



رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران  
مطرح کرد:  
اسقاط ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو  
تا پایان سال



زمان انتخاب فرار سیده است؛ خودرویی  
که به شهر جان بدهد، نه دود

استارت  
Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

موتور سیکلت برقی؛ راه حل مغفول  
آلودگی، سوخت و اقتصاد شهری

در شرایطی که آلودگی هوا به یکی از جدی ترین  
بحران های زیست محیطی و سلامت عمومی کشور  
تبدیل شده، تمرکز سیاست گزار همچنان بر خودرو  
سواری باقی مانده است؛ در حالی که ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

تقویت برند فرانسوی با یک شاسی بلند سبک وزن؛

تصمیمی که می تواند سر نوشت  
«آلباین» را تغییر دهد

صفحه ۶

ثبات نسبی قیمت هیبریدی های  
وارداتی در سایه ارز متلاطم

صفحه ۱۰

احیای کامل دستگاه های لیزر پنج  
محوره در گروه خودروسازی سایپا

صفحه ۴

گزینه ای که سبب رونق بازار  
خودروهای سنگین کشور می شود؛

معرفی نسل جدید کامیون های  
هیبریدی «فوتون»

صفحه ۹

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

## زنگ خطر برای بازار خودروهای وارداتی؛ قطعه نیامد، بحران در راه است

خودروهای با تکنولوژی جدید و برندهای نوظهور سال آینده با معضل جدی نبود زیرساخت، فقدان قطعات و چالش خدمات پس از فروش مواجه می شوند. همه دست به دست هم...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

فشار روی بیمه خودرو  
رو به افزایش است

بیمه خودرو در ایران این روزها با چالش های جدی روبه رو  
است و فشار مالی بر رانندگان ...

صفحه ۲

چراغ سبز به اصلاح قیمت خودرو  
در لایحه بودجه ۱۴۰۵؛

«ری را» در بازار  
۸۰ میلیون تومان  
گران شد

صفحه ۷

طرح حمل و نقل عمومی پاک  
با چه چالش هایی مواجه است؟

توسعه اتوبوس های  
برقی در پایتخت

درباره این که چقدر باید به حمل و نقل عمومی و  
شیوه های گوناگون آن پرداخت، زیاد گفته شده و ...

صفحه ۱۵

در سایه درآمد ۵,۴ همتی محقق شد؛

افزایش ۶۰ درصدی درآمد «یزد تایر» در ۹ ماهه سال جاری

صفحه ۵

YAZD TIRE

یزد تایر

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO



با ضمانت کورالتایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



## 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

اتخسروانی  
حس خوب، خرید مطمئن



۵ و سیستم صوتی هوای بهره می‌برد. این نرم‌افزار، تجربه کاربری بسیار روان و هوشمندی را که پیش‌از این در محصولات هوای دیده شده بود، به دنیای خودروهای بنزینی وارد می‌کند. از نظر طراحی، این سدان از زبان طراحی V-Motion نisan پیروی می‌کند. جلوپنجره و چراغ‌های جلو به صورت یکپارچه طراحی شده‌اند و چراغ‌های پروژکتوری LED دوگانه با دی‌لایت‌های سراسری، چهره‌ای مدرن به آن بخشیده‌اند. یک رنگ جدید خاکستری مات نیز برای این مدل قابل سفارش است. این خودرو با طول ۴۹۲۰ میلی‌متر، عرض ۱۸۵۰ میلی‌متر و ارتفاع ۱۴۴۷ میلی‌متر، روی رینگ‌های ۱۷ یا ۱۹ اینچی سوار می‌شود.

نيسان دوباره نام تيانا را احيا کرده اما اين خودرو در واقع فیس لیفت آلتیما است که در چین با نام تيانا تولید و عرضه خواهد شد. جوینت ونچر دانگ‌فنگ نيسان از سدان جدید تيانا رونمایی کرده است. این اولین خودروی بنزینی جهان است که به کابین هوشمند با سیستم‌عامل هارمونی OS هوای مجهز شده است. این رونمایی در رویداد شب پرند نisan به مناسبت چهلمین سالگرد حضور این شرکت در چین در تاریخ ۲۴ مهر ۱۴۰۴ (۱۱۶ اکتبر ۲۰۲۵) صورت گرفت. نisan تيانای جدید که انتظار می‌رود در سه ماهه پایانی سال ۲۰۲۵ با قیمتی بین ۱۶۰ تا ۱۸۰ هزار یوان معادل ۲۲ هزار و ۵۰۰ تا ۲۵ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه شود، از کابین دیجیتال HarmonySpace



## «هوآوی» برای بازگشت نisan «تیانا» دست به کار شد

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

## فشار روی بیمه خودرو رو به افزایش است



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بیمه خودرو در ایران این روزها با چالش‌های جدی روبه‌رو است و فشار مالی بر رانندگان افزایش یافته است. تغییرات نرخ بیمه شخص ثالث، رشد ديه و پیچیدگی‌های پرداخت خسارت، نشان می‌دهد که سیاست‌های کنونی نیازمند بازنگری فوری و راهبردی هستند. تجربه و تحلیل دقیق کارشناس می‌تواند مسیر اصلاحات را روشن کند و اعتماد عمومی به صنعت بیمه را تقویت کند. محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» وضعیت بازار و اثرات سیاست‌گذاری‌های اخیر را مورد بررسی قرار داد. حجازی تأکید کرد و گفت: «بدون اصلاح ساختار نرخ‌گذاری و فرآیندهای اجرایی، فشار اقتصادی بر رانندگان و عدم کارایی صنعت بیمه ادامه خواهد یافت.» وی توضیح داد: «تحلیل دقیق این تغییرات برای سیاست‌گذاران و نهادهای نظارتی ضروری است تا تصمیمات راهبردی و متناسب با واقعیت‌های بازار اتخاذ شود.» او گفت: «افزایش نرخ بیمه شخص ثالث و رشد ديه در سال‌های اخیر، اگر چه امکان جبران خسارت‌ها را فراهم کرده، اما بار

مالی زیادی بر خانواده‌ها وارد کرده و برخی رانندگان را مجبور به انتخاب کم‌پوشش‌ترین گزینه‌ها کرده است.» وی افزود: «این فشار اقتصادی می‌تواند پیامدهای اجتماعی و حتی سیاسی به همراه داشته باشد، زیرا نارضایتی عمومی از دسترسی محدود به خدمات بیمه‌ای، فشار را بر نهادهای نظارتی و سیاست‌گذاران افزایش می‌دهد و زمینه برای بحران اعتماد ایجاد می‌کند.» این کارشناس بیمه گفت: «دستورالعمل افت قیمت خودرو است. این دستورالعمل با هدف جبران کاهش ارزش خودرو پس از تصادف اجرا شده است، اما در عمل باعث اختلاف میان بیمه‌گذاران و شرکت‌های بیمه شده و بدون اصلاح فرمول‌های محاسبه و سازوکار اجرایی، کارایی لازم را ندارد.» به گفته حجازی، در صورت ادامه اجرای بدون اصلاح، بیمه‌گذاران اعتماد خود را از دست می‌دهند و صنعت بیمه با بحران قانونی و مالی مواجه خواهد شد. او گفت: «مدل‌های سنتی نرخ‌گذاری بیمه شخص ثالث، متکی بر معیارهایی مانند ارزش خودرو یا تعداد سیلندر هستند و با واقعیت‌های بازار همخوانی ندارند.» وی افزود: «استفاده از داده‌های رانندگی و تحلیل‌های مبتنی بر ریسک می‌تواند عدالت در نرخ‌ها را افزایش دهد و گروه‌های کم‌ریسک را از پرداخت هزینه‌های اضافی نجات دهد. این اقدام نه تنها از

منظر اقتصادی بلکه از منظر سیاسی نیز اهمیت دارد و می‌تواند اعتماد عمومی به سیاست‌گذاری‌های حوزه خودرو را تقویت کند.»

این کارشناس بیمه گفت: «تاخیرها و پیچیدگی‌ها در دریافت خسارت، موجب نارضایتی بیمه‌گذاران و افزایش فشار اجتماعی بر نهادهای نظارتی شده است.»

وی پیشنهاد کرد و گفت: «تدوین شاخص‌های عملکردی، زمان‌بندی دقیق پرداخت و نظارت مستمر بر شرکت‌های بیمه باید در اولویت سیاست‌گذاران قرار گیرد. این اصلاحات می‌تواند هم از منظر اقتصادی و هم سیاسی پیامدهای مثبت داشته باشد و اعتماد عمومی را تقویت کند.»

حجازی چند راهکار کلیدی برای بهبود وضعیت ارائه داد و افزود: «اصلاح ساختار نرخ‌گذاری بیمه، شفاف‌سازی و تسریع در فرآیند پرداخت خسارت و ایجاد بسته‌های حمایتی برای اقشار کم‌درآمد، از ضرورت‌های فوری محسوب می‌شوند.»

او گفت: «این اقدامات نه تنها به کاهش شکایات و نارضایتی‌ها کمک می‌کند، بلکه از منظر سیاست‌گذاری، تصویری از تصمیم‌گیری هوشمند و پاسخگو ایجاد می‌کند و توان نهادهای نظارتی را در مدیریت بازار افزایش می‌دهد. بازار بیمه خودرو در ایران در تقاطع فشارهای مالی، تغییرات قانونی و نیاز به نوآوری در سیاست‌گذاری قرار دارد.»

وی در پایان افزود: «بدون اتخاذ رویکردهای راهبردی و اصلاح ساختار سیاست‌ها، چالش‌های موجود ادامه خواهد یافت و توان دفاع از منافع بیمه‌گذاران و صنعت بیمه هم‌زمان تضعیف می‌شود. برای ایجاد ثبات و ارتقای اعتماد عمومی، سیاست‌گذاران باید هم‌زمان به افزایش پوشش بیمه‌ای، بهینه‌سازی نرخ‌ها و اصلاح فرآیندهای اجرایی توجه ویژه‌ای داشته باشند.»

## موتور سیکلت برقی؛ راه‌حل مغفول آلودگی، سوخت و اقتصاد شهری

از سوی دیگر، مساله تولید داخلی موتور سیکلت برقی نباید به واردات محدود یا مونتاژ سطحی تقلیل یابد. امروز ظرفیت‌های قابل توجهی در کشور برای طراحی شاسی، سیستم‌های برقی، کنترلر و حتی تولید باتری وجود دارد؛ ظرفیتی که در صورت هدایت صحیح می‌تواند به ایجاد اشتغال، توسعه فناوری و کاهش وابستگی منجر شود. اما این امکان تنها زمانی بالفعل می‌شود که سیاست‌گذار، تولیدکننده داخلی را شریک بداند نه متهم همیشگی. حمایت از تولید موتور سیکلت برقی، الزاما به معنای پرداخت یارانه مستقیم نیست. ثبات مقررات، حذف موانع ثبت، شماره‌گذاری و بیمه، تسهیل تامین مواد اولیه و جلوگیری از رقابت نابرابر با واردات بی‌ضابطه، از موثرترین ابزارهای حمایتی هستند. تولیدکننده زمانی می‌تواند سرمایه‌گذاری بلندمدت انجام دهد که بداند سیاست‌ها ناگهانی تغییر نمی‌کنند و بازار دچار شوک‌های مقطعی نمی‌شود. در سمت تقاضا نیز، بدون ایجاد مشوق برای مصرف‌کننده، توسعه واقعی رخ نخواهد داد. تفاوت قیمت اولیه موتور سیکلت برقی با نمونه بنزینی، هرچند در بلندمدت با کاهش هزینه سوخت و نگهداری جبران می‌شود، اما برای بسیاری از اقشار مانع تصمیم‌گیری است. اعطای تسهیلات کم‌بهره، معافیت‌های بیمه‌ای و مالیاتی و اولویت تردد در محدوده‌های شهری می‌تواند انتخاب موتور سیکلت برقی را به گزینه‌ای جذاب و عقلانی تبدیل کند. در نهایت، توسعه موتور سیکلت برقی یک انتخاب لوکس یا نمادین نیست؛ بلکه ضرورتی اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی است. در شرایطی که منابع سوخت، هوای پاک و توان مالی شهرها محدود است، بی‌توجهی به این راه‌حل کم‌هزینه، به معنای تعمیق بحران‌های موجود خواهد بود. اگر قرار است سیاست حمل‌ونقل کشور اصلاح شود، باید از جایی شروع کرد که بازدهی بالاتر و هزینه کمتری دارد و آن‌جا، بی‌تردید، موتور سیکلت برقی است.

در شرایطی که آلودگی هوا به یکی از جدی‌ترین بحران‌های زیست‌محیطی و سلامت عمومی کشور تبدیل شده، تمرکز سیاست‌گذار همچنان بر خودرو سواری باقی مانده است؛ در حالی که یکی از آلاینده‌ترین و پرشمارترین وسایل نقلیه شهری، یعنی موتور سیکلت، عملاً از دایره تصمیم‌گیری‌های موثر خارج مانده است. موتور سیکلت‌های بنزینی، به‌ویژه نمونه‌های کاربراتوری، سهم قابل توجهی در تولید آلاینده‌ها، مصرف سوخت و بی‌نظمی ترافیکی دارند؛ سهمی که با هزینه‌ای به‌مراتب کمتر از خودرو می‌توان آن را کاهش داد. موتور سیکلت برقی، برخلاف خودروی برقی، نه نیازمند زیرساخت‌های سنگین و پرهزینه است و نه وابسته به شبکه پیچیده شارژ سریع. همین ویژگی، آن را به یکی از عملی‌ترین گزینه‌ها برای کاهش آلودگی هوادر کلان‌شهرها تبدیل کرده است. با این حال، نبود نگاه راهبردی، سیاست‌های ناپایدار و فقدان مشوق‌های هدفمند باعث شده این ظرفیت همچنان معطل بماند. یکی از موانع اصلی توسعه موتور سیکلت برقی، نبود زیرساخت‌های پایه‌ای و مشخص است. زیرساخت در این حوزه الزاماً به معنای احداث ایستگاه‌های شارژ گسترده نیست؛ بلکه شامل تعریف استانداردهای فنی، شبکه خدمات پس از فروش، نظام تأمین و بازیافت باتری و امکان تعویض باتری در مراکز مشخص می‌شود. تجربه کشورهای آسیایی نشان می‌دهد که مدل «تعویض باتری» به‌مراتب سریع‌تر و اقتصادی‌تر از توسعه شارژرهای ثابت عمل کرده و می‌تواند برای ایران نیز الگوی مناسبی باشد.



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



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

دنیای امروز است؛ هیجانی که در عصر مدرن کمتر پیدا می‌شود. قلب تپنده این خودرو که هتزر نام دارد، حاصل همکاری شرکت «سوئیندون پاور ترین» و متخصصی موتورهای هوا خنک، با «سول استایدرمن» توسعه یافته است. این موتور با چهار سوپاپ در هر سیلندر، دومیل بادامک در بالا و نسبت تراکم ۱۲ به ۱، می‌تواند تا ۹ هزار ۵۲۰ دور بگیرد. هرچند ارقام رسمی قدرت و گشتاور هنوز اعلام نشده، اما تخمین زده می‌شود که این نیروگاه مکانیکی حدود ۱۶۰۰ اسببخار قدرت تولید کند. نکته شگفت‌انگیز تر این است که این موتور هشت سیلندر به‌قدری فشرده طراحی شده که می‌توان آن را روی پلنفرم‌های کلاسیک پورشه ۹۱۱ هوا خنک نیز نصب کرد.

در دنیایی که آینده خودروها با الکترونیک گره خورده، یک شرکت کوچک و ناشناخته از مینسوتا ی آمریکا به نام رانج کارز (Runge Cars)، با رونمایی از یک شاهکار مهندسی، توجه همگان را به خود جلب کرده است. این شرکت از یک سوپر اسپرت موتور وسط جدید به نام R3 پرده برداری کرده که نیروی خود را از یک موتور کاملاً جدید ۵.۳ لیتری هشت سیلندر تخت هوا خنک می‌گیرد؛ ترکیبی که حتی مهندسان پورشه را هم به تأمل وامی‌دارد. این خودرو ساز که طی بازده سال گذشته به ساخت ماشین‌های دست‌ساز شهرت داشته، حالا با R3 جاده‌طلبی‌های خود را به سطح جدیدی برده است. هدف از ساخت R3، ارائه آلانگ ترین تجربه رانندگی ممکن در



## پیش‌رانه‌های هوا خنک هنوز مدعی هستند



رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران مطرح کرد؛

# اسقاط ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان امسال

■ با اجرای طرح‌های اسقاط و بازسازی، زیرساخت‌های تولیدی کشور متحول و روند جایگزینی ناوگان فرسوده موجب کاهش آلاینده‌گی و افزایش بهره‌وری انرژی می‌شود



«با گسترش طرح‌های نوسازی و اسقاط در بخش صنعت و حمل‌ونقل، روند بازسازی زیرساخت‌های تولیدی کشور شتاب گرفته است. برنامه‌هایی چون جایگزینی ناوگان فرسوده، کاهش آلاینده‌گی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، زمینه تحول پایدار در صنایع را فراهم می‌کنند. این رویکرد هوشمندانه، همسو با اهداف ملی صرفه‌جویی انرژی و افزایش بهره‌وری، چشم‌انداز تازه‌ای برای آینده صنعتی ایران ترسیم کرده است.

بانک‌ها ممکن است موجب نارضایتی شود. بنابراین فرآیندهای بانکی باید روان‌سازی و هماهنگی در سطح بالاتری انجام شود. خوشبختانه اکنون همه مراکز اسقاط کشور ظرفیت لازم برای اجرای طرح را دارند. البته آغاز هر طرحی نیازمند زمان و هماهنگی است اما استمرار و توسعه آن منوط به شناخت درست جامعه هدف و ایجاد مشوق‌های دقیق‌تر خواهد بود.»

این مقام مسئول ادامه داد: «در سال ۱۴۰۵ با دستور مستقیم وزیر صمت، تامین منابع مالی طرح تقویت می‌شود که بخشی از آن از محل گواهی صرفه‌جویی انرژی خواهد بود. اگر این گواهی به صورت پیشینی و نه پسینی اجرا شود، مشوق قدرتمندی برای تولیدکنندگان و خریداران خواهد بود. این هماهنگی می‌تواند همانند کشورهای توسعه‌یافته، چرخه‌ای اقتصادی و پایدار در کشور ایجاد کند.»

جهش در اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی ناوگان

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) درباره وضعیت اسقاط خودروها توضیح داد: «از ابتدای سال تاکنون بیش از ۱۷۴ هزار خودرو اسقاط شده است. به‌طور میانگین روزانه ۸۸۰ خودرو در سراسر کشور از رده خارج می‌شود و اگر همین روند تا پایان سال ادامه یابد، به رقم حدود ۲۵۰ هزار دستگاه خواهیم رسید.»

وی افزود: «آیین‌نامه هیات وزیران درباره اسقاط خودرو بر اساس شرایط جدید کشور در حال اصلاح است و پس از تصویب آن، سرعت اجرای کار بیشتر می‌شود. علاوه بر این، جایگزینی خودروهای فرسوده نیز رشد چشمگیری داشته و امسال ۶۲ هزار خودرو جایگزین شده است؛ در حالی که این رقم در سال گذشته حدود ۱۰ هزار دستگاه بود، یعنی عملکرد امسال شش برابر بیشتر بوده است.»



مقیمی اظهار داشت: «در حوزه تاکسی‌ها نیز تسهیلات ویژه پرداخت می‌شود و برنامه جایگزینی اتوبوس‌های بین‌شهری در حال آماده‌سازی است. با توجه به رویدادهای اخیر و دغدغه‌های عمومی، نوسازی این ناوگان اهمیت زیادی دارد. با توجه به محدودیت منابع مالی و گستردگی نیازها، تلاش ما بر تمرکز تسهیلات در بخش‌هایی است که بیشترین اثر را بر سلامت مردم و بهره‌وری اقتصادی دارند.» این مقام مسئول افزود: «روند اسقاط کامیون‌ها و کشنده‌ها نیز در جریان است، اما کندی آن به دلایل متعدد اقتصادی برمی‌گردد. تا زمانی که هزینه‌های بیمه، حمل‌ونقل و سوخت بین خودروهای فرسوده و نو تفاوت نداشته باشد، انگیزه‌ای برای جایگزینی وجود ندارد.»

وی ادامه داد: «در سال ۱۴۰۴ تاکنون، ۱۴۵ هزار و ۴۴۷ دستگاه سواری، هزار و ۲۳۲ دستگاه اتوبوس، هزار و ۱۳۳ دستگاه

نوسازی صنعتی و کاهش آلاینده‌گی هوا

مقیمی درباره میزان کاهش آلودگی ناشی از اجرای طرح‌های اسقاط، گفت: «مطالعات انجام‌شده توسط همکاران ما برای بیش از ۵۳۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط‌شده طی ۲۰ ماه گذشته نشان می‌دهد این روند حدود ۱۰ درصد کاهش آلاینده‌گی را در سطح ملی رقم زده است. این کاهش به‌صورت پراکنده در سراسر کشور اتفاق افتاده و اثر کلی آن در مجموع قابل توجه است.»

وی در ادامه افزود: «تفضت اسقاط و نوسازی نباید متوقف شود. تولید خودرو و اسقاط باید هم‌زمان ادامه یابد، زیرا توقف یکی به انباشت فرسوده‌ها و اختلال در چرخه اقتصادی صنعت منجر می‌شود.» مقیمی سپس به موضوع نوسازی صنایع اشاره کرد و تصریح کرد: «در کنار ناوگان حمل‌ونقل، برنامه نوسازی در بخش صنعت نیز در حال اجراست. وزیر محترم صنعت امسال برای نخستین بار دستورالعملی ابلاغ کردند تا واحدهای صنعتی بتوانند جواز نوسازی و بازسازی دریافت کنند. پیش از این تنها جواز ایجاد و توسعه وجود داشت، اما اکنون جواز سوم یعنی نوسازی به مجموعه آیین‌نامه‌ها افزوده شده است.» وی افزود: «نوسازی صرفاً جایگزینی تجهیزات نیست؛ جنبه نرم‌افزاری دارد و شامل ارتقای فناوری و استفاده از الگوریتم‌های هوش مصنوعی در تولید است. شرکت‌های دانش‌بنیان در این مسیر فعال شده‌اند و از این طریق بهره‌وری، سرعت و کاهش مصرف انرژی حاصل می‌شود.»

