخ محرک قابل سفارش هستند.

ویژه‌ها

تامین نقدینگی و تاخیر در تولید؛ گره تازه در زنجیره صنعت قطعات خودرو



دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو اعلام کرد: «مصوبه تخصیص منابع ۴۰ همتی به قطعه‌سازان در ۲۵ آبان ماه ابلاغ شده، اما بانک‌ها در این زمینه «مکلف» نشده‌اند و همین خلأ الزام، اجرای مصوبه را تا این لحظه به تعویق انداخته است.» محبی‌نژاد با اشاره به جلسه اخیر قطعه‌سازان با وزیر صنعت اظهار کرد: «امیدواریم هفته آینده بانک‌هایی که فهرست قطعه‌سازان را دریافت کرده‌اند، فرآیند تخصیص منابع را آغاز کنند.»

دیگه چه خبر؟

کمیته‌های تخصصی برای بهبود کیفیت خودرو تشکیل شود



نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی پیشنهاد داد کمیته‌های تخصصی تشکیل شود که نتایج آن‌ها در بهبود کیفیت خودرو، تمرکز بر صادرات، رقابتی بودن و کاهش قیمت خودرو موثر باشد. سید جواد حسینی کیا افزود: «هدف نهایی این اقدامات، ارتقای کیفیت خودرو، توسعه صادرات و کاهش قیمت‌ها در جهت رقابت‌پذیری بیشتر در بازارهای داخلی و خارجی است.»

تونیر!

واردات خودرو محدود و به صورت قطره‌چکانی است



شهباز حسن‌پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با تأکید بر تقویت صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی گفت: «پس از ۵۵ سال داخلی‌سازی، صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی کشور باید بتواند ارزآوری قابل توجهی داشته باشد.» وی افزود: «محصولات صنعت خودروسازی از کیفیت مطلوبی برخوردار نیستند؛ در حالی که این محصولات باید ارزآوری داشته باشند.»

تولید محصولات به‌روز در کنار حفظ خودروهای پر تقاضا؛

استراتژی جدید تولیدی در «پارس خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در هشت ماهه نخست سال جاری براساس داده‌های رسمی، پارس خودرو ۴۰ هزار و ۵۸۸ دستگاه خودرو تولید کرده و توانسته ۳۵ هزار و ۸۱ دستگاه را نیز به فروش برساند. از سویی، خانواده Q200 همچنان نقش ستون فقرات تولید در پارس خودرو را ایفا می‌کند. این گروه از محصولات که طی سال‌های اخیر به‌دلیل قیمت رقابتی، هزینه نگهداری مناسب و شبکه خدمات پس از فروش گسترده توانسته‌اند سهم قابل توجهی از بازار خودروهای اقتصادی کشور را در اختیار بگیرند، امسال نیز با تولید ۲۹ هزار و ۹۸۶ دستگاه، بالاترین سهم را در سبد تولید پارس خودرو به‌خود اختصاص داده‌اند. خانواده Q200 برای پارس خودرو صرفاً یک خط تولید فعال نیست، بلکه پشتوانه اصلی برای حفظ پایداری تولید به‌شمار می‌رود. این محصولات با تکیه بر پلت‌فرمی کم‌هزینه و نسبتاً بهینه، امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تر در حوزه تامین قطعات، کنترل هزینه‌های تولید و پاسخ‌گویی سریع‌تر به نیاز بازار را فراهم کرده‌اند. از منظر عملیاتی نیز وجود این خانواده محصول، باعث می‌شود ظرفیت خطوط تولید در بازه‌های نوسان تقاضا دچار افت جدی نشود و شرکت بتواند در تمام ماه‌های سال سطح معینی از تولید را تضمین کند. در کنار آن، مدل سهند نیز با تولید ۹ هزار و ۷۳۳ دستگاه جایگاه قابل توجهی را به‌خود اختصاص

یک محصول جدید، بلکه نشانه‌ای از احیای مسیر توسعه محصول در این شرکت محسوب می‌شود. تولید این خودرو نشان می‌دهد پارس خودرو با وجود چالش‌های زنجیره تامین، تغییرات مقرراتی و نوسانات بازار، توانسته توان فنی و مهندسی خود را یک بار دیگر در مسیر عرضه محصول تازه به بازار قرار دهد. پارس‌نوا با توجه به الگوی طراحی، مجموعه امکانات و سطح تجهیزاتی که برای آن در نظر گرفته شده، از منظر کیفی نسبت به محصولات اقتصادی پیشین شرکت در جایگاه بالاتری قرار می‌گیرد. مهم‌ترین مزیت این خودرو امکان تنوع‌بخشی به سبد محصولات پارس خودرو است؛ زیرا این شرکت طی سال جاری تولید ساینز S و کوئیک دنده‌ای را متوقف کرده و خلأ ایجادشده نیازمند یک محصول جایگزین بوده است. در همین دوره، پارس خودرو تولید نسخه مونتاژی کراس‌اوور چانگان CS35 پلاس با نام 421P را نیز در دستور کار قرار داده که تولید ۴۵۱ دستگاه از آن در هشت‌ماهه امسال نشان می‌دهد مسیر مونتاژ محصولات خارجی احیا شده و شرکت دوباره در حال بازگشت به تجربه تولید خودروهای به‌روز تر در رده کلاس کراس‌اوور است؛ موضوعی که برای بازار داخلی نیز اهمیت دارد؛ زیرا بخش SUVهای اقتصادی یکی از بخش‌هایی است که همواره با تقاضای پایدار روبه‌رو بوده است. بر پایه این روند، تثبیت تولید در پارس خودرو تنها به‌معنای افزایش تیراژ نیست، بلکه نشانه‌ای از بازآرایی استراتژیک در خطوط تولید، بازگشت به مسیر تنوع محصول و بهبود مدیریت تولید است. اگر روند فعلی ادامه یابد، این شرکت می‌تواند در ماه‌های آینده با افزایش سهم محصولات جدید، وابستگی خود به یک رده محدود از خودروها را کاهش دهد و با عرضه مدل‌های متنوع‌تر، جایگاه رقابتی خود را در بازار داخلی تقویت کند



داده و نشان می‌دهد این خودرو توانسته به یکی از محصولات پایداری خطوط تولید شرکت تبدیل شود. اما نقطه تمرکز اصلی تحولات اخیر پارس خودرو، راه‌اندازی خط تولید پارس‌نوا است؛ پروژه‌ای که تاکنون ۵۶ دستگاه از آن تولید شده است. پارس‌نوا برای پارس خودرو نه تنها

اینفوگرافیک

Infography

رشد در آمد شرکت صنعتی محور سازان ایران خودرو

درآمد آبان‌ماه

1.157

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۸ ماهه

54%

میزان درآمد ۸ ماهه

4.925

میلیارد تومان

شرکت صنعتی «محورسازان ایران خودرو» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۹۲۵ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

پلاگین-هیبرید، مرحله گذار میان خودروهای بنزینی و تمام‌برقی است

تجربه جهانی نشان می‌دهد در کشورهایی با محدودیت زیرساخت برق، فناوری پلاگین-هیبرید به‌عنوان مرحله گذار میان خودروهای بنزینی و تمام‌برقی انتخاب می‌شود. این الگو به‌خود اجازه می‌دهد هم از برق و هم از سوخت فسیلی استفاده کند و بدون وابستگی کامل به ایستگاه‌های شارژ، مصرف سوخت و آلایندگی را به‌طور محسوس کاهش دهد.

چرا؟

«سایپا» برای تولید خودروهای هیبریدی پیشقدم شد

هم‌زمان با این اظهارات، بررسی تحولات صنعت خودرو نشان می‌دهد برخلاف دوره‌های گذشته که بحث هیبرید بیشتر در سطح سند و وعده باقی می‌ماند، این بار نشانه‌هایی از ورود عملیاتی به این حوزه در حال شکل‌گیری است. سایپا اواخر مهرماه امسال به‌صورت رسمی پروژه خودرو پلاگین-هیبرید را رونمایی کرد.

چند تلتد؟

خودرو پلاگین-هیبرید: راهکار جدی کاهش آلودگی شهری

اظهارات اخیر قائم‌بناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهور درباره آغاز فرآیند هیبریدی‌سازی خودروها، بار دیگر موضوع خودروهای پاک را به‌صدر اولویت‌های سیاست‌گذاری بازگرداند. وی با تأکید بر تأثیر این اقدام بر قیمت خودرو، مصرف‌ارز و مهم‌تر از همه سلامت مردم، آلودگی هوا را یکی از تهدیدهای جدی زندگی شهری در ایران دانست.

دنده يك

First gear

بازنگری در دستورالعمل افت قیمت خودرو؛ تجربه یک‌ساله پوشش بیمه‌ای
حاضر جواب: راستش ماهنوز تجربه یک‌ساله افت روحیه بعد از دیدن قیمت خودرو را هضم نکرده‌ایم که حالا وارد افت قیمت بیمه‌ای شده‌ایم! کارشناس محترم می‌فرمایند دستورالعمل باید بازنگری شود. دقیقاً! مخصوصاً آن قسمت که می‌گوید اگر آینه بشکند، افت قیمت دارد. چون باین حساب، خودروهای ما که هر روز در ترافیک افت می‌کنند باید مشمول بیمه شادی باشند. پیشنهاد ما: بیمه‌ای طراحی شود که وقتی قیمت خودرو بالا می‌رود، حداقل روحیه‌مان افت نکند.

آغاز تحمیل بنزینی‌های تولید چین به بازار جهانی

حاضر جواب: به‌روز خریدن؟! ما که تا دیروز خودرو را به‌زور می‌خریدیم، امروز هم به‌زور باید انتخاب کنیم. اصلاً زور در DNA خرید خودرو در ایران نهاده شده است. این بار اما موضوع جهانی شده. خودروهای بنزینی چینی را «تحمیل» می‌کنند. باز خوب است! زیر خطر یا پیامک تهدید همراهش نمی‌آید. راستش چیزی که ما را بیشتر نگران می‌کند این است که اگر این روند ادامه پیدا کند، چند سال دیگر مجبور شویم برای تحویل بنزینی‌ها «توبت اینترنتی» هم بگیریم. اگر هم نپسندیم، احتمالاً به ما می‌گویند: «خب نگیرید!» ولی تجربه ثابت کرده در نهایت باز هم می‌گیریم.

بنز EQA260 تمام‌برقی در بازار ۳۵۰ میلیون تومان گران شد

حاضر جواب: دیگر خودروهای برقی هم مثل باتری گوشی ما شارژشان زود تمام می‌شود؛ فقط این بار شارژ قیمت ۳۵۰ میلیون تومان افزایش! آن هم «محسوس»! محسوس یعنی وقتی قیمت را می‌بینی، دستت ناخودآگاه روی قابلیت می‌نشیند. برقی‌ها قرار بود ارزان باشند، سبیز باشند، ما را وارد عصر جدید کنند. اما فعلاً وارد عصر «قیمت جدید» شده‌اند. اگر قرار باشد این روند ادامه پیدا کند، به‌زودی خودروهای برقی ما از صفر ظرف ۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسند، ولی قیمت‌شان از صفر تا ۳۵۰ میلیون در ۶ روز!

«GR GT»: حرکت سریع نینجای جصور

حاضر جواب: تویوتا همیشه در بخش اسپرت مثل یک دانش‌آموز مودب بوده که ناگهان روزی تصمیم می‌گیرد پارکور کار کند. مدل GR GT هم دقیقاً همین است. نینجایی که از کلاس زبان، مستقیم رفته وسط پیست. حرکتش آن‌قدر سریع است که راننده وقت نمی‌کند بگوید «آیا کمر بند بسته‌ام؟» ولی انصافاً اسمش هم جصورانه است؛ GR GT. این‌قدر حروف دارد که آدم احساس می‌کند رمز وای‌فای است. البته فقط یک خواهش از تویوتا داریم: لطفاً نسخه‌ای از این نینجا تولید کنید که وقتی گاز می‌دهیم، قیمیش بالا نپزد.

تحول در بازار خودروهای سنگین با GALAXUS

حاضر جواب: نامش GALAXUS است، اما ما تصور کردیم شاید سفینه تازه ناسا باشد! اگر این کامیون‌ها واقعا وارد بازار شوند، احتمالاً ترافیک سنگین ما از «مینی» به «کهکشانی» ارتقا پیدا می‌کند. بخش خوب ماجرا این است که فوتون همیشه ماشین‌های عظیم می‌سازد. یعنی اگر به بازار بیاید، راننده‌ها احساس قدرت فضایی خواهند داشت؛ طوری که هنگام روشن کردن موتور، انتظار دارند فرمان بگوید: «پر تاب در ۳...۲...۱...». اما سوال مهم این است: آیا این نسل جدید می‌تواند راهی به بازار پیدا کند؟ یا مثل بقیه طرح‌ها، در یک پیچ اداری سودای کهکشان را باید فراموش کند؟



دستخوش تغییراتی شده‌اند. سدان ماگوتان شباهت‌های زیادی به نسل جدید پاسات در اروپا دارد و گمانه‌زنی می‌شود که این دو مدل در خاورمیانه با نام‌های آشنای پاسات و جتا عرضه شوند؛ هرچند این موضوع هنوز به‌صورت رسمی تأیید نشده است. این برنامه تنها به دو مدل مذکور محدود نمی‌شود و فولکس واگن اعلام کرده است که در مرحله بعد، خودروهای برند جتا نیز به کشورهای آسیای میانه صادر خواهند شد. این حرکت، بخشی از یک طرح بزرگ‌تر برای تقویت جایگاه جهانی محصولات مشترک این شرکت است؛ اما پشت پرده این استراتژی صادراتی، برنامه‌های جاه‌طلبانه فولکس واگن برای بازار خودروهای انرژی نو در چین نهفته است.

«فولکس واگن با کنار گذاشتن استراتژی «در چین، برای چین»، صادرات سدان‌های ساخت این کشور را به خاورمیانه آغاز می‌کند. در یک تغییر استراتژیک بزرگ، فولکس واگن اعلام کرد که برای نخستین‌بار مدل‌های تولید چین را به بازارهای بین‌المللی صادر خواهد کرد. این غول خودروسازی آلمانی با کنار گذاشتن سیاست دیرینه «در چین، برای چین»، قصد دارد از ماه نوامبر فروش دو سدان ماگوتان و ساگیتار را در خاورمیانه آغاز کند. این تصمیم نشان از اعتماد روزافزون فولکس واگن به کیفیت و جذابیت محصولاتی دارد که با همکاری شرکای چینی خود تولید می‌کند. این خودروها که محصول همکاری با شرکت فاو هستند، برای انطباق با نیازهای بازارهای صادراتی



تلاش «فولکس» برای خروج محصولاتش از چین

حضور تویوتا یاریس «کراس» در بازارهای اختصاصی



تویوتا یاریس کراس که از سال ۲۰۲۰ در اروپا، استرالیا، ژاپن و برخی کشورهای آمریکای جنوبی به فروش می‌رسد، براساس پلتفرم GA-B طراحی شده است که زیرمجموعه‌ای از ساختار TRNGA به‌شمار می‌آید. اما تویوتا در سال ۲۰۲۳، نسخه دیگری از تویوتا یاریس کراس را در جنوب‌شرقی آسیا و برخی دیگر از کشورهای آمریکای لاتین عرضه می‌کند، که با کد اتاق AC200 شناخته می‌شود و براساس پلتفرم DNGA شکل گرفته است که برای تولید محصولات دایهاتسو نیز به کار گرفته می‌شود. حالا تیپ نایت‌شید (Nightshade) از این نسخه تویوتا یاریس کراس در تایلند رونمایی شده است. تزئین سقف،

آینه‌های جانبی، حاشیه مش‌شکن‌ها، رینگ‌های ۱۸ اینچ و ریل سقفی با رنگ مشکی، مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌آید. خریدار می‌تواند یکی از دو رنگ سفید یا خاکستری سیمانی را انتخاب کند. تویوتا یاریس کراس نایت‌شید براساس کامل‌ترین تیپ از این کراس‌اوری اقتصادی شکل گرفته است، بنابراین مجموعه کاملی از تجهیزات شامل روکش چرم اکو، سقف پانوراما، نمایشگر لمسی ۱۰٫۱ اینچ، تهویه خودکار، شارژر بی‌سیم، دوربین ۳۶۰ درجه، کروز کنترل تطبیقی و دستیار حفظ حرکت بین خطوط را به همراه دارد.

