



نسل جدید سدان پرچمدار
«مرسدس بنز» رونمایی شد

صفحه ۸

استارت
Start



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

افزایش تولید خودرو سازان
روی کاغذ، اختلال در واقعیت

در روایت رسمی از صنعت خودرو سازی، مساله اصلی
همواره به تیراژ، آمار تولید و برنامه های افزایش عرضه
گره خورده است. با این حال، پرسش بنیادی تر...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

سرفروش خودرو سازان چینی با
افزایش تنش ها به کجا می رسد؟

صفحه ۷

تنوع خودرو های زیر یک میلیارد
تومان کمتر از انگشتان یک دست

صفحه ۱۰

بازار خودرو
قفل شد!

صفحه ۱۰

اروپا و آمریکا چگونه با مقررات سخت گیرانه و فناوری های
نوین، تصادفات مرگبار کامیون ها را مهار می کنند؟

ایمنی خودرو های سنگین در
مسیر جهش جهانی

صفحه ۹

یک کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو
در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کاهش سرمایه گذاری به
معنای کاهش توان رقابتی
بنگاه ها است

صفحه ۳

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

بیمه خودرو؛ سپر مالی
در برابر ریسک های
غیر قابل پیش بینی

صفحه ۲

وضعیت بازار شاسی بلند های آمریکایی در
خاور میانه چگونه است؟

سلطه غول های آمریکایی
بر شن های روان

در نقشه جغرافیای خودرویی جهان، مناطقی وجود دارند
که قواعد بازی در آن ها با گزارش های سالانه...

صفحه ۶

در ۱۰ ماهه سال جاری محقق شد:

فروش ۶,۴ همتی «یزد تایر» همراه با رشد ۶۰ درصدی

صفحه ۵

یزد تایر

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورالتایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران





کرمانشاه تهر



دانلود کاتالوگ



KMCEAGLE HEV



این سدان اسپرت، همان پیش‌رانه ۳ لیتری شش سیلندر خطی نسخه معمولی مجهز به فناوری توبین باور توربو و سیستم هیبریدی ملایم ۴۸ ولتی است. این مجموعه، قدرتی معادل ۳۸۶ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۵۴۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. به لطف گیربکس هشت سرعته استپ‌ترونیک و سامانه چهار چرخ محرک xDrive، این مدل ویژه می‌تواند تنها در ۴.۱ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. نسخه Jahre Edition 50 در پنج رنگ اختصاصی از مجموعه BMW Individual عرضه می‌شود که هر کدام یادآور یکی از پنج نسل اول سری ۳ هستند. برای اولین بار در بازار آمریکا، این رنگ‌ها با تودوزی چرم مرغوب مرینو در سه ترکیب رنگی هماهنگ، قابل سفارش هستند.

نیم‌قرن پیش، در استادیوم المپیک مونیخ، اولین نسل از بامو سری ۳ متولد شد؛ خودرویی که با ابعاد جمع‌وجور، هندلینگ چابک و پیش‌رانه شش سیلندر خطی افسانه‌ای خود، معیارهای یک سدان اسپرت را برای همیشه تغییر داد. اکنون، بامو برای گرامیداشت این میراث پرافتخار، از نسخه‌ای تولید محدود و ویژه با نام M340i 50 Jahre Edition برای علاقه‌مندان و کلکسیونرها رونمایی کرده است. این نسخه ویژه که بر پایه مدل قدرتمند M340i ساخته شده، ترکیبی از المان‌های طراحی نوستالژیک و امکانات مدرن است. تولید این خودرو آغاز شده و اولین سری آن در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۶ به مشتریان آمریکایی تحویل داده خواهد شد. قیمت پایه این مدل ۷۵ هزار و ۲۰۰ دلار اعلام شده است. قلب تپنده



نسخه ۵۰ سالگی از «بامو» سری ۳

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

بیمه خودرو؛ سپر مالی در برابر ریسک‌های غیر قابل پیش‌بینی



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

مانند آسیب‌های محیطی، حوادث شهری یا خساراتی که خارج از کنترل راننده رخ می‌دهد، اهمیت دوچندان پیدا کرده است. این پوشش‌ها در عمل مکمل بیمه شخص ثالث هستند و خلأهای آن را پوشش می‌دهند. «وی با تأکید بر ضرورت انتخاب آگاهانه بیمه‌نامه‌ها گفت: «یکی از چالش‌های جدی، عدم آگاهی بیمه‌گذاران از سطح تعهدات و پوشش‌های بیمه‌ای است. بسیاری از اختلافات در زمان دریافت خسارت، ریشه در همین ناآگاهی دارد، نه در ضعف ساختاری بیمه». این کارشناس بیمه هشدار داد: «صرف داشتن بیمه‌نامه کافی نیست؛ نوع پوشش‌ها، سقف تعهدات و تناسب آن با ارزش واقعی خودرو اهمیت اساسی دارد. انتخاب حداقلی پوشش‌ها شاید در کوتاه‌مدت باعث کاهش هزینه شود، اما در زمان حادثه، خسارت‌های جبران‌ناپذیری به همراه خواهد داشت.»

او با اشاره به نقش بیمه در ایجاد آرامش روانی برای شهروندان گفت: «بیمه خودرو فقط یک قرارداد مالی نیست. وقتی مالک خودرو بداند در برابر طیف گسترده‌ای از ریسک‌ها پوشش دارد، تصمیم‌گیری‌های روزمره او منطقی‌تر و کم‌تنش‌تر خواهد بود.» وی افزود: «در شرایطی که عدم قطعیت افزایش یافته، بیمه به یکی از معدود ابزارهایی تبدیل شده که می‌تواند ثبات نسبی برای خانوارها ایجاد کند. این موضوع به‌ویژه برای اقشار متوسط که خودرو بخش مهمی از سرمایه آن‌هاست، اهمیت بیشتری دارد.» مبصر در پایان افزود: «نگاه آینده‌نگر به بیمه خودرو، مستلزم بازنگری در رفتار بیمه‌گذاران و همچنین توسعه محصولات متناسب با ریسک‌های نوظهور است. بیمه زمانی کارآمد خواهد بود که هم بیمه‌گر و هم بیمه‌گذار، آن را به‌عنوان ابزار مدیریت ریسک بپذیرند، نه صرفاً یک الزام اداری.»

«در شرایطی که ماهیت حوادث و خسارات وارده به خودروها بیش از گذشته غیرقابل پیش‌بینی شده، نقش بیمه خودرو از یک انتخاب اختیاری به یک ضرورت اقتصادی و مدیریتی تغییر کرده است. افزایش خسارات خارج از تصادف، نوسان هزینه‌های تعمیر و رشد ریسک‌های محیطی، نگاه تازه‌ای به کارکرد واقعی بیمه خودرو می‌طلبد. شیمامبصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر تغییر الگوی ریسک در سال‌های اخیر، بیمه خودرو را یکی از اصلی‌ترین ابزارهای مدیریت ریسک مالی برای مالکان خودرو دانست و گفت: «تصور سنتی از بیمه خودرو که آن را صرفاً محدود به تصادفات رانندگی می‌دانست، دیگر پاسخگوی واقعیت‌های امروز نیست. ریسک‌های غیرقابل پیش‌بینی سهم قابل توجهی از خسارات را به خود اختصاص داده‌اند.» وی افزود: «در سال‌های اخیر، تعداد پرونده‌های خسارتی که ارتباط مستقیمی با تصادف ندارند افزایش یافته است. این موضوع نشان می‌دهد بیمه بدنه و شخص ثالث باید در چارچوبی وسیع‌تر از گذشته مورد توجه قرار گیرند.» این کارشناس حوزه بیمه با اشاره به افزایش هزینه‌های تعمیر و قطعات اظهار کرد: «حتی یک خسارت جزئی، در شرایط فعلی می‌تواند فشار مالی قابل توجهی به مالک خودرو وارد کند. بیمه، در چنین فضایی، نقش ضربه‌گیر اقتصادی را ایفا می‌کند و مانع از تبدیل یک حادثه محدود به بحران مالی می‌شود.» مبصر افزود: «بیمه بدنه به‌ویژه در مواجهه با خسارات غیرمنتظره

افزایش تولید خودروسازان روی کاغذ، اختلال در واقعیت

و افزایش ریسک توقف‌های ناگهانی در زنجیره تامین است؛ توقف‌هایی که مستقیماً خطوط تولید خودروسازان بزرگ را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این میان، بدهی انباشته خودروسازان به قطعه‌سازان، دیگر یک مساله جانبی نیست، بلکه به یک متغیر تعیین‌کننده در امکان یا عدم امکان تولید تبدیل شده است. تداوم تولید در شرایطی که مطالبات زنجیره تامین تسویه نمی‌شود، به معنای انتقال ریسک از خودروساز به قطعه‌ساز است؛ انتقالی که در نهایت، کل صنعت را کند می‌کند. تولیدی که بر پایه تعهدات معوق بنا شود، ناگزیر با افت کیفیت، تأخیر و ناپایداری مواجه خواهد شد.

نکته قابل تأمل آن است که سیاست‌گذاری صنعتی همچنان بر خروجی خط تولید متمرکز مانده و کمتر نشتانی از توجه به سلامت درونی زنجیره تامین در آن دیده می‌شود. افزایش تیراژ، بدون اصلاح روابط مالی، قراردادی و ارزی در زنجیره، نه نشانه بهبود، بلکه علامتی از تعمیق عدم تعادل است. در چنین فضایی، آمار تولید می‌تواند رشد کند، اما توان واقعی صنعت کاهش می‌یابد بحث خصوصی‌سازی نیز در غیاب اصلاحات ساختاری زنجیره تامین، به نتیجه‌ای فراتر از جابه‌جایی مالکیت نخواهد رسید.

واگذاری خودروسازان، بدون حل مساله بدهی‌ها، قیمت‌گذاری دستوری و ناپایداری سیاست‌ها، نه تنها جذابیتی برای سرمایه‌گذار ایجاد نمی‌کند، بلکه ریسک فعالیت در این صنعت را افزایش می‌دهد. سرمایه، پیش از ورود به خط تولید، به پایداری زنجیره تامین نگاه می‌کند؛ معیاری که امروز با ابهام‌های جدی مواجه است.

آن‌چه امروز در صنعت خودرو مشاهده می‌شود، بیش از آن که بحران تولید باشد، بحران درک تولید است. تازمانی که تولید به‌عنوان یک فرایند زنجیره‌ای دیده نشود و سیاست‌ها بر اساس واقعیت‌های مالی و عملیاتی زنجیره تامین تنظیم نشوند، هر گونه افزایش تیراژ، صرفاً به تعویق انداختن بحران خواهد بود.

در نهایت، اگر زنجیره تامین همچنان در وضعیت تعلیق باقی بماند، تولید با حفظ ظاهر بیش از پیش از معنا تهی خواهد شد و صنعت خودرو، به جای حرکت به سمت پایداری، در چرخه‌ای از آمارسازی و فرسایش تدریجی گرفتار می‌ماند.

«در روایت رسمی از صنعت خودروسازی، مساله اصلی همواره به تیراژ، آمار تولید و برنامه‌های افزایش عرضه گره خورده است. با این حال، پرسش بنیادی‌تری که کمتر به آن پرداخته می‌شود این است که آیا آن‌چه امروز تولید نامیده می‌شود، واجد حداقل‌های پایداری صنعتی است یا صرفاً تداوم فعالیتی است که

به‌واسطه فشارهای بیرونی و نه منطق زنجیره‌ای ادامه پیدا کرده است؟ زنجیره تامین قطعات، که ستون فقرات هر صنعت خودروسازی محسوب می‌شود، در سال‌های اخیر به مجموعه‌ای از گلوگاه‌های هم‌زمان تبدیل شده است؛ گلوگاه‌هایی که نه به‌صورت مقطعی، بلکه به شکل ساختاری عمل می‌کنند. تغییرات پی‌درپی در سیاست‌های ارزی، ناپایداری مقررات تجاری، بلاتکلیفی در شیوه قیمت‌گذاری و تداوم تعهدات مالی تسویه‌نشده، این زنجیره را از حالت تولیدمحور خارج کرده و به وضعیت «مدیریت بقا» سوق داده است.

در چنین شرایطی، استمرار تولید بیشتر از آن که حاصل برنامه‌ریزی صنعتی باشد، نتیجه تاب‌آوری محدود قطعه‌سازان است؛ تاب‌آوری که به‌طور مستقیم از محل افزایش بدهی، فشار مالی و کاهش توان سرمایه‌گذاری تامین می‌شود. قطعه‌سازی که امکان پیش‌بینی هزینه‌ها، نرخ ارز یا زمان وصول مطالبات خود را ندارد، عملاً نمی‌تواند در چارچوب تولید پایدار فعالیت کند، حتی اگر خطوط تولید به‌صورت ظاهری فعال باشند.

مساله زمانی پیچیده‌تر می‌شود که نظام تامین مالی نیز به جای ایفای نقش حمایتی، به عامل تشدیدکننده فشار تبدیل شده است. افزایش نرخ‌های بهره و محدودیت دسترسی به منابع ارزان‌قیمت، هزینه تولید را به سطحی رسانده که بخش قابل توجهی از بنگاه‌های قطعه‌سازی، ناچار به تامین نقدینگی از مسیرهای پرهزینه شده‌اند. نتیجه این روند، کاهش انعطاف‌پذیری تولید



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

این مدل پس از عرضه، به سومین محصول قدرتمند AMG و قدرتمندترین شاسی‌بلند این شرکت تبدیل خواهد شد و این عنوان را تا سال ۲۰۲۷ میلادی که شاسی‌بلند ۱۰۰۰ اسب‌بخاری GT معرفی می‌شود حفظ خواهد کرد. این هیولای جدید روی پلتفرم AMG EA ساخته می‌شود که پیش‌تر در کانسپت رکوردشکن GT XX یا ۱۲۶۰ اسب‌بخار قدرت به نمایش درآمده بود. این قوای محرکه شامل سه موتور از نوع شار محوری است که یکی روی محور جلو و دو موتور دیگر روی محور عقب نصب می‌شود. حداکثر سرعت این خودرو نیز به‌صورت الکترونیکی روی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت شده است. اما بخش مهمی از این توانایی‌های شگفت‌انگیز، مدیون فناوری باتری‌های جدید AMG است.

مرسدس در حال آماده‌سازی نسخه پرچم‌دار و تمام‌برقی شاسی‌بلند GLC با نشان AMG است که سال آینده به بازار عرضه خواهد شد. این خودروی برقی که یکی از قدرتمندترین محصولات تاریخ آلترباخ خواهد بود، با بهره‌گیری از سه موتور الکتریکی، قدرتی بیش از ۹۰۰ اسب‌بخار تولید می‌کند و قادر است در کمتر از ۳ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. بر اساس اطلاعاتی که منابع داخلی در گفت‌وگو با اتوکار منتشر کرده‌اند، این شاسی‌بلند جدید یک جهش فنی بزرگ نسبت به نسخه استاندارد خود محسوب می‌شود. مرسدس AMG با این محصول، مستقیماً پورشه کائن توربو برقی را هدف قرار داده که انتظار می‌رود قدرتی نزدیک به ۹۸۰ اسب‌بخار داشته باشد.



توان ۹۰۰ اسب‌بخاری
برای «GLC»



یک کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کاهش سرمایه‌گذاری به معنای کاهش توان رقابتی بنگاه‌هاست



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازارهای مختلف اقتصادی با رکود، افزایش هزینه‌ها و نااطمینانی گسترده مواجه شده‌اند، تصمیم‌گیری برای فعالان اقتصادی بیش از هر زمان دیگری دشوار شده است. افزایش نرخ‌ها، توقف سرمایه‌گذاری و عقب‌نشینی تقاضا، فضایی را شکل داده که در آن حفظ بقا جای توسعه را گرفته و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت عملاً به حاشیه رانده شده است.

فردین آفازرگی، کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «در فضای فعلی، استراتژی غالب بنگاه‌ها نه رشد، بلکه کاهش ریسک و کنترل هزینه‌هاست و همین موضوع باعث شده بازار وارد فاز انتظار و تعلیق شود.» وی افزود: «افزایش نرخ‌ها و بی‌ثباتی در سیاست‌گذاری، هزینه تامین مالی را به سطحی رسانده که بسیاری از پروژه‌ها فاقد توجیه اقتصادی شده‌اند و سرمایه‌گذاری مولد به شدت کاهش یافته است.» به گفته او، تا زمانی که سیاست‌گذار نتواند ثبات و افق قابل پیش‌بینی برای فعالان اقتصادی ایجاد کند، نمی‌توان انتظار خروج پایدار از رکود و بازگشت اعتماد به بازار را داشت.

استراتژی فعالان اقتصادی در مواجهه با نااطمینانی‌های فعلی بازار چگونه تغییر کرده است و این تغییر رفتار چه پیامدهایی برای آینده بازار دارد؟

در شرایطی که سطح نااطمینانی بالا رفته و ریسک‌های سیستماتیک بر فضای اقتصاد سایه انداخته‌اند، طبیعی است که رفتار فعالان اقتصادی دستخوش تغییر شود. امروز بخش قابل توجهی از بنگاه‌ها به جای تمرکز بر توسعه فعالیت‌ها، افزایش ظرفیت تولید یا ورود به بازارهای جدید، به سمت استراتژی‌های تدافعی حرکت کرده‌اند. این استراتژی‌ها شامل حفظ نقدینگی، کاهش هزینه‌های ثابت، تعویق سرمایه‌گذاری‌ها و حتی کوچک‌سازی فعالیت‌هاست. چنین رفتاری اگر چه در کوتاه‌مدت می‌تواند به حفظ بقای بنگاه‌ها کمک کند، اما در بلندمدت پیامدهای منفی قابل توجهی به همراه دارد. کاهش سرمایه‌گذاری به معنای افت بهره‌وری، فرسودگی زیرساخت‌ها و کاهش توان رقابتی بنگاه‌هاست. از سوی دیگر، زمانی که همه بازیگران اقتصادی در حالت انتظار قرار می‌گیرند، بازار وارد چرخه‌ای می‌شود که خروج از آن دشوار است؛ چرخه‌ای که در آن نه تقاضا شکل می‌گیرد و نه عرضه انگیزه‌ای برای تحرک دارد.

نقش سیاست‌گذار اقتصادی در کاهش ریسک‌ها و بازگرداندن اعتماد به بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟



نقش سیاست‌گذار در شرایط فعلی بیش از هر زمان دیگری تعیین‌کننده است. مهم‌ترین انتظار فعالان اقتصادی از سیاست‌گذار، نه لزوماً حمایت‌های مالی یا بسته‌های مقطعی، بلکه ایجاد ثبات و پیش‌بینی‌پذیری در تصمیم‌هاست. تغییرات مکرر مقررات، سیاست‌های واکنشی و تصمیم‌های کوتاه‌مدت، هزینه فعالیت اقتصادی را افزایش داده و فضای بی‌اعتمادی را تشدید کرده است. بازارها نیاز دارند بدانند که قواعد بازی در بازه‌های مشخص تغییر نخواهد کرد. حتی اگر این قواعد سخت‌گیرانه باشند، ثبات آن‌ها امکان برنامه‌ریزی را فراهم می‌کند. در مقابل، سیاست‌گذاری متغیر و غیرشفاف، باعث می‌شود فعالان اقتصادی همواره در حالت دفاعی باقی بمانند و از هرگونه تصمیم بلندمدت اجتناب کنند. بدون بازسازی اعتماد، هیچ سیاست‌کنترلی یا اصلاحی نمی‌تواند اثرگذاری

پایدار داشته باشد.

افزایش نرخ‌ها چه تاثیری بر تامین مالی بنگاه‌ها و روند سرمایه‌گذاری گذاشته است؟

افزایش نرخ‌ها به شکل مستقیم هزینه پول را بالا برده و دسترسی بنگاه‌ها به منابع مالی را محدود کرده است. در چنین فضایی، بسیاری از پروژه‌هایی که پیش‌تر توجیه اقتصادی داشتند، با افزایش هزینه تامین مالی از دستور کار خارج شده‌اند. این مساله نه تنها سرمایه‌گذاری جدید را کاهش داده، بلکه حتی پروژه‌های در حال اجرا را نیز با خطر توقف یا کندهای مواجه کرده است. زمانی که نرخ بازده فعالیت‌های اقتصادی کمتر از هزینه تامین مالی باشد، طبیعی است که سرمایه‌ها به سمت حوزه‌های کم‌ریسک‌تر یا غیرمولد حرکت کنند. این جابه‌جایی سرمایه، پایه‌های تولید و اشتغال را تضعیف می‌کند و اثرات آن در میان‌مدت و بلندمدت نمایان می‌شود. به همین دلیل، افزایش نرخ‌ها بدون در نظر گرفتن شرایط رکودی، می‌تواند به عاملی برای تعمیق رکود تبدیل شود.