منابع مالی طرح اسقاط و پیوند آن با تولید خودرو

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) درباره منابع مالی طرح‌های اسقاط توضیح داد: «از محل صرفه‌جویی سوخت، بیش از یک میلیارد دلار منابع وجود دارد که بخشی از آن برای طرح‌های نوسازی و اسقاط اختصاص یافته است. تفاهم‌نامه‌ای نیز با شرکت پخش و پالایش برای اسقاط ۲۰ هزار دستگاه موتورسیکلت از این محل امضا شده و در حال اجراست.» وی افزود: «استفاده از منابع صرفه‌جویی سوخت طرح را جذاب‌تر می‌کند و علاقه‌مندی مردم را افزایش می‌دهد، اما اساس اجرای اسقاط خودرو مبتنی بر قانون است. طبق آیین‌نامه، تولید یا واردات هر خودرو باید هم‌زمان با اسقاط تعدادی خودروی فرسوده انجام شود؛ زیرا بدون ارائه گواهی اسقاط، شماره گذاری امکان‌پذیر نیست.»

مقیمی تأکید کرد: «تا سال گذشته یک‌ونیم درصد قیمت خودرو به صندوق مربوطه واریز می‌شد، اما از ابتدای امسال مقرر شد پرداخت‌ها صرفاً بر اساس گواهی اسقاط صورت گیرد تا شفافیت مالی افزایش یابد. رونق تولید و واردات به شکل مستقیم بر افزایش میزان اسقاط اثر می‌گذارد و این پیوند باید حفظ شود.»

وی در پایان گفت: «در قانون برنامه هفتم توسعه، قابلیت اسقاط سالانه ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو پیش‌بینی شده است. استمرار این روند حیاتی است؛ زیرا توقف آن موجب انباشت خودروهای فرسوده است.»

کندی در روند اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده

فرشاد مقیمی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) درباره روند اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده گفت: «تاکنون حدود ۲۲۰ جواز برای مراکز اسقاط صادر شده که از این تعداد ۱۸۰ مرکز فعالانه در زمینه اسقاط خودرو و موتورسیکلت فعالیت دارند. این رشد بیانگر توسعه تدریجی و قابل توجه در ساختار اسقاط کشور است.»

وی تصریح کرد: «یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در طرح جایگزینی موتورسیکلت‌ها، موضوع اصالت آن‌ها بود که با همکاری پلیس راهور حل شد و این دستورالعمل زمینه‌ساز اجرای کار شد. اکنون تمام زیرساخت‌های فنی و استانداردهای لازم ایجاد شده و طرح وارد مرحله اجرایی شده است.»

مقیمی درباره کندی روند اجرای طرح اظهار داشت: «تا امروز ۲۳ هزار متقاضی ثبت‌نام کرده‌اند و معرفی یک‌بار به همه به





شکل، معماری، شاسی و پیش‌رانه قدرتمند فراری GTB 296 قرار دارد. این یعنی با یک پیش‌رانه V6 هیبریدی روبه‌رو هستیم که مجموعاً ۸۳۰ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند و می‌تواند SC40 را در کمتر از ۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. فراری تأکید کرده که هدف از این پروژه، باز آفرینی موبه‌موی F40 نبوده بلکه خلق مدلی با شخصیت متمایز و مستقل بوده است. اگرچه شالوده فنی خودرو متعلق به GTB 296 است اما زبان طراحی آن کاملاً داستان دیگری را تعریف می‌کند.

فراری بار دیگر دنیای خودرو را با رونمایی از یک شاهکار تک ساخت غافلگیر کرد. این خودرو که SC40 نام دارد، جدیدترین محصول برنامه پروژه‌های ویژه این شرکت است و ادای احترام مدرن و هنرمندانه به یکی از افسانه‌های ترین ابرخودروهای تاریخ یعنی فراری F40 محسوب می‌شود. این سوپراسپرت منحصر به فرد که برای یک مشتری خاص ساخته شده، با ترکیب ویژگی‌های ظاهری F40 و فناوری پیشرفته فراری GTB 296، فصلی مهم از گذشته مارانلو را به زمان حال پیوند زده است. در قلب این سوپر کار گوه‌ای



## طراحی فراری «F40» روی «GTB 296»

### خبر

News

در سایه خودباوری ملی و با تکیه بر توان تخصصی داخلی محقق شد؛

## احیای کامل دستگاه‌های لیزر پنج‌محوره در گروه خودروسازی سایپا

«به گزارش سایپانیوز، دو دستگاه پیشرفته لیزر پنج‌محوره که از تجهیزات استراتژیک و بسیار دقیق در فرآیندهای تولید قطعات بدنه و اجزای سه‌بعدی خودرو به‌شمار می‌روند، به دلیل پیچیدگی ساخت، حساسیت بالا و وابستگی به شرکت‌های سازنده خارجی، سال‌ها با مشکلات فنی مواجه بوده و امکان تعمیر آن‌ها از مسیرهای متداول وجود نداشت. از این‌رو متخصصان سایپا با تمرکز بر دانش فنی بومی، تجربه انباشته سازمانی و همکاری بین‌بخشی، فرآیند عیب‌یابی، تحلیل ساختارهای نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و بازمهندسی عملکرد این دستگاه‌ها را به‌صورت کامل در داخل کشور اجرا کردند. این اقدام منجر به بازگشت دو دستگاه لیزر پنج‌محوره به مدار تولید و بهره‌برداری شد؛ دستاوردی که علاوه بر رفع یک گلوگاه مهم تولیدی، نقش مؤثری در افزایش ظرفیت‌های فنی و کاهش وابستگی به خارج از کشور ایفا کرد. احیای این تجهیزات پیشرفته، از منظر اقتصادی نیز اهمیت ویژه‌ای برای گروه خودروسازی سایپا به همراه داشت. ارزش جایگزینی این دستگاه‌ها با نمونه‌های مشابه خارجی، هزینه‌ای چند ده میلیارد تومانی را به مجموعه تحمیل می‌کرد؛ در حالی که اجرای موفق این پروژه با تکیه بر توان داخلی، موجب صرفه‌جویی قابل توجه ارزی و ریالی شد و امکان استفاده بهینه از سرمایه‌های موجود را فراهم ساخت.

افزون بر این، بازگشت این دستگاه‌ها به چرخه تولید، زمینه کاهش برون‌سپاری پروژه‌ها، افزایش دقت و کیفیت فرآیندهای تولیدی و ارتقای بهره‌وری خطوط مرتبط را فراهم کرده است.

در اجرای این پروژه ملی و فناورانه، حسین نوری از متخصصان گروه خودروسازی سایپا، نقش محوری و تعیین‌کننده‌ای در پیشبرد امور فنی، تحلیل عمیق ساختار کنترلی و برنامه‌نویسی دستگاه‌ها و راه‌اندازی نهایی آن‌ها ایفا کرد.

دستگاه‌های لیزر پنج‌محوره از تجهیزات پیشرفته و کلیدی در صنعت خودروسازی محسوب می‌شوند که نقش مهمی در برش دقیق قطعات سه‌بعدی، فرم‌دهی اجزای پیچیده بدنه و انجام عملیات ماشین‌کاری با دقت بالا ایفا می‌کنند.

گفتنی است، به پاس تلاش‌ها و نقش اثرگذار حسین نوری در تحقق این دستاورد مهم، علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، از وی در مراسم گرامیداشت هفته پژوهش تقدیر و تجلیل کرد.

## دلگرمی دلالان به اقتصاد دستوری؛

# خودروسازان نقشی در لاتاری خودرو ندارند

قیمت‌گذاری دستوری در هر صنعتی پیامد منفی دارد، حال این که در بازار خودرو به قدری سودجویی بالاست که دلالی به یک شغل ثابت تبدیل شده و عده‌ای آن را به کسب و کار دائمی خود تبدیل کرده‌اند



محمد قلی یوسفی، استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی در این رابطه می‌گوید: «طرح پیش‌فروش به نام لاتاری خودرو شناخته می‌شود اما باید دید که خودروساز چرا باید متهم جریان باشد. این طرح تحت نظارت وزارتخانه انجام می‌شود و خودروسازان ملزم به ارائه خودرو با قیمت تعیین شده از سوی همین وزارتخانه است. از سوی دیگر افراد به عنوان خریدار به سامانه وارد می‌شوند و خودروساز نقشی در تعیین خریداران ندارد.»

وی ادامه می‌دهد: «قیمت‌گذاری دستوری در هر صنعتی پیامد منفی دارد، حال این که در بازار خودرو به قدری سودجویی بالاست که دلالی به یک شغل ثابت تبدیل شده و عده‌ای آن را به کسب و کار دائمی خود تبدیل کرده‌اند. در حالی که تولیدکننده روزانه با چالش‌های جهش نرخ ارز، قوانین خلق الساعه، بحران تأمین مالی، مشکلات تأمین مواد اولیه، تحریم و... دست و پنجه نرم می‌کند، دلالان با انتشار یک آگهی بر بسته پلتفرم‌ها و یا پخش تراکت‌های تبلیغاتی سودی بین ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون را به جیب می‌زنند.»

به گفته این استاد اقتصاد کشورمان «درحالی که یک کارگر در واحدهای تولیدی نهایتاً سالی ۲۵۰ میلیون تومان به عنوان دستمزد دریافت می‌کند، یک دلال می‌تواند با خرید یک حواله بیش از ۲۰۰ میلیون تومان در روز صاحب درآمد باشد. اقتصاد دستوری بزرگترین ضربه به پیکر تولید است.»

گفتنی است، ارائه خودرو به قیمت دستوری و اختلاف فاحش میان قیمت کارخانه با بازار شکافی که عملاً بازار را به نفع واسطه‌ها و به زیان مصرف‌کننده واقعی شکل می‌دهد، در حالی که هدف رسمی قیمت دستوری، تسهیل دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو با قیمت مصوب و مناسب عنوان می‌شود.

مهدی بازوکی استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی در این رابطه می‌گوید: «در وهله اول باید بگویم که خودروساز هیچ نقشی در لاتاری خودرو ندارد. فروش محصولات از طریق سامانه یکپارچه و تحت نظر وزارت صمت ایجاد می‌شود در نتیجه تنها نقش خودروساز در این مسیر عرضه محصول آن هم به قیمت دستوری است.»

وی ادامه می‌دهد: «قیمت‌گذاری دستوری در هر صنعتی مانند چوب‌لای چرخ تولید است. حال این که ایران خودرو در مسیر خصوصی‌سازی هم از مزایای صنایع دولتی محروم شده و هم باید براساس اقتصاد دستوری محصول تولید و عرضه کند و این یک سد بزرگ در برابر تولید است.»

به گفته این استاد اقتصاد کشورمان، آن‌چه که کام دلالان را شیرین می‌کند اختلاف شگفت‌انگیز قیمت کارخانه‌ای با بازار آزاد است. سودی که باید به جیب تولید برود حالا بر حساب دلالان نشسته است و نهادهای ناظر بدون در نظر گرفتن این موضوع خودروساز را مقصر می‌دانند در حالی که موضوع کاملاً برعکس است. رواج دلالی بزرگترین اصل اقتصاد دستوری است.

عامل رواج دلالی در بازار، خودروسازان نیستند در یازدهمین مرحله فروش محصولات ایران خودرو، متقاضیان عادی، مشمولان طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و همچنین متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده امکان ثبت درخواست خرید خواهند داشت، درحالی که عده‌ای با نقد خودروساز عنوان می‌کنند شکاف قیمتی برخی محصولات حدود ۷۰۰ میلیون تومان است، محصولاتی که سامانه یکپارچه و طبق قیمت مصوب عرضه می‌شود که همگی مورد تأیید نهادهای تصمیم‌گیر و تنظیم‌گر است.

### فهمیه اکبری صحت

F.akbari.sehat@autoworld.ir

«از سال ۱۳۸۸ در اقتصاد کشور شورای رقابت برای نظارت بر قیمت‌ها و تنظیم بازار، کار خود را آغاز کرد. از آن زمان قیمت‌گذاری دستوری به پاشنه آشیل صنایع تبدیل و برای عده‌ای سودجو منبع درآمدزایی شد. مرکز ملی رقابت براساس موضوع ماده ۵۳، برای اصلاح برخی مواد از قانون برنامه چهارم توسعه کشور و اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، تشکیل شده است. هدف از راه‌اندازی این نهاد، آسان کردن فعالیت بخش خصوصی در حوزه اقتصادی و کم کردن ریسک‌های این بخش بود تا انحصار بازارهای رقابتی کم شده و به تدریج از بین برود، اما با گذشت زمان نتایج عملکرد این شورا در اقتصاد کشور کاملاً برعکس بود.

شکاف قیمتی خودرو؛ استخوان گلوئی تولید یکی از بازارهایی که طی این سال‌ها سود کلانی را برای دلالان به ارمغان آورده، بازار خودرو است. اختلاف قیمت کارخانه‌ای با بازار آزاد به همان اندازه که استخوان گلوئی تولید شده، جیب دلالان را پر پول کرده است.

درست است که چندی پیش شورای رقابت از موضوع قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شد، اما قیمت‌گذاری دستوری و دخالت مستقیم در قیمت خودرو همچنان پابرجاست و اقتصاد دستوری مانند سابق به نفع دلالان ادامه دارد.

تلاش دلالان برای خرید حواله خودرو  
نگاهی بر آگهی‌های مندرج روی سایت‌ها و حتی تراکت‌های فرش شده روی خیابان‌ها و زیر پل‌های شهر نشان می‌دهد که همچنان اختلاف قیمت کارخانه‌ای خودرو با بازار برای دلالان سودآور است و تنها کام آن‌ها را شیرین می‌کند، نه خودرو ساز.

بازار خودرو تحت سیطره دلالان  
امیرحسن کاکایی کارشناس بازار خودرو در این رابطه می‌گوید «اختلاف قیمت کارخانه‌ای خودرو با بازار آزاد همچنان به سود دلالان است و هیچ کمکی به متقاضی واقعی نمی‌کند. بدون شک مصرف‌کننده واقعی از خرید عقب می‌ماند و سوداگران بازار را تحت کنترل در می‌آورند.»

به گفته وی، قیمت‌گذاری دستوری هیچ دستاوری جز انحراف بازار از روند طبیعی و رشد قاچ‌گونه دلالی ندارد. علاوه بر این منجر به سرکوب تولید هم می‌شود.

از ابتدای هفته طرح پیش‌فروش محصولات ایران خودرو آغاز شده که براساس جدول اعلام شده برندگان لاتاری خودرو بین ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان سود کسب می‌کنند.

درحالی که عده بسیاری لاتاری خودرو را یکی از مشکلات اساسی بازار و صنعت می‌دانند، اما همچنان روند عرضه خودرو مانند سابق با قیمت دستوری ادامه دارد.

### زاپاس

Spare Tire

## رشد ۳۰۰ درصدی هزینه انرژی طی ۳ سال آینده



شده است، پیگیری می‌شود. وزارت نفت هم طرح مجزایی برای توزیع گاز در دستور کار قرار داده است بنابراین هر کدام از این ارگان‌ها به صورت جزیرهای تصمیم‌گیری می‌کنند که اثرات آن در حوزه صنعت مشهود است. شجاعی ادامه داد: «در چهار سال اخیر به واسطه همین جنس سیاست‌گذاری‌های جزیره‌ای، قیمت برق ۳۲۰

درصد و گاز ۲۶۳ درصد برای بخش صنعت رشد کرده است علاوه بر این یک‌سری ردیف هزینه‌های جدید مانند ترانزیت برق نیز به قبوض اضافه شده است و در واقع سه برابر نرخ مصوب هزینه از صنعتگر دریافت می‌شود. وی گفت: این آشفته‌گی در حوزه سیاست‌گذاری و عدم شفافیت، صنعتگران را با چالش جدی مواجه کرده است

انرژی بخش صنعت افزایش یابد. چند طرح در خصوص بحث اصلاحات انرژی در جریان است یکی موضوع بند «ب» ماده ۴۳ قانون برنامه هفتم توسعه است که عرضه حداقل ۶۰ درصد برق تولیدی نیروگاه‌ها را در بورس انرژی تا پایان این برنامه تکلیف کرده است. یک طرح دیگر توسط سازمان بهینه‌سازی که به تازگی تشکیل

سعید شجاعی معاون برنامه‌ریزی و توسعه محیط کسب‌وکار وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره تأمین انرژی صنایع گفت: «تقریباً در ۹ ماه از سال صنایع با محدودیت انرژی روبه‌رو هستند و اگر تصمیمات جدیدی که دنبال می‌شود به مرحله اجرا برسد، پیش‌بینی می‌شود، طی سه سال آینده حدود ۳۰۰ درصد هزینه

از امکانات رفاهی این موتورسیکلت شهری می‌توان به صندلی راحت تر، ارگونومی مناسب فرمان و دسترسی آسان اشاره کرد. تجهیزاتی مثل ABS استاندارد، طراحی کمک‌فنرهای عقب و جلو برای راحتی بیشتر و لاستیک‌های عربضی تر برای چسبندگی بهتر، همگی مواردی‌اند که کیفیت سواری را بالا می‌برد. پولوشن ایوو ۲۰۲۶ با موتور تک‌سیلندر ۱۲۵ سی‌سی عرضه می‌شود. این موتور توان تولید ۱۳٫۲ اسب‌بخار قدرت و ۱۲ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. سرعت نهایی این محصول تا ۱۱۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، باک ۱۱٫۱ لیتری دارد و از طراحی اقتصادی سود می‌برد. پژو ادعا می‌کند که این اسکوتر توان پیمایش ۴۴۰ کیلومتر را دارد؛ رقمی که برای اسکوترهای شهری، چشمگیر قلمداد می‌شود.

موتورسیکلت‌سازی پژو دوباره با مدل جدید «پولوشن ایوو ۲۰۲۶» وارد میدان اسکوترهای نوع جی تی ۱۲۵ سی‌سی شده است. این محصول که مراحل طراحی و تولید را در فرانسه گذرانده، قصد دارد ترکیبی از راحتی موتورسیکلت‌های بزرگ و چابکی اسکوترهای شهری را در بدنه‌ای فشرده ارائه کند. به این ترتیب پولوشن ایوو با وعده پیمایش مسافت بیشتر، امکانات رفاهی مناسب و ظاهری متمایز به بازار عرضه خواهد شد. پولوشن ایوو ۲۰۲۶ با چراغ‌های جلو LED به صورت «چنگال شیر» و خطوط تیز و زاویه‌دار بدنه، زبان طراحی پژو را حفظ کرده است. طراحی بدنه طوری انجام شده که اسکوتر ظاهر متفاوتی نسبت به مدل‌های ساده داشته باشد، اما ابعاد آن هنوز برای استفاده شهری مناسب است.



## اسکوترهای جدید «پژو» در راه بازار



### ویژه‌ها

## چرا خودرو از کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای تبدیل شده است؟



روح‌الله عباسپور عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ضمن تشریح دلایل تبدیل خودرو از کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای، گفت: «اگر قیمت خودروها واقعی شود باید تعرفه‌ها نیز تعدیل و واردات خودرو آزاد شود تا خودروسازان برای ارتقای کیفیت و کاهش قیمت تولیداتشان رقابت کرده و سود خود را نیز از حاشیه بازار کسب کنند. قیمت‌گذاری خودرو با شورای رقابت است که بر مبنای مولفه‌هایی که دارند، انجام می‌دهند و خودروسازان هم موظف به رعایت دستورات این شورا هستند.»

### دیگه چه خبر؟

## امکان واردات خودرو با قطار فراهم شد



بر اساس اعلام گمرک ایران، در پی درخواست شرکت راه‌آهن، بندر خشک ریلی آپرین در استان تهران به عنوان گمرک مجاز برای ترخیص خودرو تعیین شد. بر اساس صورت‌جلسه‌ای که میان نمایندگان شرکت راه‌آهن با گمرک ایران به امضا رسیده، علاوه بر امکان ترخیص خودرو از گمرک آپرین، مقرر شد در صورت تأیید معاونت حقوقی گمرک ایران، حمل و نقل ترکیبی ریلی-جاده‌ای از بندر خشک آپرین برقرار شود.

در سایه درآمد ۵٫۴ همتی محقق شد؛

# افزایش ۶۰ درصدی درآمد «یزد تایر» در ۹ ماهه سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت یزد تایر با نماد «پیزد» در تازه‌ترین گزارش‌های مالی منتشرشده در سامانه کدال، تصویری پرتنگ از رشد درآمدی و بهبود عملکرد عملیاتی خود در سال مالی جاری ارائه کرده است. این شرکت که از تولیدکنندگان باسابقه و مطرح صنعت تایر کشور محسوب می‌شود، با تمرکز بر تولید تایرهای رادیال سیمی، تایر بایاس و تیوب، توانسته جایگاه قابل‌انتکابی در بازار داخلی ایجاد کند و هم‌زمان بخشی از تقاضای بازارهای صادراتی را نیز پوشش دهد؛ موضوعی که به کاهش وابستگی به یک بازار و افزایش انعطاف‌پذیری درآمدی شرکت منجر شده است. سرمایه ثبت‌شده یزد تایر بر اساس آخرین اطلاعات رسمی ۹۳۹٫۵ میلیارد تومان اعلام شده و پایان سال مالی آن در اسفندماه قرار دارد. از این رو، گزارش عملکرد آذرماه هر سال علاوه بر نمایش وضعیت فروش همان ماه، تصویری جامع از عملکرد تجمیعی ۹ ماهه شرکت ارائه می‌دهد. داده‌های منتشرشده نشان می‌دهد فروش شرکت در آذرماه ۱۴۰۴ به حدود ۸۰۱ میلیارد تومان رسیده که در مقایسه با ماه قبل، رشد قابل توجه ۸۹ درصدی درآمد عملیاتی را ثبت کرده است. این جهش فروش در مقطع پایانی پاییز، نشان‌دهنده افزایش تحرک بازار تایر، بهبود شرایط عرضه و تقاضا و اثرگذاری سیاست‌های فروش و توزیع شرکت است. با احتساب



عملکرد آذرماه، مجموع فروش ۹ ماهه شرکت لاستیک یزد به رقم حدود ۵۴۰۵ میلیارد تومان رسیده که نسبت به دوره مشابه سال مالی ۱۴۰۳، رشد ۶۰ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش معنادار در فروش تجمیعی، حاکی از روند پائبات و صعودی درآمدی شرکت در سال مالی جاری است؛ روندی که در شرایط نوسان هزینه‌های تولید، محدودیت‌های تامین مواد اولیه و فشارهای قیمتی در بازار، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. بررسی ترکیب فروش محصولات «پیزد» نشان می‌دهد تایرهای رادیال سیمی همچنان پیشران اصلی درآمد شرکت محسوب می‌شوند. این گروه محصول در آذرماه با ثبت حدود ۵۵۹ میلیارد تومان فروش، بیشترین سهم از درآمد ماهانه را به خود اختصاص داده و در مجموع عملکرد ۹ ماهه نیز با فروش حدود ۳۴۲۰ میلیارد تومان، سهم غالبی از کل فروش شرکت را به نام خود ثبت

## رشد درآمد شرکت تولیدی «برنا باتری»

درآمد  
آذرماه

میلیارد تومان

264

میزان رشد  
درآمد ۹ ماهه

18٪

میزان درآمد  
۹ ماهه

2.705

میلیارد تومان

شرکت تولیدی برنا باتری در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲٫۷۰۵ میلیارد تومان درآمد شده است.