بازارهای نوظهور میدان رقابت اصلی چینی‌ها خواهند شد؛

حیات خلوت آمریکا یا میدان نفوذ آسیایی‌ها؟



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

براساس ارقام فروش GlobalData. برژی پرزاکا (Jerzy Przdka)، مدیر بایک در لهستان گفت که تعداد شاسی‌بلندهای ساینز متوسط چینی شبیه به‌هم به‌حدی زیاد است که تعداد کمی از لهستانی‌ها می‌توانند آن‌ها را از هم تشخیص دهند.

مارسین اسلومکوفسکی (Marcin Słomkowski)، مدیر کشوری GAC و برند جیلی در این‌باره افزود که تخصص در بازار محلی، کلید بقای خودروسازان خواهد بود. دانکن تیت (Duncan Tait)، مدیرعامل Inchcape (یک توزیع‌کننده جهانی خودرو) گفت که این شرکت بیشتر قراردادهای اخیر خود را از خودروسازان چینی که وارد بازارهای نوظهور می‌شوند، تضمین کرده است.

ورودکنندگان جدید جهانی شامل تولیدکنندگان قدیمی‌تری هستند که برای برآورده کردن اهداف توسعه خودرو برقی پکن در حالی که سود خودروهای بنزینی را حفظ می‌کنند، در تلاش هستند. آن‌ها صادرات را بنابر آن چه هر بازار می‌تواند جذب کند – که در اقتصادهای نوظهور خودروهای بنزینی است – تنظیم می‌کنند، نه این که خودروهای برقی را به بازارهایی که هنوز آماده نیستند، تحمیل کنند.

تیت گفت: «مدلی که در چین دارید لزوماً در کاستاریکا، پرو، اندونزی یا یونان کار نخواهد کرد. شما باید با جهان همان‌طور که هست روبه‌رو شوید، نه آن‌طور که می‌خواهید باشد.»

حتی در برخی از اقتصادهای ثروتمندتر، خودروهای سوخت فسیلی بخش بزرگی از ترکیب برندهای چینی هستند. تقریباً تمام خودروهایی که چری تاکنون در استرالیا فروخته است، موتور بنزینی دارند.

این شرکت به‌تازگی شروع به معرفی مدل‌های پلاگین کرده است. عمل‌گرایی خودروسازان چینی در نوع موتور، جبهه‌های جدیدی را در نبرد سهم بازار آن‌ها با رقبای خارجی ایجاد کرد. بسیاری از خودروسازان از لحاظ

با چین را محدود کند تا از استفاده آن به‌عنوان در پشتی برای دور زدن موانع تجاری ایالات متحده جلوگیری شود. خودروسازان چینی همچنین در روسیه با موانع سیاسی روبه‌رو هستند. مکزیک امسال جای روسیه را به‌عنوان مقصد اصلی صادرات خودرو چین گرفت و این درحالی است که مسکو عوارض بر واردات چینی را تا ۷ هزار و ۵۰۰ دلار دو برابر کرد.

روسیه این عوارض را پس از آن که چین بازار آن را با خودروها پر کرد – رشد سهم از ۲۱ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۶۴ درصد، یا حدود ۹۰۰ هزار دستگاه – در سال ۲۰۲۴، طبق GlobalData، افزایش داد. این عوارض صادرات چینی به روسیه را به‌شدت کاهش داد. مانند روسیه و مکزیک، صنعت خودرو آفریقای جنوبی نیز از وسعت و پیشرفت چشمگیری بهره می‌برد.

بر این اساس دولت‌های سه کشور روسیه، مکزیک و آفریقای جنوبی به درخواست اظهارنظر در مورد واردات خودرو از چین تاکنون پاسخی نداده‌اند. خودروسازان چینی در نیمه اول سال تقریباً ۱۶ درصد از بازار خودرو آفریقای جنوبی را کنترل می‌کردند که نسبت به ۱۰ درصد یک سال قبل افزایش یافته است.

مطابق با آمار موجود در این بخش، آن‌ها تقریباً ۳۰ هزار دستگاه خودرو بنزینی – و تنها ۱۱ دستگاه خودرو برقی – در این کشور به‌فروش رسانده‌اند.

تویوتا در میان خودروسازان سنتی، بزرگ‌ترین کاهش فروش در آفریقای جنوبی را در سال گذشته شاهد بود که تقریباً ۱۵ درصد کاهش یافت و به ۹۳ هزار و ۸۰۵ دستگاه رسید.

غول دولتی چانگان در حال عرضه پنج مدل خودرو در آفریقای جنوبی است؛ از جمله دو مدل باتری‌دار. اما انتظار دارد پر فروش‌ترین مدل آن یک وانت دیزلی یا باکی (bakkie) باشد. مارینوس ونتر (Marinus Ven-ter) که برند چانگان را در این کشور برای توزیع‌کننده جمیل موتورز مدیریت می‌کند، گفت: «بازار خودرو برقی به زمان بیشتری نیاز دارد.»

یسان جون، معاون اجرایی بین‌المللی جتور نیز در مصاحبه‌ای گفت: «در حال حاضر، بسیاری از خودروسازان در چین سودی کسب نمی‌کنند. ما نمی‌خواهیم در هیچ جنگ قیمتی دیگری درگیر شویم.»



جنرال موتورز و هیوندای در مواجهه با رقبای قدر چینی، در ماه آگوست اعلام کردند که برای کاهش هزینه‌ها، به‌طور مشترک خودروهایی را برای آمریکای جنوبی طراحی و تولید خواهند کرد.

■ بزرگ‌ترین مقصد صادراتی چین مکزیک است در جنوب مرز ایالات متحده، جایی که تعداد کمی خودرو برقی فروخته می‌شود، خودروسازان چینی احتمالاً سال را با فروش بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه و سهم بازار ۱۴ درصدی به پایان خواهند رساند.

برندهای سنتی مانند فیات، فورد و شورولت در حال از دست دادن موقعیت هستند. GlobalData فروش شورولت در مکزیک را برای امسال ۵۷ هزار و ۲۹۲ دستگاه پیش‌بینی می‌کند که ۱۷ درصد از سال ۲۰۲۳ کمتر است.

مکزیک در سپتامبر اعلام کرد که تعرفه‌های خودروهای چینی را از ۲۰ درصد به ۵۰ درصد افزایش خواهد داد؛ اقدامی که دولت گفت از مشاغل محافظت می‌کند و تحلیلگران آن را تلاشی برای آرام کردن واشنگتن خواندند. مقامات ایالات متحده به مکزیک فشار آورده‌اند تا تجارت

تاریخی تمرکز مهندسی و بازاریابی خود را بر بزرگ‌ترین یا ثروتمندترین بازارهای خودرو – ایالات متحده، اروپا، چین و ژاپن – معطوف کردند.

در جهان در حال توسعه، آن‌ها بر خودروهای ارزان‌تر، اغلب با فناوری قدیمی‌تر تمرکز کردند. فلیپه مونوز (Felipe Munoz)، تحلیلگر خودرو برای شرکت تحقیقاتی JATO Dynamics، گفت که این امر شرکت‌هایی مانند فولکس واگن، جنرال موتورز و استلانتیس را در برابر هجوم صادرات مقرون‌به‌صرفه چینی که اغلب دارای ویژگی‌های ایمنی و نرم‌افزار بهتری هستند، آسیب‌پذیر کرده است.

همچنین در یک کنفرانس خبری از آنتونیو فیلسا (Antonio Filosa)، مدیرعامل استلانتیس در یک رویداد سرمایه‌گذار در سپتامبر در مورد چگونگی واکنش این شرکت به رقبای چینی پرسیده شد.

او گفت که در بازارهایی از جمله خاورمیانه و آفریقا، استلانتیس مدل خود در آمریکای جنوبی را دنبال خواهد کرد؛ جایی که ۲۴ درصد از سهم بازار را در اختیار دارد و این سهم با تمرکز بر خودروهای ساخته‌شده محلی که با سلیقه‌های محلی هماهنگی دارند حاصل شده است.

ایده‌های «جنسیس» برای حضور در بازار اروپا

جنسیس G90 به‌عنوان سدان پرچمدار از برند لوکس کره‌ای، در سال ۲۰۱۵ وارد بازار شد. نسل دوم این خودرو نیز از سال ۲۰۲۳ تاکنون عرضه می‌شود. جنسیس به تازگی نسبت به افزایش تنوع محصولات خود علاقه نشان می‌دهد به نحوی که حتی یک کانسپت سوپراسپرت را نیز به مخاطبان معرفی کرد. حالا با نسخه استیشن واگن از جنسیس G90 روبه‌رو هستیم، که با لقب وینگ‌بک و البته به عنوان یک کانسپت، معرفی شده است. با توجه به عدم عرضه نسخه استیشن از سدان‌های پرچمدار آلمانی یعنی آئودی A8، بامو سری ۷ یا مرسدس بنز، جنسیس G90 وینگ‌بک می‌تواند به گزینه‌ای قابل اعتنا تبدیل



شود. در این صورت، بامو M5 تورینگ، آئودی RS 6 و استیشن‌های مزین به نشان AMG نیز به درمسر خواهند افتاد. بدنه کشیده این خودرو با فاصله ۳٫۱۸ متری بین محورها و طول کلی ۵٫۲۷ متر، استیشن‌های کلاسیک ساخت آمریکا را به یاد می‌آورد. طراحان برای حفظ تناسبیات ظاهری، طول درهای عقب را افزایش داده‌اند. چهره جنسیس G90 وینگ‌بک با تاثیر از زبان طراحی جدید جنسیس شکل گرفته و البته به همتای سدان شبیه است با این تفاوت که طراحان با کاهش عرض جلوپنجره، ارتفاع خودرو را کمتر از آن چه هست، نمایش داده‌اند. گذشته از این باید به رینگ‌های ۲۲ اینچ با تایرهای پهن، فرم نواری چراغ‌های LED عقب و باله پایین شیشه عقب اشاره کرد که در مجموع، چهره‌ای خشن و ستیزه‌جواز جنسیس G90 وینگ‌بک به نمایش می‌گذارد. جنسیس تأیید می‌کند که G90 وینگ‌بک براساس پلتفرم G90 سدان شکل گرفته است، بنابراین چیدمان تعلیق، سیستم فرمان و سایر ویژگی‌های این دو مدل با یکدیگر تفاوتی ندارد. با توجه به این، می‌توان انتظار داشت که قوای حرکتی این خودرو همچون همتای سدان، از پیش‌رانه V6 توتین توربوشارژر تأمین شود، که خروجی را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر دو محور انتقال می‌دهد.

در این رقابت تأکید کرده است. دیفندر با پوششی به نام Geopalette در این رقابت حاضر می‌شود، که رنگ‌های شن، سنگ، خاک و البته آبی به نمایندگی از رودخانه و دریا را به معرض نمایش گذاشته است. در فضای داخلی دیفندر، داکار D7X-R با دو گالن آب، سه چرخ زاپاس، میله حفاظتی مطابق با قوانین FIA، کمپرسور هوا و برخی تجهیزات دیگر روبه‌رو هستیم. از ظاهر و امکانات که بگذریم باید به ویژگی‌های فنی اشاره کرد، چراکه این خودرو براساس دیفندر Octa شکل گرفته و به پیش‌رانه ۴٫۴ لیتری V8 توتین توربوشارژر مجهز شده است. هر چند برای مطابقت با قوانین مسابقه در مورد نسبت قدرت به وزن، مقداری از خروجی پیش‌رانه دیفندر داکار D7X-R کاهش یافته، اما شکی نیست که این خودرو همچنان بسیار نیرومند است.

علاقه‌مندان لن‌دروور، از سال‌های پیش به مشاهده خودروهای این برند در مسیرهای هیجان‌انگیز عادت دارند. با معرفی دیفندر داکار D7X-R، به نظر می‌رسد که نسل جدید این شیطان کوچک برای ماجراجویی‌های جدید، آماده می‌شود. سه دستگاه دیفندر در رالی داکار ۲۰۲۶ شرکت می‌کنند، رقابتی که ابتدای سال جدید میلادی از عربستان آغاز می‌شود. ناوگان تیم Defender Rally با سه خودرو، کار خود در داکار ۲۰۲۶ را از ژانویه ۲۰۲۶ در عربستان شروع می‌کند. پس از انتقال خودروها به پرتغال، آرژانتین و مراکش، این رقابت پر از چالش در امارات متحده عربی به پایان می‌رسد. آقای یان جیمز مدیر اجرایی تیم Defender Rally ضمن اشاره به شرایط بسیار سخت مسیرهای رالی داکار، به آمادگی کامل تیم و خودروها برای ماجراجویی



است؛ با این تفاوت که مهندسان دریم با حذف ستون میانی، دسترسی به کابین را بهبود بخشیده‌اند؛ هرچند این تصمیم سوالاتی را در مورد ایمنی در تصادفات ایجاد می‌کند. در داخل کابین، تمرکز بر ارائه تجربه‌ای فوق لوکس بوده است. سر نشینان عقب روی دو صندلی کاپیتانی مجزا با قابلیت تنظیم تا زاویه ۱۴۵ درجه قرار می‌گیرند و فضایی معادل ۱٫۲ متر برای پا در اختیار دارند. این فضای سخاوتمندانه به لطف فاصله مجوری ۳٫۲ متری خودرو ممکن شده است. دریم برای قدرت بخشیدن به این غول لوکس، از چهار موتور الکتریکی مستقل بهره برده که انرژی خود را از یک باتری ۱۰۰ کیلووات-ساعتی با فناوری CTPr* تامین می‌کنند.