با توجه به شرایط فعلی، چشم‌انداز کوتاه‌مدت بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا نشانه‌ای از بهبود دیده می‌شود؟

چشم‌انداز کوتاه‌مدت بازار همچنان با ابهام همراه است. هر چند ممکن است در برخی مقاطع، نشانه‌هایی از تحرک محدودی و واکنش‌های مقطعی در بازار دیده شود، اما این

تحرک‌ها شکننده و ناپایدار خواهند بود. بهبود واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که متغیرهای کلان اقتصادی به ثبات نسبی برسند و سیاست‌گذاری‌ها از حالت واکنشی خارج شوند. تا زمانی که فعالان اقتصادی نتوانند آینده را با حداقلی از اطمینان پیش‌بینی کنند، تصمیم‌های بزرگ به تعویق خواهد افتاد و بازار در وضعیت انتظار باقی می‌ماند. خروج از این وضعیت نیازمند مجموعه‌ای از تصمیم‌های هماهنگ و بلندمدت است، نه اقدامات مقطعی و کوتاه‌اثر

چه توصیه‌ای برای فعالان بازار و سیاست‌گذاران در عبور از این دوره رکودی دارید؟

برای فعالان بازار، مهم‌ترین توصیه حفظ انعطاف‌پذیری و تمرکز بر مدیریت ریسک است. در شرایطی که نااطمینانی بالاست، تصمیم‌های هیجانی می‌تواند هزینه‌های سنگینی به همراه داشته باشد. بنگاه‌هایی که بتوانند ساختار خود را با شرایط متغیر تطبیق دهند و منابع خود را به شکل هوشمندانه مدیریت کنند، شانس بیشتری برای عبور از این دوره خواهند داشت. در سوی دیگر، سیاست‌گذاران باید بپذیرند که ثبات، مهم‌ترین ابزار حمایت از اقتصاد است. بدون ایجاد اعتماد و کاهش ریسک‌های سیستماتیک، هیچ سیاست حمایتی نمی‌تواند اثرگذاری پایدار داشته باشد. عبور از رکود نیازمند تصمیم‌هایی سنجیده، هماهنگ و مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی است؛ تصمیم‌هایی که مسیر آینده را برای همه بازیگران قابل پیش‌بینی کند.



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



در عقب و ظاهری کاملاً سنتی دارند. این برند در اواسط سال ۲۰۲۴ با هدف ایجاد خانواده‌ای گسترده از خودروهای آفرود با پیش‌رانه‌های بنزینی، دیزلی و در نهایت برقی، مجدداً راه‌اندازی شد. سری T01 که مدل‌های فعلی این خانواده را تشکیل می‌دهد، در آگوست ۲۰۲۴ با سه تیپ مختلف به بازار عرضه شد. این خودروها بر پایه یک شاسی مستقل نردبانی ساخته شده‌اند و از یک موتور ۲ لیتری توربوشارژر GDI بنزینی با توان ۲۵۰ اسب‌بخار و گشتاور ۴۱۰ نیوتن‌متر بهره می‌برند. نیروی این موتور از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و یک سیستم چهارچرخ متحرک پارت تایم به چرخ‌ها منتقل می‌شود.

شرکت خودروسازی بکن (BAW) با انتشار تصاویر اولیه از سه نسخه جدید از سری آفرودر ۲۱۲، شامل یک مدل سقف پارچه‌ای، یک وانت پیکاپ و یک نسخه ویژه با طراحی گرافیکی منحصر به فرد، توجهات را به خود جلب کرده است. این خودروها قرار است برای اولین بار در نمایشگاه خودروی گوانگژو ۲۰۲۵ به نمایش عمومی درآیند و خانواده محصول ۲۱۲ را که در سال ۲۰۲۴ احیا شد، گسترش دهند. برند ۲۱۲ در واقع احیای نام نمادین BJ212 است، خودرویی که نزدیک به ۶ دهه در تاریخ صنعت خودروی چین قدمت دارد. مدل‌های جدید با الهام از طراحی کلاسیک این آفرودر، بدنه‌ای جعبه‌ای شکل، چرخ زاپاس روی



گسترش خانواده «BAW» 212 با نسخه‌های روباز

قرار گرفتن سیاست‌گذار میان حمایت از تولیدکنندگان و صیانت از مشتریان؛

زنگ بازنگری در قیمت خودرو و قطعات به صدا در آمد

خودروسازانی که پیش‌تر نیز با شکاف میان قیمت تمام‌شده و قیمت‌های مصوب مواجه بودند، اکنون با هزینه‌های جدید ارزی روبه‌رو شده‌اند



و «بازنگری قیمت» است. افزایش قیمت، بدون ارائه مستندات و خارج از ضوابط قانونی، می‌تواند به بی‌ثباتی بازار منجر شود؛ اما بازنگری قیمت، بر مبنای تغییر متغیرهای کلان از جمله نرخ ارز، یک ضرورت اقتصادی تلقی می‌شود.

انتقال ارز به تالار دوم، واقعیتی است که نمی‌توان آن را در محاسبات هزینه‌ای نادیده گرفت. در عین حال، پذیرش این واقعیت به معنای تایید هر عدد و هر دامنه قیمتی نیست.

مسیر میانه؛ شفافیت به جای انکار راهکار منطقی در شرایط کنونی، حرکت به سمت شفاف‌سازی هزینه‌ها و تصمیم‌گیری مبتنی بر داده است.

دریافت صورت‌های مالی، بررسی دقیق اثر تغییر مرجع ارزی بر هزینه مواد اولیه، دستمزد، سربار تولید و نهاده‌های وارداتی، می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری منصفانه قرار گیرد.

در این مسیر، نقش نهادهای تنظیم‌گر نه در انکار افزایش هزینه‌ها، بلکه در مدیریت آثار آن و جلوگیری از انتقال غیرمنطقی فشارها به مصرف‌کننده تعریف می‌شود.

انتقال ارز صنعت خودرو به تالار دوم، صرفاً یک تغییر فنی در نظام ارزی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر شرایط تولید است. نادیده گرفتن این تغییر، می‌تواند به انباشت زیان در زنجیره تولید منجر شود و از سوی دیگر، تصمیم‌های شتاب‌زده نیز می‌تواند فشار مضاعفی بر بازار آینده بازار خودرو، بیش از هر زمان دیگر، به کیفیت سیاست‌گذاری در این نقطه حساس وابسته است؛ سیاستی که باید میان حمایت از تولید و صیانت از حقوق مصرف‌کننده، تعادلی پایدار ایجاد کند.

به گفته تشکل‌های تخصصی، افزایش هزینه‌ها در برخی اقسام قطعه‌سازی قابل چشم‌پوشی نیست و مستقیماً بر توان نقدینگی بنگاه‌ها اثر گذاشته است.

اثر دومینویی بر خودروسازان افزایش هزینه قطعات، به‌طور طبیعی به خودروسازان منتقل می‌شود. خودروسازانی که پیش‌تر نیز با شکاف میان قیمت تمام‌شده و قیمت‌های مصوب مواجه بودند، اکنون با هزینه‌های جدید ارزی روبه‌رو شده‌اند. ادامه تولید با قیمت‌های پیشین، در شرایطی که هزینه نهاده‌ها با نرخ‌های بالاتری محاسبه می‌شود، می‌تواند زیان عملیاتی شرکت‌ها را تشدید کند و توان آن‌ها برای حفظ تیراژ تولید، پرداخت‌دهی به قطعه‌سازان و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید را کاهش دهد. از این منظر، مطالبه بازنگری قیمت از سوی خودروسازان، بازتابی از تغییر شرایط اقتصادی است، نه صرفاً یک مطالبه بنگاهی.

ملاحظات سیاست‌گذار و دغدغه مصرف‌کننده در سوی دیگر این معادله، سیاست‌گذار و نهادهای ناظر بر قیمت قرار دارند؛ نهادهایی که بر ضرورت طی کامل فرآیندهای قانونی و بررسی مستندات مالی پیش از هر گونه تعدیل قیمت تأکید می‌کنند.

نگرانی اصلی این بخش، انتقال شتاب‌زده افزایش هزینه‌ها به مصرف‌کننده و ایجاد شوک قیمتی در بازار خودرو است؛ بازاری که طی سال‌های گذشته تجربه نوسانات شدید و کاهش اعتماد عمومی را پشت سر گذاشته است. از نگاه نهادهای تنظیم‌گر، هر گونه تغییر قیمت باید مبتنی بر محاسبات دقیق، شفاف و قابل دفاع باشد.

افزایش قیمت یا بازنگری قیمت؟ نقطه کانونی اختلاف‌نظرها، تمایز میان «افزایش قیمت»

تغییر در سیاست تخصیص ارز و انتقال بخشی از نیازهای ارزی صنایع از «تالار اول» به «تالار دوم» مرکز مبادله ارز، به یکی از اثرگذارترین تحولات ماه‌های اخیر در اقتصاد صنعتی کشور تبدیل شده است. صنعت خودرو و زنجیره قطعه‌سازی، به‌دلیل وابستگی قابل توجه به واردات مواد اولیه و نهاده‌های واسطه‌ای، در کانون این تغییر قرار گرفته‌اند؛ تغییری که پیامدهای آن اکنون به بحثی جدی درباره ضرورت بازنگری در قیمت خودرو و قطعات منجر شده است.

تالار دوم؛ تغییر یک نرخ یا تغییر یک معادله؟ براساس سیاست‌های جدید ارزی، تالار اول به تأمین ارز کالاهای اساسی و اقسام دارای اولویت معیشتی اختصاص یافته و بخش قابل توجهی از کالاهای صنعتی، از جمله مواد اولیه و قطعات خودرو، به تالار دوم منتقل شده‌اند. تفاوت نرخ ارز میان این دو تالار، صرفاً یک اختلاف عددی نیست؛ بلکه به معنای تغییر مبنای محاسبه هزینه در بنگاه‌های تولیدی است. این جابه‌جایی، هزینه تأمین مواد اولیه وارداتی را افزایش داده و ساختار قیمت تمام‌شده در صنعت خودرو را با واقعیتی جدید مواجه کرده است.

فشار اولیه بر قطعه‌سازان قطعه‌سازان، به‌عنوان نخستین حلقه زنجیره تولید خودرو، بیش از سایر بخش‌ها آثار این تغییر را لمس کرده‌اند. بخش مهمی از قطعات خودرو به واردات فولادهای آلیاژی، پلیمرها، مواد شیمیایی و قطعات نیمه‌ساخته وابسته است؛ نهادهایی که اکنون ارز مورد نیاز آنها از تالار دوم تأمین می‌شود.

فعالان این صنعت معتقدند تغییر مرجع ارزی، رشد قابل توجه هزینه تولید را به دنبال داشته و در صورت عدم تعدیل قیمت‌ها، تداوم تولید با دشواری جدی روبه‌رو خواهد شد.

پیگیری يك موضوع

Follow up



مهدی قلی‌زاد

مدیر نوسازی ناوگان سازمان

راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

۲۰۰ دستگاه اتوبوس از برنامه نوسازی وارد کشور شده است

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

جاده‌ای، سال‌هاست به یکی از چالش‌های مزمن بخش حمل‌ونقل کشور تبدیل شده است؛ چالشی که با فرسودگی گسترده ناوگان اتوبوسی و محدودیت‌های تولید داخل، بیش از پیش به واردات گره خورده است. از همین رو مهدی قلی‌زاد، مدیر نوسازی ناوگان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به بیان نظرات خود پرداخت؛

آخرین وضعیت واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

در ابتدا مقرر شده بود فرآیند ثبت سفارش برای واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس انجام و این خودروها وارد کشور شوند. بخشی از این فرآیند که در حیطه وظایف سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار داشت، مربوط به صدور تاییدیه فنی برای هر یک از این اتوبوس‌ها بود. ثبت سفارش‌ها توسط شرکت‌های بازرگانی، حمل‌ونقلی و سایر متقاضیان انجام شده و سازمان راهداری نیز در چارچوب اختیارات قانونی خود، به میزان تعیین‌شده، اقدام به صدور تاییدیه فنی کرده است.

این تاییدیه‌های فنی شامل چه مواردی می‌شود؟

تاییدیه فنی شامل مشخصاتی از جمله ظرفیت اتوبوس، نوع ساخت، برند، استانداردهای فنی و شرایطی است که بر اساس آن اجازه ورود خودرو به کشور داده می‌شود. این موارد در حیطه وظایف وزارت راه و شهرسازی است که از طریق سازمان راهداری اعمال می‌شود. بر همین اساس، تاییدیه فنی برای ۲ هزار دستگاه اتوبوسی که قانون اجازه داده بود، در سامانه مربوطه صادر شده است.

در ابتدا چه سازوکاری برای تأمین ارز پیش‌بینی شده بود و چه تغییری در آن ایجاد شد؟

در ابتدا قرار بود تأمین ارز از محل صادرات خود یا صادرات دیگران انجام شود، اما به‌دلیل محدودیت‌ها، وزارت صمت این رویه را تغییر داد و آن را به «سپرده خود یا دیگران» تبدیل کرد. این تغییر با توجه به این که به‌طور متوسط برای هر اتوبوس حدود ۲۵۰ هزار دلار سپرده در بانک نیاز دارد، عملاً کار را برای واردکنندگان دشوار کرده و موجب کندی روند شده است؛ کندی‌ای که همچنان ادامه دارد و هنوز تعیین تکلیف نهایی نشده است.

زاپاس

Spare Tire

قیمت پایه هر لیتر بنزین سوپر در بورس انرژی ۷۲ هزار و ۸۰۰ تومان شد

بنزین سوپر در این مرحله با تعدیل جزئی همراه بوده است. گفتنی است در چهار مرحله قبلی عرضه بنزین سوپر در بورس انرژی، قیمت این محصول لیتری ۶۵ هزار و ۸۰۰ تومان کشف شد و در جایگاه‌های مخصوص عرضه بنزین سوپر، لیتری ۸۰ هزار تومان به فروش می‌رسید.

بایان این که این مرحله از عرضه بنزین سوپر، پنجمین مرحله از فروش این کالای وارداتی در بورس انرژی بوده است، گفت: «حجم عرضه بنزین سوپر در دوره پنجم مشابه دوره‌های گذشته بود و ۳۰۰ هزار لیتر تعیین شد.»

به گفته وی، با توجه به هزینه‌های انبارداری، قیمت

بورس انرژی طی اطلاعیه‌ای از عرضه حجم جدید به بنزین ویژه (سوپر) معادل ۳۰۰ هزار لیتر در معاملات هفتم بهمن ماه این بورس خبر داد. در این معاملات قیمت پایه هر لیتر بنزین وارداتی سوپر ۷۲ هزار و ۸۰۰ تومان و دامنه نوسان قیمت نیز ۵ درصد تعیین شده بود محمد نظیفی مدیرعامل شرکت بورس انرژی ایران نیز



پیش‌رانه آن خواهد بود. به گفته رومانو، این خودرو از نوع متفاوتی از سیستم هیبریدی استفاده می‌کند که لزوماً پلاگین هیبریدی نیست. این توصیف رمز آلود به احتمال زیاد به یک قوای محرکه بر دافزا اشاره دارد. در این سیستم، یک موتور بنزینی کوچک تنها به عنوان زترا تور برای شارژ باتری‌ها عمل می‌کند و هیچ ارتباط مکانیکی با چرخ‌ها ندارد. در نتیجه، خودرو همیشه مانند یک خودروی برقی خالص حرکت می‌کند و موتور بنزینی فقط برای افزایش توان پیمایش وارد مدار می‌شود. این استراتژی با برنامه‌های کلان هیوندای همخوانی دارد. این شرکت اخیراً خبر از توسعه خودروهای بر دافزا داده است که اولین مدل آن در سال ۲۰۲۷ با برد ترکیبی بیش از ۹۶۶ کیلومتر عرضه خواهد شد.

«هیوندای رسماً تأیید کرد که در حال توسعه یک پیکاپ شاسی مستقل جدید برای رقابت مستقیم با بزرگانی مانند فورد رنجر و تویوتا هایلوکس است. مدیر عامل شعبه استرالیای این شرکت وعده داده که این خودرو حیرت‌انگیز خواهد بود و از یک فناوری هیبریدی منحصربه‌فرد بهره خواهد برد. دان رومانو، مدیر عامل هیوندای استرالیا، در گفت‌وگویی با خبرنگاران تأکید کرده که این پیکاپ یک پروژه کاملاً داخلی است و صرفاً نسخه‌ای با لوگوی هیوندای از کیا تاسمان یا محصولی از جنرال موتورز نخواهد بود. او در این باره گفت: «ما به راحتی می‌توانستیم یک پلتفرم دیگر را برداریم و فقط لوگوی خود را روی آن بزنیم، اما این کار، به خصوص در شرایط فعلی، قابل قبول نیست.» نقطه قوت اصلی پیکاپ جدید هیوندای،



خط‌ونشان هیوندای برای تویوتا «هایلوکس»



ویژه‌ها

بررسی نحوه قیمت‌گذاری خودرو در کمیسیون صنایع مجلس



نشست‌های این هفته کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی امروز، یکشنبه و فردا، دوشنبه (۱۲ و ۱۳ بهمن ماه) تشکیل خواهد شد و مهم‌ترین دستور کار این نشست‌ها بررسی قیمت‌گذاری خودرو و مسئولیت دستگاه‌های مربوطه در این زمینه است.

بر همین اساس زینب قیصری، نماینده مردم تهران و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با ابراز نگرانی نسبت به افزایش اخیر قیمت خودروها اعلام کرد که جلسه کمیسیون صنایع روز جاری با حضور دستگاه‌های مربوطه برای بررسی این موضوع برگزار خواهد شد

دیگه چه خبر؟

دولت با سیاست‌های جایگزین شوک قیمتی در بازار خودرو را جبران کند



«دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران عنوان کرد: «دولت باید به موازات آزادسازی نرخ ارز از مداخله در اقتصاد نیز دست برداشته و سیاست‌های جبرانی لازم را در راستای رعایت حقوق مصرف‌کنندگان و افزایش قدرت مردم برای خرید خودرو اتخاذ کند.» آرمان خالقی با اشاره به پیامدهای آزادسازی نرخ ارز در بازار خودرو اظهار داشت: «معمولاً تغییرات ناگهانی در قوانین و سیاست‌ها موجب شوک قیمتی در بازارهای مختلف می‌شود، بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنی نبوده است.»

در ۱۰ ماهه سال جاری محقق شد؛

فروش ۶٫۴ همتی «یزد تایر» همراه با رشد ۶۰ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گزارش‌های اخیر منتشرشده در سامانه کدال حاکی از آن است که شرکت یزد تایر با نماد «پیزد» در بازار سرمایه، سال مالی جاری را با روندی رو به رشد و عملکردی قابل توجه پشت سر می‌گذارد. این شرکت که یکی از تولیدکنندگان با سابقه و شناخته‌شده صنعت تایر کشور محسوب می‌شود، با تمرکز بر تولید تایرهای رادیال سیمی، بایاس و انواع تیوب، توانسته است همزمان پاسخ‌گوی نیاز بازار داخلی باشد و بخشی از تقاضای بازارهای صادراتی را نیز پوشش دهد؛ موضوعی که در شرایط اقتصادی فعلی، نقش مهمی در تثبیت جریان درآمدی شرکت ایفا می‌کند. بر اساس آخرین اطلاعات افشاشده، سرمایه ثبت‌شده شرکت یزد تایر به ۹۳۹٫۵ میلیارد تومان می‌رسد و سال مالی آن منتهی به پایان اسفندماه است. به همین دلیل، گزارش عملکرد دی‌ماه شرکت علاوه بر ارائه آمار ماهانه، تصویری شفاف از عملکرد تجمیعی ۱۰ ماهه را نیز در اختیار فعالان بازار سرمایه قرار می‌دهد. داده‌های منتشرشده نشان می‌دهد فروش نماد «پیزد» در دی‌ماه ۱۴۰۴ به حدود ۶۳۸ میلیارد تومان رسیده که با احتساب این رقم، مجموع درآمد شرکت در ۱۰ ماهه نخست سال مالی جاری به ۶ هزار و ۴۲ میلیارد تومان افزایش یافته است. این میزان فروش در مقایسه با دوره مشابه سال مالی گذشته، رشد قابل توجه ۶۰ درصدی را

یزد تایر

ثبت کرده و از بهبود محسوس وضعیت عملیاتی شرکت حکایت دارد. رشد تجمیعی درآمدها را می‌توان نتیجه مجموعه‌ای از عوامل دانست، از جمله افزایش حجم فروش، بهبود نرخ‌های فروش محصولات، مدیریت بهتر شبکه توزیع و...، همچنین نگاهی به ترکیب فروش محصولات نشان می‌دهد تایرهای رادیال سیمی همچنان به عنوان محصول استراتژیک و پیشران درآمد شرکت شناخته می‌شوند. این گروه محصول در دی‌ماه با ثبت فروش ۵۲۶ میلیارد تومانی، بیشترین سهم از درآمد ماهانه را به خود اختصاص داده و در عملکرد ۱۰ ماهه

زنده يك First gear

زنجیره تأمین بین‌المللی خودروسازان سال ۲۰۲۵ باز آرایشی شد

«حاضر جواب: زنجیره تأمین جهانی در سال ۲۰۲۵ شبیه یک تعمیرگاه بین‌راهی شده است؛ همه قطعه دارند، اما هر کدام برای یک خودرو و یک مدل خاص! قطعه‌سازان می‌گویند «ما مشکل نداریم»، خودروسازان می‌گویند «ما هم»، فقط زنجیره تأمین وسط ایستاده و می‌پرسد: «کسی پیچ ۱۰ اضافه ندارد؟» در این میان، فناوری جلو می‌دود، هزینه‌ها هم دنبالش می‌دوند و قطعه‌سازان نفس نفس‌زنان سعی می‌کنند عقب نمانند. نتیجه؟ زنجیره‌ای که دیگر خطی نیست؛ بیشتر شبیه مسیر مسابقه رالی است، پر از پیچ، دست‌انداز و البته توقف کوتاه برای محاسبه قیمت جدید.