### چپ تلند؟

## انتقاد مجلس نسبت به تداوم نابسامانی بازار خودرو

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس عنوان کرد: «یکی از پرسش‌هایی که در حوزه قیمت‌گذاری برای خودرو وجود دارد، این است که چرا خودروهایی که با قیمت مناسب در لیست اطلاعیه فروش خودروسازی‌ها قرار می‌گیرند در بازار موجود نیستند؟ یعنی ما یک تفاوت معناداری در قیمت خودروها از کارخانه تا بازار مشاهده می‌کنیم که نیاز است به طور جدی مورد بررسی قرار گیرد.»

### چرا؟

## با کدام نسخه می‌توان گرانی خودرو را درمان کرد؟

محمد رستمی با بیان این که فاصله معنادار قیمت خودرو از کارخانه تا بازار، فروش‌های فوق‌العاده را به آزمون بخت آزمایی تبدیل کرده است، کنترل قیمت مواد اولیه را راهکاری برای کاهش قیمت تمام‌شده خودرو دانست و افزود: «متأسفانه بهای تمام‌شده خودروها بسیار بالا است و تلاشی هم برای تنظیم قیمت تولیدات داخلی متناسب با بودجه اقشار متوسط جامعه صورت نمی‌گیرد.»

### برای چه؟

## راهکار کاهش قیمت تمام‌شده خودرو

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، تأکید کرد: «هم‌اکنون قیمت ورقه‌های فولادی که برای خودروسازی‌ها تامین می‌شود قابلیت کاهش را دارد اما زمانی که بازار آزاد تهیه شود قطعاتی قیمت تمام‌شده خودروها اثرگذار خواهد بود، بنابراین لازم است روند تامین مواد اولیه مورد نیاز برای تولید خودروها رصد شده و قیمت‌ها از این مرحله کنترل شوند تا به افزایش قیمت تمام‌شده منتهی نشود.»

### دلبه يك

First gear

خودروهای هیبریدی برنده هستند؛ نه خودروهای برقی!

حاضر جواب: ظاهر آ آینده صنعت خودرو تصمیم گرفته نه کاملاً برق بگیرد و نه کاملاً بنزین بسوزاند؛ چیزی بین این دو، در سرت مثل راننده‌ای که هم‌زمان هم گاز می‌دهد هم ترمز می‌گیرد. خودروهای هیبریدی همان‌هایی هستند که صبح‌ها با برق از خواب بیدار می‌شوند و عصرها با بنزین به خانه برمی‌گردند. نه پریز می‌خواهند، نه پمپ بنزین را حذف می‌کنند؛ اهل سازش‌اند. انگار صنعت خودرو بعد از سال‌ها افراط و تفریط، بالاخره به این نتیجه رسیده که «میان‌ه‌روی حتی در مصرف سوخت هم فضیلت است.»

قابل‌اعتمادترین برندهای خودروسازی در سال ۲۰۲۵

حاضر جواب: قابل‌اعتماد بودن در صنعت خودرو یعنی ماشینی که وقتی استارت می‌زنی، فقط استارت بخورد؛ نه پیام فلسفی بدهد، نه چراغ هشدار روشن کند، نه راننده را وارد چالش ذهنی کند. گزارش کانسومر ریپورتر می‌گوید بعضی برندها هنوز به قول خود وفادارند: حرکت می‌کنند، ترمز می‌گیرند و وسط راه تصمیم به بازنشتگی نمی‌گیرند. ظاهراً اعتماد در سال ۲۰۲۵ کالای کمیابی است که بعضی خودروسازان هنوز موفق شده‌اند آن را کنار فرمان جابه‌جند

مدل‌های وارداتی در بازار آزاد تا ۵۰۰ میلیون تومان گران شدند

حاضر جواب: بازار خودرو تنها بازاری است که مردم با دیدن افزایش قیمت، احساس جماندن می‌کنند. انگار خودرو موجود زنده‌ای است که هر چه گران‌تر می‌شود، جذاب‌تر می‌شود. وقتی قیمت بالا می‌رود، خریدار با هیجان می‌گوید «الان بخر، فردا دیر است». ۵۰۰ میلیون تومان افزایش قیمت هم در این بازار عددی است شبیه اضافه وزن؛ همه می‌بینند، کسی تعجب نمی‌کند و همه منتظر عدد بعدی هستند.

قیمت خودرو در بازار تا چه اندازه تغییر کرده است؟

حاضر جواب: کارشناس بازار معمولاً با نگاهی عمیق و نموداری رنگی توضیح می‌دهد که قیمت‌ها «نوسان داشته‌اند». نوسانی که از نگاه خریدار یعنی «گران شده» و از نگاه فروشنده یعنی «هنوز جا دارد». تغییر قیمت خودرو در بازار شبیه تغییر هواست؛ همه درباره‌اش حرف می‌زنند، همه حسش می‌کنند، اما هیچ‌کس دقیق نمی‌داند فردا بارانی است یا آفتابی. تنها نکته قطعی این است که عددها هرگز خجالت نمی‌کشند.

فناوری خودروان و چالش‌های پیش روی آن

حاضر جواب: خودروهای خودروان قرار است رانندگی کنند تا ما فکر کنیم، اما فعلاً به نظر می‌رسد هنوز در حال یاد گرفتن‌اند که چراغ راهنما برای تزیین نیست. چالش اصلی فناوری خودروان این است که خودرو باید رفتار انسان را پیش‌بینی کند؛ موجودی که ممکن است ناگهان ترمز بگیرد، بوق بزند یا تصمیم بگیرد وسط خیابان با دوستش احوال‌پرسی کند. با این حال، دنیا امیدوار است روزی برسد که خودروها از راننده‌ها باهوش‌تر شوند؛ کار سختی هم نیست.

گازوئیل هم سوار قطار اصلاح قیمت می‌شود؟

حاضر جواب: وقتی صحبت از اصلاح قیمت سوخت می‌شود، سوخت‌ها احساس می‌کنند قرار است به کلاس تقویتی بروند. گازوئیل هم حالا کنار بنزین ایستاده و منتظر است ببیند بلیت این قطار را چقدر حساب می‌کنند. در این میسان، رانندگان با دقتی مثال‌زدنی کیلومتر شمار را نگاه می‌کنند و با خود می‌گویند «هر لیتر، یک داستان». اصلاح قیمت سوخت همیشه اصلاح است؛ فقط کسی دقیق نمی‌داند اصلاح از جیب چه کسی شروع می‌شود.



و ۲۵ یورو عرضه می‌شود. با این حال در بیانه رسمی فولکس واگن نکته جالبی نهفته است. این شرکت به‌طور مشخص اعلام کرده که این بایان توآرگ درون‌سوز است. با توجه به این که توآرگ هرگز مدل تمام‌برقی نداشته، عبارت مذکور نشان می‌دهد بازگشت این نام در قالب یک خودرو برقی در آینده محتمل است. با توجه به استراتژی جدید فولکس واگن در ترکیب پیشوند ID با نام‌های کلاسیک مانند ID پولو، ظهور یک ID توآرگ دور از ذهن نیست. نکته قابل توجه این که تمام خودروهای دیگری که از پلت‌فرم مشترک با توآرگ استفاده می‌کنند، همچنان به حیات خود ادامه خواهند داد. پورشه کاین، آئودی Q7 و بنتلی بنتلیگا، همگی برنامه‌هایی برای نسل‌های آینده با پیش‌ران‌های درون‌سوز و هیبریدی دارند.

سرانجام شایعات به حقیقت پیوست و فولکس واگن تأیید کرد که دوران شاسی‌بلند پرچم‌دار توآرگ رو به پایان است. این خودرو ساز آلمانی اعلام کرد که پس از فروش بیش از ۱.۲ میلیون دستگاه از زمان معرفی در سال ۲۰۰۲، رسماً به تولید توآرگ پایان می‌دهد و آخرین سفارش‌ها برای این خودرو در اواخر مارس ۲۰۲۶ ثبت خواهند شد. این وداع با معرفی یک نسخه‌نهایی با فاینال‌ادیشن همراه خواهد بود. نسخه‌نهایی توآرگ که برای تمام تیپ‌ها قابل سفارش است، جزئیات خاصی شامل نوشته‌های حکاکی شده با لیزر روی ستون C، عبارت Final Edition روی روکش چرمی دسته‌دنده و نمایش همین عبارت توسط نورپردازی داخلی روی داشبورد سمت سرنشین است. این مدل در بازار آلمان با قیمت پایه ۷۵ هزار



## آخرین نمونه‌ها از فولکس واگن «توآرگ»

## «چری» از سال آینده میلادی سراغ باتری حالت جامد می‌رود



این برند، به‌قوای حرکتی EREV شامل سه موتور برقی مجهز شده است. بنابر اعلام چری، این خودرو می‌تواند ظرف کمتر از ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. برد حرکتی این خودرو نیز ۱۷۰۰ کیلومتر اعلام شده است. به‌لطف پشتیبانی از شارژ سریع ۱۰۰۰ ولت، نیروی لازم برای پیمایش ۴۵۰ کیلومتر در مدت تنها ۵ دقیقه تأمین خواهد شد. اکسید ES8 نیز یک خودرو شوتینگ بریک است؛ هر چند که از نظر ظاهری، کمی با مدل قبلی تفاوت دارد.

زیرمجموعه لوکس چری یعنی اکسید که در ایران به نام اکستریم شناخته می‌شود، در جریان یک رویداد ویژه از چهار محصول جدید خود رونمایی کرد. نخستین مدل یعنی یک خودرو شوتینگ بریک به نام اکسید ES7 GT طی چند ماه آینده ES8 و دو کراس‌اوور ET8 و ET9 نیز ظرف ۲۰ ماه آینده عرضه خواهند شد. تمامی این چهار مدل به‌سامانه خودروان اختصاصی چری به‌نام Falcon مجهز می‌شوند. علاوه‌بر سامانه خودروان سطح سه Falcon 900، باتری حالت جامد S Rhin نیز از سال ۲۰۲۶ و البته به‌صورت آزمایشی در این خودروها نصب خواهد شد. اکسید ES7 GT به‌عنوان نخستین مدل شوتینگ‌بریک از

## رولزرویس «اسپکتر» به طلای منسوری مزیں شد



منسوری که شهرت خود را به‌واسطه تبدیل خودروهای لوکس رده‌بالا به آثاری بحث‌برانگیز به‌دست آورده است، همچنان به‌رویه قبلی خود ادامه می‌دهد؛ هر چند که به‌اعتقاد برخی کارشناسان، محصولات منسوری در جایگاهی بین‌تجمل افراطی و نوعی از اغراق طنزآمیز قرار می‌گیرند. جدیدترین محصول منسوری به‌نام Equista Linea d'Oro که نسخه شخصی‌سازی‌شده از رولزرویس اسپکتر است نیز نه تنها در مسیر همیشگی منسوری حرکت می‌کند، بلکه حتی از مدل‌های قبلی نیز یک قدم جلوتر رفته است. منسوری Equista Linea d'Oro مانند بسیاری از پروژه‌های سفارشی دیگر این برند، خودرویی

سراسر از جزئیات نمایشی و اغراق‌آمیز است که حتی جزئیات از جنس طلای واقعی را نیز به‌همراه دارد. ماجرا از بخش جلویی بدنه شروع می‌شود؛ جایی که جلونچرخه باوقار رولزرویس با پوشش کاملاً طلایی جایگزین شده است. حتی مجسمه Spirit of Ecstasy یا روح خلسه به‌عنوان نماد همیشگی رولزرویس هم در این خودرو به‌یک قطعه طلای نیمه-شفاف و نورانی تبدیل شده است که حال‌وهوایی سورتال به این خودرو می‌بخشد. کاپوت کاملاً جدید هم از فیبر کربن فورج‌کاری شده با ذرات درشت شبیه توپ گلف ساخته شده است.

## تقویت برند فرانسوی با یک شاسی‌بلند سبک‌وزن؛

# تصمیمی که می‌تواند سرنوشت «آلپاین» را تغییر دهد

طریق آلپاین می‌تواند جایگاه این گروه را در بازار جهانی تقویت کند. با این حال، مسیر ورود آسان نیست. تعرفه‌های جدید، استانداردهای سخت‌گیرانه و رقابت شدید از سوی برندهای آمریکایی و اروپایی، چالش‌های جدی پیش روی آلپاین هستند. در این میان، روند جهانی برقی‌سازی نیز نقش مهمی در تصمیم‌گیری دارد. بازار آمریکا در سال‌های اخیر شاهد رشد سریع SUVهای برقی بوده و برندهایی مانند تسلا، رویان و پورشه بخش قابل‌توجهی از این بازار را در اختیار دارند. آلپاین برای رقابت با این برندها باید محصولی ارائه دهد که علاوه‌بر عملکرد بالا، هویت سبک‌وزن و راننده‌محور این برند را نیز حفظ کند؛ کاری که به‌گفته کارشناسان، چالش‌برانگیز اما امکان‌پذیر است. در نهایت، آینده آلپاین در آمریکا به این سوال بستگی دارد که آیا این برند می‌تواند یک SUV پرفورمنس بسازد که هم با DNA تاریخی آن سازگار باشد و هم در بازار آمریکا فروش کافی ایجاد کند؟ اگر پاسخ مثبت باشد، آلپاین می‌تواند به‌یکی از بازیگران جذاب بازار خودروهای برقی و اسپرت در آمریکا تبدیل شود. اما اگر این پروژه نتواند انتظارات بازار را برآورده کند، احتمال دارد ورود آلپاین بار دیگر به تعویق بیفتد یا حتی متوقف شود.

### تصمیمی برای سرنوشت یک برند

ورود آلپاین به ایالات متحده نه تنها منتفی نشده، بلکه اکنون بیش از هر زمان دیگری به یک تصمیم کلیدی وابسته است؛ تولید یک SUV پرفورمنس که بتواند این برند کوچک اروپایی را در بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان به سودآوری برساند. در حال حاضر، آلپاین با مدل A110 شناخته می‌شود؛ یک کوپه سبک‌وزن و راننده‌محور که فلسفه اصلی برند را تعریف می‌کند. اسپرت دونفره هرچقدر هم محبوب باشد، نمی‌تواند به‌تنهایی بقای یک برند را در بازار بزرگی مانند آمریکا تضمین کند. تجربه دهه گذشته نشان داده که حتی برندهای لوکس و اسپرت نیز برای موفقیت در آمریکا نیازمند یک SUV یا کراس‌اوور پر فروش هستند؛ از پورشه با کاین گرفته تا مازراتی با لوانته و حتی لامبورگینی با اوروس. از همین رو، آلپاین اکنون در نقطه‌ای قرار دارد که باید میان حفظ هویت تاریخی خود و پذیرش الزامات تجاری بازار آمریکا تعادل برقرار کند. براساس این گزارش، مدیران آلپاین به این نتیجه رسیده‌اند که ورود به آمریکا بدون یک SUV پرفورمنس عملاً غیرممکن است و این خودرو می‌تواند «سرنوشت برند» را تعیین کند. این تصمیم البته تنها یک انتخاب محصولی نیست، بلکه یک استراتژی کلان برای آینده آلپاین است؛ آینده‌ای که به‌طور مستقیم با روند جهانی برقی‌سازی نیز گره خورده است. بازار آمریکا در سال‌های اخیر بارشد سریع SUVهای برقی و پرفورمنس مواجه بوده است. رقابت در این بخش از سوی برندهایی مانند پورشه، تسلا، رویان و حتی کادیلک شدت گرفته و ورود یک بازیگر جدید اروپایی تنها در صورتی موفق خواهد بود که محصولی متمایز، سبک‌تر و راننده‌محور ارائه دهد؛ ویژگی‌هایی که آلپاین در آن‌ها تخصص دارد.



## «رنو» رکورد پیمایش برقی را با «فیلانته» شکست

کرده بودند. سایر ویژگی‌های اصلی طراحی رنو فیلانته، رکورد ۲۰۲۵ شامل بدنه سبک‌وزن از جنس آلومینیوم و فیبر کربن است که توسط شرکت Ligier توسعه یافته و تایرهای ویژه میشلن که ضربه مقاومت غلشی را تقریباً ۴۰ درصد کاهش داده‌اند. در کابین تک‌نفره رنو فیلانته رکورد ۲۰۲۵، راننده در یک صندلی سبک‌وزن می‌نشیند. در این‌جا از پدال خبری نیست و شتابگیری و ترمزگیری توسط یک فرمان چندمنظوره با سبک «استیم‌پانک» کنترل می‌شود. صفحه‌نشان‌دهنده نیز به‌صورت استوانه‌ای روی فرمان نصب شده است. در خودرو جای خود را به‌گزین‌های می‌دهد که رو به بالا باز می‌شود و برای راحتی سوار و پیاده شدن، ستون فرمان نیز هم‌زمان با در بالا می‌رود.

«رنو فیلانته رکورد» در ژانویه امسال به‌عنوان یک پروژه آزمایشی معرفی شد؛ پروژه‌ای که هدف اصلی آن از نام خودرو مشخص بود؛ بر این اساس قرار بود این خودرو برقی تک‌ساخت، یک رکورد بهره‌وری را به‌نام خود ثبت کند. اما در حالی که به تعطیلات سال جدید میلادی نزدیک می‌شویم، یک اطلاعیه خبری غیرمنتظره منتشر شد که از ثبت رکورد رنو فیلانته خبر می‌دهد.

طولانی شدن ثبت این رکورد، به‌عدم کارآمدی طراحی اولیه رنو فیلانته مربوط است. فرم بدنه این خودرو از نیاکان تاریخی آن الهام گرفته است؛ خودروهایی شامل رنو CV 40 مدل ۲۶-۱۹۲۵، رنو اسپرت و رنو Étoile فیلانته مدل ۱۹۵۶ که البته هر کدام از آن‌ها در زمان خود، چندین رکورد جهانی سرعت را ثبت



### خبر

### News

## پیشرفته‌ترین محصول «لیپ‌موتور» راهی بازار می‌شود

لیپ‌موتور که در سال ۲۰۱۵ توسط مهندس الکترونیک به نام Zhu Jianming تأسیس شد، به‌یکی از خودروسازان موفق چینی تبدیل شده است. این برند در حال حاضر، چند مدل متنوع از هاج‌بک شهری گرفته تا شاسی‌بلندهای بزرگ باقوای حرکتی برقی و هیبرید را عرضه می‌کند. اما پیشرفته‌ترین محصول لیپ‌موتور به نام D19 به‌زودی وارد بازار خواهد شد. پس از نخستین تصاویر از طراحی خارجی در اواسط ماه اکتبر و انتشار نخستین طرح‌ها و تیزرهای فضای داخلی در هفته گذشته، حالا تصاویر کامل کابین و جزئیات تازه‌ای از تجهیزات لیپ‌موتور D19 نیز در دسترس قرار گرفته است. این مدل، نخستین



عضو از سری پرچم‌دار جدید D محسوب می‌شود. روی داشبورد ساده و مینیمال لیپ‌موتور D19، صفحه‌آمپر ۱۰،۲۵ اینچ و سیستم اطلاعات سرگرمی ۱۷،۳ اینچ و در بخش بالایی کنسول مرکزی دو طبقه، پلت‌فرم شارژ بی‌سیم و دو جالیوانی بدون درپوش قرار دارد. در انتهای تونل مرکزی، نمایشگر دیگری با اندازه ۱۶ اینچ و یک محفظه کشویی با گنجایش ۸،۱ لیتر تعبیه شده است که قابلیت گرم و خنک کردن و همچنین کنترل صوتی را ارائه می‌دهد. سرنشینان عقب نیز به‌نمایشگر سقفی ۲۱،۴ اینچ و میزهای تاشو در پشت صندلی‌های جلو دسترسی دارند. سیستم صوتی یکپارچه در پشت‌سری صندلی راننده، نمایشگر هدآپ (مجازی روی شیشه) با واقعیت افزوده، گرمکن سَر‌دکن و ماساژور صندلی‌ها، زیرپایی تاشو برای صندلی‌های ردیف دوم، دو پنل شیشه‌ای در سقف و سیستم خوشبوکننده هوشمند کابین، تعلیق بادی، کمک‌فرهای تطبیقی و سیستم خودروان پیشرفته همراه با لیدار که بالای شیشه جلو قرار دارد، از مهم‌ترین امکانات رفاهی لیپ‌موتور D19 به‌شمار می‌رود. از ویژگی‌های ظاهری لیپ‌موتور D19 می‌توان به پنل صاف دماغه، فرم دو قسمتی چراغ‌های جلو و دستگیره‌های مخفی شونده اشاره کرد.



## ایده‌های منصوری روی «M5» جدید



منصوری جدیدترین پروژه خود را بر پایه نسل جدید بامو M5 مدل ۲۰۲۵ رونمایی کرده است. این شرکت با نصب یک کیت بدنه ته‌ج‌امی از جنس فیبر کربن و از تقای پیش‌رانه هیبریدی، سدان اسپرت و سنگین‌وزن بامو را به هیولایی با ظاهری بحث‌برانگیز و قدرتی معادل ۸۵۰ اسب‌بخار تبدیل کرده است. اگر چه نسل جدید M5 به دلیل وزن بالا و شتاب کمتر نسبت به نسل قبل با انتقادهایی روبرو شده، اما به سرعت به هدف محبوبی برای شرکت‌های تیونینگ تبدیل شده است. منصوری در این پروژه، ظاهر خودرو را با قطعات فیبر کربنی متعددی دگرگون کرده است.