«دنیای خودرو بار دیگر با یک باز یگر غیرمنتظره روبه‌رو شده است. شرکت فناوری چینی دریم که به خاطر تولید لوازم خانگی پیشرفته مانند جاروبرقی‌های هوشمند شهرت دارد، با رونمایی از نخستین شاسی‌بلند خود، رسماً وارد صنعت خودروسازی شد. این محصول که هنوز نامی برای آن انتخاب نشده، یک کیبی بی‌پروا و موبه‌مو از شاسی‌بلند فوق لوکس رولزرویس کالینان است و قرار است تولید آن از سال ۲۰۲۷ در آلمان و در نزدیکی کارخانه گیگافکتوری تسلا آغاز شود. این شاسی‌بلند لوکس تنها به‌ظاهر بسنده نکرده و ویژگی‌های فنی و رفاهی قابل توجهی را به نمایش می‌گذارد. برجسته‌ترین ویژگی طراحی آن، استفاده از درهای عقب متقارن مشابه رولزرویس



استارت آپ چینی دیگری که وارد حوزه خودرو شد



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

افت سرعت تورم قیمت خودرو در بازار



رشد چشمگیر قیمت‌ها در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۵۵ میلیون تومان و افت قیمت ۲ تا ۱۶ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان و نیسان آ پشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۶ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۲۱۲ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رنگ) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان کاهش ۹۵۱ میلیون تومان و کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یکمیلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم VX۷ (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیون و ۶۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیون و ۲۸۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون و ۵۶۰ میلیون تومان و یک X3 پرو (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش بامو X2sDrive18i (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، اپل کورسا ۱٫۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و بی‌وای دی سانتا پلاس Dmi (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان رسید.

بخش نیز ۵۶٫۱ درصد است. این ارقام نشان می‌دهد اثر رشد قیمت‌ها برای خانوارهایی که خودرو شخصی ندارند، به مراتب محسوس‌تر است؛ در واقع بخش حمل و نقل عمومی بر خلاف خرید خودرو، نه‌بار کود تقاضا مواجه است و نه امکان تعویق مصرف وجود دارد؛ مصرف‌کننده ناچار است هزینه را بپردازد و همین موضوع باعث می‌شود هر افزایش قیمتی مستقیماً به سبد هزینه‌ای منتقل شود.

از طرفی رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان جزئیات روش محاسبه قیمت خودروهای مونتاژی را بر اساس صورت‌های مالی و ضوابط شورای رقابت توضیح داد: رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در رابطه با نحوه قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی گفت: «طبق ماده ۵۸ قانون خصوصی‌سازی، شورای رقابت متولی تعیین ضوابط بازار خودرو است و سازمان حمایت بر اساس دستورالعمل‌های ابلاغی این شوراعمل می‌کند.» رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان افزود: «محاسبات قیمت خودرو بر اساس صورت‌های مالی انجام می‌شود؛ یعنی مواد، دستمز و سربار استخراج‌شده و با احتساب سود متعارف، قیمت‌نهایی مشخص می‌شود.» فرهیدزاده بیان کرد: «سازمان حمایت به‌عنوان یک دستگاه محاسب اطلاعات مالی معتبر را از شرکت‌ها دریافت و در فرمول‌های قیمت‌گذاری قرار می‌دهد و این رویه کاملاً شفاف است.» رئیس سازمان حمایت افزود: «ضوابط جداگانه‌ای برای کالاهای تولید داخل و کالاهای وارداتی وجود دارد و ارزش‌گذاری خودروهای مشمول قیمت‌گذاری بر همین اساس انجام می‌شود.» وی افزود: «سازمان حمایت و وزارت صمت نسبت به بررسی ارزش‌گذاری‌ها در خودروهای داخلی و قطعه‌سازی‌ها ملاحظاتی دارند؛ اما سازمان حمایت همواره بر اساس مستندات موجود عمل می‌کند.» فرهیدزاده تأکید کرد: «بررسی‌ها تا دو یا سه لایه پایین‌تر شرکت‌های زیرمجموعه نیز انجام می‌شود تا مطمئن شوند قطعات خودروهای مونتاژی در صورت‌های مالی به‌درستی ارزش‌گذاری شده‌اند.»

گزارش‌ها از تورم

مصرف‌کننده در

آبان‌ماه سال جاری

نشان می‌دهد روند

قیمتی در بخش

خودرو و حمل و نقل

همچنان صعودی است؛ اما برخلاف جهش سنگینی که در ماه مهر شاهد آن بودیم، شیب افزایش قیمت‌ها کمی آرام‌تر شده است. این تغییر جهت نه به معنای توقف فشار تورمی، بلکه بیشتر آرامش کوتاه‌مدتی است که پس از موج تورمی مهر ماه ایجاد شد؛ با این حال تورم آبان‌ماه نشان می‌دهد بازار خودرو و سطح بالای قیمت‌ها را حفظ کرده است.

طبق گزارش‌های اعلام‌شده، در بخش خرید و وسایل نقلیه که در مهر ماه یکی از پرتلاطم‌ترین ماه‌های سال را پشت‌سر گذاشته بود، آبان با تورم ماهانه ۴۳ درصدی همراه شد. این رقم در مقایسه با جهش ۸۳ درصدی مهر، کاهش محسوسی در سرعت رشد قیمت محسوب می‌شود. در مورد کاهش تورم ماهانه خرید خودرو می‌توان گفت: «این افت نه به دلیل ثبات در آبان‌ماه بلکه بیشتر به دلیل تغییراتی است که در مهر ماه رخ داده و تورم خرید خودرو را افزایش داده است.»

برای مثال در مهر ماه شاهد بودیم که بهای رسمی خودرو برای دومین بار در سال افزایش یافت؛ این موضوع می‌تواند در بازار خودرو و تورم مصرف‌کننده خودرو تأثیرگذار باشد. علاوه بر این در مهر ماه بهای دلار در بازار آزاد نیز رو به افزایش گذاشت که این موضوع سطح عمومی قیمت‌ها را افزایش داد. بازار خودرو نیز از این تحولات مستثنی نبود؛ بنابراین می‌توان گفت: «تورم ۴۳ درصدی آبان به هیچ‌عنوان پایین نیست (برای مثال در شهر یور این رقم ۲۸ درصد بود) بلکه این تورم مهر ماه در زیر بخش خرید و وسایل نقلیه بوده که روی رقم بالایی ایستاده بود.» علاوه بر این تورم نقطه‌به‌نقطه این گروه در ماه آبان به ۴۰٫۱ درصد رسیده که نسبت به ماه مهر حدود سه واحد در صد افزایش دارد؛ بنابراین اگر چه شتاب ماهانه کم شده، اما در مقیاس سالانه همچنان بازاری مواجیم که در مسیر صعودی قیمت‌ها حرکت می‌کند. تورم سالانه این زیربخش نیز ۲۵٫۵ درصد ثبت شده است. تورم سالانه به معنای میانگین تورم ۱۲ ماهه منتهی به ماه مورد بررسی است. بالاتر بودن تورم نقطه‌به‌نقطه نسبت به تورم سالانه نشان می‌دهد رشد قیمت طی یک سال اخیر بیشتر در ماه‌های منتهی به آبان رخ داده است. همچنین با توجه به رشد قابل توجه قیمت خودرو از ابتدای آذرماه تا کنون انتظار می‌رود تورم مصرف‌کننده در زیر بخش خرید و وسایل نقلیه در آذرماه رو به افزایش رود.

در بخش استفاده از وسایل نقلیه شخصی نیز روند مشابهی دیده می‌شود. تورم ماهانه این بخش از ۳۳ درصد در ماه مهر به ۱۷ درصد در آبان کاهش یافته، اما تورم نقطه‌به‌نقطه آن با رسیدن به ۳۷٫۲ درصد همچنان رو به بالاست. تورم سالانه در این بخش نیز ۲۹٫۴ درصد ثبت شده است. خانوارها در این بخش باترکیب پیچیده‌ای از افزایش قیمت قطعات مصرفی، هزینه تعمیرات، لوازم‌یکدی، خدمات مکانیکی و هزینه‌های جاری مواجه هستند.

روند قیمتی بخش حمل و نقل عمومی در ماه آبان نسبت به دو ماه گذشته با شدت کمتری حرکت کرده است. تورم ماهانه این بخش از ۱۲ درصد در ماه مهر به ۱۰٫۱ درصد رسیده؛ اما تورم نقطه‌به‌نقطه همچنان در سطح بسیار ۵۴٫۶ درصد قرار دارد. تورم سالانه این

حذف آرام خودروهای CNG از بازار اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۵؛

تمرکز قاره سبز روی تولید خودروهای برقی افزایش یافت

جایگزین CNG در بازار اروپا چیست؟

خودروهای کاملاً برقی (BEV) اکنون تنها در بخش لوکس، بلکه در بخش خودروهای اقتصادی نیز سهم قابل توجهی پیدا کرده‌اند. عرضه مدل‌های شهری کوچک با قیمت‌های رقابتی، برتری BEV را بیش از پیش تثبیت کرده است.

برای کسانی که هنوز به برقی‌سازی کامل اعتماد ندارند، هیبریدها و پلاگین-هیبریدها بهترین گزینه هستند. سهم این بخش در نیمه نخست ۲۰۲۵ نیز روند صعودی داشته است.

در حالی که CNG سهم خود را از دست داده، خودروهای LPG به دلیل زیرساخت پایدار و هزینه سوخت پایین‌تر هنوز در برخی بازارهای شرق اروپا حضور فعالی دارند.

آیا CNG در اروپا کاملاً حذف شده است؟

اما در بخش حمل و نقل سنگین به‌ویژه در کامیون‌های LNG و اتوبوس‌های گاز-سوز این فناوری هنوز نقش دارد. اتحادیه اروپا قصد دارد بخشی از حمل و نقل سنگین را از دیزل به سمت سوخت‌های گازی و زیستی (Bio-CNG / Bio-LNG) منتقل کند؛ بنابراین آینده CNG محدود به بستر خودروهای بزرگ خواهد بود، نه سواری.

نیمه نخست ۲۰۲۵ را می‌توان «دوره خاموش CNG» در بازار خودرو اروپا نامید؛ دوره‌ای که در آن سهم این فناوری به‌حدی کاهش یافته که از آمارهای رسمی نیز کنار گذاشته شده است. توقف تولید مدل‌های گاز-سوز، کاهش انگیزه اقتصادی، کمبود زیرساخت و جهت‌گیری سیاست‌های اتحادیه اروپا به سمت برقی‌سازی، مجموعه‌ا بازار CNG را کوچک کرده و به حاشیه رانده است. اروپا اکنون در مسیر روشنی قرار دارد؛ آینده حمل و نقل این قاره سه بخش دارد: برق، هیبرید و سوخت‌های زیستی برای حمل و نقل سنگین. برای CNG، جایی در بخش خودروهای سواری باقی نمانده است.



از فولکس واگن و اشکودا گرفته تا سئات و اوپل خط تولید خودروهای CNG خود را متوقف کردند. این تصمیم متأثر از هزینه بالای انطباق با استانداردهای آلایندگی جدید و نبود مزیت اقتصادی برای توسعه چنین مدل‌هایی اتخاذ شد. وقتی خودروسازان محصولی تولید نکنند، بازار به سرعت کوچک می‌شود.

CNG در اروپا زمانی به‌عنوان سوختی ارزان‌تر از بنزین و دیزل شناخته می‌شد. اما بحران انرژی اروپا و افزایش قیمت گاز در سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴ موجب شد این مزیت عملاً از بین برود. اکنون هزینه سوخت‌گیری CNG در بسیاری از کشورها، تفاوتی با بنزین ندارد و این موضوع جذابیت مصرف‌کنندگان را کاهش داده است.

بر اساس گزارش نهادهای انرژی اروپا، تعداد جایگاه‌های فعال CNG در کشورهایی مانند آلمان، اتریش و فرانسه طی پنج سال گذشته بین ۳۰ تا ۵۰ درصد کاهش یافته است.

نبود زیرساخت کافی به معنای نبود تقاضاست و نبود تقاضا نیز سرمایه‌گذاری را متوقف می‌کند؛ چرخه‌ای که CNG را به حاشیه برده است. اتحادیه اروپا در مسیر دستیابی به اهداف اقلیمی، برقی‌سازی را تنها مسیر پایدار برای حمل و نقل آینده می‌داند.

از انگیزه‌های مالی تا توسعه شبکه شارژ، تمام ابزارهای سیاست‌گذاری برای حمایت از خودروهای برقی بسیج شده‌اند. در چنین شرایطی، سوخت‌های جایگزین مانند CNG یا حتی LPG هیچ شانس برای رقابت ساختاری ندارند.

استاندارد Euro 7 مراحل نهایی تدوین را طی می‌کند، الزاماتی به‌مراتب سختگیرانه‌تر برای خودروهای احتراقی ایجاد می‌کند. رعایت این استانداردها برای موتورهای گازسوز بیشتر هزینه بر می‌دارد و بازگشت سرمایه ندارد.

همین موضوع تصمیم‌خودروسازان را برای کنار گذاشتن این فناوری بیش از پیش جدی کرده است.

بازار خودرو اتحادیه اروپا در نیمه نخست سال ۲۰۲۵، تصویری روشن از تغییر جهت سیاست‌گذاری در صنعت حمل و نقل این قاره ارائه می‌دهد؛ بازاری که با وجود افسست ثبت‌نام خودروهای بنزینی و دیزلی، رشد قابل توجهی را در بخش‌های برقی و هیبریدی تجربه کرده است. اما در میان این تحولات، خودروهای گازسوز (CNG) تقریباً به‌طور کامل از صحنه حذف شده‌اند. در حالی که تا چند سال پیش، کشورهایی مانند ایتالیا و آلمان سهم قابل توجهی از بازار خود را به‌مدل‌های CNG اختصاص می‌دادند، آمارهای ۶ ماهه نخست ۲۰۲۵ نشان می‌دهد این بازار اکنون در سطحی قرار گرفته که حتی در گزارش‌های رسمی نیز به‌عنوان یک ردیف مستقل دیده نمی‌شود.

بازاری که کوچک شد و سبدهای تغییر کرد

طبق داده‌های انجمن خودروسازان اروپا (ACEA)، ثبت‌نام خودروهای جدید در ۲۷ کشور عضو اتحادیه اروپا طی نیمه نخست امسال ۱۰۹ درصد کاهش یافته است. با این حال این کاهش، توزیع یکسانی بین انواع قوای محرکه نداشته است. خودروهای کاملاً برقی با سهم ۱۵٫۶ درصدی از بازار، رشد بیشتری را ثبت کرده‌اند و هیبریدها نیز مسیر صعودی خود را حفظ کرده‌اند. در مقابل، سهم بنزینی‌ها و دیزلی‌ها به کمترین میزان تاریخی آن‌ها رسیده است. این الگو نشان می‌دهد سیاست‌گذاری در سطح اروپا به‌طور مستقیم تقاضا را از سوخت‌های فسیلی به سمت گزینه‌های کم‌کربن و برقی هدایت کرده است. اما آنچه در میان این داده‌ها جلب توجه می‌کند، غیبت CNG در آمار رسمی است. در گزارش‌های ACEA، خودروهای CNG در دسته «سایر سوخت‌ها» قرار گرفته‌اند؛ موضوعی که نشان‌دهنده سهم ناچیز آن‌هاست.

چرا CNG بازار را حذف شد؟

در فاصله سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴، تقریباً همه خودروسازان اروپایی



به‌خوبی توانست این محصول را جاودانه کند. در حال حاضر درباره توقف تولید سری ۶ تاریخی اعلام نشده و مشخص نیست این خودرو چه زمانی از خط تولید خارج خواهد شد. اما تیم طراحی ما در حال حاضر روی نسل بعدی س سری ۶ و نمونه برقی یا هیبریدی آن کار می‌کند. اما سری ۶ قرار نیست مانند سری ۱۷ جلونچرخه بزرگ پرخوردار باشد؛ بلکه قرار است نسخه شوتینگ‌بریک سری ۵ باشد و دیگر از جلونچرخه‌های بزرگ مانند سری ۷، X7 و XM خبری نخواهد بود.»