وضعیت بازار خودروهای وارداتی در شرایط خاص اقتصادی

«حاضر جواب: بازار خودروهای وارداتی این روزها دقیقاً مثل رانندگی در مه است؛ همه چراغ‌ها روشن، اما دید محدود. خریدار با ماشین حساب جلو می‌رود، فروشنده با ماشین حساب عقب می‌آید و کارشناس بازار سرمایه وسط ایستاده و می‌گوید: «حرکت کنید، فقط آرام!» در شرایط خاص اقتصادی، خودروهای وارداتی نه کاملاً لوکس‌اند، نه کاملاً مصرفی؛ بیشتر شبیه میهمانی هستند که معلوم نیست تا کی می‌ماند، اما همه دوست دارند چند دقیقه‌ای با او عکس بگیرند

بازی خودروسازان با بازار تمام شد

«حاضر جواب: وقتی گفته می‌شود «بازی خودروسازان با بازار تمام شد»، معمولاً توپ هنوز وسط زمین است و داور تازه سوت را برداشته! خودروسازان هم شنیده‌اند بازی تمام شده، اما هنوز گرم تمرین‌اند. بازار خودرو شبیه صفحه شطرنج شده؛ هر حرکت با فکر، هر قیمت با محاسبه و هر مهره یک بخشنامه پشت سرش. تماشاگران هم روی سکوها نشست‌اند و منتظرند ببینند آخر بازی مساوی می‌شود یا وقت اضافه دارد.

برقی‌سازی تاکسیرانی تهران در پیچ اجرا

«حاضر جواب: برقی‌سازی تاکسیرانی تهران وارد همان پیچی شده که راننده‌ها همیشه قبلاً می‌گویند: «کمربندها رو ببندید!» تاکسی برقی آماده حرکت است، اما دنبال پریز می‌گردد؛ راننده آماده کار است، اما دنبال بیمه‌نامه؛ مسافر هم سوار می‌شود و اولین سؤالش این است: «شارژش می‌رسه؟» شهرداری تهران آرام‌آرام دارد به این نتیجه می‌رسد که برقی‌سازی فقط خرید خودرو نیست؛ بیشتر شبیه خرید موبایل بدون شارژ است!

نوسان قیمت خودروهای پاک وارداتی در سایه تحرکات ارزی

«حاضر جواب: خودروهای پاک وارداتی این روزها آن قدر تحت تأثیر ارز هستند که انگار مستقیم از صرافی نیرو می‌گیرند. قیمت‌ها بالا و پایین می‌روند، اما خود خودروها کاملاً آرام‌اند؛ نه دود می‌کنند، نه صدا دارند، فقط قیمت‌شان هر روز تمرین نرمش انجام می‌دهد. کارشناسان می‌گویند این نوسان طبیعی است؛ بازار هم سر تکان می‌دهد و می‌گوید: «طبیعی است، فقط کمی هیجان‌انگیزتر از همیشه!»

نیز با فروش حدود ۳ هزار و ۹۴۵ میلیارد تومان، سهم غالبی از کل درآمد شرکت را رقم زده است. تداوم تقاضا برای تایرهای رادیال سیمی و جایگاه تثبیت‌شده این محصولات در بازار، نشان‌دهنده موفقیت سیاست‌های تولیدی و بازاریابی شرکت در سال‌های اخیر است. افزایش درآمدهای عملیاتی برای شرکت یزد تایر مزایای متعددی به همراه دارد که فراتر از رشد عددی فروش قابل ارزیابی است. تقویت جریان نقدی ناشی از فروش بالاتر، توان مالی شرکت را برای تأمین سرمایه در گردش افزایش داده و وابستگی به منابع مالی پرهزینه را کاهش می‌دهد. این موضوع در شرایطی که صنعت تایر با چالش‌هایی نظیر نوسان قیمت مواد اولیه، هزینه‌های انرژی و محدودیت‌های ارزی مواجه است، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، رشد درآمد می‌تواند زمینه‌ساز سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه نوسازی و توسعه خطوط تولید شود. ارتقای تکنولوژی، افزایش بهره‌وری و بهبود کیفیت محصولات، از جمله پیامدهای مستقیم این سرمایه‌گذاری‌هاست که در نهایت به افزایش قدرت رقابتی «پیزد» در بازار داخلی و خارجی منجر خواهد شد. همچنین افزایش سودآوری بالقوه، امکان بهبود سیاست‌های تقسیم سود و جذاب‌تر شدن سهام شرکت برای سرمایه‌گذاران را فراهم می‌کند. در مجموع، عملکرد مالی ۱۰ ماهه شرکت لالستی یک یزد نشان می‌دهد این مجموعه در مسیر رشدی باثبات و رو به جلو قرار گرفته است. اگر روند فعلی در ماه‌های پایانی سال مالی نیز تداوم یابد، می‌توان انتظار داشت «پیزد» سال مالی جاری را با ثبت ارقام مطلوب در حوزه فروش و سودآوری به پایان برساند؛ موضوعی که نه تنها برای سهامداران، بلکه برای کل صنعت تایر کشور نیز سیگنال مثبتی تلقی می‌شود.

افزایش درآمد شرکت ایرکا پارت صنعت درآمد عملیاتی

میزان درآمد دی‌ماه

1118
میلیارد تومان



میزان رشد ۱۰ ماهه

74
درصد

۱۰ ماهه سال جاری

937
میلیارد تومان

شرکت ایرکا پارت صنعت در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۹۳۷ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تلند؟

خطای سیاست‌گذاری در بازار و صنعت

«در میان عوامل مختلف وضعیت کنونی بازار خودرو، قیمت‌گذاری دستوری از جمله سیاست‌هایی است که قرار بود خودرو را برای مردم ارزان کند، اما در عمل طی سال‌های اخیر به یکی از پرهزینه‌ترین خطاهای سیاست‌گذاری برای خودروسازان و خریداران تبدیل شده است، سیاستی که نتیجه آن زیان انباشته سنگین، کاهش نقدینگی و افت کیفیت خودروها بوده است.

چرا؟

مصرف‌کنندگان، بازنده اصلی قیمت‌گذاری دستوری خودرو

«در واقع، سازوکار قیمت‌گذاری که قرار بود از مصرف‌کننده حمایت کند، او را به بازنده اصلی تبدیل کرده و به واسطه قیمت‌های دستوری و فاصله عمیق قیمت کارخانه و بازار آزاد، نه تنها خودرو ارزان نشده، بلکه به کالایی سرمایه‌ای و دست‌نیافتنی برای خریداران بدل شده است، کالایی که بیشترین سود آن نصیب دلالان و کمترین منفعت آن به مصرف‌کننده واقعی رسیده است.

برای چه؟

زیان مداوم خودروسازان از منظر تولید

«الزام خودروسازان به فروش محصولات با قیمت‌هایی کمتر از بهای تمام‌شده، فشار سنگینی بر ساختار مالی این شرکت‌ها وارد کرده است. انباشت زیان، کاهش نقدینگی و محدود شدن توان سرمایه‌گذاری، از جمله پیامدهای مستقیم این سیاست بوده که خود را در افت کیفیت، تأخیر در تحویل خودروها و ناتوانی در توسعه محصولات جدید نشان داده است. تداوم این وضعیت، نه تنها صنعت خودرو را فرسوده کرده است.



به باتری‌های لیتیموم-یون متداول است. نکته جالب این‌جاست که ظرفیت باتری با ۵۳.۹۵ کیلووات-ساعت، دقیقاً مشابه نسخه لیتیموم آهن فسفات قبلی با برد ۵۳۰ کیلومتر است؛ اما استفاده از فناوری نیمه‌جامد، وزن خالص خودرو را با ۱۵ کیلوگرم افزایش به ۱۵۰۰ کیلوگرم رسانده است. نیروی محرکه این مدل از یک موتور برقی در جلو تأمین می‌شود که ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و شتاب صفر تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت ۳ ثانیه‌ای را ممکن می‌سازد. از نظر ظاهری، نسخه «آسین» تفاوتی با مدل‌های فعلی MG4 ندارد و همان طراحی هاجبک عضلانی با الهام از رودستر سایبرستر را حفظ کرده است. در داخل کابین اما شاهد یک تحول بزرگ هستیم.

شرکت خودروسازی سسایک قصد دارد از طریق برند ام‌جی خود در نمایشگاه خودرو گوانگژو از نسخه ویزهای از هاجبک برقی این برند با نام MG4 Anxin Edition رونمایی کند. این خودرو نه یک فیس لیفت ساده، بلکه یک جهش فناوریانه است؛ زیرا اولین خودرو برقی تولید انبوه جهان با باتری نیمه‌جامد مجهز محسوب می‌شود و آینده صنعت خودرو را یک قدم به جلو می‌برد. این پکیج باتری پیشرفته که حاصل همکاری مشترک سایک و شرکت «انژی چینگ ناتو» است، بر پایه لیتیموم یون با کاند منگنزی ساخته شده و بر اساس استاندارد CLTC، بردی معادل ۵۳۰ کیلومتر را برای این خودرو فراهم می‌کند. این فناوری، نوبدپخش چگالی انرژی بالاتر و پایداری حرارتی بهتر نسبت



«ام‌جی ۴»؛ نخستین خودرو با باتری نیمه‌جامد

بزرگ‌ترین فیس لیفت مرسدس بنز S کلاس در راه است



بزرگ‌ترین فیس لیفت تاریخ مرسدس S کلاس در راه است. مدیرعامل مرسدس بنز تایید کرد که مدل ۲۰۲۶ این خودرو با ۲۷۰۰ قطعه جدید (تقریباً ۵۰ درصد کل خودرو) معرفی می‌شود. یکی از آپشن‌های عجیب آن «کمربندهای ایمنی گرم‌شونده» است. رونمایی رسمی در اواخر ژانویه ۲۰۲۶ انجام می‌شود و انتظار می‌رود از تابستان ۲۰۲۶ به‌عنوان مدل سال ۲۰۲۷ وارد بازارهای جهانی شود. این تغییرات نه یک فیس لیفت معمولی، بلکه نوعی «بازمهندسی» برای حفظ جایگاه این خودرو در برابر رقبای جدید برقی است. مدیرعامل مرسدس بنز اعلام کرده است که در این به‌روزرسانی، بیش از ۲۷۰۰ قطعه از خودرو

تغییر کرده یا کاملاً مهندسی مجدد شده‌اند. این یعنی تقریباً نیمی از اجزای اصلی خودرو نسبت به مدل فعلی (نسل W223) متفاوت است که برای یک فیس لیفت میان‌دوره‌ای، رگرودی بی‌سابقه محسوب می‌شود. طراحی جلوپنجره جدید با الهام از مدل‌های کلاسیک مرسدس، ابعاد بزرگ‌تری پیدا کرده و دارای نوارهای کرومی پهن‌تر است. چراغ‌های جلو و عقب دارای امضای نوری جدیدی هستند که در آن‌ها نماد ستاره سه پر مرسدس به‌صورت ال‌ای‌دی (LED) تکرار شده است.

جشن ۸۵ سالگی جیب «رانگلر» با معرفی یک نسخه ویژه



جیب رانگلر ۸۵ سالگی خود را با معرفی یک نسخه ویژه جشن می‌گیرد. سرنوشت جیب رانگلر در مسیرهای متفاوتی در حال رقم خوردن است. در حالی که طبق تأیید اخیر این شرکت آمریکایی، عرضه آن در اروپا در طول سال ۲۰۲۶ متوقف خواهد شد، اما در آمریکای شمالی داستان با قدرت ادامه دارد. این نسخه از رانگلر به ۸۵ سال پیشتازی در دنیای آفرودادی احترام می‌کند و منحصر برای بازار آمریکای شمالی طراحی شده است. نسخه ۸۵ سالگی رانگلر، ترکیبی از یادآورهای تاریخی و محتوای مدرن است. پس از نسخه‌های Moab 392 و Whitecap، این نسخه یادبود بر جزئیات متمایز و تجهیزات غنی تمرکز کرده و

در عین حال، اصالت خود را به عنوان یک آفرودر واقعی حفظ کرده است. در نمای بیرونی این رانگلر، موارد همچون رینگ‌های ۱۷ اینچی با رنگ اختصاصی Steel Oxide، قلاب‌های بکسل به رنگ برنزی، نشان‌ها و گرافیک‌های «85th Anniversary» با رنگ آبی Blue Agave خودنمایی می‌کنند. گلگیرهای مهرنگ بدنه هم که ظاهری تنومند و در عین حال آراسته به این جیب خاص بخشیده است. تم اصلی کابین این مدل Plaid (چهارخانه اسکالندلی) است که به عنوان نمادی از سنت، سخت‌کوشی و روحیه ماجراجویی انتخاب شد.

وضعیت بازار شاسی‌بلندهای آمریکایی در خاورمیانه چگونه است؟

سلطه غول‌های آمریکایی بر شن‌های روان

متحول کرده و آن را از یک ماسل کار به رقیبی جدی برای سوپراسپرت‌ها تبدیل کرده است. این روند نشان می‌دهد که در دورانی که بازارهای سنتی با چالش روبه‌رو هستند، خودروسازان آمریکایی خاورمیانه را سرزمینی حاصل‌خیز برای رشد می‌دانند؛ زیرا فروش فورد نیز بین سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴ در این منطقه دو برابر شده و به سریع‌ترین برند در حال رشد در عربستان سعودی تبدیل شده است. به نظر می‌رسد ترکیب قدرت اقتصادی، تغییرات جمعیتی و علاقه به خودروهای قدرتمند در کشورهای حاشیه خلیج فارس، فرصت‌هایی فراتر از انتظار برای غول‌های دیترویت فراهم کرده است.

انطباق فنی با جغرافیای خشن اولین ستون موفقیت خودروهای آمریکایی در خاورمیانه، انطباق بی‌چون‌وچرای مهندسی دیترویت با شرایط سخت جوی این منطقه است. شاسی‌بلندهای پهن‌پیکر آمریکایی با موتورهای پر حجم ۸ سیلندر (V8) و سیستم‌های خنک‌کننده ارتقا یافته، دقیقاً همان چیزی هستند که برای پیمایش در دمای بالای ۵۰ درجه سانتی‌گراد و عبور از تپه‌های ماسه‌ای نیاز است. برخلاف روند جهانی که به سمت موتورهای کوچک توربوشارژ و پیش‌راننده‌های هیبریدی حرکت می‌کند، مشتری خلیج فارس همچنان به قدرت خبیثانه و گشتاور بالای موتورهای تنفس طبیعی علاقه‌مند است؛ حوزه‌ای که آمریکایی‌ها در آن تخصص تاریخی دارند.

فرهنگ «بزرگ‌نمایی» و سبک زندگی در خاورمیانه، خودرو تنها یک وسیله نقلیه نیست، بلکه بخشی از هویت اجتماعی و بیانیه‌ای از قدرت و ثروت محسوب می‌شود. ابعاد غول‌آسای خودروهایی نظیر «کادیلاک اسکالید» یا «شورولت تاهو»، با معماری شهری نوین در دبی، ریاض و دوحه که بر پایه بزرگراه‌های عریض و پارکینگ‌های وسیع بنا شده، همخوانی کامل دارد. فضای داخلی گسترده این خودروها برای ساختار خانواده‌های پر جمعیت در این منطقه یک مزیت رقابتی غیرقابل‌انکار ایجاد کرده است. در واقع، خودروسازان آمریکایی با درک درست از روان‌شناسی اجتماعی منطقه، خودروهایی را عرضه کرده‌اند که مفهوم «تجمل کاربردی» را به بهترین شکل معنا می‌کند.

مورد مشخصات فنی نسخه مخصوص روسیه فوتون تونلند G9 منتشر نکرده و تنها به ذکر این نکته بسنده کرده است که این پیکاپ چینی دارای «ظاهری چشمگیر، شخصیتی سرسخت و قابلیت‌های آفرود بی‌نظیر» است. جزئیات فنی، فهرست تجهیزات و قیمت‌گذاری برای بازار محلی بعداً اعلام خواهد شد. طراحی متمایز فوتون تونلند G9 دارای فرمی جمع‌ماند است که به شدت از نسل قبلی (سیزدهم) پیکاپ فول‌سایز فول‌150-ال‌هایم گرفته شده است؛ مدلی که دهه‌هاست پرفروش‌ترین خودرو در بازار آمریکا باقی مانده است. این مدل چینی دارای چراغ‌های جلو مستطیلی دوقلو مشابه، جلوپنجره عظیم و سپر جلو پایینی با چراغ‌های مشکن بیکارچه است.



فروش شاسی‌بلندهای فول‌سایز با رشد خیره‌کننده ۵۵ درصدی همراه بود. این استقبال گرم دلایل متعددی دارد. این خودروها ترکیبی از قدرت، فضای داخلی وسیع و فناوری‌های پیشرفته را ارائه می‌دهند که کاملاً با سلیقه و نیاز مشتریان در خاورمیانه همخوانی دارد. نکته جالب‌توجه، تغییر در ترکیب جمعیتی خریداران است؛ مشتریان گروه سنی ۲۰ تا ۲۹ سال به یکی از مخاطبان اصلی مدل‌هایی مانند تاهو و اسکالید تبدیل شده‌اند و هم‌زمان، افزایش قابل‌توجهی در تعداد مالکان خانم و مهاجران آسیایی نیز مشاهده می‌شود.

از سوی دیگر، سابقه ۹۹ ساله حضور جنرال‌موتورز در خاورمیانه، وفاداری عمیقی به برند ایجاد کرده است. این شرکت گزارش داده که در پنج سال گذشته، تعداد مشتریان ثابت در بخش خدمات پس از فروش، ۳۳ درصد افزایش یافته است. اقتصاد قدرتمند منطقه و علاقه ذاتی به خودروهای بزرگ و توانمند، شرایطی ایده‌آل برای موفقیت این محصولات فراهم کرده است. موفقیت جنرال‌موتورز اما تنها به شاسی‌بلندها محدود نمی‌شود. شورولت کوروت نیز در اگوست ۲۰۲۵ بهترین ماه فروش خود از سال ۲۰۱۵ تاکنون را در خاورمیانه به ثبت رساند. نسل جدید این خودرو با ترکیب موتور وسط، تصور خریداران بین‌المللی از خودروهای اسپرت آمریکایی را

سنتی جاده‌ها، جایگاه خود را در برابر موج‌های نوین حفظ کرده‌اند، باید به آماری نگر بست که فراتر از عدد، یک تغییر پارادایم بزرگ در نقشه تجارت بین‌المللی خودرو را روایت می‌کنند. قلمرو بیابان، پادشاه جدید خود را بر گزیده است

وقتی ابعاد، حرف اول را می‌زنند خاورمیانه غیر از آمریکا، تنها بازاری در جهان است که جنرال‌موتورز تمام سید محصولات شاسی‌بلند فول‌سایز خود را در آن عرضه می‌کند و این استراتژی به‌موقعیت چشمگیری منجر شده است. آمارها نشان می‌دهد فروش این خودروها در سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، یک جهش ۲۸ درصدی را تجربه کرده است.

این موج موفقیت تمام شاسی‌بلندهای بزرگ برندهای زیرمجموعه جنرال‌موتورز شامل شورولت تاهو و سابرن، جی‌ام‌سی یوکا و کادیلاک اسکالید را در بر گرفته و کشورهای عربستان سعودی، امارات متحده عربی و کویت به بزرگ‌ترین بازارهای این خودروها در منطقه تبدیل شده‌اند.

این روند صعودی حتی در ابتدای سال نیز قدرتمندتر بود؛ در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۵، فروش کلی جنرال‌موتورز در خاورمیانه ۲۶ درصد افزایش یافت؛ در حالی که



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در نقشه جغرافیای خودرویی جهان، مناطقی وجود دارند که قواعد بازی در آن‌ها با گزارش‌های سالانه نمایشگاه‌های ژنو یا پاریس همخوانی ندارد. در حالی که تیر اول رسانه‌های خودرویی اروپا و شرق آسیا به تسخیر خودروهای میکرو، پیش‌راننده‌های ۳ سیلندر و تلاش برای حذف کامل کربن در آمده است، در قلب تپنده خاورمیانه، داستان به گونه‌ای دیگر روایت می‌شود.

این‌جا، در سرزمینی که افق هایش با تپه‌های ماسه‌ای و بزرگراه‌های بی‌پایان گره خورده، مفهوم «خودرو» هنوز با معیارهای سنتی قدرت، ابعاد و هیبت سنجیده می‌شود. اگر از فراز برج‌های سرپناه دبی یا ریاض به شریان‌های حیاتی شهر بنگرید، متوجه جریانی از غول‌های آهنی خواهید شد که گویی از عصر دیگری به امروز پر تاب شده‌اند. این منطقه، برخلاف بسیاری از نقاط جهان که به سمت «کوچک‌سازی» حرکت می‌کنند، همچنان وفادار به فلسفه «بزرگ‌تر، بهتر است» باقی مانده است. اما چه عاملی باعث شده تا در میان هجوم برندهای نوظهور و تکنولوژی‌های برقی، قلدرهای جاده‌ای همچنان پادشاهی کنند؟ آیا این تنها یک ترجیح نوستالژیک برای موتورهای پر صد است یا ریشه در یک نیاز استراتژیک و زیست‌محیطی دارد. در دهه‌های گذشته، بازار این منطقه میدان نبردی بی‌امان میان مهندسی دقیق شرق دور و قدرت بی‌پروا و عضلانی غرب بوده است.