این تغییرات شامل کاپوت جدید، قطعات الحاقی به‌سبب جلو، ر‌کاب‌های جانبی و قاب آینه‌های می‌شود؛ اما نقطه اوج این طراحی اغراق‌آمیز در نمای عقب خودرو دیده می‌شود؛ جایی که دو اسپویلر (یکی روی صندوق و دیگری بالای شیشه عقب)، یک دیفیوزر بسیار بزرگ و سه خروجی‌اگزوز مرکزی، چهره‌ای کاملاً متفاوت به M5 بخشیده‌اند. در کنار این کیت بدنه، یک چراغ‌ترمز اضافی بالای خروجی‌های اگزوز و رینگ‌های مقعر مشکی‌رنگ، کیچ ظاهر را تکمیل می‌کنند. مهم‌ترین بخش این پروژه، ارتقای فنی پیش‌رانه هیبریدی IM5 است.

چراغ سبز به اصلاح قیمت خودرو در لایحه بودجه ۱۴۰۵:

# «ری‌را» در بازار ۸۰ میلیون تومان گران شد



گزارش مربوط

به اسناد پشتیبان لایحه بودجه ۱۴۰۵ به طور تلویحی از احتمال پایان قیمت‌گذاری

دستوری خودرو پرده برداشت. سازمان برنامه در این گزارش با اذعان به زبان خودروسازی و بازار دونه‌خی، اصلاح دفعی قیمت خودرو را توصیه کرده است؛

سیگنالی که می‌تواند به معنای آغاز آزادسازی قیمت‌ها در سال آینده باشد. آن‌چه سال‌ها از سوی فعالان صنعت خودرو، اقتصاددان‌ها و حتی برخی سیاست‌گزاران به‌عنوان گره‌گور قیمت‌گذاری مطرح می‌شد، حالا برای نخستین‌بار به‌صورت رسمی و شفاف در یکی از بالادستی‌ترین اسناد سیاست‌گذاری کشور ثبت شده است. گزارش اسناد پشتیبان بودجه ۱۴۰۵ که هم‌زمان با تقدیم لایحه بودجه به مجلس منتشر شده، به‌صراحت تأیید می‌کند که قیمت‌گذاری غیراصولی نه‌تنها به کنترل پایدار تورم منجر نشده، بلکه خود به‌عامل ایجاد بحران در بخش‌های مختلف اقتصاد از جمله صنعت خودرو بدل شده است؛ صنعتی که اکنون با زیان انباشته غیرتلفیقی حدود ۲۵۵ هزار میلیارد تومان، بحران بدهی، افت سرمایه‌گذاری و ناتوانی در توسعه محصول مواجه است.

در این سند صنعت خودرو به‌عنوان نمونه تمام‌عیار ناکارایی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری معرفی شده است؛ جایی که تثبیت نرخ‌های اسمی فروش در شرایط تورم بالا، عملاً شکاف عمیقی میان قیمت کارخانه و بازار ایجاد کرده است. نتیجه این سیاست، شکل‌گیری یک بازار دو نرخ بوده که منافع آن نه به مصرف‌کننده واقعی رسیده و نه به تولیدکننده؛ بلکه به گروهی از ذی‌نفعان پنهان و واسطه‌گران تعلق گرفته است؛ گروهی که در سال‌های گذشته بزرگ‌ترین مانع اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری براساس مکانیسم بازار بوده‌اند. گزارش سازمان برنامه‌بودجه با ارائه شواهد کمی، نشان می‌دهد شدت بحران مالی در صنعت خودرو به‌حدی است که با وجود تولید یک‌میلیون و ۳۱۳ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۳، تیراژ تولید کشور پس از گذشت ۱۴ سال هنوز نتوانسته به‌سقف تولید سال ۱۳۹۰، یعنی یک‌میلیون و ۶۵۱ هزار دستگاه بازگردد.

این عقب‌ماندگی تولید، نه‌ناشی از فقدان تقاضا، بلکه محصول مستقیم سرکوب قیمت، فرسایش سرمایه، انباشت زیان و قفل شدن منابع مالی خودروسازان است. نکته معنادار آن‌جاست که برای نخستین‌بار، یک سند رسمی بودجه‌ای به‌طور تلویحی از پایان یک تابو خودرویی سخن می‌گوید. در بخش توصیه‌های سیاستی، سازمان برنامه تأکید کرده است که در صنایعی مانند خودرو، به‌دلیل دونه‌خی بودن بازار، اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری می‌تواند به‌صورت دفعی انجام شود؛ گزاره‌ای که می‌تواند به‌معنای چراغ سبز دولت برای کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری در سال آینده تلقی شود. اگر این توصیه از سطح سند به‌عصره اجرا برسد، صنعت خودرو پس



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

داخلی‌ها در مدار افزایش قیمت

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۶ تا ۸۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۷۲ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۴۵ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (درپچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۶۲ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۵۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۲۸ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لوکانو L7 (۱۴۰۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، فردا ۱۱ (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان و بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۶۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش مردا CX-50 (۲۰۲۴) با ۶۰۰ میلیون تومان افزایش به ۸ میلیارد تومان، وویا فری (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

دسته از خودروها در بازار دارد.

اکثر محصولات مدیران خودرو با بهره‌گیری از استاندارد جهانی یورو ۶ (Euro 6)، سطح فناوری محصولات خود را هم‌تراز با استانداردهای روز



اروپا، چین و کره جنوبی رسانده است؛ اقدامی که نشانگر مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی و تعهد واقعی به توسعه پایدار در صنعت خودروسازان ایران است. رعایت این استاندارد در محصولات مدیران خودرو باعث شده تا سطح آلایندگی مدل‌های محبوب این شرکت در برندهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در کلاس جهانی قرار گیرد.

در کنار کاهش آلودگی، ساختار مهندسی پیش‌رانه‌های این خودروها نیز به‌گونه‌ای طراحی شده که بیشترین بازدهی و کمترین مصرف سوخت ممکن را داشته باشند. استفاده از سیستم‌های دقیق کنترل احتراق، تزریق مستقیم سوخت با فشار بالا و سامانه مدیریت هوشمند موتور موجب می‌شود خودرو با کمترین میزان بنزین، بیشترین توان خروجی را ارائه دهد. بدین ترتیب فناوری این خودروها نه‌تنها محافظ محیط‌زیست است، بلکه به‌طور مستقیم به نفع راننده و اقتصاد خانوار عمل می‌کند.

پرچمدار خودروهای سوخت پاک در ایران

از سوی دیگر، مسیر رشد مدیران خودرو به رعایت استاندارد یورو ۶

## زمان انتخاب فرارسیده است؛ خودرویی که به شهر جان بدهد، نه دود

محدود نمی‌ماند. این شرکت از آغاز فعالیت خود، فلسفه‌ای استوار برای کاهش آلایندگی و تحول در سبک مصرف سوخت در پیش گرفته است؛ فلسفه‌ای که امروزه در قالب تولید خودروهای تمام‌برقی و پلاگین-هیبرید به ثمر نشسته است. برند فونیکس NEV نیز اکنون عنوان پرچمدار عرضه محصولات انرژی نو در ایران را در اختیار دارد و بیشترین تعداد خودروهای با فناوری الکتریکی و پلاگین-هیبریدی را به بازار کشور روانه کرده است. از مدل‌های شهری گرفته تا کراس‌اورهای پر قدرت، مدیران خودرو مسیر گذار به آینده‌ای پاک را آغاز کرده است؛ آینده‌ای که در آن، هوای سالم، سوخت کم، عملکرد هوشمندانه و افزایش رانندمان دست در دست هم پیش می‌روند.

آسمان پاک و آینده‌ای همراه با سلامت، لیاقت مردم ایران است در پایان می‌توان گفت که استاندارد یورو ۶ تنها یک الزام قانونی برای کاهش آلایندگی نیست، بلکه نشانگر ورود صنعت خودروسازان به دوره‌ای تازه از رقابت فناورانه و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی است. مدیران خودرو با به‌کارگیری فناوری‌های پیشرفته کنترل آلایندگی، نه‌تنها به‌حفظ استانداردهای روز اروپا پایبند مانده، بلکه افت خود را فراتر از موتورهای درون‌سوز ترسیم کرده است. تمرکز راهبردی این برند بر توسعه و عرضه مدل‌های تمام‌برقی و پلاگین-هیبریدی، نشانی روشن از حرکت به‌سمت حمل‌ونقل پاک، بهر‌دوری بالاتر و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی است.

این رویکرد، ترکیبی هوشمندانه از نوآوری فنی، مسئولیت اجتماعی و پاسخ‌گویی به‌نیاز بازار را رقم می‌زند و جایگاه مدیران خودرو را به‌عنوان پیشگام تحول سبز در صنعت خودرو کشور تثبیت می‌کند. آینده‌ای که در آن، کیفیت رانندگی با هوایی پاک‌تر، فناوری هوشمندتر و صرفه‌جویی پایدار تر همراه خواهد بود، همین امروز آغاز شده است.

با افزایش آلودگی هوادر کلان‌شهرهای ایران و بالا رفتن غلظت ذرات معلق و گازهای آلاینده، سلامت میلیون‌ها نفر به‌طور مستقیم تحت‌تأثیر قرار گرفته است. این بحران زیست‌محیطی، نگاه جامعه و صنعت را به‌سمت استفاده از فناوری‌های پاک و خودروهای کم‌آلاینده سوق داده است. در ایران ۲۶ میلیون خودرو فرسوده با عمر بیش از ۲۰ سال تردد می‌کنند که یکی از عوامل اصلی آلودگی هوادر کلانشهرها و ناز آزی سوخت است. در نقطه مقابل خودروهای جدید و مدرن بازار با استفاده از استاندارد سوخت یورو ۶ می‌توانند میزان آلایندگی را به‌میزان قابل توجهی کاهش دهند.

استاندارد یورو ۶ چیست؟

استاندارد یورو ۶ (Euro 6) یکی از پیشرفته‌ترین مقررات آلایندگی برای خودروهای سواری و سبک در دنیاست که از سال ۲۰۱۴ در اتحادیه اروپا اجرایی شد. هدف اصلی این استاندارد، کاهش شدید انتشار آلاینده‌های سمی مانند اکسیدهای نیتروژن (NOx)، ذرات معلق (PM) و هیدروکربن‌های ن‌سوخته (HC) در موتورهای بنزینی و دیزلی است. این استاندارد در تمامی کشورهای عضو اتحادیه اروپا از جمله آلمان، فرانسه، ایتالیا، اسپانیا، هلند، بلژیک، اتریش، سوئد، همچنین بریتانیا و کشورهای پیشرفته آسیایی مانند کره جنوبی، چین و استرالیا الزامی است. در آمریکا نیز شرکت‌های خودروسازی از قوانین مرتبط به‌دولت خود پیروی می‌کنند که استانداردهایی مشابه با یورو ۶ دارد.

در بازار ایران کدام خودروها استاندارد یورو ۶ دارند؟

متأسفانه بازار خودرو ایران طی چندین سال گذشته گرفتار تولید خودروهایی پایین‌تر از استاندارد جهانی بوده که به‌شیوه‌های مختلف جان و سلامت مردم را تهدید می‌کنند. البته از زمانی که خودروهای



شده که توانسته ضریب درگ ۰.۲۷ را به‌رمغان آورد. در تست تونل باد در قسمت جلو پوزه و گل گیر و تایر، فشار باد حالت حداکثری دارد و با فلاپ حجیم سه تکه در قسمت عقب، نیروی دان‌فورس در حالت ایده‌آل خود قرار گرفته و چنین طراحی آیرودینامیکی، هنگام حرکت در سطح خشک، پایداری بالایی را فراهم می‌کند و در حالت مرطوب و وجود آب روی سطح زمین نیز بهترین حالت مز‌گیری را به‌وجود می‌آورد.

«آیرودینامیک هوندا CBR1000RR را باید تحسین‌برانگیز خواند؛ چراکه طراحی ورودی‌های هوا روی قسمت بیرونی و حتی داخل فلاپ به‌گونه‌ای است که منجر به بهبود جریان هوا و در نتیجه خنک‌کاری موتور و همچنین عبور بهتر هوا روی بدنه می‌شود. هنگام تست در تونل باد، جریان عبوری روی بدنه این موتور سیکلت مهندسان هوندا را شگفت‌زده کرد. زیرا با الگوبرداری از شکل ایده‌آل آیرودینامیک (Airfoil) پیکره CBR1000RR به‌گونه‌ای طراحی



## طراحی آیرودینامیک برای اسپرت بایک «هوندا»

وقتی فرآیند تعویض دنده لذت‌بخش می‌شود!

# تلفیق مکانیک و الکترونیک در گیربکس

رو به افزایش است و در این راستا خودروسازان مطرح، هر یک با ارائه تکنولوژی جدیدی، نوع خاصی از این دسته گیربکس‌ها را به جهان معرفی کرده‌اند. در ادامه چند مدل محبوب از این نوع گیربکس‌ها معرفی می‌شود.

میان چرخ‌ها متناسب با شش رابط مختلف طراحی و به‌کار گرفته شده است. گیربکس‌ها به دو نوع اتوماتیک و دستی تقسیم می‌شوند. در عین حال امروزه استقبال از گیربکس‌های اتوماتیک به دلیل نوع کارایی و عملکردشان پیوسته

فلسفه حرکت خودرو این‌گونه است که ابتدا نیروی لازم در پیش‌رانه تولید شده و پس از آن قدرت به کمک گیربکس به چرخ‌های خود و منتقل می‌شود. در حقیقت گیربکس در خودرو برای افزایش و کاهش میزان گشتاور و قدرت



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

### هدف از طراحی گیربکس ترونیک چیست؟

گیربکس‌های اتوماتیک قدیمی صرفاً دارای وضعیت حرکت رو به جلو (D)، عقب (R)، خلاص (N) و پارک (P) هستند. طوری که دنده تنها با افزایش یا کاهش دور موتور تعویض می‌شود و به دلیل این که راننده دخالتی در فرآیند تعویض دنده ندارد، خودرو از شتاب لحظه‌ای پایین‌تری برخوردار است و این امر نارضایتی رانندگان را از این نوع گیربکس‌ها به همراه داشته است. اما از دهه ۹۰ میلادی به بعد بزرگ‌ترین کمپانی سازنده گیربکس جهان یعنی ZF تعبیه سیستم‌های کنترل الکترونیکی توانست گیربکس‌های اتوماتیک مکانیکی را به مکاترونیکی بدل کند. همین موضوع منجر به ساختاری جدید برای گیربکس‌های اتوماتیک شد که برخلاف آن چه رسانه‌ها منتشر می‌کنند، این نوع از گیربکس‌ها را با نام مانوماتیک که متشکل از دو کلمه دستی Manual و اتوماتیک Automatic است، می‌شناسند. همچنین مانوتیک‌ها فرآیند تعویض دنده را برای رانندگان تسهیل کرده‌اند و امکان تعویض دنده را نیز در اختیار راننده قرار می‌دهند.

### استپ ترونیک

گیربکس استپ‌ترونیک مدل معروفی از گیربکس‌های مانوماتیک است که طرح آن برای نخستین بار توسط کمپانی بامو ارائه شده است. به عبارت دیگر باواریایی‌ها برای متمایز شدن، تغییراتی در بخش واحد پردازشگر گیربکس یا همان TCU اعمال کرده‌اند تا سرعت تعویض دنده بالا رود و رانندگی با کیفیت‌تری را ارائه دهد. این کمپانی مدل‌های دو کلاچه خود را با نام دابل کلاچ معرفی می‌کند؛ از سویی اخیراً در محصولات عملگر دی‌و اسپرت‌ش مانند M8، M8 کامپیتیشن، M5، کامپیتیشن، X5، X5M کامپیتیشن و... از گیربکس ۸ سرعته ام استپ‌ترونیک بهره گرفته است. در واقع این مدل از گیربکس همان‌طور که اشاره شد، از حالت دستی برای تعویض دنده‌ها بهره می‌برد که روی دسته‌دنده حرف M با دو علامت + و - به صورت

دیجیتالی نشانگر همین موضوع است. ضمن این که با طراحی دو پدال شیفتر پشت فرمان و با علامت‌های + و - نیز امکان تعویض دنده را در اختیار راننده می‌گذارد. با فعال کردن حالت دستی یا حالت اسپرت، دور موتور تا محدوده ردلاین یا همان بالاترین سطح بالا می‌رود تا امکان رانندگی هیجان‌انگیزی را فراهم کند. در واقع یک کنترلر الکترونیکی برای این مدل گیربکس تعبیه شده تا با هماهنگی‌های لازم با واحد پردازشگر گیربکس، امکان تعویض دنده مطابق آن چه راننده می‌خواهد، فراهم شود.

### اسپیدشفت ترونیک

کمپانی مرسدس‌بنز در زمینه سیستم انتقال قدرت، به خصوص گیربکس با ایجاد تغییراتی در ساختار آن توانسته خودروهای اسپرت با عملکرد بالایی را به بازار عرضه کند. به عبارت دیگر دو مدل گیربکس برای محصولات مرسدس‌بنز وجود دارد؛ یکی دارای ساختار ساده با مکانیزم الکترومکانیکی و دیگری دارای کلاچ‌های دوتایی با همان مکانیزم کنترلی الکترونیکی. گیربکس‌های



اسپیدشفت ترونیک ۷ سرعته که وظیفه انتقال قدرت برای مدل‌های GLE63 AMG و مدل کوپه را برعهده دارد، از تعویض دنده‌های سریع‌تر و تحت اختیار راننده بهره می‌برند. اما از اواخر سال ۲۰۱۸ به بعد با معرفی محصولات اسپرت مانند CLA45 AMG و CLA45 S AMG شاهد نصب گیربکس‌های ۷، ۸ و ۹ سرعته‌ای روی انواع خودرو هستیم که با پسوند DCT و TCT یا MCT معرفی می‌شوند. این نوع گیربکس‌ها از ساختار کلاچ دوتایی بهره می‌برند و با توجه به چنین طراحی، چرخ‌دنده‌های زوج و فرد روی دو شفت مستقل از یکدیگر قرار گرفته‌اند و کارایی متفاوتی دارند. همچنین در بخش الکترونیکی نیز با هماهنگ شدن با پدال‌های شیفتر پشت فرمان یا دسته‌دنده، امکان تعویض دنده دستی و اسپرت فراهم می‌شود.

### تیپ ترونیک

تیپ‌ترونیک در انحصار بزرگ‌ترین خودروساز جهان یعنی فولکس‌واگن قرار دارد. به بیان دیگر برند اسپرت این کمپانی یعنی آئودی این نام اختصاصی را برای گیربکس‌های اتوماتیک نصب‌شده روی محصولاتش در نظر گرفته است.

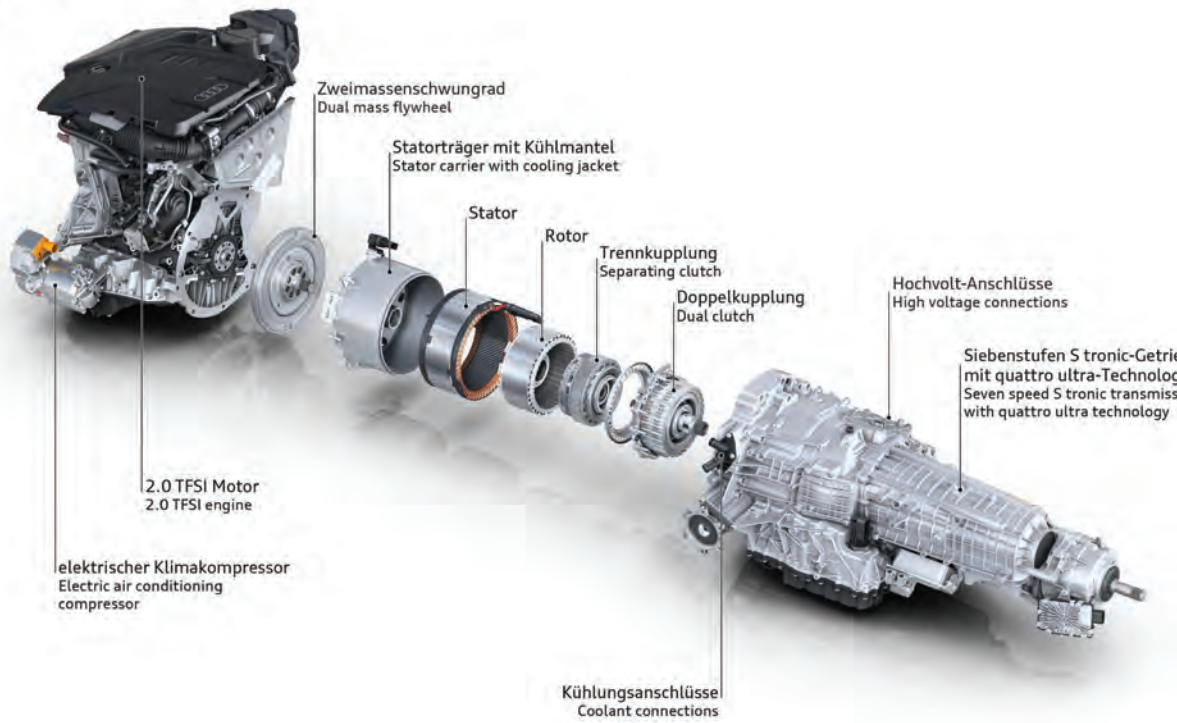


تیپ‌ترونیک در واقع با تعریف امکان تعویض دنده به صورت دستی M و کاهش یا افزایش دنده + و - نیز در واحد پردازشگر گیربکس می‌توان دور موتور را تا حد بالایی افزایش داد و اختیار فرآیند تعویض دنده را به صورت نسبتاً کامل از ECU گرفت تا شتاب بهتری نیز فراهم شود. سیستم کلاچ‌گیری نیز همچون سایر گیربکس‌های اتوماتیک دارای یک مبدل گشتاور تورک کانور است. در محصولات اسپرت و عملکردی آئودی مانند RS6، RS7 و RS Q8، اسپرت‌شاهد نصب گیربکس ۸ سرعته



## Audi Q5 e-hybrid quattro

Antriebsinheit  
Drive unit  
06/25



گیربکس نیمه‌اتوماتیک محسوب می‌شود و همچون گیربکس‌های دستی دارای تعدادی چرخ‌دنده است. با این تفاوت که برای انجام تعویض دنده از کلاچ استفاده می‌شود؛ یعنی سیستم کلاچ آن به صورت دوتایی است. در این سیستم چرخ‌دنده‌های زوج و فرد روی دو شفت مستقل از یکدیگر قرار گرفته و در یک واحد ایفای نقش می‌کنند. به طوری که هر دو کلاچ به صورت هم‌مرکز و در راستای شفت ورودی گیربکس هستند. معمولاً در این نوع گیربکس‌های نیمه‌اتوماتیک، تعدادی سنسور وجود دارد تا شرایط عملکرد سیستم قوای محرکه کنترل شود و اطلاعات آن‌ها در واحد کنترل الکترونیکی ECU مورد پردازش قرار گیرد. سپس متناسب با شرایط، این واحد کنترل‌کننده الکترونیکی فرمان‌هایی را صادر کرده و می‌تواند عمل کلاچ‌گیری و تعویض دنده را به صورت به‌طور خودکار انجام دهد. از مزایای گیربکس دو کلاچه می‌توان به بالا رفتن چشمگیر شتاب، رانندگی با کیفیت و تعویض دنده در کمترین زمان اشاره کرد. این مدل در خودروهای سوپراسپرت، هایپرکار و همچنین خودروهای اسپرت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

### E-CVT

اگرچه نحوه تعویض دنده گیربکس‌های CVT مشابه اتوماتیک بوده، اما نمی‌توان آن را اتوماتیک نام‌گذاری کرد. چرا که این نوع گیربکس‌ها فاقد چرخ‌دنده بوده و به جای آن از دو عدد پولی (قرقره) مخروطی جدید ایکس ترونیک توانسته رانندگی با این دسته از محصولات را که از چنین گیربکسی



انجام شود. کمپانی تویوتا برای محصولات هیبرید و برند لوکس خود (لکسوس) از نوع E-CVT بهره گرفته که در این ساختار از کنترلر الکترونیکی برای پولی‌ها استفاده شده تا میزان رانندگی و گشتاور خروجی بهبود یابد. به عبارت دیگر یکی از ضعف‌های گیربکس‌های CVT عدم توانایی انتقال قدرت و گشتاور بالاست که به لطف طراحی کنترلر الکترونیکی اصلاح شده و همچنین امکان تعویض دنده به صورت دستی و همچنین اسپرت را نیز فراهم می‌کند.