«دفتر مونیخ مجله خودرو در آخرین مصاحبه خود میزبان طراح موفق بام‌بویده است. حسین العطار نخستین پروژه عملی خود را با نادر فقیه‌زاده شروع کرده به سری G32۶ منتج شد. خودنوئیس این مجله طی مصاحبه کوتاهی با دوماگی دوک، مدیر طراحی بام‌و، از وی درباره پابر جابودن سری ۶ در سید محصولات کمپانی بام‌و سولاتی پرسیده که خلاصه آن این چنین است: «سری ۶ یکی از محصولات خوشنام و به یادماندنی بام‌و است که بهترین دوران آن با E63 آغاز شد. اما سری ۶ کوپه و گرن کوپه



سرنوشت «بام‌و» سری ۶ به کجارسید؟

آیا محبوب‌ترین کراس‌اوور کیا ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

اسپورتیج «GTLine»؛ راحتی به توان ایمنی



کابین زیبا با سطح امکانات رفاهی بالا

در زمان قرارگیری در پشت فرمان کیا اسپورتیج نسل چهارم GTLine با یک سبک طراحی ساده و مینیمال اما مدرن همراه هستیم. به‌طوری که کلیت داشبورد ساده بوده که با طراحی درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع و نمایشگر ۱۸ اینچی لمسی سیستم مولتی‌مدیا، کلاستر آنالوگ-دیجیتال (طراحی یک نمایشگر ۴٫۳ اینچی در میان سیلندرهای آنالوگ) و دو دکمه روتاری برای سیستم تهویه مطبوع، حس مدرن بودن را به‌خوبی القا می‌کند. طراحی دکمه‌های سیستم تهویه مطبوع در بخش میانی داشبورد نیز به‌گونه‌ای است که حس کلاسیک بودن خود را تا حد زیادی حفظ کرده است. طراحی غریب‌کفرمان دی-GTLine، دسته‌دنده اسپرت و دو پدال شیفر آلومینیومی در پشت غریب‌کفرمان، همگی رانندگی با اسپورتیج نسل چهارم GTLine را هیجان‌انگیز می‌کند. کیفیت مونتاژ و دقت در آن نیز به همراه استفاده از متریا ل نرم یا Soft Touch رودری‌ها و قسمت بالای داشبورد همگی سبب شده است با یک خودرو با کیفیت همراه باشیم. ناگفته نماند که طراحی سقف پانورامیک و بهره گرفتن از چرم مصنوعی با کیفیت، فضای لوکس و دلنشینی را به سر نشینان هدیه می‌دهد. کیا اسپورتیج نسل چهارم QL در نسخه GTLine به فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی روز صنعت خودرو تجهیز شده است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ۸ ایربگ، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی خنک‌شونده، سیستم‌های کمکی حرکت در سربالایی، کنترل حرکت در سرپایینی، کنترل کشش، کنترل پایداری الکترونیکی، ضدقفل و توزیع یکنواخت نیروی ترمز میان چرخ‌ها، کروژ کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم کنترل فواصل، دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب، سقف پانورامیک برقی، اتوهلد، ترمز پارک برقی، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمه‌ای، چراغ‌های تطبیقی با قابلیت چرخش با فرمان، سیستم کمکی پارک، سیستم پایش فشار باد تایرها TPMS و... اشاره کرد.



کیا اسپورتیج نسل سوم موسوم به SL از کیفیت سواری نسبتاً خشکی برخوردار بود. اما در نسل چهارم موسوم به QL در محور جلو از سیستم تعلیق مک‌فرسون با طبق‌های دویل بهره گرفته و در محور عقب به‌لطف سیستم مولتی‌لینک (چند اتصالی) کیفیت سواری در سطح بالاتری قرار گرفته است. ناگفته نماند که سایز تایرهای ۲۴۵/۴۵ بارینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در کیفیت سواری اثر مثبت داشته است. همچنین به‌لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین و استفاده از فرمان برقی EPS عملکرد خودروساز به‌بود بخشیده شده که در کلاس خود در سطح قابل قبولی قرار دارد. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که کیا اسپورتیج GTLine نسل چهارم موسوم به QL در اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی مورد تست و بررسی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS قرار گرفت که به جایگاه ایمنی TOP SAFETY PICK دست یافت.



«اسپورتیج نام بسیار محبوب کراس‌اوور کیا است که تا به امروز پنج نسل از آن روی خط تولید این کمپانی کره‌ای قرار گرفته است. اگر چه



این خودرو در بازار جهانی از محبوبیت خاصی برخوردار است، همان جایگاه را در بازار خودرو کشورمان نیز دارد. اسپورتیج با هر پنج نسل خود در ایران حضور دارد و نسل چهارم آن مورد بررسی ما در این مطلب است. از آن‌جا که این روزها در میان گزینه‌های کار کرده، انتخاب دشوار است، در ادامه کیا اسپورتیج ۲۰۱۷ نسخه GTLine آن را با قیمت ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بررسی خواهیم کرد تا بدانیم این خودرو در این بازه قیمتی ارزش خرید دارد یا خیر.

اسپورتیج با طراحی اسپرت و زیبا

کیا اسپورتیج نسل چهارم موسوم به QL در سپتامبر ۲۰۱۵ میلادی معرفی و تا اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز-کره‌ای حضور داشت. نسل چهارم اسپورتیج همچنان تحت‌نظر و سرپرستی پیتر شرایر (طراح اسبق گروه فولکس‌واگن) طراحی و تولید شد و نسبت به نسل‌های قبلی خود مدرن‌تر به‌نظر می‌رسد.

جالب است بدانید که این خودرو در ۳ سال نخست عرضه در بازار رقابتی ایالات متحده، بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه فروش داشته است. به این معنا که کمپانی کیا از فوریه سال ۲۰۱۶ میلادی تا اواخر دسامبر سال ۲۰۱۸ میلادی از اسپورتیج نسل چهارم ۲۳۶ هزار و ۷۱۳ دستگاه فروخته است. ناگفته نماند که اسپورتیج نسل چهارم در نسخه‌های متعدد به بازار جهانی آمده که نسخه مورد بررسی ما در این مطلب GTLine بوده که نسخه فول‌آپشن این خودرو بوده و در کشورمان نیز از تعداد بالایی برخوردار است.

با نگاهی به پروفیل اسپورتیج نسل چهارم شاهد یک خط نسبتاً تیز شخصیتی با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم؛ دماغه نسبتاً بلند، ستون C ضخیم، انحنای نسبی قسمت عقب و اورهنگ‌های نسبتاً بلند بارینگ‌های ۱۹ (در نسخه GTLine) و ۱۸ اینچی (در نسخه استاندارد) کاراکتر اسپرت و نافذی به این اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت می‌بخشد. در نمای جلو چراغ‌های مشابه حرف L، جلونچرخه پوزه‌ببری (TigerNose) با فرم مشبک و خطوط تیز روی کاپوت چهره بسیار جسورانه و تهاجمی به اسپورتیج داده است.

در نمای عقب نیز شاهد یک حجم پردازشی بسیار صریح هستیم که چراغ‌های کشیده مزین به گرافیک LED، خط کروم میانی چراغ‌های عقب و طراحی آگروزهای گرد در طرفین سپر، این خودرو را تا حد زیادی زیبا و جذاب کرده است. ناگفته نماند که کیفیت رنگ در اسپورتیج نسل چهارم موسوم به QL از سطح بسیار بالاتری نسبت به نسل سوم یا SL برخوردار است.



زیرکاپوت چه می‌گذرد؟

قلب تپنده کیا اسپورتیج نسل چهارم QL نسخه GTLine را همانند نسل قبلی آن یک موتور ۴ سیلندر ۲۳۵۹ سی‌سی تشکیل می‌دهد. به عبارت دیگر آنچه زیر کاپوت اسپورتیج GTLine جا خوش کرده، یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۲٫۴ لیتری اتسمفریک است. این موتور با نام تتا ۲ معرفی می‌شود که جزو قوای محرکه پر توان هیوندای به‌شمار می‌رود. به‌لطف پارامترهای فنی مانند قطر سیلندر ۸۸ میلی‌متر، کورس پیستون ۹۷ میلی‌متری، نسبت تراکم ۱۱٫۳ به یک، سیستم دویل تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها DVVT و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر GDI می‌تواند حداکثر ۱۸۱ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم درباره این موتور توان و گشتاور بالایی است که به‌لطف سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI و نسبت تراکم ۱۱٫۳ به یک به‌تولید می‌رساند. همچنین طبق آن چه کمپانی کیا اعلام کرده موتور تتا ۲ اسپورتیج نسل چهارم با حداقل اکتان ۸۷ در بنزین می‌تواند چنین توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بنابراین این مهم به‌معنای سازگاری این پیش‌رانه با شرایط جوی کشور است. اما باید تا پیش از رسیدن کارکرد خودرو به ۵۰۰۰ کیلومتر، روغن موتور آن تعویض شود. همچنین باید از روغن موتور با درجه گرانی ۵W30 و کیفیت SN استفاده شود. برای این اساس در صورت نگهداری صحیح از خودرو و تعویض به‌موقع روغن موتور، پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲٫۴ لیتری تتا ۲ می‌تواند حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و پادوام باشد. چرا که سیستم DVVT دارای شیر برقی هیدرولیکی OCV است که این بخش به همراه اویل پمپ (پمپ روغن) در موتور تتا ۲ بسیار به کیفیت روغن و زمان تعویض آن حساس است. در مقابل یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به‌چهار چرخ منتقل می‌کند. در نظر داشته باشید که این گیربکس با در نظر گرفتن ساختار جدید مکانیکی آن (کلاچ‌های دورنی) و پروگرامینگ TCU

(بخش کنترل پردازشگر گیربکس) تعویض دنده‌های نرم و فاقد ضربه و کوبش را در اختیار شما می‌گذارد. همچنین این گیربکس به‌خوبی با موتور هماهنگ بوده که شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۸ ثانیه‌ای را به‌شما هدیه می‌دهد. ناگفته نماند که در صورت عدم فشار به گیربکس و تعویض روغن و صافی آن در ۱۰۰ هزار کیلومتر این گیربکس تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و با کیفیت خواهد بود.

آیا اسپورتیج GTLine بخریم؟

باتوجه به این که کیا اسپورتیج همواره یکی از محبوب‌ترین محصولات این کمپانی کره‌ای در بازار کشورمان بوده، از نظر جایگاه در بازار و خرید و فروش آن یکی از بهترین گزینه‌هاست. در زمینه تامین قطعات یدکی و مکانیک تخصصی نیز باید گفت هیچ‌گونه چالشی برای این کراس‌اوور خوشنام کره‌ای وجود ندارد. زیرا تمام قطعات بدنه و موتور و... به راحتی در کشور امارات متحده عربی و امین و در کم‌تر از ۱۰ روز به کشور خواهد رسید و در بخش تعمیرات تخصصی نیز به‌لطف وجود مکانیک‌های مجرب و حرفه‌ای هیچ‌گونه چالش و ایرادی وجود ندارد. بر این اساس با در نظر گرفتن مشخصات فنی، سطح امکانات رفاهی و امتیاز ایمنی آن در بازه قیمتی ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید است.



جالب است بدانید که این خودرو در ۳ سال نخست عرضه در بازار رقابتی ایالات متحده، بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه فروش داشته است.



با در نظر گرفتن مشخصات فنی، سطح امکانات رفاهی و امتیاز ایمنی اسپورتیج «GTLine» در بازه قیمتی ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید است.

حجم خاص روی در صندوق عقب هستیم که نمای فوق زیبایی به این خودرو می بخشد. 230xe در حقیقت یک خودرو پلاگین-هیبرید از سری ۱۲ اکتیو-تورر است که زیر کاپوت خود یک موتور ۳ سیلندر خطی ۱.۵ لیتری توربوشارژ-پاشی سوخت مستقیم را جاداده است. این پیشران به هماهنگی یک موتور الکتریکی پر توان که روی محور عقب قرار گرفته، به صورت ترکیبی ۳۲۲اسب بخار قدرت و حداکثر ۴۷۷ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته دو کلاجه اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می کند.

سری ۲ یک محصول استراتژیک از باواریایی هاست که در سه کلاس کوپه چهار در (گرن کوپه)، کوپه و ام پی وی به بازار جهانی عرضه شده است. سری ۲ اکتیو-تورر در حقیقت همان ام پی وی سری ۲ است که در کلاس ساب کامپکت ام پی وی های لاکچری قرار می گیرد. نسل دوم این ام پی وی که اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد، در حقیقت با زبان جدید طراحی بامو استایل بسیار اسپرت تر و جذاب تری به خود گرفت. هر چند که چراغ های کشیده با جلو پنجره نسبتاً بزرگ، چهره کاملاً تهاجمی برای این ام پی وی فراهم کرده است. اما در نمای عقب شاهد چراغ های کشیده و یک



نسخه خاص از مینیون پلاگین-هیبرید «بامو»



اکوسیستم حمل و نقل پاک توسط ژاپنی ها تغییر می کند؛

تویوتا به دنبال انقلاب در شارژ خودروهای برقی

یکی از نوآوری های کلیدی در اکوسیستم تویوتا، امکان فعال سازی Vehicle-to-Grid یا بازگشت انرژی از خودرو به شبکه است



شبکه برق نیز با کاهش فشار در ساعات اوج مصرف، امکان ادغام بهتر انرژی های پاک، کاهش نیاز به زیرساخت های اضافی و کاهش وابستگی به سوخت های فسیلی بهره مند می شود. این اکوسیستم علاوه بر صرفه اقتصادی، به پایداری محیط زیست نیز کمک می کند و زمینه توسعه شهری هوشمند و حمل و نقل پایدار را فراهم می آورد.

چالش ها و موانع اجرا

با وجود چشم انداز روشن، اجرای این اکوسیستم با چالش هایی همراه است. انعطاف پذیری شبکه برق و هوشمندسازی زیرساخت ها از مهم ترین پیش نیاز هاست و بدون آن، عملکرد سیستم بهینه نخواهد بود. پذیرش کاربران نیز نکته دیگری است؛ رانندگان باید به مدیریت زمان شارژ، استفاده از اپلیکیشن و تعامل با شبکه انرژی عادت کنند. علاوه بر این، مسائل حقوقی و فنی مانند استانداردهای شارژ، امنیت شبکه، حقوق مالکیت انرژی و قیمت گذاری باید به دقت تعریف شود تا اکوسیستم پایدار بماند. گسترش زیرساخت نیز یکی دیگر از چالش هاست؛ اگر شبکه شارژ محدود به مناطق خاص باشد، بخش زیادی از رانندگان از مزایا محروم خواهند شد. تویوتا باید تمامی این مسائل را در طراحی و اجرای پروژه مدنظر قرار دهد تا وعده یک اکوسیستم جامع و کارآمد به واقعیت بدل شود

آینده حمل و نقل پاک تغییر می کند

اگر برنامه تویوتا موفق شود، می تواند الگویی برای دیگر بازارهای اروپایی و جهان باشد. ترکیب خودرو، مدیریت انرژی، هوشمندسازی شبکه و استفاده از انرژی پاک، نه تنها تجربه رانندگی را متحول می کند، بلکه می تواند تحولی عمیق در زیرساخت انرژی و حمل و نقل ایجاد کند. آینده ای که در آن خودرو به عضو فعال از شبکه برق تبدیل می شود، به معنای کاهش مصرف سوخت فسیلی، بهره روری بالاتر از انرژی های تجدیدپذیر و توسعه حمل و نقل پایدار خواهد بود. این چشم انداز، نویدبخش تغییر بنیادین در شیوه استفاده از خودرو و مدیریت انرژی در اروپا است و تویوتا در خط مقدم این تحول قرار دارد.