هر یک از این قطب‌های صنعتی تلاش کرده‌اند تا با درک «فرهنگ بیابان»، محصولی ارائه دهند که نه تنها در برابر آفتاب سوزان تاب بیاورد، بلکه نمادی از پرستیژ و جایگاه اجتماعی مالک خود باشد. امروز، توازن این قدرت در حال تغییر است. نشانه‌هایی از یک چرخش معنادار در ذائقه مشتریان ثروتمند منطقه دیده می‌شود؛ چرخشی که نشان می‌دهد برندهایی خاص، توانسته‌اند کدهای اخلاقی و روانی این بازار به‌ظاهر بکر را رمزگشایی کنند. برای درک این‌که کدام تفکر صنعتی توانسته است بر شن‌های روان این منطقه حکمرانی کند و چگونه غول‌های

خبر News

فورد برانکو وارد محدوده نسخه «RTR» شد

فورد یک عضو جدید به خانواده برانکو اضافه کرد. فورد برانکو RTR مدل ۲۰۲۷ با هدف ارائه قابلیت‌های پیمایش پرسرعت در کویر (مشابه مدل رپتور)، اما با استایلی فراتر و قیمت پایه‌ای جذاب طراحی شده است. شرکت RTR (متعلق به وان گیشین جونیور) مدتی است که به تقویت و ارتقای فورد موستانگ و برانکو مشغول است و واضح است که این فرمول به خوبی جواب می‌دهد. حالا فورد قصد دارد همکاری با RTR را عمیق‌تر کرده و یک خودرو آفرودر RTR را به صورت مستقیم در خط تولید کارخانه عرضه کند. برانکو RTR توسعه منطقی این مشارکت است و فهرست مشخصات فنی آن بسیار وسوسه‌انگیز به‌نظر می‌رسد. یک ست تایر ۳۳ اینچی به‌صورت استاندارد روی خودرو نصب



شده است. فورد از سیستم تعلیق با فاصله زیاد از زمین (High-clearance) استفاده کرده که ارتفاع خودرو را کمی افزایش می‌دهد. تزئینات فراوان با رنگ سبز فسفری (Hyper Lime)، جلوپنجره مخصوص RTR و امضای نوری مشهور RTR در نمای جلو به چشم می‌خورد. همچنین رینگ‌های ۶ Evo اختصاصی RTR قابلیت «پیدلاک» دارند، روی این مدل نصب شده است. فورد RTR از تجربیات مسابقات کویری خود برای ارتقای نرم‌افزاری عملکرد توربو استفاده کرده‌اند. این خودرو مجهز به تکنولوژی Anti-lag بهینه‌شده برای آفرود است؛ به این صورت که توربو را در حال چرخش نگه می‌دارد تا بوست حفظ شود و پاسخ پدال گاز نرم و یکنواخت باقی بماند. برای دوام بیشتر، فن خنک‌کننده «برانکو رپتور» روی این مدل نصب شده است؛ تغییری حیاتی برای کسانی که قصد دارند مسافت‌های طولانی را در محیط‌های بسیار گرم طی کنند. برای کسانی که به دنبال عملکرد حرفه‌ای‌تر هستند، فورد پکیج ساسکواچ را پیشنهاد می‌دهد که تایرها ۳۳ اینچی را با مدل‌های ۳۵ اینچی جایگزین می‌کند. اما جذاب‌تر از آن، تجهیز خودرو به سیستم تعلیق HOSS ۳.۰ به‌همراه کمک‌فنرهای Fox است.



از وجود براده‌های فلزی در موتور نشأت می‌گیرد؛ امانه‌داری که در اثر کارکرد عادی یا تعویض دیر هنگام روغن وارد موتور می‌شوند؛ بلکه بقایای فلزی که از فرآیند ماشین‌کاری بلوک موتور در کارخانه به‌جا مانده‌اند. این ذرات ریز فلزی می‌توانند وارد یاتاقان‌های اصلی میل‌لنگ شده و به‌سرعت باعث تخریب یاتاقان و در نهایت، از کار افتادن کل موتور شوند. این فراخوان اکنون طیف وسیع‌تری از محصولات تویوتا و لکسوس را در برمی‌گیرد که شامل تویوتا تاندر مدل ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴، لکسوس LX600 مدل ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴ و لکسوس GX مدل ۲۰۲۴ می‌شود.

تویوتا بار دیگر زنگ خطر را برای مالکان خودروهای مجهز به‌موتور V6 تونین توربو خود به‌صدا درآورد و فراخوان گسترده‌ای را که پیش‌تر برای بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه پیکاپ‌تاندر و شاسی‌بلند لکسوس LX اعلام کرده بود، گسترش داده است. اکنون تعداد بیشتری از همین مدل‌ها به‌همراه شاسی‌بلند جدید لکسوس GX نیز به این فهرست اضافه شده‌اند. مشکل اصلی، یک نقص فاجعه‌بار در فرآیند تولید است که می‌تواند منجر به از کار افتادن کامل موتور شود. ماجرا به‌ظاهر ساده‌اما در عمل بسیار خطرناک است. براساس اسناد ارائه‌شده به اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا (NHTSA)، مشکل



فراخوان ۱۰۰ هزار دستگاهی برای ۶ سیلندرهای «تویوتا»



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

سرنوشت خودروسازان چینی با افزایش تنش‌ها به کج‌امی‌رسد؟

مشخص می‌کند که چه تعداد خودرو ناقص داشته است. این خودروساز ۷ هزار و ۱۱۹ دستگاه خودرو از ابتدای سال جاری تا انتهای دی‌ماه به‌صورت ناقص تولید کرده که ۲ هزار و ۵۵۷ دستگاه از آن تنها مربوط به دی‌ماه است. این درشرایطی است که سهم آذرماه از تولیدات ناقص این شرکت یک‌هزار و ۴۸۶ دستگاه بود؛ بنابراین ایران خودرو در دی‌ماه یک‌هزار و ۷۱ دستگاه معادل ۷۲ درصد بیشتر از ماه آذر خودرو ناقص تولید کرده است. این درحالی است که تنها تعداد ناقص‌های ایران خودرو در دسترس است. وضعیت دو خودروساز دیگر از این حیث احتمالاً چندان بهتر از ایران خودرو نیست؛ چراکه کمبود مواد اولیه و قطعات همه خودروسازان را تحت‌تاثیر قرار داده است. درمورد افت تولید خودروسازان و همچنین رشد تولید ناقص‌های می‌توان چند عامل عمده را به‌عنوان دلایل اصلی این موضوع در نظر گرفت. یکی از این موارد یکسان‌سازی نرخ ارز است که از پاییز امسال اجرایی شد. اجرای این طرح به‌معنای رشد چشمگیر نرخ ارز مصرفی خودروسازان است؛ بنابراین آن‌ها نیاز به نقدینگی بیشتری برای تأمین ارز دارند؛ اما کمبود نقدینگی موجب می‌شود که آن‌ها از پس این چالش جدید برنیایند، در نتیجه افت تولید رخ می‌دهد.

ریزش قیمت قابل توجه داخلی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته افت قیمت قابل توجهی را بین ۳ تا ۴۴۰ میلیون تومان تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۴۴۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، تسارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۸۰۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۹۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۷۰۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۶۰۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۵۵۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۷۵ میلیون تومان و اطلس (با سانسورف) (۱۴۰۴) با ۵۳۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۴۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، جک SR3 (۲۰۲۳) با ۷۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۷۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X55 PRO اسکلت‌اسپرت (۱۴۰۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۱۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۸۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، آئودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۷۰۰ میلیون تومان افزایش به ۸ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، م‌امو ix1 eDrive برقی (۲۰۲۵) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و ام‌جی GT (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید.



سیاست‌گذاران صنعتی ایران همچنان بر همکاری‌هایی متکی باشند که در اولین موج تنش فرو می‌ریزند، آینده صنعت خودرو بیش از پیش در معرض بی‌ثباتی و وابستگی قرار خواهد گرفت. علاوه بر این نیز تولید خودروسازان داخلی در دی‌ماه با ریزش همراه بوده است. آمار و اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال نشان می‌دهد تولید خودروهای ناقص بار دیگر در دی‌ماه اوج گرفته است. علاوه بر این تولید ماهانه و همچنین ۱۰ ماهه خودرو سواری با افت همراه بوده است.

براساس گزارشی که خودروسازان به سازمان بورس ارائه داده‌اند، سه خودروساز بزرگ کشور از ابتدای سال جاری تا انتهای دی‌ماه ۶۶۹ هزار و ۶۸۶ دستگاه خودرو سواری تولید کرده‌اند. این درشرایطی است که این رقم در مدت مشابه سال ۱۴۰۳ به ۷۲۰ هزار و ۵۰۰ دستگاه می‌رسید؛ بنابراین در مدت‌زمان یادشده، خودروسازان ۵۰ هزار و ۳۱۹ دستگاه معادل ۷ درصد کمتر خودرو سواری تولید کرده‌اند؛ بنابراین می‌توان گفت این سه خودروساز طی ۱۰ ماه گذشته به‌طور میانگین هر ماه ۶۶ هزار و ۹۶۸ دستگاه خودرو سواری تولید کرده‌اند. اگر در دو ماه باقی‌مانده نیز به‌همین میزان تولید کنند، تولید کل سال ۱۴۰۴ برای آن‌ها به ۸۰۳ هزار و ۶۲۳ دستگاه می‌رسد؛ این درحالی است که در سال ۱۴۰۳ آن‌ها حدود ۸۹۸ هزار دستگاه سواری تولید کرده بودند؛ اما رشد و کاهش تولید بین سه خودروساز کشور همسو نبوده است.

همچنین تولید ماهانه سه خودروساز بزرگ کشور در دی‌ماه با افت ۱۸ درصدی نسبت به آذرماه مواجه بوده و هر سه خودروساز در آن دخیل بوده‌اند. در این بین آن‌چه در گزارش خودروسازان به سازمان بورس جلب توجه می‌کند، رشد تولید خودروهای ناقص است. البته تنها ایران خودرو در آمار تولیدی خود

با تشدید

ایهامات و افزایش عدم اطمینان در فضای بین‌المللی، بار دیگر این پرسش جدی پیش‌روی

صنعت خودرو ایران قرار گرفته است که خودروسازان چینی با افزایش تنش‌های منطقه‌ای به کدام سمت می‌روند؟ آیا در شرایط پریسک کنونی به همکاری با ایران ادامه می‌دهند یا ترجیح می‌دهند منافع خود را در بازارهای امن‌تر جهانی دنبال کنند؟

در سال‌های اخیر، خودروسازان چینی به‌عنوان بازیگران اصلی خارجی در بازار ایران معرفی شده‌اند؛ حضوری که بیشتر ناشی از خروج شرکت‌های اروپایی و گره‌ای و خلأ ایجادشده در صنعت خودرو بود تا یک انتخاب استراتژیک بلندمدت. اکنون اما با افزایش تنش‌های ژئوپلیتیک، تهدید تحریم‌های ثانویه و محدودیت‌های بانکی، این حضور بیش از هر زمان دیگری در معرض تردید قرار گرفته است. واقعیت آن است که خودروسازان چینی، برخلاف تصور رایج، شرکت‌هایی منزوی یا صرفاً وابسته به بازارهای پریسک نیستند. بسیاری از برندهای چینی در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در اروپا، آمریکای لاتین، خاورمیانه و حتی بازارهای پیشرفته انجام داده‌اند و برای آن‌ها اعتبار جهانی، دسترسی به فناوری و ثبات مالی اهمیت بالاتری نسبت به بازارهای محدود و پریسکی مانند ایران دارد. در چنین شرایطی، ادامه همکاری با ایران می‌تواند برای این شرکت‌ها هزینه‌ساز باشد؛ چه‌از منظر تحریم‌ها و چه از نظر لطمه به روابط تجاری با شرکای بزرگ‌تر.

از سوی دیگر، تجربه گذشته نیز نشان می‌دهد که خودروسازان چینی در بزنگاه‌های سیاسی، رفتاری کاملاً محافظه‌کارانه در پیش می‌گیرند. کاهش تیراژ، تعلیق پروژه‌ها، تأخیر در انتقال فناوری و حتی خروج بی‌سروصدا از بازار، سناریوهایی است که پیش‌تر نیز در مقاطع بحرانی مشاهده شده است. این مساله نشان می‌دهد که برخلاف شعارهای رسمی، همکاری‌های خودرویی با چین اغلب فاقد تضمین‌های پایدار و بلندمدت بوده‌اند. نکته نگران‌کننده‌تر آن است که صنعت خودرو ایران در سال‌های اخیر بخش قابل توجهی از ظرفیت تولید و برنامه‌های توسعه‌ای خود را به همکاری با طرف‌های چینی گره زده است. اگر این شرکت‌ها در شرایط بحرانی تصمیم بگیرند ایران را ترک کنند یا حضور خود را به‌حداقل برسانند، نتیجه تأمین، تولید و حتی بازار مصرف با شوک جدی مواجه خواهد شد؛ شوکی که بار دیگر هزینه آن مستقیماً به مصرف‌کننده داخلی منتقل می‌شود.

در نهایت باید پذیرفت که چین شریک است، نه حامی. خودروسازان چینی منافع اقتصادی خود را در اولویت قرار می‌دهند و در رقابت میان بازار ایران و بازارهای بزرگ‌تر و کمریست‌تر جهانی، انتخاب آن‌ها چندان دشوار نخواهد بود. اگر



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

قائم‌مقام مدیرعامل «ایران خودرو»:

قیمت‌گذاری دستوری ۸۴۰ همت زیان به صنعت و دولت وارد کرد

مقطع تصمیم‌گیری درباره قیمت‌ها، قانون را رعایت کردیم. نیاز نقدینگی این شرکت ماهانه ۵۰ هزار میلیارد تومان است؛ ما خلأ بازار را با تولید پر کرده‌ایم. ایران خودرو ۴۰ میلیون سهامدار دارد که عمده آن‌ها سهامداران عدالت هستند. این تصمیمات مستقیماً به حقوق مردم لطمه می‌زند.

ایمانی تأکید کرد: «در قیمت‌گذاری بحث اخلاقی نداریم؛ بحث حرفه‌ای و قانونی است. چهار سال ورود شورای رقابت با فرض انحصار این بازار، ۶۰۰ همت زیان به دو خودروساز و ۲۴۰ همت زیان به دولت وارد کرده است.»

وی با اشاره به آخرین تحولات تصمیم‌گیری دولت گفت: «در جلسه‌ای که روز چهارشنبه در سازمان بازرسی داشتیم، اعلام شد تا تعیین تکلیف نهایی عرضه متوقف شود. اکنون کمیته اقتصادی دولت نیز پیگیر موضوع است و منتظریم با سازمان‌های متولی یا این کمیته تصمیم‌نهایی را اعلام کند.» ایمانی تأکید کرد: «اگر این موضوع تعیین تکلیف نشود، امکان ادامه فعالیت با این ظرفیت وجود ندارد. ایران خودرو ۳۵ درصد پیش از رشد شاخص صنعت خودرو تولید داشته است. ثبات نسبی بازار تاکنون به‌خاطر تلاش بی‌وقفه ایران خودرو در جبران کاهش عرضه خودروسازان دیگر است.»

قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو خاطرنشان کرد: «ایران خودرو باعث شد که رشد تولید ناخالص داخلی کشور مثبت شود. اگر قرار است از جیب ۴۰ میلیون سهامدار برداشته و به نام حمایت از تعداد معدودی خریدار خرد، بین ایشان با قیمت دستوری توزیع شود، این مسیر نمی‌تواند درست و به‌جا باشد.»



ایکوپرس: قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو با انتقاد صریح از قیمت‌گذاری دستوری و ورود شورایی رقابت در حوزه قیمت‌گذاری خودرو گفت: «ورود این شورا به موضوع قیمت‌گذاری طی چهار سال گذشته، در مجموع ۸۴۰ هزار میلیارد تومان زیان به ایران خودرو، سایپا و دولت وارد کرده، بی‌آن‌که بازار خود و تنظیم شود.»

جمشید ایمانی، قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به وضعیت فعلی در تأمین نهاده‌های تولید تصریح کرد: «تالار اول ارز برای نهاده‌های تولید تعطیل و در تالار دوم عملارزی اختصاص داده نمی‌شود و خودروسازان برای تأمین ارز مواد اولیه مجبور به مراجعه به تالار تجاری هستند. این یعنی در کمتر از سه ماه نرخ ارز از ۷۰ هزار تومان به ۱۲۷ هزار تومان رسیده است. ضمناً سایر نهاده‌های تولید ایران خودرو از بورس کالا و با نرخ روز تأمین می‌شود.

قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو ادامه داد: «نهاده‌های تولید نسبت به مهرماه امسال ۸۱ درصد رشد قیمت داشته و نرخ ارز نیز حدود ۹۵ درصد افزایش یافته است. ما بر مبنای دلار ۷۰ هزار تومانی ثبت سفارش و براساس آن تولید کرده‌ایم و فروخته‌ایم؛ اما اکنون باید بابت عدم تأمین ارز ثبت سفارش شده ۷۰ هزار تومانی نیز تاوان دهیم.»

ایمانی با تأکید بر ماهیت تعهدات خودروسازان و جنس تولید در این صنعت گفت: «نمی‌توان روزانه تولید کرد و همان روز فروخت. بخش عمده تعهدات فروش مربوط به ماه‌های بعد و یا سال بعد است و در سه‌ماهه نخست سال، حداقل ۱۰ درصد تورم قطعی وجود دارد.»

قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو خاطرنشان کرد: «در



و Android Auto بی‌سیم، ته‌پو به دو منطقه‌ای و صندلی‌های با کیفیت بالا از ویژگی‌های مهم هستند. بسته به تیپ، امکاناتی مثل شارژ بی‌سیم، صندلی‌های جرم و سیستم صوتی Bose هم در دسترس قرار می‌گیرد. از نظر فنی، نسخه پایه با موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربو با ۲۸۶ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور عرضه می‌شود؛ هرچند این نسخه N Line است. قیمت پایه سوناتا ۲۰۲۶ در آمریکا حدود ۲۸ هزار و ۵۰۰ دلار است و نسخه‌های هیبرید و پر آپشن تا حدود ۳۸ هزار دلار افزایش می‌یابد.

هیوندای سوناتا ۲۰۲۶ یک سدان متوسط جذاب با طراحی مدرن و تکنولوژی‌های روز است. بدنه این خودرو همچنان خطی اصلاح‌شده و پویا دارد که در نسل جدید توجه زیادی به شبیه‌سازی سبک کوپه‌مانند سدان‌های لوکس شده است؛ خطوط عضلانی و چراغ‌های LED جلو و عقب باعث شده ظاهر سوناتا هم اسپرت و هم شیک به‌نظر برسد. در کابین ۲۰۲۶ سوناتا طراحی داخلی با تمرکز بر راحتی و کارایی انجام شده است: صفحه‌نمایش دیجیتال بزرگ، سیستم اطلاعات-سرگرمی با پشتیبانی Apple CarPlay



«سوناتا» جدید؛ اسپرت و خانوادگی

اس کلاس؛ پاسخ منفی کوبنده به چراغ‌های دوبل!

نسل جدید پرچمدار «مرسدس بنز» رونمایی شد

✓ مرسدس بنز یعنی پیشرو در قدرت

اگرچه مرسدس بنز اس کلاس W223 فیس لیفت حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد و صرفاً در قالب یک مطلب نمی‌توان به همه آن‌ها اشاره کرد، اما بیش‌ترین تغییرات مهندسی این سدان فول‌سایز لاکچری را باید در بخش فنی آن دنبال کرد. چراکه کمپانی مرسدس بنز سه نسخه S500 مزین به موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری ۳-بای-توربو و موتور الکتریکی به‌صورت پلاگین-هیبرید و نسخه قوی آن یعنی S580 را با موتور جدید ۸ سیلندر ۳-بای-توربو به‌دست مشتری‌ان می‌رساند. در مدل S500 که نسخه پایه به‌حساب می‌آید، همچنان شاهد نصب موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری ۳-بای-توربو معروف مرسدس بنز یعنی M256E30DEHLA هستیم که به‌لطف قرارگیری یک موتور الکتریکی و ساختار هیبرید متوسط MHEVEQ Boost مرسدس بنز حداکثر ۴۴۵ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم می‌آورد. در نسخه S580 نیز به‌لطف همین پیش‌رانه اما با موتور الکتریکی پر توان‌تر با ساختار پلاگین-هیبریدی شاهد توان ۵۷۶ اسب‌بخاری (۷۳ اسب‌بخار بیش‌تر از نسخه قبلی) و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور (۵۰ نیوتون‌متر بیش‌تر از نسخه قبلی) هستیم. ناگفته نماند که به‌لطف تغییرات موتور مهندسی، S580e این بار می‌تواند تا ۷۵ کیلومتر را به‌صورت تمام‌برقی پیماید. از سوی دیگر قلب تپنده نسخه قوی بنز یعنی S580 را یک موتور ۸ سیلندر ۴ لیتری ۳-بای-توربو تشکیل می‌دهد. این موتور همان پیش‌رانه معروف LA176DE40 است که بر اساس آن چه کمپانی مرسدس بنز ادعا می‌کند، میل‌لنگ این مدل بهینه شده و با لنگ‌های با سطح مقطع تخت همراه است که منجر به افزایش رانندگی شده است. همین مساله سبب شده است S580 حداکثر ۵۳۰ اسب‌بخار قدرت (۲۵ اسب‌بخار بیش‌تر) و حداکثر ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور (۵۰ نیوتون‌متر گشتاور بیش‌تر) به‌ارمغان آورد. همچنین بد نیست بدانید که چنین میل‌لنگی در خودروهای اسپرت و بیش‌تر مسابقه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین این قطعه همچنان فزاینده‌ای را در کالبد یک سدان فوق‌لوکس اشتوتگارتی می‌دمد. هرچند که گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک اسپیدشفت در تمامی نسخه‌ها وظیفه انتقال قدرت را بر عهده دارد که در نسخه S580 تنها ظرف ۳.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا می‌کند. کمپانی مرسدس بنز همچنان از سیستم فورماتیک جدید برای انتقال قدرت به چهار چرخ بهره گرفته که مزین به کنترلر الکترونیکی هوشمند شده است.