### ایکس ترونیک (CVT)

پیش از این رانندگی با خودروهای دارای گیربکس CVT به دلیل عدم تنظیمات دلخواه برای تعویض دنده و نبود چرخ‌دنده برای پروسه انتقال قدرت چندان جذاب نبود. اما کمپانی نیسان با ارائه مکانیزم جدید ایکس ترونیک توانسته رانندگی با این دسته از محصولات را که از چنین گیربکسی برخوردارند، به سبک اسپرت نزدیک‌تر کند. به عبارت دیگر با اصلاحات در بخش طراحی دو قرقره و همچنین استفاده از تسه منعطف از جنس فلز و گاهی آلیاژ بهره گرفتن از چند سنسور برای وضعیت انتقال قدرت و مدیریت آن توسط واحد پردازشگر مرکزی، شتاب بهتر، استهلاک کمتر و رانندگی اسپرت‌تر شده است. یکی از مزایای ایکس ترونیک قرار گرفتن وضعیت تعویض دنده روی حالت دستی (M) و همچنین ایجاد وضعیت اسپرت (S) است. با انتخاب این دو حالت میزان قدرت و گشتاور انتقال داده شده افزایش یافته و رانندگی جذاب‌تری را به‌رمغان می‌آورد.

تیپ‌ترونیک هستیم. علاوه بر این که روی دسته‌دنده امکان انتخاب وضعیت اسپرت S و دستی M + یا - وجود دارد. پدال‌های شیفتر پشت فرمان در کسری از ثانیه با گیربکس هماهنگ شده و عمل تعویض دنده به صورت دستی و تحت کنترل راننده انجام می‌شود.

### تعویض دنده مستقیم (DSG)

این مدل گیربکس نیز به نوعی نیمه‌اتوماتیک به‌شمار می‌رود و ساختار داخلی آن مشابه گیربکس‌های دستی است. اگرچه این مدل مشابه گیربکس معمولی بوده، اما سیستم به‌طور کلی فاقد پدال کلاچ بوده و عمل‌گیری در آن به صورت خودکار است و تعویض دنده می‌تواند به صورت اتوماتیک و دستی انجام شود. مکانیزم داخلی کلاچ مورد استفاده در این نوع گیربکس معمولاً از نوع کلاچ‌های چندصفحه‌ای یا کلاچ‌های دوپل است. این مدل نیز همانند تیپ‌ترونیک آئودی از حالت‌های دنده‌دستی M و اسپرت S بهره می‌گیرد و دارای پدال شیفتر پشت فرمان برای تغییر فرآیند تعویض دنده است.



شفت ترونیک کمپانی هیوندای گیربکس‌های اتوماتیک محصولاتش را با نام شفت‌ترونیک به جهان معرفی می‌کند. در حقیقت ساختار این مدل از گیربکس دارای صفحات کلاچ مبدل گشتاور تورک کانور تور و همچنین سوپای‌های هیدرولیکی و جعبه‌ساعت هیدرولیکی برای مسیر ورود روغن و همچنین تنظیم فشار روغن در داخل پوسته است. علاوه بر این در واحد پردازشگر، حالت دستی M و اسپرت S تعریف و با پدال‌های شیفتر پشت فرمان هماهنگ شده تا از وضعیت تمام‌اتوماتیک (خودکار) به وضعیت تنظیم از سوی راننده بدل شود. اغلب به دلیل اقتصادی بودن محصولات هیوندای حالت دستی M+ و - روی نمایشگر دسته‌دنده وجود دارد تا فرآیند تعویض دنده در کمترین زمان ممکن انجام شود و در نهایت شتاب و سرعت را به شکل چشمگیری افزایش دهد. به عبارت دیگر در این مدل گیربکس در زمان انتخاب حالت دستی M و حرکت دسته‌دنده در وضعیت + و - فشار روغن بالا می‌رود تا فرآیند تعویض دنده در کسری از ثانیه انجام شود.

### دو کلاچه‌ها (DCG)

گیربکس‌های دو کلاچه را با نام DCG همان Dual Clutch Gearbox هم می‌شناسند. این نوع

از سوی دیگر برای این مدل رینگ‌های ۱۶ اینچی آلیاژی در نظر گرفته شده و تایرهای با سایز ۲۱۵/۷۰ در جلو و ۲۳۵/۵۵ در عقب این خودرو قابل نصب است. همین‌طور در خودرو از سیستم فرمان متغیر برقی بهره گرفته شده تا هندلینگ را بهبود بخشد. همچنین ویژگی‌های ایمنی‌های بر جسته است و از آن جمله می‌توان به استفاده از ترمز اضطراری خودکار در این مدل اشاره کرد. در نهایت مطابق با تست‌های ANCAP، این خودرو در این بخش موفق به کسب پنج ستاره ایمنی شده است.

تویوتا هیس یکی از محبوبترین و موفقترین ونهای جهان به‌شمار می‌رود و از سیستم تعلیق کم‌نظیری بهره می‌برد. بر این اساس سیستم تعلیق به‌کار رفته در این خودرو و مطلوب و باکیفیت است. در محور جلوی این خودرو از سیستم مک‌فرسون استرات و در محور عقب آن از چند اهرمی با کمک‌های لول بهره گرفته شده است. این طراحی سواری نرم و باکیفیتی را نسبت به‌نسل قبل در اختیار سرنشینان می‌گذارد. عملکرد در خشان این مدل سیستم تعلیق هنگام حرکت با سرعت بالا بیشتر نمود پیدا می‌کند.



## سیستم تعلیق کارآمد برای تویوتا «هایس»



گزینه‌ای که سبب رونق بازار خودروهای سنگین کشور می‌شود؛

# معرفی نسل جدید کامیون‌های هیبریدی «فوتون»

کشنده هیبریدی فوتون با ادعای کاهش مصرف انرژی تا حدود ۲۶ درصد نسبت به کامیون‌های دیزلی استاندارد سعی دارد این وعده را به واقعیت تبدیل کند



در روزگار تحول‌های

پی در پی صنعت حمل و نقل

سنگین، رونمایی از نسل

جدید کامیون‌های هیبریدی

Auman Galaxus نقطه

عطفی در مسیر ارتقای

بهره‌وری، کارایی و سازگاری

با چالش‌های زیست‌محیطی به‌شمار می‌رود. این محصول که در کنفرانس جدید

شرکت فوتون معرفی شد، با تکیه بر معماری فنی نوآورانه و مجموعه‌ای از فناوری‌های

پیشرفته، چشم‌انداز جدیدی را برای کامیون‌های سنگین ترسیم می‌کند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

دوران جدید کامیون‌های هیبریدی Hybrid 3.0

نسل جدید کامیون‌های Auman Galaxus بر پایه پلت‌فرم هوشمند Hybrid 3.0 طراحی شده است؛ پلت‌فرمی که نه یک ارتقای جزئی، بلکه جهشی بنیادین در فناوری‌های دیزل -برقی محسوب می‌شود. این معماری هوشمند، نتیجه تجربه‌ای چندساله در مسیر توسعه سیستم‌های هیبریدی بوده است که از اولین مدل‌های Hybrid 1.0 در سال ۲۰۲۲ آغاز شد و با ارائه نسل Hybrid 2.0 در ۲۰۲۴ به بلوغ نسبی رسید. اکنون Hybrid 3.0 به عنوان تعریفی تازه از ساختار توان و مصرف انرژی در کامیون‌های سنگین پا به عرصه گذاشته است.

Hybrid 3.0 تنها یک اسم فنی نیست، بلکه نمایانگر مجموعه‌ای از فناوری‌های یکپارچه است که ارتباط میان پیشرانده، موتور برقی، باتری، شاسی و سیستم‌های کنترلی را در سطحی قرار می‌دهد که تا پیش از این در کامیون‌های دیزلی متعارف قابل تصور نبود. این سیستم هوشمند با استفاده از بیش از ۵۰ فناوری پیشرفته، از جمله HCU (هوش مرکزی کنترل هیبرید) که می‌تواند داده‌ها را در میلی ثانیه پردازش و بهینه‌سازی کند، خود را به عنوان یک مغز متفکر برای کامیون معرفی می‌کند. این مغز هوشمند قادر است تصمیماتی اتخاذ کند که راندمان سوخت، پاسخگویی قدرت موتور و تطبیق حالت رانندگی با شرایط محیطی را به شکلی بر جسته بهبود دهد.

طراحی و فلسفه مهندسی

آنچه نسل جدید Auman Galaxus را از محصولات سنتی جدا می‌کند، فلسفه مهندسی مبتنی بر هماهنگی میان قدرت و بهره‌وری انرژی است. در این فلسفه، دیگر قدرت مطلق موتور به تنهایی معیار برتری نیست؛ بلکه نحوه مدیریت انرژی و تطبیق مصرف سوخت با شرایط واقعی حمل و نقل، اصل راهنما محسوب می‌شود. برای مثال، در این پلت‌فرم جدید دو نوع منبع انرژی ترکیبی در دسترس است: نسخه هیبرید سوخت -برقی و نسخه هیبرید گاز -برقی که هر کدام بر اساس نیازهای عملیاتی متفاوت انتخاب می‌شوند.

بدنه و چیدمان شاسی نیز طوری طراحی شده‌اند که پاسخگویی ۸۶ سناریوی متفاوت حمل و نقل باشند؛ از حمل بارهای طولانی در بزرگراه‌ها تا مسیرهای سخت و ناهموار. این سطح از تطبیق پذیری برای شرکت‌های لجستیک ارزش عملیاتی چشمگیری دارد؛ زیرا می‌تواند در یک ناوگان واحد، وظایف متنوع را پوشش دهد؛ بدون آن که نیاز به چندین نوع کامیون متفاوت باشد.

پیشرانده و توان عملیاتی واقعی

نسل جدید Auman Galaxus در چند مدل عرضه می‌شود؛ از جمله Galaxus 9، Galaxus 5M و Galaxus 3. هر یک از این مدل‌ها در بخش قدرت و انرژی متناسب با نوع باربری و مسافت انتخاب می‌شوند تا کارایی عملیاتی در بالاترین سطح ممکن قرار گیرد.

مدل Galaxus 9 برای حمل و نقل سنگین طولانی مدت طراحی شده و نسخه‌های سوخت -برقی و گاز -برقی را در اختیار دارد. در نسخه سوخت -برقی این مدل، موتور A15 با ۶۸۰ اسب بخار توان و مخزن سوخت بزرگ بیش از ۱۰۰۰ لیتر به کار رفته که دامنه حرکتی بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر را تضمین می‌کند. نسخه گاز -برقی این مدل نیز به یک موتور Foton Cummins A16N با ۷۲۰ اسب بخار مجهز است که در ترکیب با موتور برقی، قدرت ترکیبی بیش از ۱۰۰۰ اسب بخار تولید می‌کند.

در مدل‌های Galaxus 5M و ۳ نیز به ترتیب موتورهایی با توان‌های مناسب برای کاربردهای متوسط و سبک تر انتخاب شده‌اند. Galaxus 5M با تمرکز بر ظرفیت‌های بالادر مسیرهای جنگلی یا معادن و Galaxus 3 برای فعالیت‌های شهری با چرخه توقف -حرکت frequent طراحی شده است. این تنوع مدل‌سازی باعث می‌شود که ناوگان‌های حمل و نقل بتوانند به شکلی منعطف از پتانسیل‌های مختلف بهره ببرند و هزینه‌های عملیاتی را در هر سناریو به حداقل برسانند.

هوش مصنوعی و سیستم‌های کنترلی

هسته مرکزی موفقیت فناوری Hybrid 3.0 را باید در سیستم کنترلی هوشمند آن جست‌وجو کرد. HCU یا واحد کنترل مرکزی هیبرید مسئول مدیریت پیچیده میان موتور دیزل (یا گاز)، موتور برقی و باتری است. این واحد نه تنها در لحظه، فعالیت بهینه بخش‌های مختلف را تعیین می‌کند، بلکه با استفاده از سنسور ها و الگوریتم‌های پیش‌بینی می‌تواند حالت‌های رانندگی را قبل از وقوع تغییرات پیش‌بینی کند و پاسخ مناسب ارائه دهد.

این سیستم همچنین قابلیت‌هایی مانند مدیریت حرارت باتری برای شرایط مختلف آب‌وهوایی، تشخیص حالت‌های باربری و تطبیق عملکرد پیشرانده برای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی را نیز ارائه می‌دهد. این ویژگی‌ها در مجموع باعث بهبود پاسخگویی خودرو در شرایط متفاوت می‌شود و راننده را از تصمیم‌گیری‌های پیچیده در مورد انتخاب حالت‌های قدرت بی‌نیاز می‌کند.

تجربه کاربری و راحتی راننده

در بسیاری از کامیون‌های سنگین سنتی، تمرکز مهندسی بیش از حد بر بخش فنی و قدرت بوده و به راحتی راننده و تجربه کلی کاربری توجه کافی نشده است. Auman Galaxus این رویه را تغییر داده است. طراحی کابین، ارگونومی قرارگیری ادوات کنترلی، سیستم‌های کاهش صدا و ارتعاش و سیستم‌های تهویه و گرمایش پیشرفته همگی نشان‌دهنده توجه به کاربری واقعی



نخستین چالش، زیرساخت‌های پشتیبانی است؛ کامیون‌های هیبرید نیازمند دسترسی به شبکه‌ای از ایستگاه‌های خدماتی و تعمیراتی مجهز هستند که بتوانند خدمات تخصصی در زمینه سیستم‌های هیبریدی و باتری ارائه دهند. در بسیاری از بازارهای نوظهور، چنین زیرساختی هنوز به‌طور کامل شکل نگرفته است.

چالش دوم به‌قیمت اولیه خودرو بازمی‌گردد. فناوری‌های هیبریدی به‌طور معمول هزینه ساخت بالاتری نسبت به نمونه‌های دیزلی سنتی دارند. این موضوع در شرایطی که شرکت‌های حمل و نقل با فشارهای مالی بسیاری مواجه هستند، می‌تواند مانعی در کنار گذاشتن کامیون‌های دیزلی موجود باشد.

همچنین نگرانی‌هایی درباره عمر مفید باتری و هزینه‌های جایگزینی آن در آینده وجود دارد؛ موضوعی که تجربه نشان داده است در کامیون‌های برقی و هیبریدی یکی از عوامل مهم در محاسبه هزینه کل مالکیت (TCO) است.

کامیون‌های هیبریدی، گزینه‌های نزدیک به واقعیت

رونمایی از نسل جدید Auman Galaxus با معماری Hybrid 3.0 نقطه عطفی در صنعت کامیون‌های سنگین است که ترکیب فناوری‌های هوشمند، بهره‌وری انرژی و کاربری واقعی را در قالب یک محصول واحد ارائه می‌دهد. این کامیون‌ها نه تنها می‌توانند بهره‌وری عملیاتی را افزایش دهند، بلکه نوآوری‌های فنی آن‌ها راه را برای تحول عمیق‌تر در حمل و نقل سنگین هموار می‌کند. با این حال تحقق پتانسیل کامل این محصول در گرو توسعه زیرساخت‌های پشتیبانی، مدیریت هزینه‌ها و انطباق بازارها با فناوری‌های نوین است. آینده حمل و نقل سنگین در سطح جهانی ممکن است با محصولاتی مانند Auman Galaxus رقم زده شود؛ محصولاتی که سعی دارند کارایی، اقتصاد و مسئولیت زیست‌محیطی را در کنار هم قرار دهند.

رانندگان حرفه‌ای هستند.

از سوی دیگر، سطح بالایی از شارژ و مدیریت انرژی باعث شده در مسیرهای شهری و توقف‌های مکرر، عملکرد بهینه موتور حفظ شود؛ بدون آن که راننده نگران افاست توان یا افزایش مصرف سوخت باشد. این مساله به‌ویژه در ناوگان‌های توزیع شهری که توقف‌های پی در پی دارند، اهمیت زیادی پیدا می‌کند.

پیامدهای اقتصادی و محیط‌زیستی

یکی از مهم‌ترین وعده‌های فناوری هیبریدی، کاهش هزینه‌های عملیاتی است و کشنده هیبریدی فوتون با ادعای کاهش مصرف انرژی تا حدود ۲۶ درصد نسبت به کامیون‌های دیزلی استاندارد، سعی دارد این وعده را به واقعیت تبدیل کند.

کاهش مصرف سوخت به معنی کاهش هزینه‌های روزمره شرکت‌های حمل و نقل است که در بازار رقابتی کنونی می‌تواند تفاوتی کلیدی ایجاد کند.

مساله دیگری که در سطح جهانی اهمیت پیدا کرده، کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی است. حمل و نقل سنگین به عنوان یکی از منابع اصلی انتشار گازهای گلخانه‌ای شناخته می‌شود و استفاده از سیستم‌های هیبریدی می‌تواند نقش مهمی در تحقق اهداف زیست‌محیطی کشورهای مختلف داشته باشد. Auman Galaxus با ارائه گزینه‌های هیبرید سوخت -برقی و گاز -برقی برای شرکت‌های بزرگ حمل و نقل این امکان را فراهم می‌کند که بسته به سیاست‌های محیط‌زیستی و مقررات منطقه‌ای، انتخاب مناسب‌تری داشته باشند.

چالش‌های پیش روی ناوگان سنگین

هر چند رونمایی از چنین محصول پیشرفته‌ای امیدوارکننده است، اما بدون چالش نیست.



## وانت نیسان دوگانه‌سوز ۱,۲ میلیارد تومان شد

«قیمت وانت نیسان دوگانه‌سوز زامیاد در نسخه صفر کیلومتر طی روزهای اخیر در بازار آزاد به حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسیده است؛ رقمی که از افزایش توجه و نیاز بازار به خودروهای باری سبک حکایت دارد. این رشد قیمتی در شرایطی رخ داده که بازار خودروهای سواری با رکود نسبی مواجه است؛ اما بخش خودروهای کار و تجاری سبک مسیر متفاوتی را دنبال

می‌کند. اصلاح قیمت بنزین نقش مهمی در افزایش استقبال از خودروهای دوگانه‌سوز داشته است. کاهش هزینه‌های جاری و صرفه اقتصادی بالاتر در کاربری‌های روزمره، باعث شده وانت‌های دوگانه‌سوز بار دیگر در کانون توجه متقاضیان قرار گیرند؛ به‌ویژه برای مشاغل شهری و توزیعی که هزینه سوخت سهم قابل توجهی از مخارج آن‌ها را تشکیل می‌دهد.

## ثبات نسبی قیمت هیبریدی‌های وارداتی در سایه ارز متلاطم

این عامل نیز هنوز به اندازه‌ای قدرتمند نبوده که بتواند موج جدیدی از تقاضا و به تبع آن، افزایش قیمت را در بازار ایجاد کند؛ به‌ویژه آن‌که فاصله قیمتی این خودروها با مدل‌های بنزینی همچنان قابل توجه است.

در مجموع، ثبات قیمت خودروهای هیبریدی وارداتی را می‌توان حاصل برهم‌کنش چند عامل دانست؛ از رشد نرخ ارز و محدودیت واردات گرفته تا کاهش انتظارات تورمی، احتیاط خریداران و نبود تقاضای موثر. با این حال تداوم این ثبات، بیش از هر چیز به تحولات آتی در سیاست‌های ارزی، وضعیت واردات و تصمیمات مرتبط با قیمت سوخت وابسته است و هر تغییر معنادار در این متغیرهای می‌تواند مسیر بازار هیبریدی‌ها را نیز تا حدی تغییر دهد.

محسوسی را تجربه نکرده‌اند.

یکی از مهم‌ترین دلایل این ثبات نسبی، شکل نگرفتن انتظارات تورمی در میان متقاضیان این دسته از خودروهاست. به‌نظر می‌رسد خریداران بالقوه، با توجه به شرایط کلی اقتصاد، سیاست‌های ارزی و ابهام در آینده واردات، فعلاً رویکرد «انتظار و نظاره» را در پیش گرفته‌اند و از ورود شتاب‌زده به بازار خودداری می‌کنند. همین کاهش تقاضای هیجانی، مانع از انتقال فشارهای ارزی به قیمت خودروهای هیبریدی شده است.

از سویی دیگر اصلاح تدریجی نرخ سوخت و افزایش هزینه‌های استفاده از خودروهای بنزینی در ماه‌های گذشته سبب شده است توجه بخشی از مصرف‌کنندگان معطوف بر خرید و استفاده از خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی باشد. با این حال، به‌نظر می‌رسد

مسیر بازار خودروهای هیبریدی وارداتی در روزهای اخیر متفاوت از انتظار عمومی بوده است. بر این اساس در حالی که نرخ ارز طی هفته‌های گذشته با نوساناتی همراه بوده و روند واردات نیز همچنان با کندی و محدودیت مواجه است، قیمت برخی خودروهای هیبریدی وارداتی در بازار آزاد تقریباً ثابت مانده و واکنش هیجانی از خود نشان نداده است؛ رفتاری که در شرایط فعلی بازار خودرو، قابل تأمل به‌نظر می‌رسد.

واکنش بازار خودرو به تغییرات نرخ ارز در کشور سریع و بی‌وقفه است و کوچک‌ترین نوسان ارزی، به‌ویژه در بخش خودروهای وارداتی، خود را در قالب افزایش قیمت نشان می‌دهد. با این حال، بررسی قیمت‌ها در روزهای اخیر نشان می‌دهد هیبریدی‌های وارداتی از این قاعده تا حدی مستثنی شده‌اند و برخلاف پیش‌بینی‌ها، جهش قیمتی

### تحلیل

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

| نام خودرو                             | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیارد و ۲۳۰                | ۲ میلیارد و ۶۵۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| کی‌ام‌سی ایکل ۱,۵ لیتر (۱۴۰۴)         | یک میلیارد و ۲۹۵               | یک میلیارد و ۶۰۰                 | ۵۰                           | ▲             |
| دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)                  | ۲ میلیارد و ۲۹۲                | ۲ میلیارد و ۸۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)    | ۲ میلیارد و ۱۸۲                | ۳ میلیارد و ۱۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)    | ۲ میلیارد و ۲۴۳                | ۳ میلیارد و ۲۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)             | یک میلیارد و ۷۵۸               | ۲ میلیارد و ۳۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| هایما 7X (۱۴۰۴)                       | ۲ میلیارد                      | ۲ میلیارد و ۷۰۰                  | ۰                            | ●             |
| هایما S5 پرو (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۷۰۰               | ۲ میلیارد و ۵۰۰                  | ۰                            | ●             |
| هایما S7 پرو (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۸۰۰               | ۲ میلیارد و ۸۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| لاماری ایما (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیارد و ۱۵۷                | ۳ میلیارد و ۱۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| لاماکو فلو (۱۴۰۴)                     | یک میلیارد و ۸۹۰               | ۲ میلیارد و ۱۵۰                  | ۰                            | ●             |
| فردا D۱۱۱ (۱۴۰۴)                      | یک میلیارد و ۲۹۰               | یک میلیارد و ۴۶۰                 | ۶۰                           | ▲             |
| فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۹۰۰               | ۲ میلیارد و ۸۰۰                  | ۰                            | ●             |
| لوکانو L7 (۱۴۰۴)                      | ۲ میلیارد و ۹۵۰                | ۳ میلیارد و ۹۵۰                  | ۱۵۰                          | ▲             |
| لوکانو L8 (۱۴۰۴)                      | ۳ میلیارد و ۶۹۰                | ۵ میلیارد و ۴۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)                | یک میلیارد و ۶۰۰               | ۲ میلیارد و ۱۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)                 | یک میلیارد و ۴۹۵               | یک میلیارد و ۹۵۰                 | ۵۰                           | ▲             |
| سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳) | ۳ میلیارد و ۷۹۰                | ۵ میلیارد                        | ۱۰۰                          | ▲             |
| سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳) | ۴ میلیارد و ۲۹۰                | ۵ میلیارد و ۷۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |

| نام خودرو                                      | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)                | ۲ میلیارد و ۹۰۰                | ۳ میلیارد و ۵۰۰                  | ۱۵۰                          | ▲             |
| جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)                | ۳ میلیارد و ۳۰۰                | ۳ میلیارد و ۸۰۰                  | ۱۵۰                          | ▲             |
| چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)                       | یک میلیارد و ۴۳۷               | ۳ میلیارد                        | ۱۰۰                          | ▲             |
| چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیارد و ۲۶۸                | ۳ میلیارد و ۵۰۰                  | ۳۰۰                          | ▲             |
| رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)                          | ۳ میلیارد و ۴۹۰                | ۴ میلیارد                        | ۱۵۰                          | ▲             |
| روئو Erx5 (۲۰۲۳)                               | یک میلیارد و ۷۶۲               | ۳ میلیارد و ۴۰۰                  | ۲۰۰                          | ▲             |
| کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)              | ۲ میلیارد و ۷۵۰                | ۴ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            | ●             |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۲ میلیارد و ۴۳۰                | ۳ میلیارد و ۷۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۲ میلیارد و ۷۰۰                | ۴ میلیارد و ۱۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)              | ۴ میلیارد و ۵۹۰                | ۴ میلیارد                        | ۲۰۰                          | ▲             |
| فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)                    | ۴ میلیارد و ۵۹۰                | ۷ میلیارد و ۳۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)                      | ۳ میلیارد و ۸۷۰                | ۰                                | ۰                            | ●             |
| فولکس تی‌آر‌اک ۱,۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)           | ۳ میلیارد و ۸۸۰                | ۵ میلیارد و ۳۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)                                | ۲ میلیارد و ۲۰۰                | ۴ میلیارد و ۷۰۰                  | ۲۰۰                          | ▲             |
| کی‌ام‌سی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)                       | ۲ میلیارد و ۱۵۰                | ۲ میلیارد و ۳۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)             | ۴ میلیارد و ۲۶۸                | ۶ میلیارد و ۲۰۰                  | ۰                            | ●             |
| لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)                      | ۲ میلیارد و ۷۹۸                | ۳ میلیارد و ۷۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| لبم موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)          | ۲ میلیارد و ۶۴۰                | ۰                                | ۰                            | ●             |
| لبم موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)          | ۲ میلیارد و ۷۳۹                | ۰                                | ۰                            | ●             |
| لبم موتور T03 (۲۰۲۵)                           | یک میلیارد و ۵۵۱               | یک میلیارد و ۴۵۰                 | ۵۰                           | ▲             |
| مزدا CX-50 (۲۰۲۴)                              | ۳ میلیارد و ۶۹۰                | ۸ میلیارد                        | ۶۰۰                          | ▲             |
| میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)                       | ۲ میلیارد و ۶۹۸                | ۵ میلیارد و ۵۰۰                  | ۰                            | ●             |
| نیسان آلتیما (۲۰۲۴)                            | ۴ میلیارد و ۲۵۰                | ۵ میلیارد و ۹۰۰                  | ۲۰۰                          | ▲             |
| نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)                | ۲ میلیارد و ۹۴۵                | ۴ میلیارد و ۴۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| وو یافری (۲۰۲۵)                                | ۴ میلیارد و ۹۵۰                | ۷ میلیارد و ۵۰۰                  | ۳۰۰                          | ▲             |
| هونگی ۵ (۲۰۲۵)                                 | ۴ میلیارد و ۱۹۴                | ۴ میلیارد و ۱۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| هیوندای کونا (۲۰۲۵)                            | ۴ میلیارد و ۵۹۲                | ۵ میلیارد و ۴۰۰                  | ۱۵۰                          | ▲             |

| نام خودرو                                       | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                                | ۴۰۹                            | ۶۵۲                              | ۶                            | ▲             |
| پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)                  | ۴۱۴                            | ۶۵۶                              | ۷                            | ▲             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۰۴                            | ۸۳۰                              | ۳۲                           | ▲             |
| ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)                          | ۶۰۹                            | ۹۲۲                              | ۱۴                           | ▲             |
| ساینا اتومات (۱۴۰۴)                             | ۶۷۱                            | یک میلیارد و ۱۵۰                 | ۰                            | ●             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                               | ۵۶۱                            | ۹۱۷                              | ۱۱                           | ▲             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۵۵۷                            | ۹۵۵                              | ۲۰                           | ▲             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                         | ۷۸۰                            | یک میلیارد                       | ۱۲                           | ▲             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                              | ۹۶۸                            | یک میلیارد و ۲۹۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۵۸۷                            | ۸۳۴                              | ۲۸                           | ▲             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۱۶                            | ۸۴۶                              | ۲۸                           | ▲             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                     | ۵۲۳                            | ۸۶۰                              | ۲۵                           | ▲             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۶۵                            | ۸۱۵                              | ۲۰                           | ▲             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)           | ۴۷۴                            | ۸۱۷                              | ۱۷                           | ▲             |
| کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)                          | ۸۵۰                            | یک میلیارد و ۱۱۰                 | ۲۵                           | ▲             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۸۹۱                            | یک میلیارد و ۳۴۸                 | ۶۲                           | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                     | ۹۱۸                            | یک میلیارد و ۴۷۰                 | ۳۰                           | ▲             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                             | ۹۸۳                            | یک میلیارد و ۵۲۸                 | ۵۷                           | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                        | یک میلیارد و ۲۲۸               | یک میلیارد و ۷۶۵                 | ۵۴                           | ▲             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)                | ۷۸۹                            | یک میلیارد و ۱۲۵                 | ۱۰                           | ▲             |
| نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)         | ۸۳۵                            | یک میلیارد و ۹۰۰                 | ۱۵                           | ▲             |
| نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)                          | ۹۵۰                            | یک میلیارد و ۲۱۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)                          | ۹۳۰                            | یک میلیارد و ۱۸۰                 | ۸                            | ▲             |
| پادرا دوگانه (۱۴۰۴)                             | ۹۰۰                            | یک میلیارد و ۴۰۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)                       | یک میلیارد و ۱۳۴               | یک میلیارد و ۳۴۰                 | ۴۵                           | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | یک میلیارد و ۱۰۵                 | ۴۶                           | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | یک میلیارد و ۱۹۰                 | ۶۲                           | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)     | ۸۸۷                            | یک میلیارد و ۳۰۰                 | ۳۷                           | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)     | ۸۹۲                            | یک میلیارد و ۳۱۸                 | ۴۱                           | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)     | ۸۹۵                            | یک میلیارد و ۳۹۵                 | ۲۵                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                            | یک میلیارد و ۱۸۸                 | ۶۱                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۸۳۳                            | یک میلیارد و ۳۳۰                 | ۳۰                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                            | یک میلیارد و ۴۱۵                 | ۵۵                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)    | ۸۸۵                            | یک میلیارد و ۴۴۵                 | ۵۹                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۹۳                            | یک میلیارد و ۵۴۵                 | ۳۷                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)      | یک میلیارد و ۱۱۰               | یک میلیارد و ۶۴۵                 | ۷۲                           | ▲             |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                        | ۹۳۰                            | یک میلیارد و ۴۲۷                 | ۳۵                           | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)        | ۹۵۲                            | یک میلیارد و ۴۵۲                 | ۵۷                           | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)           | ۹۷۹                            | یک میلیارد و ۴۸۱                 | ۵۶                           | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                        | یک میلیارد و ۱۸۶               | یک میلیارد و ۷۱۵                 | ۴۸                           | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                      | ۹۶۷                            | یک میلیارد و ۴۰۵                 | ۳۶                           | ▲             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                           | یک میلیارد و ۱۶۹               | یک میلیارد و ۷۰۰                 | ۶۲                           | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                | ۷۹۷                            | یک میلیارد و ۱۷۰                 | ۷۸                           | ▲             |
| ری‌ا (۱۴۰۴)                                     | یک میلیارد و ۱۴۲               | ۲ میلیارد و ۳۵۰                  | ۸۰                           | ▲             |
| وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)                 | ۶۵۰                            | ۸۵۵                              | ۱۲                           | ▲             |

به آن را جهت سیر مراحل قانونی و قضائی به این اداره ارائه کردند.» رئیس اداره تعزیرات حکومتی اردستان خاطر نشان کرد: «با توجه به حساسیت موضوع و مصوبات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در این خصوص پرونده به صورت ویژه در دستور کار قرار گرفت.» سلامی تصریح کرد: «پس از احضار متهم و رسیدگی های قانونی و براساس مدارک و مستندات موجود در پرونده، اتهام انتسابی به مالک را محرز تشخیص داده که علاوه بر ضبط روغن های مکشوفه، متهم به پرداخت مبلغ بیش از ۳۰۰ میلیون تومان، تحت عنوان جزای نقدی در حق صندوق دولت محکوم شد.»

رئیس اداره تعزیرات حکومتی اردستان گفت: «کامیون حامل ۶۱۶۰ لیتر روغن موتور قاچاق از استان تهران به شهرستان میبد کشف شد.» به گزارش خبرنگار مهر، امید سلامی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: «ماموران یگان امداد، در راستای طرح مقابله با قاچاق کالاهای اساسی، هنگام کنترل و پایش خودروهای عبوری در محورهای مواصلاتی، به یک دستگاه کامیون مشکوک شده و خودرو را برای بررسی بیشتر متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از کامیون، تعداد ۲۸ بشکه ۲۲۰ لیتری روغن موتور که بدون مجوز و مدارک مثبته قانونی از استان تهران به مقصد شهرستان میبد در حال تردد بود، کشف و گزارش مربوط



## توقیف کامیون حامل روغن موتور قاچاق در اردستان



اعتماد صنایع عربی به محصولات ایرانی، افق تازه ای پیش روی صنعت روانکار کشور گشود؛

# صادرات ۲ محصول «ایرانول» به کشورهای عربی خلیج فارس

این محصولات نشان می دهد که ایرانول توانسته است زنجیره تولید روانکارهای صنعتی پیشرفته را در داخل کشور تکمیل کند.

وجود واحدهای پالایشگاهی مجهز، خطوط تولید مدرن و آزمایشگاه های کنترل کیفیت پیشرفته، امکان تولید روانکارهایی با استانداردهای بین المللی را فراهم کرده است. این موضوع نه تنها به کاهش وابستگی کشور به واردات کمک می کند، بلکه ایرانول را در مسیر تبدیل شدن به یک برند منطقه ای قرار می دهد.

در سطح کلان تر، این صادرات می تواند به بهبود تراز ارزی صنعت روانکار کمک کند. در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با محدودیت های ارزی مواجه اند، صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا می تواند نقش مهمی در تقویت درآمدهای غیرنفتی ایفا کند.

همچنین، حضور در بازارهای کشورهای عربی می تواند زمینه ساز همکاری های صنعتی گسترده تر، انتقال فناوری و توسعه شبکه های تجاری شود. در مجموع، صادرات روغن های توربین و کمپرسور ایرانول را باید فراتر از یک موفقیت تجاری دانست.

این رویداد نشان دهنده بلوغ صنعتی، ارتقای کیفیت، توسعه فناوری و افزایش توان رقابتی صنعت روانکار ایران است.

اگر این مسیر با برنامه ریزی دقیق، توسعه سبب محصولات صادراتی و تقویت خدمات پس از فروش ادامه یابد، ایرانول می تواند به یکی از بازیگران اصلی بازار روانکارهای صنعتی در منطقه تبدیل شود.



حرکت کرده است.

این تغییر رویکرد برای موفقیت در بازارهای رقابتی ضروری است و می تواند به افزایش سهم ایرانول در بازارهای منطقه ای منجر شود. از منظر صنعتی، صادرات

مصرف کننده، ارائه خدمات پس از فروش و معرفی دقیق ویژگی های فنی محصولات، همگی نشان می دهد که ایرانول از مدل سنتی صادرات فاصله گرفته و به سمت یک رویکرد حرفه ای تر و مبتنی بر بازاریابی صنعتی

موتور یا روانکارهای عمومی، نیازمند فرمولاسیون دقیق، پایداری حرارتی بالا، مقاومت در برابر اکسیداسیون و سازگاری کامل با تجهیزات حساس صنعتی هستند.

روغن های توربین و کمپرسور در صنایع نیروگاهی، پتروشیمی، پالایشگاهی و حمل و نقل گاز نقش حیاتی دارند و کوچک ترین نقص در کیفیت آن ها می تواند منجر به توقف تولید، خسارت های سنگین و کاهش بهره وری شود. بنابراین، پذیرش این محصولات توسط مشتریان صنعتی در کشورهای عربی، نشان دهنده اعتماد به کیفیت و استانداردهای ایرانول است.

ورود به کشورهای عربی خلیج فارس اهمیت ویژه ای دارد.

این کشورها از بزرگ ترین مصرف کنندگان روانکارهای صنعتی در منطقه هستند و به دلیل حجم بالای فعالیت های نفتی، گازی و نیروگاهی، بازار پایداری برای محصولات باکیفیت محسوب می شوند.

رقابت در این بازار عمدتاً در اختیار برندهای اروپایی و آسیایی بوده و ورود یک تولیدکننده ایرانی به این فضا، نشان دهنده ارتقای توان رقابتی صنعت روانکار کشور است.

این موفقیت می تواند مسیر را برای توسعه صادرات سایر محصولات ایرانول و حتی دیگر شرکت های ایرانی هموار کند.

نکته مهم دیگر، تغییر رویکرد ایرانول در توسعه صادرات است. حضور مستقیم در بازارهای هدف، تعامل با صنایع

برای نخستین بار پس از تاسیس شرکت نفت ایرانول وابسته به شستا، صادرات موفقیت آمیز محصولات صنعتی با تکنولوژی و ارزش افزوده بالا صورت پذیرفت.

به گزارش شستا رسانه، با توجه به اهمیت توسعه صادرات و بهبود بیش از پیش ارزش آوری و در راستای سیاست های ابلاغی به منظور افزایش نفوذ محصولات صادراتی در حوزه کشورهای خلیج فارس، شرکت نفت ایرانول وابسته به شستا با اتخاذ راهبردهای مناسب و حضور مستقیم در بازارهای صادراتی و تعامل مستقیم با صنایع تولیدی و معرفی کیفیت، محصولات و خدمات پس از فروش، موفق به صادرات روغن های صنعتی توربین و کمپرسور و کسب رضایت مشتریان نهایی از مصرف محصولات این شرکت شد.

این اقدام گامی مهم در مسیر توسعه بازارهای صادراتی ایرانول و بهره گیری از ظرفیت های تجاری کشورهای حوزه خلیج فارس به شمار می رود و نشان دهنده کیفیت بالای محصولات تولیدی این شرکت در تامین نیازهای صنعتی فرامرزی و ارتقای جایگاه ایرانول در بازارهای بین المللی است.

این اتفاق نه تنها از منظر اقتصادی اهمیت دارد، بلکه از نظر صنعتی، فناورانه و حتی ژئوپلیتیک نیز پیام های مهمی برای بازار منطقه ای و جایگاه ایرانول در زنجیره ارزش روانکارها به همراه دارد.

صادرات انجام شده مربوط به محصولات صنعتی با فناوری بالا است؛ محصولاتی که برخلاف روغن های





**"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"**

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



و تولید شده است. چراکه هنگام تولید این خودرو از قالب‌های تزریقی استفاده شده است که مطابق اصل ساندویچ طراحی و تولید شده و پل‌های جدید به‌یمن بر خورداری از صفحات باز طراحی شده قابل انعطاف مستحکم و پلی‌پروپیلن، عملکرد در خسانی جین حرکت خودرو دارد. مضاف بر این شاسی این خودرو به‌گونه‌ای طراحی شده است که قابلیت تحمل بارهای خمشی و پیچشی را دارد و تنها به مقاومت زیاد بسنده نشده که در این زمینه مرسدس با توجه به مواد اولیه با کیفیت و یکبارچه و ماده کامل جدید که فرآیند تولید، دست به یک ابتکار عمل اساسی زده است.

«کانسپت ESF2019 که سال ۲۰۱۹ میلادی از سوی مرسدس نیز معرفی شد تحولات چشمگیری را در سیاست‌های تولید این خودرو ساز رقم زد. بر این اساس سازه شاسی و بدنه خودرو نقش مهمی در حفظ ایمنی سر نشینان ایفا می‌کند. بنابراین مهندسان مرسدس در نسخه ESF2019 از متريال‌هایی استفاده کرده‌اند که مطابق آن چه اعلام شده تا ۲۰ درصد سبک وزن تر از نسخه استاندارد ساخته شده است و به‌ارتقای ایمنی خودرو کمک قابل توجهی می‌کند. سازه کانسپت فوق‌ایمن مرسدس بر پایه GLE یکی از بی‌نظیرترین سازه‌های بدنه است که تاکنون توسط مهندسان مکانیک خودرو طراحی



## تحول در «مرسدس بنز» با کانسپت «ESF2019»

### تلگرام

Telegram

### ارتقای ایمنی خودروهای چینی

هرگاه صحبت از ایمنی خودرو می‌شود، در ذهن مخاطب محصولاتی از ولوو و مرسدس بنز تداعی می‌شود. در واقع تا همین چند وقت پیش، برندهای چینی در این زمینه عملکرد در خسانی نداشته‌اند؛ با این حال از ابتدای سال جاری میلادی تا اواخر ماه سپتامبر، با تست و بررسی محصولات جدید خودرو سازان چینی توسط موسسه ایمنی «یوروانکپ» مشخص شد این مدل خودروها در بخش ایمنی حرف‌های بسیاری برای گفتن دارند. حال سوال این است که آیا با توجه به تست‌های ایمنی به‌عمل آمده توسط یوروانکپ، می‌توان از این پس به ایمنی خودروهای چینی نیز همچون محصولات اروپایی و آمریکایی اعتماد داشت؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اعمال تغییرات مثبت و گسترده در بخش ایمنی خودروهای چینی، از جمله دلایل اصلی و مهم قرار گرفتن نام آن‌ها در فهرست ایمن‌ترین‌های سال است. به عبارت خودرو سازان چینی با به‌کارگیری تکنولوژی‌های پیشرفته و به‌روز، ایمنی محصولات خود را تا حد زیادی ارتقا داده‌اند. در عین حال صنعت خودرو داخلی نیز با رعایت این مسأله می‌تواند ایمنی محصولاتش را به‌شکل چشمگیری افزایش دهد.

علیراده

خودروسازان چینی طی سال‌های اخیر در راستای ارتقای ایمنی محصولاتشان تلاش بسیاری کرده‌اند و این مسأله به‌گونه‌ای بوده است که آن‌ها وارد رقابت تنگاتنگی با رقبای اروپایی خود شده‌اند. امسال نیز در فهرست یوروانکپ شاهد بیش از ۱۰ مدل خودرو چینی هستیم که همگی از سرمایه‌گذاری و توسعه فناوری چشم‌بادامی‌ها در این صنعت خبر می‌دهد. بنابراین خودرو سازان داخلی نیز می‌توانند با الگو قرار دادن صنعت خودرو چین، در این زمینه گام‌های بزرگ و اساسی بردارند.

بشارتی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

### قطعات نایاب

### برخی خودروها!

«خودرو خارجی سدان دارم که دارای دوربین در بخش جلو است. اما چند روزی بود که این قطعه از کار افتاده بود. با مراجعه به مرکز تخصصی مربوطه، مکانیک تشخیص داد که قطعه مذکور معیوب شده است و نیاز به تعویض دارد. در عین حال به‌رغم مراجعه به بازار لوازم‌بدکی و تلاش و بررسی بسیار، باز هم موفق نشدم دوربین خودرویم را پیدا کرده و آن را خریداری کنم. در نهایت مکانیک گفت این قطعه را باید از خارج کشور سفارش دهد و حدود یک ماه برای تامین آن زمان نیاز است!

علیمردانی - کرج

### نظرسنجی

Poll

### پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۶۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

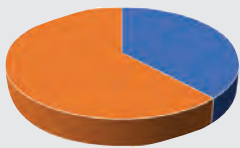


نظرسنجی شماره ۲۴۶۹  
تا چه میزان نظارت بر عملکرد مراکز معاینه‌فنی می‌تواند در برآورد صحیح وضعیت خودروها تأثیرگذار باشد؟

۱- کم  
۲- زیاد

گزینه ۱ ۳۸ درصد

گزینه ۲ ۶۲ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم بازی‌های رایانه‌ای و انیمیشن‌های مرتبط با رانندگی تا چه میزان می‌تواند در ایجاد فرهنگ‌سازی صحیح رانندگی در کشور موثر باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۳۸ درصد به گزینه یک یعنی تاحدودی و ۶۲ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

### پیامک

SMS

راهنمای بازار

**قص خرید خودرویی را دارم که ضمن برخورداری از ظاهری اسپرت و جوان‌پسند، مجهز به پیش‌ران قدرتمند و آپشن‌های رفاهی به‌روز باشد. آیا در این خصوص هیوندای الانترامدل ۲۰۱۵ با کارکرد ۱۳۵ هزار کیلومتر و با قیمت ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان می‌تواند گزینه مناسبی باشد؟**

۹۱۸۷\*۹۲۱\*

«الانتراسدان کامپکت سگمنت C هیوندای است که از سال ۱۹۹۰ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز کره‌ای قرار دارد. الانترایکی از سدان‌های جمع‌وجور موفق بازار جهانی است و تا به امروز هفت نسل از این سدان به بازار جهانی عرضه شده است. اما در بازار خودرویی کشورمان، به‌دلیل عدم واردات خودرو در چند سال اخیر، تنها نسل‌های سوم و پنجم و نهایتاً ششم این خودرو به‌فروش رسیده است. در عین حال با توجه به طراحی نسل پنجم الانترا، این سدان کره‌ای بسیار مورد توجه اسپرت‌دوستان و جوانان قرار گرفته است.

از سال ۲۰۱۰ میلادی به‌بعد زبان طراحی کمپانی هیوندای به‌طور کامل تغییر کرد. به بیان دیگر حدود یک دهه است که زبان جدید طراحی هیوندای هر پنج سال به‌روزرسانی شده و با ورود پیتر شرایر، طراح اسبق گروه فولکس‌واگن این اتفاق به‌خوبی افتاد و بازخورد‌های بسیار خوبی را نیز برای کمپانی هیوندای و کیاموتورز به‌همراه داشته است. الانترانس پنجم برخلاف نسل قبلی خود، از خطوط تیز و سطوح تخت برخوردار است و کاراکتر کاملاً اسپرتی دارد. نمای جانبی خودرو با رنگ‌های ۱۶ اینچی به‌صورت استاندارد) و ۱۷ اینچی (در نسخه فول آپشن) با خط تیز افقی روی بدنه و خطوط تیز روی گل‌گیرها و پوزه کوتاه و فرم کمانی سقف تصویر اسپرتی را ارائه می‌دهد. چهره الانترا با چراغ‌های کشیده و گرافیک خاص آن و جلونیچره باریک افقی که در فرم ۶ ضلعی قرار گرفته و خطوط تیز روی کاپوت کاملاً تهاجمی است.

هرچند که الانترانس پنجم در سال ۲۰۱۳ دستخوش تغییرات طراحان قرار گرفت و فیس‌لیفت شد. در نمای عقب چراغ‌های کشیده با حجم‌پردازی در این بخش و گرافیک زیبای چراغ‌های عقب، نمای جذابی از این خودرو را به‌نمایش می‌گذارد. کابین هیوندای الانترانس پنجم کمی خلوت و البته ساده طراحی شده است. زیرا با استفاده از یک نمایشگر ۷ اینچی بخش میانی داشبورد خلوت به‌نظر می‌رسد و یک نمایشگر ۱۴ اینچی و ۱۲ اینچی در پشت کلاستر حس مدرن بودن را به‌این خودرو القا می‌کند. اما طراحان کمپانی هیوندای تمامی تنظیمات مربوط به سیستم تهویه مطبوع و نمایشگر سیستم اطلاعات-سرگرمی را در بخش میانی داشبورد تعبیه کرده‌اند. دورنگ بودن فضای داخلی و طراحی سانروف نیز فضای کاملاً دلنشینی را در این خودرو به‌وجود آورده است. از سوی دیگر طراحی غریب‌ک فرمان مشابه برادر بزرگ‌تر آن، یعنی سوناتای دسته‌دنده اسپرت رانندگی با الانترا را جذاب می‌کند.

کابین این سدان کامپکت هیوندای نیز از نظر کیفیت در سطح قابل قبولی قرار دارد. اما مهم‌ترین ضعف الانترا پس از کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر، به‌گوش رسیدن سروصدا می‌توان به ۶ ایربگ، سیستم ترمز ABS، TCS، EBD و ESC، سیستم صوتی به‌همراه ۶ بلندگو، ورودی USB و AUX، نمایشگر ۷ اینچی لمسی، سیستم تشخیص صدا، دکمه‌های کنترلی روی فرمان، کروز کنترل، سیستم نشانگر فشار باد تایرها، دوربین دنده عقب، سیستم استارت دکمه‌ای و ورود بدون کلید (کی‌لس)، روکش چرمی صندلی‌ها و سیستم تهویه مطبوع دو‌گانه و اتوماتیک اشاره کرد. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد، این خودرو می‌تواند گزینه مناسبی برای خرید باشد.

## «سانتافه»؛ مکعبی که می‌خواهد آفرودر باشد! آیا کراس اوور جدید کره‌ای‌ها محبوب است؟



«هیوندای سانتافه ۲۰۲۵ یکی از برجسته‌ترین اس‌یو‌وی‌های ساینز متوسط بازار است که با طراحی جسورانه، کابین زیبا و امکانات پیشرفته توانسته جایگاه ویژه‌ای در میان رقبای داشته باشد. این مدل به‌ویژه در سال ۲۰۲۵ با طراحی جدید و پلت‌فرم مدرن، توجهات زیادی را به‌خود جلب کرده و حتی در جوایز معتبر جهانی نظیر جایزه Car of the Year از Carwow رتبه اول را کسب کرده است.

### کابین جدید با سطح امکانات رفاهی بالا

وقتی وارد کابین سانتافه ۲۰۲۵ می‌شوید، کیفیت ساخت بالا و طراحی مدرن در نگاه اول جلب توجه می‌کند. فضای داخلی با استفاده از مواد نرم و دقیق در کنار سطوح گسترده دیجیتال، تجربه‌ای لوکس و راحت را برای سر نشینان فراهم می‌آورد. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های کابین، صفحه‌نمایش‌های دیجیتال بزرگ است. سانتافه دارای یک صفحه‌نمایش لمسی مرکزی ۱۲.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و در برخی تریم‌ها صفحه‌نمایش دیجیتال ۱۲.۳ اینچی برای پشت‌امیر است که با فناوری‌های Apple CarPlay و Android Auto بی‌سیم هماهنگ می‌شود. صندلی‌ها با آرایش ۶ یا ۷ نفر بسته به انتخاب خریدار عرضه می‌شوند و در تریم‌های بالاتر مانند Calligraphy از چرم ناپا و صندلی‌های گرم‌شونده و تهویه‌شونده بهره می‌برند که تجربه‌ای بالاتر از میانگین کلاس ارائه می‌کنند.

در بخش ایمنی، هیوندای سانتافه ۲۰۲۵ با پکیج کامل Hyundai SmartSense عرضه می‌شود که شامل سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته‌ای از جمله تریم‌اضطراب خودکار، کروز کنترل تطبیقی، هشدار برخورد از نقاط کور و سیستم نگهدارنده مسیر است. برای تریم‌های بالاتر امکاناتی مانند Highway Driving Assist برای کمک نیمه‌خودکار در بزرگراه‌ها نیز ارائه می‌شود.

### قیمت

یکی از نقاط قوت سانتافه ۲۰۲۵، تنوع گسترده قیمت است که آن را در دسترس طیف وسیعی از خریداران قرار می‌دهد. در بازار ایالات متحده قیمت پایه سانتافه از حدود ۳۵ هزار و ۷۹۵ دلار برای نسخه SE شروع می‌شود و تا حدود ۵۰ هزار و ۱۴۵ دلار برای مدل‌های بالاتر (Calligraphy) افزایش می‌یابد.



### نگاهی به طراحی جعبه‌ای

سانتافه ۲۰۲۵ با طراحی خارجی جسور و جوان‌پسند یکی از بحث‌برانگیزترین خودروهای سال است. این اس‌یو‌وی به‌طور آشکار از طراحی‌های سنتی و منحنی‌محور فاصله گرفته و با خطوط زاویه‌دار، بدنه‌ای جعبه‌مانند و حجم‌سازش مدرن، زبان طراحی جدید هیوندای را به‌نمایش می‌گذارد.

در نگاه اول جلونیچره بزرگ و چراغ‌های باریک LED، چهره‌ای تهاجمی و مدرن به‌سانتافه بخشیده‌اند. ترکیب چراغ‌های جلو و عقب با خطوط تیز باعث شده سانتافه ۲۰۲۵ در بین سایر اس‌یو‌وی‌های هم‌رده کاملاً متمایز به‌نظر برسد. طراحی بدنه به‌گونه‌ای است که نه تنها زیبایی بصری را افزایش داده، بلکه به کاربردی‌تر شدن فضای کمکی می‌کند؛ زاویه‌های مستقیم و ارتفاع مناسب بدنه، باعث شده فضای داخلی بسیار جادارتر از نسل‌های قبلی باشد. چنین طراحی خارجی جسورانه و متفاوت باعث شده سانتافه علاوه بر بازارهای آمریکای شمالی، در اروپا و آسیای نیز بازخورد‌های مثبت زیادی دریافت کند. بسیاری از کارشناسان طراحی، ظاهر این خودرو را یکی از نقاط قوت مهم آن می‌دانند؛ به‌خصوص برای خریدارانی که می‌خواهند خودرو متفاوت‌تر و مدرن‌تری داشته باشند.

### مشخصات فنی

هیوندای سانتافه ۲۰۲۵ از چندین گزینه قوای محرکه برخوردار است که اصلی‌ترین آن موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ است. این پیش‌ران قادر به تولید حدود ۲۷۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۲ نیوتون متر گشتاور است و با یک گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته دوکلاچه (DCT) همراه می‌شود. همچنین خریداران می‌توانند نسخه هیبرید با موتور ۱.۶ لیتری توربو ۴ سیلندر و یک موتور الکتریکی را انتخاب کنند که در مجموع حدود ۲۳۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و با گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته همراه است. سانتافه بنزینی ظرف ۶.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و البته این عدد در نسخه هیبریدی کمی بالاتر است؛ اما همچنان برای رانندگی روزمره مناسب ارزیابی می‌شود.



# کشف لاستیک‌های قاچاق در میامی



فرمانده انتظامی میامی از کشف ۵۴ حلقه لاستیک تریلی قاچاق در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما؛ مرکز سمنان، سرهنگ سید مهدی موسوی گفت: «در راستای مقابله با قاچاق کالا، ماموران یگان امداد به یک دستگاه کامیونت

مشکوک شدند و برای بررسی های بیشتر آن را متوقف کردند.»  
 وی افزود: «در این بازرسی، ۵۴ حلقه لاستیک تریلی قاچاق، به ارزش ریالی ۵ میلیارد  
 از این خودرو کشف شد.»

حضور فعال در رویدادها، زمینه‌ساز همکاری‌های جدید و تقویت شبکه فروش این برند شد؛

## حضور موفق «رازی تاپر» در نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته

گواهی‌ای که نشان می‌دهد این برند توانسته کیفیت محصولات خود را به سطحی برساند که قابلیت رقابت در بازارهای منطقه‌ای و حتی جهانی را داشته باشد. در شرایطی که بسیاری از تولیدکنندگان داخلی هنوز در مسیر اخذ استانداردهای اروپایی هستند، دستیابی رازی تایر به این گواهی می‌تواند نقطه عطفی در مسیر صادرات و توسعه بازارهای خارج باشد.

از سوی دیگر، این نمایندگان فرصتی برای توسعه شبکه فروش و تقویت ارتباطات تجاری رازی تاپر فراهم کرد. برگزاری جلسات تخصصی، مذاکره با مشتریان کلان و حمل و نقل و تعامل مستقیم با مشتریان صنعتی، زمینه‌ساز شکل‌گیری همکاری‌های جدید در وقوع حاضریه این برند در زنجیره تامین کشور شد. در واقع، حضور در چنین رویدادهایی تنها یک فعالیت تبلیغاتی نیست؛ بلکه بخشی از یک استراتژی کلان برای تثبیت برند، توسعه بازار و افزایش سهم در بخش‌های کلیدی صنعت حمل و نقل است. نکته مهم دیگر، نقش رای تاپر در ارتقای تصویر صنعت تاپر ایران است. این شرکت با تأکید بر دانش فنی، ظرفیت تولید داخلی و نگاه توسعه‌محور، توانسته تصویری از یک تولیدکننده مدرن و رقابت‌پذیر ارائه دهد؛ تصویری که برای صنعت تاپر کشور حیاتی است، زیرا در سال‌های اخیر نیاز به توسعه‌ی رازی تاپر فناوری و افزایش کیفیت بیش از گذشته احساس می‌شود.

حضور رازی تایلر در این نمایشگاه را باید فراتر از یک رویداد نمایشگاهی دانست. این حضور نشان دهنده بلوغ صنعتی، آمادگی برای رقابت منطقه‌ای و تلاش برای همگام‌سازی با استانداردهای جهانی است. اگر این مسیر با توسعه فناوری، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و تقویت شبکه توزیع ادامه یابد، رازی تایلر می‌تواند به یکی از بازیگران اصلی صنعت تایلر منطقه تبدیل شود و نقش مهمی در تأمین پایدار نیاز بازار داخلی و توسعه صادرات ایفا کند.

رازی تاپر در این رویداد با معرفی سبد متنوع محصولات خود (از تاپرهای سواری تا تاپرهای تجاری و سنگین) بر کیفیت، دوام و عملکرد محصولاتش تأکید کرد. استقبال بازدیدکنندگان و فعالان صنعتی از غرفه این شرکت نشان داد که بازار، اعتماد قابل توجهی به توان فنی و تولیدی این برند دارد. این موضوع به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که رقابت تأثیر کشور در سال‌های اخیر با چالش‌هایی مانند رقبای شدید، فشار واردات و نوسانات قیمت مواد اولیه و نیاز به توسعه فناوری‌های نوین مواجه بوده است.

یکی از نکات مهم این حضور، تأکید رازی تاپر بر استانداردهای بین‌المللی و دریافت گواهی E-Mark بود.

وابسته را می‌توان یکی از مهم‌ترین رویدادهای اخیر صنعت تایر کشور دانست؛ رویدادی که نه تنها بهترین نژادهای برای نمایش توانمندی‌های این برند بود، بلکه پیام روشنی درباره مسیر آینده صنعت تایر ایران مخابره کرد. این نمایشگاه که یکی از رویدادهای تخصصی و اثرگذار حوزه حمل‌ونقل و زنجیره تامین به شمار می‌رود، فرصتی فراهم کرد تا تولیدکنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل، خودروسازان و فعالان لجستیک در یک بستر مشترک یادگیری تعامل کنند و رازی تایر نیز به حضور فعال خود توانست جایگاهش را در این اکوسیستم صنعتی تثبیت کند.

رزاری تایر به عنوان یکی از برندهای موفق ایرانی در صنعت تایر، با رویکردی مبتنی بر ارتقای کیفیت و همگام سازی با فناوری های روز دنیا، موفق به دریافت استانداردهای معتبر اروپایی و گواهی E-Mark شده است؛ دستاوردی که نشان دهنده توان رقابتی این برند در سطح بین المللی است. این شرکت با تکیه بر دانش فنی، ظرفیت تولید داخلی و نگاه توسعه محور، آینده ای روشن برای صنعت تایر کشور ترسیم کرده و در مسیر تامین پایدار نیاز بازار داخلی و حضور موثر در بازارهای منطقه ای بین المللی گام برمی دارد. حضور هفتمین و پررنگ رازی تایر در نمایشگاه بین المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع

 سہیل سیاوشی  
s.siavashi@autoworld.ir

«شرکت رازی تایر با حضوری فعال و هدفمند در مایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته، آخرین محصولات، توانمندی‌ها و دستاوردهای خود را در معرض دید فعالان صنعت حمل‌ونقل، خودروسازی و زنجیره تامین کشور قرار داد.

این نمایشگاه که یکی از مهم‌ترین رویدادهای تخصصی حوزه حمل‌ونقل و لجستیک به‌شمار می‌رود، بستری مناسب برای تعامل میان تولیدکنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل، خودروسازان و تامین‌کنندگان صنایع وابسته فراهم کرد و رازی تایر با حضور در این رویداد، نقش موثر خود در توسعه صنعت تایر کشور را به نمایش گذاشت. در جریان این نمایشگاه، رازی تایر با معرفی سبد متنوع محصولات خود، به‌ویژه تایرهای مناسب برای نیاز باوگان‌های حمل‌ونقل و خودروهای تجاری، بر کیفیت، دوام بالا و عملکرد مطلوب محصولات خود تاکید کرد. استقبال بازدیدکنندگان و فعالان صنعتی از غرفه این شرکت، نشان‌دهنده اعتماد بازار با توان فنی و تولیدی رازی تایر بود. از دیگر اهداف مهم حضور رازی تایر در این نمایشگاه می‌توان به توسعه شبکه فروش، تقویت و تحکیم ارتباطات تجاری، شناسایی فرصت‌های جدید همکاری و تعامل مستقیم با مشتریان و شرکای صنعتی اشاره کرد. برگزاری جلسات تخصصی و مذاکرات سازنده با شرکت‌های حمل‌ونقل، فعالان لجستیک و نمایندگان صنایع مرتبط، زمینه‌ساز گسترش همکاری‌های آینده این برند شد.

| کوبیر تایر (ایران)                                                                    | گل تایر     | مدل         | سایز تایر<br>(میلی متر) | فاق تایر | قطر رینگ<br>(اینچ) | وزن قابل تحمل<br>(کیلوگرم) | حداکثر سرعت<br>(کیلومتر بر ساعت)           | قیمت بازار تهران<br>(یک جفت-ریال)              | خودرو و پیشنهادی |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------|
|  | KB12 و 26   | 165/65R13   | ۶۵                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۱۹۰                        | ۲۴,۸۰۰,۰۰۰                                 | ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲               |                  |
|                                                                                       | KB2000      | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                                 | انواع پراید                                    |                  |
|                                                                                       | KB14 و 36   | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸,۰۰۰,۰۰۰                                 | پیکان-ریو-تیبا                                 |                  |
|                                                                                       | KB88        | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                                 | تیبا ۲                                         |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷,۴۰۰,۰۰۰                                 | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا                          |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸,۱۰۰,۰۰۰                                 | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا   |                  |
|                                                                                       | KB77 و 44   | 205/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                                 | اسپریت انواع پژو                               |                  |
|                                                                                       | KB77        | 205/60R15   | ۶۰                      | ۱۵       | ۶۱۵                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                                 | اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی   |                  |
|                                                                                       | KB44        | 205/50 R16  | ۵۰                      | ۱۶       | ۵۴۵                | ۲۴۰                        | ۳۷,۴۰۰,۰۰۰                                 | دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو               |                  |
|                                                                                       | KB55        | 205/55 R16  | ۵۵                      | ۱۶       | ۶۱۵                | ۲۴۰                        | ۴۰,۵۰۰,۰۰۰                                 | مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس          |                  |
|                                                                                       | KB66        | 215/65 R16  | ۶۵                      | ۱۶       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۵۷,۰۰۰,۰۰۰                                 | لیفان X60-ام وی ام X33                         |                  |
|                                                                                       | KB55        | 205/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۵۸۰                | ۲۴۰                        | ۴۳,۵۰۰,۰۰۰                                 | آریزو ۵ و ۶-آریا                               |                  |
|                                                                                       | KB57        | 215/55 R17  | ۵۵                      | ۱۷       | ۶۷۰                | ۲۷۰                        | ۴۳,۷۰۰,۰۰۰                                 | تویوتا کمری-سوناتا                             |                  |
|                                                                                       | KB66        | 215/60 R17  | ۶۰                      | ۱۷       | ۷۱۰                | ۲۱۰                        | ۶۴,۹۰۰,۰۰۰                                 | ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5          |                  |
|                                                                                       | KB200       | 215/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۶۱۵                | ۲۷۰                        | ۵۵,۹۰۰,۰۰۰                                 | چانگان-سراتو                                   |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۱۰۰,۰۰۰                                 | تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYD S6                    |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                                 | هایما S7                                       |                  |
|                                                                                       | KB444       | 245/70 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۱,۰۶۰              | ۱۸۰                        | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                                 | زاگرس-صحرا                                     |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/65 R17  | ۴۵                      | ۱۸       | ۱,۱۲۰              | ۲۱۰                        | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                                 | پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)                 |                  |
|                                                                                       | KB909       | 285/70 R17  | ۵۵                      | ۱۸       | ۱,۲۸۵              | ۱۹۰                        | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                                | پیکاپ G9                                       |                  |
|                                                                                       | KB200       | 215/45 ZR18 | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۵۰                | ۲۷۰                        | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                                 | تیوولی                                         |                  |
|                                                                                       | KB300       | 215/55 R18  | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۹۰                | ۲۷۰                        | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                                 | فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4          |                  |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                                 | جک S5-توسان-کورانداو                           |                  |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                                 | اسپورتیج-دیگنیتی                               |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                                 | تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                                 | سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-لکسوس IX55            |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                                 | پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)                  |                  |
| KB700                                                                                 | 225/55 R19  | ۵۵          | ۱۹                      | ۸۲۵      | ۲۴۰                | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                 | هایما 8S-اکستریم LX                        |                                                |                  |
| KB800                                                                                 | R19 235/50  | ۵۰          | ۱۹                      | ۷۷۵      | ۲۷۰                | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                 | Tiggo 8 Plug                               |                                                |                  |
| KB700                                                                                 | R19 235/55  | ۵۵          | ۱۹                      | ۸۲۵      | ۲۴۰                | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                 | سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX |                                                |                  |
| KB545                                                                                 | ZR20 245/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۷۵      | ۲۷۰                | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم TXL                                |                                                |                  |
| KB570                                                                                 | ZR20 245/50 | ۵۰          | ۲۰                      | ۸۵۰      | ۲۷۰                | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم VX                                 |                                                |                  |
| KB555                                                                                 | ZR20 255/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۲۵      | ۲۷۰                | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                 | فیدالیتی-رکستون                            |                                                |                  |





مشکی رنگ با نوار قرمز و اسپویلری که قسمت میانه آن مشکی براق بوده، چهره خاص و البته فوق جذاب را برای سبک Type R Limited Edition به ارمغان آورده است. در کابین این هاچ بک پر فورمنسی خاص، صندلی ها، دسته دنده و فرمان اسپرت آلکانترای قرمز رنگ تا حد زیادی جلب توجه می کند و فضای بی نظیری را برای این هاچ بک اسپرت فراهم کرده است. قلب تپنده این مدل ویژه کماکان پیشران ۴ سیلندر ۲ لیتری VTEC توربو است که با وجود اصلاحات حداکثری ۳۲۰ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را با گیربکس ۶ سرعته و با کنترل گشتاور به چرخ های جلو منتقل می کند.

نسخه قوی و با عملکرد بالای هوندا سبک با نام Type R Limited Edition از سایر نسخه ها متمایز شده است. دلیل آن نیز استفاده از قطعات سبک وزن در این مدل بوده که ساختاری جدید را برای آن رقم زده است. همچنین هوندا تنها ۱۰۰ دستگاه از این مدل را به بازار اروپا عرضه می کند. رینگ های ۲۰ اینچی فورج شده آلایازی ساخته شده توسط BBS و بهره گیری از تایر های میشلن کاب ۲ امکان حرکت با این خودرو در سرعت بالا را به راحتی فراهم می کند. از نظر ظاهری نیز یک رنگ ویژه زرد موسوم به Sunlight Yellow برای این مدل در نظر گرفته شده که با استفاده از کروم تیره جلوینچره و لب سپر های جلو و عقب، راکب های



## هاچ بک سریع و سبک وزن اسپرت «هوندا»

دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

# زنگ خطر برای بازار خودروهای وارداتی؛ قطعه نیامد، بحران در راه است

خودروهای با تکنولوژی جدید و برندهای نوظهور سال آینده با معضل جدی نبود زیر ساخت، فقدان قطعات و چالش خدمات پس از فروش مواجه می شوند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

« باز گشت خودروهای وارداتی به بازار کشور پس از سال ها توقف و محدودیت، در نگاه نخست می توانست نشانه ای از چرخش سیاست گزار به سوی تعادل اقتصادی، افزایش رقابت و پاسخ به نیاز مصرف کننده باشد. اما آن چه در عمل رخ داد، پیش از آن که یک «بازگشت برنامه ریزی شده» باشد، به یک «بازگشایی شتاب زده» شباهت داشت؛ مسیری که در آن تمرکز اصلی بر ورود خودرو قرار گرفت و حلقه های مکمل این زنجیره، به ویژه خدمات پس از فروش و تامین قطعات یدکی، یا نادیده گرفته شد یا به آینده ای نامعلوم موکل شد. در اقتصاد خودرو، واردات صرفا به معنای عبور یک کالا از گمرک نیست. خودرو کالایی سرمایه ای، یادوام و وابسته به شبکه ای پیچیده از خدمات، قطعات، دانش فنی و زیرساخت است. هرگونه اختلال در این زنجیره، دبیر یازود خود را در قالب افزایش هزینه های نگهداری، نارضایتی مصرف کننده و حتی شکل گیری بازارهای غیر رسمی نشان می دهد. تجربه های پیشین نیز ثابت کرده که «خودرو بدون قطعه» نه تنها یک مساله فنی، بلکه یک چالش اقتصادی و اجتماعی است. از افزایش اختلاف قیمت قطعات بین شبکه رسمی و بازار افترمارکت گرفته تا نگرانی مالکان خودروهای جدید، به ویژه خودروهای برقی و برندهای نوظهور درباره آینده تعمیر و نگهداری. فعالان بازار هشدار می دهند که اگر این روند اصلاح نشود، سال های پیش رو با انباشت خودروهایی مواجه خواهیم شد که روی کاغذ وارد شده اند، اما در عمل فاقد پشتوانه خدماتی پایدار هستند. از همین رو برای بررسی وضعیت شبکه خدمات پس از فروش و واردات قطعات با «مهدی دادفر»، دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو به گفت و گو پرداختیم:

## این روزها گلایه وارد کنندگان درباره بلاتکلیفی قطعات خودروهای وارداتی افزایش یافته است؛ ریشه این نارضایتی چیست؟

ریشه مساله به یک خطای سیاست گذاری برمی گردد. دولت مسیر واردات خودرو را باز کرد، اما به طور همزمان مسیر ورود قطعات یدکی را بست. در سال جاری نه تنها تخصیص ارز برای قطعات انجام نشد، بلکه حتی اگر وارد کننده می خواست با ارز شخصی یا ارز متقاضی قطعه وارد کند، اجازه ثبت سفارش نداشت. این در حالی است که وارد کننده اصلا مطالبه ارز دولتی نداشت. نتیجه این تصمیم آن شد که خودرو وارد کشور نشد، اما زنجیره خدمات پس از فروش عملا ناقص ماند.

## برخی از فعالان این صنف معتقدند وضعیت فعلی شبکه خدمات پس از فروش و تامین قطعات موقتی است و به تدریج اصلاح می شود؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

اگر اصلاح نشود، موقتی نیست؛ بلکه به بحران تبدیل می شود. تجربه نشان داده که خودرو بدون قطعه، یعنی بحران اجتماعی و اقتصادی. امروز شاید هنوز آثارش به طور کامل دیده نشود، اما سال آینده، به ویژه در مورد خودروهای جدید، مونتاژی و برقی، این مشکل به شدت بروز خواهد کرد. ما نمونه آن را در برخی خودروهای مونتاژی چینی نیز دیده ایم. سیاست گزار فقط به عدد واردات نگاه کرده، نه به کیفیت پشتیبانی از آن؛ بنابراین باید نگرش کلی به خدمات پس از فروش کاملا تغییر کند.

## شما پیش تر به سیاست های ارزی اشاره کردید؛ این موضوع چه مقدار در روند عملکرد شبکه خدمات پس از فروش شرکت های وارد کننده تاثیر گذار است و باید چه تغییری در این سیاست ها اعمال شود؟

اشکال اصلی این است که دولت تصور می کند اگر خودش ارز ندهد، واردات نباید انجام شود. این نگاه از اساس



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



نادرست است. سال هاست می گویم کسی ارز دولتی نمی خواهد. وارد کننده می گوید اجازه دهید با ارز خودم یا ارز منشأ خارجی قطعه وارد کنم. اما سیاست گزار اصرار دارد همه چیز از کانال تخصیص ارز دولتی عبور کند. این همان «سیرک ارزی» است که از سال ۱۳۹۶ درباره آن هشدار داده بودیم. امروز هم آثارش را می بینیم؛ نه واردات کنترل شد، نه ارز حفظ شد.

## آیا تخصیص ارز به واردات قطعات خودروهای وارداتی یا خودروهای وارداتی، روی وضعیت بازار ارز تاثیر قابل توجهی داشت؟

این بیشتر یک تکنیک تبلیغاتی بود تا واقعیت اقتصادی. گفتند ارز نداریم و اگر واردات انجام شود، روی بازار ارز تاثیر گذار خواهد بود. اما واردات انجام نشد و بهای ارز باز هم بالا رفت. این نشان می دهد مساله جای دیگری است. اساسا قرار نبود ارز دولتی صرف واردات خودرو یا قطعه شود. این بهانه برای جلوگیری از ورود خودرو و حفظ یک وضعیت رانتی بود

## در چنین شرایطی، وارد کنندگان خودرو با فعالان بازار لوازم یدکی از چه طریقی نیاز مشتریان را

اعضای انجمن وارد کنندگان خودرو در حال توسعه شبکه های خدمات پس از فروش هستند. خدمات و افتمارکت یک کسب و کار است و طبیعتا وقتی خلأ وجود دارد، بخش خصوصی تلاش می کند آن را پر کند. هدف افزایش ضریب نفوذ خدمات و ارائه سرویس قابل قبول به مردم است

## در خصوص تامین قطعات مر نفع می کنند؟

فعالان حرفه ای بازار منتظر سیاست گزار نموده اند؛ اعضای انجمن وارد کنندگان خودرو در حال توسعه شبکه های خدمات پس از فروش هستند. خدمات و افتمارکت یک کسب و کار است و طبیعتا وقتی خلأ وجود دارد، بخش خصوصی تلاش می کند آن را پر کند. هدف افزایش ضریب نفوذ خدمات و ارائه سرویس قابل قبول به مردم است. اما باید تاکید کنیم که این اقدامات جای سیاست گذاری درست را نمی گیرد و فقط مسکن است.

## بحث کمبود قطعات مصر فی، به ویژه در سرویس های دوره ای خودروهای وارداتی تا چه حد جدی است؟ آیا این موضوع در آینده نزدیک به یک چالش جدی تبدیل می شود؟

کاملا جدی است؛ امروز وارد کننده می گوید قطعه دارم، می خواهم وارد کنم، اما سیستم اجازه نمی دهد. می گویند باید ارز دولتی بگیری؛ در حالی که وارد کننده ارز دولتی نمی خواهد. همین موضوع باعث شده اختلاف قیمت بین قطعات نمایندگی و بازار افترمارکت به شدت افزایش یافته است. وقتی عرضه محدود می شود، قیمت غیر منطقی بالایی رود.

## در میان خودروهای وارداتی نسخه های برقی پر حاشیه تر بودند؛ وضعیت تامین قطعات و شبکه خدمات پس از فروش این خودروها چگونه است؟

خودروهای برقی پیچیده ترین بخش این ماجرا هستند. برندهای شناخته شده شاید بتوانند با سختی قطعات را تامین کنند، اما خودروهای با تکنولوژی جدید و برندهای نوظهور، سال آینده با معضل جدی تبدیل می شوند. نبود زیرساخت، نبود قطعه و نبود دانش فنی کافی، همه دست به دست هم می دهد تا مصرف کننده با مشکل جدی مواجه شود.

## سیاست تعدد وارد کنندگان برای یک مدل خودرو، مثل تویوتا کرولا چه تاثیری بر خدمات گذاشته است؟

این سیاست صرفا برای تسهیل واردات بود، نه خدمات. خدمات پس از فروش ظرفیت دارد. شما نمی توانید به ۵۰ شرکت اجازه واردات بدهید و انتظار داشته باشید یک پادو شبکه خدماتی پاسخگوی همه باشند. شرکت ها مجبور شده اند با شبکه های قدیمی قرارداد ببندند؛ اما آن شبکه ها هم محدودیت فنی و زمانی دارند. این ناهماهنگی دیر یا زود خودش را نشان می دهد.

## باتوجه به آن چه شما پیش تر اشاره کردید، به نظر می رسد دولت اصرار دارد بازار قطعات را به شیوه دستوری مدیریت کند؛ علت این موضوع چیست؟

دولت به بازار اعتماد ندارد و تمایل دارد همه چیز را به تنهایی کنترل کند؛ در حالی که بازار رقابتی بهترین تنظیم کننده است. ما حتی با مواردی مواجه شدیم که چندان منطقی نیست؛ به عنوان مثال بدون توجه به برند قطعه ای مانند چراغ خودرو، سقف واردات برای آن تعیین می شود؛ این ها دیگر سیاست گذاری نیست، بلکه خطای فنی و مدیریتی است.

## برخی کارشناسان معتقدند کیفیت خودروهای وارداتی مونتاژ چین نسبت به کیفیت همان برندها در سرزمین اصلی متفاوت است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

این نقد دقیق نیست. برند برای خودش استاندارد دارد. تویوتا، بنز یا فولکس فرقی نمی کند در کجا تولید شود؛ حداقل استانداردها رعایت می شود. شاید آپشن ها متفاوت باشد، اما کیفیت پایه حفظ می شود. شما خودرو را به برندش می خرید، نه به محل مونتاژش.

## اگر بخواهید به کیفیت خدمات پس از فروش فعلی بین یک تا ۲۰ نمره دهید، نمره آن چند خواهد بود؟ واقع بینانه اگر نگاه کنیم، هنوز فاصله زیادی با خدمات واقعی داریم. شاید نمره ۱۰ از ۲۰ هم خوش بینانه باشد.

روزی می توان نمره کامل داد که همان خدماتی که در اروپا یا آمریکا از یک برند می گیرید، در ایران هم دریافت شود.

بهره‌برداری خواهد رسید. ورود اتوبوس‌های دوکابین در راستای افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران و ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی در خطوط پر تردد انجام شده است. این اتوبوس‌ها پس از ترخیص و انتقال به تهران در خطوط تندرو فعال خواهند شد. این اتوبوس‌های به‌روز با امکاناتی مناسب با هدف تسریع تردد تقدیم شهروندان تهرانی خواهند شد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از ورود ۳۵ دستگاه اتوبوس دوکابین به کشور در ادامه برنامه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت خبر داد. محسن هرمزی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «۳۵ دستگاه اتوبوس دوکابین ۱۸ متری دیزلی یوتانگ در بندر شهید رجایی بندر عباس تخلیه شد که پس از ترخیص در خطوط پر تردد تندرو تهران به



## ۳۵ اتوبوس دوکابین در راه تهران



عملکردهای خود استفاده می‌کنند. می‌توان گفت که عملکرد این وسایل نقلیه از نظر آلایندگی تفاوت چندانی با اتوبوس‌های دیزلی ندارد. اما شهرداری تهران در واکنش به این ابهامات اعلام کرده که موتور دیزلی این اتوبوس‌ها فقط در شرایط خاص فعال می‌شود و میزان مصرف آن نسبت به اتوبوس‌های معمولی بسیار کمتر است. با این حال، برخی منابع تأیید کرده‌اند که سیستم گرمایش این اتوبوس‌ها در فصل سرما دائماً فعال خواهد بود که این موضوع می‌تواند



دستگاه اتوبوس فعال در سامانه اتوبوسرانی تهران وجود داشت، اما اکنون به بیش از ۳۲۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در خطوط رسیده‌ایم. یکی از رویکردهای اصلی ما برقی‌سازی اتوبوس‌ها بود. تاکنون ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی چینی رسیده است که از این تعداد ۳۹۰ دستگاه در خط است و ۱۱۰ دستگاه بعدی نیز به‌زودی تحویل خواهد شد. در کنار اتوبوس‌های برقی چینی، سراغ خرید اتوبوس‌های برقی داخلی هم رفتیم و با شرکت‌های شتاب، مینا و عقاب قرارداد بستیم. این ۵۵ دستگاه اتوبوس نخستین ثمره تولید داخل است. تولید این اتوبوس‌های برقی به‌طور کامل توسط مجموعه‌های داخلی انجام می‌شود.

### واکنش‌های چالش‌برانگیز!

طرح ورود اتوبوس‌های برقی به تهران با چالش‌های جدی در حوزه تأمین مالی، زیرساخت‌های شارژ، فناوری و بومی‌سازی مواجه است. انتقادهای کارشناسان و بعضی اعضای شورای شهر نشان می‌دهد که بدون حل این مشکلات، توسعه حمل‌ونقل عمومی پاک در تهران همچنان با موانع جدی روبه‌رو خواهد بود. کارشناسان شهری تأکید دارند که تحقق وعده‌های پررنگ و لعاب نیازمند برنامه‌ریزی دقیق‌تر و در نظر گرفتن چالش‌های فنی و اقتصادی است. برخی از اعضای شورای شهر تهران و کارشناسان زیست‌محیطی معتقدند که این اتوبوس‌ها نمی‌توانند نقش موثری در کاهش آلودگی هوا داشته باشند، چرا که همچنان از سوخت فسیلی برای برخی

طرح حمل و نقل عمومی پاک با چه چالش‌هایی مواجه است؟

# توسعه اتوبوس‌های برقی در پایتخت

استفاده از ناوگان برقی

طبق برنامه اعلام شده قرار است تا پایان سال ۲۰ تا ۲۵ دستگاه اتوبوس برقی دیگر هم وارد ناوگان شود و تا پایان اردیبهشت ۱۴۰۵ هم ۲۵ دستگاه دیگر از راه می‌رسد. مابقی هم به همین ترتیب و تا قبل از پایان نیمه اول سال آینده تحویل داده خواهد شد تا ۱۰۴ دستگاه اتوبوس برقی وارد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران شود. به این ترتیب تا پایان دوره مدیریت شهری ششم تعداد اتوبوس‌های تحویل داده شده به ۷۵ دستگاه می‌رسد. در حال حاضر ۳۹۰ دستگاه اتوبوس برقی چینی در خطوط اتوبوسرانی تهران با محوریت مناطق مرکزی شهر فعال است. همچنین ۱۱۰ دستگاه دیگر تحویل شهرداری تهران شده و تا پایان سال وارد ناوگان خواهد شد. در بخش تولید داخل هم ۲۰ تا ۲۵ دستگاه دیگر تا پایان سال تحویل داده می‌شود. به این ترتیب ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران در پایان سال ۵۲۵ اتوبوس برقی خواهد داشت.

هفته گذشته بود که مدیرعامل شرکت واحد از افزایش تعداد اتوبوس‌های برقی تهران به ۵۰۰ دستگاه تا پایان سال جاری خبر داد و اعلام کرد توسعه این ناوگان پاک، کاهش ۷۰ درصدی آلایندگی اتوبوس‌ها و تغییر محسوس چهره حمل‌ونقل عمومی پایتخت را به دنبال خواهد داشت. مهدی علیزاده با اشاره به تداوم نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در تهران اظهار داشت: «تاکنون ۳۹۰ دستگاه اتوبوس برقی وارد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران شده و ۶۰ دستگاه دیگر نیز در بندر عباس در مرحله



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

در باره این که چقدر باید به حمل و نقل عمومی و شیوه‌های گوناگون آن پرداخت، زیاد گفته شده و همگان بر گسترش و ارتقای کمی و کیفی آن اتفاق نظر دارند.

در کنار مترو که باز اصلی حمل و نقل عمومی در بیشتر کلانشهرها را به دوش می‌کشد و حجم فراوانی از مسافران در مسیرهای دور و نزدیک را جابه‌جایی کند نمی‌توان به شبکه اتوبوسرانی که قدیمی‌ترین مدل حمل و نقل مسافر است، بی‌توجه ماند.

اتوبوسرانی هنوز هم به عنوان یکی از کارآمدترین و منعطف‌ترین سیستم جابه‌جایی مسافر (برون و درون شهری) مطرح است. توسعه، تجهیز، ارتقا و تعمیرات دوره‌ای مداوم و جایگزینی بسا اتوبوس‌های مدرن و جادار همیشه لازم است و باید با برنامه پیش برود.

استفاده از اتوبوس‌های برقی در کلانشهرها علاوه بر کاهش مصرف سوخت و کم شدن آلودگی هوا، فرهنگ‌سازی و ترویج این شیوه بین عموم مردم را در پی خواهد داشت.

اما در کنار آن باید زیرساخت‌ها و پیش‌شرط‌های لازم برای بهره‌برداری از این متد جدید را فراهم کرد.



# فونیکس





## افایکس برقی

## در مسیر آینده

# FX EV



جهت اطلاعات  
بیشتر من را  
اسکن کنید



مرکز  
تماس  
خدمات

WWW.FOWNIX.COM

fornix.official



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: خشایار نظریان رستمی  
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد  
Billboard

## محصول خاص و جذاب کیا

«کیا در کمپین تبلیغاتی اپتیما (K5) با تمرکز بر طراحی مدرن، هویت بصری جدید و تجربه رانندگی پویا، تصویر یک سدان جسور و امروزی را ارائه می‌دهد. استفاده گسترده از رسانه‌های دیجیتال و تأکید بر سبک زندگی نسل جدید، جایگاه K5 را در بازار رقابتی سدان‌ها تقویت کرده است.»



## لزوم استفاده محدود از خودرو شخصی در روزهای بارانی



روزنامه نگار

«هر بار که هوای تهران برفی و بارانی می‌شود، معمولاً ترافیک سنگینی نیز در نقاط مختلف پایتخت شکل می‌گیرد که این مساله به‌خودی خود مدت‌زمان سفرها را افزایش داده و خستگی و فرسودگی اعصاب شهروندان را به‌همراه دارد. درواقع در چنین شرایطی بسیاری از شهروندان ترجیح می‌دهند برای جابه‌جایی در سطح شهر از خودرو شخصی استفاده نکنند. غافل از آن که این امر تنها به‌حجم ترافیک دامن می‌زند و در صورت بروز تصادف، تحمیل هزینه‌های گزاف به‌مالکان خودروها بابت تعمیرات و به‌طور کلی صرف هزینه و زمان

بسیار، می‌تواند از پیامدهای آن باشد.

واقعیت آن است که در روزهای بارانی و برفی، ظرفیت معابر شهری به‌سرعت کاهش می‌یابد. محدود شدن میدان دید بر اثر بارندگی، لغزندگی سطح خیابان‌ها و افزایش احتمال تصادف، همگی در ایجاد ترافیک طاقت‌فرسا نقش دارند. بنابراین شایسته است شهروندان به‌این نکات توجه ویژه داشته باشند و با استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی به‌جای خودرو شخصی در روزهای برفی و بارانی، نقش چشمگیری در روانی ترافیک داشته باشند. درواقع کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی، از ساده‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه‌ها برای مدیریت این وضعیت است. درعین حال چنین انتخابی از سوی شهروندان محاسن دیگری نیز دارد که از آن جمله می‌توان به کاهش مصرف سوخت، ارتقای کیفیت هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات شهری اشاره کرد. درنهایت شهر در چنین روزهایی برای حفظ آرامش خود، بیش از هر زمان دیگری به همکاری تمام شهروندان نیاز دارد که البته این همکاری نه با دستور، بلکه با درک شرایط شکل می‌گیرد.

## قیمت خودرو روز گذشته در بازار افزایش یافت



رسپکت با  
۹۰ میلیون تومان افزایش  
قیمت در بازار ۲ میلیارد و  
۴۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X22 پرو با  
۲۱ میلیون تومان افزایش  
قیمت در بازار یک میلیارد و ۵۸۶  
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



اتلس اتوماتیک با  
۲۵ میلیون تومان افزایش  
قیمت در بازار یک میلیارد و  
۲۹۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



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

# TRAZANO®

## ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورالتایر



## کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران