



معاون برنامه ریزی وزارت صمت مطرح کرد:
صف تخصیص ارز مواد اولیه
تولید کوتاه می شود

صفحه ۴



آمار فروش «شیائومی» به
۴۰۰ هزار دستگاه رسید

صفحه ۶

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

صنعت خودرو بدون خصوصی سازی واقعی، محکوم به شکست است

علیمرادلو: رقابت، بهترین ابزار برای ارتقای کیفیت و توسعه فناوری است. مشکل زمانی ایجاد می شود که قیمت گذاری دستوری همچنان باقی بماند و انگیزه سرمایه گذاری را از بین ببرد.

صفحات ۳ و ۲

در ۹ ماهه سال جاری رقم خورد:

رشد ۵۹ درصدی هزینه تمام
شده تولید؛ مانعی در مسیر
سودسازی «نفت پارس»

صفحه ۵

تعرّفه های ترامپ رأس هرم
بزرگ ترین خودروساز دنیا را هدف گرفت؛

مدیر مالی «تویوتا»
جایگزین مدیر عامل شد

تویوتا موتورز روز جمعه اعلام کرد که کوچی ساتو،
مدیر عامل این شرکت از سمت ...

صفحه ۶

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

تداوم رکود کامل
در بازار خودرو

در شرایط رکودی بازار خودرو، ترکیب خریداران دچار
جابه جایی معناداری شده است. برخلاف دوره های ...

صفحه ۷



در گفت و گو با یک کارشناس صنعت خودرو مطرح شد:

تولید خودرو و قطعه در محاصره سیاست های متناقض

صفحه ۱۴

حضور موثر «کوراال تایر» در نهمین نمایشگاه لجستیک

استارت Start

امید محمدی
سر دبیر روزنامه دنیای خودرو

**خودرو در چهارراه
سیاست گذاری**

سیاست گذاری در صنعت خودرو، در اغلب
اقتصادهای بزرگ جهان، نه بر پایه یک انتخاب ساده
میان «تولید» یا «واردات»، بلکه بر اساس ترکیبی ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles

«اسمارت استریم»، مهندسی متمایز کره ای؛

**ضعف موتورهای «هیوندای»
چگونه بر طرف شد؟**

صفحه ۸

**شرایط فروش نقدی دو محصول
«بهمن دیزل» با موعد تحویل اسفند**

صفحه ۷

**رونق خرید و فروش
در بازار خودرو**

صفحه ۱۰

همزمان با دهه مبارک فجر صورت گرفت؛
**افزایش ظرفیت خدمات امدادی
سایپا با تحویل خودروهای جدید**

صفحه ۲

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO



با ضمانت **کوراال تایر**

کوراال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



فروش ویژه BAC X3

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

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

اتک خوشروانی
حس خوب، خرید مطمئن

ظاهر جدید برای تویوتا «پریوس»



تویوتا آکوا یک هاجیک هیبریدی است که تنها در بازار ژاپن عرضه می‌شود. این خودرو اکنون فیس لیفت میان دوره خود را تجربه کرده است. نسخه فیس لیفت آکوا به‌طور کامل شبیه به تویوتا پریوس شده است اما برخی قابلیت‌های مدل لوکس تویوتا سنچوری را نیز می‌توان در این خودرو مشاهده کرد. مهم‌ترین تغییر ظاهری در تویوتا آکوا فیس لیفت، چراغ‌های جلو و جلو پنجره جدید این خودرو هستند. این خودرو اکنون شباهت غیر قابل انکاری به نسل جدید پریوس دارد. با این حال بدنه خودرو همچنان شبیه به نسل قبلی است و تنها جزئیات طراحی آن نسبت به قبل متفاوت شده‌اند. درون کابین آکوا، کلاستر دیجیتال ۱۷ اینچی برای راننده و نمایشگر ۸ یا ۱۰.۵

اینچی برای سیستم سرگرمی را مشاهده خواهید کرد. این خودرو اکنون به‌صورت استاندارد ویژگی‌هایی همچون ترمز پارک برقی با عملکرد نگهدارنده خودکار و نسخه سوم دستیارهای حس ایمنی تویوتا (Toyota Safety Sense 3.0) را در اختیار دارد. هاجیک آکوا بر اساس پلتفرم TNGA-B گروه تویوتا ساخته شده است و از این نظر با تویوتا یاریس و یاریس کراس اشتراک فنی دارد. زیر کاپوت این خودرو، پیش‌رانه هیبریدی مرکب از موتور بنزینی ۱.۵ لیتری، دو موتور الکتریکی و باتری نیکل دوقطبی قرار دارد. این خودرو اکنون به قابلیت کنترل توقف نرم مجهز شده است؛ قابلیت‌ای که پیش از این تنها در تویوتا سنچوری قابل دسترسی بود.

خودرو در چهارراه سیاست‌گذاری

سیاست‌گذاری در صنعت خودرو، در اغلب اقتصادهای بزرگ جهان، نه‌بر پایه یک انتخاب ساده میان «تولید» یا «واردات»، بلکه بر اساس ترکیبی حساب‌شده از هر دو بنا شده است. تجربه اروپا، آمریکا، ژاپن و کره جنوبی نشان می‌دهد دولت‌ها تلاش کرده‌اند با استفاده از ابزارهای مختلف، هم از ظرفیت تولید داخلی حمایت کنند و هم با تنظیم واردات، تعادل بازار و منافع مصرف‌کننده را حفظ کنند. با این حال، نتیجه این سیاست‌ها در عمل، شکل‌گیری بازارهایی چندلایه و بعضاً چندپاره بوده است؛ بازاری که هر بخش آن تابع منطق متفاوتی از سیاست‌گذاری است. در اروپا، سیاست‌گذاران خودرو را بخشی راهبردی از اقتصاد می‌دانند و بر حفظ زنجیره ارزش داخلی تأکید دارند. حمایت از تولید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و اعمال استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی، سه محور اصلی سیاست‌گذاری این منطقه را تشکیل می‌دهد. در عین حال، واردات به‌طور کامل مسدود نشده، بلکه از مسیر استانداردها، مقررات و الزامات فنی مدیریت می‌شود. نتیجه این رویکرد، بازاری است که در آن خودروهای تولید داخل مزیت رقابتی دارند، اما رقابت خارجی نیز به‌عنوان عامل فشار برای نوآوری حفظ شده است. در ایالات متحده آمریکا، سیاست‌گذاری خودرو بیشتر رنگ و بوی امنیت اقتصادی و صنعتی به خود گرفته است. ابزارهایی مانند تعرفه، مشوق‌های مالی و حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی، با هدف تقویت تولید ملی به‌کار گرفته شده‌اند. در عین حال، بازار آمریکا به‌طور کامل بسته نیست و واردات همچنان نقش مهمی در تنوع عرضه دارد. این ترکیب، بازاری دوگانه ایجاد کرده است؛ بخشی متکی بر تولید داخلی و بخشی دیگر وابسته به واردات، که هر کدام منطق قیمتی و رقابتی متفاوتی دارند. ژاپن و کره جنوبی نیز الگوهای خاص خود را دنبال می‌کنند. این کشورها



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»؛ صنعت خودرو بدون خصوصی‌سازی واقعی، محکوم به شکست است

رقابت، بهترین ابزار برای ارتقای کیفیت و توسعه فناوری است. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که قیمت‌گذاری دستوری همچنان باقی بماند و انگیزه سرمایه‌گذاری را از بین ببرد

صنعتی کشور است. در این میان، آینده صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به تصمیم‌های ساختاری گره خورده؛ تصمیم‌هایی که می‌تواند مسیر این صنعت را به‌سوی رقابت، نوآوری و توسعه پایدار تغییر دهد یا آن را در وضعیت فعلی تثبیت کند. از همین رو برای بررسی این موضوعات با «بیوک علی‌میرالو»، کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم؛

شما سال‌ها با خودروسازان اروپایی و همچنین شرکت‌های چینی همکاری و تعامل داشته‌اید. شنیده‌ها در جاده مخصوص حاکی از آن است که خودروسازان چینی در حال خروج از صنعت و بازار خودرو کشور هستند. به نظر شما این موضوع تا چه اندازه واقعیت دارد و اگر این روند ادامه پیدا کند، چه پیامدهایی برای صنعت خودروی کشور خواهد داشت؟

به نظر من، طرح مساله به شکل «رفتن یا نرفتن چینی‌ها» نوعی ساده‌سازی است. واقعیت این است که بخشی از شرکت‌های چینی که در کشور فعال بودند، در سال‌های اخیر فعالیت‌شان را متوقف کرده‌اند یا سطح همکاری را کاهش داده‌اند و برخی نیز عملاً از بازار خارج شده‌اند. اما مساله اصلی این نیست که آیا چینی‌ها می‌روند یا می‌مانند؛ مساله اصلی این است که شرایط صنعتی و اقتصادی کشور به چه سمتی حرکت می‌کند. اگر کشور با تشدید جبر تحریم‌های ظالمانه مواجه شود، طبیعی است که هیچ شرکت خارجی،

صنعت خودروی کشورهاست در یک چرخه

تکرار شونده از بحران‌های ساختاری گرفتار شده است؛ چرخه‌ای که در آن، افزایش هزینه‌های تولید، نوسان نرخ ارز، مداخلات سیاست‌گذاری و قیمت‌گذاری دستوری، به‌طور هم‌زمان فشار مضاعفی به خودروساز، قطعه‌ساز و مصرف‌کننده وارد می‌کند. در چنین فضایی، هر بار که بازار با جهش قیمتی مواجه می‌شود، پرسش‌های قدیمی دوباره مطرح می‌شوند: اگر بخش قابل توجهی از تولید داخلی‌سازی شده، چرا قیمت خودرو همچنان به نرخ ارز وابسته است؟ نقش دولت در این میان چیست و چرا تجربه جهانی قیمت‌گذاری و رقابت، در صنعت خودروی کشور باز تولید نمی‌شود؟

در کنار این مسائل، موضوع همکاری با خودروسازان خارجی، به‌ویژه شرکت‌های چینی، به یکی از محورهای اصلی بحث‌های کارشناسی تبدیل شده است. برخی از خروج تدریجی این شرکت‌ها سخن می‌گویند و برخی دیگر معتقدند مساله اصلی نه رفتن یا ماندن شرکت‌های خارجی، بلکه نوع سیاست‌گذاری داخلی و شرایط کلان اقتصادی و



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

TX بالذت برانید



سرمایه‌گذاری طراح سابق «رولزرویس» روی سدان هیبرید «رووی»



یادآور محصولات قبلی رولزرویس است. جزئیات زیاد طراحی خارجی این خودرو، حس خودروهای لوکس را به بیننده القا می‌کند. در عین حال، رووی M7 ستون‌های عقب شیب‌دار دارد که باعث می‌شود فرم بدنه آن شبیه به کوپه باشد. چراغ‌های عقب یکپارچه نیز ظاهری مدرن و متمایز برای خودرو ایجاد کرده‌اند. ابعاد این خودرو شامل ۴۹۴۰ میلی‌متر طول، ۱۸۹۰ میلی‌متر عرض و ۱۵۱۰ میلی‌متر ارتفاع است. فاصله بین دو محور رووی M7 هیبرید نیز به ۲۸۲۰ میلی‌متر می‌رسد. این خودرو را می‌توان در دسته سدان‌های متوسط تا بزرگ قرار داد. کابین این خودرو طراحی ساده‌ای دارد و تمامی کنترل‌های آن از طریق نمایشگر لمسی مرکزی انجام می‌شوند.

شرکت خودروسازی چینی سایک موتورز در نمایشگاه خودرو چنگدو ۲۰۲۵، از سدان هیبریدی و اقتصادی رووی M7 با نام اصلی Roewe M7 DMH رونمایی کرد. این خودرو در بازه قیمتی ۹۷ هزار و ۸۰۰ الی ۱۱۴ هزار و ۸۰۰ یوان به بازار چین عرضه می‌شود. طراحی این سدان را «جوزف کابان»، طراح مشهور اهل اسلواکی، برعهده داشته است که سابقه همکاری با رولزرویس و گروه فولکس‌واگن را دارد. او در سال ۲۰۲۴ معاون بخش طراحی سایک‌موتورز شد. همان‌گونه که اندکی قبل اشاره کردیم، این سدان پنج متری توسط طراح سابق رولزرویس خلق شده است. استفاده از سبک طراحی مشابه محصولات رولزرویس در ظاهر این خودرو کاملاً مشهود است. جلوپنجره کرومی با خطوط عمودی

است. حتی زمانی قانونی تصویب شد که اگر قیمت تمام‌شده خودرو ساز بالاتر از قیمت مصوب باشد، دولت مابه‌التفاوت را پرداخت کند، اما این بخش از قانون هرگز اجرا نشد. در اروپا و حتی در چین، بازار آزاد حاکم است و قیمت بر اساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شود. خصوصی‌سازی واقعی تنها راه اصلاح این وضعیت است. هیچ بخش خصوصی حاضر نیست یک بنگاه را در اختیار بگیرد، اما قیمت‌گذاری آن همچنان در اختیار دولت باشد.

برخی معتقدند آزادسازی قیمت خودرو به ضرر مصرف‌کننده تمام می‌شود و از همین رو باید دولت ناظر به تعیین نرخ باشد، نظر شما در پاسخ به این انتقاد چیست؟

اگر آزادسازی قیمت خودرو به‌درستی انجام شود، به نفع مصرف‌کننده است. وضعیت فعلی به این شکل است که مصرف‌کننده باید در صف‌های طولانی بماند یا خودرو را با قیمت بالاتر از بازار غیررسمی تهیه کند.

این چه سودی برای مشتریان خودرو در بازار دارد؟ در هیچ جای دنیا، سود فروش خودرو از سود تولیدکننده بیشتر نیست. وقتی واسطه‌گری از بین برود و رقابت شکل بگیرد، قیمت واقعی مشخص می‌شود و کیفیت هم بالا می‌رود.

نگرانی دیگری که اکنون در سیاست‌گذاری صنعتی و صنعت خودرو مطرح می‌شود، این است که خصوصی‌سازی خودرو سازان بزرگ منجر به مونتاژکاری صرف شود. پاسخ شما به این نگرانی چیست؟

این نگرانی قابل مدیریت است؛ می‌توان با تعریف چارچوب‌های نظارتی، دوره گذار بخش خصوصی در خودروسازان بزرگ و شروط مشخص، از تبدیل شدن صنعت خودرو به مونتاژکاری جلوگیری کرد. رقابت، بهترین ابزار برای ارتقای کیفیت و توسعه فناوری است. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که قیمت‌گذاری دستوری همچنان باقی بماند و انگیزه سرمایه‌گذاری را از بین ببرد.

به عنوان پرسش پایانی، با فرض تحقق خصوصی‌سازی واقعی، آیا می‌توان به توسعه پلتفرم‌های جدید و هم‌گامی با تحولات جهانی صنعت خودرو امیدوار بود؟

قطعاً، صنعت خودرو در دنیا از مرحله سخت‌افزار عبور کرده و به سمت نرم‌افزار، داده و فناوری‌های هوشمند حرکت کرده است. ما هنوز در گیر مباحثی هستیم که مربوط به گذشته است. بدون خصوصی‌سازی، رقابت و پذیرش منطق بازار، این فاصله بیشتر هم خواهد شد. آینده صنعت خودرو در نوآوری است، نه در شعار.

فارغ از ملیت، حاضر به ادامه همکاری نخواهد بود. تجربه نشان داده که شرکت‌های چینی به دلیل سطح بالای مراداد اقتصادی با ایران و سرمایه‌گذاری‌هایی که انجام داده‌اند، معمولاً تمایل دارند مسیر بازگشت یا تداوم همکاری را دنبال کنند. سرمایه‌گذاری برای آن‌ها اهمیت دارد و وقتی سرمایه در خطر باشد، تلاش می‌کنند آن را حفظ کنند.

یکی از پرسش‌های پر تکرار در افکار عمومی این است که چرا با وجود تاکید به بومی‌سازی و تولید داخل، نوسان نرخ ارز همچنان تاثیر مستقیم و شدیدی بر قیمت خودرو دارد، دلیل اصلی این موضوع چیست؟

این تناقض در واقع ناشی از برداشت نادرست از مفهوم بومی‌سازی است. بومی‌سازی به این معنا نیست که خودرو از اقتصاد جهانی جدا می‌شود. خودرو محصولی است که از حجم بالایی مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، مواد پلیمری و انواع فلزات تشکیل شده است. حتی اگر این مواد در داخل کشور تولید شوند، قیمت‌گذاری آن‌ها بر اساس نرخ‌های جهانی انجام می‌شود. وقتی نرخ ارز افزایش پیدا می‌کند، قیمت این مواد نیز افزایش می‌یابد. این یک قاعده جهانی است و به داخلی یا خارجی بودن پلتفرم ارتباطی ندارد. مگر این که تصمیم گرفته شود قیمت مواد اولیه از منطق جهانی جدا شود که آن هم پیامدهای خاص خود را دارد و عملاً به شکل دیگری از بارانه پنهان تبدیل می‌شود.

شما به بحث مواد اولیه اشاره داشتید، چه عوامل دیگری در افزایش هزینه‌های تولید و رشد قیمت خودرو در کارخانه‌ها نقش دارند؟

عامل اول، هزینه نیروی انسانی و هزینه‌های جاری تولید است. کارگران، مهندسان و فعالان زنجیره تامین در همین اقتصاد زندگی می‌کنند و هزینه‌های آن‌ها متناسب با تورم افزایش پیدا می‌کند. نمی‌شود انتظار داشت تورم همه بخش‌ها را درگیر کند، اما صنعت خودرو از آن مستثنی باشد. عامل دوم، ساختار معیوب قیمت‌گذاری است؛ وقتی قیمت خودرو به‌صورت دستوری تعیین می‌شود و با هزینه‌های واقعی تولید هم‌خوانی ندارد، خودروساز با کمبود نقدینگی مواجه می‌شود. این فشار به قطعه‌ساز منتقل می‌شود و در نهایت کل زنجیره تامین آسیب می‌بیند. نتیجه این فرایند، نه کاهش قیمت، بلکه کاهش کیفیت و افزایش بدهی‌های انباشته است.