✓ کیفیت سواری نرم یعنی S کلاس



در زمینه سیستم تعلیق، مرسدس بنز S کلاس همواره یک‌ه‌تاز بوده و سرلوحه این بخش برای سایر سدان‌های فول‌سایز لاکچری است. بر این اساس در محور جلو از سیستم دابل ویشبون (دوبل جناغی) و در محور عقب از فایولینک (پنج‌اتصال) بهره گرفته شده است. ناگفته نماند که دامپر ها یا کمک‌فنرها از نوع بادی هوشمند هستند که با دوربین‌های طراحی روی بدنه خودرو، ضریب فنری‌ت را تطبیق داده تا بالاترین سطح کیفیت سواری را در اختیار سرنشینان بگذارد. سیستم تعلیق با کمک‌فنرهای بادی موسوم به AirMatic است. همچنین از آن‌جا که رینگ‌های ۲۱، ۲۰، ۱۹ و ۱۸ اینچی و حتی ۱۳ اینچی در دسترس مشتری‌ان S کلاس جدید قرار گرفته، به لطف چنین ساختاری کمترین میزان ارتعاش به کابین این خودرو تمام‌لوکس وارد شده تا آن را به مثابه یک گهواره نرم به‌نمایش بگذارد. همچنین در این مدل ۵ دستگاه دوربین به‌منظور پایش دقیق سطوح اطراف هموار در نظر گرفته شده تا ارتعاشات وارده به بدنه را در کم‌ترین میزان خود قرار دهد. همچنین قابلیت تنظیم ارتفاع به‌صورت هوشمندانه برای اس کلاس W223 فیس لیفت در نظر گرفته شده است.

✓ آپشن‌های جدید و نوین

فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی روز برای اس کلاس جدید در نظر گرفته شده که مهم‌ترین آن‌ها ۱۲ ایرگ (دو ایرگ زانویی به‌همراه ایربگ‌های میانی برای سرنشینان جلو و عقب) به‌همراه سیستم‌های نظیر کمک‌ی فوق پیشرفته رانندگی مبتنی بر سطح ۳ خودروان، کروزر کنترل پیشرفته، پایش دقیق نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده و دوچرخه‌سوار، کمک حرکت بین خطوط، هشدار انحراف از مسیر، ترمز اضطراری هوشمند مبتنی بر شرایط رانندگی، سیستم تعلیق بادی تطبیق‌پذیر AirMatic، دوربین ۳۶۰ درجه با پایش نقاط مختلف از بدنه خودرو، سیستم باز و بسته شدن هوشمند درها، سیستم و کیوم درها، چراغ‌های جلو هوشمند، سیستم پارک هوشمند خودرو، سیستم فوق پیشرفته پایش خوب آلودگی و خستگی راننده، سیستم فوق ایمن خروج از کابین خودرو، سقف پانورامیک جدید با قابلیت‌های جدید، ماساژور برای تمام صندلی‌ها، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک چهار منطقه‌ای با مکانیزم پاکسازی هوای کابین، نورپردازی قابل تنظیم، سیستم فوق پیشرفته جلوگیری از تصادف مرسدس بنز، ارتباط کاربری جدید مرسدس بنز موسوم به MB.OS... است. طبق آن چه کمپانی مرسدس بنز اعلام کرده اس کلاس جدید یعنی W223 فیس لیفت از اواخر سال جاری میلادی به بازار خواهد آمد و قیمت نسخه پایه یا همان AS500 آن برابر با ۱۲۰ هزار و ۸۵۰ دلار است.



در طراحی بدنه این سدان فول‌سایز لاکچری اشتوتگارتی شاهد طراحی دستگیره‌های نسل جدید اشکل مخفی هستیم که بسیار جذاب و منحصر به‌فرد است. از سوی دیگر طبق گفته مرسدس بنز رینگ‌های جدید چند پره با خطوط واضح‌تر، ضخامت کم‌تر و طراحی چشمگیر متمایز می‌شوند تا تمایز بصری بیش‌تری نسبت به اس کلاس قبلی ایجاد کنند.

✓ کابین فوق مدرن با طراحی منحصر به‌فرد

باور و به کابین مرسدس بنز اس کلاس جدید فیس لیفت شاهد همان سبک طراحی نسخه W223 هستیم؛ با این تفاوت که نمایشگرها طراحی متفاوت‌تری دارند. به این معنا که نمایشگر میانی هاپیراسکرین با رابط کاربری MBUX به‌صورت عمودی جای خود را به یک نمایشگر ۱۴.۳ اینچی افقی موسوم به سوپراسکرین داده که رابط کاربری آن نیز MB.OS است. به بیان ساده‌تر یک صفحه شیشه‌ای میان نمایشگرها قرار گرفته تا حس از هم جدا بودن را القا سازد و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر، یک نمایشگر مرکزی ۱۴.۳ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی دیگر برای سرنشین جلو تعبیه شده است. آن چه داشبورده S کلاس را بسیار جذاب کرده، حفظ درجه‌های توربین سیستم تهویه مطبوع طرفین و طراحی جدید در پیچه‌های افقی بار یک در بخش میانی است. علاوه بر سه نمایشگر طراحی شده روی داشبورده، دو نمایشگر ۱۳.۱ اینچی در پشت صندلی راننده و سرنشین جلو برای سرنشینان عقب تعبیه شده تا امکان دسترسی به امکانات رفاهی اس کلاس جدید با تجربه نوین و جداگانه و مستقل وجود داشته باشند. کماکان در این مدل بالاترین سطح کیفیت متريال مانند استفاده از چرم ناپا و پلاستیک نرم Soft Touch به چشم می‌خورد تا با دوخت باکیفیت و تریم دورنگ، فضای داخلی را لوکس و اشرافی جلوه دهد. ناگفته نماند که در این مدل از نورپردازی LED نواری مزین به ۷۲ طیف رنگ بهره گرفته شده تا با طراحی سقف پانورامیک جدید مزین به Magic Sky فضای داخلی خاص و منحصر به‌فرد به‌نظر برسد. مکانیزم باز و بسته شدن درهای خودرو به‌صورت اتوماتیک و هوشمند نیز در دسترس سرنشینان است تا آن‌ها به‌یمن استفاده از سیستم و کیوم، نهایت آرامش را تجربه کنند. ناگفته نماند طراحان مرسدس بنز از غریب‌فکرمان دی-کات خوشدست نسل جدید بهره گرفته‌اند تا راننده در اوج لوکس بودن همچنان رانندگی اسپرت را به‌خوبی احساس کند.

۷۲ سال است که اس

کلاس مرسدس بنز در دنیای با ایهت سدان‌های فول‌سایز لوکس امپراتوری پر افتخاری دارد. به‌طوری که این کلاس

مرسدس بنز همواره نماد بالاترین سطح تکنولوژی و نوآوری بوده و همین موضوع سبب شده است در میان سایر سدان‌های فول‌سایز لاکچری جایگاه خاصی داشته باشد. از آن‌جا که دو روز قبل کمپانی مرسدس بنز به‌صورت رسمی از نسخه فیس لیفت اس کلاس رونمایی کرد، در ادامه نگاهی به این ستاره درخشان اشتوتگارتی خواهیم انداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

✓ سرگذشت در دانه ستاره اشتوتگارتی



نخستین تجربه مرسدس بنز در سدان‌های سایز بزرگ با اس کلاس در سال ۱۹۵۴ میلادی شکل گرفت. این کمپانی صاحب‌نام آلمانی به‌گونه‌ای اس کلاس را در بازار جهانی تعریف کرد که در هر شرایطی، بالاترین سطح تکنولوژی در این سدان فول‌سایز لاکچری به‌خدمت گرفته می‌شود. بر این اساس تا به امروز هفت نسل از اس کلاس روی خط تولید مرسدس بنز قرار گرفته و نسخه فیس لیفت نسل هفتم آن موسوم به W223 در ۲۹ ژانویه به‌صورت رسمی به‌جهان معرفی شد. W223 نماد پیشرفته‌ترین سدان در دنیای خودرو است و با معرفی نسخه فیس لیفت آن شاهد انقلاب دیگری از سوی مرسدس بنز هستیم.

✓ طراحی استایل موقر و با پرستیژ

مرسدس بنز اس کلاس جدید نسخه فیس لیفت W223 در حقیقت اصالت خود را به بهترین شکل ممکن حفظ کرده است. برخلاف رقیب دیرینه و سرسخت مرسدس بنز یعنی بامو که سری ۱۷ آن تا حد زیادی از اصالت خود فاصله گرفته، اما در نسخه فیس لیفت W223، به‌لطف طراحی هوشمندانه گوردون واگنر همچنان استایل با ایهت و پرستیژ مثال‌زدنی حفظ شده است. با نگاهی به پروفیل بدنه اس کلاس جدید همچنان شاهد استفاده از خطوط نرم و سیال روی بدنه هستیم. به این شکل که کاپوت نسبتاً کشیده، پشت کوتاه با ستون C ضخیم دارای زاویه بیش‌تر بدون هیچ تغییری باقی مانده و لچکی عقب کمی دستخوش تغییرات شده است. ناگفته نماند که طراحی رینگ‌های ۱۹ اینچی به‌صورت استاندارد و ۲۱، ۲۰ و ۱۲ اینچی و در آینده نزدیک ۲۳ اینچی با پره‌های زیاد و یا با طرح ۵ پره دوتایی، پرستیژ اس کلاس را خاص کرده است. در حقیقت فیس لیفت W223 تنها به نمای جلو و عقب منتج شده و بیش‌ترین تغییرات در این دو نما بوده است. بیش‌ترین تغییر که در نمای جلو ملموس است، به طراحی چراغ‌ها، جلو پنجره و سپر محدود می‌شود. به این معنا که کلیت چراغ‌های جلو مشابه W223 بوده که با گرافیک LED دو ستاره مشابه لوگو مرسدس بنز داخل کاسه چراغ و جلو پنجره که دارای نوار کروم مشکی پیاپویی شده، نمای جسورانه‌ای به این سدان فول‌سایز لاکچری می‌بخشد. ناگفته نماند که طراحی ستاره‌های لوگو مرسدس بنز روی تیغه‌های عمودی جلو پنجره و ورودی‌های هوای فعال درون سپر به‌همراه لوگوی ستاره‌های مرسدس بنز مزین به LED همچنان جذاب و با ایهت است. در نمای عقب تنها تغییرات به گرافیک LED چراغ منتج شده که ستاره لوگوی مرسدس بنز به‌شکل سه تایی درون آن طراحی شده و نمای زیبا و چشم‌نوازی به اس کلاس جدید می‌دهد. هرچند که اضافه شدن دیفیوزر و آگزورهای دوزنقای در طرفین سپر حس اسپرت بودن را در کالبد لوکس اس کلاس جدید می‌دمد. کماکان



«فورد» نمایشگر محصولاتش را به روز کرد



«همزمان با رونمایی از نسخه بلندقامت موستانگ با نام مک-ای توسط کمپانی فورد، نمایشگر میانی عمودی آن نیز که یکی از المان‌های زبان جدید طراحی این خودرو ساز به شمار می‌رود، در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفت. در حقیقت موستانگ مک-ای دارای یک نمایشگر ۱۵.۱ اینچی عمودی است که کمپانی فورد از این نوع نمایشگر در پیکاپ محبوب خود با نام F-150 استفاده کرده است. اما در جدیدترین اقدام خود کمپانی فورد قرار است در

پیکاپ F-150 چهار نوع نمایشگر که سه نوع آن افقی است و از سایز ۱۰.۲۵ اینچی تا ۱۵.۱ اینچی استفاده خواهد کرد. اما از سوی دیگر نمایشگر ۱۵.۱ اینچی عمودی مک-ای همچنان در این پیکاپ استفاده می‌شود و با به‌روزرسانی مختصری رابط کاربری آن با گرافیک بهتر و رابط ساده‌تر روی مدل F-150 2024 نصب خواهد شد. همچنین موستانگ مک-ای نیز با به‌روزرسانی در این بخش مواجه خواهد شد تا رابط کاربری آن بهبود یابد.

اروپا و آمریکا چگونه با مقررات سخت‌گیرانه و فناوری‌های نوین، تصادفات مرگبار کامیون‌ها را مهار می‌کنند؟

ایمنی خودروهای سنگین در مسیر جهش جهانی



«هزینه ایمنی بار اضافی یا سرمایه‌گذاری بلندمدت؟

یکی از مباحثی که همواره در برابر سخت‌گیرانه‌تر شدن استانداردهای ایمنی خودروهای سنگین مطرح می‌شود، افزایش هزینه تولید و به تبع آن رشد قیمت تمام‌شده کامیون‌ها و اتوبوس‌هاست. خودروسازان اروپایی و آمریکایی بارها هشدار داده‌اند که افزودن هر سامانه ایمنی جدید، از حسگرها و رادارها گرفته تا طراحی مجدد کابین، هزینه‌های قابل توجهی را به‌زنجیره تولید تحمیل می‌کند. با این حال، بررسی‌های اقتصادی نشان می‌دهد که این هزینه‌ها در میان مدت و بلندمدت، از محل کاهش تصادفات، افت هزینه‌های بیمه و کاهش خسارت‌های انسانی و اجتماعی جبران می‌شود. در اروپا، برخی کشورها با ارائه مشوق‌های مالیاتی و یارانه‌های هدفمند، تلاش کرده‌اند فشار مالی ارتقای ایمنی را از دوش خودروسازان و بهره‌برداران ناوگان بردارند. این سیاست‌ها به‌ویژه برای شرکت‌های حمل‌ونقل کوچک و متوسط اهمیت دارد؛ شرکت‌هایی که توان نوسازی سریع ناوگان خود را ندارند، اما بیشترین سهم را در تردهای بین شهری و شهری ایفا می‌کنند.

«نقش بیمه‌ها در شتاب‌دهی به ایمنی

یکی از بازیگران کمتر دیده‌شده اما بسیار اثرگذار در مسیر ارتقای ایمنی خودروهای سنگین، شرکت‌های بیمه هستند. در اروپا و آمریکا، بیمه‌گران به‌طور فزاینده‌ای نرخ حق بیمه را به‌سطح تجهیزات ایمنی خودرو گره زده‌اند. کامیون‌هایی که به سامانه‌های ترمز اضطراری، هشدار برخورد و پایش راننده مجهز هستند، از تخفیف‌های قابل توجه برخوردار می‌شوند. این رویکرد، بدون نیاز به مداخله مستقیم دولت، انگیزه اقتصادی قدرتمندی برای حرکت به سمت ناوگان ایمن‌تر ایجاد کرده است.

در آمریکا، برخی شرکت‌های بزرگ لجستیکی حتی فراتر رفته و استفاده از فناوری‌های ایمنی پیشرفته را به شرط انعقاد قرارداد با رانندگان و پیمانکاران خود تبدیل کرده‌اند. این روند نشان می‌دهد که بازار، در کنار مقررات، به یکی از موتورهای اصلی تحول ایمنی بدل شده است.

«آموزش راننده؛ حلقه مکمل فناوری

با وجود پیشرفت‌های فناوریانه، نهادهای ایمنی در اروپا و آمریکا تاکید دارند که هیچ سامانه‌ای جایگزین آموزش صحیح راننده نمی‌شود. به همین دلیل، برنامه‌های آموزشی رانندگی حرفه‌ای برای خودروهای سنگین هم‌زمان با توسعه فناوری‌ها به‌روزرسانی شده‌اند. آموزش کار با سیستم‌های کمک‌راننده، درک محدودیت‌های فناوری و واکنش صحیح در شرایط اضطراری، به بخشی ثابت از فرآیند صدور و تمدید گواهینامه رانندگان حرفه‌ای تبدیل شده است.

این هم‌افزایی میان انسان و فناوری، یکی از دلایل اصلی کاهش شدت تصادفات در ناوگان‌های نوسازی‌شده اروپایی عنوان می‌شود؛ مدلی که بسیاری از کارشناسان، آن را الگوی موفق آینده حمل‌ونقل سنگین می‌دانند.

آنچه امروز در اروپا و آمریکا مشاهده می‌شود، نشان‌دهنده تغییر پارادایم در نگاه به ایمنی خودروهاست. تمرکز از واکنش پس از تصادف، به پیشگیری فعال منتقل شده و فناوری به قلب سیاست‌گذاری راه یافته است. سخت‌گیرانه‌تر شدن مقررات، توسعه سیستم‌های رتبه‌بندی و رقابت خودروسازان برای عرضه ایمن‌ترین محصولات، همگی نشانه‌هایی از مسیری رو به جلو هستند. در نهایت، ایمنی خودروهای سنگین دیگر یک مزیت جانبی یا انتخاب اختیاری نیست؛ بلکه به یک الزام اقتصادی، اجتماعی و اخلاقی تبدیل شده است. مسیری که اروپا و آمریکا در پیش گرفته‌اند، نشان می‌دهد آینده حمل‌ونقل جاده‌ای بدون سرمایه‌گذاری جدی در ایمنی، قابل تصور نخواهد بود.

رادارها، دوربین‌ها و حسگرهایی مجهز شده‌اند که محیط اطراف خودرو را به‌صورت مداوم پایش می‌کنند.

سیستم ترمز اضطراری خودکار می‌تواند پیش از واکنش راننده، از برخورد جلوگیری کند یا شدت آن را کاهش دهد. سامانه‌های هشدار نقطه کور، به‌ویژه در محیط‌های شهری، نقش مهمی در کاهش تصادفات با کاربران آسیب‌پذیر ایفا می‌کنند. در اروپا، تمرکز ویژه‌ای بر بهبود میدان دید راننده وجود دارد. طراحی کابین‌ها به‌گونه‌ای تغییر کرده که دید مستقیم به اطراف خودرو افزایش یابد؛ اقدامی که به‌طور خاص برای کاهش تصادفات با دوچرخه‌سواران در تقاطع‌های شهری موثر بوده است.

«آمریکا؛ حرکت تدریجی اما رو به جلو

در ایالات متحده، مسیر ارتقای ایمنی خودروهای سنگین اگرچه با سرعت اروپا پیش نمی‌رود، اما در سال‌های اخیر شتاب گرفته است. نهادهای فدرال در حال تدوین مقرراتی هستند که برخی از فناوری‌های ایمنی پیشرفته را برای کامیون‌ها الزامی می‌کند. ترمز اضطراری خودکار و سیستم‌های کنترل پایداری از جمله فناوری‌هایی هستند که در آستانه تبدیل شدن به استانداردهای اجباری قرار دارند.

در کنار مقررات، صنعت حمل‌ونقل آمریکانیز تحت فشار شرکت‌های بیمه و اپراتورهای بزرگ ناوگان قرار گرفته است. این بازیگران اقتصادی، با توجه به هزینه‌های بالای تصادفات، به‌طور فزاینده‌ای به‌سمت خرید کامیون‌های ایمن‌تر و مجهزتر حرکت کرده‌اند؛ حتی پیش از آن که مقررات الزام‌آور شوند.

«خودران‌ها و آینده ایمنی

یکی از مباحث جدی در آمریکا و اروپا، نقش فناوری‌های خودران در افزایش ایمنی خودروهای سنگین است. اگرچه استفاده گسترده از کامیون‌های بدون راننده هنوز با چالش‌های فنی و حقوقی روبه‌رو است، اما آزمایش‌های گسترده نشان می‌دهد که خودکارسازی بخشی از وظایف رانندگی می‌تواند خطاهای انسانی را کاهش دهد.

در اروپا، تمرکز بر «کمک‌راننده هوشمند» است، نه حذف کامل راننده. در آمریکا، برخی ایالت‌ها پارافراتر گذاشته و مجوزهای آزمایشی برای تردد کامیون‌های خودران در مسیرهای مشخص صادر کرده‌اند. نقطه مشترک هر دو رویکرد، استفاده از فناوری برای کاهش ریسک و افزایش پیش‌بینی‌پذیری رفتار خودرو است.

«اختلاف استانداردها؛ چالش هماهنگی جهانی

با وجود پیشرفت‌ها، اختلاف میان استانداردهای ایمنی اروپا و آمریکا همچنان پابرجاست. اروپا رویکردی سخت‌گیرانه‌تر و مبتنی بر پیشگیری اتخاذ کرده است؛ در حالی که آمریکا بیشتر بر ترکیب مقررات و مسئولیت‌بازار تاکید دارد. این تفاوت، به‌ویژه در مباحث تجاری و واردات خودرو، به یک چالش تبدیل شده است.

فعالان ایمنی در اروپا نگران هستند که همسان‌سازی استانداردها به سمت پایین، دستاوردهای سال‌های اخیر را تضعیف کند.

در مقابل، برخی تولیدکنندگان آمریکایی معتقدند که انعطاف‌پذیری بیشتر، نوآوری را تسهیل می‌کند. این اختلاف دیدگاه، آینده هماهنگی جهانی در حوزه ایمنی خودروهای سنگین را به‌موضوعی باز و قابل بحث تبدیل کرده است.

«ایمنی خودروهای

سنگین در دهه اخیر به‌یکی از اولویت‌های اصلی سیاست‌گذاری حمل‌ونقل در اروپا و آمریکا تبدیل شده

است. کامیون‌ها و اتوبوس‌ها به دلیل وزن بالا، ابعاد بزرگ و نقش حیاتی در جابه‌جایی کالا و مسافر، سهمی فراتر از اندازه خود در تصادفات مرگبار جاده‌ای دارند. همین واقعیت، دولت‌ها و نهادهای ایمنی را به سمت بازتعریف استانداردها، توسعه مقررات الزام‌آور و تسریع در به‌کارگیری فناوری‌های پیشرفته سوق داده است؛ روندی که امروز به‌وضوح نشانه‌های آن در بازار خودروهای سنگین دیده می‌شود.

«چرا ایمنی خودروهای سنگین در کانون توجه قرار گرفت؟

در اروپا، اگرچه خودروهای سنگین سهم محدودی از کل ناوگان جاده‌ای دارند، اما در تصادفات منجر به فوت، نقش پررنگی ایفا می‌کنند. بخش قابل توجهی از قربانیان این تصادفات، رانندگان خودروهای سبک، عابران پیاده و دوچرخه‌سواران هستند. در آمریکانیز آمارها نشان می‌دهد که طی سال‌های اخیر، تصادفات مرتبط با کامیون‌های سنگین نه تنها کاهش نیافته، بلکه در برخی ایالت‌ها روندی افزایشی داشته است. این وضعیت، نگاه سیاست‌گذاران را از تمرکز صرف بر رفتار راننده، به سمت ایمنی ذاتی خودرو و فناوری‌های پیشگیرانه سوق داده است.

«اروپا؛ از مقررات حداقلی تا ارزیابی‌های پیشرفته

اتحادیه اروپا در چارچوب راهبرد «چشم‌انداز صفر» که هدف آن کاهش تلفات جاده‌ای به نزدیک صفر تا میانه قرن است، مجموعه‌ای از مقررات جدید ایمنی را برای خودروهای سنگین تدوین کرده است. این مقررات که به تدریج از میانه دهه ۲۰۲۰ اجرایی شده‌اند، فراتر از الزامات سنتی مانند ترمز و روشنایی فته و مجموعه‌ای از سیستم‌های ایمنی فعال را الزامی کرده‌اند.

کنترل الکترونیکی پایداری، سامانه‌های هشدار خروج از خط، سیستم‌های پیشرفته ترمز اضطراری و تجهیزات بهبود دید راننده از جمله الزاماتی هستند که به تدریج برای کامیون‌ها و اتوبوس‌های جدید در نظر گرفته شده‌اند. هدف اصلی این مقررات، کاهش احتمال وقوع تصادف پیش از مداخله انسانی و کاستن از شدت برخورد در صورت وقوع حادثه است.

«ورود رتبه‌بندی ایمنی به دنیای کامیون‌ها

یکی از تحولات مهم سال‌های اخیر در اروپا، راه‌اندازی برنامه ارزیابی ایمنی اختصاصی برای خودروهای سنگین بوده است. تا پیش از این، کامیون‌ها عمدتاً بر اساس الزامات حداقلی قانونی ارزیابی می‌شدند؛ اما اکنون برای نخستین بار، یک سیستم رتبه‌بندی مستقل، عملکرد ایمنی آن‌ها را در سناریوهای واقعی می‌سنجد. این ارزیابی‌ها شامل توانایی تشخیص عابر و دوچرخه‌سوار، عملکرد سیستم‌های ترمز خودکار، دید مستقیم و غیرمستقیم راننده و واکنش خودرو در شرایط اضطراری است. نتایج اولیه نشان داده‌اند که فاصله ایمنی میان برندهای مختلف قابل توجه است؛ موضوعی که به ایجاد رقابت جدیدی میان خودروسازان اروپایی برای عرضه ایمن‌ترین کامیون‌ها منجر شده است.

«فناوری موتور محرک ایمنی نوین

رشد ایمنی خودروهای سنگین بدون جهش فناوری ممکن نبود. امروز کامیون‌های مدرن به



تنوع خودروهای زیر یک میلیارد تومان کمتر از انگشتان یک دست

افزایش سطح قیمت‌ها در یک ماه گذشته به‌نحوی بوده است که باعث شده تا تعداد خودروهای صفر کیلومتر قابل خریداری در

محدوده کمتر از یک میلیارد تومان از تعداد انگشتان یک دست هم کمتر شود.

بازار خودرو قفل شد!

شرایط روانی و اقتصادی حاکم بر بازار و همچنین وضعیت جهش قیمت ارز باعث شده است معاملات در بازار خودرو طی هفته جاری تقریباً به‌صفر رسیده و به‌نوعی متوقف

شود. بر این اساس بررسی‌های به‌عمل آمده نشان می‌دهد در بازه زمانی یادشده، فعالیت نمایشگاه‌های حاضر در سطح شهر تا حد زیادی کاهش یافته و تنها در بخش‌های مرتبط

بامدل‌های چینی و داخلی معاملات اندکی صورت گرفته است. بر این اساس تقاضا برای خودروهای وارداتی تقریباً به‌صفر رسیده و آینده بازار این مدل خودروها تا حدی مبهم است

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۸۴۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۳۵۰	۱۰۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۴ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۷ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۷۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۴۵	۳۰	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۴۹	۲۹	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۵	۵	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک میلیارد و ۱۵	۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۳۰	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۳۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	یک میلیارد و ۲۰	۲۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▲
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۴۰	۵۳	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۴۰	۸	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۴۵	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۹	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۳۵	۱۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۴۳	۱۸	▲
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۲۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۳۵	۴۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۸۱۰	۳۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۶۰	۵۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۲۳۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۱۷۵	۰	
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (بامانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۰۰	۷۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۷۵	۵۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۵۱۰	۱۰	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۴۷۵	۷۰	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۷۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۸۵	۷۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۵۰۰	۶۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۶۱۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۵۰	۳۸	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۸۰	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۲۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۷۰۲	۱۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۴۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۷۰	۷۰	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۹۵	۸۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۹۴۰	۵۰	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۲۸۳	۴۲	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۵۰۰	۴۴۰	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۳۲	۲۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
ام‌جی ۵,۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۸ میلیارد و ۷۰۰	۷۰۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۳۰۰	۴۰۰	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۸۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	۳ میلیارد و ۹۰۰	۴۰۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۹۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیارد و ۰	۰	

با هماهنگی قضایی در بازرسی، چهار هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند که ارزش کالای کشف شده توسط کارشناسان ۲ میلیارد تومان برآورد شد. همچنین متهم پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شده است.»

سرهنگ کلانتری اضافه کرد: «شهر وندان در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک، مراتب را برای رسیدگی به مرکز فوریت های پلیسی ۱۱۰ اعلام کنند.»

فرمانده انتظامی شهرستان رباط کریم از کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۲ میلیارد تومان خبر داد و گفت: «در این رابطه یک متهم دستگیر شده است.» به گزارش ایرنا از خبرگزاری پلیس، سرهنگ تیمور کلانتری در تشریح این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان رباط کریم حین گشت زنی در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی کامیونت خاور مشکوک شده و خودرو را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران انتظامی



کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در رباط کریم



از مولکول های روغن تابیت های هوشمند؛

تولید روغن موتور در مسیر تحول دیجیتال قرار دارد

قطب داده، به سپاهان اجازه می دهد تا در محیطی بومی و تحت نظارت متخصصان داخلی، از داده های حساس تولیدی و تجاری خود محافظت کرده و ریسک حملات سایبری به خطوط تولید را به حداقل برساند. این اقدام، تاب آوری عملیاتی شرکت را در برابر تهدیدات نوین دیجیتال تضمین می کند.

تکمیل زنجیره ارزش و مسئولیت اجتماعی مدرن از منظر اقتصاد کلان، مشارکت در این کنسرسیوم را می توان نوعی «مسئولیت اجتماعی فناوری» قلمداد کرد. نفت سپاهان با سرمایه گذاری در اکوسیستم فناوری اطلاعات استان اصفهان، در حال کمک به ایجاد زیرساختی است که نفع آن به کل اقتصاد دیجیتال کشور می رسد. این هم افزایی میان صنایع سنگین (فولاد و پتروپالایش) و صنایع دانشی (پارک فاوا)، اصفهان را به هاب پردازش داده کشور تبدیل می کند. این حرکت، برند نفت سپاهان را از یک تولیدکننده محصولات شیمیایی به یک «بنگاه اقتصادی چندبعدی و پیشرو در تکنولوژی» ارتقا می دهد که در تعیین استانداردهای فناوری ملی نقش آفرین است. پیوستن نفت سپاهان به این کنسرسیوم، گامی بلند در راستای تحقق «صنعت ۴.۰» در حوزه روانکارهاست. آینده ای را تصور کنید که در آن سیستم های نگهداری و تعمیرات پیش بینانه (Predictive Maintenance) بر پایه هوش مصنوعی، زمان دقیق تعویض روغن را بر اساس داده های زنده به مصرف کننده اعلام می کنند. نفت سپاهان با حضور در هسته مرکزی قطب داده کشور، زیرساخت لازم برای چنین جهش تکنولوژیکی را از امروز فراهم کرده است. این تحلیل نشان می دهد که رهبری بازار روانکار در سال های آتی، دیگر تنها در گرو حجم تولید نخواهد بود، بلکه در گرو توانایی شرکت ها در استخراج ارزش از «داده ها» و تبدیل آن ها به «نوآوری در محصول» است. سپاهان با این حرکت، برتری خود را در این جبهه جدید تثبیت کرد

کنسرسیوم قطب داده استان اصفهان، فراتر از یک سرمایه گذاری جانبی، نشان دهنده یک چرخش استراتژیک در لایه های مدیریتی صنعت روانکار ایران است. در عصری که از «داده» به عنوان «نفت جدید» یاد می شود، هم گرایی یکی از بزرگترین تولیدکنندگان روغن پایه و روانکار خاورمیانه با پروژه های پیشران هوش مصنوعی و امنیت سایبری، پیامی روشن برای آینده این صنعت در بر دارد: عصر تولید سنتی به پایان رسیده و صنعت روانکار در حال ورود به فاز «تولید هوشمند» است.

هوش مصنوعی در خدمت بهینه سازی فرمولاسیون یکی از اصلی ترین جنبه های تحلیلی این رویداد، پتانسیل استفاده از آزمایشگاه مرجع هوش مصنوعی در فرآیندهای تحقیق و توسعه (R&D) نفت سپاهان است. تولید روانکارهای مدرن و تخصصی، نیازمند شبیه سازی های پیچیده شیمیایی و آزمایش های دقیق روی فرمولاسیون های جدید است. دسترسی به یک «مزرعه پردازش گرافیکی» (GPU Farm) و زیرساخت های بزرگ داده، به نفت سپاهان این امکان را می دهد که زمان رسیدن محصول از آزمایشگاه به بازار را به حداقل برساند. هوش مصنوعی می تواند با تحلیل داده های عملکردی روانکارها در شرایط مختلف اقلیمی و موتورهای گوناگون، دقیق ترین ترکیبات افزودنی را پیش بینی کند که این امر به معنای کاهش هزینه های آزمون و خطا و ارتقای چشمگیر کیفیت محصولات نهایی است.

امنیت سایبری و پایداری زنجیره تامین بخش دیگری از این کنسرسیوم بر «امنیت سایبری» متمرکز است. برای شرکتی در مقیاس نفت سپاهان که نقش حیاتی در سبد انرژی و حمل و نقل کشور دارد، حفاظت از زیرساخت های داده ای و سیستم های اتوماسیون صنعتی (SCADA) یک ضرورت امنیت ملی است. مشارکت در ایجاد این

(Data Hub) ایران در استان اصفهان، جلسهای با حضور مسئولان عالی رتبه استانی، دکتر جمالی نژاد استاندار اصفهان و جمعی از نمایندگان بنگاه های بزرگ اقتصادی استان در محل استانداری برگزار شد. در این نشست، با هدف توسعه زیرساخت های راهبردی فناوری اطلاعات کشور، مقرر شد شرکت نفت سپاهان به همراه مجموعه هایی چون فولاد مبارکه، هلدینگ پتروپالایش اصفهان، غلطک سازان و سازمان نظام صنفی رایانه ای استان اصفهان از بخش خصوصی و نیز استانداری اصفهان، اداره کل ICT استان، پارک فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) و شهرک علمی و تحقیقاتی اصفهان از بخش دولتی، به عنوان اعضای هیات موسس ایجاد کنسرسیوم قطب داده و آزمایشگاه هوش مصنوعی استان اصفهان، نسبت به تأسیس و راه اندازی آن اقدام کنند. امید شریفی، مدیرکل هماهنگی امور اقتصادی استانداری اصفهان، در توضیح این طرح گفت: «با استفاده از ظرفیت بنگاه های بزرگ اقتصادی استان و بهره گیری از مشوق های مالیاتی، تأمین سرمایه لازم برای احداث آزمایشگاه مرجع هوش مصنوعی، مرکز داده ملی و مزرعه پردازش گرافیکی (GPU Farm) در پارک فناوری اصفهان، واقع در شهرستان لنجان، ۵ کیلومتری جاده فولادشهر به نجف آباد، انجام خواهد شد.» وی افزود: «این طرح در امتداد سیاست توسعه فناوری اطلاعات به عنوان یکی از محورهای سوم توسعه ای استان تعریف شده و هم افزایی بخش خصوصی و دولتی، اصفهان را به مرکز ثقل تصمیم سازی و پردازش داده های ملی تبدیل خواهد کرد.» بر اساس این گزارش، اجرای پروژه یادشده با تمرکز بر تقویت زیرساخت های IT و ICT، تکمیل زنجیره ارزش اکوسیستم داده کشور و ارتقای خدمات پردازش پرسرعت و اینترنت ملی، زمینه ساز جهشی بزرگ در مسیر توسعه اقتصاد دیجیتال ایران خواهد بود

رمزگشایی از حضور نفت سپاهان در پایتخت داده ایران حضور شرکت نفت سپاهان به عنوان یکی از اعضای هیات موسس

وقتی نام یک پالایشگاه در صنعت روانکار به گوش می رسد، ذهن ما ناخودآگاه به سمت مخازن عظیم، برج های تقطیر و شبکه هایی می رود که وظیفه دارند چرخ های صنعت و حمل و نقل را روان کنند. این تصویری کلاسیک و آشنا از صنعت سنگین است که دهه ها است در آذهای باقی مانده؛ اما زیر این پوسته سخت و آهنی، زمزمه هایی از یک انقلاب آرام و بنیادین به گوش می رسد. انقلابی که برخلاف سنت همیشگی، بوی روغن و گریس نمی دهد، بلکه با زبان کدهای صفر و یک و در فضای خنک سرورهای ابری روایت می شود. در جهان امروز، مرز میان صنایع مادر و دنیای انتزاعی فناوری های پیشرفته هر روز کمرنگ تر می شود. دیگر برای پیشرو بودن در بازار پرچالش روانکارها، تنها تکیه بر کیفیت مولکول های روغن کافی نیست؛ رقابت واقعی اکنون در فضایی شکل می گیرد که در آن «داده ها» سریع تر و اثرگذارتر از هر سیال دیگری حرکت می کنند. هر واحد صنعتی که نتواند آینده خود را در آینه پردازشگرهای پرسرعت، هوش مصنوعی و امنیت سایبری ببیند، به زودی در پیچ و خم های تاریخ صنعت متوقف خواهد شد. اخیراً یکی از غول های تولید روغن پایه و روانکار در ایران، با اتخاذ تصمیمی جسورانه و استراتژیک، گامی در مسیری گذاشته که شاید در نگاه اول با خط تولید محصولات شیمیایی فاصله داشته باشد، اما در حقیقت، پی ریزی یک زیرساخت حیاتی برای بقا و حاکمیت در عصر جدید است. این حرکت، فراتر از یک سرمایه گذاری ساده، نشانی از یک «جهش ژنتیکی» در هویت سازمانی است که می خواهد میان دنیای سنتی تولید و جهان هوشمند فردا، پلی مستحکم بنا کند. جایی که هوش و امنیت، به مکمل های حیاتی برای کیفیت و قدرت تبدیل می شوند تا نبض صنعت در فضایی امن و مدرن به تپش ادامه دهد. این گزارش، روایتی است از آغاز یک هم گرایی بزرگ در قلب صنعتی ایران. به گزارش روابط عمومی شرکت نفت سپاهان، در راستای اجرای طرح ملی ایجاد اولین و تنها آزمایشگاه مرجع هوش مصنوعی و امنیت سایبری کشور و همچنین قطب داده اصلی



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



و سیستم صوتی برمستر را پشتیبانی می‌کند. صندلی‌های جلو گرم‌شونده با تنظیم حافظه، نورپردازی محیطی و تزئینات چوب و آلومینیوم فضای داخلی را لوکس و راحت می‌سازند. پیشرانۀ C300 یک موتور ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر با سیستم کمکی هیبرید متوسط ۴۸ ولتی است که حدود ۲۵۵ اسببخار نیرو و ۴۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و با گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک همراه است. این تر کیب شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵.۵ تا ۶ ثانیه را رقم می‌زند. از نظر قیمت، بسته به کشور و تیپ انتخابی، C300 حدود ۹۰ تا ۱۰۴ هزار دلار ارزش دارد و با امکانات ایمنی و کمک‌راننده استاندارد، تجربه رانندگی لوکس و مطمئنی فراهم می‌کند.

مرسدس بنز C300 2025 یکی از بر جسته‌ترین سدان‌های لوکس در کلاس کامپکت است که طراحی بیرونی آن ترکیبی از ظرافت و اسپرت بودن را ارائه می‌دهد. بدنه با خطوط پویا، جلو پنجره بزرگ و چراغ‌های LED دیجیتال جلو، نمایی مدرن و پر قدرت دارد که در کنار رینگ‌های آلایزی ۱۹ اینچی، استایل ظاهری قوی و لوکسی را به نمایش می‌گذارد. در داخل کابین، مرسدس بنز C300 جدید از فناوری‌های پیشرفته و متر یال با کیفیت بهره می‌برد. صفحه‌نمایش دیجیتال ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان و نمایشگر لمسی ۱۱.۹ اینچی مرکزی سیستم MBUX را تشکیل می‌دهند که امکاناتی مثل Apple CarPlay و Android Auto بی‌سیم، ناوبری واقعیت افزوده

نگاهی به مرسدس بنز «C300» جدید

تلگرام

Telegram

طراحی و کیفیت نامناسب برخی خودروهای تولید داخل

میزان استقبال از یک مدل خودرو در بازار وابسته به عوامل مختلفی است که در کنار مشخصات فنی و خدمات پس از فروش مناسب، نوع طراحی بدنه و کابین خودرو از مهم‌ترین آن‌ها به‌شمار می‌رود. بر این اساس خودروهای چینی در مقایسه با محصولات داخلی از طراحی داخلی جذاب‌تری برخوردارند و به تبع آن استقبال از این مدل خودروها نیز در بازار بیشتر است. حال سوال این است که طراحی داخلی محصولات داخلی و همچنین کیفیت قطعات کابین آن‌ها تا چه اندازه مناسب و مطابق نظر و سلیقه مشتریان است؟ برای پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

با توجه به تحقیقات و بررسی‌های به‌عمل آمده، طراحی داخل اتاق و رنگ‌بندی خودروهای داخلی آن چنان که باید متناسب با سلیقه و نظر مشتریان نیست. در عین حال طی یک سال گذشته کیفیت قطعات داخل اتاق نیز تاحدی افت کرده است. این در حالی است که خودروهای چینی به‌رغم نامناسب بودن خدمات پس از فروش، از طراحی نسبتاً زیبا و آپشن‌های فراوانی بهره می‌برند که مشتریان را راغب به خرید آن‌ها می‌کند.

ویدیو

در گذشته نه چندان دور خودروهای تولید داخل دارای داشبورد و پنل نرم و منعطفی بودند که کمترین میزان نویز را تولید می‌کردند و در زمان بروز تصادف آسیب زیادی به آن‌ها وارد نمی‌شد. اما در سال‌های اخیر در تولید این دسته از قطعات دقت کافی صورت نگرفته و متأسفانه در مدت‌زمان اندکی پس از استفاده تا حد زیادی مستهلک می‌شوند.

نواب

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خرابی دسته‌موتور

خودرو چینی مدل ۱۴۰۲ دارم و چندوقتی بود موتور خودرویم در زمان روشن شدن لرزش داشت. با مراجعه به یکی از کلینیک‌های تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که باید دسته‌موتورهای خودرویم تعویض شود. با بررسی بسیار در بازار، تنها سه مرکز دسته‌موتور خودرویم را داشتند که هر یک اختلاف قیمتی حدود سه برابری با یکدیگر داشتند؛ با این وجود در زمان مراجعه مجدد به کلینیک، مکانیک اذعان کرد که این قطعه را تا سه هفته دیگر از خارج از کشور تامین می‌کند و قیمتی پایین‌تر خواهد داشت.

۰۹۱۵***۴۱۳۷

گزینه احتمالی «کیاموتورز» برای ورود به بازار ایران چیست؟ «ایکس سید»؛ هاچ‌بک کراس زیبای کره‌ای



سال ۲۰۱۸ بود که کمپانی کیاموتورز نسل سوم خودرو کامپکت نسبتاً اقتصادی خود با نام سید را به جهان معرفی کرد. همچنین در اوایل سال ۲۰۱۹ میلادی این کمپانی از نسخه کراس‌اور سید یعنی ایکس سید رونمایی کرد. در عین حال استقبال از این خودرو زیبا و جذاب که شاهکار طراح اسبق گروه فولکس‌واگن و مدیر طراحی کیاموتورز یعنی پیتر شرا بر است، تاکنون چشمگیر بوده است. ایکس سید در سال گذشته میلادی با یک فیس لیفت جزئی مواجه شد که ظاهری جسورانه به این خودرو داده است.