اکوسیستم شارژ خودروهای برقی و هیبریدی تویوتا در اروپا، بیش از آن که یک ابتکار بازاریابی باشد، نمایانگر تغییر بنیادین در نگاه به خودرو و انرژی است. با قابلیت هایی مانند شارژ هوشمند، مدیریت زمان و بازگرداندن انرژی به شبکه، خودروها نه صرفاً مصرف کننده، بلکه عناصر فعال و مشارکت کننده در شبکه انرژی خواهند بود. تحقق این هدف نیازمند زیرساخت مناسب، همکاری صنعت خودرو و انرژی و فرهنگ سازی در میان کاربران است. اگر تویوتا بتواند این موانع را پشت سر بگذارد، تجربه ایی سابقه از حمل و نقل پاک، هوشمند و پایدار در اروپا شکل خواهد گرفت که می تواند الگوی جهانی برای مدیریت انرژی و حرکت به سمت آینده سبز باشد.

مختلف و کارتها و اپلیکیشن های متعدد به گذشته تعلق داشته باشد. همزمان، تویوتا با اپراتورهای شبکه برق در کشورهای مختلف همکاری می کند تا زیرساخت شارژ عمومی و خصوصی توسعه یابد و بتواند در آینده نه تنها انرژی در یافت کند بلکه انرژی ذخیره شده در باتری خودرو را به شبکه بازگرداند. این قابلیت که به Vehicle-to-Grid یا V2G معروف است، خودرو را از یک مصرف کننده منفعل به عضوی فعال در شبکه برق تبدیل می کند و امکان تعادل بار، کاهش مصرف سوخت فسیلی و بهره ررداری بهینه از انرژی های تجدیدپذیر را فراهم می آورد.

مدیریت هوشمند و تجربه کاربری

تویوتا با تمرکز بر تجربه کاربری، سعی دارد در فرآیند شارژ تا حد ممکن ساده و کاربردی کند. راننده می تواند با استفاده از اپلیکیشن نه تنها زمان بندی شارژ را مدیریت کند، بلکه اطلاعاتی درباره هزینه، منابع انرژی مورد استفاده و حتی شرایط شبکه دریافت کند. با این سلاح از کنترل، خودروهای برقی و هیبریدی به ابزاری پویا برای مدیریت انرژی تبدیل می شوند و کاربر قادر است تصمیمات هوشمندانه تری برای زمان و مکان شارژ اتخاذ کند. این سیستم انعطاف پذیری را افزایش می دهد و امکان استفاده بهینه از منابع انرژی را به همراه دارد، به گونه ای که خودرو نه تنها وسیله حمل و نقل، بلکه بخشی از زیرساخت انرژی است.

مفهوم V2G: خودرو به عنوان ذخیره انرژی

یکی از نوآوری های کلیدی در اکوسیستم تویوتا، امکان فعال سازی Vehicle-to-Grid یا V2G است. این فناوری از خودرو به شبکه است. این مفهوم باعث می شود خودروهای برقی و هیبریدی به جای این که صرفاً مصرف کننده انرژی باشند، بتوانند در زمان های اوج مصرف انرژی خود را به شبکه بازگردانند. در این حالت خودرو به یک ذخیره کننده فعال و بخشی از مدیریت بار شبکه تبدیل می شود و نه تنها برای شبکه مفید است، بلکه برای کاربر نیز فرصتی ایجاد می کند تا از طریق مشوق ها یا برنامه های تشویقی در آمد یا مزایای بیشتری کسب کند. چنین مدلی بهینه سازی شبکه، کاهش فشار بر زیرساخت های انرژی و افزایش بهره روری انرژی های تجدیدپذیر را ممکن می سازد و می تواند نقش خودرو را در اکوسیستم انرژی آینده تغییر دهد.

مزایای اجتماعی و اقتصادی

تویوتا در طراحی این اکوسیستم، هم به منافع فردی و هم به منافع کلان توجه کرده است. کاهش هزینه های شارژ، امکان استفاده از انرژی تجدیدپذیر، مدیریت هوشمند مصرف و توانایی بازگرداندن انرژی به شبکه، مزایای قابل مشاهده ای هستند که تجربه کاربری را متحول می کنند. از سوی دیگر،

در دوران گذار به حمل و نقل پاک، خودرو سازان بزرگ دیگر تنها بر تولید خودرو تمرکز نمی کنند. تویوتا، یکی از پیشگامان صنعت خودرو سازی جهان، با پروژه های نوآورانه در اروپا قصد دارد

اکوسیستمی هوشمند برای شارژ خودروهای برقی و هیبریدی ایجاد کند که مرز میان خودرو و شبکه انرژی را از بین می برد. این اکوسیستم قرار است نه تنها تجربه رانندگی را بهبود بخشد، بلکه نقش خودرو را در مدیریت مصرف انرژی و کاهش فشار بر شبکه برق پر رنگ تر کند. رویکرد تویوتا نشان دهنده یک تغییر پارادایمی است؛ خودرویی که صرفاً وسیله جابه جایی است، به عضوی فعال از شبکه انرژی و زیرساخت حمل و نقل تبدیل می شود.

چشم انداز تویوتا: از خودرو به انرژی هوشمند

تویوتا دیگر صرفاً خودروساز نیست. این شرکت خود را ارائه دهنده راهکارهای جامع برای موبیلیتی و مدیریت انرژی می بیند. دلیل ورود تویوتا به اکوسیستم شارژ خودروهای برقی، واقعیت های ملموس بازار اروپا است. افزایش روزافزون خودروهای برقی و پلاگین-هیبریدی، فشار فزاینده بر شبکه برق، نیاز به بهره ررداری هوشمند از انرژی های تجدیدپذیر و نگاه بلندمدت به مدیریت مصرف، همگی زمینه ساز این اقدام شده اند. تویوتا با این رویکرد در تلاش است شکاف میان صنعت خودرو و صنعت انرژی را پر کند و کنترل کامل تجربه راننده از خودرو و انرژی را در دست گیرد.

ویژگی های کلیدی اکوسیستم شارژ

یکی از ارکان اصلی این پروژه سرویس (Demand Side Response) است که با همکاری شرکت انرژی British Gas، امکان داری خواهد شد. DSR به گونه ای طراحی شده که زمان شارژ خودرو را بهینه می کند و مصرف انرژی در ساعات کم باری شبکه صورت می گیرد. این راهکار نه تنها هزینه شارژ را برای کاربر کاهش می دهد، بلکه امکان استفاده حداکثری از انرژی های تجدیدپذیر را فراهم می کند. شارژ از طریق اپلیکیشن اختصاصی مدیریت می شود؛ راننده می تواند زمان بندی شارژ را کنترل کند، میزان مصرف انرژی را مشاهده کند و برنامه شارژ را با توجه به وضعیت شبکه و قیمت برق تنظیم نماید. این اپلیکیشن تلاش می کند تجربه ای یکپارچه فراهم کند تا استفاده از شبکه های



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



بازار خودروهای اقتصادی رونق می گیرد

وقتی بازار خودرو در مدار افزایش قیمت قرار می گیرد، حجم تقاضا به سمت خرید مدل هایی می رود که قدرت نقدشوندگی زیادی دارند؛ زیرا می توان آن ها را در کوتاه ترین زمان به فروش

رساند. حال مجدداً با افزایش سطح قیمت ها، خرید و فروش خودروهای اقتصادی رونق گرفته و تقاضا برای این مدل خودروها مرتب رو به افزایش است.

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تغییرات بهای ارز و تاثیر آن بر بازار خودرو

این روزها نرخ ارز مرتب در نوسان است و این مساله روی بازار خودرو نیز تا حدی تاثیرگذار بوده است. البته در حال حاضر تغییرات

بهای ارز و خودرو به یک اندازه نیست؛ اما کارشناسان معتقدند در صورت تداوم این امر، قیمت هادر بازار خودرو نیز تغییرات محسوسی

خواهد داشت و این مساله به خودی خود می تواند هر چه بیشتر بهر کود بازار دامن بزند.

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▲
اموی ام X33 کراس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۵۵۰	۳۰	▲
اموی ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۳۰	▲
اموی ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد	۳۰	▲
فونیکس آریزو GT 6 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۷۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۵۶۰	۶۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۲۸۰	۸۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۰	●
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۷۴۰	۵۰	▲
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۵۲	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۵۵	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۲۰	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۳۷	۴	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۰۱	۴	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۹۱	۶	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۸۰۶	۲	▼
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۶۵	۵	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۱۸۰	۵۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۱۰	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۳۷	۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۵۰	۵	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۰۵	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۱۲	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۹۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۲۴۲	۱۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۳۲۰	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۹۷	۶	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۵۰	۴۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۳	۷	▼
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۴۳۰	۳	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	●
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۱۰	▲
کارون (بامانیتر) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۱۰	۱۰	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۶۵	۳	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۹۴	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۱۵	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۱۲	۱۶	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۲۷۷	۷	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۸۵	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۱۴۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۲۰۸	۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۲۳۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۹۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۳۲	۲	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۲۵۳	۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۲۸۶	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۰۰	۱۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۴۹۲	۱۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۲۵۱	۴	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۴۹۵	۱۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۵۱	۱۳	▼
ریا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۲۰	۵	▼

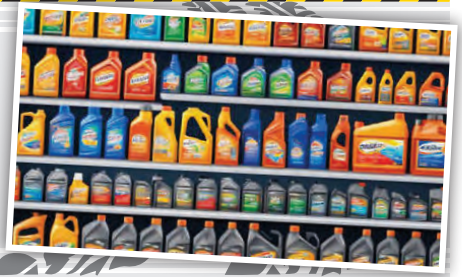
نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ام جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد	۱۰۰	▲
ایرس HM5EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	●
آئودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
بامو iX1eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بامو X2sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▼
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد	۰	●
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	●
بی‌وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۵ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۰	●
تویوتا کمری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۰	●

انتظامی استان با اشاره به این که روغن موتورهای مکشوفه فاقد هرگونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود، تصریح کرد: «کارشناسان مربوطه ارزش این کالاها را ۱۱ میلیارد ریال برآورد کردند.» سرهنگ نادر بیگی در پایان با بیان این که در این رابطه راننده متخلف خودرو و ضمن تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به مرجع قضائی تحویل داده شد، از شهروندان خواست در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک و مجرمانه در زمینه قاچاق کالا و ارز مراتب را در اسرع وقت از طریق تماس با مرکز فوریت های ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

جانشین انتظامی استان از کشف ۳۲۹ عدد روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق به ارزش ۱۱ میلیارد ریال در یکی از مناطق شهرستان کرج خبر داد. سرهنگ محمد نادر بیگی بیان داشت: «در راستای اجرای طرح پیشگیری از قاچاق کالا، ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان حین گشت زنی فعال و هدفمند در یکی از مناطق شهرستان کرج به یک دستگاه وانت پیکان مشکوک و جهت بررسی آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از توقف خودرو و ضمن هماهنگی با مرجع قضائی به بازرسی از آن پرداخته و موفق به کشف ۳۲۹ عدد روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق شدند.» جانشین



توقیف محموله ۱۱ میلیاردی روغن موتور قاچاق در کرج



مزایا و معایب خنک سازی خارجی روانکار پیشران؛

چالش های نصب رادیاتور روغن موتور چیست؟

دمای بسیار بالای روغن در حال گردش در موتور خودرو سبب می شود استفاده از رادیاتور روغن امری ضروری جلوه کند. در موتورهای درون سوز، روغن یکی از حیاتی ترین اجزای عملکردی به شمار می رود و نقش آن بسیار فراتر از یک روان کننده ساده است. روغن موتور در هنگام فعالیت موتور، وظایفی مانند کاهش اصطکاک، جلوگیری از ساییدگی قطعات، انتقال حرارت، کمک به آب بندی بین پیستون و سیلندر و پاک سازی رسوبات را بر عهده دارد. با توجه به این نقش ها، حفظ کیفیت و دمای مناسب روغن از اهمیت ویژه ای برخوردار است. روغن موتور معمولاً در محدوده دمایی ۹۰ تا ۱۱۰ درجه سانتی گراد بهترین عملکرد را دارد؛ اما در شرایطی مانند رانندگی سنگین، یکدکشی، رانندگی شهری سنگین، ترافیک طولانی یا عملکرد موتورهای توربوشارژر، دمای روغن ممکن است فراتر از حد استاندارد افزایش پیدا کند. افزایش بیش از حد دمای روغن نه تنها از کیفیت آن می کاهد، بلکه می تواند منجر به کاهش فشار روغن، آسیب به یاتاقان ها و حتی قفل شدن موتور شود. برای جلوگیری از این اتفاق، سیستم های مختلفی برای خنک کاری روغن طراحی شده است. برخی خودروها از مسیرهای داخلی در بلوک موتور استفاده می کنند، برخی دیگر به کمک آب رادیاتور روغن را خنک می کنند و گروهی از خودروهای مدرن و قدرتمند نیز از یک مجموعه مستقل به نام رادیاتور روغن ماشین بهره می برند. این قطعه که وظیفه اصلی آن کنترل دمای روغن است، خصوصاً در خودروهای اسپرت، موتورهای حجیم و خودروهای دیزلی فشار بالا نقشی حیاتی در پایداری موتور دارد. رادیاتور روغن ماشین که با نام Oil Cooler

شناخته می شود، یک مبدل حرارتی است که وظیفه اصلی آن کاهش دمای روغن و رساندن آن به محدوده عملیاتی استاندارد است. این قطعه معمولاً در قسمت جلوی خودرو و در مسیر جریان هوای آزاد قرار می گیرد تا حداکثر تبادل حرارتی ممکن انجام شود. این رادیاتور از شبکه ای از لوله ها یا صفحات آلومینیومی ساخته شده که روغن داغ درون آن گردش پیدا می کند. عبور هوا از روی این شبکه باعث می شود گرما به سرعت از روغن گرفته شود. برخی از انواع رادیاتورهای روغن، از آب خنک کننده موتور نیز برای تسریع فرایند انتقال حرارت استفاده می کنند. وقتی روغن بیش از حد گرم شود، ویژگی های شیمیایی خود را از دست می دهد و رادیاتور روغن مانع این تخریب می شود. روغن داغ رقیق می شود و فشار آن افت می کند. همچنین خنک نگه داشتن روغن کمک می کند فشار سیستم در حد استاندارد باقی بماند. در نتیجه با کاهش تنش حرارتی، قطعات داخلی عمر بیشتری پیدا می کنند. در خودروهای اسپرت یا خودروهایی که بار سنگین حمل می کنند، دمای روغن به سرعت افزایش می یابد. وجود رادیاتور روغن ماشین تضمین می کند موتور تحت این شرایط نیز پایدار بماند. وجود رادیاتور روغن، به خصوص در خودروهایی که در شرایط سخت استفاده می شوند، مزایای متعددی دارد. در ادامه مهم ترین موارد را بررسی می کنیم. روغن در دمای بالا رقیق می شود و خاصیت روانکاری خود را از دست می دهد. رادیاتور روغن کمک می کند ویسکوزیته در محدوده مناسب باقی بماند و عملکرد روانکاری پایدار ادامه یابد. یاتاقان ها حساس ترین بخش های موتور هستند که به کمترین کاهش فشار روغن نیز واکنش نشان می دهند. کاهش دمای روغن



باعث افزایش پایداری فشار در این نواحی می شود. وقتی روغن در دمای مناسب باشد، اصطکاک کمتر است و اجزای داخلی روان تر کار می کنند. این موضوع به عملکرد بهتر و حتی کاهش مصرف سوخت کمک می کند. اکسیداسیون و سوختن روغن معمولاً در دمای بالا رخ می دهد. رادیاتور روغن این خطر

را کاهش می دهد و باعث افزایش عمر مفید روغن می شود. توربوها مقدار زیادی گرما تولید می کنند. رادیاتور روغن مانع از تخریب سریع روغن در اطراف توربو می شود. اگر دمای روغن بیش از حد بالا برود، دمای کلی موتور نیز افزایش پیدا می کند. رادیاتور روغن کمک می کند تعادل حرارتی موتور

حفظ شود. در مناطق گرمسیری یا تابستان های طولانی، این قطعه نقش بسیار مهمی در محافظت از موتور ایفا می کند. با وجود مزایای فراوان، استفاده از رادیاتور روغن خالی از اشکال نیست و در برخی خودروها چالش هایی ایجاد می کند. در ادامه مهم ترین معایب آن را شرح می دهیم. اضافه شدن یک قطعه جدید یعنی افزایش نقاط اتصال، لوله ها و خطر نشتی احتمالی. این موضوع کار تعمیر و نگهداری را پیچیده تر می کند. برای عملکرد صحیح، باید اتصالات رادیاتور، شیلنگ ها و مسیر روغن به صورت دوره ای بررسی شوند. در غیر این صورت ممکن است نشتی رخ دهد. در صورت آسیب دیدگی رادیاتور روغن، هزینه تعویض آن بیشتر از اجزای معمولی سیستم روغن است. اگر رادیاتور بیش از حد بزرگ باشد یا در هوای بسیار سرد استفاده شود، روغن ممکن است خیلی سرد شود و عملکرد موتور بهینه نباشد. در برخی خودروها به همین دلیل از ترموستات مخصوص رادیاتور روغن استفاده می شود. به دلیل قرارگیری در جلوی خودرو، ممکن است در تصادفات یا برخورد با اجسام آسیب ببیند. رادیاتور روغن ماشین یکی از مهم ترین اجزای سیستم خنک کاری خودرو است که به ویژه در خودروهای قدرتمند، توربوشارژر، دیزلی یا خودروهایی که تحت بار زیاد کار می کنند، نقشی حیاتی در حفظ سلامت موتور دارد. روغن موتور در دماهای بالا کارایی خود را از دست می دهد و این مساله می تواند تأثیرات جدی بر قطعات داخلی داشته باشد. رادیاتور روغن با کاهش دما، حفظ ویسکوزیته مناسب، افزایش فشار روغن، جلوگیری از فرسایش قطعات و بهبود عملکرد کلی موتور، یکی از بهترین راه حل های فنی برای مدیریت دمای روغن به شمار می رود. البته این قطعه معایبی مانند پیچیدگی سیستم، نیاز به رسیدگی دوره ای و حساسیت به ضربه نیز دارد؛ اما در مجموع مزایای آن به مراتب بیشتر از چالش های احتمالی است، به خصوص برای خودروهایی که در شرایط سخت، سرعت بالا یا گرماهای شدید کار می کنند. اگر قصد نصب رادیاتور روغن روی خودروی خود را دارید، توصیه می شود این کار توسط متخصص انجام شده و از قطعات استاندارد استفاده شود تا عملکرد مطلوب موتور تضمین شود



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



هاج یک جذاب و اسپرتی هستیم. چهره رنو ۵ با در نظر گرفتن فرمت چراغ‌های مربع شکل و با استفاده از LED ها طراحی جدیدی به خود گرفته است تا همچنان مشابه نسخه کلاسیک خود، جوان پسند باشد. اما در نمای عقب شاهد چراغ‌های عمودی مزین به LED هستیم که با استفاده از خط نرم در این بخش نمای زیبا و جذابی به این هاج یک بخشیده است. کابین این خودرو نیز همچنان از نسخه کلاسیک آن الگو برداری شده که یک کابین ساده و مینیمال دارد که با استفاده از نمایشگر یکپارچه مدرن به نظر می‌رسد.

«ژانویه سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کمپانی رنو از جدیدترین کانسپت خود در موتور شوی فرانکفورت رونمایی کرد. این کانسپت در حقیقت همان خودروی نوستالژی محبوب رنو یعنی مدل ۵ بود که با توجه به هاج یک بودن این خودرو و بسیار مورد توجه و استقبال قرار گرفت. اما اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی رنو نسخه تولیدی مدل ۵ را به جهان معرفی کرد. در حقیقت رنو ۵ از زبان جدید طراحی این خودرو ساز فرانسوی بهره گرفته که به لطف استفاده از خطوط تیز روی گل گیرها و سطوح تخت و استفاده از رنگ‌های ۱۸ اینچی، شاهد

زبان جدید طراحی «رنو» در مدل ۵



تلگرام

Telegram

عملکرد در خشان سیستم ترمز و ولو

یک مجله معتبر انگلیسی در سال ۲۰۲۲ میلادی گزارشی از بررسی عملکرد سیستم ترمز خودروهای مانند تسلا مدل ۳، آئودی Q8 ای-ترون و ولوو C40 تمام الکتریکی چاپ و منتشر کرد. بر اساس این گزارش، در میان هر سه خودرو، ولوو C40 عنوان بهترین مدل را در این بخش از آن خود کرد و سیستم ترمز آن در مقایسه با دو مدل دیگر عملکرد بهتری داشت. حال سوال این است که دلیل این اختلاف عملکرد در میان این سه مدل خودرو چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در تست سیستم ترمز، این که خودرو پس از ترمزگیری چه مسافتی را می‌پیماید تا به طور کامل متوقف شود، مهم است. بر این اساس میزان توزیع وزن در محصول ولوو و عملکرد بسیار بالای آن در ترمزگیری سبب شده است ولوو C40 عملکرد بهتری نسبت به رقبایش داشته باشد. عملکرد ضعیف محصولات تسلا و آئودی را می‌توان در عدم توجه به توزیع وزن و حتی کیفیت نهایی قطعات این سیستم دانست.

حسینی

این که محصولات ولوو در زمینه ایمنی در مقایسه با سایر محصولات خودروسازی از جایگاه بهتری برخوردار هستند، از قدرت طراحی و تکنولوژی به کار رفته در آن‌ها خبر می‌دهد. بر این اساس کمپانی‌های مطرح خودروسازی در سطح جهان تلاش می‌کنند با به کارگیری مهندسان طراح مشهور و معروف در کنار استفاده از مواد اولیه مرغوب، محصولاتی را تولید و راهی بازار جهانی کنند که بتوانند با جلب حداکثری رضایت مشتری، ضمن حفظ جایگاه آن‌ها، اهداف خودروسازان را که از مهم‌ترین آن‌ها فروش بالاست، در حد امکان تأمین و محقق کنند.

اکبری

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خرابی کروز کنترل خودرو صفر کیلومتر

«خودرو کراس اوور چینی دارم که در حال حاضر تنها حدود ۳۶۰۰ کیلومتر کار کرده است. چندی پیش در زمان حرکت با سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، دکمه کروز کنترل آن را فشار دادم تا این آپشن در خودرو فعال شود. اما هیچ عملکردی نداشت و با هر بار فشار دادن این دکمه، هیچ تغییری در سرعت و شتاب خودرو و تثبیت آن ایجاد نشد. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی گفت سنسور کروز کنترل معیوب شده و باید تعویض شود!

۰۹۱۹***۶۵۸۱

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۵۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از موارد زیر در خرابی موتور خودرو نقش بیشتری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۵۸ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از روغن موتورهای تقلبی و ۴۲ درصد به گزینه دوم یعنی عدم توجه به نگهداری صحیح از خودرو را داده بودند.

نظر سنجی شماره ۲۴۵۳

آیا اعمال تغییراتی در طرح ترافیک پایتخت می‌تواند حجم ترافیک روزانه را کاهش دهد؟

۱-بله

۲-خیر

پیامک

SMS

تعویض پیش‌رانه خودرو

خودرو پراید ۱۳۲ مدل ۱۳۹۸ دارم و قصد دارم پیش‌رانه کیا ریو مدل ۲۰۱۵ وارداتی را روی آن نصب کنم. برای انجام این کار چه بخش‌هایی از خودرو باید تغییر کند؟

عسگری-کرج

«خودرو پراید یک سدان سگمنت B است که از پیش‌رانه کم حجم و نسبتاً کم توانی برخوردار است. بنابراین مهندسان کمپانی گروه خودروسازی سایپا از یک موتور کم حجم ۴ سیلندر برای قوای محرکه این خودرو استفاده کرده‌اند.

قلب تپنده پراید یک موتور ۴ سیلندر خطی مزین به ۸ سوپاپ با حجم ۱۳۲۳ سی‌سی را تشکیل می‌دهد. این پیش‌رانه مجهز به سیستم پاشش سوخت انژکتوری و مکانیزم دو میل سوپاپ‌رو است که با سیستم جرعه‌زنی کوئل دوپل می‌تواند ۷۱ اسب بخار قدرت را در ۵۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۰۸ نیوتون متر گشتاور را در ۲۷۵۰ آرپی‌ام به‌ار مغان آورد. این قدرت و گشتاور با در نظر گرفتن مجموع وزن ۹۱۵ کیلوگرم مناسب است.

اما اگر خواستار افزایش قدرت و گشتاور هستید، می‌توانید با در نظر گرفتن پارامترهای ارتقای قدرت و گشتاور به‌صورت افت‌رمارکت و توجه به استانداردهای خودروسازی سایپا این مهم را به خوبی انجام دهید و اجرایی کنید.

اما این نکته را در نظر داشته باشید که ارتقای قدرت و گشتاور خودرو ایمنی آن را کاهش می‌دهد؛ بنابراین باید سیستم ترمز خودرو نیز با تغییراتی همراه شود. در مقابل خودرو کیا ریو به‌عنوان یک سدان سگمنت B شناخته می‌شود؛ اما از نظر طراحی از یک استایل تنومند و اسپرت‌تر از پراید بهره می‌برد.

کیا ریو وارداتی نسل سوم است که از سال ۲۰۱۱ میلادی تا سال ۲۰۱۷ روی خط تولید این خودروساز کره‌ای قرار گرفت. کیا ریو نسل سوم از زبان طراحی وقت کیا موتورز بهره می‌برد که استایل جوان پسند و اسپرتی دارد. این خودرو از نظر قوای محرکه از یک پیش‌رانه کم حجم نسبتاً پرتوان برخوردار است.

در حقیقت کیا ریو از چهار پیش‌رانه ۱،۲ لیتری ۴ سیلندر، ۱،۴ لیتری ۴ سیلندر، ۱،۶ لیتری ۴ سیلندر بنزینی و ۱،۴ لیتری دیزلی چهار سیلندر برخوردار است. کیا ریوهای وارداتی موجود در بازار ایران، همگی به پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱،۴ لیتری تنفس طبیعی مجهز هستند.

قلب تپنده کیا ریو ۴ سیلندر ۱،۴ لیتری تنفس طبیعی موسوم به گاما است. این پیش‌رانه با توجه به سیستم پاشش سوخت انژکتوری MPI و سیستم جرعه‌زنی کوئل مستقیم و سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر، حداکثر می‌تواند ۱۰۶ اسب بخار قدرت را در ۶۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۱۳۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۲۰۰ آرپی‌ام فراهم کند.

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۴ سرعته به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. با توجه به وزن ۹۱۵ کیلوگرمی پراید و قدرت و گشتاور پیش‌رانه گاما کیا ریو، نمی‌توان آن را برای افزایش قدرت و گشتاور استفاده کرد. در نظر داشته باشید که پراید محصول دهه ۹۰ میلادی کیا موتورز است و نمی‌توان آن را با محصولات به‌روز این خودروساز مقایسه کرد.

بنابراین استفاده از موتور گاماری پراید غیر اصولی است؛ زیرا میزان استهلاک و خرابی قطعات را افزایش می‌دهد. دلیل این مهم نیز اختلال در فرکانس خودرو است که پیش‌رانه گاما با در نظر گرفتن هماهنگی با اتاق پراید، باید به لحاظ نوع فرکانس با تغییراتی همراه شود و این مساله سبب خرابی بیشتر موتور و افت قدرت و گشتاور نیز می‌شود. بنابراین هرگز درصدد تغییر پیش‌رانه خودروی تان نباشید.

جگوار اف-تایپ، کوپه‌ای که ارزش ۷۱ هزار دلار را دارد؛ شاهکار بی‌تکرار «یان کالوم»



«یکی از کم‌فروش‌ترین کوپه‌های اروپایی جگوار اف-تایپ است. اگرچه این کوپه جسور در سال ۲۰۱۳ روی خط تولید این کمپانی خودروسازی بریتانیایی قرار گرفت، اما نسخه فیس لیفت این کوپه دو در بریتانیایی در دسامبر سال ۲۰۱۹ به جهان معرفی شد. شاید عبارت هنر بی‌تکرار یان کالوم برای جگوار برای اف-تایپ مناسب باشد؛ چرا که این طراح سرشناس که اواخر دهه ۹۰ میلادی به این خودروساز بریتانیایی پیوست تا محصولات این کمپانی را با تغییرات گسترده‌ای مواجه کند، سرانجام اواخر سال ۲۰۱۹ با استعفا خود به همکاری با این خودروساز بریتانیایی خاتمه داد. اف-تایپ را باید شاهکاری از یان کالوم دانست. در این باره وی در آخرین مصاحبه خود پیش از رونمایی از فیس لیفت اف-تایپ با مجله خودرو گفته بود: «اف-تایپ فیس لیفت با آلمان‌های زبان جدید طراحی جگوار همراه است که در نهایت حس پویایی بهتری به این کوپه می‌دهد. اف-تایپ همواره نماد عملکرد بالا از یک خودرو بوده و نماد پیشرفت تیم مهندسی جگوار است.» با این وجود اف-تایپ نسبت به نسخه پیش از فیس لیفت خود با دماغه کشیده‌تر، برامدگی گل‌گیرهای جلو و خطوط تیز روی کاپوت مواجه شده تا استایل تنومندتری به این کوپه جسور بریتانیایی ببخشد. در فیس لیفت اف-تایپ، دماغه با طول بیشتر روبه‌رو شده، خطوط تیز روی کاپوت در کنار چراغ‌های باریک کشیده با LED به‌فراهم آساخت و ورودی‌های هوارون سپر و جلوپنجره عرضی با ارتفاع پایین‌تر، چهره‌ای تهاجمی‌تر به این کوپه اصیل بریتانیایی بخشیده است. در نمای عقب نیز همانند نسخه پیش از فیس لیفت، پشت کوتاه به‌همراه خطوط تیز سبب برآمدگی خاصی روی گل‌گیرهای عقب شده و تنها بزرگ‌ترین تغییر در طراحی چراغ‌های کشیده است که زیبایی محسوس‌تری یک کوپه اسپرت را به نمایش می‌گذارد. بزرگ‌ترین تحول در فیس لیفت اف-تایپ، کابین اسپرت و مدرن این کوپه جسور است؛ چرا که دو نمایشگر، یکی ۱۲،۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری ۱۰ اینچی برای نمایشگر کنسول میانی با قابلیت اتصال به اپل کارپل و اندروید اتو تعبیه شده تا در کنار ویژگی‌های اسپرتی چون صندلی‌های اسپرت ارگونومی، غریبک فرمان اسپرت با دو پدال شیفت در پشت آن، دسته‌دنده اسپرت و دکمه استارتی که در بخش پایینی کنسول

میانی تعبیه شده، فضای مدرن و اسپرتی را به وجود آورده است. همچنین سقف شیشه‌ای و نورپردازی به‌واسطه LED های نواری کابین را دلنشین جلوه می‌دهد. اما آنچه شما را به وجد خواهد آورد، قلب تپنده این کوپه چاپک است. از آن جا که نسخه P380 R-Dynamic مورد بررسی ما در این مطلب است، یک موتور ۶ سیلندر بنزینی با آرایش ۷ شکل به حجم سه لیتر مزین به سوپرشارژر حداکثر قدرتی برابر با ۳۷۵ اسب بخار را در ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۶۰ نیوتون متر گشتاور را بین ۴۵۰۰ تا ۵۰۰۰ آرپی‌ام تولید می‌کند. همچنین گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانیZF آلمان وظیفه انتقال قدرت را به چرخ‌های عقب برعهده دارد. با توجه به وزن ۱۶۴۷ کیلوگرمی چنین پیش‌رانه قدرتمندی می‌تواند ظرف ۴،۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. از مهم‌ترین آپشن‌های اف-تایپ P380 R-Dynamic می‌توان به سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه، تنظیم صندلی هادر ۴ جهت با حافظه، سردکن و گرم‌کن صندلی‌ها، غریبک فرمان بارو کش چرمی، صندلی‌های اسپرت ارگونومیک، سیستم کمکی رانندگی، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم نشانگر باد تایرها، سیستم آگزوز فعال و رینگ‌های ۲۰ اینچی اشاره کرد. کمپانی جگوار اف-تایپ نسخه P380 R-Dynamic را با قیمت ۷۱ هزار و ۶۳۰ دلار به بازار عرضه می‌کند.



مشخصات فنی قدرتمند و برد بلند حرکتی لوسید ایر است که آن را در فهرست بهترین خودروهای الکتریکی بازار جهانی قرار داده است. به دلیل استفاده از باتری‌های ۱۱۸ کیلووات-ساعتی توان خروجی نسخه Sapphire به ۱۲۱۷ اسب‌بخار و گشتاور خروجی آن به بیش از ۱۳۹۰ نیوتون‌متر می‌رسد. این خودرو با یک بار شارژ می‌تواند حداکثر تا ۷۵۸ کیلومتر را طی کند و حداکثر سرعت این سدان تمام‌لوکس الکتریکی به ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. ویژگی‌هایی مانند نمایشگر دیجیتالی عریض، سیستم کمکی فوق هوشمند رانندگی خودروان با ۳۲ سنسور و ۱۴ دوربین و سیستم فوق هوشمند پارک و سیستم چهار چرخ فرمان‌پذیر منجر به برتری لوسید ایر Sapphire شده است.

سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کمپانی لوسیدموتورز از نخستین سدان لوکس تمام‌الکتریکی خود با نام ایر رونمایی کرد. اگرچه لوسید ایر در فهرست گران‌ترین خودروهای الکتریکی جهان قرار می‌گیرد، اما ویژگی‌هایی دارد که در کمترین یا شاید بهتر باشد بگوییم هیچ خودرو الکتریکی دیده نمی‌شود. تنها گزینه قابل رقابت با لوسید ایر، مرسدس بنز EQS است. بنابراین مجلات و نشریات معتبر از جمله مجله خودرو و مجله Wired که در حوزه حمل‌ونقل فعالیت می‌کند، لوسید ایر را به عنوان بهترین خودرو الکتریکی سال ۲۰۲۳ معرفی کرده‌اند. جالب است بدانید که معیارهای انتخاب این خودرو به عنوان بهترین خودرو الکتریکی، طراحی زیبا و دینامیک، کابین جادار و بالاترین سطح راحتی سرنشینان،



نگاهی به سدان لوکس برقی «لوسید»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مرکزی مطرح شد؛

خطوط نیمه‌جان قطعه‌سازی در انتظار تزریق ۴۰ همت تسهیلات

فشار کمبود نقدینگی و توقف مواد اولیه، تولید را تا یک‌سوم کاهش داده و برخی از واحدها را با معوقات شش‌ماهه حقوق کارکنان و خطر تعطیلی روبه‌رو کرده است

شدن مسیر انتقال تجربه و از بین رفتن انگیزه ورود نسل جدید به تولید.

خطر خاموشی واحدهای تولیدی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی در پاسخ به این پرسش که آیا چراغ برخی واحدهای تولیدی ممکن است در سه ماه آینده خاموش شود؟ تأیید کرد: «نه فقط برخی، بلکه خاموشی در انتظار چراغ اکثریت واحدهای تولیدی صنعت قطعات است.» رعنائی درباره انتظارات تولیدکنندگان از دولت اظهار داشت: «موضوع کاملاً روشن است. وقتی دولت و مجموعه تصمیم‌گیر یک‌سببه تصمیم می‌گیرند رقم کلانی را برای جلوگیری از ریزش بورس وارد بازار سرمایه کنند، در حالی که بورس فقط واسطه‌گری است و نه ارزش تولید دارد، نه‌شان خود کفایی و نه نقشی در پیشرفت واقعی کشور، طبیعی است که تولیدکننده احساس بی‌پشتوانگی می‌کند.»

وی با انتقاد از نبود تصمیم‌های حمایتی مؤثر افزود: «اگر دولت در حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی وارد میدان نشود و بانک‌ها را ملزم نکند بر اساس چند معیار مشخص - شامل پیشینه تولیدکننده، میزان استراتژیک بودن محصول، تعداد نیروی شاغل و توانمندی کارخانه برای ایجاد اشتغال جدید - در مورد تسهیلات تصمیم بگیرند و اگر سرمایه در گردش واحدهای تولیدی بدون بوروکراسی تأمین نشود، باید گفت که تصمیم‌گیران فعلی در عمل نقش قاتل تولید کشور را ایفا می‌کنند.»

هشدار درباره تبعات تعطیلی واحدهای تولیدی

رعنائی با اشاره به پیامدهای گسترده و فراتر از حوزه اقتصاد تعطیلی واحدهای تولیدی، اظهار داشت: «پیشنهادم این است که اگر صدای ما به گوش تصمیم‌گیران می‌رسد، بدانند جلوگیری از تبعات اجتماعی تعطیلی واحدهای تولیدی از نان شب واجب‌تر است. تعطیلی این واحدها فقط مشکل اقتصادی ایجاد نمی‌کند؛ بلکه مدیران و مسئولانی که امروز تصمیم می‌گیرند باید بدانند خانواده‌های خودشان نیز در معرض آسیب قرار می‌گیرند.» این مقام صنفی با اشاره به شرایط سخت کار آفرینان گفت: «تولیدکنندگان تمام‌زنگی‌شان را پای تولید گذاشته‌اند؛ خانه و کارخانه تا کوچک‌ترین دارایی شخصی را وثیقه بانک‌ها کردند و تا جایی که توانسته‌اند در برابر نامالیامات، ناترازی انرژی و فشارهای مالیاتی ایستاده‌اند. با این که درآمد مالیاتی دولت در سال جاری پنج برابر بودجه فروش نفت بوده، بیشترین فشار باز هم بر تولیدکنندگان وارد شده است؛ چون شفاف‌ترین بخش اقتصادند و تمام فعالیت‌شان قابل ردیابی است. بعد از کارمندان و حقوق‌بگیران، سنگین‌ترین بار مالیاتی بر دوش تولیدکننده‌ها قرار گرفته است.»

وی با اشاره به ضرورت اقدام فوری مسئولان برای نجات صنایع تولیدی کشور، تصریح کرد: «اگر دولت در کوتاه‌ترین زمان ممکن بخش اورژانس اقتصادی خود را فعال نکند و ظرف یک ماه آینده به کمک صنعت و تولید نرسد، امکان احیای این بیمار از بین خواهد رفت. امروز با یک حمایت‌اندک می‌توان سرمایه‌عظیمی را که تولیدکنندگان با عشق در اختیار کشور گذاشته‌اند حفظ کرد. این افراد می‌توانستند وارد دلالی، خرید و فروش ارز، ملک یا سرمایه‌گذاری خارج از کشور شوند، اما ترجیح دادند در این سرزمین تولید و برای ۱۰ تا بیش از ۱۰۰ هزار نفر اشتغال ایجاد کنند.»

تولیدکنندگانی که با عشق ایستاده‌اند

این مقام صنفی با اشاره به این که اگر حمایت صورت نگیرد، چراغ پرنور تولید کیم‌کم‌رو به خاموشی می‌رود و تبعات اجتماعی آن، با توجه به گرانی، تورم و هزینه‌های روبه‌افزایش، نگران‌کننده است، به دنیای خودرو گفت: «من به عنوان یک ایرانی هیچ توقعی برای منافع شخصی ندارم. واحد تولیدی خودم، رانتیابه‌خاطر نیروهای که ۴۰ سال در آن کار کرده‌اند و به خاطر دانشگاه و هنرستانی که برای فرزندان این سرزمین ایجاد کرده‌ام سرمایه داشته‌ام تا تحصیل آکادمیک و تجربه صنعتی را کنار هم داشته باشند. همه تولیدکنندگان همین گونه‌اند؛ با عشق چراغ تولید را روشن نگه داشته‌اند و حاضر نیستند پشت به این کشور کنند یا سرمایه خود را به جای دیگری ببرند. اما ادامه این شرایط یعنی این که به‌زودی دیگر سرمایه‌ای برای مقاومت نخواهد ماند.» رعنائی در پایان تأیید کرد: «اگر حمایت فوری رخ ندهد و تولیدکنندگان خود را تنها ورها شده در بیابان بروهت ببینند؛ جایی که فقط شن داغ و توفان شن نصیبشان می‌شود، دیر یا زود محکوم به شکست خواهند شد.»



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

قطعه‌سازان کشور روزهای دشواری را می‌گذرانند؛ واحدهای تولیدی زیر فشار کمبود نقدینگی، مشکلات تأمین ارز و محدودیت‌های بانکی، تلاش می‌کنند چراغ تولید را روشن نگه دارند. کاهش ظرفیت تولید، تأخیر در تأمین مواد اولیه و دشواری در پرداخت حقوق کارکنان، این بخش حیاتی را بانگرانی‌های جدی روبه‌رو کرده است. اکنون انتظار می‌رود دولت با اقداماتی فوری، مسیر تنفس و تداوم فعالیت را برای این صنعت مهم فراهم کند تا از بروز پیامدهای گسترده جلوگیری شود.

صنعت قطعات زیر بار فشار کمبود نقدینگی بی‌سابقه احمد رضا رعنائی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی در پاسخ به وضعیت واحدهای قطعه‌سازی استان به «دنیای خودرو» گفت: «آسمان همه جایگزین شده و قطعه‌سازان استان مرکزی نیز متأسفانه در حالت احتضار هستند. دلیل این وضعیت، مشکلات گسترده نقدینگی و بی‌پولی خودروسازان است. حتی بسته ۲۰ همتی که تخصیص داده شده نیز هنوز عملیاتی نشده و امیدواریم هر چه سریع‌تر این تسهیلات وارد مرحله اجرا شود تا قطعه‌سازان بتوانند تولید را ادامه دهند.»

وی اضافه کرد: «قطعه‌سازی که با ایران خودرو همکاری دارند وضعیت بهتری را تجربه می‌کنند، اما آن‌هایی که با خودرو ساز دولتی در تعامل هستند در عمل ۱۰۰ درصد گرفتارند و امکان ادامه فعالیت برایشان بسیار دشوار شده است.»

رعنائی درباره محدودیت‌های بانکی نیز تصریح کرد: «از طرفی بانک‌ها گویی تعطیل هستند؛ چرا که هیچ قطعه‌سازی امکان دریافت تسهیلات مستقل و معمول بانکی را ندارد. تنها امید موجود، همان تسهیلات هدایت‌شده‌ای است که بانک مرکزی و عده‌ان را داده، اما هنوز هیچ بخشی از آن به دست قطعه‌سازان نرسیده است.»

تولید با یک‌سوم ظرفیت

رعنائی درباره مشکلات تأمین مواد اولیه نیز اظهار داشت: «قطعه‌سازی که برای ادامه تولید نیازمند واردات کالایی واسطه‌ای هستند، با بحران جدی در تأمین ارز مواجه شده‌اند. نتیجه این وضعیت آن است که بسیاری از محموله‌ها یا اصلاً وارد کشور نشده، یا در مسیر متوقف مانده و یا به دلیل نبود منابع مالی در انبارها بلاتکلیف مانده‌اند. این شرایط بسیاری از واحدهای تولیدی را ناچار به تعدیل نیرو کرده و برخی را به فعالیت با تنها یک‌سوم ظرفیت، سانداده است.»

وی درباره تبعات کاهش تولید برخی قطعه‌سازان به یک‌سوم ظرفیت، اضافه کرد: «این موضوع به شدت خطرناک است و تولید خودرو، بازار لوازم یدکی و حتی آینده صنعت خودرو را تهدید می‌کند.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی با اشاره به سابقه مشکلات انرژی نیز بیان داشت: «از سال گذشته و هم‌زمان با آغاز قطع برق‌های اجباری، بسیاری از قطعه‌سازان علی‌رغم زیان‌ها تلاش کردند نیروهای خود را حفظ کنند؛ اما مشکل ناترازی برق حل نشد. واحدهایی که سه شیفت کار می‌کردند، امسال مجبور شدند به یک شیفت کاهش دهند و زیان‌های سنگینی را متحمل شوند.» وی افزود: «این خلأ در درازمدت نه تنها در بازار لوازم یدکی خود را نشان می‌دهد، بلکه بازار کار را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. کاهش نیروها تبعات اجتماعی جدی به همراه دارد و متأسفانه می‌تواند به افزایش آسیب‌های اجتماعی، درگیری‌های فردی و حتی رشد پرونده‌های قضایی منجر شود.»

فشار نهادها؛ ضربه بر پیکر نیمه‌جان صنعت

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی در پاسخ به نگرانی‌ها نسبت به رسیدن صنعت قطعات به یک «مستثنای سیاه» اظهار داشت: «وضعیت به قدری دشوار است که نه تنها در آستانه این زمستان قرار نداریم، بلکه در عمل وارد میانه آن شده‌ایم و به مراحل پایانی‌اش نزدیک می‌شویم. امروز صنعت چنان در گیر بحران شده که گویی توان و حرکت آن از سرمایی حس شده و به مرحله‌ای بسیار نزدیک به انجماد کامل رسیده‌ایم.»



نیروگاه

تولیدکنندگان تمام زندگی‌شان را وثیقه بانک‌ها کرده‌اند و تا جایی که توانسته‌اند در برابر نامالیامات، ناترازی انرژی و فشارهای مالیاتی ایستاده‌اند. با اینکه ناترازی انرژی و فشارهای مالیاتی دولت در سال جاری پنج برابر بودجه فروش نفت بوده، باز هم بیشترین فشار بر تولیدکنندگان وارد شده است

رعنائی با اشاره به اصلی‌ترین مانع پیش‌روی صنعت، اضافه کرد: «در حال حاضر مشکل اصلی ناترازی انرژی نیست، هرچند این موضوع به‌زودی دوباره بروز خواهد کرد. اکنون بزرگ‌ترین چالش، کمبود نقدینگی و نبود سرمایه در گردش است. این وضعیت بحران جدی در پرداخت حقوق پرسنل ایجاد کرده و واحدها را با چالش‌های متعدد روبه‌رو ساخته است.» وی ادامه داد: «در حالی که تولیدکنندگان در دو سال گذشته به دلیل ناترازی انرژی چند بار چندسکنه سنگین وارد کرده‌اند و اکنون دوران نقاهت را در آیی‌سی‌یومی می‌گذرانند، متأسفانه اکسیژن این آیی‌سی‌یو قطع شده است.»

این مقام صنفی با اشاره به فشارهای سازمان‌های دولتی و شبه‌دولتی افزود: «سازمان‌هایی مانند دارایی، مالیات، تأمین اجتماعی و محیط‌زیست هیچ‌نگاهی به شرایط تولیدکنندگان ندارند و بدون تعامل، فشارهای سنگینی وارد و حقوق دولتی‌شان را مطالبه می‌کنند. در چنین فضایی تولیدکنندگان روزبه‌روز ضعیف‌تر می‌شوند.»

قطعه‌سازان حتی در پرداخت حقوق کارکنان مانده‌اند رعنائی با اشاره به تشدید مشکلات نقدینگی در ماه‌های پیش‌رو به «دنیای خودرو» گفت: «به‌دوای هر پرداخت‌های پایان سال

نزدیک می‌شویم و بر خلاف سال‌های گذشته، امروز واحدهای تولیدی با معوقات سه‌ماهه، چهارماهه و حتی شش‌ماهه حقوق کارکنان مواجه هستند. از سوی دیگر، چک‌های مربوط به خرید مواد اولیه و خدمات نیز برگشت خورده و مدیران شرکت‌های خصوصی در شرایط بسیار دشواری قرار گرفته‌اند.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی با هشدار نسبت به پیامدهای ادامه این روند تصریح کرد: «اگر وضعیت به همین شکل ادامه پیدا کند و دولت برای یک بخش تولید - نه فقط صنعت قطعه - تصمیمی جدی و عملی اتخاذ نکند، به‌زودی با شرایطی بازگشت‌ناپذیر روبه‌رو خواهیم شد. چین سال‌هاست آرزو دارد واحدهای تولیدی ما از کار بایفتند و اگر این اتفاق رخ دهد، این کشور با هر قیمت و به هر شیوه‌ای که بخواهد در بازار ایران تاخت‌و‌تاز خواهد کرد.» این مقام صنفی با اشاره به پایداری کم‌نظیر فعالان فعلی صنعت افزود: «سل امروز تولیدکنندگان، عاشقان تولیدند؛ کسانی که با وجود همه سختی‌ها، مانند و مقاومت کردند. اما نه فرزندان‌شان، نه همکاران و شرکایشان و نه نسل جوان امروز که به نسل در معروف‌اند، هیچ کدام حتی یک لحظه حاضر نیستند چنین سختی‌هایی را تحمل کنند یا وارد شغل‌های سخت و پرریسک تولیدی شوند. ادامه این شرایط یعنی قطع

رضایتمندی شهروندان و ایجاد دسترسی عادلانه تر به خدمات شماره گذاری خودرو صورت گرفته است. به گفته وی، تمامی مراحل کارشناسی و کنترل فنی خودرو، بررسی اسناد مالکیت و ثبت نهایی در سامانه شماره گذاری پلیس به صورت کامل در محل انجام می شود. این ساختار جدید باعث کاهش قابل توجه تردها به مراکز ثابت و صرفه جویی در زمان و هزینه متقاضیان خواهد شد. با آغاز به کار رسمی این مرکز طی روزهای آینده، تهران گامی دیگر در مسیر شهر هوشمند و شهروندمحور برمی دارد و الگویی تازه برای تعمیم چنین خدماتی در سایر مناطق کشور ارائه خواهد داد.

نخستین مرکز تعویض پلاک سیار کشور با هدف گسترش عدالت خدمات شهری و کاهش زمان انتظار متقاضیان، در محدوده شمال شرقی تهران و با ابتکار شهرداری منطقه ۴ راه اندازی شد. این اقدام در قالب همکاری مشترک میان پلیس راهور فراجا، موسسه راهگشا و شهرداری منطقه ۴ انجام گرفته است و نخستین نمونه از نوع خود در کشور محسوب می شود. علی محمد کریم پور، معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه ۴ اظهار کرد این مرکز در زمینی با وسعت نزدیک به یک هزار مترمربع احداث شده و روزانه توان پاسخگویی به ۵۰ دستگاه خودرو را دارد که در فاز ارتقا، ظرفیت آن به ۱۰۰ دستگاه در روز خواهد رسید. احداث این مرکز در راستای افزایش



افتتاح مرکز سیار تعویض پلاک خودرو



حفظ سهمیه سوخت، سرعت انتقال سند را افزایش داد؛

ازدحام برای تغییر پلاک خودرو!

تفاوت در نرخ‌ها می‌تواند انگیزه‌ای قوی برای جابه‌جایی مالکیت‌های صوری یا واقعی ایجاد کند. این در حالی است که در ماه‌های ابتدایی امسال گزارش‌ها از کاهش مراجعات به مراکز شماره گذاری حکایت داشت؛ مساله‌ای که ناشی از رکود معاملات خودرو، نوسانات شدید قیمتی و تاوان انتظارهای تورمی بود؛ در واقع با کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و کمبود عرضه از سوی خودروسازان به دلیل اختلافات قیمتی با سیاست‌گذاران، بازار خودرو در یک حالت انجماد فرو رفته بود.

اکنون اما با مصوبه جدید دولت درباره بنزین، جریان معکوسی شکل گرفته است؛ در واقع سیاستی که با هدف کنترل مصرف سوخت تدوین شده، در کوتاه‌مدت باعث شکل‌گیری رفتارهای تازه‌ای در بازار ثبت و نقل و انتقال خودرو شده است.

بنظر می‌رسد اگر سازوکار اجرایی مصوبه و زیرساخت‌های سامانه‌های پلیس راهور و نوبت‌دهی اصلاح نشود، ازدحام فعلی می‌تواند علاوه بر این که کارایی سیاست جدید بنزینی دولت را کاهش دهد، هزینه‌های زمانی و اداری تازه‌ای را نیز به شهروندان و نهادهای اجرایی تحمیل کند. در نهایت آنچه این روزها در صف‌های تعویض پلاک دیده می‌شود فقط یک مشکل اجرایی نیست؛ بلکه بازتابی از سردرگمی جامعه در برابر تصمیماتی است که بدون آماده‌سازی زیرساخت‌ها مصوب و عملیاتی می‌شود و ثمره آن وارد آمدن فشار مالی و روانی به بخش قابل توجهی از اقشار مختلف جامعه است.



با نرخ آزاد رقم چشمگیری در اقتصاد کلان نیست، اما برای خانوار ایرانی حیاتی شده، ساعت‌ها در صف بماند، نشان‌دهنده کاهش چشمگیر قدرت خرید طبقه متوسط و رو به پایین جامعه است. این پدیده، رفتار طبیعی بازار در واکنش به تغییرات قیمتی و اصلاحات پارانه‌ای است. بنا به گفته تحلیلگران اقتصادی وقتی قیمت سوخت سهم عمده‌ای از هزینه‌های خانوار را تشکیل می‌دهد، هر گونه

پلاک را به‌جای می‌خرند تا شاید برای مدتی کوتاه، از فشار هزینه‌های جدید در امان بمانند. تقلای خانوارها برای حفظ سهمیه بنزین از طریق انتقال مالکیت خودرو، نشانگر ابهام در مورد سیاست‌های انرژی و تلاش طبقه متوسط برای حفظ آخرین سنگرهای قدرت خرید در برابر سونامی تورمی قریب‌الوقوع است. این که یک خانوار حاضر است برای حفظ ۶۰ لیتر بنزین سهمیه‌ای (که مابه‌التفاوت آن

با مشکل مواجه بوده‌اند. دلیل این ازدحام، اجرای قانون جدید سهمیه‌بندی سوخت است که بر مبنای آن سهمیه بنزین تنها به خودرو اول هر فرد تعلق می‌گیرد و مدل‌های دوم و سوم و ... از دریافت سهمیه محروم می‌شوند. در نتیجه بسیاری از مالکان خودروهای کوچک و بزرگ برای این که سهمیه سوخت خودروی‌شان از بین نرود، مالکیت خودروهای دیگر خود را به نام اعضای خانواده منتقل می‌کنند. همین موضوع باعث هجوم گسترده به مراکز تعویض پلاک و ایجاد صف‌هایی شده که در برخی شهرها ساعت‌ها رسیدگی به آن زمان می‌برد. این مساله به‌خودی خود انتقاداتی را از سوی شهروندان به همراه داشته است. کارشناسان نیز این شرایط را نمادی از سیاست‌گذاری‌های ناهماهنگ و شتابزده می‌دانند که آثار نامطلوب آن بر زندگی شهروندان و خدمات عمومی تا حد زیادی آشکار است.

تضعیف بنیه اقتصادی

هدف ظاهری این کار حفظ سهمیه سوخت برای هر خودرو است؛ اما این رفتار جمعی، پرده از واقعیتی تلخ‌تر برمی‌دارد. این هجوم، واکنشی مستقیم به سیگنال‌های سیاستی دولت است که شائبه حذف کامل سهمیه‌بندی و آزادسازی قیمت بنزین را تقویت کرده است. شهروندان با درک غریزی از نوسانات اقتصادی، دریافته‌اند که تصمیم‌گیران قصد دارند چتر حمایتی بارانه سوخت را جمع کنند. بنابراین هزینه‌های سنگین و زمان‌بر تعویض



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

مصوبه سوختی تازه دولت که در اواخر آبان‌ماه تصویب شد، بازتاب‌های فراوانی در سطح کشور داشت و همین امر واکنش‌هایی را از سوی دولتمردان و کارشناسان به همراه داشت. در عین حال براساس این مصوبه، افرادی که چند مدل خودرو به نام آن‌ها ثبت شده، سهمیه سوخت یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی و ۳ هزار تومانی تنها به یکی از آن‌ها تعلق می‌گیرد. این مساله سبب شده است در دو هفته اخیر شاهد ازدحام جمعیت در مراکز تعویض پلاک برای انتقال سند و پلاک خودروهایی باشیم که مالکان آن‌ها از چند مدل خودرو دیگر نیز برخوردار هستند.

تغییر پلاک تنها با هدف حفظ سهمیه سوخت!

بر این اساس، این دسته از مالکان تنها با هدف حفظ سهمیه سوخت خودروی‌شان تلاش می‌کنند آن را به یکی از اعضای خانواده خود منتقل کنند. براساس گزارش‌ها، صف مراکز پلیس راهور برای تعویض پلاک در روزهای اخیر تا حد زیادی شلوغ شده و بسیاری از شهروندان در شهرهای کوچک و بزرگ برای گرفتن نوبت در این بخش



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

حرکتی که الهام بخش است

«کیا استینگر اولین تجربه این خودرو ساز کره‌ای در کلاس سدان های اسپرت فست‌بک بود. این خودرو از اکتبر سال ۲۰۱۷ میلادی تا آوریل سال ۲۰۲۳ میلادی به تولید رسید. در سال ۲۰۲۲ میلادی در کمپین تبلیغاتی این خودرو در کشور امارات متحده عربی، روی بیلپوردها یک دستگاه کیا استینگر به نمایش درآمد که از عبارت «حرکتی که الهام بخش است» در کنار آن استفاده شد. این عبارت به شتاب و چابکی این سدان فست‌بک کره‌ای اشاره دارد.»

ضرورت بازنگری در جرمیه طرح ترافیک برای خبرنگاران

«در روزهایی که هوای تهران به شدت آلوده است و نفس کشیدن برای بسیاری از شهروندان سخت و جانفرسا شده، نقش خبرنگاران در اطلاع‌رسانی دقیق، به‌موقع و مسئولانه پررنگ‌تر از همیشه است. با این حال متأسفانه همکاری با این قشر کیفیت مطلوبی ندارد و به‌عنوان مثال با این که خبرنگاران معمولاً از معافیت در تردد در مرکز شهر و محدوده طرح ترافیک برخوردار هستند، باز هم خودرو آن‌ها در این محدوده جرمیه می‌شود! مساله این است که حرفه خبرنگاری برخلاف بسیاری از مشاغل، محدود به زمان و مکان مشخصی نمی‌شود. بر این اساس بروز یک حادثه، یک نشست خبری، بازدید از یک واحد تولیدی یا حتی تغییرات لحظه‌ای وضعیت آلودگی هوا، خبرنگاران را ملزم می‌کند سر وقت در محل حضور پیدا کنند. در چنین شرایطی منطقی به‌نظر می‌رسد که خبرنگاران توقع داشته باشند طرح‌های حمایتی از آن‌ها به‌دقت اجرا شود و کارشان را تسهیل کند. اما وقتی خبرنگاری به‌رغم داشتن سهمیه یا مجوز، باز هم با جرمیه تردد در محدوده طرح ترافیک مواجه می‌شود، انگیزه وی برای تنظیم خبر و اطلاع‌رسانی به‌موقع تا حدی کاهش می‌یابد. واقعیت آن است که اطلاع‌رسانی دقیق و به‌موقع، مشاهده میدانی و تهیه گزارش از صحنه، بخش جدایی‌ناپذیر حرفه خبرنگاری است و به‌ویژه در روزهای آلوده، رسانه‌ها باید بتوانند دقیق و سریع اطلاعات آب‌وهوایی و موارد مرتبط با آن را به شهروندان و سازمان‌های مربوطه منتقل کنند تا زندگی در پایتخت زیر سایه این تلاش‌ها، رنگ بهتری به‌خود بگیرد. حال سوال این است که چگونه می‌توان انتظار داشت خبرنگار نقش نظارتی خود را در این روزهای حساس به‌خوبی ایفا کند، اما هم‌زمان وسیله‌نقلیه وی به‌دلیل ورود به محدوده طرح ترافیک جرمیه شود؟! این مساله نیازمند یک بازنگری جدی و فوری است. یا باید سامانه‌های مربوطه به‌گونه‌ای اصلاح شود که خبرنگاران صاحب سهمیه به‌صورت واقعی از جرمیه معاف شوند، یا آن که نهادهای ناظر و مدیریت شهری درباره فلسفه این سهمیه و نحوه اجرای آن توضیح روشن بدهند. در نهایت جامعه به اطلاع‌رسانی درست و شفاف نیاز دارد بنابراین ضروری است در کنار تلاش برای ارتقای کیفیت هوای کلان‌شهرهای کشور، از زحمات خبرنگاران در این خصوص بیشتر قدردانی شود.»

حرف آخر
Last Word

امید محمدی
روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو روند افزایشی داشت



فیدلیتی با ۱۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X55 پرو با ۲۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۸ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۵۹۸ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۱۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