شما تجربه فعالیت در صنعت خودروی اروپا را دارید، مکانیسم قیمت‌گذاری خودرو در آن‌جا چگونه است و چرا چنین مدلی در کشور پیاده نمی‌شود؟

ریشه این تفاوت در نقش سیاست‌گذاری صنعتی دولت‌ها است. در داخل کشور ما، دولت هم مالک است، هم سیاست‌گزار و هم قیمت‌گذار؛ این ترکیب در هیچ جای دنیا پاسخ‌نداده

این تناقض در واقع ناشی از برداشت نادرست از مفهوم بومی‌سازی است. بومی‌سازی به این معنا نیست که خودرو از اقتصاد جهانی جدا می‌شود. خودرو محصولی است که از حجم بالایی مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، مواد پلیمری و انواع فلزات تشکیل شده است. حتی اگر این مواد در داخل کشور تولید شوند، قیمت‌گذاری آن‌ها بر اساس نرخ‌های جهانی انجام می‌شود

این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید
KME EAGLE HEV



فناوری‌های «هو آوی» به برندگان لوکس «گگ» نفوذ کرد

گروه خودرو سازی چینی جی‌ای‌سی (GAC) از جدیدترین سدان تشریفاتی خود با نام گک Hyptec A800 در نمایشگاه خودرو چنگدو ۲۰۲۶ رونمایی کرد. این خودرو از سیستم هیبریدی پیشرفته و فناوری‌های خودروان هواوی بهره می‌برد. گک Hyptec A800 مدل پرچمدار زیر برند Hyptec خواهد بود. در حال حاضر زیر شاخه Hyptec از گروه جی‌ای‌سی چند محصول شامل سوپراسپرت SSR، سدان HT و کراس اوور خانوادگی HL را در سبد محصولات خود ارائه می‌دهد. عرضه مدل پرچمدار گک Hyptec A800 پس از چین، در بازارهای بین‌المللی نیز آغاز خواهد شد. گک Hyptec A800 ظاهری

آینده‌نگرانه دارد و به راحتی باعث جلب توجه کاربران می‌شود. یکی از ویژگی‌های خاص این خودرو، چراغ‌های جلو دو ردیفه آن است. این چراغ‌ها شامل یک نوار باریک LED در بالا و چراغ اصلی عمودی در سپهر می‌شود. Hyptec A800 به دستگیره‌های در جمع‌شونده و چراغ‌های عقب یکپارچه نیز مجهز است. جی‌ای‌سی Hyptec A800 به سیستم رانندگی خودکار هواوی موسوم به هواوی ADS4 مجهز است. یک سنسور لیدار در بالای شیشه جلو نیز نصب شده است که به سیستم‌های کمک‌راننده یاری می‌رساند. همچنین سیستم سرگرمی Hyptec A800 نیز بر اساس سیستم عامل هارمونی اسپیس ۵ هواوی فعالیت می‌کند.

همزمان با دهه مبارک فجر صورت گرفت؛

افزایش ظرفیت خدمات امدادی سایا با تحویل خودروهای جدید

ناوگان امداد خودرو سایپا به ۵۰۰ دستگاه رسید



پیگیری يك موضوع Follow up



فرزانه انصاری

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

افزایش الزامات ایمنی خودرو در دستور کار دولت است

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران از آغاز اجرای برنامه‌ای مرحله‌ای برای ارتقای ایمنی خودروها خبر می‌دهد؛ برنامه‌ای که بر مبنای قانون برنامه هفتم پیشرفت، کاهش تصادفات، افزایش استانداردهای اجباری و داخلی‌سازی آزمون‌های ایمنی را دنبال می‌کند، از همین رو فرزانه انصاری به بیان نظرات خود پرداخت؛

بر اساس قانون برنامه هفتم پیشرفت، چه تکالیفی در حوزه ایمنی خودرو متوجه دولت شده است؟
طبق قانون برنامه هفتم پیشرفت، کاهش ۱۰ درصدی نرخ تصادفات به عنوان یکی از الزامات دولت در دستور کار قرار گرفته است. تحقق این هدف بدون ارتقای سطح ایمنی خودروها امکان‌پذیر نیست و به همین دلیل سازمان ملی استاندارد، این موضوع را به‌صورت جدی دنبال می‌کند.

با وجود پاس شدن استانداردهای فعلی، چرا سازمان ملی استاندارد به دنبال افزایش الزامات ایمنی است؟

اگرچه خودروهای داخلی از نظر ضوابط فعلی، ۱۰۰ درصد استانداردهای لازم را دارند، اما از نگاه سازمان ملی استاندارد این سطح از ایمنی کافی نیست. هدف ما حرکت به سمت افزایش فاکتورهای ایمنی، به‌ویژه در حوزه ایمنی فعال و هم‌ترازی با استانداردهای جهانی است. به همین دلیل، اجرای اجباری استانداردهای ۱۲۲ گانه در دستور کار قرار گرفته است.

اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه چگونه و در چه بازه زمانی دنبال خواهد شد؟

از زمان تصویب این الزامات، با شورای عالی استاندارد و با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت نشست‌های مشترکی برگزار شده و کار گروه‌های تخصصی شکل گرفته است. اجرای این استانداردها به‌صورت پلکانی و بر اساس یک برنامه زمان‌بندی مشخص دنبال می‌شود تا امکان تطبیق برای تولیدکنندگان فراهم باشد.

در حوزه خودروهای وارداتی، به‌ویژه خودروهای چینی، چه ساز و کارهای کنترلی در نظر گرفته شده است؟

در مورد خودروهای وارداتی، پروتکل‌های ارزیابی در مبادی ورودی کشور به‌صورت دقیق کنترل می‌شود. برای مثال، گواهی استاندارد کشور مبدأ، از جمله چین، به همراه بازرسی فیزیکی توسط شرکت‌های بازرسی در گمرک اعمال می‌شود و واردات تنها در صورت تطبیق کامل با مستندات و الزامات استاندارد مجاز است.

به گزارش سایپانیز، علی راشدی، مدیرعامل شرکت امداد خودرو سایپا در حاشیه آیین تحویل خودروهای خدمات امدادی گروه خودرو سازی سایپا با تاکید بر ضرورت تقویت زیرساخت‌های امدادی گفت: «از سال گذشته و هم‌زمان با آغاز فعالیت تیم مدیریتی جدید، بررسی‌های گسترده‌ای برای ارتقای سطح خدمات امدادی انجام شد و سال ۱۴۰۴ برای مجموعه امداد خودرو سایپا، سالی متفاوت و ویژه محسوب می‌شود.»

وی ادامه داد: «با حمایت مدیریت گروه خودرو سازی سایپا و همکاری موثر شرکت‌های زامیاد و سایپا دیزل، امکان تامین و اضافه شدن خودروهای جدید به ناوگان امدادی فراهم شد که نقش مهمی در افزایش ظرفیت خدمات‌رسانی ایفا می‌کند.»

مدیرعامل شرکت امداد خودرو سایپا با تشریح مشخصات خودروهای تحویلی امروز اظهار داشت: «۳۰ دستگاه خودروی نیسان اکستند، به‌عنوان جدیدترین محصول تولیدی شرکت زامیاد و بر خوردار از استانداردهای لازم، به ناوگان امدادی اضافه شده است. این خودروها دو منظوره

بوده و امکان ارائه خدمات در محل و حمل خودرو را به‌صورت هم‌زمان دارند.»
وی افزود: «در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد خدمات امدادی در محل انجام می‌شود و تنها حدود ۳۰ درصد از خودروهایی که دچار تصادف یا نقص فنی جدی هستند، به نمایندگی‌ها و تعمیرگاه‌های مجاز سایپا منتقل می‌شوند. همچنین ۱۰ دستگاه خودرو برتر از محصولات فوتون شرکت سایپا دیزل نیز به ناوگان امداد خودرو سایپا افزوده شده است.»

راشدی با اشاره به شیوه واگذاری خودروها به امدادگران گفت: «این خودروها به صورت تسهیلانی و در قالب اجاره به شرط تملیک، در اختیار امدادگران قرار می‌گیرد و بازپرداخت اقساط بر اساس میزان فعالیت و کارکرد آن‌ها انجام می‌شود.»

وی تصریح کرد: «با ورود این خودروها، تعداد ناوگان امدادی از حدود ۲۸۰ دستگاه به ۵۰۰ دستگاه افزایش یافته که این موضوع تاثیر مستقیمی بر ارتقای رسانه خدمات‌رسانی و افزایش رضایت مشتریان دارد. تمرکز اصلی ما توسعه خدمات در محل و کاهش زمان انتظار

مشتريان است.»
مدیرعامل شرکت امداد خودرو سایپا در پایان با قدردانی از تلاش شبانه‌روزی کارکنان مرکز تماس، تیم‌های عملیاتی و امدادگران سراسر کشور تاکید کرد: «همکاران ما در تمامی شرایط و فصول سال، با تمام توان در حال ارائه خدمات هستند.»

قدردانی بسیج کار خانات تهران بزرگ از خدمات امداد خودرو سایپا

همچنین حسین قلیچ، فرمانده بسیج کار خانات تهران بزرگ، با قدردانی از تلاش‌های مجموعه گروه خودرو سازی سایپا و شرکت امداد خودرو سایپا گفت: «هدف اصلی این اقدامات، خدمت‌رسانی صادقانه به مردم است و خوشبختانه این مجموعه حتی در شرایط سخت و ایام خاص بدون وقفه در حال ارائه خدمات است.»
وی افزود: «امدادگران این مجموعه در سراسر کشور، به‌ویژه در جاده‌ها و مناطق صعب‌العبور، با حضور شبانه‌روزی خود نقش مهمی در ایجاد امنیت و آرامش برای هموطنان ایفا می‌کنند که شایسته قدردانی است.»

نگاه View



سعید شجاعی

معاون برنامه‌ریزی وزارت صمت

صف تخصیص ارز مواد اولیه تولید کوتاه می‌شود

یکی از دلایلی که اساساً سیاست جدید دولت در حوزه حذف ارز ترجیحی اتخاذ شد و به این جمع‌بندی رسید، این بود که به نقطه‌ای رسیده بودیم که هم واحد تولیدی، هم حاکمیت و هم مصرف‌کننده نارضی بود؛ یعنی همه در حال پرداخت هزینه بودند و هیچ کدام از این فضا رضایت نداشتند. یکی از دلایل اتخاذ این سیاست دقیقاً همین وضعیت نارضایتی عمومی بود. حالا من وارد جزئیات اجرای این سیاست نمی‌شوم، اما طی زمان، در چند مرحله به سمت این سیاست ارزی حرکت کردیم و تقریباً بر سر این جمع‌بندی اجماع وجود داشت. اتفاقی که اکنون رخ داده، این است که ما یک سید ارزی داریم و از سویی رغبت شدیدی برای بازگشت ارز ایجاد شده و بر گشت ارز ناشی از آن نیز در بازه زمانی دو ماهه، با شیب بسیار تند و مثبتی در حال انجام است. در همین راستا، در حال حاضر عرضه ارز در مرکز مبادله رشد قابل توجهی داشته است. هرچند هنوز به سطح مطلوب نرسیده، اما تقاضاهای سوداگران تا حدود زیادی کاهش یافته است. البته آثار این سیاست ممکن است امروز محسوس نباشد، اما در دو ماه آینده می‌توانیم از نظر کاهش صف تخصیص ارز به سطح مطلوب‌تری برسیم. فعلاً سید مصرف ارزی ثابت مانده و در تقاضاها نیز انباشت وجود داشته است. با این حال، صف تخصیص با شیب ملایمی در حال کاهش است. البته همچنان صف وجود خواهد داشت، اما سطح و مدت زمان آن رو به کاهش است.

در حال حاضر، زمان تخصیص ارز بالای سه تا چهار ماه است، اما با گذر زمان می‌توان این بازه را کاهش داد، زیرا انباشت تقاضا در پشت صف‌ها به‌صورت زنجیروار بوده و سید ارزی نیز به‌صورت ناگهانی تغییر نکرده است.

در حال حاضر، به تبع سیاست‌های جدید ارزی دولت، میزان عرضه ارز افزایش یافته و با سرعت بیشتری انجام می‌شود. نتیجه این سیاست‌ها نیز در سال آینده به‌صورت محسوس و ملموس خود را نشان خواهد داد. با این حال، کاهش آنی زمان تخصیص ارز امکان‌پذیر نیست و این فرایند در یک بازه زمانی تدریجی تحقق خواهد یافت. شاید تا پایان سال یا ابتدای سال آینده صف تخصیص ارز را بتوان به کمتر از ۳۰ روز رساند، اما در حال حاضر شرایط برای این کاهش مهیا نیست، چرا که اصلاح سیاست ارزی به‌تازگی انجام شده است. اولویت وزارتخانه و ساختار حاکمیتی این است که تمرکز ویژه‌ای بر واردات مواد اولیه و تجهیزات وجود داشته باشد تا خط تولید در هر شریایی، به‌ویژه در حوزه معیشت مردم، تعطیل نشود.

زاپاس Spare Tire

نهایی شدن ۷۰۰ عنوان استاندارد قطعات خودرو



تدوین شده، تاکنون ۷۰۰ عنوان استاندارد قطعه خودرو نهایی شده و آماده بهره‌برداری است. افزون بر این، در حال حاضر حدود ۵۰ تا ۵۵ عنوان استاندارد اجباری در این حوزه وجود دارد و سایر عناوین، عمدتاً در قالب استانداردهای تشویقی و مشوق، برای تولیدکنندگان و خودروسازان تعریف شده‌اند.» وی با اشاره به رویکردهای جدید سازمان ملی استاندارد ایران در حوزه صنعت خودرو افزود: «سیاست‌های تحولی این سازمان، بر استاندارد سازی

رئیس پژوهشکده مهندسی و فناوری خودرو سازمان ملی استاندارد ایران از نهایی شدن ۷۰۰ عنوان استاندارد در حوزه قطعات خودرو خبر داد و گفت: «در مجموع، حدود یک‌هزار عنوان استاندارد قطعات خودرو در این مجموعه تدوین شده که بخش قابل توجهی از آن‌ها وارد مرحله نهایی شده‌اند.» مجید نوری کمری با تشریح آخرین اقدامات انجام‌شده در حوزه استاندارد سازی قطعات خودرو اظهار کرد: «از میان یک‌هزار عنوان استاندارد

است که امروز کاربران، تولیدکنندگان و فعالان صنعت می‌توانند به‌صورت شفاف بدانند هر قطعه، حتی اجزایی مانند گرمکن صندلی خودرو، باید چه الزامات فنی، ایمنی و عملکردی را دارا باشد.» وی افزود: «تولیدکنندگان قطعات و خودروسازان موظف هستند خود را با استانداردهای اجباری مصوب تطبیق دهند؛ چرا که اجرای دقیق این استانداردها، نقش مستقیم و تعیین‌کننده‌ای در تضمین سلامت و ایمنی سرنشینان خودرو دارد.»



شتاب ۲.۵ ثانیه‌ای برای پورشه ۹۱۱ توربو «اس»

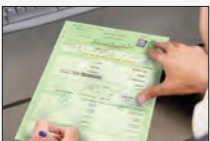


توربو اس جدید به دو توربوشاژر الکتریکی و پیش‌رانه هیبریدی مجهز است. پورشه ۹۱۱ توربو S عملکردی فراتر از انتظار را ارائه می‌دهد و به قوی‌ترین ۹۱۱ تاریخ تبدیل شده است. پورشه ۹۱۱ توربو اس مدل ۲۰۲۶ به پیش‌رانه ۳.۶ لیتری ۶ سیلندر تخت مجهز شده است. همان‌طور که اندکی قبل اشاره کردیم، این پیش‌رانه به دو توربوشاژر الکتریکی مجهز شده است. حداکثر راندها این پیش‌رانه شش سیلندر، به ۷۱۱ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. افزایش قدرت در پورشه ۹۱۱ توربو اس مدل ۲۰۲۶ نسبت به مدل‌های قبلی، باعث بهبود شتاب این خودرو شده است. شتاب صفر تا صد این خودرو ۲.۵ ثانیه است. این خودرو طی ۸.۴ ثانیه به

سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت قابل دستیابی با آن نیز ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت است. با وجود افزایش وزن پورشه ۹۱۱ توربو اس جدید نسبت به مدل قبلی، این خودرو همچنان عملکردی خیره‌کننده در پیست دارد. وزن این خودرو نسبت به قبل ۸۵ کیلوگرم افزایش یافته است اما به لطف استفاده از سیستم کنترل شاسی دینامیک الکترو هیدرولیکی (eHPC)، این خودرو می‌تواند هندلینگ قابل‌قبولی را ارائه دهد. استفاده از لاستیک‌های عریض در محور عقب و ترمزهای سرامیکی بزرگ‌تر نیز باعث بهبود هندلینگ و همچنین ترمزگیری خودرو شده‌اند. ضربه درگ خودرو نیز نسبت به مدل قبلی ۱۰ درصد کاهش یافته است.

ویژه‌ها

اجرای طرح فک رهن خودروهای ایران خودرو به صورت برخط



ایران خودرو نخستین خودروسازی است که فرآیند فک رهن خودروهای در رهن را به صورت برخط انجام می‌دهد. بر این اساس، پس از تسویه دیون مشتری، اطلاعات به صورت سیستمی و برخط به سامانه‌های پلیس راهور فراجار سال و فک رهن خودروی مربوطه به صورت خودکار انجام می‌شود. با اجرای این طرح، مشکلاتی از جمله ارسال چندباره فایل‌ها به پلیس راهور فراجا، مراجعات مکرر مشتریان به مراکز تعویض پلاک جهت فک رهن، مشکلات ناشی از انقضای و کالت‌نامه فروش خودرو و... برطرف شده است

دیگه چه خبر؟

استانداردهای اجباری خودرو به ۱۲۲ مورد افزایش یافت



رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: «بر اساس استاندارد ملی ایران شماره ۶۹۲۴، تعداد الزامات اجباری خودرو از ۸۵ به ۱۲۲ مورد افزایش یافته است.» فرزانه انصاری بیان داشت: «در حوزه استانداردهای خودرو، سازمان ملی استاندارد ۸۵ الزام ایمنی را در سنوات قبل به‌صورت اجباری اعلام کرده بود که طی سال‌های اخیر ۹ مورد آن‌ها تعلیق شده بود، اما همکاران ما با پیگیری‌ها تمامی آن موارد را پایش و ارزیابی کردند و اکنون خودروهای داخلی در همه پلتفرم‌ها این استانداردها را پاس می‌کنند.»

پیش‌نویس دستورالعمل اجرایی بسته حمایت از صنایع منتشر شد



وزارت صنعت، معدن و تجارت در راستای اجرای آیین نامه اجرایی ماده ۲۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، پیش‌نویس دستورالعمل اجرایی ماده ۴ بسته‌حمایت از صنایع را با هدف ملاحظه و اعلام نظر عموم مردم و فعالان اقتصادی در پایگاه ملی اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات کشور منتشر کرد. بر اساس این پیش‌نویس، بانک‌های عامل مکلفند نسبت به اعطای تسهیلات به منظور تأمین سرمایه در گردش واحدهای مشمول این دستورالعمل با نرخ سود تسهیلات طبق نرخ ذد در زمان انعقاد قرارداد حسب آخرین بخشنامه ابلاغی از سوی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران اقدام نمایند.

در ۹ ماهه سال جاری رقم خورد؛

رشد ۵۹ درصدی هزینه تمام‌شده تولید؛ مانعی در مسیر سودسازی «نفت پارس»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت نفت پارس در ۹ ماهه نخست سال جاری موفق به شناسایی ۱۹ هزار میلیارد تومان درآمد عملیاتی شد؛ رقمی که در مقایسه با درآمد عملیاتی ۱۱ هزار میلیارد تومانی دوره مشابه سال گذشته، رشد قابل توجه ۶۷ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش درآمد، در نگاه نخست بیانگر بهبود سطح فروش و رشد فعالیت‌های عملیاتی شرکت است، اما بررسی هم‌زمان بهای تمام‌شده، تصویر متفاوت‌تری از وضعیت عملکرد مالی نفت پارس ارائه می‌دهد.

بر اساس اطلاعات مالی منتشرشده، بهای تمام‌شده شرکت در ۹ ماهه امسال به حدود ۱۴ هزار و ۲۳۹ میلیارد تومان رسیده است، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال گذشته حدود ۸ هزار و ۹۳۴ میلیارد تومان بوده است. به این ترتیب، بهای تمام‌شده شرکت رشدی معادل ۵۹ درصد را تجربه کرده که فاصله چندانی با نرخ رشد درآمدهای عملیاتی ندارد.

نزدیکی رشد هزینه‌ها به رشد درآمدها، یکی از مهم‌ترین نکات قابل تامل در عملکرد ۹ ماهه نفت پارس به شمار می‌رود. در شرایطی که انتظار می‌رود افزایش درآمد با فاصله معنادار از رشد هزینه‌ها همراه باشد تا منجر به بهبود حاشیه سود شود، رشد تقریباً هم‌جهت بهای تمام‌شده می‌تواند بخشی از اثر مثبت افزایش درآمد را خنثی کند. این موضوع به‌ویژه در فضای رقابتی صنعت روانکار و محصولات نفتی، می‌تواند به تضعیف توان سودآوری شرکت در میان‌مدت منجر شود. افزایش ۵۹ درصدی بهای تمام‌شده به‌طور مستقیم بر حاشیه سود

ناخالص شرکت اثرگذار است و می‌تواند انعطاف‌پذیری نفت پارس در قیمت‌گذاری محصولات را کاهش دهد. در چنین شرایطی، شرکت با محدودیت بیشتری برای انتقال افزایش هزینه‌ها به قیمت فروش مواجه می‌شود، چرا که هرگونه افزایش قیمت می‌تواند جایگاه رقابتی آن را در برابر سایر بازیگران بازار به خطر بیندازد. از سوی دیگر، تداوم رشد بالای هزینه‌های تولید می‌تواند ریسک عقب افتادن نفت پارس از رقبا را افزایش دهد.

شرکت‌هایی که بتوانند هزینه‌های تولید خود را با سرعت کمتری نسبت به رشد درآمد کنترل کنند، در موقعیت بهتری برای توسعه بازار، افزایش سهم فروش و سرمایه‌گذاری در بهبود کیفیت و تنوع محصولات قرار خواهند گرفت.

در مقابل، افزایش سریع بهای تمام‌شده می‌تواند منابع مالی شرکت را محدود کرده و توان رقابت‌پذیری آن را کاهش دهد. افزایش قابل توجه هزینه‌ها همچنین می‌تواند در بلندمدت بر تصمیم‌های توسعه‌ای و

سرمایه‌گذاری شرکت اثر منفی بگذارد. فشار بر سودآوری، فضای مانور مالی را محدود کرده و امکان اجرای پروژه‌های توسعه‌ای، نوسازی خطوط تولید یا ورود به بازارهای جدید را با چالش مواجه می‌کند. این موضوع به‌ویژه در صنعتی که نوآوری و بهبود مستمر کیفیت نقش مهمی در حفظ سهم بازار دارد، یک تهدید جدی محسوب می‌شود. در مجموع، هر چند عملکرد درآمدی نفت پارس در ۹ ماهه نخست سال جاری رشدی چشمگیر را نشان می‌دهد، اما افزایش نزدیک به آن در بهای تمام‌شده، زنگ هشدار برای سودآوری پایدار شرکت به شمار می‌رود.

مدیریت هزینه‌ها و کنترل بهای تمام‌شده، در کنار حفظ روند رشد فروش، می‌تواند تعیین‌کننده جایگاه نفت پارس در رقابت با سایر فعالان این صنعت باشد. در غیر این صورت، فشار هزینه‌ها ممکن است بخش قابل توجهی از مزایای رشد درآمدی را از بین برده و چشم‌انداز سودآوری شرکت را با ابهام مواجه کند.

زده يك First gear

کیفیت خودرو بدون نوسازی پلت‌فرم و اصلاح سیاست‌ها رشد نمی‌کند

حاضر جواب: کیفیت خودرو در ایران دقیقاً شبیه یک درخت بنسای است؛ همه ازش انتظار قد کشیدن دارند، اما گلدهانش همان است که بود. ما از پلت‌فرمی استفاده می‌کنیم که خودش با شنیدن واژه «نوسازی» دچار شوک می‌شود. سیاست‌های صنعتی نیز طوری‌اند که اگر کیفیت بخواهد بالا برود، اول باید فرم درخواست پر کند، بعد برود در جلسه مدیران صنعتی، بعد برگردد برای اطلاع و در نهایت به خاطر نبود بودجه به سال بعد موکول شود. نتیجه؟ کیفیت در حدی رشد می‌کند که فقط خودروساز متوجهش می‌شود، آن هم با ذره‌بین.

بدون ثبات ارزی و اصلاح ساختار صنعت، واردات نمی‌تواند منجی بازار باشد

حاضر جواب: واردات خودرو در ایران مثل کمک خواستن از غریق نجات بدون آشنایی به شنا است، همه فکر می‌کنند به محض ورود چند هزار خودرو، بازار آرام می‌شود، قیمت‌ها لیخند می‌زنند و مصرف‌کننده احساس خوشبختی می‌کند. اما وقتی ارز هر روز حال‌وهوای تازه‌ای دارد و ساختار صنعت هم شبیه ساختمانی است که آسانسورش فقط تا طبقه دوم کار می‌کند، واردات بیشتر نقش مهمان محترم را دارد؛ می‌آید، عکس می‌گیرد، و می‌رود.

مقصر گرانی خودرو کیست؟

حاضر جواب: این سؤال آن قدر تکرار شده که خودش بخشی از بازار خودرو شده است. اگر روزی قیمت‌ها بالا نرود، احتمالاً بازار دچار شوک می‌شود. مقصر گرانی خودرو یک پارامتر نیست؛ عوامل عدیده است. از هزینه تولید گرفته تا ارز، از انتظارات تومی تا روان بازار. در واقع گرانی خودرو مثل ترافیک ساعت پنج عصر است؛ همه در آن نقش دارند، ولی هیچ‌کس خودش را راننده اصلی نمی‌داند

اجرای کامل قانون واردات، بازار خودرو را آرام می‌کند

حاضر جواب: بازار خودرو موجود حساسی است؛ با شنیدن واژه «اجرای کامل» دچار آرامش موقت می‌شود. کافی است خبر امیدوارکننده منتشر شود تا بازار کمی نفس بکشد. البته «اجرای کامل» در ادبیات خودرویی مفهومی شناور است؛ مثل قولی که داده می‌شود، اما تاریخ دقیق ندارد. بازار هم یاد گرفته فعلاً خوش‌حال شود، اما کلید ماشین را زمین نگذارد.

معاینه فنی با اهرم تعویض پلاک و بیمه‌نامه در آستانه اجباری شدن

حاضر جواب: این تیتتر باعث شده بعضی خودروها شب‌ها با نگرانی بخوایند. معاینه فنی دیگر فقط یک برگه نیست؛ تبدیل شده به دروازه ورود به زندگی اجتماعی خودرو. بدون آن نه پلاک عوض می‌شود، نه بیمه لیخند می‌زند. خودروهایی که سال‌ها با افتخار دود می‌کردند، حالا باید سالم‌بودنشان را اثبات کنند. اتفاقی که برای هواخوب است، برای بعضی خودروها کمی استرس‌زا.

سایه ارز بر بازار خودرو دوباره نوسان قیمتی ایجاد کرد

حاضر جواب: در بازار خودرو، ارز فقط عدد نیست؛ یک شخصیت است. سایه می‌اندازد، تکان می‌خورد و بازار را با خودش همراه می‌کند. حتی وقتی خبری نیست، بازار می‌پرسد: «کنند ارز قصد حرکتی دارد؟» و همین سؤال کافی است تا قیمت‌ها کمی بالا بروند، فقط برای احتیاط. این چا حتی سایه‌ها هم قیمت‌سازند.

اینفوگرافشی Inphography

رشد درآمد شرکت سایپا شیشه

میزان درآمد دی‌ماه

770

میلیارد تومان



میزان رشد ۱۰ ماهه

17

درصد

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

770

میلیارد تومان

شرکت سایپا شیشه در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۷۷۰ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تلند؟

اصلاحیه قانون ساماندهی خودرو



نمایندگان مجلس با اصلاح ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، بار دیگر مسئولیت اسقاط خودروهای فرسوده را بر دوش خودروسازان گذاشتند. بر اساس آیین‌نامه اجرایی، خودروسازان باید به‌ازای هر چهار خودرو تولیدی، یک خودروی فرسوده را از رده خارج کنند؛ پیش از این نسبت یک خودرو فرسوده به‌ازای ۱۲ خودرو بود.

چرا؟

آیا قیمت خودرو افزایش می‌یابد؟



کارشناسان هشدار می‌دهند که این تغییر می‌تواند هزینه تولید خودرو را افزایش دهد و در نهایت فشار آن به خریداران منتقل شود، چرا که اختیار قیمت‌گذاری خودروها همچنان در دست نهادهای دولتی باقی مانده و خودروسازان امکان انعکاس کامل هزینه‌ها در قیمت‌ها را ندارند.

برای چه؟

تأثیر الزام قانونی بر خودروسازان



تجربه پیشین نشان داده است که سپردن مسئولیت اسقاط به خودروسازان نه تنها به بهبود روند خروج خودروهای فرسوده منجر نشده، بلکه آمار اسقاط کاهش یافته است. با این حال، رئیس ستاد نوسازی ناوگان فرسوده وزارت صنعت معتقد است که اصلاحیه می‌تواند روند اسقاط را تسریع کند و به کاهش آلاینده‌گی و نوسازی ناوگان کمک کند.



دریافت کنند. به گفته نیشان، موتور توربوشارژر این خودرو کاملاً جدید است. این موتور همچنان از نوع ۳ سیلندر ۱.۵ لیتری است؛ اما اکنون براساس سیستم احتراق جدید نیشان موسوم به STRAC فعالیت می‌کند. با استفاده از این سیستم احتراق، رانده‌مان حرارتی موتور تا ۴۲ درصد افزایش می‌یابد. موتور ۱.۵ لیتری نیشان قشقایی e-Power اکنون به توربوشارژر بزرگ‌تری مجهز شده است. نصب توربوشارژر بزرگ‌تر باعث می‌شود تا دور موتور در سرعت‌های بالا و هنگام حرکت در بزرگراه‌ها کاهش یابد. روغن روان‌تری نیز برای خودرو در نظر گرفته شده است که فاصله سرویس‌های دوره‌ای را از ۹,۰۰۰ مایل (۱۴,۵۷۵ کیلومتر) به ۱۲,۰۰۰ مایل (۱۹,۳۱۱ کیلومتر) افزایش می‌دهد.

نیسان قشقایی پر فروش‌ترین مدل این برند در اکثر بازارهای اروپایی از جمله بریتانیا است. به تازگی نسخه جدید نیشان قشقایی e-Power هیبرید با موتور قدرتمندتر و بدون افزایش قیمت قابل توجه وارد بازار این کشور شده است. قیمت قشقایی e-Power در تیپ پایه استنا پرمیوم (Acenta Premium) از ۳۴ هزار و ۸۶۰ پوند آغاز می‌شود. بالاترین تیپ این خودرو نیز تکنا پلاس (Tekna+) نام دارد که قیمت آن ۴۲ هزار و ۲۱۰ پوند است. نسخه ارتقا یافته هیچ تغییر قیمتی نسبت به قبل نکرده است. هم‌زمان با عرضه نیشان قشقایی e-Power جدید، تخفیف‌های قابل توجهی برای مدل قدیمی ارائه شده است. مستطریان می‌توانند تا ۷ هزار پوند برای خودروهای قدیمی تخفیف



تخفیف ویژه برای نیشان «قشقایی» هیبرید

تداوم موفقیت‌های «دلفین» در کره جنوبی



خودرو هاج یک تمام‌برقی بی‌وای‌دی دلفین قرار است در نیمه اول سال ۲۰۲۶ به بازار کره جنوبی وارد شود. طبق اعلام BYD Korea، قیمت پایه این خودرو در کره حدود ۲۰ میلیون وون (نزدیک به ۱۴ هزار دلار) خواهد بود؛ قیمتی که تقریباً با نرخ پایه بی‌وای‌دی دلفین در بازار چین یکسان است. با این قیمت، بی‌وای‌دی دلفین مستقیماً در برابر خودروهای برقی شهری مانند هیوندای کاسپر EV و کیا Ray EV قرار می‌گیرد. بی‌وای‌دی اکنون مجوزهای آلودگی صوتی و زیست‌محیطی در کره جنوبی را دریافت کرده و به‌زودی زمان دقیق عرضه مشخص می‌شود. به گفته کارشناسان، احتمال دارد بی‌وای‌دی دلفین در

اواخر فوریه ۲۰۲۶ و هم‌زمان با اعلام سیاست‌های جدید پاران خودروهای برقی در کره جنوبی رونمایی شود. بی‌وای‌دی دلفین هم‌اکنون در بازار چین با ۴ تیپ مختلف عرضه می‌شود و قیمت آن‌ها از ۹۹ هزار و ۸۰۰ تا ۱۲۹ هزار و ۸۰۰ یوان متغیر است؛ یعنی حدود ۱۴ هزار و ۱۰۰ تا ۱۸ هزار و ۵۰۰ دلار. اوایل همین ماه، یک میلیونمین دستگاه بی‌وای‌دی دلفین از خط تولید خارج شد. این مدل، سومین خودرو سری Ocean بی‌وای‌دی است که پس از Song Plus و Seagull به‌چنین رکوردی در بازار جهانی می‌رسد.

تعارف‌های ترامپ رأس هرم بزرگ‌ترین خودروساز دنیا را هدف گرفت؛

مدیر مالی «تویوتا» جایگزین مدیر عامل شد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«تویوتا موتور» به تازگی اعلام کرده که کوچی ساتو، مدیرعامل این شرکت از سمت خود کناره‌گیری خواهد کرد و کنتاکان، مدیر ارشد مالی جایگزین او خواهد شد. این تغییر و تحولات که ساتو را به‌عنوان معاون رئیس هیأت‌مدیره و مدیر ارشد صنعت منصوب خواهد کرد، در حالی صورت می‌گیرد که این خودروساز با بررسی‌های فزاینده‌ای در مورد خرید شرکت تایبه تویوتا مواجه شده است که سرمایه‌گذاران آن را به‌دلیل عدم شفافیت و قیمت‌گذاری بسیار پایین‌تر از حد انتظار مورد انتقاد قرار داده‌اند. این تغییر مدیریتی چندان مورد انتظار نبود. تویوتا این خبر را هم‌زمان با انتشار در آمد سه‌ماهه سوم خود اعلام کرد که چشم‌انداز سود سالانه خود را حدود ۱۲ درصد افزایش داد. براساس گزارش «رویترز» تویوتا موتور از اعلام کرد این تغییر با هدف تسریع تصمیم‌گیری در پاسخ به اختلال گسترده‌ای که صنعت افر گرفته، انجام شده است. می‌توان عوامل این اختلال را در وضع تعارف‌های جدید ریاست جمهوری ایالات متحده جست‌وجو کرد که از میانه سال ۲۰۲۵ اعمال شده بود. کوچی ساتو در آوریل ۲۰۲۳ و زمانی که تویوتا به‌دلیل رویکرد عقب‌ماندگی خود در قبال خودروهای تمام‌برقی تحت فشار شدیدی بود، جایگزین آکیو تویودا شد. تویوتا موتور از اعلام کرد که قصد دارد از اول آوریل ۲۰۲۶ این تغییرات را در ساختار اجرایی خود و تغییراتی را در هیأت‌مدیره خود اعمال کند و این دومین تغییر مدیرعامل این خودروساز در سه سال گذشته است که نشان‌دهنده انعطاف‌پذیری این خودروساز در مواجهه با چالش‌های بازار است.

انتقادات سهامداران و معامله بحث‌برانگیز

این تغییر در شرایطی انجام می‌شود که این خودروساز با افزایش نظارت‌ها و انتقادات درباره برنامه خرید کامل شرکت تابعه تولید لیفتراک خود، «تویوتا اینداستریز»، روبه‌رو بوده است؛ معامله‌ای که سرمایه‌گذاران خرد آن را فاقد شفافیت کافی و به‌شدت پایین‌تر از ارزش واقعی

بازتاب آگاهی این خودروساز از افزایش تصمیم‌گیری‌های مورد نیاز در کسب کارهای غیر خودروبی است. او گفت: «به نظر من، کان اساساً تجربه بیشتری در رسیدگی به مسائل مالی شرکت نسبت به ساتو-سان دارد؛ کسی که عمدتاً از حوزه توسعه محصول آمده بود.» هونگ افزود که کان به‌عنوان «مغز متفکر» پشت معامله خرید تویوتا اینداستریز شناخته می‌شود. کان در یک نشست خبری گفت زمانی که در اواسط ماه گذشته نخستین بار درباره این سمت با او صحبت شد، از این پیشنهاد شگفت‌زده شده است.

سابقه فناوری و چالش نرم‌افزاری تویوتا در حال حاضر، کان همچنین مسئول امور مالی شرکت تابعه فناوری‌های حمل‌ونقل «وون‌بای تویوتا» است؛ پیشینه‌ای که احتمالاً در تلاش‌های تویوتا برای کاهش فاصله نرم‌افزاری خود با رقبای چینی مفید خواهد بود. ساتو در آوریل ۲۰۲۳ این سمت را از آکیو تویودا، نوه بنیان‌گذار شرکت، تحویل گرفت؛ در مقطعی که تویوتا به‌دلیل رویکرد کند خود در قبال خودروهای برقی باتری‌محور، تحت فشار شدید قرار داشت. شرط‌بندی متفاوت این خودروساز بر خودروهای هیبریدی بنزینی-برقی در نهایت تصمیمی آینده‌نگرانانه از آب درآمد و به تثبیت سال‌ها فروش رکوردشکن کمک کرد؛ از جمله در سال گذشته که تویوتا بار دیگر عنوان بزرگ‌ترین فروشنده خودرو در جهان را حفظ کرد.

تویوتا همچنان پر فروش‌ترین خودروساز جهان است و ذخایر نقدی عظیمی در اختیار دارد؛ اما گزارش اخیر ثابت کرد که حتی «سیستم تولید تویوتا» (TPS) نیز در برابر تغییرات پارادایمیک صنعت خودرو مصون نیست. حضور کان در راس هرم قدرت، احتمالاً منجر به توقف پروژه‌های کم‌بازده و تمرکز بیشتر بر مدل‌های سودآور خواهد شد. برای صنعت خودرو جهان، این یک درس بزرگ است: دوران حکمرانی مطلق بر اساس تاربخچه برند به‌پایان رسیده است. تویوتا اکنون در حال انجام یک جراحی عمیق است تا از یک «خودروساز مکانیکی» به یک «شرکت تحرک‌پذیر داده‌محور» تبدیل شود؛ مسیری که عبور از آن، هم قربانی مالی می‌طلبد و هم شجاعت در تغییر ساختار قدرت. ماه‌های آینده، آزمونی حیاتی برای کان خواهد بود تا ثابت کند آیا یک «هرد اعداد» می‌تواند روح نوآوری را در کالبد این غول زخمی زنده نگه دارد یا خیر.



تابعه، هزینه‌های سربار سنگینی را به این گروه صنعتی تحمیل کرد. با این حال، تویوتا همچنان بر استراتژی فروش خودروهای هیبریدی خود پافشاری می‌کند؛ بخشی که به‌رغم کاهش سود کلی، همچنان نقطه قوت این شرکت در بازارهای آمریکای شمالی و اروپا محسوب می‌شود و مانع از سقوط کامل ترازنامه مالی شده است. کان در اولین واکنش خود پس از این انتصاب، ضمن تأیید شرایط سخت پیش‌رو، بر لزوم بازنگری در زنجیره تأمین و کاهش هزینه‌های ثابت تأکید کرد. او وظیفه دارد در دورانی که گذار به انرژی‌های پاک هزینه‌های تحقیق و توسعه را به‌شدت افزایش داده، توازن را به حساب‌های بانکی بزرگ‌ترین خودروساز جهان بازگرداند.

تمرکز بر تخصص مالی در دوران رقابت فشرده در نقش‌های جدید، کان بر مدیریت داخلی شرکت تمرکز خواهد کرد؛ در حالی که ساتو تمرکز خود را بر صنعت خودرو در مقیاس کلان خواهد گذاشت؛ تغییراتی که باهدف تسریع فرآیند تصمیم‌گیری در زمانی انجام می‌شود که رقبای چینی با سرعتی نگران‌کننده در حال ایجاد اختلال در صنعت خودرو هستند. جیمز هونگ، رئیس تحقیقات حوزه حمل‌ونقل در موسسه مک‌کواری گفت اگر چه محصول همواره اولویت اصلی تویوتا بوده است، اما این تغییر احتمالاً

شیائومی در سال ۲۰۲۵ موفق شد بیش از ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو به مشتریان تحویل دهد؛ موفقیتی کم‌سابقه برای برندی که فقط یک سال از ورودش به صنعت خودرو می‌گذرد. نخستین محصول شیائومی، سدان SU7، در بهار ۲۰۲۴ معرفی و کمی بعد وارد بازار شد. این شرکت اعلام کرده که در دسامبر ۲۰۲۵ بیش از ۵۰ هزار دستگاه خودرو تحویل داده و رکورد فروش ماهانه جدیدی را ثبت کرده است؛ هرچند رقم دقیق این آمارها هنوز توسط برند سازنده منتشر نشده است. بر اساس داده‌های بازار خودرو چین، شیائومی در فاصله ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۵ حدود ۳۶۱ هزار دستگاه خودرو تحویل داده بود و با اضافه شدن فروش دسامبر، مجموع تحویل سالانه از مرز ۴۰۰ هزار دستگاه عبور کرده است. آمار نهایی دسامبر قرار است



۱۵ ژانویه اعلام شود. در ماه نوامبر، فروش ماهانه شیائومی به ۴۶ هزار دستگاه رسید که نسبت به سال قبل تقریباً بارش دو برابری روبه‌رو شده است. بخش عمده این رشد به شاسی‌بلند YU7 مربوط می‌شود. این مدل که در نیمه اول ۲۰۲۵ معرفی شد، خیلی زود به پر فروش‌ترین محصول شیائومی تبدیل شد. به گفته لی جون، مدیرعامل شرکت، تحول شیائومی YU7 تنها در ۶ ماه از مرز ۱۵۰ هزار دستگاه عبور کرده است. در حال حاضر، فروش این مدل حدود سه برابر بیشتر از سدان محبوب شیائومی SU7 است و نقش اصلی را در موفقیت شیائومی بازی می‌کند. شیائومی اعلام کرده در سال ۲۰۲۶ برنامه گسترش جدی سید محصولات خود را در دستور کار دارد.

خبر

News

مسیر ناهموار ارزان‌ترین برقی «تویوتا»

در حالی که تویوتا به تدریج سید خودروهای برقی خود را در اروپا و آمریکای شمالی گسترش می‌دهد، برخی محصولات این برند همچنان به‌بازار چین محدود مانده‌اند. یکی از مهم‌ترین آن‌ها تویوتا bZ3 است؛ یک سدان برقی اقتصادی که توسط گروه فاو تویوتا تولید می‌شود. تویوتا bZ3 نخستین سدان تمام‌برقی تویوتا بود که در سال ۲۰۲۲ معرفی شد و حالا بدون افزایش جدی قیمت، به فناوری‌های جدیدتری مجهز شده است. مهم‌ترین تغییر نسخه جدید با نام Toyota bZ3 Smart Home Edition، اضافه شدن لیدار روی سقف خودرو است. با این تغییر، تعداد سنسورهای خودرو به ۳۲ واحد رسیده و عملکرد سامانه‌های کمک‌راننده ارتقا یافته است.



با وجود این به‌روزرسانی، سطح رانندگی خردان همچنان در سطح Level 2 باقی مانده؛ اما امکانات کمکی در رانندگی شهری و بزرگراهی بهبود یافته‌اند. در بخش ظاهری، تغییرات محدود هستند و شامل رنگ جدید Dark Cloud Green و گرافیک ساده‌تر چراغ‌های LED عقب هستند. ابعاد تویوتا bZ3 همچنان ۴۷۲۵ میلی‌متر طول و ۲۸۸۰ میلی‌متر فاصله محوری دارد. فضای داخلی تویوتا bZ3 2026 بیشترین تغییرات را تجربه کرده است. نمایشگر عمودی مرکزی حالا ۱۵.۶ اینچی شده و جای نمونه ۱۲.۸ اینچی قبلی را گرفته است. در بخش پردازشی، تویوتا تا سخت‌افزار ارتقا یافته Nvidia 5.0 به‌همراه یک پردازنده Snapdragon استفاده می‌کند. با وجود پردازش قوی‌تر و LiDAR، تویوتا bZ3 همچنان به‌طور رسمی در سطح رانندگی نیمه‌خودران Level 2 قرار دارد. این سدان برقی در دو نسخه فنی عرضه می‌شود؛ نسخه پایه بسا توان ۱۸۱ اسب‌بخاری، باتری ۵۰ کیلووات-ساعتی و برد حرکتی ۵۱۷ کیلومتری و در نسخه ارتقا یافته شاهد توان ۲۴۱ اسب‌بخار، باتری ۶۵ کیلووات-ساعت و توان پیمایشی ۶۱۶ کیلومتر هستیم. این سدان برقی در حال حاضر با قیمت ویژه ۹۳ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۱۳ هزار و ۴۰۰ دلار) عرضه می‌شود.

خودروساز آلمانی مصمم است فولکس واگن ID.2 را با قیمت تقریبی ۲۵ هزار یورو به بازار عرضه کند. دیگر محصول این خانواده یعنی فولکس واگن ID.3 نیز با قیمتی بیش از ۳۰ هزار یورو در اروپا عرضه خواهد شد. در نهایت به فولکس واگن ID.4 می‌رسیم که قیمت پایه ۴۰ هزار یورویی دارد. شاسی‌بلند برقی و ارزان فولکس واگن از نسخه دیفرانسیل جلو پلت‌فرم MEB استفاده می‌کند. مدل‌های بزرگ‌تر و گران‌تر فولکس واگن، از نسخه دیفرانسیل عقب این پلت‌فرم بهره می‌برند. نسخه‌های دیفرانسیل عقب امکان پشتیبانی از سیستم چهارچرخ‌محرک دو موتوره را نیز دارند؛ اما در نسخه‌های ارزان دیفرانسیل جلو، تنها یک موتور برقی امکان نصب روی خودرو را دارد.

غول خودروسازی آلمان احتمالاً در نمایشگاه خودرو مونیخ، از یک شاسی‌بلند برقی و ارزان قیمت رونمایی خواهد کرد. ارزان‌ترین شاسی‌بلند برقی فولکس واگن خودرویی کوچک‌تر از فولکس واگن ID.2 خواهد بود و با قیمت تقریبی ۲۰ هزار یورو به بازار می‌آید. به نظر می‌رسد فولکس واگن تصمیم دارد با عرضه این خودرو، به جنگ رقبای چینی و ارزان قیمتی برود که بازارهای مختلف را در تسخیر خود دارند. ارزان‌ترین شاسی‌بلند برقی فولکس واگن بر اساس مدل مفهومی ID.2all توسعه خواهد یافت. مدل مفهومی ID.2all، یک هاج‌پک ۵ در الکتریکی را به تصویر می‌کشد و در سال ۲۰۲۲ رونمایی شد. این خودرو ارزان‌تر از فولکس واگن ID.2 خواهد بود.



برنامه «فولکس واگن» برای ارزان سازی کراس های برقی

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

تداوم رکود کامل در بازار خودرو



در شرایط رکودی بازار خودرو، ترکیب خریداران دچار جابه‌جایی معناداری شده است. برخلاف دوره‌های



رونق که تقاضای مصرفی گسترده موتور معاملات است، در وضعیت فعلی وزن خرید بیشتر بر دوش سرمایه‌گذاران و سفته‌بازان، دهک‌های پردرآمد و بازیگران فرصت‌جو قرار دارد؛ با این حال بازار کاملاً خالی از خریدار مصرفی نیست. خریدارانی که ترجیح می‌دهند خودرو دست‌دوم را جایگزین خودرو نو در سبد خرید خود کنند به اعتقاد بسیاری از فعالان بازار، رکودی فراگیر بازار خودرو را احاطه کرده است؛ رکودی که در اثر تشدید نوسانات ارزی و تداوم ابهامات اقتصادی و صنعتی، هر روز ابعاد گسترده‌تری به خود می‌گیرد. آن‌چه به‌طور معمول در شرایط رکودی انتظار می‌رود، کاهش قیمت‌ها برای تحریک تقاضاست؛ زیرا فروشندگان تلاش می‌کنند با تعدیل نرخ‌ها، خریداران مردد را به بازار بازگردانند؛ با این حال وضعیت فعلی بازار خودرو از این الگوی کلاسیک تبعیت نمی‌کند. با وجود افت محسوس معاملات و کاهش مراجعه مشتریان، سطح قیمت‌ها انعطاف چندانی نشان نمی‌دهد و حتی در برخی موارد صعودی باقی مانده است. ریشه این رفتار متفاوت را باید در عواملی مانند انتظارات تورمی، نوسانات ارزی و چشم‌انداز مبهم سیاست‌گذاری صنعتی جست‌وجو کرد؛ عواملی که اجازه تعدیل قیمت متناسب با رکود را نمی‌دهند.

بر این اساس بازار با افزایش شش‌تاییان قیمت‌ها مواجه است. به‌عنوان نمونه، قیمت خودرو داخلی ری‌رادر بازار آزاد از ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان عبور کرده و بهای خودرو وارداتی «تویوتا هایلندر» نیز به بیش از ۱۷ میلیارد تومان رسیده است. این اعداد و ارقام در حالی ثبت می‌شوند که بنا به گفته فعالان بازار، دادوستد عملاً از بازار خودرو ایران رخت بر بسته و حجم معاملات به پایین‌ترین سطح تاریخی خود رسیده است. هر چند رکود از سال گذشته سایه خود را بر بازار خودرو گسترده، اما ویژگی متمایز وضعیت کنونی، تغییر در ترکیب تقاضا است؛ تغییری که از شدت یافتن رکود ناشی شده است. در چنین شرایطی، بخش وسیعی از جامعه، به‌ویژه اقشار متوسط و کم‌درآمد، عملاً از چرخه دسترسی به خودرو، چه به‌عنوان کالای مصرفی و چه به‌عنوان دارایی سرمایه‌ای حذف شده‌اند. به تعبیری دیگر، کاهش مداوم قدرت خرید در برابر افزایش قیمت‌ها موجب شده است توان ورود به بازار خودرو برای بسیاری از خانوارها از بین برود.

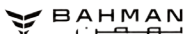
بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که اکنون چه کسانی بازیگران اصلی بازار خودرو ایران هستند؟ در پاسخ به این پرسش باید تأکید کرد سطح تقاضا تابعی از قدرت خرید است؛ در نتیجه دهک‌های بالای درآمدی بیشترین حضور را در بازار دارند و بخش عمده خرید و فروش‌های واقعی توسط این گروه انجام می‌شود. در مقابل، طبقه متوسط و پایین جامعه، به‌دلیل فشار معیشتی به سمت خودروهای دست‌دوم

یا حتی جایگزین‌هایی مانند موتورسیکلت و حمل‌ونقل عمومی سوق پیدا کرده‌اند. در مجموع، بازار خودرو اگرچه از نظر حجم معاملات در رکود بهسر می‌برد، اما همچنان به‌دلیل ماهیت سرمایه‌ای این کالا و تأثیر آن بر حفظ ارزش دارایی در برابر تورم، برای گروهی محدود از سرمایه‌گذاران و دارندگان نقدینگی بالا جذابیت خود را حفظ کرده است. به این ترتیب در وضعیت فعلی، هسته اصلی معاملات را عمدتاً خریداران سرمایه‌ای از دهک‌های بالای درآمدی و معامله‌گران تعویضی تشکیل می‌دهند؛ افرادی که یا به دنبال حفظ ارزش دارایی خود در برابر تورم هستند یا قصد دارند خودرو فعلی‌شان را با محصولی جدیدتر جایگزین کنند. به این ترتیب، بازار از حالت تقاضای مصرفی گسترده که پیش‌تر بخش بزرگی از جامعه را دربر می‌گرفت، فاصله گرفته و به سمت تقاضایی محدود، هدفمند و غیرتوده‌ای حرکت کرده است. در همین رابطه یکی از کارشناسان بازار خودرو در پاسخ به این پرسش که در شرایط کنونی ترکیب تقاضا در بازار خودرو ایران چه تغییری کرده است؟ گفت: «بازار خودرو در شرایط رکودی کامل بهسر می‌برد؛ به‌طوری که عملاً معامله‌ای در بازار انجام نمی‌شود و سطح مراجعات نیز بسیار محدود است.» وی ادامه داد: «با این حال، نکته متناقض این است که در یک ماه اخیر شاهد افزایش شدید قیمت‌ها بوده‌ایم. هر چند تقاضا به شدت نزولی بوده است.» این کارشناس با اشاره به شرایط فعلی بازار گفت: «اگرچه خودرو کالایی ضروری است، اما حجم معاملات همان‌طور که عنوان شد به شدت کاهش یافته و دادوستد قابل توجهی انجام نمی‌شود. رکود به حدی عمیق است که برخی واحدهای صنعتی حتی از محل اجاره نیز قادر به پوشش هزینه‌های جاری خود نیستند و در معرض خروج از بازار قرار دارند.»

رشد بهای چشمگیر وارداتی‌ها در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای جزئی ۴ تا ۲۵ میلیون تومان و افزایش قیمت یک تا ۱۶۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سهند اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و پراید ۱۵۱ بالاینتر پاشی (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۷۳۰ میلیون تومان اعلام قیمت شد. از طرفی ری‌را (۱۴۰۴) با ۱۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۱۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۱۸ میلیون تومان و سورن پلاس XU7P (دی‌چجر برقی) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شد. خودروهای مونتاژی نیز رشد بهای محسوس ۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، فیدلیتی الیت تیپ یک پنج نفره (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و لاماکو فلو (۱۴۰۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۱۰۰ تا یک میلیارد تومان بودیم. جایی که فولکس ID.4 CROZZ PURE PLUS (۲۰۲۴) با یک میلیارد تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، وویا فری (۲۰۲۵) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۹ میلیارد تومان، فیات (۲۰۲۴) ۵۰۰ با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان و هونگچی H5 (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

شرایط فروش نقدی دو محصول «بهمن دیزل» با موعد تحویل اسفند



شرکت بهمن دیزل (سهامی عام)

Bahman Diesel Co. (Public)

آدرس: کیلومتر ۱۳ بزرگراه لشگری، پلاک ۳۷۹

کد پستی: ۱۳۹۹۳۹۵۱

تلفن: ۲۱۳۸۰۸۱

فکس: ۹۶۲۵۸

No. 279, 13th km of Lashgari Hwy

Tehran 13999 39459 Iran

Tel. +98 21 480 81

Fax. +98 21 480 97 688

شماره: ۰۲۱/۱۳۷۱۱۶۷
تاریخ: ۱۴۰۴/۱۱/۱۸
پیوست: ندارد

نشانه: ۰۴۰۵۴۱۰۱۰

بسمه تعالی

عملیات های محترم شرکت بهمن دیزل

موضوع: کد بهمن‌نامه ۰۴۰۵۴۱۰۱۰ - طرح فروش نقدی کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار و کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز، بهمن ماه ۱۴۰۴ با سلا.

شرایط ثبت نام طرح فروش نقدی محصولات شرکت بهمن دیزل به صورت آنلاین از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۱۳ تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۰ و با زمان تکمیل ظرفیت از طریق درگاه عملیات به شرح جدول ذیل ارائه می‌گردد. شرکت بهمن دیزل شروط را مطابق موارد مندرج در قواعد و ضوابط بخشنامه که ذیلاً تشریح شده، قرار داده است که در صورت ثبت نام مغایر با این شروط، لیستنام تقاضای از سوی شرکت بهمن دیزل بکسر فسخ و وجه واریزی به حساب مبدأ مسترد خواهد شد.

ثبت نام به صورت آنلاین از طریق پرتال جامع ابرنی کار به آدرس Bahmancustomer.iranecar.com امکان پذیر می‌باشد.

ردیف	نوع محصول	تیب محصول	قیمت فروش محصول (ریال)	تاریخ تحویل	رنگ	حوزه تعمیم	مدل
۱	کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز	FORCE 3.8 CNG	۲۵,۹۸۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۴۰۴/۱۲/۲۵	سفید	۲.۵٪	۱۴۰۴
۱	کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار	FORCE R6155	۴۳,۲۴۵,۰۰۰,۰۰۰				

جهت مشاهده مشخصات فنی و کاتالوگ محصول، QR-Code را اسکن و یا به لینک زیر مراجعه نمایید.



فورس ۶ تن کابین خوابدار

<https://bahman.ir/product/20/forcec60s>



فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز

<https://bahman.ir/product/23/force-f38>

شرکت بهمن دیزل طرح فروش نقدی دو محصول فورس ۳.۸ تن و فورس ۶ تن کابین خوابدار خود را با قیمت قطعی و بی‌شبه بهمن ماه ۱۴۰۴ اعلام کرد.

در این طرح فروش کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز و کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار عرضه شده است. متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۲۰ بهمن تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۳۰ بهمن یا تا زمان تکمیل ظرفیت با مراجعه به عملیات‌های بهمن دیزل در سطح کشور نسبت به ثبت نام اقدام کنند.

در این طرح کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز (FORCE 3.8 CNG) با قیمت حدود ۲ میلیارد و ۵۹۸ میلیون تومان و کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار (FORCE R6155) با قیمت حدود ۴ میلیارد و ۲۲۴ میلیون تومان عرضه شده است.

هر دو خودرو با مدل ۱۴۰۴، رنگ سفید و موعد تحویل ۲۵ اسفند ۱۴۰۴ به فروش می‌رسند.





گشتاور را به نیروی محرکه این سدان جسور باواریایی بیفزاید. نیروی تولیدی از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک استپ‌ترونیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود و سامانه چهار چرخ محرک xDrive پایداری و چسبندگی بالایی در شرایط مختلف فراهم می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این سدان لوکس حدود ۴.۴ ثانیه اعلام شده که برای خودرویی در این کلاس رقم قابل توجهی است. مصرف سوخت ترکیبی آن نزدیک به ۲۸ مایل بر گالن (حدود ۸.۴ لیتر در صد کیلومتر) بر آورد می‌شود و ترکیب عملکرد بالا با بهره‌وری مناسب را نشان می‌دهد.

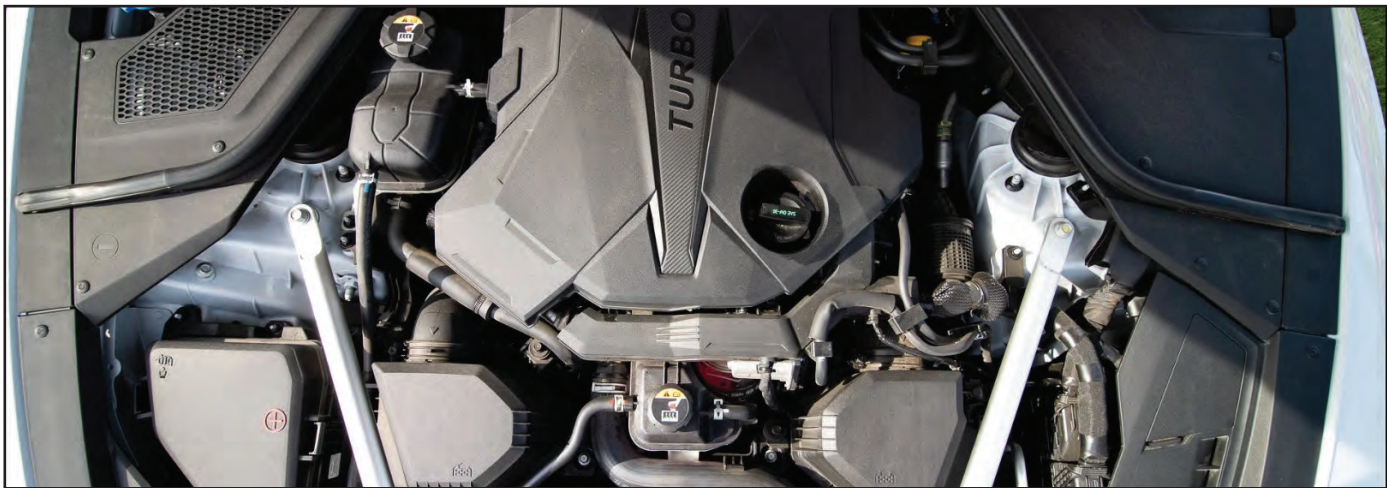
بام و xDrive 1540i اتاق G60 از نظر فنی یکی از متوازن ترین سدان های لوکس-اسپرتر در کلاس خود محسوب می‌شود. این خودرو به پیشران ۲ لیتری ۶ سیلندر خطی توپین-توربو موسوم به B58 مجهز است که با فناوری تزریق مستقیم سوخت و تکنولوژی هیبرید متوسط ۴۸ و لنی همراه شده است. خروجی این مجموعه به حدود ۳۷۵ اسببخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور می‌رسد که از دورهای پایین در دسترس راننده قرار می‌گیرد. هرچند که موتور الکتریکی نصب‌شده به تنهایی خود می‌تواند ۱۸ اسببخار قدرت اضافه و ۲۰۰ نیوتون متر



مهندسی باواریایی بی‌نقص و دقیق!

«اسمارت استریم»، مهندسی متمایز کره‌ای؛

ضعف موتورهای «هیوندای» چگونه برطرف شد؟



CVVD یا Continuously Variable Valve Duration است که افزایش توان ۴ درصدی، کاهش مصرف سوخت ۵ درصد و کاهش آلایندگی ۱۲ درصدی را در موتورهای وی-شکل ۶ سیلندر انجام می‌دهد. همچنین موتورهای اسمارت استریم از زنجیر تایم با کشنده هیدرولیکی استفاده می‌کنند که دوام بالاتری نسبت به تسمه دارد. همچنین فلاویل‌های دوجرمی در نسخه‌های V6 برای کاهش لرزش پیچشی به کار رفته‌اند. در موتورهای ۴ سیلندر، استفاده از Balance Shaft دویل لرزش‌های مرتبه دوم را خنثی می‌کند. در مدل ۶ سیلندر وی-شکل به دلیل ذات متعادل آرایش ۶۰ درجه، نیاز به شفت بالانس کمتر است.

نسبت تراکم و سیستم سوخت رسانی

در موتورهای ۴ سیلندر اسمارت استریم تنفس طبیعی ۲ لیتری و ۲.۵ لیتری به دلیل نسبت کورس پیستون به قطر سیلندر و کاهش فضای اتاق احتراق، نسبت تراکم به ۱۰.۵ تا ۱۱.۲ به یک می‌رسد. اما در نسخه ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری اتمسفریک به ۱۱.۵ تا ۱۲.۱ به یک رسیده تا در نسخه توپین-توربو نسبت تراکم روی عدد ۱۱ تا ۱۱.۷ به یک قرار گیرد. همچنین ناگفته نماند که در زمینه سیستم سوخت رسانی از دو ساختار چند نقطه‌ای MPI و پاشش مستقیم درون سیلندر GDi و MPI یعنی تزریق دو گانه بهره گرفته شده است. از مزایای تزریق دو گانه با Dual Injection اسمارت استریم می‌توان به متمیزه شدن بهتر سوخت در بارهای سنگین (دورموتورهای بالا)، کاهش تشکیل ذرات معلق در سیلندر، شست‌وشوی سوپاپ‌های ورودی و جلوگیری از رسوب کربن، کاهش ناک احتراقی (ضربه ناشی از احتراق ناقص) و فشار بالای پاشش در نسخه‌های توربو اشاره کرد و در این شرایط فشار پاشش به بیش از ۳۵۰ بار می‌رسد که باعث احتراق یکنواخت‌تر و افزایش رانندمان حرارتی می‌شود.

قدرت و گشتاور مبتنی بر دیاگرام

در موتورهای ۴ سیلندر ۲ لیتری و ۲.۵ لیتری و ۶ سیلندر وی-شکل ۳.۵ لیتری از فناوری توپین-توربو تاکت توربو اسکرول بهره گرفته شده است. این مدل پیشران به پسوندد T-GDi شناخته می‌شود و با اینترکولر هوا به هوا همراه است. از مهم ترین ویژگی‌های کاربردی این نوع پر خوران توربوشارژ می‌توان به منیفولد آگزوز یکپارچه در سر سیلندر، کاهش لگ توربو، افزایش پاسخ به موقع در پیچه‌گاز و بهبود گشتاور دو پایین اشاره کرد. نسخه ۲.۵ توربو توانایی تولید بیش از ۲۸۰ اسببخار قدرت و حدود ۴۳۰ نیوتون متر گشتاور را دارد؛ در حالی که در نسخه ۶ سیلندر وی-شکل V6 به محدود ۳۷۵ تا ۴۰۰ اسببخار می‌رسد. جالب است بدانید که در نسخه ۲.۵ لیتری T-GDi در دور ۱۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) ۲۷۷ اسببخار قدرت و در دور ۴۰۰۰ آرپی‌ام ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور تولید می‌شود. این به معنای افزایش صعودی توان با افزایش دور موتور است و به محض ورود به دور ۱۶۰۰ آرپی‌ام توان، روند نزولی به خود می‌گیرد و به زیر ۱۲۷۰ اسببخار می‌رسد. این مساله در مورد گشتاور نیز صادق است و به ۴۲۲ نیوتون متر می‌رسد. اما در نسخه ۶ سیلندر وی-شکل توپین-توربو ۲.۵ لیتری قدرت ۳۸۰ اسببخاری در دور ۱۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به دست آمده که به دلیل تعداد بالاتر سیلندر ها بوده که منجر به توان نسبتا خطی تا ۶۵۰۰ آرپی‌ام می‌شود و پس از آن روند نزولی پیدا می‌کند. اما در زمینه گشتاور تا ۴۵۰۰ آرپی‌ام گشتاور به یک‌باره به ۵۳۰ نیوتون متر رسیده که به محض ورود به ۵۰۰ آرپی‌ام کمی روند نزولی پیدا می‌کند. جالب است بدانید که موتور ۴ سیلندر روی محصولاتی مانند هیوندای سوناتا، هیوندای توسان، کیا اسپورتیج و کیا سورتو نصب شده است. موتور ۶ سیلندر نیز در هیوندای پالیسید، کیا تلوراید، جنسیس GV80، جنسیس G80، جنسیس G90 و کیا K9 گرفته شده است.

سیستم خنک کننده و کنترل دما

از سایر اصلاحات اسمارت استریم می‌توان به بهبود مسیرهای روغن کاری، خنک کاری پیستون و طراحی جدید رینگ اشاره کرد که باعث افزایش عمر مفید پیشران شده است. همچنین رسوب سوپاپ مشکل رایج GDi با تزریق دو گانه کاهش یافته است. در مینه مدیریت حرارتی پیشرفته، یکی از نقاط قوت اسمارت استریم، سیستم مدیریت حرارتی چندمداره است که مهم ترین آن خنک کاری مجزای بلوک و سر سیلندر، ترموستات الکترونیکی، واتر پمپ (پمپ آب) برقی متغیر و گرم کن سریع روغن موتور است. این سیستم باعث می‌شود موتور سریع تر به دمای بهینه برسد و در عین حال از احتراق زودرس (ناک) جلوگیری شود.

پیشران خودرو به عنوان

قلب تپنده آن، از تکنولوژی بسیار منحصر به فردی برخوردار است. در عین حال از آن جا که استاندارد های سخت گیرانه آلایندگی بر

فعالیت خودروسازان مطرح تا حد زیادی سایه انداخته، آن ها چاره ای جز آن ندارند که با تکیه بر فناوری های نوین و جدید، طراحی و تولید پیشران های کم حجم، با آلایندگی پایین و در عین حال با راندمان بالا را در دستور کار خود قرار دهند. بر این اساس کمپانی هیوندای پیشران خانواده اسمارت استریم (Smartstream) را به عنوان نسل نوین موتور های احتراق داخلی ICE به جهان معرفی کرد. در ادامه، ساختار مهندسی و ویژگی های فنی این خانواده از موتور های هیوندای را به صورت تفصیلی بررسی می کنیم.



حمید محمدی

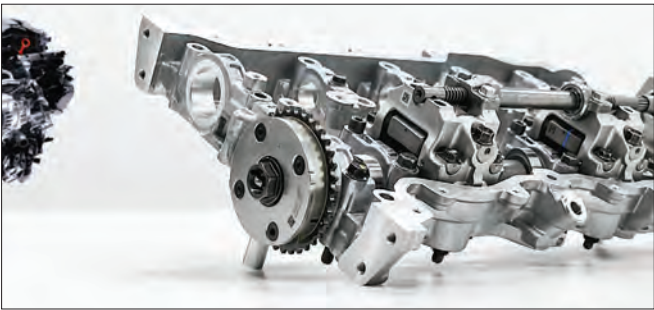
h.mohammadi@autoworld.ir

آشنایی کوتاه با موتور اسمارت استریم



گروه هیوندای-کیا با خانواده اسمارت استریم به الزامات سخت گیرانه آلایندگی، افزایش راندمان حرارتی و نیاز به توان خروجی بالاتر در کنار مصرف سوخت کم تر به نوعی پاسخ مهندسی داده‌اند. این پیشران طیف گسترده‌ای از حجم موتور ۹۹۸ سی سی تا ۳۴۷۰ سی سی و از ۳ سیلندر تا ۴ و ۶ سیلندر خطی و ۶ سیلندر وی-شکل را در بر می‌گیرد. این خانواده از پیشران های هیوندای از سال ۲۰۱۸ میلادی روی محصولات این کمپانی کره ای نصب و جایگزین موتور های لامبدا، نتا، NU و گاما شده است. هیوندای مدعی است که خانواده اسمارت استریم بر پایه سه اصل کلیدی و بهینه سازی اتاق احتراق، کاهش اصطکاک مکانیکی و مدیریت هوشمند حرارت توسعه یافته است

طراحی و ساختار موتور اسمارت استریم



اسمارت استریم در سه نسخه ۳ سیلندر، ۴ سیلندر و ۶ سیلندر خطی و در یک نسخه وی-شکل طراحی و ساخته شده است. در حقیقت بلوک سیلندر پایدنه سیلندر در سه نسخه خطی مدل طراحی سیلندر آرایش خطی داشته و در یک نسخه ۶ سیلندر آرایش وی-شکل دارد. هر چند که بد نیست بدانید در تمام نسخه ها بلوک سیلندر (بدنه) سیلندر تمام آلومینیوم بوده و سر سیلندر نیز همچنان از این متر یال ساخته شده است. در تمامی مدل های ۳ سیلندر، ۴ سیلندر، ۶ سیلندر خطی و یک مدل ۶ سیلندر وی-شکل بلوک سیلندر یا به شکل Open-Deck (میان جداره سیلندر ها فضای نسبتا خالی وجود دارد تا انتقال حرارت به خوبی شکل گیرد) یا Semi-Closed Deck (جداره سیلندر ها دارای فضای خالی بوده که جهت انتقال حرارت و عدم چسبیدگی در نظر گرفته می‌شود تا استهلاک و اصطکاک موتور نیز کاهش یابد) است. ناگفته نماند که اسمارت استریم تنها مختص موتور های بنزینی نبوده، بلکه پیشران های گاز سوز LPG و دیزلی را نیز در بر می‌گیرد.

ساختار فنی پیشران اسمارت استریم

خانواده اسمارت استریم که نسخه های ۴.۳ و ۶ سیلندر خطی و ۶ سیلندر وی-شکل را در بر می‌گیرد، همگی دارای طراحی ۴ سوپاپ به ازای هر سیلندر هستند. در نسخه ۳ سیلندر حجم موتور ۹۹۸ سی سی دارای سیستم پر خوران توربوشارژ بوده و ۱۲ سوپاپ در سر سیلندر در نظر گرفته شده است. در نسخه ۴ سیلندر خطی حجم موتور از ۱۱۹۷ سی سی تا ۲۴۹۷ سی سی بوده و از ساختار اتمسفریک و توربوشارژ با ساختار سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها نیز بهره می‌گیرد که ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر آن طراحی شده است. در نسخه ۶ سیلندر خطی حجم

۴ و ۶ سیلندر با کیفیت و کم استهلاک



باتوجه به گسترده بودن خانواده اسمارت استریم، در این بخش تنها نسخه ۴ سیلندر ۲ لیتری و ۲.۵ لیتری و در نسخه ۶ سیلندر نیز تنها پیشران به حجم ۲.۵ لیتری مورد بررسی قرار گرفته است.

۴ سیلندر های خطی اسمارت استریم

موتور های ۴ سیلندر این خانواده، مانند G2.0، G2.5 و نسخه های توربوشارژ T-GDi، بر پایه بلوک آلومینیومی سبک با ساختار Open-Deck یا Semi-Closed Deck توسعه یافته‌اند. استفاده از آلومینیوم ریخته گری شده با تقویت در بخش جداره ها، ضمن کاهش وزن کلی پیشران، به بهبود انتقال حرارت و جلوگیری از نقاط داغ احتراق کمک می‌کند. در نمونه ۲.۵ لیتری، قطر سیلندر ۸۸.۵ میلی متر و کورس پیستون ۱۰۱ میلی متر است که نشان دهنده طراحی کورس بلند تر یا Long-Stroke است. این معماری باعث افزایش طول مکانیکی میل لنگ و در نتیجه تولید گشتاور بالاتر در دوره های پایین و میانی می‌شود؛ ویژگی ای که برای کراس اوورها و سدان های سایز متوسط بسیار مطلوب است.

۶ سیلندر اسمارت استریم

در مقابل، موتور های ۶ سیلندر مانند Smartstream G3.5 V6 و G3.5 T-GDi از آرایش ۷ با زاویه ۶۰ درجه بهره می‌برند. این زاویه به عنوان بهترین تعادل میان ابعاد فیزیکی، بالانس دینامیکی و نرمی عملکرد شناخته می‌شود. بلوک و سر سیلندر آلومینیومی، میل لنگ فورج شده و پاتاقان های تقویت شده از جمله خصوصیات آن است. بر این اساس موتور اسمارت استریم ۶ سیلندر وی-شکل برای تحمل فشار های بالا و احتراق به ویژه در نسخه های توربو طراحی و تولید شده است. طراحی کورس کوتاه تر نسبت به قطر سیلندر، ماهیت Oversquare بهتری ایجاد می‌کند که به تنفس بهتر در دوره های بالا کمک می‌کند. چرا که قطر سیلندر ۹۲ میلی متر و ۸۷ میلی متر است. این اعداد به منظور ایجاد فضای احتراق بهتر و در نتیجه افزایش توان در نظر گرفته شده است. در زمینه کاهش اصطکاک و بهینه سازی مکانیکی مهندسان هیوندای برای کاهش اتلاف انرژی مکانیکی اقدامات متعددی انجام داده‌اند که از مهم ترین آن ها می‌توان به پوشش DLC (پوشش الماس کربن) روی پین پیستون، رینگ های کم اصطکاک، پاتاقان های بهینه شده، اوایل پمپ (پمپ روغن) با دبی متغیر اشاره کرد. به طور کلی طراحی دقیق و با نوسانات کم تر میل لنگ راندمان مکانیکی را تا چند درصد افزایش داده است. یکی از تکنولوژی های خاص در اسمارت استریم استفاده از

ایجاد می‌کند. در بخش فنی، این اتوبوس با طیفی از پیش‌ران‌های یورو ۶ عرضه می‌شود؛ از جمله موتور ۹ لیتری ۱۲۶۰ اسب‌بخاری تا نمونه ۱۲ لیتری ۶ سیلندر با قدرتی تا حدود ۵۰۰ اسب‌بخار و گشتاوری فراتر از ۲۵۰۰ نیوتون‌متر. گیربکس‌های قابل سفارش شامل جعبه‌دنده ۱۲ سرعته Opticruise با نمونه ۶ سرعته اتوماتیک ZF هستند که رانندگی و نرمی حرکت را بهبود می‌دهند. قیمت این اتوبوس بسته به طول، سطح تجهیزات و نوع قوای محرکه در بازار جهانی معمولاً در بازه‌ای حدود ۵۰۰ تا ۸۰۰ هزار دلار برآورد می‌شود که آن را در رده اتوبوس‌های توریستی پریمیوم قرار می‌دهد.

اتوبوس اسکانیا تورینگ (Scania Touring) مدل ۲۰۲۵ در بخش طراحی خارجی با فرم آیرودینامیک بدنه، شیشه جلو یکپارچه بزرگ و خطوط نرم جانبی، چهره‌ای مدرن و مناسب سفرهای بین‌شهری و توریستی ارائه می‌دهد. ارتفاع زیاد نسخه‌های های‌دک، علاوه بر افزایش ظرفیت بار، دید وسیع‌تری برای راننده فراهم می‌کند. کابین و فضای مسافران با تمرکز بر راحتی طولانی‌مدت طراحی شده است؛ استفاده از متربال با کیفیت، نورپردازی LED، سیستم تهویه پیشرفته و امکان تجهیز به آشپزخانه کوچک، سرویس بهداشتی و فضای راهنمای تور، محیطی آرام و لوکس



«اسکانیا تورینگ»؛ اتوبوس محبوب سوئدی



تجربه اروپا و آمریکا در مهار مصرف دیزل در ناوگان سنگین؛

استانداردهای جهانی چگونه صنعت حمل‌ونقل را متحول کردند؟

کاهش مصرف سوخت در کشنده‌ها و تریلرها تنها یک هدف زیست‌محیطی نیست. در اروپا و آمریکا هزینه سوخت یکی از اصلی‌ترین اقلام هزینه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل است



از مسیر است. در افق بلندمدت، گذار به کشنده‌های برقی، هیبریدی و مبتنی بر هیدروژن نیز در دستور کار قرار گرفته است. با این حال، به‌دلیل هزینه بالا و محدودیت زیرساخت‌ها، دیزل همچنان سوخت غالب ناوگان سنگین باقی‌مانده و به همین دلیل، تمرکز فعلی بر کاهش مصرف دیزل موجود است، نه حذف کامل آن در کوتاه‌مدت.

اثر اقتصادی کاهش مصرف

کاهش مصرف سوخت در کشنده‌ها و تریلرها، تنها یک هدف زیست‌محیطی نیست. در اروپا و آمریکا، هزینه سوخت یکی از اصلی‌ترین اقلام هزینه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل است. هر در صد کاهش مصرف، به‌طور مستقیم سودآوری شرکت‌ها را افزایش می‌دهد و قیمت تمام‌شده حمل کالا را کاهش می‌دهد. به همین دلیل، حتی بدون فشار دولت‌ها، بازار نیز به سمت کامیون‌های کم‌مصرف حرکت کرده است.

واقعیت میدانی؛ پیشرفت تدریجی اما پایدار

بررسی داده‌های بازار نشان می‌دهد اگرچه کاهش مصرف سوخت در ناوگان سنگین یک فرآیند تدریجی بوده، اما مسیر آن پایدار است. متوسط مصرف سوخت کشنده‌های جدید در اروپا و آمریکا نسبت به دودهمه قبل به‌طور محسوسی کاهش یافته است. این کاهش نه‌تجربه یک فناوری خاص، بلکه حاصل انباشت مجموعه‌ای از اصلاحات کوچک اما مداوم بوده است.

مقایسه دورویگرد

اروپا با تکیه بر مقررات الزام‌آور و اهداف کمی مشخص، صنعت را به سمت کاهش مصرف سوق داده؛ در حالی که آمریکا بیشتر بر مشوق‌های فناوریانه و پروژه‌های تحقیقاتی تمرکز کرده است. هر دو مسیر، با وجود تفاوت‌ها، به یک نتیجه مشترک منجر شده‌اند: کاهش مصرف سوخت و افزایش بهره‌وری ناوگان سنگین.

تجربه اروپا و آمریکا نشان می‌دهد کاهش مصرف سوخت کشنده‌ها و تریلرها نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت اقتصادی و زیست‌محیطی است. استانداردهای سخت‌گیرانه، نوآوری فناوریانه و فشار بازار، سه ضلع اصلی این تحول را شکل داده‌اند. در این کشورها، کاهش مصرف سوخت از یک شعار زیست‌محیطی به یک راهبرد صنعتی و اقتصادی تبدیل شده است. مسیری که نشان می‌دهد اصلاح ناوگان سنگین، بدون تصمیم‌های سخت و سرمایه‌گذاری هرفمند، امکان‌پذیر نخواهد بود

نقش تریلرها در کاهش مصرف

برخلاف تصور عمومی که تمرکز صرفاً بر موتور کشنده‌ها می‌گذارد، در اروپا برای نخستین بار تریلرها و نیم‌تریلرها نیز وارد دایره مقررات مصرف و آلایندگی شدند. طراحی آیرودینامیک تریلر، وزن سازه، نوع محور و حتی سیستم‌های کمکی نصب‌شده روی آن، تأثیر مستقیمی بر مصرف سوخت کل مجموعه دارد.

استانداردهای جدید اروپایی، تولیدکنندگان تریلر را ملزم کرده تا با استفاده از فناوری‌های آیرودینامیک و کاهش وزن، سهم خود را در کاهش مصرف ایفا کنند؛ رویکردی که به کاهش چند درصدی مصرف در مسیرهای طولانی منجر شده است.

آمریکا؛ مسیر فناوری محور به جای مقررات مستقیم

در ایالات متحده، رویکرد کاهش مصرف سوخت ناوگان سنگین بیش از آنکه مبتنی بر مقررات سخت‌گیرانه مستقیم باشد، بر تحریک نوآوری فناوریانه استوار شده است. برنامه‌های تحقیقاتی گسترده‌ای با مشارکت دولت، خودروسازان و شرکت‌های لجستیک اجرا شده که هدف آن‌ها افزایش بهره‌وری سوخت و کاهش هزینه عملیاتی کامیون‌ها بوده است. برنامه‌های تحقیقاتی دولت آمریکا نشان دادند که با ترکیب بهینه‌سازی موتور، آیرودینامیک پیشرفته، کاهش وزن و مدیریت هوشمند انرژی، می‌توان مصرف سوخت کشنده‌ها را به‌طور قابل توجهی کاهش داد؛ بدون آن که کارایی حمل‌بار یا قابلیت اطمینان ناوگان قربانی شود.

فناوری قلب تحول مصرف سوخت است

کاهش مصرف سوخت در کشنده‌ها و تریلرها بدون جهش فناوریانه ممکن نبود. موتورهای دیزلی نسل جدید با رانندگی بالاتر، سیستم‌های هوشمند مدیریت احتراق، گیربکس‌های پیشرفته و استفاده گسترده از داده‌های دیجیتال، همگی در خدمت کاهش مصرف قرار گرفته‌اند. در کنار آن، آیرودینامیک بدنه به یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش مصرف تبدیل شده است؛ به‌گونه‌ای که تغییرات ظاهراً کوچک در طراحی کابین با اتصال تریلر، در مسیرهای طولانی صرفه‌جویی قابل توجهی ایجاد می‌کند.

از دیزل کار آمد تا گذار انرژی

اروپا و آمریکا هر دو به این جمع‌بندی رسیده‌اند که کاهش مصرف سوخت دیزل، تنها یک مرحله

بخش حمل‌ونقل جاده‌ای سنگین، سال‌هاست به‌عنوان یکی از پرمصرف‌ترین و آلاینده‌ترین حوزه‌های اقتصاد انرژی شناخته می‌شود. کشنده‌ها و تریلرها اگرچه سهم محدودی از تعداد کل وسایل نقلیه را به خود اختصاص می‌دهند، اما نقش آن‌ها در مصرف سوخت، انتشار گازهای گلخانه‌ای و هزینه‌های لجستیک به‌مراتب فراتر از این سهم عددی است. به همین دلیل، در دودهمه اخیر، کاهش مصرف سوخت در ناوگان سنگین به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری انرژی و محیط‌زیست در اروپا و آمریکا تبدیل شده است. بررسی تجربه این کشورها نشان می‌دهد کاهش مصرف دیزل در کامیون‌ها نه حاصل یک اقدام مقطعی، بلکه نتیجه هم‌زمان اعمال استانداردهای سخت‌گیرانه، فشار مقرراتی، نوآوری فناوریانه و اصلاح ساختار بازار حمل‌ونقل بوده است.

ناوگان سنگین؛ سهم کم در تعداد، سهم بالا در مصرف

در اغلب کشورهای توسعه‌یافته، خودروهایی سنگین کمتر از ۱۰ درصد کل ناوگان جاده‌ای را تشکیل می‌دهند؛ اما سهم آن‌ها از مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها بسیار بالاست. در آمریکا، کامیون‌ها و کشنده‌ها حدود ۵ درصد وسایل نقلیه را شامل می‌شوند، اما بیش از ۲۰ درصد مصرف سوخت بخش حمل‌ونقل و سهم قابل توجهی از انتشار دی‌اکسید کربن و اکسیدهای نیتروژن را به‌خود اختصاص داده‌اند. در اروپا نیز وضعیت مشابهی حاکم است و همین عدم توازن، سیاست‌گذاران را به سمت تمرکز ویژه بر ناوگان سنگین سوق داده است.

اروپا؛ استانداردگذاری مستقیم برای مصرف و انتشار

اتحادیه اروپا نخستین منطقه‌ای بود که به‌صورت رسمی، استانداردهای الزام‌آور کاهش انتشار و به‌طور غیرمستقیم کاهش مصرف سوخت را برای کامیون‌ها و کشنده‌ها تعریف کرد. مقررات مصوب این اتحادیه، خودروسازان را ملزم می‌کند میانگین انتشار دی‌اکسید کربن محصولات خود را در بازه‌های زمانی مشخص کاهش دهند. از آن‌جا که مصرف سوخت دیزل رابطه مستقیم با میزان CO2 دارد، این استانداردها عملاً به‌ایزار اصلی کاهش مصرف سوخت تبدیل شده‌اند. اهداف تعیین‌شده در اروپا بلندپروازانه هستند: کاهش معنادار انتشار تا سال‌های ۲۰۳۰، ۲۰۳۵ و ۲۰۴۰ که خودروسازان را وادار کرده تا از اصلاحات جزئی عبور کرده و به بازطراحی اساسی کشنده‌ها و تریلرها روی آورند. این فشار مقرراتی باعث شده صنعت حمل‌ونقل سنگین اروپا وارد مرحله‌ای تازه از رقابت فناوریانه شود.

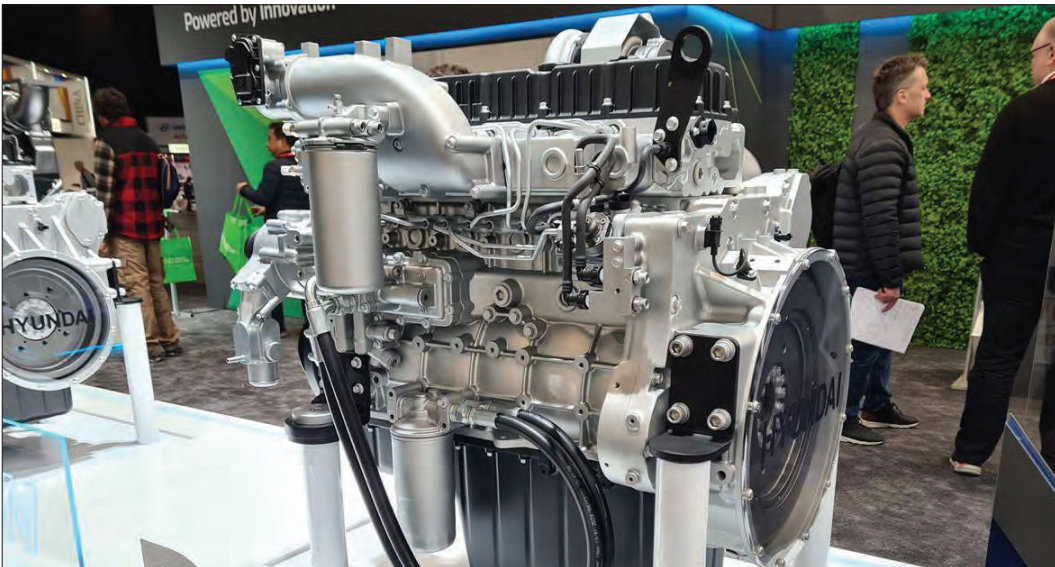
بهترین موتور دیزلی در سال گذشته از کدام برند بود؟

اهمیت بالایی دارد؛ چراکه هزینه سوخت همچنان یکی از اصلی‌ترین عوامل تعیین‌کننده در هزینه تمام‌شده حمل کالا محسوب می‌شود.

انتخاب این موتور به‌عنوان بهترین موتور دیزلی سال پیش، بازتاب‌دهنده رقابت فشرده میان سازندگان بزرگ موتور در جهان است؛ رقابتی که دیگر تنها بر قدرت و توان خروجی متمرکز نیست، بلکه کاهش مصرف، افزایش عمر مفید و انطباق با سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی را در اولویت قرار داده است.

در همین چارچوب، بسیاری از خودروسازان و تولیدکنندگان موتور به سمت بهینه‌سازی موتورهای دیزلی موجود حرکت کرده‌اند؛ چراکه این نوع پیش‌ران‌ها همچنان نقش اصلی را در حمل‌ونقل جاده‌ای و صنعتی ایفا می‌کنند.

کارشناسان معتقدند معرفی بهترین موتور دیزلی سال گذشته نشان می‌دهد که با وجود تمرکز جهانی بر توسعه خودروهایی برقی، موتورهای دیزلی همچنان ظرفیت بالایی برای بهبود فنی و کاهش اثرات زیست‌محیطی دارند. به‌نظر می‌رسد در سال‌های پیش‌رو، دیزل‌های کم‌مصرف و کم‌آلاینده همچنان یکی از ارکان اصلی صنعت حمل‌ونقل جهانی باقی‌بمانند.



«در تازه‌ترین ارزیابی‌های فنی صنعت موتورهای دیزلی، موتورهای جدید هیوندای اینفراکور موفق شدند عنوان «بهترین موتور دیزلی سال ۲۰۲۵» را از آن خود کنند. این انتخاب در جریان یک رویداد معتبر بین‌المللی حوزه موتور و ماشین‌آلات انجام شده و نشان‌دهنده تغییر رویکرد صنعت دیزل به سمت بهره‌وری بالاتر، مصرف سوخت کمتر و انطباق دقیق‌تر با استانداردهای زیست‌محیطی است.

موتورهای منتخب این شرکت در دو نسخه ۴ و ۶ سیلندر طراحی شده‌اند و برای کاربری‌های متنوعی از جمله خودروهای تجاری، ماشین‌آلات صنعتی و ناوگان حمل‌ونقل سبک و متوسط مورد استفاده قرار می‌گیرند. داوران این رویداد، معیارهایی همچون رانندگی مصرف سوخت، دوام فنی، میزان گشتاور، کاهش آلایندگی و سازگاری با مقررات جدید محیط‌زیستی را در فرآیند انتخاب مدنظر قرار داده‌اند.

بر اساس اعلام برگزارکنندگان، موتورهای جدید هیوندای اینفراکور توانسته‌اند در مقایسه با نسل‌های پیشین، مصرف سوخت را به‌طور محسوسی کاهش دهند و هم‌زمان عملکرد پایدارتری در شرایط کاری سنگین ارائه کنند. این موضوع به‌ویژه برای ناوگان‌های حمل‌ونقل و شرکت‌های لجستیک



۲۰۷ دو میلیارد تومان شد

این روزها قیمت انواع خودرو در بازار متاثر از تحریم‌ها و نوسانات بهای ارز به گونه‌ای رشد داشته که به عنوان مثال نسخه صفر کیلومتر پژو ۲۰۷ اتوماتیک فول با قیمتی نزدیک به ۲ میلیارد تومان خرید و فروش

می‌شود. کارشناسان معتقدند در صورت تداوم شرایط موجود، قیمت خودرو در بازار همچنان سیر صعودی خواهد داشت و احتمال کاهش یا تثبیت آن در آینده نزدیک دور از تصور است.

رونق خرید و فروش در بازار خودرو

بعد از یک دوره رکود، این روزها کم‌کم شاهد بازگشت رونق نسبی به بازار خودرو هستیم. کارشناسان از جمله دلایل این امر را تقاضای انباشته شده در طول یک ماه

می‌دهد و این درحالی است که آینده بازار نیز چندان قابل پیش‌بینی نیست و منظور از آن چه گفته شد، رونق نسبی خرید و فروش در بازار خودرو بود.

گذشته و در عین حال فرا رسیدن تعطیلات نوروز می‌داند. در واقع هر سال برنامه‌ریزی برای سفرهای نوروزی به خودی خود میزان تقاضا برای خودرو را در کشور افزایش

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۳ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۸۰۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۱۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۱۰۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد	۲۰۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۳۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۴۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد	۳۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۲۵	۱۰	▼
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۰	۱۲	▼
سایناس S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۲	۶	▼
سایناس GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۴	۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۳۴	۴	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۳۰۰	۲۵	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۹۴	۶	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۲۵	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۱۵	۱۰	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۲۷	۷	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۳۶	۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۳	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۱	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۵	۴	▼
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۴۹۸	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۷۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۱۰	۱۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۴۲۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۴۰۵	۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۵	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۶۳۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۳۰	۲۷	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۹۹	۲۱	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۴۹۵	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۴۸۰	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۷۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۳۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۵۱۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۶۲۱	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۵۹	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۷۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۹۰۵	۱۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۶۳	۱۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۷۱۵	۱۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۵۷	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد	۴۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۹۳۰	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۳۱۸	۳۰	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۷۱۵	۱۶۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۲۹	۱۴	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۵ میلیارد	۲۰۰	▲
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵ میلیارد	۳۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد	یک میلیارد	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۶ میلیارد و ۲۸۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۵۱	۲ میلیارد	۲۰۰	▲
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۵۵	۶ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۵ میلیارد	۰	
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۹ میلیارد	۵۰۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)				

نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت ۲۶ میلیارد و ۳۷۵ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.»

حسن پور گفت: «با گزارش گمرک شهید رجایی و پلیس امنیت اقتصادی پیرامون اظهار خلاف واقع یک متخلف که محموله نفتگاز را روغن پایه اظهار کرده بود، پرونده تشکیل و تخلف در تعزیرات حکومتی رسیدگی شد.»

«مدیرکل تعزیرات حکومتی هرمزگان از محکومیت ۲۶ میلیارد ریالی قاچاقچی سوخت خبر داد. به گزارش اداره کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی، کیومرث حسن پور گفت: «پرونده قاچاق ۹۹۷ هزار و ۵۰۰ کیلوگرم کالای یارانه‌ای به ارزش ۱۶ میلیارد و ۴۸۴ میلیون ریال در شعبه دوم ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی بندرعباس رسیدگی شد.»

مدیرکل تعزیرات حکومتی هرمزگان افزود: «شعبه با توجه به مستندات موجود در پرونده و ارائه



قاچاق گازوئیل در پوششی روغن موتور پایه



مرسدس بنز با عرضه روانکارهای اختصاصی، جان تازه‌ای به خودروهای کلاسیک داد؛

اکسیر حیات برای اسطوره‌های نقره‌ای

مدرن به دلیل قدرت پاک‌کنندگی بالا و ویسکوزیته پایین، می‌تواند رسوبات مفیدی را که در موتورهای قدیمی نقش آب‌بند را بازی می‌کنند، شسته و باعث نشستی یا کاهش فشار روغن شوند. همچنین، حذف افزودنی‌هایی مانند ZDDP (روی و فسفر) از روغن‌های مدرن — که برای محافظت از کاتالیزورها ضروری بود — در موتورهای کلاسیک که دارای پیروهای تخت (Flat Tappets) هستند، منجر به سایش شدید میل سوپاپ می‌شود. مرسدس با عرضه روغن‌های ۱۰W-40 و ۲۰W-50 اختصاصی خود، دقیقاً این خلأ فنی را پر کرده است؛ فرمولاسیونی که در عین بهره‌گیری از پایه باکیفیت، تعادل افزودنی‌ها را به سبک دوران طلایی مکانیک حفظ کرده است.

«روغن به مثابه قطعه یدکی

از منظر استراتژی برند، مرسدس بنز با این کار «روانکار» را از یک کالای مصرفی عمومی (Commodity) به یک «قطعه یدکی حساس» ارتقا داده است. این شرکت به مالکان خودروهای کلاسیک این اطمینان را می‌دهد که بهترین نگهداری برای قلب تپنده خودروی ارزشمندشان، همان کسی است که آن را ساخته است. این حرکت، وفاداری به برند را در بازاری تقویت می‌کند که خودروها نه فقط وسیله نقلیه، بلکه سرمایه‌هایی رو به رشد هستند.

«پیامی برای بازار داخلی و صنعت روانکار ایران

ایران به دلیل داشتن ناوگان قابل توجهی از خودروهای کلاسیک و قدیمی، پتانسیل بالایی برای عرضه روانکارهای تخصصی دارد. در حالی که بازار ما اغلب میان روغن‌های معدنی ارزان‌قیمت و روغن‌های سنتتیک بسیار مدرن (که لزوماً برای موتورهای قدیمی مناسب نیستند) تقسیم شده است، جای خالی روانکارهای «کلاسیک‌محور» که با نگاهی به ساختار موتورهای قدیمی اما با استانداردهای کیفی امروز تولید شده باشند، به شدت حس می‌شود.

اقدام مرسدس بنز نشان داد که «تکنولوژی روانکاری» لزوماً به معنای حرکت به سمت روغن‌های صفر-بیست (۰W-20) نیست؛ بلکه گاهی تکنولوژی یعنی بازگشت به عقب و بازطراحی دقیق آن چه که یک موتور اصیل برای زنده ماندن به آن نیاز دارد.

این رویکرد می‌تواند الگویی برای تولیدکنندگان داخلی باشد تا با بخش‌بندی دقیق‌تر بازار، محصولاتی تخصصی برای حفاظت از سرمایه‌های نوستالژیک خیابان‌های ایران عرضه کنند. در نهایت، روغن‌های اختصاصی بنز ثابت کردند که برای دوام آوردن در مسیر آینده، گاهی باید نگاهی دقیق و مهندسی شده به میراث گذشته داشت.

«بسته‌بندی با طعم نوستالژی

مرسدس بنز حتی در طراحی ظاهری این محصولات نیز وفاداری به سنت‌ها را فراموش نکرده است. قوطی‌های این روغن‌ها با الهام از طراحی‌های کلاسیک و نمادهای تاریخی این برند طراحی شده‌اند تا حس اصالت را از همان نگاه اول به مصرف‌کننده منتقل کنند. این محصول هم‌اکنون از طریق شبکه نمایندگی‌های مجاز مرسدس بنز و مراکز خدمات کلاسیک این شرکت در دسترس مالکان قرار گرفته است تا اطمینان حاصل شود که «ستاره‌های قدیمی» جاده‌ها، همچنان با همان کیفیتی که از خط تولید خارج شده‌اند، به حیات خود ادامه می‌دهند.

«وقتی نوستالژی با مهندسی دقیق روغن کاری می‌شود

اقدام اخیر کمپانی مرسدس بنز در عرضه روغن موتورهای اختصاصی (Bespoke) برای مدل‌های کلاسیک، صرفاً یک حرکت تجاری برای فروش چند لیتر روانکار بیشتر نیست؛ بلکه بیانیه‌ای هوشمندانه در راستای «حفظ میراث» و درک دقیق شکاف تکنولوژیک میان روغن‌های مدرن و موتورهای قدیمی است. برای متخصصان حوزه روانکاری، این خبر حامل پیام‌های مهمی است که فراتر از برند ستاره سه پر می‌رود.

«چرا روغن‌های مدرن برای کلاسیک‌ها کافی نیستند

در دهه‌های اخیر، تمرکز صنعت روانکار بر کاهش ویسکوزیته (برای صرفه‌جویی در سوخت) و حذف برخی افزودنی‌ها (برای حفاظت از کاتالیزورهای حساس) بوده است. روغن‌های امروزی با استانداردهایی نظیر API SP یا LSAC GF-6، برای موتورهایی با نوسان‌های بسیار محدود و سیستم‌های پیشرفته کاهش آلایندگی طراحی شده‌اند.

اما در یک مرسدس بنز متعلق به دهه ۷۰ یا ۸۰ میلادی، ما متالورژی متفاوت، واشرهای لاستیکی و چوب‌پنبه‌ای قدیمی و سیستم‌های سوپاپ متفاوتی روبه‌رو هستیم. بسیاری از روغن‌های سنتتیک

«صنعت خودرو بیش از هر حوزه دیگری درگیر این «نوگرایی افراطی» شده؛ جایی که استانداردهای جدید آلایندگی و بهره‌وری، پیوند خودروهای اصیل گذشته را با ملزومات مدرن امروزی قطع کرده‌اند. اما آیا می‌توان با فرمول‌های شیمیایی، پلی میان مهندسی نوستالژیک دهه‌های طلایی و استانداردهای سخت‌گیرانه قرن بیست و یکم زد؛ بسیاری از مالکان خودروهای ارزشمند قدیمی و کلاسیوترها، سال‌هاست با این چالش دست و پنجه نرم می‌کنند که آیا «بهترین‌های امروز» واقعا برای «اسطوره‌های دیروز» هم بهترین هستند؟ پاسخ به این پرسش، در لایه‌های پنهان ویسکوزیته و افزودنی‌هایی نهفته است که فراتر از اعداد روی قوطی‌های روغن، با متالورژی و ساختار موتورهای کلاسیک سخن می‌گویند. وقتی یک غول خودروسازی تصمیم می‌گیرد به جای نگاه به افق‌های دور دست برقی، نگاهی دوباره به میراث روغن خورده و فلزی خود بیاندازد، یعنی قواعد بازی در بازار روانکارها در حال تغییر است. این تغییری است که نه از جنس حذف، بلکه از جنس «تطبیق و احترام به اصالت» است.



سپید سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

«ماموریت ویژه ستاره سه پر برای قلب‌های کلاسیک

کمپانی مرسدس بنز در اقدامی که تحسین جوامع کلاسیکونی را برانگیخته، رسماً وارد حوزه تولید روانکارهای تخصصی برای مدل‌های کلاسیک خود شده است. این پروژه که تحت نظارت دقیق بخش «مرسدس بنز کلاسیک» توسعه یافته، شامل عرضه روغن موتورهایی است که به طور اختصاصی برای پیشران‌های تولید شده در دهه‌های گذشته فرموله شده‌اند. این محصولات جدید در دو گرید اصلی وارد بازار شده‌اند تا طیف وسیعی از مدل‌های تاریخی را پوشش دهند:

۱- گرید 10W-40: که به طور ویژه برای موتورهای مدرن تر کلاسیک (مدل‌های دهه ۸۰ میلادی به بعد) طراحی شده است.

۲- گرید 20W-50: که برای موتورهای بزرگ‌تر و قدیمی‌تر که نیاز به فیلم روغن ضخیم‌تر و پایداری حرارتی بالاتر دارند، در نظر گرفته شده است.

مهندسی معکوس برای حفاظت پیشرو

جزئیات منتشر شده نشان می‌دهد که مهندسان مرسدس بنز صرفاً به بسته‌بندی جدید اکتفا نکرده‌اند.

XSS PRO

MVM
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 ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



و سطح عایق زردی کابین پهپود را به آهستگی از سفارش های طراحی شده حذف و به وسیله پیرانه عریض می شود: مورد ۵، ۱ لیتری ۳ سیلندر تنفس طبیعی یا ۱۸۸ سیسیلندر قدرت و موتور ۱۸۸ Vc-Turbo توان حدود ۲۴۸ سیسیلندر است. از سوی دیگر، به پیرانه های گریزکی XtronicCVT می دهند که برای کاهش مصرف سوخت و نیروی می توضیح های بهسازی شده است. سیستم انتقال قدرت در این مدل جلودر برخی از پیرانه ها چارچر شده که از آن می شود. تغییرات جدید بدنه تیپ و امکانات، در بازار از یک مکانی شامل ۲۷ مدل هزار دلار، آغاز خواهد شد.

[illegible]

نیسان «آلتیما» باساختارجدید

[illegible]

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

هشدار!



کشف لاستیک‌های قاچاق در ساوجبلاغ

فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ از توقیف خودروی حامل ۱۲۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ سید امین موسوی در گفت و گو با خبرنگار خبرگزاری پلیس، گفت: «ماموران اداره مبارزه با قاچاق کالا و ارز پلیس آگاهی شهرستان ساوجبلاغ در حین گشت‌زنی در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی وانت آریسان حامل بار مشکوک و آن را

متوقف می‌کنند.» وی افزود: «در بازرسی از خودرو و متوقف شده ماموران موفق به کشف تعداد ۱۲۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۳ میلیارد ریال شدند.» فرمانده انتظامی ساوجبلاغ با اشاره به این که راننده خودرو با تشکیل پرونده به تعزیرات حکومتی معرفی شد گفت: «برخورد قاطع و مستمر با قاچاقچیان کالا، همواره در دستور کار پلیس این شهرستان قرار دارد.»

«ترازانو»، برندی که در بازار جهانی از اعتبار چشمگیری برخوردار است؛

حضور موثر «کورال تایر» در نهمین نمایشگاه لجستیک



سپهر سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

نهمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته تهران در اواخر آذرماه سال جاری برگزار شد؛ رویدادی که مدیران ارشد صنعت، کارشناسان فنی و

تصمیم‌گیرندگان حوزه لجستیک را گرد هم آورد تا تازه‌ترین دستاوردهای فناوری، مدل‌های نوین تامین و رویکردهای به‌روز این صنعت را از نزدیک بررسی کنند و در فضایی تخصصی به تبادل تجربه بپردازند.

در این میان، کورال تایر به‌عنوان نماینده انحصاری برند ترازانو (TRAZANO) و شریک تجاری گروه صنعتی ZC Rubber – نهمین تایر‌ساز برتر جهان – حضوری معنادار و هدفمند در این رویداد داشت. حضوری که نه صرفاً برای نمایش محصول، بلکه برای بازنمایی یک نقش تعریف‌شده در زنجیره تامین تایر کشور شکل گرفت؛ نقشی مبتنی بر تعهد، ثبات و نگاه بلندمدت. برای درک جایگاه امروز کورال تایر، باید به مسیر حرفه‌ای این برند از سال ۱۳۹۸ بازگشت؛ مسیری که با تمرکز بر واردات اصولی تایرهای سبک و سنگین آغاز شد و به شکل‌گیری یک همکاری استراتژیک و پایدار با ZC Rubber انجامید.

این پیشینه، کورال تایر را در جایگاه برندی قرار داده که نمایندگی انحصاری ترازانو را نه به‌عنوان یک امتیاز تجاری، بلکه به‌عنوان یک مسئولیت حرفه‌ای تعریف کرده است. غرغه کورال تایر در نمایشگاه لجستیک، بازتابی از همین رویکرد بود. این فضا به‌گونه‌ای طراحی شده بود که بیش از آن که یک ویتترین محصول باشد، نقطه تماس مستقیم با تصمیم‌گیرندگان بازار و بستری برای گفت‌وگو درباره آینده تامین تایر در ایران محسوب شود.

برند ترازانو، به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مستقیم ZC Rubber، سال‌هاست در بازار جهانی و داخلی به‌عنوان گزینه‌ای قابل‌انکاد در حوزه تایرهای باری و تجاری شناخته می‌شود. رتبه جهانی ZC Rubber و جایگاه ترازانو در سبد محصولات این گروه صنعتی، به این برند اعتباری داده که تنها در سایه یک شبکه توزیع رسمی و متعهد معنا پیدا می‌کند؛ نقشی که کورال تایر به‌عنوان نماینده انحصاری، آن را بر عهده گرفته است.

در این چارچوب، کورال تایر تلاش کرده از جایگاه یک «واردکننده تایر» عبور کرده و به همراه همیشگی ناوگان‌ها تبدیل شود؛ برندی که مسئولیت کیفیت، اصالت کالا و پشتیبانی بلندمدت را به‌صورت یکپارچه بر عهده دارد. معرفی ترازانو در غرغه کورال تایر، با مفاهیمی چون «انتخاب هوشمندانه»، «ارزش واقعی» و «همراهی پایدار» گره خورده بود؛ مفاهیمی



در رویدادهای B2B، کیفیت ارتباطات اهمیت بیشتری نسبت به کمیت دارد. داده‌های ثبت‌شده از غرغه کورال تایر، نشان‌دهنده موفقیت این برند در جذب مخاطبان مرتبط و تصمیم‌گیرنده است؛ میانگین بازدید روزانه بیش از ۲۵۰ نفر بود و ارتباطات موثر حدود ۳۰۰ ارتباط هدفمند ثبت شد. این آمار، با توجه به ماهیت تخصصی نمایشگاه، نشان می‌دهد کورال تایر توانسته به‌عنوان نماینده انحصاری ترازانو و شریک رسمی ZC Rubber، به مقصدی کلیدی برای فعالان حوزه لجستیک تبدیل شود. در مجموع، حضور کورال تایر در نهمین نمایشگاه لجستیک را می‌توان یک اقدام استراتژیک چندلایه ارزیابی کرد؛ حضوری که فراتر از یک رویداد نمایشگاهی، به تقویت جایگاه نمایندگی انحصاری ترازانو، تعمیق همکاری با ZC Rubber و بازتعریف نقش واردات مسئولانه در بازار تایر کشور انجامید.

کورال تایر با چنین رویکردی، خود را نه تنها به‌عنوان واردکننده، بلکه به‌عنوان معمار اعتماد، تضمین‌کننده اصالت و همراه بلندمدت ناوگان‌ها معرفی کرده است؛ نقشی که در نهایت به معرفی و تثبیت یکی از برندهای معتبر تایر جهان، یعنی ترازانو، در بازار ایران منجر شده است

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 و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-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 وینارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	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-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-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 BS-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-سورنوتو 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







تکنولوژی منحصر به فرد ترمز «بوگاتی»

«سیستم ترمز بوگاتی شیرون (Bugatti Chiron) یکی از پیشرفته ترین مجموعه های ترمزی در صنعت خودروسازی به شمار می رود و به طور ویژه برای مهار سرعت های فراتر از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت توسعه یافته است. این سیستم از دیسک های کربن-سرامیکی خنک شونده و سوراخ دار بهره می برد که قطر آن ها در جلو به حدود ۴۲۰ میلی متر و در عقب به ۴۰۰ میلی متر می رسد؛ ابجادی که در میان خودروهای تولیدی جزو بزرگ ترین ها محسوب می شود. کالیپر ها به صورت اختصاصی برای شیرون طراحی شده اند و در محور جلو از نوع ۸ پیستونه تیتانیومی و در عقب ۶ پیستونه هستند؛ ترکیبی که نیروی گیرهای عظیمی ایجاد می کند و در عین حال با کاهش وزن، مقاومت حرارتی بالایی دارد. برای مدیریت

حرارت شدید ناشی از ترمزگیری های پرفشار، ورودی های هوای متعدد در سپر جلو و شیلدهای حرارتی ویژه تعبیه شده تا جریان هوا به خنک کاری سریع دیسک ها کمک کند. در سرعت های بسیار بالا، سامانه آبرودنماییکی نیز وارد عمل می شود؛ باله عقب با زاویه ای تند به عنوان ایربریک عمل کرده و نیروی رو به پایین قابل توجهی تولید می کند. این سازوکار هنگام ترمزگیری از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت نیرویی معادل حدود ۲ جی به خودرو وارد می کند و در زمانی کوتاه آن را متوقف می سازد. مجموعه این فناوری ها باعث شده سیستم ترمز شیرون نه تنها توان مهار قدرت عظیم W16 را داشته باشد، بلکه معیار جدیدی برای پایداری و ایمنی در هایپرکارها تعریف کند.

در گفت و گو با یک کارشناس صنعت خودرو مطرح شد؛

تولید خودرو و قطعه در محاصره سیاست های متناقض

بی توجهی به زنجیره تامین، نبود حمایت بانکی و اصرار بر کنترل قیمت، توان تاب آوری قطعه سازان را کاهش داده و آینده تولید خودرو را مبهم کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در شرایطی که نوسان نرخ ارز، محدودیت های بانکی و سیاست های متناقض تجاری، فضای تولید را هر روز ناامن تر می کند، قطعه سازان به عنوان ستون پنهان صنعت خودرو، بیشترین فشار را تحمل می کنند. ادامه قیمت گذاری دستوری، تخصیص ارز به واردات به جای تولید و بی توجهی به زنجیره تامین، نه تنها توان تاب آوری تولیدکنندگان را کاهش داده، بلکه خطر تضعیف تولید داخلی و وابستگی بیشتر به واردات را به یک تهدید جدی اقتصادی تبدیل کرده است.

بی توجهی سیاست های ارزی به تولید

اسماعیل شجاعی، کارشناس صنعت خودرو در تشریح وضعیت صنعت قطعه و خودرو سازی پس از انتقال ارز از کانال اول به کانال دوم به «دنیای خودرو» گفت: «ما با پدیده های نام تغییر پیوسته نرخ ارز روبه روهستیم و این نوسانات همواره با مسائل چالش های تازه همراه شده است. کشور در عمل در شرایط جنگ اقتصادی قرار دارد، اما سیاست های پولی و ارزی متناسب با الزامات چنین شرایطی تدوین و اجرا نشده است؛ موضوعی که به طور کامل آشکار است و جای تردید در آن وجود ندارد.» وی اضافه کرد: «مساله مهم تر این است که در چنین فضای پرتلاطم و پرریسکی، تاچه اندازه به تولید توجه شده است تا از این ناحیه آسیب نبیند. کشوری که در مسیر جنگ قرار دارد یادر شرایط جنگی به سر می برد، نخستین ستون اقتصادی که باید از فروپاشی آن جلوگیری کند، تولید است.»

شجاعی تصریح کرد: «صنعت خودرو فقط به تولید یک محصول نهایی محدود نمی شود. این صنعت به شکل مستقیم و غیرمستقیم با بیش از ۶۰ حوزه و فعالیت دیگر در ارتباط است. از خدمات پس از فروش و زنجیره تامین گرفته تا لجستیک، مهندسی و به ویژه قطعه سازی، همگی به ادامه فعالیت و پایداری صنعت خودرو وابسته هستند و اختلال در هر یک از این بخش ها می تواند کل این صنعت را تحت تاثیر قرار دهد.»

این کارشناس صنعت خودرو و اظهار داشت: «قطعه سازان بخشی جدایی ناپذیر از این زنجیره هستند و آن چه امروز تولید کنندگان، متخصصان و فعالان این حوزه مشاهده می کنند این است که در نظام حکمرانی اقتصادی کشور، تولید در اولویت نیست. سوال ساده از متولیان این است: کدام اقدام مشخص، قابل گزارش و مستند در حمایت از تولید انجام شده است؟»

سیگنال های سیاست گزاری به نفع واردات و علیه تولید شجاعی با انتقاد از بی توجهی متولیان تصمیم گیر در حوزه پولی و بانکی گفت: «نظام حکمرانی در تدوین و اجرای سیاست های پولی و ارزی، در عمل توجهی به تولید ندارد. اگر تولید در اولویت بود، مجلس در سالی که شعار رسمی کشور رفع موانع تولید اعلام شد، به سمت تصویب واردات خودروهای دست دوم حرکت نمی کرد.»

وی اضافه کرد: «من به صورت مستقیم از ده ها قطعه ساز شنیدم که اعلام می کنند توان تولید بسیاری از قطعات را در داخل کشور دارند، اما ارز به جای حمایت از تولید، به واردات اختصاص می یابد. این قطعه سازان می گویند می توانیم مواد اولیه مورد نیاز را وارد کنیم و محصول نهایی را در داخل تولید کنیم، اما تعرفه ها به شکلی تنظیم شده که تعرفه کالای ساخته شده وارداتی از تعرفه مواد اولیه کمتر است و در نتیجه، واردات بر تولید ترجیح داده می شود.»

شجاعی تصریح کرد: «این یعنی سیاست گزار سیگنال می دهد که واردات را ترجیح می دهد. وقتی چنین پیام روشنی از سمت سیاست های ارزی و تجاری ارسال می شود، دیگر نمی توان ادعا کرد که تولید در اولویت نظام حکمرانی قرار دارد. اگر قرار بود تولید اولویت باشد، چنین رفتارهایی را مشاهده نمی کردیم. سوال جدی این است که نظام مالی پشتیبان تولید کجاست؟ کدام بانک و کدام بخش از سیستم مالی کشور واقعا در خدمت تولید قرار گرفته است؟» وی تاکید کرد: «نظام ارزی کشور اگر مدعی حمایت از تولید است، باید گزارش دهد که در یک سال گذشته چه اقداماتی در این مسیر انجام داده است. نمی شود کشور در شرایط نامطلوب اقتصادی باشد و تنها سیاست ثابت این باشد که قیمت خودرو افزایش پیدا نکند، در حالی که قیمت همه نهادهای تولید چند برابر شده است.»



قیمت گذاری دستوری و سیگنال توقف تولید

این کارشناس صنعت خودرو درباره سیاست های دستوری قیمت گذاری محصول نهایی خودرو سازان و قطعه سازان گفت: «این که به تولید کننده گفته شود قیمت محصول را ثابت نگه دارد، در حالی که هزینه مواد اولیه، انرژی، دستمزد و سایر یک پیم به طور مستمر افزایش پیدا می کند، در عمل گویی هم به معنی دارد. تولید را متوقف کن.»

وی افزود: «به عنوان یک کارشناس صنعت خودرو، این رفتار را این گونه تفسیر می کنم که اراده ای برای متوقف سازی زنجیره تولید خودرو در کشور وجود دارد تا در نهایت، وارد کننده محصولات کشورهای دیگر، به ویژه چین شومیم. برداشت دیگری از این سیاست ها نمی توان داشت.»

شجاعی تصریح کرد: «اگر نظام حکمرانی واقعا اقدامی برای حمایت از تولید و قطعه سازان انجام داده است، انتظار می رود این اقدامات به صورت شفاف گزارش شود. تولید کننده نمی تواند در فضایی فعالیت کند که همه فشارها بر دوش اوست، اما هیچ ابزار حمایتی در اختیارش قرار ندارد.»

وی اظهار داشت: «ما یاد گرفته ایم در بحران های اقتصادی، ساده ترین راه را انتخاب کنیم؛ یعنی سرکوب قیمت خودرو. اما این سرکوب، نه تنها به نفع مصرف کننده نیست، بلکه در

صحبت از وضعیت فعلی
تولید کنندگان سخت است.
بسیاری از آن ها در لبه پرتگاه
قرار دارند و با حداقل توان
تولید را زنده نگه داشته اند.
ما زمانی چند هزار قطعه ساز
فعال داشتیم؛ اما امروز بخش
بزرگی از قطعه سازان کوچک
از چرخه تولید خارج شده اند

بلندمدت به نابودی تولید داخلی منجر می شود. وقتی زنجیره تولید آسیب ببیند، تبعات آن به مراتب سنگین تر از افزایش قیمت خواهد بود؛ زیرا در نهایت، بازار با کمبود، بیکاری و وابستگی شدید به واردات مواجه می شود.»

تورم، نتیجه مستقیم تضعیف تولید

شجاعی درباره آثار زیان بار ادامه سیاست های فعلی در حوزه تولید گفت: «تورم، محصول مستقیم فقدان تولید است. هر زمان تولید به اندازه کافی وجود داشته باشد، امکان کنترل و مهار تورم فراهم می شود. اما وقتی تولید تضعیف شود، تورم به طور طبیعی تشدید خواهد شد.»

وی افزود: «بخشی از تورم کشور به افزایش مداوم نرخ ارز نسبت داده می شود و آن را به بحران های سیاسی گره می زند؛ اما سوال این جاست که برای متعادل نگه داشتن شرایط تولید کننده چه اقدامی انجام شده است؟ نمی توان از تولید کننده انتظار داشت قیمت محصول خود را ثابت نگه دارد، در حالی که هزینه های چند برابر شده است. در چنین شرایطی، تولید کننده یا باید زیان انباشته را بپذیرد یا تولید را متوقف کند.»

شجاعی اظهار داشت: «واقعیت این است که تولید کنندگان ما، به ویژه در حوزه خودرو و قطعه سازی، انسان های شریف و نجیبی هستند. آن ها در شرایطی که منطق اقتصادی حکم به توقف تولید می دهد، همچنان چرخ تولید را متوقف نکرده اند تا فشار بیشتری به مردم وارد نشود. اگر امروز کالا گران است، حداقل در بازار موجود است و این موضوع به دلیل ایستادگی تولید کنندگان است. آن ها با تحمل فشارهای شدید، بار ناکارآمدی نظام حکمرانی را بر دوش کشیده اند.»

ناکارآمدی، فقدان شایسته سالاری و خطر دامپینگ

این کارشناس صنعت خودرو گفت: «بخش قابل توجهی از ناکارآمدی های موجود، به نبود شایسته سالاری بازمی گردد. شایسته سالاری یعنی سپردن جایگاه تصمیم گیری به افراد متخصص و با تجربه. اگر مدیران آگاه و کارآمد در رأس تصمیم گیری قرار داشتند، پیش از صدور هر بخشنامه نظر بخش خصوصی و تولید کنندگان را جویا می شدند. نشانه روشن این ناکارآمدی آن است که مسیر تصمیم گیری به روی تولید کننده بسته مانده است.»

شجاعی تصریح کرد: «نظام بانکی اگر مدعی کارآمدی است، باید گزارش دهد که کجا و چگونه از تولید حمایت کرده است. وقتی هزینه تولید چند برابر می شود، ادامه فعالیت اقتصادی عملا غیرممکن خواهد بود. در چنین فضایی، کشورهایی مانند چین با استفاده از سیاست دامپینگ، کالاهای را با قیمت های بسیار پایین به بازار ایران عرضه می کنند؛ حتی پایین تر از هزینه تمام شده خودشان. هدف این است که تولید داخلی تضعیف و وابسته شود.»

این کارشناس صنعت خودرو تأیید کرد: «وقتی تولید داخلی از بین رفت، همان کالاهای با قیمت های بسیار بالاتر به کشور فروخته خواهد شد. این یک فاجعه اقتصادی است که امروز نشانه های آن را به وضوح می بینیم.»

تاب آوری قطعه سازان در آستانه فروپاشی

شجاعی در پاسخ به این سوال که تولید کننده در شرایط فعلی چقدر قدرت تاب آوری دارد؟ گفت: «صحت از وضعیت فعلی تولید کنندگان سخت است. بسیاری از آن ها در لبه پرتگاه قرار دارند و با حداقل توان، تولید را زنده نگه داشته اند. ما زمانی چند هزار قطعه ساز فعال داشتیم، اما امروز بخش بزرگی از قطعه سازان کوچک از چرخه تولید خارج شده اند؛ زیرا حتی توان پرداخت حقوق کارگران یا هزینه های اولیه کارگاه را ندارند.»

وی تصریح کرد: «خروج این واحدها از چرخه تولید به معنای افزایش بیکاری و تشدید بحران های اجتماعی است. در عین حال، برخی با شعار تعطیلی ایران خودرو و سایپا و نفی کامل خودرو داخلی، صورت مساله را می خواهند پاک کنند. کیفیت یک زنجیره است. اگر قانون گذار، سیاست گزار صنعتی یا مدیر دولتی در جایگاه خود به مساله کیفیت توجه نداشته باشد، نمی توان انتظار محصول با کیفیت داشت. کارنامه این افراد در حمایت از تولید باید مورد بررسی قرار گیرد.»

این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: «من مخالف واردات نیستم؛ واردات باید حدود ۱۰ درصد تولید باشد، بدون رانت و با تعرفه مشخص تا تولید داخلی توان رقابت پیدا کند. اما وقتی همه ابزارها علیه تولید به کار گرفته می شود، انتظار تاب آوری بی پایان منطقی نیست.»

بیان این که هزینه تنظیم قولنامه برای هر یک از طرفین توسط کارشناسان خبره و آموزش دیده مورد تایید مرکز یک میلیون تومان پیش بینی شده است، یادآور شد: «هزینه ورود مراجعین با خودرو ۷۵ هزار تومان و همچنین توقف شبانه روزی ۱۰۰ هزار تومان تعیین شده است. هزینه ورودی مراجعین با موتور سیکلت نیز ۲۵ هزار تومان خواهد بود. هزینه کارشناسی سیار خودرو در مرکز ۸۰۰ هزار تومان و کارشناسی در محل سایت را ۵۰۰ هزار تومان در نظر گرفته ایم.»

«لایحه اصلاحیه مصوبه تعیین بهای خدمات استفاده از مراکز خدماتی همگانی خرید و فروش خودرو در شهسهر تهران در صحن شورای شهر بررسی شد و مهدی پیرهادی رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر در این خصوص خاطر نشان کرد: «پیشنهاد شهر داری تهران برای ورودی به سایت استقرار و نمایش خودرو ۴۲ درصد افزایش و ۳۸۳ هزار ۴۰۰ تومان بود و پس از بررسی ها عدد ۳۵۰ هزار تومان را برای این بخش در نظر گرفتیم.» وی با



بهای خدمات مراکز همگانی خرید و فروش خودرو در تهران مشخص شد



باز خوانی یک دوگانه قدیمی در سایه اظهارات رسمی سازمان ملی استاندارد؛

خودرو یا سوخت کدام مقصر اصلی آلودگی هوا است؟

«با تداوم آلودگی هوا در کلانشهرهای کشور، به ویژه در کلانشهرهایی مانند تهران، اصفهان و مشهد، بار دیگر یکی از قدیمی ترین مناقشات حوزه انرژی و حمل و نقل به صدر بحث های کارشناسی بازگشته است: مقصر اصلی آلودگی هوا بنزین است یا خودرو؟ هر بار با افزایش شاخص آلودگی، افکار عمومی و حتی بخشی از تصمیم گیران، انگشت اتهام را به سمت کیفیت سوخت نشانه می روند و در مقابل، خودروسازان و برخی نهادهای صنعتی، خودروهای فرسوده و ضعف زیرساخت ها را عامل اصلی معرفی می کنند. اظهارات اخیر مسئولان آزمایشگاهی سازمان ملی استاندارد درباره کیفیت بنزین امایین دوگانه را وارد مرحله تازه ای کرده و ضرورت بازنگری در روایت غالب آلودگی هوا را پررنگ تر ساخته است.

«بنزین زیر ذره بین استاندارد

براساس اعلام رسمی سازمان ملی استاندارد، بنزین تولید داخل، به ویژه بنزینی که بر پایه میعانات گازی تولید می شود، از منظر شاخص های فنی در چارچوب استانداردهای تعیین شده قرار دارد. عدد اکتان این بنزین در محدوده استاندارد گزارش شده و در برخی موارد حتی فراتر از حداقل الزامات مصوب است. از نگاه آزمایشگاهی، بنزین بیورو ۵ تعریف واحد و مشخصی در سطح بین المللی دارد و بنزین بیورو ۵ تولید شده در کشور، از نظر پارامترهای فنی، تفاوتی با نمونه های عرضه شده در اروپا یا آمریکا ندارد. این موضع گیری رسمی، اگر چه ممکن است با تردیدهایی در افکار عمومی همراه باشد، اما از منظر نهادهای، یک سند فنی مهم در دفاع از کیفیت سوخت محسوب می شود.



محدودی خواهند داشت.

«خودروهای فرسوده: عامل مغفول آلودگی

یکی از متغیرهای کلیدی در معادله آلودگی هوا در ایران، سن بالای ناوگان خودرویی است. بخش قابل توجهی از خودروهای در حال تردد، عمری فراتر از استاندارد های جهانی دارند و به فناوری های مجهز هستند که اساسا برای استانداردهای آلاینده گی سخت گیرانه طراحی نشده اند. این خودروها نه تنها مصرف سوخت بالاتری دارند، بلکه میزان انتشار آلاینده های آن ها نیز چندین

برابر خودروهای جدید است. در چنین شرایطی، استفاده از بنزین بیورو ۵ نیز تنها می تواند نقش مُسکن را ایفا کند، نه درمان ریشه ای.

«شکاف فناوری در صنعت خودرو

صنعت خودروی کشور در سال های اخیر با محدودیت های سرمایه گذاری و فناوری مواجه بوده است. بسیاری از خودروهای تولید داخل، همچنان با استانداردهای حداقلی به بازار عرضه می شوند و فاصله محسوسی با فناوری روز دنیا دارند. نبود سامانه های پیشرفته کنترل آلاینده گی، ضعف در

«وارداتی ها و روایت دوگانه آلودگی

ورود محدود خودروهای وارداتی در سال های اخیر، تصویر روشن تری از این شکاف ارائه داده است. خودروهای مجهز به موتورهای جدید و سامانه های پیشرفته، در صورت استفاده از بنزین استاندارد، با مشکل خاصی مواجه نمی شوند و عملکرد قابل قبولی دارند. این واقعیت نشان می دهد که چالش اصلی نه صرفا کیفیت سوخت، بلکه هماهنگی میان سوخت و فناوری خودرو است. در غیاب این هماهنگی، حتی بهترین بنزین نیز نمی تواند آلایندگی ناوگان قدیمی را جبران کند.

«نقش سیاست گذاری در زنجیره آلودگی

نکته قابل تامل در اظهارات سازمان ملی استاندارد، تاکید بر تفکیک نقش فنی و سیاست گذاری است. این نهاد خود را مسئول آزمون و پایش کیفی می داند و نقشی در تصمیم گیری های کلان ندارد. در نتیجه، مسئولیت اصلی کاهش آلودگی هوا بر دوش سیاست گذاری در حوزه خودرو، حمل و نقل و انرژی است. بدون برنامه مشخص برای خروج خودروهای فرسوده، اصلاح نظام معاینه فنی و ارتقای فناوری تولید، مقصر دانستن بنزین به تنهایی نمی تواند راهگشا باشد. برآیند داده های فنی و تجربیات جهانی نشان می دهد بنزین استاندارد شرط لازم برای کاهش آلودگی هواست، اما شرط کافی نیست. سهم اصلی آلودگی در ایران بیش از آن که به کیفیت سوخت بازگردد، به ناوگان فرسوده، فناوری قدیمی خودروها و ناهماهنگی سیاست گذاری مربوط می شود. تا زمانی که این حلقه های مفقوده ترمیم نشوند، تغییر مداوم متهم از بنزین به خودرو یا بالعکس، تنها صورت مساله آلودگی هوا را پاک می کند.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح 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 اهر ۲۴ شهرکرد ۲۹ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیل‌بورد
Billboard

نوآوری در عین کلاسیک بودن

«کمپین تبلیغاتی بامو سری ۵ مدل ۲۰۲۶ به‌ویژه نسخه i540i با تمرکز بر تلفیق «نوآوری دیجیتال و لذت رانندگی کلاسیک» طراحی شده است. بامو در این کمپین، سدان لوکس خود را به‌عنوان پلی میان عملکرد اسپرت و فناوری‌های آینده‌نگر معرفی می‌کند. محتوای ویدئویی رسمی، شتاب نرم پیش‌ران ۶ سیلندر توئین-توربو، کابین کاملاً دیجیتال و سیستم iDrive جدید را در فضاهای شهری مدرن به تصویر می‌کشد. شعارهای محوری بر پویایی، اتصال هوشمند و پرستیژ متمرکز هستند. همچنین تأکید ویژه‌ای بر تجربه رانندگی محور، نورپردازی داخلی و دستیارهای پیشرفته رانندگی شده تا i540i به‌عنوان سدان اجرایی لوکس نسل نو برجسته شود.



اهمیت طراحی خودرو در جلب رضایت مشتری

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار



«۳۱ ژانویه سال جاری میلادی کمپانی مرسدس‌بنز از فیس لیفت سدان پرچمدار S یعنی S کلاس با عنوان W223 رونمایی کرد. به‌رغم زیبایی خیره‌کننده نسخه جدید این سدان فوق لوکس خوشنام بازار، اما برخلاف گذشته در طراحی آن، چراغ‌های دوبل جایی ندارند و پیشتر مدیر طراحی مرسدس‌بنز نیز به این موضوع اشاره کرده بود. درواقع گوردون واگنر معتقد است چراغ‌های دوبل هویت بصری محصول تازه مرسدس را زیر سوال می‌برد. بر این اساس طراحی چراغ‌ها در مدل W223 به‌گونه‌ای است که در آن ستاره‌های LED درون کاسه‌چراغ قرار گرفته و این همان پارامتری است که رضایت حداکثری علاقه‌مندان و طرفداران پر و پا قرص مرسدس‌بنز را به‌همراه داشته است. درعین حال ابعاد جلوینچره این مدل نیز برخلاف گذشته با تغییر محسوس مواجه نشده و مهندسان طراح مرسدس‌بنز اتخاذ این سیاست را نیز کاملاً منطبق بر سلیقه مشتریان و مخاطبان‌شان می‌دانند. هرچند که نوار مشکی پیاپویی به‌کار رفته در اطراف جلوینچره چهره خودرو را کاملاً دینامیک و جسورانه کرده است. به‌طور کلی فیس لیفت S کلاس W223 و تصاویر رندر از نسخه فیس لیفت بامو سری ۷ نسل هفتم موسوم به G70 به‌خوبی نشان می‌دهد که چراغ‌های دوبل دیگر جایگاهی در محصولات فوق لوکس و با پرستیژ خودروسازان مطرح ندارند. درنهایت تجربه کمپانی‌های خودروسازی بزرگ در زمینه طراحی محصولاتشان می‌تواند به‌خودی خود الگویی برای خودروسازان داخلی باشد تا با تکیه بر آن بتوانند محصولاتی را تولید و راهی بازار کنند که با جلب رضایت حداکثری مشتری، آمار فروش بالایی را رقم بزنند.

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار کاهش یافت



دیگنیتی پرایم با
۲۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۷۰۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس تیگو ۸ پرومکس
با ۹۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۶ میلیارد و ۱۰۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین G اتوماتیک
با ۱۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار یک میلیارد و ۷۶۵
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



تارا V4 اتوماتیک با
۳ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار یک میلیارد و ۹۲۲
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس



اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix.official