ظاهر اسپرت و جذاب

ایکس سید در واقع نسخه هاچ‌بک کراس سید است. این خودرو بر پایه و اساس پلتفرم K2 هیوندای-کیا شکل گرفته است. ایکس سید از نظر طراحی تفاوت چندانی با سایر نسخه‌های هاچ‌بک، استیشن‌واگن و شوتینگ‌بریک خود ندارد. با این تفاوت که ارتفاع آن بیشتر است. اما این نکته را نباید فراموش کرد که در نسخه ۲۰۲۳ آن شاهد یک فیس لیفت جزئی در گرافیک چراغ‌ها و برخی المان‌های تزئینی هستیم. پروویل خودرو همچنان با خط نسبتاً تیز و سطوح تخت همراه است که با طیف گسترده رینگ‌ها از سایز ۱۶ تا ۱۸ اینچی کاراکتر اسپرتی برای این خودرو به‌ارمغان آورده است. چهره خودرو با چراغ‌های کشیده و باریک مشابه قطره آب و با گرافیک جدید و جلو پنجره باریک افقی با ورودی‌های هوا درون سپر کاملاً تهاجمی و اسپرت است. در نمای عقب همچنان حجم پردازی نسبتاً حجیم با خط تیز روی در صندوق و چراغ‌های کشیده با گرافیک ماتریسی و دیفیوزر ولیپ سپر عقب چهره کاملاً زیبا و جذابی را از یک کراس‌اور به نمایش می‌گذارد. هر چند که در نسخه GT-Line شاهد رینگ‌های ۱۸ اینچی و سپر اسپرت‌تری نیز هستیم.

فضای داخلی و امکانات رفاهی

در زمان ورود به کابین کیا ایکس سید همچنان شاهد طراحی مینیمال و ساده هستیم. با این تفاوت که نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر مقابل راننده و یک نمایشگر بزرگ‌تر برای قسمت میانی داشبورد به اندازه ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اتاندروید و اپل کار پلی هستیم. طراحی فرمان دی-کالت و دسته‌دنده اسپرت و دو پدال شیفتر آلومینیومی کوچک در پشت فرمان سبب شده است رانندگی با ایکس سید اسپرت باشد. هر چند که در نسخه ۲۰۲۳ نصب سقف پانورامای بزرگ و بخش کوچکی از داشبورد مزین به LED های نواری برای نورپردازی داخل، سبب شده است فضای داخلی زیباتر به‌نظر برسد. از مهم‌ترین آپشن‌های ایکس سید ۲۰۲۳ می‌توان به ۱۸ ایربگ، سیستم ترمز اضطراری خودکار منطبق بر عملکرد کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، کروز کنترل تطبیقی، سقف پانوراما، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پایداری الکترونیکی، فرمان برقی، سیستم کنترل کشش، سامانه پیشگیری از برخورد، سیستم تهویه مطبوع دو گانه و برای سرنشینان عقب مجزا اشاره کرد.

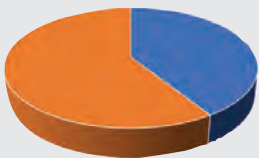
مختصات فنی

در بخش فنی با طیف گسترده‌ای از قوای محر که در ایکس سید همراه هستیم. نسخه پایه مجهز به موتور ۳ سیلندر یک لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۱۸ اسببخار و گشتاور ۱۷۲ نیوتون‌متر است. نسخه دیگر یک موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ با ۱۵۸ اسببخار قدرت و ۲۵۳ نیوتون‌متر گشتاور است. نسخه قدرتمند ایکس سید همان GT-Line است که با موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم عرضه می‌شود که حداکثر ۲۰۱ اسببخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را در اختیار شما می‌گذارد. هر سه نسخه مذکور با گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه راهی بازار می‌شوند؛ اما نسخه دیزلی با موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربودیزل به‌بازار عرضه می‌شود که با قدرت ۱۳۸ اسببخار و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور همراه است. این نسخه با ساختار هیبریدی متوسط ۴۸ ولتی نیز به‌بازار می‌آید که حداکثر ۳۲۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد؛ هر دو نسخه با گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک قابل سفارش است. همچنین یک مدل پلاگین-هیبریدی نیز دارد؛ این نسخه با موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری می‌تواند ۱۳۹ اسببخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را با گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک تولید کند که البته ویژه بازار اروپا است. کمپانی کیاموتورز قیمت ۱۹ هزار و ۹۰۰ پوند را برای نسخه‌های پایه بنزینی در بازار بریتانیا در نظر گرفته که می‌تواند یکی از محتمل‌ترین گزینه‌های واردات به کشور باشد.

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۸۰

گزینه ۱ ۴۱ درصد

گزینه ۲ ۵۹ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد می‌تواند به گسترش و رشد تکنولوژی در خودروسازی کمک بسزایی کند؟ در پاسخ به این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی بهبود ارتباط صنعت با دانشگاه و ۵۹ درصد به گزینه دوم یعنی همکاری با خودروسازان مطرح خارجی مانند یک دهه قبل رای داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۸۱

اهمیت کدام مورد در خرید خودروهای وارداتی بیشتر است؟

۱- قیمت مناسب خودرو

۲- خدمات پس از فروش و تامین قطعات

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت نامی ۱۷۰ سی‌سی مدل ۱۳۹۹ دارم و حدود دو هفته است به‌محض این‌که موتور سیکلتم را روشن می‌کنم، چراغ‌چک آن پنج بار خاموش و روشن می‌شود و در نهایت خاموش می‌شود. از طرفی حین ترمزگیری توان و قدرت موتور سیکلتم به‌قدری کاهش می‌یابد که میل به خاموش شدن دارد. در عین حال روغن‌موتور و فیلتر هوای آن را به‌تازگی تعویض کرده‌ام. دلیل مشکلات مذکور چیست؟

۰۹۲۲***۱۲۱۲

« در موتور سیکلت‌های انژکتوری، پنج مرتبه روشن شدن چراغ‌چک به‌صورت متناوب و چشمک‌زدن آن، از معیوب بودن یا بروز اشکال در یکی از سنسورهای موتور خبر می‌دهد. به بیان دیگر اگر سنسور در پیچه‌گاز یا سوکت مربوطه با اشکال مواجه شده باشد، سبب روشن شدن متناوب چراغ‌چک می‌شود. در این حالت باید سنسور در پیچه‌گاز و سوکت مربوطه مورد بررسی قرار گیرد. در صورت نبود اشکال در این بخش، برای رفع مشکل باید سنسور در پیچه‌گاز تعویض شود. از سوی دیگر در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت مشکل مذکور می‌تواند سه علت عمده داشته باشد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود ۱- در شرایطی که سنسور در پیچه‌گاز به حالت دور آرام خود باز نگردد، چنین اشکالی را به‌وجود خواهد آورد. بنابراین در زمان بررسی این سنسور امکان دارد سوکت مربوطه شل باشد که در صورت تنظیم کردن آن در جای خود تاحدی مشکل رفع خواهد شد. همچنین باید وضعیت سیم‌گاز بررسی و در صورت نیاز، این قطعه تعویض شود. ۲- اگر سوپاپ‌های موتور از تنظیم خود خارج شده باشد، ممکن است در به‌وجود آوردن چنین مشکلی تأثیر بسزایی داشته باشد. بر این اساس باید ضمن بررسی و تنظیم لقی یا فاصله میان سوپاپ و اسبک‌ها، هر گونه مشکلی در این خصوص به‌دقت بررسی و متناسب با آن برای رفع مشکل اقدام شود. ۳- یکی از مهم‌ترین موارد در موتورهای احتراق داخلی، سیستم جرقه‌زنی است. با در نظر داشتن این موضوع احتمال دارد متعلقات سیستم جرقه‌زنی چون پیکاپ و بوبین آن معیوب شده باشد که در این شرایط ممکن است به اصطلاح برق‌دزدی به‌وجود آمده باشد که در چنین حالتی باید بوبین و پیکاپ و همچنین فاصله میان آن تا فلاپویل بررسی و در صورت نیاز این دو قطعه الکترونیکی تعویض شوند تا مشکل برطرف شود. این نکته را فراموش نکنید که عیب‌یابی موتور سیکلت‌های انژکتوری باید توسط متخصص یا تکنسین نمایندگی مربوطه انجام شود. تافرا باید عیب‌یابی به‌درستی انجام شود. همچنین این نکته را نباید فراموش کرد که تعویض روغن‌موتور و فیلتر هوا در برطرف کردن چنین مشکلاتی بی‌اثر است. از آن‌جا که موتور سیکلت‌های انژکتوری دارای سنسور و عملکرد هستند، باید از آن‌ها با دقت بیشتری مراقبت کنید تا موتور سیکلت کمتر دچار مشکل شود. به بیان دیگر تعویض روغن‌موتور در زمان تعیین‌شده و توجه به قطعات مصرفی مانند شمع موتور و فیلتر هوا دو پارامتری هستند که همواره استهلاک موتور سیکلت شما را در سطح حداقل نگه می‌دارند. نکته بسیار مهمی که در این رابطه وجود دارد، این است که باید از شست‌وشوی کامل موتور سیکلت، به‌خصوص مدل‌های انژکتوری خودداری شود. چراکه این مساله سبب می‌شود سنسورهای مهم موتور با اشکال مواجه شوند و در کوتاه‌مدت خرابی‌های بسیاری را به‌وجود آورد.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۰۹۷۶۱-۸۸۳۰۲۱ تماس بگیرید



کشف ۱۲۰ میلیارد ریال لاستیک قاچاق در فلاورجان



«۸۸ حلقه لاستیک ماشین آلات راهسازی قاچاق به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال در شهرستان فلاورجان کشف شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز اصفهان، جانشین فرمانده انتظامی استان گفت: «در راستای اجرای طرح ضربتی سرکشی از انبارها و صنوف با هدف مقابله جدی با قاچاق کالا، مأموران هنگام بازرسی از یکی از انبارهای شهرستان، موفق به کشف این تعداد حلقه لاستیک مخصوص ماشین آلات راهسازی شدند.» سردار حسین بساطی با اشاره به این که لاستیک‌های کشف شده به دلیل مغایرت با

اطلاعات ثبت شده در سامانه جامع انبارها و بر اساس تبصره ۶ ماده ۱۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا به عنوان کالای قاچاق طبقه‌بندی شدند، افزود: «کارشناسان ارزش این محموله قاچاق کشف شده را ۱۲۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.» وی از شناسایی و معرفی یک متخلف در رابطه با این پرونده به اداره تعزیرات حکومتی خبر داد و تأکید کرد: «پلیس در مسیر تأمین امنیت اقتصادی شهرستان، در چارچوب قانون، با قانون‌شکنان در حوزه مبارزه با قاچاق کالا به صورت قاطعانه و بدون چشم‌پوشی برخورد خواهد کرد.»

بازتعریف ایمنی خودرو؛ از تایرهای هوشمند تا مواد پایدار

تایر سازان اروپا وارد نسل جدید فناوری شدند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت تایر، اگرچه کمتر از پیش‌رانه‌ها و فناوری‌های الکتریکی در کانون توجه افکار عمومی قرار دارد، اما نقشی تعیین‌کننده در ایمنی، مصرف انرژی و عملکرد خودرو ایفا

می‌کند. در اروپا، هم‌زمان با سخت‌گیرانه‌تر شدن استانداردهای ایمنی و محیط‌زیستی، تایر سازان بزرگ این قاره مسیر نوآوری را با شتاب بیشتری دنبال کرده‌اند. امروز تایر دیگر صرفاً یک قطعه مصرفی نیست، بلکه محصولی فناورانه با نقش مستقیم در کاهش تصادفات، افت مصرف سوخت و سازگاری با خودروهای نسل جدید محسوب می‌شود.

مواد نوین و گذار به تایرهای پایدار

یکی از محورهای اصلی تحول در صنعت تایر اروپا، استفاده گسترده از مواد پایدار، تجدیدپذیر و بازیافتی است. شرکت‌های بزرگ اروپایی در سال‌های اخیر موفق شده‌اند ترکیباتی را توسعه دهند که بدون کاهش ایمنی و دوام، وابستگی به مواد فسیلی را کاهش می‌دهد. استفاده از پلیمرهای زیستی، دوده‌های بازیافتی و الیاف جایگزین فولاد، بخشی از این رویکرد است. این فناوری‌ها نه تنها ردپای کربنی تولید تایر را کاهش داده‌اند، بلکه امکان بازیافت موثرتر تایر در پایان عمر را نیز فراهم کرده‌اند.

کاهش مقاومت غلتشی؛ پیوند ایمنی و بهره‌وری انرژی

کاهش مقاومت غلتشی به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های رقابتی در تایرهای اروپایی تبدیل شده است. تایرهایی با مقاومت غلتشی کمتر، انرژی کمتری برای حرکت نیاز دارند و در نتیجه مصرف سوخت یا انرژی الکتریکی را کاهش می‌دهند. این موضوع به‌ویژه برای خودروهای برقی اهمیت دارد، زیرا مستقیماً بر افزایش برد حرکتی اثر می‌گذارد. تایر سازان اروپایی با بازطراحی ساختار داخلی تایر و استفاده از ترکیبات پیشرفته لاستیکی، موفق شده‌اند هم‌زمان ایمنی ترمزگیری و بهره‌وری انرژی را ارتقا دهند.

تایرهای هوشمند؛ ورود داده به صنعت لاستیک

دیجیتال‌سازی یکی دیگر از وجوه برجسته تحول در صنعت تایر اروپا است. تایرهای هوشمند مجهز به حسگر، قادرند اطلاعاتی مانند فشار، دما، میزان بار و حتی الگوی سایش را در لحظه



افزایش ایمنی در شرایط جوی نامساعد

اروپا با تنوع اقلیمی گسترده، همواره آزمایشگاهی واقعی برای توسعه تایرهای ایمن در شرایط بارانی، برفی و یخبندان بوده است. تایر سازان این قاره با طراحی الگوهای آج پیشرفته و استفاده از ترکیبات لاستیکی تطبیق‌پذیر بادما، عملکرد تایر را در شرایط جوی مختلف بهبود داده‌اند. هدف اصلی این نوآوری‌ها کاهش مسافت ترمز، افزایش چسبندگی و حفظ پایداری خودرو در سرعت‌های بالا است.

اقتصاد چرخشی و مدیریت چرخه عمر تایر

یکی از تفاوت‌های مهم صنعت تایر اروپا با بسیاری از مناطق دیگر جهان، نگاه جامع به چرخه عمر محصول است. تایر سازان اروپایی نه تنها به مرحله تولید، بلکه به بازیافت و استفاده مجدد از مواد نیز توجه ویژه دارند. توسعه فناوری‌های بازیافت پیشرفته این امکان را فراهم کرده است که مواد حاصل از تایرهای فرسوده دوباره به چرخه تولید بازگردند. این رویکرد، صنعت تایر را به یکی از پیشگامان اقتصاد چرخشی در بخش خودرو تبدیل کرده است.

هم‌راستایی با مقررات سخت‌گیرانه اروپایی

بخش قابل توجهی از نوآوری‌های فنی در صنعت تایر اروپا، ناشی از الزامات قانونی و استانداردهای سخت‌گیرانه اتحادیه اروپا است. برچسب‌گذاری انرژی، الزامات ایمنی و محدودیت‌های زیست‌محیطی، تولیدکنندگان را وادار کرده است تا به‌صورت مداوم فناوری‌های خود را به‌روزرسانی کنند. این مقررات، اگرچه هزینه‌های تحقیق و توسعه را افزایش داده، اما در نهایت به ارتقای کیفیت و ایمنی محصولات منجر شده است.

صنعت تایر اروپا در حال تجربه تحولی عمیق و چندلایه است؛ تحولی که از تغییر مواد اولیه آغاز شده و به دیجیتال‌سازی و اقتصاد چرخشی رسیده است. تایرهای جدید اروپایی دیگر صرفاً یک کالای مصرفی نیستند، بلکه بخشی از اکوسیستم ایمنی، بهره‌وری و پایداری حمل‌ونقل محسوب می‌شوند.

این روند نشان می‌دهد که آینده صنعت خودرو، بدون نوآوری در ساده‌ترین اجزای آن نیز قابل تصور نیست؛ اجزایی که مستقیماً با جان انسان‌ها و محیط‌زیست در ارتباط هستند.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	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 ویتارا-BYDS6
	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-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





دارای دیسک‌های ۱۲.۶ اینچی (۳۲۱ میلی‌متری) در جلو و ۱۲.۶ اینچی (۳۲۹ میلی‌متری) در عقب است؛ در حالی که مدل Z51 از دیسک‌های بزرگ‌تر ۱۳.۳ اینچی (۳۴۵ میلی‌متر) در جلو و ۱۲.۸ اینچی (۳۵۰ میلی‌متر) در عقب بهره می‌برد. این افزایش اندازه باعث افزایش نیروی توقف و دفع حرارت بهتر هنگام استفاده زیاد از ترمز می‌شود. علاوه بر این، سیستم ترمز C8 از ABS (سیستم ضد قفل) نیز پشتیبانی می‌کند که در توقف‌های ناگهانی و سطوح لغزنده کمک می‌کند تا چرخ‌ها قفل نشوند و کنترل خودرو حفظ شود. در مجموع، سیستم ترمز این نسل از کوروت با طراحی پیشرفته و استفاده از قطعات بر مبو، عملکردی قدرتمند و قابل اعتماد را برای رانندگی روزمره و حتی رانندگی اسپرت ارائه می‌دهد.

سیستم ترمز شورولت کوروت C8 استینگری ۲۰۲۲ ترکیبی از فناوری‌های مدرن و قطعات عملکرد بالا است که برای توقف قوی و قابل اعتماد طراحی شده است. این خودرو از ترمزهای دیسکی با کمک E-boost در جلو و عقب استفاده می‌کند که به صورت استاندارد مجهز به کالیپرهای بر مبو چهار پیستونه در جلو و کالیپرهای چهار پیستونه تک‌بدنه در عقب هستند که قدرت و پایداری ترمزگیری را افزایش می‌دهند. اگر نسخه با پکیج عملکرد Z51 انتخاب شود، این ترمزها را تقا یافته و هر دو محور جلو و عقب از کالیپرهای Brembo چهار پیستونه مونوبلاک بهره می‌برند که سسختی و عملکرد ترمز را در شرایط سخت رانندگی بهبود می‌بخشد. قطر دیسک‌های ترمز نیز بسته به پکیج متفاوت است: نسخه استاندارد



سیستم ترمز منحصر به فرد «کوروت»

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تالار دوم ارز، زنجیره تامین یک خودروساز را به زیان ۲۰ همتی رساند

قطعاتی که بامینای تالار اول قیمت‌گذاری و فروخته شدند حالا با نرخ تالار دوم تسویه می‌شوند؛ تصمیمی که زیان سنگین و بحران نقدینگی را به صنعت قطعه‌سازی تحمیل کرده است

بر اساس افزایش نرخ ارز و تورم، قیمت محصولات خود را همچون سایر کالاها افزایش داد، گفت: «سوال جدی این است که اگر افزایش قیمت بدها، چرا زمانی که قیمت روغن چند برابر شد یا بهای تخم مرغ و سایر اقلام مصرفی افزایش چندبرابری را تجربه کرد، چنین برخوردی صورت نگرفت؟ اما اکنون که صحبت از افزایش قیمت خودرو متناسب با رشد هزینه‌ها می‌شود، این حجم از فشار و مانع‌تراشی ایجاد می‌شود.»

وی افزود: «حتی خودروسازی مانند ایران خودرو که در ماه‌های اخیر عملکرد بهتری داشته و توانسته بخشی از مشکلات ساختاری خود را مدیریت کند، اکنون با محدودیت‌ها و درهای بسته در قیمت‌گذاری مواجه شده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «نکته مهم این است که این زیان‌ها مستقیماً خودروساز را درگیر نمی‌کند، بلکه به شکل مستقیم به قطعه‌ساز منتقل می‌شود. قطعه‌ساز هم باید مطالبات معوق خود را دریافت کند و هم قیمت قطعات را بر اساس هزینه‌های جدید تنظیم کند.»

نجفی‌منش ادامه داد: «در این شرایط، درخواست ما این است که دولت در تصمیمات خود تجدیدنظر فوری داشته باشد. سسود کردن سایت‌های فروش و ایجاد محدودیت بدون حل مسأله اصلی، فقط بحران را عمیق‌تر می‌کند و این تصمیمات نباید با تأخیر اصلاح شوند.»

کمبود عرضه، قیمت‌های ساعتی و قفل شدن تامین رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره کمبود مواد اولیه گفت: «در حال حاضر با دو مشکل هم‌زمان مواجه هستیم. نخست این که به دلیل نوسانات شدید نرخ ارز، بسیاری از فروشندگان تمایلی به فروش مواد اولیه ندارند.»

نجفی‌منش افزود: «حتی در مواردی که فروش انجام می‌شود، قیمت‌ها به اصطلاح ساعتی تغییر می‌کند. فروشنده اعلام می‌کند اگر تا یک ساعت خرید انجام شود یک قیمت معتبر است و پس از آن، قیمت تغییر می‌کند. این وضعیت، امکان برنامه‌ریزی تولید را در عمل از بین برده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «مشکل دوم به‌زمان دریافت مطالبات قطعه‌سازان بازمی‌گردد. قطعه‌سازان اغلب مطالبات خود را با فاصله سه تا چهار ماهه دریافت می‌کنند و با این فاصله زمانی، امکان خرید مواد اولیه با قیمت‌های جدید وجود ندارد.»

این مقام صنفی اظهار داشت: «در این حوزه باید بازرنگری جدی صورت گیرد تا منابع ریالی به‌موقع در اختیار قطعه‌ساز قرار گیرد. همچنین وعده پرداخت ۲۰ هزار میلیارد تومان به خودروساز دولتی که پیش‌تر مطرح شده بود تا در اختیار زنجیره تامین آن قرار بگیرد هم تاکنون عملیاتی نشده و این موضوع فشار مضاعفی ایجاد کرده است.»

بعیده شدن نقدینگی قطعه‌سازان با جهش ارزی نجفی‌منش در تشریح اثر انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم به «دنیای خودرو» گفت: «ما فقط در یک شرکت بزرگ قطعه‌سازی که تامین‌کننده ایران خودرو است، محاسبه کردیم که اختلاف ارزی ایجادشده رقمی در حدود ۴۰۰ میلیون دلار است.»

وی افزود: «این رقم مربوط به قطعاتی است که یا به‌صورت ۹۰ درصدی ترخیص شده یا به‌صورت اعتباری وارد کشور شده‌اند. اگر اختلاف نرخ ارز حدود ۵۰ هزار تومان در نظر گرفته شود، عددی نزدیک به ۲۰ هزار میلیارد تومان فقط برای یک مجموعه ایجاد می‌شود.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «این رقم تنها مربوط به ایران خودرو است و سایر خودروسازان از جمله سایپا و دیگر مجموعه‌ها نیز باید به‌صورت جداگانه محاسبه شوند.»

نجفی‌منش اظهار داشت: «در چنین شرایطی، به‌جای آن که برای این مسأله راهکار اساسی اندیشیده شود، فشارها بر سر افزایش قیمت خودرو تشدید شده است؛ در حالی که با هزینه‌های فعلی، ادامه تولید و عرضه با قیمت‌های گذشته عملاً امکان‌پذیر نیست.»



نیرومحر

بسیاری از قطعه‌سازان با مجوز دولت و گمرک و پیش از تخصیص ارز تا سقف ۹۰ درصد مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته خود را ترخیص کردند. این قطعات به خودرو تبدیل شد؛ خودروها فروخته شد و به دست مردم رسید؛ اما اکنون به دلیل انتقال ارز به تالار دوم، هزینه سنگینی به قطعه‌سازان تحمیل شده است

وی با اشاره به تعیین قیمت مواد اولیه داخلی بر اساس افزایش نرخ ارز همچون مواد اولیه خارجی افزود: «بنابر این مواد اولیه داخلی نیز شرایط بهتری ندارند. اقلامی مانند مس، آلومینیوم، فولاد و محصولات پتروشیمی، هم‌زمان با افزایش قیمت‌های جهانی، در بازار داخلی نیز بر همان مبنا قیمت‌گذاری می‌شوند و همین مسأله باعث جهش شدید قیمت‌ها شده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «افزایش قیمت در بسیاری از اقلام مواد اولیه، به ۹۰ درصد و حتی در مواردی به حدود ۱۰۰ درصد رسیده است. این شرایط باعث شده هزینه تولید قطعه و به تبع آن خودرو، به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش یابد.» این مقام صنفی ادامه داد: «در چنین وضعیتی، وقتی خودروساز با افزایش ۹۰ درصدی هزینه مواد اولیه مواجه است، طبیعی است که درخواست افزایش قیمت ۴۰ تا ۵۰ درصدی خودرو را مطرح کند. اما در عمل، به‌محض طرح این موضوع، فشارها و هج‌ها به خودروساز آغاز می‌شود.»

دوگانگی در برخورد با افزایش قیمت‌ها نجفی‌منش درباره افزایش فشارها به خودروسازی که

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور ادامه داد: «این در حالی است که این قطعات نیز بر مبنای ارز تالار اول قیمت‌گذاری شده و به خودروساز تحویل داده و تبدیل به خودرو شده و به دست مشتری رسیده است. بنابراین هیچ امکان اصلاح یا بازگشت قیمتی در این چرخه وجود ندارد.»

این مقام صنفی اظهار داشت: «پیشنهاد صریح ما قطعه‌سازان این است که تمام قطعاتی که به هر شکل ترخیص شده‌اند، چه تخصیص ارز آن‌ها انجام شده باشد و چه نشده باشد، بر اساس نرخ ارز زمان ترخیص محاسبه و تسویه شوند. این حداقل اقدامی است که می‌تواند از تعمیق زیان جلوگیری کند.»

افزایش افسار گسیخته قیمت مواد اولیه داخلی و خارجی رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه و در تشریح وضعیت مواد اولیه نیز به «دنیای خودرو» گفت: «دومین مسأله اساسی، افزایش بی‌حد و حصر قیمت مواد اولیه است. مواد اولیه وارداتی به دلیل افزایش نرخ ارز تا محدوده ۱۲۰ هزار تومان با رشد قیمتی حدود ۶۰ تا ۷۰ درصدی مواجه شده‌اند.»



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

انتقال مبنای تامین ارز از تالار اول به تالار دوم، فشار کم‌سابقه‌ای را به زنجیره قطعه‌سازی کشور وارد کرده و بخش بزرگی از زیان‌های ناشی از جهش ارزی را متوجه این صنعت کرده است. قطعاتی که با ارز ارزان‌تر قیمت‌گذاری، تولید و به خودرو تبدیل شده‌اند، اکنون مشمول تسویه با نرخ‌های بالاتر شده‌اند؛ وضعیتی که نقدینگی قطعه‌سازان را قفل کرده، هزینه تولید را به شدت افزایش داده و تداوم تولید را با ابهام جدی روبه‌رو کرده است.

انباشته شدن تمام فشارها در زنجیره قطعه‌سازی محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت صنعت قطعه پس از انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم و افزایش نرخ مواد اولیه به «دنیای خودرو» گفت: «در شرایط فعلی، می‌توان گفت بخش عمده مشکلات اقتصادی و چالش‌های صنعت خودرو، به‌طور مستقیم در قطعه‌سازی متمرکز شده است. افزایش شدید نرخ ارز، یکی از مهم‌ترین عوامل فشار بر این بخش به شمار می‌رود؛ ارزی که پیش‌تر با نرخ حدود ۷۰ هزار تومان در اختیار قطعه‌سازان قرار می‌گرفت، اکنون با نرخ نزدیک به ۱۳۰ هزار تومان و در قالب ارز تالار دوم محاسبه می‌شود و همین تغییر، مبنای هزینه تولید و قیمت‌گذاری قطعات را به‌طور کامل دگرگون کرده است.»

این مقام صنفی با اشاره به این که افزایش نرخ ارز فقط به ارزهای دریافتی آینده محدود نیست و مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته ترخیص شده از گمرک را هم شامل می‌شود، افزود: «اگر این افزایش نرخ فقط مربوط به آینده بود، نگرانی‌ها تا این حد افزایش پیدا نمی‌کرد؛ اما مسأله اصلی به تصمیمی برمی‌گردد که برای جلوگیری از توقف تولید خودروسازان گرفته شد. بر این اساس، بسیاری از قطعه‌سازان با مجوز دولت و گمرک و پیش از تخصیص ارز، تا سقف ۹۰ درصد مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته خود را ترخیص کردند. این قطعات بعداً وارد خط تولید شد، به خودرو تبدیل شد، خودروها فروخته شد و به دست مردم رسید؛ اما اکنون به دلیل انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم، هزینه سنگینی به قطعه‌سازان تحمیل شده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور ادامه داد: «اکنون حتی اگر تخصیص ارز این بخش انجام شود، مبنای محاسبه نرخ ارز تالار دوم خواهد بود؛ در حالی که همان‌طور که اشاره کردم قطعه‌سازان قطعات خود را بر اساس نرخ ارز ۷۰ هزار تومانی قیمت‌گذاری کرده و به خودروساز تحویل داده‌اند. خودروساز نیز با همین قطعات خودرو تولید کرده، آن را فروخته و خودرو به دست مصرف‌کننده نهایی رسیده است؛ در نتیجه تمام اختلاف ناشی از تغییر نرخ ارز به قطعه‌ساز منتقل می‌شود.»

وی تأکید کرد: «در چنین شرایطی، مابه‌التفاوت ایجادشده ناشی از تغییر نرخ ارز، به رقم بسیار بزرگی تبدیل می‌شود. این اختلاف، زیان مستقیم و سنگینی را به قطعه‌سازان تحمیل کرده و هنوز هیچ راهکار مشخصی برای جبران این خسارت در نظر گرفته نشده است.»

زیان ناشی از تغییر مبنای ارزی؛ بدون راهکار جبرانی نجفی‌منش درباره درخواست قطعه‌سازان از مسئولان دولتی بیان داشت: «منطق اقتصادی حکم می‌کند آن دسته از قطعه‌سازی که کالاهای خود را ترخیص کرده و فروخته‌اند، حداقل بر اساس نرخ ارز زمان ترخیص یا آن‌ها تسویه حساب شود. حتی اگر تخصیص ارز با تأخیر انجام شده باشد، مبنای محاسبه باید همان نرخ زمان ترخیص باشد.»

وی اضافه کرد: «در کنار این گروه، برخی دیگر از قطعه‌سازان نیز بنا به توصیه بانک مرکزی، اقدام به خرید اعتباری مواد اولیه کرده‌اند. یعنی قطعه‌ساز کالا را وارد کرده، ترخیص انجام داده و قرار بوده سه ماه بعد ارز آن پرداخت شود، اما اکنون به این گروه نیز اعلام شده که تسویه باید با نرخ ارز تالار دوم صورت گیرد.»

رسیده‌ایم و امید است که واردات اتوبوس سرعت خوبی به خود بگیرد. واردات اتوبوس از کشور های اروپایی، کره جنوبی و چین صورت می‌گیرد. اما قطعاً این برندها، برندهای معتبری هستند.» اکبری در خصوص تفاوت قیمت اتوبوس‌های وارداتی با اتوبوس‌های ساخت داخل، اظهار داشت: «قیمت اتوبوس‌های ساخت داخل در ابتدای سال ۲۵ میلیارد تومان بود که از سوی تولیدکنندگان اعلام می‌شد. در حال حاضر که نرخ ارز ترجیحی حذف شد قیمت اتوبوس تولید داخل افزایش خواهد یافت، اما هنوز به طور رسمی عدد دقیق را اعلام نکرده‌اند. به نظر می‌رسد که احتمالاً قیمت اتوبوس تولید داخل به ۳۰ میلیارد تومان برسد.»

رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در خصوص ۲ هزار دستگاه اتوبوس وارد شده به کشور، گفت: «ثبت سفارش و تخصیص ارز واردات اتوبوس انجام شده و واردات نیز در حال انجام است و تاکنون ۲۰۰ دستگاه اتوبوس از این میزان، وارد کشور شده است که ۱۴۰ دستگاه وارد ناوگان شده است. البته وام ۱۰ میلیارد تومانی هم به متقاضیان خرید اتوبوس اختصاص می‌یابد.» وی افزود: «به هر حال تعداد پایین واردات اتوبوس دلایل مختلفی دارد، اما به هر حال واردات به دلیل این که با تأخیر صورت گرفت و از میانه‌های سال انجام شد فعلاً به عدد ۱۲۰۰ اتوبوس



وام ۱۰ میلیارد تومانی به متقاضیان خرید اتوبوس



بنزین سوپر روی تابلوی بورس انرژی؛ آغاز مسیر جدید تعیین نرخ

سوخت از قیمت‌گذاری دستوری خارج می‌شود؟

بازار سوخت ایران در حالی با چالش ناترازی تولید و مصرف دست‌وپنجه نرم می‌کند که سیاست‌گذار به‌دنبال آزمون ابزارهای جدید برای مدیریت عرضه، کنترل هزینه‌ها و شفاف‌سازی قیمت‌هاست. در همین چارچوب، ورود بنزین سوپر وارداتی به بورس انرژی را می‌توان یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر در سیاست‌گذاری انرژی کشور دانست؛ اقدامی که اگر چه دامنه مصرف محدودی دارد، اما از منظر شیوه قیمت‌گذاری و نقش آفرینی بازار، پیامدهایی فراتر از حجم فعلی معاملات به همراه دارد. از همین رو به چرایی ورود بنزین سوپر به بورس انرژی، سازوکار قیمت‌گذاری، واکنش بازار و چالش‌های پیش‌روی این مسیر می‌پردازیم.

بنزین سوپر؛ سوختی خارج از نظام یارانه‌ای

بنزین سوپر به‌دلیل کیفیت بالاتر، عدد اکتان بیشتر و وابستگی به واردات، همواره جایگاهی متفاوت از بنزین معمولی در سیاست سوخت کشور داشته است. برخلاف بنزین یارانه‌ای که قیمت آن به‌صورت دستوری تعیین می‌شود، بنزین سوپر در سال‌های اخیر با محدودیت عرضه و نوسان قیمتی مواجه بوده و همین موضوع، زمینه‌ساز بازنگری در شیوه توزیع و قیمت‌گذاری آن شد. تصمیم برای عرضه این فرآورده در بورس انرژی، عملاً به معنای پذیرش این واقعیت است که بنزین سوپر باید خارج از چارچوب یارانه‌ای و بر مبنای منطق بازار معامله شود.

بورس انرژی و سازوکار کشف قیمت
ورود بنزین سوپر وارداتی به بورس انرژی، آن را مشمول

بورس انرژی و سازوکار کشف قیمت
ورود بنزین سوپر وارداتی به بورس انرژی، آن را مشمول



از تلاش برای جلوگیری از مازاد عرضه و نوسان شدیدی قیمت حکایت دارد.

پیامدهای اقتصادی عرضه در بورس انرژی
عرضه بنزین سوپر در بورس انرژی، چند پیامد اقتصادی قابل توجه به همراه دارد. نخست، افزایش شفافیت در قیمت‌گذاری سوخت‌های وارداتی است که می‌تواند از شکل‌گیری بازارهای غیررسمی جلوگیری کند. دوم، کاهش فشار یارانه‌ای بر دولت، چراکه این سوخت خارج از چرخه یارانه توزیع می‌شود. سوم، زمینه‌سازی برای حضور بخش خصوصی در واردات و توزیع فرآورده‌های خاص، که در صورت تثبیت سازوکارها می‌تواند به تعادل بازار کمک کند.

چالش‌ها؛ از قدرت خرید تا سیاست‌گذاری ارزی
با وجود مزایا، مسیر عرضه بنزین سوپر در بورس انرژی

بدون چالش نیست. قدرت خرید محدود مصرف‌کنندگان، نوسانات ارزی و نبود چشم‌انداز پایدار برای سیاست سوخت، از جمله عواملی است که می‌تواند مانع گسترش این مدل شود. علاوه بر این، تا زمانی که شکاف قیمتی میان بنزین یارانه‌ای و بنزین سوپر بسیار زیاد باشد، انتظار افزایش قابل توجه تقاضا چندان واقع‌بینانه نیست. ورود بنزین سوپر به بورس انرژی را می‌توان گامی محتاطانه اما معنادار در مسیر اصلاح ساختار بازار سوخت دانست؛ گامی که بیش از آن که به حجم معاملات امروز متکی باشد، به پیام سیاستی آن برای آینده وابسته است. اگر این تجربه با ثبات مقررات، شفافیت ارزی و مدیریت عرضه همراه شود، می‌تواند الگوی تازه‌ای برای قیمت‌گذاری فرآورده‌های خاص و وارداتی باشد؛ الگویی که هم منطق بازار را به رسمیت می‌شناسد و هم از فشار مستقیم بر منابع عمومی می‌کاهد.

مزایای بنزین سوپر در سبب سوخت کشور
بنزین سوپر به‌عنوان سوختی با عدد اکتان بالاتر، نقش مهمی در بهبود عملکرد فنی خودروهای مدرن ایفا می‌کند؛ به‌ویژه خودروهایی که از پیش‌رانه‌های توربوشارژ، نسبت تراکم بالا و سامانه‌های پیشرفته احتراق استفاده می‌کنند. استفاده از این نوع بنزین، فرآیند احتراق را یکنواخت‌تر کرده و از بروز پدیده «تاک» یا ضربه موتور جلوگیری می‌کند؛ مساله‌ای که در بلندمدت می‌تواند به افزایش عمر موتور و کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری منجر شود.

از منظر زیست‌محیطی نیز بنزین سوپر به دلیل کیفیت بالاتر و احتراق کامل‌تر، تولید آلاینده‌های خروجی را کاهش می‌دهد. کاهش میزان هیدروکربن‌های نسوخته و ذرات معلق، به‌ویژه در خودروهای استاندارد یورو ۵ و یورو ۶، می‌تواند به بهبود کیفیت هوا در کلان‌شهرها کمک کند. این موضوع در شرایطی که آلودگی هوا به یکی از چالش‌های جدی مدیریت شهری تبدیل شده، اهمیت مضاعف دارد. مزیت دیگر بنزین سوپر، هم‌راستایی آن با فناوری خودروهای وارداتی و جدید است. بسیاری از خودروهای جدید که به بازار ایران راه یافته‌اند، به‌طور مشخص برای استفاده از سوخت با اکتان بالا طراحی شده‌اند و مصرف بنزین معمولی می‌تواند کارایی این خودروها را کاهش دهد. در این چارچوب، عرضه بنزین سوپر می‌تواند بخشی از خلأ زیرساختی سوخت متناسب با فناوری خودرو را جبران کند.

از منظر سیاست‌گذاری انرژی نیز، بنزین سوپر می‌تواند به‌عنوان سوختی غیر یارانه‌ای به مدیریت تقاضا کمک کند. تفکیک مصرف‌کنندگان بر اساس نوع سوخت، امکان هدفمندتر شدن یارانه‌ها را فراهم می‌کند و فشار بر منابع عمومی را کاهش می‌دهد. در نهایت، توسعه عرضه بنزین سوپر در بستری شفاف مانند بورس انرژی، می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری بازاری رقابتی، شفاف و قابل رصد برای سوخت‌های خاص در کشور باشد.

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۲ بهمن ماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۸۱

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

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

بیلبور
Billboard

تحویلی آرام با نیروی برقی!

«در سال ۲۰۲۳، کمپین تبلیغاتی خودرو برقی جی ام سی هامر (GMC Hummer EV) با تمرکز بر انتقال پیام «تحویلی آرام» (Quiet Revolution) به مصرف کنندگان طراحی شد که از عملکرد خیره کننده و بی صدا بودن این خودرو خبر می داد. این کمپین شامل تبلیغات تلویزیونی بزرگی بود؛ از جمله یک آگهی ۳۰ ثانیه ای در سوپر بول با حضور لبران جیمز که توانمندی های پیشرفته و طراحی جسورانه هامر تمام برقی (Hummer EV) را در مقابل رقبا قرار داد و برنسد را در بازار پر از رقابت خودروهای الکتریکی ممتاز معرفی کرد.



آپشن های به کار رفته در خودروهای جدید و اهمیت آن ها

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



خودروسازی در سطح جهان با ورود سیستم های الکترونیک به این صنعت از دو دهه پیش تاکنون، با تغییرات چشمگیری مواجه شده است. تا جایی که بسیاری از محصولات خودروسازی در این بازه زمانی کاملاً هوشمند شده اند و مطابق با بررسی ها و تحقیقات به عمل آمده، این روند همچنان ادامه دارد. بر این اساس لازم است مالکان خودروهای جدید با هدف استفاده هرچه بیشتر و بهتر از امکانات این مدل خودروها، درمورد تکنولوژی های به کار رفته در آن ها اطلاعات حداکثری به دست آورند و دانش و آگاهی خود را در این رابطه مدام افزایش دهند. به عنوان مثال در این مدل خودروها سیستم پایش یا هشدار نقاط کور موسوم به «BSD» به منظور اطلاع رسانی درمورد سایر خودروها یا اجسامی که پیرامون خودرو حضور دارند، به کار گرفته شده و آشنایی هرچه بیشتر با این سیستم و نحوه عملکرد آن می تواند به خودی خود آمار تصادفات را تا حد زیادی کاهش دهد. همچنین سایر سیستم های ایمنی پیشرفته همچون سیستم کمکی حرکت خودرو در بین خطوط به گونه ای طراحی شده که در صورت حواس پرتی راننده و خروج خودرو از مسیر، ضمن دادن هشدار به راننده، مانع انحراف ناگهانی خودرو و بروز تصادف و واژگونی آن می شود. بر این اساس همان طور که در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، رانندگان و مالکان خودروهای جدید در صورت کسب اطلاعات هرچه بیشتر درمورد آپشن های به کار رفته در آن ها می توانند سلامتی و امنیت خود و سایر سرشنیان خودرو و همچنین دیگر شهروندان را تا حد زیادی حفظ کرده و سهم چشمگیری در کاهش سوانح رانندگی داشته باشند.

روز گذشته قیمت برخی مدل های خودرو در بازار روند افزایش داشت



کی ام سی A5 با ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



فونیکس آریزو ۶ با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



اتلس S با ۹۸ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۱۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما با ۱۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



فروش ویژه BAC X3

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

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

اتخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن