



رئیس کمیسیون سرمایه‌گذاری اتاق ایران
مطرح کرد:
تضعیف سرمایه در گردش به
دنبال انباشت مشکلات ساختاری
و سیاست‌های ناکارآمد



اولین بلندقامت «فراری»
همچنان اسپرت است؟

صفحه ۱۲

عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کاهش قدرت خرید و محدودیت تولید ادامه دارد

بازار خودرو ایران در شرایطی پیچیده و پرتلاطم قرار دارد. افزایش مداوم قیمت‌ها در کنار کاهش قدرت خرید متقاضیان باعث شده است تقاضای واقعی بازار به‌طور کامل پاسخ داده ..

صفحه ۳

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

آینده بیمه خودرو؛ رشد
محتاطانه در سایه چالش‌ها

صنعت بیمه خودرو در کشور با ترکیبی از فرصت‌ها و
تهدیدها روبه‌روست. رشد بازار، ورود...

صفحه ۲

«ویژن پالس» حریم خصوصی را
تهدید می‌کند؟

وقتی «هیوندای» پشت
دیوارها را اهم می‌بیند

هیوندای و کیا به‌تازگی از فناوری جدیدی به نام ویژن
پالس رونمایی کرده که به گفته آن‌ها نیاز به ...

صفحه ۶

تاثیر مستقیم مذاکرات بر بازار خودرو؛

خودروهای وارداتی در بازار
آزاد تا ۳۰۰ میلیون تومان
ارزان شدند

صفحه ۷

نارنجی پوشان جاده مخصوص در مسیر توسعه سبد محصولات گام بر می‌دارند؛

آریا پلاگین هیبرید؛ نقطه عطف سایپا در توسعه فناوری‌های نوین

صفحه ۵



امید محمدی

سرمدیر روزنامه دنیای خودرو

قیمت خودرو؛
مسأله‌ای اقتصادی؟

قیمت خودرو در ایران سال‌هاست از یک متغیر
اقتصادی خارج شده و به یک موضوع اقتصادی،
سیاسی و اجتماعی تبدیل شده است. در هیچ ...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

کدام چینی باکیفیت‌تر است؟

از خودروهای ارزان تا
استاندارد در سطح جهانی

صفحه ۸

فروش فیدلیتی الیت و ریسکت
قیمت قطعی و تحویل فوری

صفحه ۱۰

چرا اصلاح قیمت محصولات
ایران خودرو به یک ضرورت
اقتصادی تبدیل شده است؟

صفحه ۴

فناوری باتری خودروهای پاک آینده صنعت
خودرو را تغییر می‌دهند؟

تحول نوین در قلب
خودروهای برقی

صفحه ۱۴

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



بضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8



ارتباط با ما



ایستاموتورارس

021-22666698 | 021-26203814

اته‌خسرهانی

حس خوب، خرید مطمئن



G 150 داجیا به ۱۵۲ اسب‌بخار قدرت می‌رسد. برای انتقال قدرت در نسخه‌های هیبریدی داستر و بیگستر، از گیربکس دوکلاچه شش‌سرعت اتوماتیک همراه با پدال‌های تعویض دنده روی فرمان استفاده شده است. موتور الکتریکی نیز گیربکس دو سرعته مجزایی دارد که به صرفه‌جویی در مصرف سوخت خودرو کمک می‌کند. یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد پیشران هیبریدی **G 150** داجیا، قابلیت کار کردن هم‌زمان با بنزین و گاز مایع است. هر دو مدل داستر و بیگستر به دو پاک ۵۰ لیتری مجهز هستند که یکی از آن‌ها برای بنزین و دیگری برای گاز مایع اختصاص داده شده است. با پاک پر، این خودروها می‌توانند ۱۵۰۰ کیلومتر را با یک‌بار سوخت‌گیری پیمایش کنند.

داجیا با معرفی پیشران جدید، نوآورانه، هیبریدی و دوگانه‌سوز **G 150**، گام بزرگی برای فتح بازارهای مختلف برداشته است. نسخه‌های هیبریدی داجیا داستر و بیگستر اکنون به این پیشران مجهز شده‌اند. موتور جدید داجیا به‌طور هم‌زمان با بنزین و گاز مایع کار می‌کند و توسط موتور برقی نیز پشتیبانی می‌شود. این پیشران نوآورانه، نگرانی‌های مربوط به مصرف سوخت و همچنین پیمایش خودروهای پاک را به‌طور کامل برطرف می‌کند. پیشران جدید و هیبریدی داجیا داستر و بیگستر، یک موتور ۱.۲ لیتری سه‌سیلندر توربوشارژر است که توسط سیستم هیبرید خفیف حمایت می‌شود. این پیشران به تنهایی ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت آزاد می‌کند. با اضافه شدن موتور الکتریکی ۳۱ اسب‌بخاری در محور عقب، خروجی نهایی سیستم

افزایش اهمیت هیبریدها در «داجیا»



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

آینده بیمه خودرو؛ رشد محتاطانه در سایه چالش‌ها

افزایش یافته، اما تمرکز بر توسعه محصول و خدمات تکمیلی هنوز محدود است. در نتیجه، فرصت‌های بالقوه برای جذب مشتریان جدید و افزایش وفاداری بیمه‌گذاران به درستی مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.

جوفی به نقش نهاد ناظر در پیشبرد بازار بیمه خودرو اشاره کرد و گفت: «بیمه مرکزی باید با طراحی چارچوب‌های شفاف و سیاست‌های حمایتی، مسیر رشد را امن‌تر کند. فقدان نظارت دقیق، می‌تواند منجر به رقابت ناسالم، کاهش کیفیت خدمات و افزایش ریسک‌های مالی شود.» و افزود: «کنترل ضریب خسارت، مدیریت صحیح ریسک و بهبود فرآیندهای پرداخت، برای تحقق رشد پایدار بازار ضروری است.» به گفته وی، رشد بازار بیمه خودرو تنها با سرمایه‌گذاری در فناوری، آموزش بیمه‌گذاران و تقویت زیرساخت‌ها امکان‌پذیر است. او هشدار داد: «اگر تمرکز صرفاً بر افزایش تعداد بیمه‌نامه‌ها باشد، بدون توجه به کیفیت و رضایت مشتری، دستاوردهای رشد پایدار محدود خواهد ماند و احتمال نارضایتی عمومی افزایش می‌یابد.»

این کارشناس تاکید کرد و گفت: «بازار بیمه خودرو می‌تواند در کوتاه‌مدت نرخ رشد ۲ تا ۳ درصدی را تجربه کند، اما تحقق این هدف به هماهنگی میان شرکت‌های بیمه، سیاست‌های ناظر و استقبال مصرف‌کنندگان دارد.»

او افزود: «استفاده از داده‌های تحلیلی در ارزیابی ریسک، توسعه بیمه‌های نوآورانه و طراحی محصولات متناسب با نیاز بازار، از عوامل کلیدی موفقیت در آینده نزدیک خواهد بود. در مجموع، بازار بیمه خودرو در ایران با چشم‌اندازی محتاطانه اما امیدوارکننده روبه‌روست.» وی در پایان گفت: «ترکیب فناوری، نظارت دقیق، مدیریت ریسک و ارتقای کیفیت خدمات، کلید حفظ رشد پایدار و افزایش اعتماد بیمه‌گذاران است. بدون این توازن، فرصت‌های توسعه می‌تواند تحت فشار چالش‌های اقتصادی و عملیاتی از دست برود و آینده بیمه خودرو با ریسک‌های جدی مواجه شود.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«صنعت بیمه خودرو در کشور با ترکیبی از فرصت‌ها و تهدیدها روبه‌روست. رشد بازار، ورود فناوری‌های نوین و افزایش آگاهی بیمه‌گذاران، چشم‌انداز روشنی ایجاد می‌کند، اما هم‌زمان فشارهای اقتصادی، ریسک‌های خسارت و ضعف زیرساخت‌ها، مسیر توسعه را پرچالش کرده‌اند. این وضعیت، بیمه‌گران و مصرف‌کنندگان را وادار به بازنگری در استراتژی‌ها و رفتارهای خود کرده است. پیمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به روند کنونی بازار گفت: «بازار بیمه خودرو در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته، اما این رشد بیشتر محدود به حجم فروش و تعداد بیمه‌نامه‌ها بوده است، نه بهبود کیفیت خدمات یا ارتقای رضایت مشتریان.»

او افزود: «چالش اصلی صنعت، ایجاد تعادل میان توسعه کمی و حفظ استانداردهای کیفی است.» جوفی توضیح داد: «ورود فناوری‌های دیجیتال، فروش آنلاین بیمه‌نامه و استفاده از داده‌های کلان، امکان افزایش ضریب نفوذ بیمه را فراهم کرده است.» و افزود: «این ابزارها می‌توانند روند خرید و تمدید بیمه را ساده‌تر و شفاف‌تر کنند، اما بدون نظارت کافی، خطر کاهش کیفیت و افزایش شکایت بیمه‌گذاران وجود دارد.» به گفته جوفی، یکی از عوامل تعیین‌کننده آینده بازار، مدیریت ریسک و خسارت است. وی گفت: «افزایش قیمت خودروها و رشد هزینه قطعات یدکی، فشار مالی بیشتری به شرکت‌های بیمه وارد کرده است. اگر سیاست‌های قیمت‌گذاری و پوشش بیمه‌ای با دقت طراحی نشود، رشد بازار ممکن است با زبان‌های غیرمنتظره همراه شود.» این کارشناس حوزه بیمه افزود: «در سال‌های اخیر، سهم بیمه‌های شخص ثالث و بدنه از کل بازار

قیمت خودرو؛ مساله‌ای اقتصادی؟

به سمت زبان انباشته، کاهش سرمایه‌گذاری و افت کیفیت سوق داده است. کیفیتی که امروز یکی از مهم‌ترین نقاط مناقشه میان صنعت، رسانه و افکار عمومی است، بی‌ارتباط با همین سیاست قیمتی نیست.

در واقع، وقتی قیمت خودرو سیاسی می‌شود، کیفیت هم قربانی می‌شود. زیرا هیچ بنگاه صنعتی نمی‌تواند در بلندمدت، با قیمت‌های تکلیفی و زیان‌ده، نوآوری، ارتقای فناوری و بهبود ایمنی را در اولویت نگه دارد. در چنین شرایطی، کیفیت نه یک هدف واقعی، بلکه به ابزاری برای فرافکنی و اتهام‌زنی متقابل تبدیل می‌شود. نکته مهم‌تر آن است که سیاست‌گذار در این سال‌ها، کمتر حاضر شده مسئولیت نتایج این مداخلات را بپذیرد. هر زمان قیمت‌ها افزایش می‌یابد، مقصر خودروساز معرفی می‌شود و هر زمان تولید افت می‌کند، تحریم یا قطعه‌ساز. در این میان، سیاست قیمتی متناقض کمتر مورد بازخواست قرار می‌گیرد؛ سیاستی که نه منطق بازار را می‌پذیرد و نه قواعد حمایت هدفمند را اجرا می‌کند.

در کشورهای موفق خودروساز، قیمت خودرو یک مساله اقتصادی است که البته با ابزارهای حمایتی هوشمند همراه می‌شود؛ مانند وام ارزان، مشوق‌های مالیاتی یا حمایت از مصرف‌کننده کم‌درآمد. اما در ایران، ساده‌ترین و پرهزینه‌ترین راه انتخاب شده است: سرکوب قیمت. راهکاری که شاید در کوتاه‌مدت آرامش ظاهری ایجاد کند، اما در بلندمدت به بی‌ثباتی، کاهش عرضه و نارضایتی گسترده‌تر منجر می‌شود.

اگر قرار است قیمت خودرو از یک بحران مزمن خارج شود، باید ابتدا تکلیف آن روشن شود: یا اقتصادی است یا سیاسی. نمی‌توان از صنعت انتظار بهره‌وری جهانی داشت، اما قیمت‌گذاری‌اش را با ملاحظات خارج از بدنه صنعت خودرو تنظیم کرد.

نمی‌توان از قطعه‌ساز کیفیت خواست، اما نقدی‌نگی‌اش را ماه‌ها به تعویق انداخت و نمی‌توان به مصرف‌کننده وعده عدالت داد، اما او را میان قرعه‌کشی و بازار آزاد سرگردان گذاشت.

قیمت خودرو، پیش از آن که عددی روی کاغذ باشد، آینه‌ای از نحوه مدیریت صنعتی است. تازمانی که این آئینه شفاف نشود، نه بازار آرام می‌گیرد، نه صنعت جان می‌گیرد و نه مصرف‌کننده راضی خواهد شد.

قیمت خودرو در ایران سال‌هاست از یک متغیر اقتصادی خارج شده و به یک موضوع اقتصادی، سیاسی و اجتماعی تبدیل شده است. در هیچ کالای صنعتی دیگری، به اندازه خودرو، این میزان مداخله سیاست‌گذار، حساسیت افکار عمومی و تضاد منافع دیده نمی‌شود. پرسش اصلی اما همچنان پابرجاست: قیمت خودرو را باید با

منطق اقتصاد تحلیل کرد یا با ملاحظات خارج از صنعت خودرو؟

در نگاه کلاسیک اقتصادی، قیمت تابعی است از هزینه تولید، عرضه و تقاضا، بهره‌وری، رقابت و کیفیت. اما در صنعت خودروی ایران، این معادله ساده سال‌هاست که به هم خورده است. قیمت نه در بازار تعیین می‌شود، نه در کارخانه و نه حتی در نهادهای تنظیم‌گر؛ بلکه در میانه میزان تحمل جامعه، ملاحظات تورمی دولت و ترس از پیامدهای اجتماعی سرگردان مانده است. دولت‌ها در دهه‌های گذشته، قیمت خودرو را ابزاری برای کنترل تورم انتظاری و آرام‌سازی فضای روانی جامعه دانسته‌اند. از این منظر، خودرو دیگر یک محصول صنعتی نیست، بلکه یک «نماد» است؛ نماد قدرت خرید و کارنامه اقتصادی دولت، همین نگاه باعث شده هر گونه اصلاح قیمتی، حتی اگر از منظر کارشناسی ضروری باشد، با برچسب «گران‌فروشی» یا «فشار به مردم» مواجه شود. اما این رویکرد سیاسی، هزینه‌های پنهان سنگینی داشته است.

قیمت‌گذاری دستوری در عمل نه تنها مانع افزایش قیمت برای مصرف‌کننده نهایی نشده، بلکه منجر به شکل‌گیری بازارهای موازی، رانت، قرعه‌کشی و شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار شده است. نتیجه آن که مصرف‌کننده واقعی نه تنها منتفع نشده، بلکه اعتمادش به سیاست‌گذار نیز به شدت آسیب دیده است.

از سوی دیگر، خودروساز و قطعه‌ساز در این میان به بازیگرانی تبدیل شده‌اند که باید با هزینه‌های واقعی و قیمت‌های غیر واقعی کنار بیایند. افزایش نرخ ارز، مواد اولیه، دستمزد و هزینه‌های مالی، بدون امکان تعدیل قیمت، صنعت را



امید محمدی

سر دبیر روزنامه دنیای خودرو



فونیکس



F8 PRO MAX AWD
ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official

خودرو جذاب را همچنان با فرم بدنه‌سابق به تولید برساند. طراحان اشکودا برای خلق مدل مفهومی ویژن O از جدیدترین زبان طراحی این شرکت موسوم به مدرن مستحکم (ModernSolid) بهره گرفته‌اند.

برخی جزئیات طراحی این خودرو همانند درهای عقب لولایی و پشت‌سری‌های لانه زنبوری که با چاپگر سه‌بعدی آماده شده‌اند، تنها در مدل مفهومی استفاده می‌شوند و در نسخه نهایی حضور نخواهند داشت. باین حال اشکودا وعده داده است که نسخه تولیدی شباهت بسیاری به مدل مفهومی خواهد داشت. یکی از ویژگی‌های خاص این خودرو، نمایشگر عریض ۴۷.۲ اینچی درون کابین است که تمامی عرض داشبورد را در اختیار دارد.

شرکت اشکودا از مدل مفهومی ویژن O رونمایی کرد. این مدل در واقع آینده اشکودا اوکتاویا را به تصویر می‌کشد. نسل جدید اوکتاویا که آن را پسر عموی فولکس واگن آیدی. گلف می‌نامند، در سال ۲۰۲۸ و براساس پلتفرم SSP فولکس واگن به بازار عرضه خواهد شد. با وجود رشد انفجاری شاسی‌بلندها، اشکودا همچنان به سبک بدنه سنتی استیشن واگن و سسدان علاقه دارد. نمایش مدل مفهومی ویژن O نشان می‌دهد که نسل بعدی اوکتاویا یک خودرو جمع‌وجور و کم‌ارتفاع خواهد بود. همانند نسل بعدی فولکس واگن گلف، اشکودا اوکتاویا نیز برقی خواهد شد. اوکتاویا در حال حاضر پرفروش‌ترین محصول برند اشکودا است و به همین دلیل خودروساز اهل جمهوری چک تصمیم دارد تا این



آینده اشکودا «اوکتاویا» در قالب کانسپت «ویژن O»



عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کاهش قدرت خرید و محدودیت تولید ادامه دارد



بازار خودرو ایران در شرایطی پیچیده و پر تلاطم قرار دارد. افزایش مداوم قیمت‌ها در کنار کاهش قدرت خرید متقاضیان باعث شده است تقاضای واقعی بازار به‌طور کامل پاسخ داده نشود و فاصله قابل توجهی بین عرضه و تقاضا شکل بگیرد. این وضعیت، فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان داخلی وارد کرده است و آن‌ها را با مجموعه‌ای از چالش‌ها، از جمله محدودیت نقدینگی، کمبود مواد اولیه، نوسانات نرخ ارز و مشکلات تامین قطعات وارداتی مواجه کرده است. مرتضی افقه، عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به وابستگی صنعت خودرو به واردات قطعات کلیدی گفت: «پیچیدگی‌ها و تاخیرهای گمرکی، یکی از مهم‌ترین عوامل فشار بر زنجیره تامین است و توان تولیدکنندگان را برای پاسخ سریع به تقاضای بازار کاهش داده است.» او در قالب این گفت‌وگو که بخش نخست آن در این جا ذکر می‌شود، افزود: «این مشکلات باعث شده شرکت‌ها مجبور شوند منابع محدود خود را مدیریت کنند و حتی در برخی خطوط تولید، با توقف موقت یا کاهش ظرفیت مواجه شوند.» افقه تأکید کرد: «سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری که سال‌هاست اعمال می‌شوند، هنوز نتوانسته‌اند

تعادل بین عرضه و تقاضا را برقرار کنند و اختلاف بین هزینه واقعی تولید و قیمت فروش، تولیدکنندگان را با محدودیت عرضه یا تحمل زیان مواجه کرده است. این مساله در کنار انتظار تورمی متقاضیان، افزایش قیمت‌ها و تغییر رفتار خرید آن‌ها، شرایط بازار را پیچیده‌تر کرده است.» به گفته این کارشناس: «رفتار متقاضیان نیز تغییر کرده است؛ حجم خرید کاهش یافته، تمایل به خودروهای کم‌هزینه‌تر افزایش یافته و بسیاری از متقاضیان خرید خود را به تعویق انداخته‌اند. این تغییر الگوی تقاضا، در کنار محدودیت عرضه، فاصله بین تولید و تقاضا را بیش از پیش افزایش داده و رفتار محتاطانه متقاضیان را تقویت کرده است.» افقه معتقد است: «تنها با اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری، تقویت برنامه‌ریزی تامین قطعات، مدیریت نقدینگی و اتخاذ سیاست‌های مالی و اعتباری هدفمند می‌توان تولیدکنندگان را قادر ساخت پاسخگوی نیاز بازار باشند و همزمان فشار قیمت‌ها بر متقاضیان کاهش یابد. بهبود بهره‌وری، ایجاد رقابت سالم و استفاده از مکانیسم‌های بازار محور، کلید عبور از وضعیت فعلی صنعت خودرو و بهبود چشم‌انداز بازار برای تولیدکنندگان و متقاضیان است.»

با توجه به افزایش قیمت خودرو و کاهش قدرت خرید متقاضیان، تولیدکنندگان داخلی با چه چالش‌هایی در پاسخ به تقاضای واقعی بازار مواجه هستند، به نظر شما فاصله بین تولید و تقاضا چه اثراتی بر قیمت و رفتار متقاضیان ایجاد کرده است؟

افزایش قیمت خودرو در کنار کاهش قدرت خرید متقاضیان باعث شده فاصله قابل توجهی بین تولید و تقاضای واقعی بازار ایجاد شود. تولیدکنندگان داخلی با محدودیت نقدینگی، کمبود مواد اولیه و نوسانات ارزی مواجه هستند که توان پاسخگویی سریع به نیاز بازار را کاهش می‌دهد. این محدودیت‌ها سبب شده عرضه نتواند پاسخگوی نیاز متقاضیان باشد و در نتیجه، قیمت‌ها علاوه بر هزینه تولید، تحت فشار کمبود عرضه و انتظارات تورمی نیز افزایش یابد. همزمان متقاضیان خودرو یا خرید خود را به تعویق می‌اندازند یا به خودروهای کم‌هزینه‌تر روی می‌آورند، که این امر تقاضای موثر بازار را کاهش داده و فشار بر تولیدکنندگان را افزایش می‌دهد.

بخش قابل توجهی از قطعات خودرو وابسته به واردات است. نوسانات نرخ ارز و مشکلات گمرکی چگونه فشار هزینه‌ای بر زنجیره تامین وارد کرده و چه راهکارهایی می‌تواند اثر این نوسانات را کاهش دهد؟

بخش بزرگی از قطعات خودرو وابسته به واردات است و نوسانات نرخ ارز همراه با مشکلات گمرکی فشار هزینه‌ای قابل توجهی بر زنجیره تامین وارد کرده است. تاخیر در ترخیص قطعات و پیچیدگی‌های فرایندهای گمرکی، تولیدکنندگان را مجبور کرده منابع محدود خود را به دقت مدیریت کنند. کاهش اثر این نوسانات نیازمند برنامه‌ریزی دقیق تامین، ایجاد ذخیره استراتژیک قطعات کلیدی و استفاده از سازوکارهای مالی برای تثبیت قیمت‌ها است تا تولیدکنندگان بتوانند بدون اختلال پاسخگوی تقاضای بازار باشند.

قیمت‌گذاری دستوری که سال‌هاست در صنعت خودرو اعمال می‌شود، چه اثر واقعی بر تولیدکننده و متقاضی دارد، آیا مدل جایگزینی برای کنترل قیمت و افزایش کیفیت در شرایط فعلی قابل اجرا است؟

قیمت‌گذاری دستوری که سال‌هاست اعمال می‌شود، در عمل مانع شکل‌گیری رقابت سالم و افزایش کیفیت خودروها شده است. قیمت‌های تعیین شده اغلب با هزینه واقعی تولید فاصله دارند و این اختلاف تولیدکنندگان را مجبور به محدود کردن عرضه یا تحمل زیان کرده است. مدل جایگزین می‌تواند ترکیبی از سیاست‌های نظارتی و مکانیسم‌های بازار محور باشد که قیمت‌ها را توجه به هزینه تمام‌شده و سطح تقاضا تنظیم شده و همزمان کیفیت و تنوع محصولات افزایش یابد.

با توجه به تورم و کمبود نقدینگی در زنجیره تامین، چه سیاست‌های مالی و اعتباری می‌تواند تولیدکنندگان داخلی را در حفظ تولید و کاهش نوسانات قیمت حمایت کند؟

کمبود نقدینگی یکی از مهم‌ترین چالش‌های تولیدکنندگان داخلی است و تورم موجود باعث شده منابع مالی موجود تنها بخشی از نیازهای تولید را پوشش دهند. سیاست‌های مالی و اعتباری هدفمند، شامل تامین مالی کوتاه‌مدت برای خرید مواد اولیه، ارائه تسهیلات ارزی با نرخ ثابت و تضمین جریان نقدینگی برای خطوط تولید، می‌تواند امکان ادامه تولید بدون توقف و کنترل نوسانات قیمت را فراهم کند.

رکود اقتصادی و افزایش همزمان قیمت خودرو، رفتار متقاضیان را چگونه تغییر داده است، به نظر شما آیا شاهد تغییر ترجیحات بین خودروهای داخلی و وارداتی با کاهش حجم خرید هستیم؟

رکود اقتصادی همراه با افزایش همزمان قیمت‌ها رفتار متقاضیان را تغییر داده است. تقاضا به سمت خودروهای کوچک‌تر و کم‌هزینه‌تر متمایل شده و در بسیاری از موارد خرید خودرو به تعویق افتاده است. این تغییر الگو موجب کاهش حجم فروش موثر شده و فاصله بین عرضه و تقاضا را افزایش داده است. محدود شدن گزینه‌های خرید و انتظار برای کاهش قیمت‌ها، تقاضای محتاطانه را در بازار تقویت کرده است.

دولت در سال‌های اخیر سیاست‌هایی برای حمایت از خودروسازان و مونتاژکاران اعمال کرده است. این سیاست‌ها تا چه اندازه به نفع بازار و متقاضیان بوده و چه پیامدهایی برای صنعت خودرو ایجاد کرده است؟

سیاست‌های حمایتی دولت از خودروسازان و مونتاژکاران طی سال‌های اخیر اثر محدودی بر قیمت و کیفیت بازار داشته است. حمایت‌ها عمدتاً شامل تخصیص ارز ترجیحی، ارائه تسهیلات مالی و کنترل قیمت‌ها بوده، اما مشکلات بنیادی تولید و عرضه همچنان پابرجا مانده است. سیاست‌های آینده باید به سمت ایجاد رقابت سالم، بهبود بهره‌وری و تقویت زنجیره تامین حرکت کنند تا هم تولیدکنندگان و هم متقاضیان خودرو از مزایای آن بهره‌مند شوند.



این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KAME EAGLE HEV



که این افزایش به‌دلیل تغییر شکل سپرها رخ داده است. عرض، ارتفاع و فاصله محوری این خودرو در مقایسه با گذشته ثابت هستند. مشتریان اکنون می‌توانند این سدان لوکس و کوچک را با رنگ جدید خاکستری نوترینو سفارش دهند. رینگ‌های آلایزی ۱۹ اینچی جدید به همراه کالیپرهای ترمز قرمز رنگ و اسپویلر عقب جدید نیز در دسترس مشتریان هستند. درون کابین لکسوس IS نیز دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی را خواهید دید که به‌عنوان کلاستر و نمایشگر سیستم صوتی عمل می‌کنند. در لکسوس IS مدل ۲۰۲۶، شاهد حذف ساعت آنالوگ و تغییر در بچه‌های سیستم تهویه هستیم.

برند لوکس تویوتا چندماه پیش از مدل جدید لکسوس ES رونمایی کرد. در آن زمان بسیاری حدس می‌زدند که احتمالاً فروش لکسوس IS که کوچک‌تر و قدیمی‌تر است، به‌زودی پایان خواهد یافت. با این حال لکسوس IS همچنان در بازار حضور دارد و اکنون سومین فیس‌لیفت خود را برای سال ۲۰۲۶ تجربه می‌کند. برند لوکس تویوتا ادعا دارد که این خودرو جدید است اما به نظر نمی‌رسد که تغییر نسل در این بین اتفاق افتاده باشد. در واقع مدل جدید لکسوس IS، سومین فیس‌لیفت این خودرو است که از سال ۲۰۱۳ تاکنون در بازار حضور دارد. لکسوس IS مدل ۲۰۲۶ نسبت به نسخه قبلی، ۱۰ میلی‌متر طول بیشتری دارد.



کار نسل سوم لکسوس «IS» به فیس‌لیفت جدید کشید

تک‌نرخی شدن ارز و احتمال تضعیف بزرگ‌ترین بنگاه خودروسازی کشور؛

چرا اصلاح قیمت محصولات ایران خودرو به یک ضرورت اقتصادی تبدیل شده است؟

تداوم قیمت‌گذاری بدون توجه به هزینه واقعی تولید، در نهایت به کاهش تیراژ، افت کیفیت و افزایش بدهی منجر خواهد شد



مهم‌ترین گلوگاه‌های صنعت خودرو تبدیل شده است. این سازوکار، اگر چه با هدف حمایت از مصرف‌کننده تعریف شد، اما در عمل هزینه آن به تولیدکننده و زنجیره تامین منتقل شده است. نتیجه این وضعیت، کاهش نقدینگی، افزایش بدهی به قطعه‌سازان و محدود شدن توان سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و فناوری بوده است. ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور، بیش از دیگران در معرض تبعات این سیاست قرار دارد. تداوم قیمت‌گذاری غیرمنعطف، این بنگاه را در شرایطی قرار داده که هر تصمیم اقتصادی آن با ملاحظات غیراقتصادی گره خورده و امکان واکنش سریع به تحولات بازار را سلب کرده است.

ابعاد اجتماعی یک تصمیم اقتصادی

موضوع اصلاح قیمت خودرو صرفاً یک مساله بنگاهی نیست. ایران خودرو به‌طور مستقیم و غیرمستقیم با معیشت بیش از ۴۰ میلیون سهامدار و ده‌ها هزار نیروی کار در ارتباط است. تضعیف این بنگاه، به‌معنای ایجاد اختلال در زنجیره‌ای گسترده از مشاغل، صنایع وابسته و بازار سرمایه خواهد بود. از این منظر، بی‌توجهی به واقعیت‌های مالی شرکت، می‌تواند پیامدهایی فراتر از یک اختلاف قیمتی داشته باشد. قرار گرفتن یک بنگاه بزرگ تولیدی در شرایط تکنرخی شدن، مستقیماً هزینه مواد اولیه، قطعات، انرژی و خدمات لجستیکی را افزایش می‌دهد. زمانی که بیش از ۸۰ درصد هزینه تامین مواد اولیه رشد می‌کند، تداوم قیمت‌های ثابت نه‌تنها منطقی نیست، بلکه به‌معنای انتقال زیان سیستماتیک به تراز مالی شرکت است. در چنین شرایطی، درخواست اصلاح قیمت نه یک امتیازخواهی، بلکه تلاشی برای بازگرداندن تعادل اقتصادی به چرخه تولید است. تجربه بنگاه‌های بزرگ صنعتی در جهان نشان می‌دهد که هیچ واحد تولیدی نمی‌تواند برای مدت طولانی با شکاف عمیق میان هزینه واقعی و قیمت فروش به فعالیت ادامه دهد؛ مگر آن که از مسیر کاهش کیفیت، افت تیراژ یا انباشت زیان عبور کند.

آزادسازی قیمت: بازگشت به منطق اقتصاد

در بسیاری از اقتصادهای صنعتی، قیمت خودرو تابعی از هزینه تولید، سطح تقاضا و رقابت بازار است. تجربه جهانی نشان می‌دهد که آزادسازی تدریجی قیمت‌ها، در کنار تقویت رقابت و شفافیت، به بهبود کیفیت، افزایش بهره‌وری و کاهش زیان انباشته منجر می‌شود. آزادسازی قیمت در صنعت خودرو، به‌ویژه برای بنگاه‌های مانند ایران خودرو، می‌تواند امکان برنامه‌ریزی بلندمدت، سرمایه‌گذاری در نوسازی خطوط تولید و ارتقای فناوری را فراهم کند. در غیاب چنین اصلاحی، هرگونه انتظار برای افزایش کیفیت یا کاهش هزینه‌ها، با واقعیت‌های مالی شرکت در تعارض قرار می‌گیرد.

تحولات اخیر اقتصادی در حوزه سیاست‌های ارزی، بار دیگر یکی از قدیمی‌ترین و پرجالش‌ترین مسائل صنعت خودرو را به صدر مباحث اقتصادی بازگردانده است: مساله قیمت‌گذاری. اجرای سیاست تکنرخی شدن ارز، اگر چه با هدف شفافیت و کاهش رانت در دستور کار قرار گرفت، اما به‌طور هم‌زمان ساختار هزینه‌ای بسیاری از صنایع بزرگ را دست‌خوش تغییر کرد. صنعت خودرو، به‌عنوان یکی از وابسته‌ترین بخش‌ها به زنجیره تامین داخلی و خارجی، بیش از دیگران تحت‌تاثیر این تحول قرار گرفت. در این میان، درخواست اصلاح قیمت محصولات از سوی ایران خودرو نه یک اقدام ناگهانی، بلکه واکنشی مستقیم به افزایش بیش از ۸۰ درصدی هزینه تامین مواد اولیه تولید است؛ افزایشی که بهای تمام‌شده را به‌طور قابل‌توجهی بالا برده و استمرار تولید با قیمت‌های پیشین را با چالش جدی مواجه کرده است. با این حال، واکنش‌ها به این مطالبه اقتصادی، بار دیگر نشان داد که فاصله میان واقعیت‌ها و تولید و سازوکارهای قیمت‌گذاری همچنان پابرجاست.

تولید با قیمت‌های گذشته ممکن نیست ساختار تولید خودرو در ایران، به‌ویژه در بنگاه‌بزرگی مانند ایران خودرو، بر پایه شبکه‌ای گسترده از تامین‌کنندگان، قطعه‌سازان و صنایع بالادستی شکل گرفته است. تغییرات نرخ ارز، حتی در شرایط تکنرخی شدن، مستقیماً هزینه مواد اولیه، قطعات، انرژی و خدمات لجستیکی را افزایش می‌دهد. زمانی که بیش از ۸۰ درصد هزینه تامین مواد اولیه رشد می‌کند، تداوم قیمت‌های ثابت نه‌تنها منطقی نیست، بلکه به‌معنای انتقال زیان سیستماتیک به تراز مالی شرکت است. در چنین شرایطی، درخواست اصلاح قیمت نه یک امتیازخواهی، بلکه تلاشی برای بازگرداندن تعادل اقتصادی به چرخه تولید است. تجربه بنگاه‌های بزرگ صنعتی در جهان نشان می‌دهد که هیچ واحد تولیدی نمی‌تواند برای مدت طولانی با شکاف عمیق میان هزینه واقعی و قیمت فروش به فعالیت ادامه دهد؛ مگر آن که از مسیر کاهش کیفیت، افت تیراژ یا انباشت زیان عبور کند.

قیمت‌گذاری دستوری؛ فشار مضاعف به بنگاه تولیدی قیمت‌گذاری دستوری طی سال‌های گذشته به یکی از

پیگیری يك موضوع Follow up



سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی
عضو کمیسیون صنایع و معادن
مجلس شورای اسلامی

واردات خودرو هنوز به ابزار موثر تنظیم بازار تبدیل نشده است

با وجود آن‌که آزادسازی واردات خودرو با هدف ایجاد رقابت، کاهش قیمت و ارتقای کیفیت در دستور کار سیاست‌گذار قرار گرفت، اما روند اجرا و شیوه عرضه، این سیاست را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. کندی در تخصیص، ابهام در آیین‌نامه‌ها و پروژ رانت در فرآیند فروش، باعث شده واردات نتواند نقش تنظیم‌کننده مورد انتظار را ایفا کند. در همین زمینه، سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود پرداخت:

واردات خودرو تا چه اندازه به اهداف تعیین‌شده نزدیک شده است؟

واقعیت این است که واردات خودرو تاکنون نتوانسته اهداف اصلی قانون‌گذار، یعنی کاهش قیمت و ارتقای کیفیت خودروهای موجود در بازار را محقق کند. قرار نبود واردات به‌عنوان یک ابزار تنظیم‌گر عمل کند، اما به دلیل مشکلات اجرایی و تأخیرهای متعدد، این نقش به‌طور کامل محقق نشده است. با این حال، مجلس همچنان بر استفاده از واردات به‌عنوان یکی از ابزارهای کنترل بازار تأکید دارد.

مجلس چه تصمیمی در بودجه ۱۴۰۵ برای اصلاح این روند گرفته است؟

در کمیسیون تلفیق بودجه سال ۱۴۰۵، حقوق گمرکی واردات خودرو به میزان ۴ درصد تصویب شد تا فشار هزینه‌ای بر واردات کاهش یابد. در عین حال، تعیین سود بازرگانی به دولت واگذار شده است تا بتواند متناسب با شرایط بازار، سیاست‌گذاری منعطف‌تری داشته باشد و از این مسیر به تنظیم بازار کمک کند.

نقش وزارت صنعت، معدن و تجارت را در این میان چگونه ارزیابی می‌کنید؟

وزارت صمت نقش کلیدی در تنظیم بازار خودرو دارد. این وزارتخانه ابزارهای قانونی لازم را در اختیار دارد و انتظار می‌رود از این ظرفیت‌ها به‌صورت حداکثری استفاده کند. اگر این ابزارها به‌درستی به کار گرفته شوند، می‌توان امیدوار بود که واردات در کنار تولید داخلی به تعادل بازار کمک کند.

نگاه View



فرشید شکرخدايي
رئيس کمیسیون سرمایه‌گذاری اتاق ایران

تضعیف سرمایه در گردش به دنبال انباشت مشکلات ساختاری و سیاست‌های ناکارآمد

در سال‌های اخیر، اقتصاد ایران با چالش‌های عمیقی روبه‌رو بوده که یکی از بارزترین آن‌ها تضعیف تدریجی سرمایه در گردش بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی است. پدیده‌ای که به تعطیلی یا کوچک شدن بسیاری از این واحدها منجر شده و ضربه‌ای جدی به رشد اقتصادی کشور وارد کرده است. به‌عنوان رئیس کمیسیون سرمایه‌گذاری و تامین مالی اتاق ایران بر اساس گزارش‌های مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، شاهد هستیم که شاخص محیط کسب‌وکار در پاییز ۱۴۰۴ به عدد ۶.۱۳ رسیده که بدترین سطح از بهار ۱۳۹۸ تاکنون است، حتی نامساعدتر از دوران شیوع کرونا و میانگین ظرفیت فعالیت واقعی بنگاه‌های اقتصادی تنها حدود ۳۹ درصد گزارش شده که نشان‌دهنده بلااستفاده ماندن بیش از ۶۰ درصد ظرفیت تولیدی به دلیل مشکلات ساختاری، کمبود انرژی، افزایش نرخ ارز و کاهش تجارت خارجی ناشی از تحریم‌هاست. این وضعیت، طبق آمارهای رسمی، منجر به غیرفعال یا نیمه‌فعال شدن ۱۶ تا ۲۰ درصد واحدهای صنعتی در شهرهای مانند صنعتی کشور شده و هشدارهایی مانند ناتوانی ۵۰ درصد بنگاه‌های کوچک در تداوم فعالیت را به همراه داشته که می‌تواند بحران اشتغال را عمق بخشد و رشد اقتصادی را به زیر یک درصد در سال ۱۴۰۴ برساند، همان‌طور که برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد، هر روز تعطیلی سراسری حدود ۷۰۰ میلیارد تومان زیان به اقتصاد وارد می‌کند و در تابستان گذشته، تعطیلی‌های ناشی از کمبود برق در ۲۳ استان، تولید در صنایع کلیدی مانند فولاد و سیمان را تا ۳۰ درصد کاهش داد و صادرات غیرنفتی را ۱۲ درصد کم کرد، بازمی‌بینی حدود ۵ میلیارد دلار در درآمد ارزی. این تضعیف سرمایه در گردش نه ناگهانی، بلکه نتیجه انباشت مشکلات ساختاری و سیاست‌های ناکارآمد است که بخش خصوصی را در تنگنا قرار داده؛ تورم بالا و نوسانات شدید ارزی، که ارزش ریال را تا اواخر ۲۰۲۵ به پایین‌ترین سطح تاریخی یعنی حدود ۱.۴۴۵ میلیون ریال در برابر دلار رسانده، هزینه واردات مواد اولیه را چند برابر کرده و قدرت خرید بنگاه‌ها را تضعیف کرده است. در حالی که رکود اقتصادی و فروزش اعتباری کالاها - اغلب با تأخیر سه تا شش ماهه در وصول مطالبات - نقدینگی را به شدت کاهش داده و بنگاه‌ها را وادار به فعالیت با کمتر از نیمی از ظرفیت کرده است.

پیشگیری به جای مداخله دیر هنگام یکی از نقدهای اصلی به وضعیت فعلی، تأخیر در تصمیم‌گیری در سیاست‌گذاران صنعتی است. انتظار می‌رفت متولیان صنعت خودرو با درک شرایط جدید اقتصادی، سازوکاری برای تعدیل قیمت‌ها طراحی کنند. مدیریت به‌موقع این موضوع می‌توانست از جهش قیمت خودرو در بازار و افزایش شکاف نرخ خودرو از کارخانه تا بازار جلوگیری کند.

سیاست‌گذار اقتصادی، بیش از هر چیز، باید نقش تنظیم‌گر را ایفا کند؛ نقشی که هدف آن ایجاد تعادل میان منافع تولیدکننده، مصرف‌کننده و اقتصاد کلان است.

پیامدهای ادامه وضعیت فعلی

تداوم قیمت‌گذاری بدون توجه به هزینه واقعی تولید، در نهایت به کاهش تیراژ، افت کیفیت و افزایش بدهی منجر خواهد شد. این مسیر، نه به نفع مصرف‌کننده است و نه به سود صنعت. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که سرکوب قیمت، تنها به انتقال هزینه‌ها به بخش‌های دیگر اقتصاد ختم می‌شود. در مقابل، اصلاح تدریجی و هدفمند قیمت‌ها می‌تواند مسیر خروج از زیان‌دهی و بازگشت به تولید پایدار را هموار کند؛ مسیری که لازمه آن پذیرش منطق اقتصادی در تصمیم‌گیری‌هاست.

تصمیمی که فراتر از قیمت است

درخواست اصلاح قیمت محصولات ایران خودرو را باید در چارچوب تحولات کلان اقتصادی و افزایش بی‌سابقه هزینه تولید تحلیل کرد. این مطالبه، نه سیاسی است و نه غیرمتعارف؛ بلکه واکنشی طبیعی به تغییر شرایط اقتصادی و سازوکارهای هزینه‌ای است. آزادسازی قیمت، اگر با سیاست‌های حمایتی هوشمندانه و نظارت موثر همراه شود، می‌تواند به نفع تولید، اشتغال و حتی مصرف‌کننده تمام شود. آن‌چه امروز در برابر سیاست‌گذار قرار دارد، انتخاب میان اصلاح به‌موقع یا مدیریت بحران در آینده است؛ انتخابی که سرنوشته یکی از بزرگ‌ترین بنگاه‌های صنعتی کشور و بخشی مهم از اقتصاد ملی را رقم خواهد زد.

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، یادآور شد: «هم‌اکنون هم وزارت صمت باید به درستی و به موقع در جهت رفع این مشکل ورود پیدا کند و هم سازمان تعزیرات حکومتی از این جهت که احیاناً افراد یا حلقه‌هایی وجود دارند که متأسفانه با احتکار این لوازم در جهت افزایش قیمت آن‌ها و ارزش افزوده بیشتر برای

زاپاس

Spare Tire

تنظیم‌گری و نظارت بر بازار لوازم یدکی خودرو به عهده وزارت صمت است



موتور بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت است.» نماینده مردم ساوجبلاغ، نظرآباد، طالقان و چهارباغ در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: «قطعا توجه به این موضوع در ماه‌های پایانی سال که سفرها بیشتر شده و مردم نیاز بیشتری به سرویس خودروهایشان دارند از اهمیت به‌سزایی بر خوردار است.»

علی حدادی، عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در انتقاد به وضعیت بازار لوازم یدکی خودرو به‌ویژه روغن موتور که با افزایش بی‌سابقه‌ای مواجه شده است، گفت: «مسئولیت تنظیم‌گری، نظارت و پیگیری چه در بخش خودرو و چه قطعه‌سازان و سایر لوازم مورد نیاز خودرو از جمله روغن

خود تلاش می‌کنند، ورود پیدا کند.» عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، تأکید کرد: «ما نیز قطعا در کمیسیون از بُعد نظارتی به‌طور جدی این موضوع را دنبال کرده و اجازه نمی‌دهیم که حقیقی از مصرف‌کنندگان در این حوزه تضعیف شود.»

فولکس‌واگن آی‌دی. کراس از الگو خاصی موسوم به طرح «هتبت گرایبی خالص» بهره می‌برد. این خودرو دارای سپرهای بزرگ، چراغ‌های جذاب و تکی است. شکاف‌هایی نیز در ستون عقب خودرو برای جذابیت بیشتر ایجاد شده‌است. این خودرو با رنگ‌های ۲۱ اینچی و لاستیک‌های سفارشی ساخته شده توسط گودیر در نمایشگاه مونیخ حاضر شد. ابعاد فولکس واگن ID.Cross شامل ۴۱۶۱ میلی‌متر طول، ۱۸۳۹ میلی‌متر عرض، ۱۵۸۸ میلی‌متر ارتفاع و ۲۶۰۱ میلی‌متر فاصله محوری است. ابعاد و اندازه این خودرو بسیار نزدیک به فولکس واگن T-Cross بنزینی است. حجم صندوق بار این کراس‌اور ۴۵۰ لیتر است و یک محفظه بار ۲۵ لیتری نیز در بخش جلو آن قرار دارد.

«شرکت آلمانی فولکس‌واگن از مدلی مفهومی با نام آی‌دی. کراس رونمایی کرد. قرار است فولکس واگن ID.Cross، پیش‌نمایشی از نسل آتی محصولات الکتریکی این برند را به نمایش بگذارد. این مدل مفهومی شباهت بسیاری به خودروهای تولید انبوه دارد، بنابراین انتظار داریم تا محصول توسعه یافته براساس آن تفاوت چندانی با مدل مفهومی نداشته باشد. معرفی فولکس واگن ID.Cross در نمایشگاه خودرو مونیخ نشان می‌دهد که این برند نمی‌خواهد شیوه نام‌گذاری خودروهای برقی با پیشوند ID را کنار بگذارد. فولکس واگن ID.Cross نیز جایگزینی برای نسخه فعلی فولکس‌واگن تی‌کراس خواهد بود، گرچه ممکن است نام آن تا زمان عرضه نهایی تغییر کند. طراحی

ایده‌هایی برای آینده کراس‌های سری ID «فولکس‌واگن»



ویژه‌ها

اتابک: قیمت‌گذاری خودروهای داخلی در دست بررسی است



«سید محمد اتابک وزیر صمت درباره روند قیمت‌گذاری خودرو گفت: «قیمت خودروهای داخلی که پیش‌تر در بورس کالا عرضه شده بود، فعلاً متوقف شده است.» وی ادامه داد: «بررسی‌های لازم از سوی نهادهای ذی‌ربط در حال انجام است.» اتابک در پاسخ به پرسشی در خصوص وضعیت خودروهای مونتاژی گفت: «خودروهای مونتاژی طبق روال مشخص مسیر خود را طی می‌کند و فرآیند آن‌ها ادامه دارد، تمام محاسبات مربوط به قیمت‌ها به سازمان حمایت و شورای رقابت اعلام شده و این نهادها در جریان کامل موضوع قرار دارند.»

دیگه چه خبر؟

محدودیت مصرف برق صنایع لغو شد



«به دنبال کاهش نسبی برودت هوا و بهبود وضعیت گاز تحویلی به نیروگاه‌ها اجرای برنامه‌های مدیریت بار مصرفی صنایع در بخش توزیع لغو شد. این در حالی است که چند سالی می‌شود که در کشور متناسب با ناترازی انرژی و محدودیت در تامین و توزیع برق و گاز در فصل‌های پیک مصرف، شاهد اجرای برنامه‌های مدیریت بار مصرفی به ویژه در روزهای گرم تابستان و روزهای سرد زمستان هستیم. حال به دنبال کاهش نسبی برودت هوا و بهبود وضعیت گاز تحویلی شاهد لغو اجرای برنامه‌های مدیریت بار مصرفی صنایع در بخش توزیع هستیم.

نارنجی‌پوشان جاده مخصوص در مسیر توسعه سبد محصولات گام بر می‌دارند؛

آریا پلاگین هیبرید؛ نقطه عطف سایپا در توسعه فناوری‌های نوین



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه خودروسازی سایپا در چارچوب راهبرد کلان خود برای حرکت به سمت فناوری‌های نوین و کاهش آلایندگی، پروژه تولید خودروی «آریا پلاگین هیبرید» را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گام‌های تحول‌آفرین در سبد محصولات خود آغاز کرده است. این پروژه در شرایطی کلید خورده که افزایش مصرف سوخت، محدودیت‌های انرژی و تشدید الزامات زیست‌محیطی، صنعت خودرو را ناگزیر به بازنگری در مسیرهای تولید و فناوری کرده است. انتخاب فناوری پلاگین هیبرید از سوی سایپا، پاسخی عملی به شرایط کنونی کشور و روندهای جهانی صنعت خودرو و تلقی می‌شود. این فناوری، امکان‌گذار تدریجی از خودروهای بنزینی به خودروهای تمام‌برقی را فراهم می‌کند؛ گذاری که با توجه به محدودیت زیرساخت‌های شارژ و الزامات فنی، نیازمند راهکارهای میانی و قابل اجرا است.

آریا پلاگین هیبرید در همین چارچوب، به‌عنوان محصولی آینده‌نگر و متناسب با واقعیت‌های بازار داخلی تعریف شده است. این خودرو با قابلیت پیمایش تمام‌برقی در مسیرهای شهری، امکان شارژ باتری از طریق برق شهری و بهره‌گیری از سیستم مدیریت انرژی هوشمند، نقش موثری در کاهش مصرف سوخت و آلایندگی ایفا می‌کند. در تردهای شهری که بخش عمده آن با توقف‌های مکرر و ترافیک همراه است، آریا پلاگین هیبرید می‌تواند بخش قابل‌توجهی از مسیر

اینفوگرافیشInfography

رشد درآمد شرکت تولیدی لنت ترمز ایران



میزان درآمدی ماه

165
میلیارد تومان

میزان رشد ۱۰ ماهه

8
درصد

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

516
میلیارد تومان

شرکت تولیدی لنت ترمز ایران در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۵۱۶ میلیارد تومان به دست آورد.

برای چه؟

افزایش فشار بر بخش تولید بازار تک‌نرخ

«رئیس اتاق‌هاوا: خاطر نشان کرد: «بدون شک با اجرای سیاست تک‌نرخ شدن ارز و افزایش نرخ ارز از ۷۵ هزار تومان به ۱۲۳ هزار تومان در بودجه ۱۴۰۵ فشار بر واحدهای اقتصادی افزایش می‌یابد. افزایش نرخ ارز فقط یک عدد در بودجه نیست بلکه یک موج هزینه‌ای در کل ساختار تولید است. وقتی نرخ ارز بالا می‌رود، قیمت نهاده‌ها، تجهیزات، قطعات بدکی، مواد اولیه وارداتی، حمل‌ونقل و حتی هزینه‌های جانبی تولید افزایش می‌یابد.»

چرا؟

واحدهای تولیدی برای بقا تلاش می‌کنند

«اوافزود: «سرمایه در گردش بنگاه‌ها کاهش یافته، قدرت خرید مواد اولیه از بین رفته، هزینه‌های جاری افزایش یافته و بنگاه‌ها وارد چرخه‌ای شدند که به جای توسعه، روی بقا تمرکز کردند. این وضعیت نتیجه انباشت چند عامل به صورت هم‌زمان است، تورم ساختاری، بی‌ثباتی مقررات، نوسانات شدید ارزی، محدودیت دسترسی به منابع مالی و سیاست‌های غیرقابل پیش‌بینی اقتصادی که در چنین فضایی بنگاه دیگر برنامه‌ریزی نمی‌کند و فقط تلاش می‌کند تا زنده بماند.»

چه تلند؟

اوضاع نامناسب تولید

«شهلا عموری، رئیس اتاق‌هاوا: با اشاره به این که کاهش توان تولید و آن‌چه به عنوان تعطیلی بنگاه‌ها مطرح می‌شود، فرآیندی است که از مدت‌ها قبل شروع شده و امروز شدت بیشتری پیدا کرده است، گفت: «آن‌چه امروز در اقتصاد کشور در حال شکل‌گیری است یک فرآیند فروپاشی تدریجی توان بنگاه‌هاست نه یک بحران ناگهانی بخش بزرگی از واحدهای اقتصادی که هنوز تعطیل نشده‌اند، هرچند از درون تهی شده‌اند.»

زده يكFirst gear

مدیر مالی «تویوتا» جایگزین مدیرعامل شد

«حاضر جواب: می‌گویند وقتی مدیر مالی مدیرعامل می‌شود، یعنی شرکت به مرحله‌ای رسیده که قبل از روشن کردن موتور، اول حساب می‌کند بنزین دارد یا نه. در تویوتا البته این جایه‌جایی بیشتر شبیه تعویض دنده است تا پنچر شدن؛ چون مدیری که سال‌ها با ماشین حساب رانندگی کرده، حالا پشت فرمان نشسته و احتمالاً هر پیچ را با «نسبت هزینه به فایده» می‌پیچد. در این مدل مدیریت، فرمان نرم‌تر است، اما آینه وسط همیشه روی «صورت حساب» تنظیم می‌شود. تویوتا نشان داده حتی تغییر مدیرعامل هم می‌تواند مثل تعویض روغن باشد؛ بی‌صدا، منظم و بدون چکه روی آسفالت.

تداوم رکود کامل در بازار خودرو

«حاضر جواب: بازار خودرو این روزها به مرحله «تماشای ویت‌ترین» رسیده است؛ همه نگاه می‌کنند، کسی نمی‌خرد، اما همه قیمت‌ها را بلندند. خریدارها می‌گویند صبر می‌کنیم، فروشنده‌ها می‌گویند عجله نداریم و خودروها وسط این گفت‌وگوی دوستانه، آرام و بی‌حرکت پارک شده‌اند. رکود آن قدر کامل است که اگر یک خودرو فروخته نشود، احتمالاً همسایه‌ها فکر می‌کنند قرعه‌کشی بوده. بازار خودرو فعلاً در حالت خلاص است؛ نه جلو می‌رود، نه عقب، فقط گاهی گاز می‌دهد تا خاموش نشود.

ضعف موتورهای «هیوندای» چگونه بر طرف شد؟

«حاضر جواب: وقتی صحبت از ضعف موتور می‌شود، اولین راه حل همیشه زور بیشتر نیست؛ گاهی تنظیم دقیق، نرم‌افزار جدید و گوش دادن به صدای موتور کافی است. هیوندای هم ظاهراً همین کار را کرده: کمتر فشار، بیشتر هماهنگی. نتیجه این شده که موتور به جای غر زدن، همکاری می‌کند. درسی که می‌شود گرفت این است که حتی موتور هم اگر استاندارد، زمان‌بندی و مراقبت داشته باشد، می‌تواند از یک نقطه ضعف، یک نقطه قوت بسازد. البته باین شرط که راننده هم پایش را بی‌موقع روی گاز نگذارد.

استانداردهای جهانی چگونه صنعت حمل‌ونقل را متحول کردند؟

«حاضر جواب: استانداردهای جهانی شبیه خط‌کشی خیابان هستند؛ تا نباشند، همه فکر می‌کنند درست رانندگی می‌کنند. وقتی آمدند، تازه معلوم می‌شود چرا قبلاً همه به هم می‌خوردند. در صنعت حمل‌ونقل، استانداردها کاری کردند که قطعات با هم قهر نباشند، خودروها کمتر سرفه کنند و مصرف‌کننده بداند دقیقاً سوار چه چیزی شده است. تحول بزرگ این بود که «تقریباً خوب» جایش را به «دقیقاً درست» داد و این همان جایی است که صنعت، از دوربرگردان عبور می‌کند.

خودرو با سوخت: کدام مقصر اصلی آلودگی هوا است؟

«حاضر جواب: در واقع، آلودگی هوا حاصل همکاری نزدیک این دو دوست قدیمی است. خودرویی که خوب تنظیم نشده و سوختی که کیفیتش تعریف مشخصی ندارد، با هم تیم دونفره تشکیل می‌دهند و نتیجه‌اش هوایی است که ترکیب می‌دهیم نفس نکشیم. شاید وقتش رسیده به جای مقصریابی، قرارداد همکاری این دو را بازنویسی کنیم.



مدل سدان در نسخه‌های پایه با رینگ‌های ۱۶ یا ۱۷ اینچی نیز موجود است. ابعاد کیا سراتو هاچ‌بک شامل ۴۴۴۰ میلی‌متر طول، ۱۸۵۰ میلی‌متر عرض، ۱۴۵۰ میلی‌متر ارتفاع و ۲۷۲۰ میلی‌متر فاصله محوری است. کیا کی ۴ هاچ‌بک همانند نسخه سدان، به موتور ۲ لیتری تنفس طبیعی ۴ سیلندر با تزریق غیرمستقیم سوخت (MPI) مجهز است. این پیشروانه حداکثر ۱۴۹ اسب‌بخار قدرت ارائه می‌دهد و به‌همراه گیربکس اتوماتیک CVT عرضه می‌شود. البته مشتری‌بان امکان سفارش کیا سراتو هاچ‌بک با موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژر با تزریق مستقیم سوخت (TGDİ) را نیز دارند. این پیشروانه ۱۹۳ اسب‌بخار قدرت دارد و به‌همراه گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک معمولی ارائه می‌شود.

کیا پس از معرفی مدل جدید K4 که در واقع جایگزین سراتو است، اکنون نسخه هاچ‌بک آن را نیز معرفی کرده است. کیا K4 هاچ‌بک نخستین بار در مکزیک فعالیت خود را آغاز کرد و به‌زودی در ایالات متحده، کانادا و خاورمیانه نیز عرضه خواهد شد. این مدل در سال آینده به بازار اروپا نیز راه خواهد یافت و احتمالاً نام کیا سید (Ceed) برای آن انتخاب خواهد شد. عرضه کیا K4 از سال گذشته به‌عنوان یک خودرو سدان آغاز شد. کیا K4 هاچ‌بک مدتی بعد در نمایشگاه خودرو نیویورک و در ماه آوریل ۲۰۲۵ معرفی شد تا وارد بازار شود. طراحی نسخه هاچ‌بک هیچ‌گونه تفاوتی نسبت به نسخه سدان ندارد. این خودرو تنها در قالب تیپ اسپرت GT-Line با رینگ‌های ۱۸ اینچی عرضه می‌شود.

نسخه هاچ‌بک از کیا «K4» در راه است



برد بیشتر برای مدل‌های برقی «ایکس» بامو



مهندسان بی‌ام‌و به جای بزرگ‌تر کردن باتری که باعث افزایش وزن و قیمت می‌شود، به سراغ به‌رهه‌وری رفته‌اند. بامو اعلام کرد که کراس‌اورهای برقی پایین‌رده خود را به فناوری اینتورتر سیلیکون کاربید مجهز کرده است. این تغییر سخت‌افزاری که پیش از این در مینی کانتریمن برقی هم دیده شده بود، به خودرو اجازه می‌دهد با همان باتری قبلی، بهینه‌تر حرکت کند و اتلاف انرژی کمتری داشته باشد. نتیجه این اقدام ۴۰ کیلومتر (۲۵ مایل) برد بیشتر در چرخه WLTP است. مهندسان بامو به‌جای بزرگ‌تر کردن باتری که باعث افزایش وزن و قیمت می‌شود، به سراغ به‌رهه‌وری رفته‌اند. اینتورترهای

سیلیکون کاربید در تبدیل جریان مستقیم (DC) باتری به جریان متناوب (AC) برای موتورها، گرمای کمتری تولید می‌کنند. این یعنی سهم بیشتری از انرژی باتری صرف چرخاندن چرخ‌ها می‌شود و گرمایش ایجادشده حاصل از اتلاف انرژی کاهش می‌یابد. با این ارتقا، ر کوردهای جدیدی برای این مدل‌ها ثبت شده است: بامو iX1e Drive20 دیگر انسیل جلو با برد حرکتی ۵۱۴ کیلومتر، بامو iX1x Drive30 چهار چرخ محرک با برد حرکتی ۴۶۶ کیلومتر و بامو iX2e Drive20 با برد حرکتی ۵۱۲ کیلومتر و بامو iX2x Drive30 با برد حرکتی ۴۷۷ کیلومتر.

«مایکل شوماخر» سلامتی خود را باز می‌یابد



۱۲ سال از دسامبر شوم ۲۰۱۳ برای «مایکل شوماخر» می‌گذرد. در این روز اسطوره دنیای اتومبیل‌رانی طی یک سانحه اسکی در کوه‌های آلپ فرانسه، دچار مشکلات جسمی جدی شد. از آن زمان تاکنون سلامتی این اسطوره دنیای فرمول یک در هاله‌ای از ابهام قرار داشت. اکنون گزارش‌های جدیدی منتشر شده که بزرگ‌ترین تحول در پرونده پزشکی او را طی یک دهه اخیر نشان می‌دهد. شوماخر در جریان حادثه اسکی، ضربه شدیدی را در ناحیه جمجمه تجربه کرد. این ضربه باعث خونریزی گسترده و تورم مغز او شد. پزشکان در همان زمان، او را در کمای مصنوعی قرار دادند تا فشار مغزی او کاهش یابد.

جراحی‌های متعددی برای تخلیه لخته‌های خون انجام شد؛ اما بخشی از بافت مغز او به‌دلیل فشار و کمبود اکسیژن، دچار آسیب دائمی شده است. بسیاری از طرفداران مایکل شوماخر تصور می‌کردند او به‌دلیل شدت جراحات وارده برای همیشه به تخت بیمارستان زنجیر شده است. با این حال گزارش جدید روزنامه «دیلی میل»، واقعیت را به‌شکل دیگری شرح می‌دهد. به گزارش این روزنامه، شوماخر ۵۷ ساله دیگر به‌طور کامل زمین گیر نیست. او توانایی نشستن روی صندلی چرخ‌دار را دارد و بخش زیادی از روزش را در این حالت سپری می‌کند.

«ویژن پالس» حریم خصوصی را تهدید می‌کند؟

وقتی «هیوندای» پشت دیوارها را هم می‌بیند



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

هیوندای و کیا به‌تازگی از فناوری جدیدی به نام ویژن پالس رونمایی کرده که به گفته آن‌ها نیاز به سنسورهای گران‌قیمت مثل لیدار را کاهش داده و به خودرو قدرت «دیدن پشت دیوارها» را می‌دهد. اما یک نکته ظریف وجود دارد: ویژن پالس برای ارائه این دید جامع از سیگنال‌های گوشی موبایل شما و اطرافیان استفاده می‌کند. این موضوع باعث ایجاد پرسش‌هایی در زمینه حریم خصوصی شده است.

روشی برای کسب اطلاعات

این سیستم از امواج باند فوق‌وسیع (UWB) استفاده می‌کند و عملکرد آن شبیه به یک رادار است. خودرو یک سیگنال UWB ارسال می‌کند.

اگر عابرپاده، دوچرخه‌سوار یا خودرو دیگری با یک دستگاه الکترونیکی (مثل موبایل) در آن نزدیکی باشد، سیگنال بازگشت داده می‌شود.

این سیستم با دقت خیره‌کننده (حدود ۱۵ سانتی‌متر) و تا برد ۳۰۰ متری، مکان دقیق آن فرد یا وسیله را شناسایی می‌کند. برخلاف دوربین و رادار، امواج UWB از دیوارها و مانع عبور می‌کنند.

این یعنی اگر کوکی از پشت یک اتوبوس متوقف‌شده به‌خیابان بدود، یا خودرویی با سرعت زیاد از یک تقاطع کور به سمت شما باید، قبل از این که آن‌ها را ببینید، خودرو از حضورشان با خبر شده و به شما هشدار می‌دهد. بزرگ‌ترین ضعف این سیستم، تکیه مطلق آن به فناوری به‌روز است. اگر گوشی موبایل همراهتان نباشد، یا گوشی شما قدیمی باشد، سیستم ویژن پالس عملاً کور و ناکارآمد است.

در حال حاضر فقط گوشی‌های رده‌بالا (مثل آیفون ۱۱ به بالا، گوگل پیکسل ۱۰ پرو یا سری سامسونگ اولترا) به فرستنده UWB مجهز هستند. این یعنی امنیت شما در خیابان، در گرو مدل گوشی شماست.

مساله حریم خصوصی

سوال اصلی این‌جاست که هیوندای و کیا با داده‌هایی که از گوشی‌های اطرافیان جمع‌آوری می‌کنند، چه خواهند کرد؟ آیا این سیستم می‌تواند برای ردیابی افراد استفاده شود؟

درحالی که هیوندای مدعی است این سیستم دقت ۹۹ درصدی در هوای نامساعد و شب ارائه می‌دهد، اما هنوز شفاف‌سازی نکرده که مرز بین «حفظ امنیت» و «نقض حریم خصوصی» کجاست.

هیوندای و کیا هم‌اکنون در حال تست این فناوری در محیط‌های صنعتی هستند. این سیستم در مرکز فنی کیا در کره جنوبی، مانع از تصادف لیفتراک‌ها با کارگران شده و قرار است به‌زودی در بندر بوسان برای جلوگیری از برخورد جرقه‌ها با افراد به کار گرفته شود.

نگهبانی دلسوز یا جاسوسی در اتاقک شیشه‌ای؟

ظهور سیستمی نظیر Vision Pulse در سپهر صنعت خودرو جهان، نقطه عطفی در گذار از «ایمنی غیرفعال» به «ایمنی پیش‌گویانه» است. اگر روزگاری کیسه‌های هوا و ترمزهای ضدقفل (ABS) آخرین خط



دفاعی ما در برابر تصادفات بودند، امروز هوش مصنوعی قصد دارد پیش از آن که حتی پسی راننده به پدال ترمز نزدیک شود، خطر را در لرزش پلک‌ها یا تغییر ضربان قلب او شناسایی کند.

اما این پیشرفت خیره‌کننده، پرسشی بنیادین را در سطح بین‌المللی برانگیخته است: بهای این امنیت چقدر است و آیا حریم خصوصی راننده، ارز رایج برای پرداخت این هزینه است؟

از منظر فنی، سیستم‌هایی مانند Vision Pulse شاهکار مهندسی نرم‌افزار محسوب می‌شوند. توانایی پردازش آنی داده‌های بیومتریک و تشخیص خستگی یا عدم تمرکز راننده، پتانسیل کاهش نرخ مرگ‌ومیر جاده‌ای را به شکلی معجزه‌آسا دارد.

آمارها نشان می‌دهند خطای انسانی عامل بیش از ۹۰ درصد تصادفات است؛ بنابراین، وجود یک «کمک‌خلبان هوشمند» که هرگز خسته نمی‌شود و با دقت میلی‌ثانیه‌ای مراقب اوضاع است، در نگاه اول یک فرشته نجات به‌نظر می‌رسد. اما چالش اصلی درست در همین نقطه آغاز می‌شود.

در بازارهای بین‌المللی، به‌ویژه در اتحادیه اروپا با قوانین

سخت‌گیرانه GDPR، این سوال مطرح است که: «داده‌های تصویری و بیومتریک کجا ذخیره می‌شوند؟» اگر این داده‌ها به فضای ابری (Cloud) منتقل شوند، چه کسی به آن‌ها دسترسی دارد؟

شرکت‌های بیمه؟ نهادهای امنیتی؟ یا هکرهايي که به‌دنبال نفوذ به زندگی خصوصی افراد هستند؟ ترس از تبدیل شدن کابین خودرو به یک «بان اپتیکون» (زندان شیشه‌ای) که در آن هر عطسه یا خمیازه راننده ثبت و تحلیل می‌شود، به‌شدت در حال رشد است.

در سطح جهانی، موسساتی نظیر Euro NCAP به‌سمت اجباری کردن سیستم‌های نظارت پیر راننده (DMS) حرکت کرده‌اند تا رتبه‌بای ایمنی ۵ ستاره را اعطا کنند. این فشار قانونی، خودروسازان را در موقعیت دشواری قرار داده است؛ آن‌ها باید میان «تکنولوژی نجات‌بخش» و «اعتماد مشتری» تعادل برقرار کنند.

برخی برندها با پردازش محلی داده‌ها (Edge Comput-ing) یعنی تحلیل داده در داخل خودرو بدون ارسال به سرور» سعی در آرام کردن افکار عمومی دارند؛ اما شک و تردیدها همچنان باقی است.

شاید با اندکی طنز تلخ بتوان گفت که در آینده‌ای نزدیک، خودرو شما زودتر از همسران متوجه خواهد شد که روز کاری بدی داشته‌اید یا دچار استرس هستید! اما فراتر از شوخی، تکنولوژی‌هایی مثل Vision Pulse نشان‌دهنده تغییر ماهیت خودرو از یک «وسیله مکانیکی» به یک «موجود زنده دیجیتال» هستند.

درنهایت، موفقیت بین‌المللی چنین سیستم‌هایی نه در قدرت پردازش پردازنده‌هایشان، بلکه در شفافیت الگوریتم‌هایشان نهفته است. صنعت خودرو جهان باید به این درک برسد که امنیت واقعی، بدون احساس امنیت روانی و حفظ حرمت فضای خصوصی سرنشینان، ناقص خواهد بود.

Vision Pulse می‌تواند قهرمان داستان‌های جاده‌ای باشد؛ به شرط آن که به جای «پلیس مخفی»، در نقش یک «مسافر هوشیار» باقی بماند. چالش بزرگ سال‌های آتی، نوشتن کدهای اخلاقی برای سیستم‌هایی است که حالا دیگر فقط جاده را نمی‌بینند، بلکه به اعماق چشمان ما خیره شده‌اند.

خبر

News

بسته جدید براپوس برای «لامبورگینی»

دوران براپوس‌های مشکی که در سکوت اتوبان‌ها را می‌بلعیدند، رسماً به‌پایان رسیده است. حالا براپوس تحت مدیریت جدید، به یک برند خاص تبدیل شده که هدف آن جلب توجه در اینستاگرام و خیابان‌های دویی است. جدیدترین شاهکار این تیونر آلمانی، جراحی عمیق روی لامبورگینی اوروس SE هیبرید و تولید لامبورگینی اوروس براپوس است. براپوس دست به ترکیب موتور برقی ۱۹۳ اسب‌بخار نزده است. با این براپوس موتور ۸ سیلندر ۴ لیتری توربو دوقلو را چنان تقویت کرده که مجموع قدرت سیستم به رقم خیره‌کننده ۹۰۰ اسب‌بخار رسیده است. در کنار افزایش قدرت قابل توجه، گشتاور این لامبورگینی اوروس SE نیز به ۱۰۵۰



نیوتون متر رسیده که ۱۰۰ واحد بیشتر از نسخه استاندارد است. شتاب صفر تا صد نسخه براپوس ۳.۲ ثانیه است که ۰.۲ ثانیه سریع‌تر از اوروس SE کارخانه‌ای ارزیابی می‌شود. سرعت نهایی این خودرو نیز روی ۳۱۲ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. اگرچه مدل Superblack 900 با ظاهر تمام‌مشکی کمی به سنت‌های قدیم براپوس وفادار مانده، مدل Mint 900 یک سنت‌شکنی تمام‌عیار است. تمام قطعات کیت بدنه از کربن شفاف ساخته شده‌اند. سپر جلو جدید نه تنها ظاهر خشنی دارد، بلکه در سرعت‌های بالا نیروی رو به پایین بیشتری ایجاد می‌کند تا پایداری خودرو حفظ شود. رینگ‌های غول‌آسا ۲۴ اینچی فورج‌شده با ۱۰ پره در مدل Mint، دقیقاً هم‌رنگ بدنه هستند. لاستیک‌های عقب با پهنای ۳۴۵، عملاً این خودرو را به یک غلتک جاده‌ای تبدیل کرده‌اند. همچنین به لطف مازول تعلیق پادی اختصاصی، ارتفاع خودرو ۲۰ میلی‌متر کاهش یافته تا هندلینگ چابک‌تری داشته باشد. در داخل مدل Mint، براپوس چنان در استفاده از چرم و آلکانترای سبز نعنایی زیاده‌روی کرده که حتی کف پوش‌ها و سقف هم از این قاعده مستثنی نیستند. دوخت‌های ظریف و لوگوهای براپوس در تمام نقاط (از جمله روی کیف مسافرتی) دیده می‌شود.

«S680»؛ نسخه گارد از فیس جدید اس کلاس

کیلومتر بر ساعت محدود شده است. مرسدس بنز S680 Guard تنها سدان تولید انبوه در جهان است که هم در بخش بدنه و هم در شیشه‌ها، گواهی امنیتی VR10 را دریافت کرده است. این یعنی سرنشینان در برابر شلیک مستقیم گلوله‌های جنگی و برخی انفجارها کاملاً مصون هستند. مهندسان مرسدس برای مواقع بحرانی، تجهیزات عجیبی را در این خودرو تعبیه کرده‌اند. اگر خودرو آتش بگیرد، سیستم خودکار آن را خاموش می‌کند. یک مخزن ۹۰۰ لیتری هوای فشرده با فشار یک دکمه فعال می‌شود تا در صورت حملات شیمیایی یا وجود گازهای سمی، سرنشینان هوای تازه تنفس کنند. بالابر شیشه‌ها هیدرولیک هستند. حتی اگر سیستم برقی خودرو در اثر حمله کلا از کار بیفتد، باز هم می‌توانید شیشه‌ها را بالا یا پایین ببرید.

مرسدس بنز در به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای کلاس S نسل W223 مرزهای فیس لیفت را جابه‌جا کرده و بیش از ۲ هزار و ۷۰۰ قطعه را تغییر داده است. درحالی که همه دربارۀ موتورهای ۶ سیلندر پاک و پیشروانه V8 جدید صحبت می‌کنند، ستاره واقعی این نمایش زیر کاپوت مدل S680 Guard نهفته است. این خودرو به‌پیشروانه قدرتمند ۱۲ سیلندر مجهز خواهد بود. در دورانی که بنتلی، آودی و بامو با موتورهای ۱۲ سیلندر خداحافظی کرده‌اند، مرسدس بنز همچنان به موتور ۶ لیتری توربو دوقلو با قدرت ۶۰۳ اسب‌بخار و گشتاور ۸۳۰ نیوتون متر وفادار مانده است. این خودرو با ۴.۲ تن وزن، عملاً یک سدان غول‌پیکر است که ۱.۱ تن وزن بیشتری از جی‌واگن برقی دارد. به‌دلیل وزن زیاد و ملاحظات ایمنی، سرعت نهایی روی ۱۹۰





معرفی نسخه بلک از جنسیس «جی ۸۰»



◀ مدل پرچمدار جنسیس G80 با نام بلک یا مشکی معرفی شده است. این خودرو تنها با رنگ بدنه مشکی عرضه خواهد شد و نسبت به سایر نسخه‌ها تفاوت‌هایی دارد. این خودرو از موتور ۷۶۰ بنزینی با حجم ۳.۵ لیتر و توربوشارژرهای دوقلو بهره می‌برد. در سوی دیگر خانواده جنسیس G80، تیپ سیگنچر با موتور ۲.۵ لیتری به‌عنوان نسخه پایه حضور دارد. با وجود تغییر نام تیپ‌های جنسیس G80 برای سال ۲۰۲۶، قیمت پایه این خودرو بدون تغییر باقی مانده است. قیمت پایه جنسیس G80 در استرالیا ۱۰۴ هزار و ۲۰۰ دلار آغاز می‌شود. نسخه پایه این خودرو به‌موتور ۲.۵ لیتری سیلندر توربوشارژر مجهز است که حداکثر ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر

گشتاور آزاد می‌کند. این تیپ دیفرانسیل عقب است. برای خرید جنسیس G80 با سیستم تمام‌چرخ‌محرك، باید تیپ سیگنچر اسپرت را انتخاب کنید که به‌موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر و سیستم تمام‌چرخ‌محرك مجهز است. قیمت این تیپ برای سال ۲۰۲۶ به میزان ۶ هزار دلار استرالیا افزایش داشته است. برای خرید این تیپ باید ۱۲۷ هزار و ۴۰۰ دلار استرالیا هزینه کنید. حداکثر رانندمان موتور این خودرو ۳۷۴ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور است. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و وظیفه انتقال قدرت را در تیپ‌های سیگنچر و سیگنچر اسپرت بر عهده دارد. مدل پرچمدار جنسیس G80 بلک با قیمت ۱۲۵ هزار و ۲۰۰ دلار عرضه می‌شود.

تاثیر مستقیم مذاکرات بر بازار خودرو؛

خودروهای وارداتی در بازار آزاد تا ۳۰۰ میلیون تومان ارزان شدند



کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام TX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد تومان و ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد افت بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان کاهش به ۸ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، ایرس H5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش به ۷ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی‌سی تورو (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش به ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۱۰ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

۱۵۰ میلیون تومان دادوستد می‌شد، روز شنبه با کاهش ۵۰ میلیون تومانی مواجه شد؛ با این حال بهای این خودرو روز گذشته نسبت به نخستین روز هفته با ثبات همراه بوده و ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد. بهای اکثر خودروهای مونتاژی نیز در نخستین روز هفته کاهشی بوده است. برای نمونه، هایما S8 که به قیمت ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان در بازار آزاد موجود بود، با کاهش ۵۰ میلیون تومانی در روز هجدهم بهمن‌ماه مواجه شد. هر چند بهای این خودرو دیروز با رشد ۷۰۱ درصدی به ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید.

◀ رشد قیمت چشمگیر وارداتی‌ها در بازار خودروهای مونتاژی رشد قیمت چشمگیر ۲۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که

بررسی روند

بازار خودرو در سه بازه زمانی، پیش از آغاز مذاکرات مسقط (سه‌شنبه ۱۴ بهمن‌ماه)، بعد از



برگزاری مذاکرات (شنبه ۱۸ بهمن‌ماه) و روز گذشته نشان می‌دهد این بازار به‌طور مستقیم تحت تاثیر گفت‌وگوهای ایران و آمریکا قرار گرفته است.

بازار خودرو ایران طی هفته دوم بهمن‌ماه با رشد چشمگیر قیمت‌ها، تحت تاثیر افزایش نااطمینانی‌ها از فضای سیاسی و اقتصادی کشور، افزایش نرخ ارز و تورم انتظاری همراه بود. بررسی بازار خودرو و چند محصول داخلی پر تقاضا در فاصله زمانی هفتم تا سیزدهم بهمن‌ماه از رشد به‌طور میانگین ۱۱۹.۴ میلیون تومانی معادل ۹ درصد حکایت دارد. این رشد قیمت تا روز سه‌شنبه (چهاردهم بهمن‌ماه) نیز ادامه یافت؛ اما آغاز مذاکرات میان ایران و آمریکا در روز جمعه، ورق بازار خودرو را برگرداند و قیمت انواع خودرو در نخستین روز هفته در سراسر کشور قرار گرفت. هر چند روز گذشته قیمت اکثر خودروهای داخلی به قبل از مذاکرات بازگشتند یا نسبت به روز شنبه ثبات قیمتی و رشد نسبی را تجربه کردند.

این در شرایطی است که واکنش بازار ارز برخلاف دوره پیشین مذاکرات یعنی فروردین‌ماه که طی مدت کوتاهی از محدوده ۱۰۵ هزار تومان تا حوالی ۸۰ هزار تومان عقب‌نشینی کرد، این بار تحت تاثیر نااطمینانی‌های سیاسی با افزایش قیمت معناداری مواجه شد. به گفته فعالان بازار ارز و طلا، این بار روند بازار با تکذیب یا تعدیل خبرهای منفی به‌سوی کاهش قیمت حرکت نکرد. دیروز هم این رشد قیمت برای دلار ادامه یافت؛ به گونه‌ای که نرخ آن با رشد هزار و ۲۸۵ تومانی نسبت به روز شنبه به ۱۵۷ هزار و ۷۴۰ تومان رسید.

اما بررسی قیمتی چند مدل خودرو داخلی نشان می‌دهد این خودروها یک روز بعد از مذاکرات ایران و آمریکا در مسقط با ریزش قیمت مواجه شده‌اند. برای نمونه، قیمت پژو ۲۰۷ معمولی با کاهش ۱۰ میلیون تومانی در بازار آزاد از یک میلیارد و ۳۱۰ تومان تومان به یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید. بهای این خودرو روز گذشته اما به قبل از مذاکرات برگشت.

برخی خودروها نیز روز گذشته ثبات قیمتی را نسبت به روز شنبه تجربه کردند. بهای کوپیک دنده‌ای که قبل از مذاکرات و در روز سه‌شنبه به ۹۲۰ میلیون تومان رسیده بود، با کاهش ۱۰ میلیون تومانی در روز شنبه به ۹۱۰ میلیون تومان رسید. بهای این خودرو دیروز نسبت به روز شنبه با ثبات همراه بود.

بررسی بهای چند مدل خودرو وارداتی نیز نشان می‌دهد به‌جز نیسان سانی و فیات ۵۰۰ که ثبات قیمتی را در سه مقطع زمانی بررسی شده تجربه کردند، بقیه خودروها بعد از مذاکرات با کاهش قیمت مواجه شدند. برای نمونه، هیوندای کونا که روز سه‌شنبه و پیش از کلید خوردن مذاکرات، در بازار آزاد به بهای ۶ میلیارد و

واکاوی یک پرونده مفصل در صنعت خودرو

ورشکستگی کامل قیمت گذاری دستوری!

یک مکانیزم شفاف و به‌هنگام تعدیل قیمتی، در راستای ممانعت از فروپاشی جریان نقدینگی و توقف چرخه تولید، ناچار به عکس‌العمل شد.

عکس‌العمل ایران خودرو به گواه تحلیلگران یک معنا بیشتر نداشت: اعلام ورشکستگی سازوکار قیمت‌گذاری دستوری.

موضوعی که از سوی جمشید ایمانی، قائم‌مقام مدیرعامل ایران خودرو نیز یادآوری شد: «قیمت‌گذاری طی چهار سال گذشته، در مجموع ۸۴۰ هزار میلیارد تومان زبان به ایران خودرو، سایپا و دولت وارد کرده، بی‌آنکه بازار خودرو تنظیم شود.»

◀ چاره چیست؟

خروج خودروسازی ایران از بن‌بست قیمت‌گذاری دستوری به یک تغییر پارادایم نیازمند است و آن تغییر مسیر از نگاه تنظیم‌گری مبتنی بر سرکوب قیمتی به سوی تنظیم‌گری جهت شفافیت و رقابت‌پذیری است.

در این میان، سلامت صنعتی ایران خودرو و سایپا که با وجود کاستی‌ها موتور محرک تولید انبوه داخلی هستند، پیش شرط هر گونه تحول است.

◀ نکته کلیدی:

حمایت از تولید ملی به معنای حفظ وابستگی بیمارگونه به تزریق بودجه‌ای نیست؛ بلکه ایجاد چارچوبی پایدار و قابل پیش‌بینی است که در آن قیمت، منطبق با هزینه واقعی و کیفیت، منطبق با انتظار مشتری و نوآوری باشد. تنها در این صورت است که صنعت خودروسازی کشور می‌تواند از بار مالی به‌موتور توسعه تبدیل شود.



◀ افزایش هزینه‌های تولید، افت توان خرید مصرف‌کنندگان و انباشت زیان در بنگاه‌های خودروسازی، بار دیگر سیاست قیمت‌گذاری دستوری را به کانون نقدهای اقتصادی بازگردانده است. آن چه در ادامه می‌آید، واکاوی یک پرونده مفصل در صنعت خودرو است که با اتکا به داده‌ها و اظهارات رسمی، پیامدهای این سیاست و چشم‌انداز پیش‌روی خودروسازی کشور را بررسی می‌کند.

افزایش هزینه تولید خودرو و کاهش قدرت خرید شهروندان چه چشم‌اندازی نشان می‌دهد؟

از همین رو این سوال کلیدی نیز مطرح است که چرا پای صنعت خودرو ایران لنگ می‌زند؟

شاید پاسخ آن تغییر قیمتی باشد.

نهادهای مسئول در این راهبرد همواره کوشیده‌اند شأن قیمت‌گذاری دستوری را حفظ کنند؛ به گونه‌ای که شوک فوری به شهروندان وارد نیاید و خودرو ساز نیز به طریقی (تسهیلات و...) زنده بماند؛ وضعیتی که در آن، همه بازیگران می‌بازند، اما هزینه‌های این باخت به صورت نامرئی و تدریجی بین همه پخش می‌شود.

شماری از ناظران معتقدند تصمیم اخیر ایران خودرو در اعلام قیمت‌های تعدیل‌شده را باید تلاش ناگزیر یک نهاد صنعتی برای تطبیق با واقعیت‌های ریاضی بقا تفسیر کرد.

آن گونه که قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو در گفت‌وگوی تلویزیونی اخیر خود مطرح کرد، نهادهای تولید نسبت به مهرماه امسال ۸۱ درصد قیمت داشته و نرخ ارز نیز حدود ۹۵ درصد افزایش یافته و این اعداد، چنان شکاف فزاینده‌ای بین در آمد و هزینه ایجاد کرده که شرکت در غیاب



حاکمی از آن است که سری ۳ آینده‌الهام‌زایی از کانسبت‌های **Neue Klasse** خواهد گرفت؛ یعنی جلونچرخه‌کلیدی باز طراحی‌شده با فرم افقی‌تر، چراغ‌های باریک **LED** با امضای نوری نسل جدید و سطوح پدنه‌ساده‌تر اما عضلانی‌تر. بام‌و قصد دارد با کاهش خطوط اغراق‌آمیز، به زبان طراحی مینی‌مال اما تکنولوژیک باز گردد. همچنین بهبود ضریب ایرودینامیک یکی از اهداف کلیدی این نسل خواهد بود. در کابین نیز تغییرات بنیادین پیش‌بینی می‌شود. منابع انگلیسی‌زبان گزارش داده‌اند که داشبورد نسل بعدی با نمایشگر پانورامیک جدید بام‌و موسوم به **Panoramic Vision** همراه خواهد شد؛ سیستمی که اطلاعات رانندگی را در عرض شیشه جلونمایش می‌دهد.

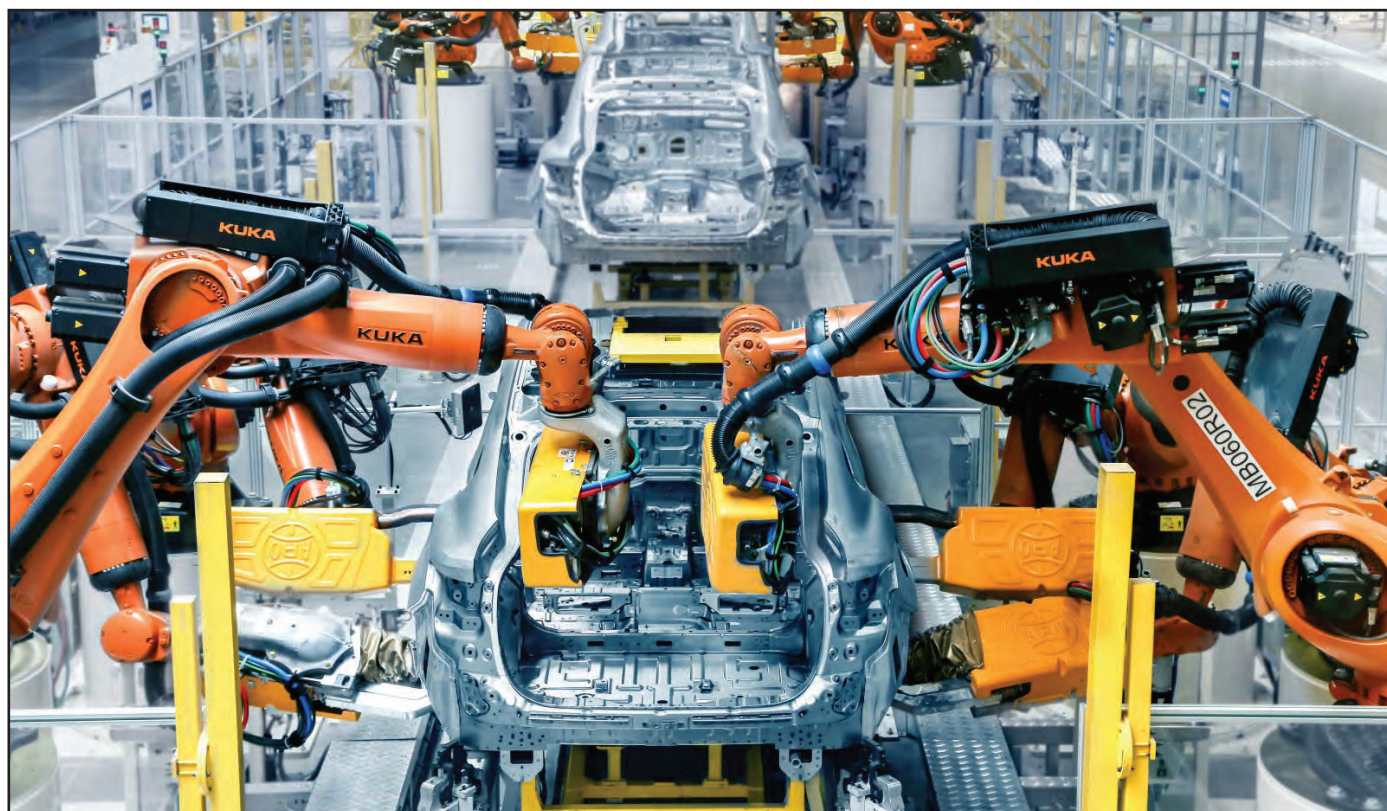
بر اساس تازه‌ترین گزارش‌ها و اخبار منتشرشده در رسانه‌های معتبر خودرویی انگلیسی‌زبان، بام‌و به‌طور جدی در حال آماده‌سازی نسل بعدی سری ۳ است؛ نسلی که قرار است یکی از مهم‌ترین تحولات تاریخ این سدان کامپکت لوکس را رقم بزند و از نظر طراحی، فناوری و قوای محرکه وارد عصر جدیدی شود. نسل آینده بام‌و سری ۳ بخشی از پروژه **Neue Klasse** خواهد بود؛ پلت‌فرم و زبان طراحی جدیدی که پایه‌گذار نسل تازه محصولات احترامی و برقی این برند آلمانی محسوب می‌شود. طبق اطلاعات منتشرشده، نسخه تمام‌برقی این خودرو با نام احتمالی **i3** سدان جدید در کنار نسخه‌های بنزینی و هیبریدی توسعه می‌یابد. از نظر طراحی ظاهری، گزارش‌ها



نسل بعدی «سری ۳» چگونه است؟

کدام چینی باکیفیت‌تر است؟

از خودروهای ارزان تا استاندارد در سطح جهانی



چانگان یکی از برندهای قابل اعتماد چینی است که طی یک دهه اخیر از منظر کیفیت بسیار پیشرفت داشته است. این برند قدیمی چینی سابقه همکاری با فورد و مزدا دارد. همین همکاری سبب شده است چانگان به لحاظ کیفی و تکنولوژیک ارتقا پیدا کند. طبق بررسی‌های موسسه «جی.دی.پاور» کیفیت شاسی مناسب محصولات، پیشرفته‌های **BlueCore** و پیشرفت در زمینه ایمنی سبب شده است چانگان به چنین جایگاهی دست یابد. اما کیفیت متر یال کابین در برخی از مدل‌های چانگان متوسط ارزیابی شده است.

۶- سایک‌موتور

کمپانی سایک‌موتور را بیشتر با برنام‌محی و روئی می‌شناسند. یکی از دلایل موفقیت سایک‌موتور عملکرد درخشان برند ام‌جی است که در بازارهای صادراتی بسیار موفق بوده است. اما کیفیت مونتاژ متغیر (عدم ثبات کیفیت در تمامی محصولات)، گیربکس‌های دو کلاچه حساس و پراست‌هلاک و افت کیفیت در تولید انبوه از جمله نکات منفی سایک‌موتور است. هر چند که در برند مکسوس سعی داشته تا حدودی بهتر عمل کند، اما کیفیت نهایی آن نیز چندان قابل قبول نیست.

۷- دانگ‌فنگ‌موتور

دانگ‌فنگ‌موتور در اوایل تولید خود به‌صورت آزمون و خطا پیش رفت و در نهایت به دلیل تنوع در طراحی محصولاتش توانست تا حدودی موفق عمل کند. این برند به دلیل تنوع در پلت‌فرم و با توجه به پارامترهایی مانند کیفیت ناپایدار و وابستگی شدید به قطعات نه‌چندان باکیفیت در جایگاه هفتم قرار گرفته که این مساله از کارنامه ضعیف این برند خبر می‌دهد. «جی.دی.پاور» در نهایت محصولات دانگ‌فنگ را غیر قابل قبول توصیف می‌کند.

سطح سوم: برندهای با کیفیت متوسط یا ضعیف

در این بخش شاهد برندهایی هستیم که محصولات آن‌ها در مقایسه با رقبای کیفیت مونتاژ بسیار ضعیف و دوام پایین قطعات بر خور دارند. کمپانی‌هایی مانند بایک، فوتون، لیفان و زونی در این سطح قرار می‌گیرند.

ضعف چینی‌ها در محصولات

موسسه «جی.دی.پاور» در نهایت بر این باور است که پارامترهایی مانند خودروهای کپی‌شده با کیفیت پایین، ضعف در پیشرفته‌های توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم **GDI**، حساسیت بسیار بالا نسبت به کیفیت سوخت، استهلاک بالای توربو، گیربکس‌های دو کلاچه حساس، لیزر جوش‌های ضعیف در شاسی (البته در سطح سوم بیشتر محسوس است)، مشکلات کیفی رایج خودروهای چینی، بوی نامطبوع کابین، نویز جاده و ایرادات اینفو تینمنت (نمایشگرهای مولتی‌مدیا) سبب شده است برندهای چینی چندان قابل اعتماد نباشند. هر چند که «جی.دی.پاور» معتقد است تا سال ۲۰۳۰ میلادی برندهای چینی یکی از قوی‌ترین‌ها در زمینه کیفیت خواهند بود.

خودروسازی چین

طی دو دهه اخیر به لحاظ کیفی پیشرفت چشمگیری داشته است. در دهه ۲۰۰۰، خودروهای چینی عموماً یا ناشناخته بودند یا به عنوان

محصولاتی ارزان قیمت و با کیفیت مونتاژ پایین، ایمنی ضعیف و فناوری عقب‌مانده از آن‌ها یاد می‌شد. اما از اواخر دهه ۲۰۱۰، با سرمایه‌گذاری عظیم دولت چین، خرید برندهای اروپایی، جذب مهندسان بین‌المللی و توسعه پلت‌فرم‌های بومی، کیفیت محصولات چینی به شکل فزاینده و چشمگیری ارتقا یافت. مطالعات کیفی موسسه معتبری مانند جی.دی.پاور «**J.D. Power**» به خوبی نشان می‌دهد فاصله کیفی برندهای چینی با خودروسازان بین‌المللی به‌طور محسوسه کاهش یافته است. این مهم در ادامه به صورت دقیق بررسی می‌شود.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

پارامترهای سنجش کیفیت خودرو

طبق آن چه موسسه معتبر و مطرح «جی.دی.پاور» منتشر کرده، کیفیت خودرو بر اساس پارامترهایی مانند کیفیت مونتاژ (**Build Quality**)، دوام قطعات (**Durability**)، نرخ خرابی (**Defect Rate**)، کیفیت قوای محرکه، کیفیت متر یال کابین، عملکرد سیستم‌های الکترونیکی و رضایت مشتری تعیین و سنجیده می‌شود. شاخص این مقوله نیز تعداد ایراد در هر ۱۰۰ خودرو یا **PP100** است. مطالعات کیفیت جی.دی.پاور یا **IQS** اولیه بر اساس تعداد ایرادات گزارش شده در ۹۰ روز اول مالکیت خودرو در نظر گرفته می‌شود.

رتبه‌بندی کیفی خودروسازان چینی

بر اساس مطالعات کیفی و بررسی کیفیت **IQS** و **VDS**، برندهای چینی از نظر کیفیت به سه سطح تقسیم می‌شوند. به عبارت دیگر سطح اول، برندهای باکیفیت و پیشرو؛ سطح دوم برندهای باکیفیت خوب، اما نه ممتاز و سطح سوم برندهای با کیفیت متوسط یا ضعیف است. طبق آن چه موسسه معتبر «جی.دی.پاور» منتشر کرده، دو سطح اول و دوم از نظر کیفیت در ساخت قطعات در سطح قابل قبولی قرار دارند؛ اما سطح سوم نه تنها قابل قبول نبوده، بلکه از کیفیت قطعات پایینی بر خوردار است. بر این اساس رتبه‌بندی به شرح ذیل است:

سطح اول: برندهای باکیفیت و پیشرو

۱- گروه خودروسازی جیلی

همواره کیفیت محصولات جیلی به دلیل سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه، در میان خودروسازی چینی مطلوب و مثال‌زدنی بوده است. همچنین از دیگر دلایل کیفیت بالای محصولات این برند، مالکیت ولوو، انتقال فناوری ایمنی، پلت‌فرم **CMA** مشترک با ولوو و استفاده از تامین کنندگان اروپایی است. همچنین مدل‌هایی مانند **Xingyue L** و **Monjaro** از **Coolray** نظر مونتاژ، **NVH** و کیفیت کابین در سطح جهانی ارزیابی می‌شوند. کمپانی جیلی در مطالعات کیفی چین جزو برندهای برتر داخلی قرار گرفته که همین موضوع سبب برتری آن نیز شده است

۲- گروه خودروسازی چری

چری جزو آن دسته از برندهای چینی است که با نوآوری‌های جدید به خصوص طی ۵ سال اخیر همواره تلاش کرده جایگاه درخشانی را در صنعت خودروسازی چین از آن خود کند. بر این اساس چری از قدیمی‌ترین خودروسازان خصوصی چین به شمار می‌رود و طبق مطالعه کیفیت اولیه «جی.دی.پاور» رتبه نخست کیفیت بین برندهای داخلی چین را به خود اختصاص داده است. این خودروساز مطرح چینی با توسعه موتورهای **ACTECO**، سرمایه‌گذاری چشمگیر در بخش تحقیق و توسعه یا **R&D**، همکاری با **AVL** اتریش و گیربکس‌های **Getrag** به خوبی این مهم را ثابت کرد. بر این اساس مطابق با بررسی‌های به عمل آمده توسط «جی.دی.پاور» محصولات مانند تیگو ۸ پرو و تیگو ۹ نمونه‌های موفق کیفی چری به شمار می‌روند.

۳- گرت‌وال موتور

همکاری گرت‌وال با خودروسازان مطرح و صاحب‌نامی چون تویوتا، نیسان، فیات و حتی رولز رویس سبب شده است سطح استاندارد کیفیت این برند به‌طور چشمگیری ارتقا پیدا کند. زیرمجموعه‌هایی مانند هاوال، تانک و وی (**Wey**) از جمله برندهای معروف و مطرح چینی هستند که در بازار جهانی نیز از جایگاه نسبتاً خاصی برخوردارند. معیارهایی مانند طراحی اس‌یووی و آفرودی، ششاسی‌های مقاوم و کیفیت رنگ و بدنه بالا سبب شده است محصولات گرت‌وال جزو باکیفیت‌ترین‌های چینی باشند. در این راستا «جی.دی.پاور» با تست دو مدل تانک ۳۰ و هاوال H6 در بخش مرتبط با دوام خودرو، عنوان عملکرد مطلوب را برای آن‌ها برگزید.

۴- گروه خودروسازی بی‌وی‌دی

کمپانی بی‌وی‌دی به کیفیت ساخت بالا معروف است؛ چرا که از سال ۲۰۱۰ میلادی رویای رقابت با بزرگان الکتریکی چون تسلا موتور را داشت. بر این اساس سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش تحقیق و توسعه (**R&D**) و کیفیت ساخت سبب شده است این جایگاه را از آن خود کند. جالب است بدانید که بی‌وی‌دی برترترین خودروساز **NEV** (برند خودرو انرژی نوین) جهان است. برتری این کمپانی بیشتر در فناوری‌های «تک و جدید است تا مونتاژ سنتی». از پارامترهای مهم در به‌وجود آمدن چنین جایگاهی برای بی‌وی‌دی می‌توان به باتری‌های جدید، نسل نوین و جدید پلت‌فرم خودروهای برقی **e-Platform** و تولید داخلی نیمه‌هادی اشاره کرد. رشد سریع فروش جهانی نشان بی‌وی‌دی حاکمی از اعتماد مشتریان به کیفیت محصولات این برند است.

سطح دوم: کیفیت خوب اما نه ممتاز

۵- گروه خودروسازی چانگان



گوگل بیس را ارائه می‌دهد. متر بال با کیفیت تر، صندلی‌های چرمی، گرم‌کن و سردکن، سیستم صوتی Bose و مجموعه کامل دستگیره‌های رانندگی از جمله کروز کنترل تطبیقی و هشدار نقاط کور، سطح رفاهی را ارتقا داده‌اند. از نظر فنی، این پیکاپ با طیف متنوعی از پیش‌ران‌ها عرضه می‌شود؛ از جمله موتور ۲.۷ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر، V8 تنفس طبیعی ۵.۳ و ۶.۲ لیتری و همچنین دیزل ۳ لیتری Duramax. قدرت در قوی‌ترین نسخه به بیش از ۴۲۰ اسب‌بخار می‌رسد. تمامی موتورها به گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک متصل هستند که عملکردی نرم و توان‌ی‌دک‌کشی بالایی فراهم می‌کند.

شورولت سیلورادو ۱۵۰۰ مدل ۲۰۲۶ با حفظ زبان طراحی خشن و آمریکایی خود، همچنان یکی از شاخص‌ترین پیکاپ‌های فول‌سایز بازار به‌شمار می‌رود. در نمای بیرونی، جلوپنجره عظیم چندضلعی، امشای نوری LED باریک و خطوط برجسته روی کاپوت، هویتی عضلانی و مدرن به خودرو بخشیده‌اند. تنوع تری‌ها از نسخه‌های کاری WT تا مدل‌های لوکس High Country باعث شده طیف وسیعی از سلاطین را پوشش دهد. در کابین، سیلورادو تمرکز ویژه‌ای بر دیجیتال‌سازی دارد. نمایشگر لمسی ۱۲.۴ اینچی سیستم اطلاعات سرگرمی در کنار صفحه‌آمبر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی، رابط کاربری به‌روز



شورولت «سیلورادو» ۲۰۲۶ با ویژگی‌های جدید



کامیون‌ها زیر فشار قیمت‌گذاری و سیاست‌گذاری نادرست؛

خودروسازان سنگین اروپا با بحران مواجه شده‌اند

صنعت خودروهای سنگین اروپا در نقطه‌ای حساس قرار گرفته است. ادامه سیاست‌های اقلیمی بدون حمایت زیرساختی و مالی کافی می‌تواند فشار بر تولیدکنندگان را تشدید کند



شرکت‌های حمل‌ونقل را افزایش داده و فشار قیمتی را تشدید کرده است.

فشار مضاعف بر قیمت و سهم بازار ناشی از رقابت جهانی

خودروسازان سنگین اروپایی تنها با چالش‌های داخلی مواجه نیستند. رقابت فزاینده از سوی تولیدکنندگان آسیایی، به‌ویژه در حوزه فناوری‌های جدید، فشار مضاعفی بر قیمت و سهم بازار آن‌ها وارد کرده است. تولیدکنندگان غیراروپایی با بهره‌گیری از هزینه‌های تولید پایین‌تر و حمایت‌های دولتی، توانسته‌اند محصولات رقابتی‌تری را به‌بازار جهانی عرضه کنند. این رقابت، خودروسازان اروپایی را وادار کرده است که هم‌زمان کیفیت، فناوری و قیمت را مدیریت کنند؛ معادله‌ای که حل آن در شرایط فعلی بسیار دشوار به‌نظر می‌رسد.

تأثیر بر زنجیره تامین و صنعت قطعه‌سازی

چالش‌های قیمتی و کاهش تقاضا، تنها محدود به خودروسازان نمانده و زنجیره تامین را نیز تحت تأثیر قرار داده است. صنعت قطعه‌سازی که بخش قابل توجهی از اشتغال صنعتی اروپا را دربر می‌گیرد، با کاهش سفارش‌ها و نااطمینانی نسبت به آینده مواجه شده است. این وضعیت می‌تواند در میان مدت به کاهش سرمایه‌گذاری، افت نوآوری و حتی خروج برخی تامین‌کنندگان کوچک از بازار منجر شود.

مسیر پرچالش پیش‌رو برای خودروسازان سنگین در قاره سبز

صنعت خودروهای سنگین اروپا در نقطه‌ای حساس قرار گرفته است. ادامه سیاست‌های اقلیمی بدون حمایت زیرساختی و مالی کافی، می‌تواند فشار بر تولیدکنندگان را تشدید کند. از سوی دیگر، تعویق گذار فناوریانه نیز با اهداف بلندمدت اتحادیه اروپا در تضاد است. بسیاری از فعالان صنعت معتقدند عبور از این بحران، نیازمند هماهنگی بیشتر میان سیاست‌گذاری، حمایت مالی و واقعیت‌های بازار است. بدون چنین هماهنگی‌ای، خطر از دست رفتن بخشی از ظرفیت صنعتی اروپا در حوزه خودروهای سنگین دور از انتظار نخواهد بود. افزایش هزینه کامیون‌ها و خدمات حمل‌ونقل، در نهایت به اقتصاد کلان اروپا منتقل می‌شود. هزینه لجستیک بالاتر به معنای افزایش قیمت کالاها، کاهش رقابت‌پذیری صادرات و فشار بر مصرف‌کننده نهایی است. به همین دلیل، چالش‌های صنعت خودروهای سنگین تنها یک مساله بخشی نیست، بلکه ابعادی فراتر از صنعت خودرو دارد.

خودروسازان سنگین اروپا در سال جاری با مجموعه‌ای از چالش‌های هم‌زمان مواجه هستند: افزایش هزینه تولید، بن‌بست قیمت‌گذاری، افت تقاضا، فشار مقرراتی و رقابت جهانی. در چنین شرایطی، مدیریت قیمت به حسابس‌ترین مساله صنعت تبدیل شده است. آینده این بخش به توانایی اروپا در ایجاد تعادل میان اهداف زیست‌محیطی و پایداری اقتصادی صنعت گره خورده است؛ تعادلی که اگر برقرار نشود، پیامدهای آن فراتر از صنعت خودرو، کل اقتصاد اروپا را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

هزینه نیروی انسانی بالاست، فشار بیشتری بر تولیدکنندگان وارد کرده است. در کنار این عوامل، الزام به رعایت استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و ایمنی، هزینه‌های توسعه و تطبیق محصولات را افزایش داده است. خودروسازان ناچارند منابع مالی قابل توجهی را به تحقیق و توسعه، آزمون‌های فنی و دریافت مجوزهای جدید اختصاص دهند؛ هزینه‌هایی که در نهایت باید در قیمت نهایی محصول منعکس شود.

بن‌بست قیمت‌گذاری؛ وقتی بازار کشتش ندارد

افزایش هزینه تولید در شرایطی رخ می‌دهد که بازار توان پذیرش افزایش قیمت را ندارد. شرکت‌های حمل‌ونقل اروپایی، به‌ویژه در بخش لجستیک جاده‌ای، خود با حاشیه سود محدود فعالیت می‌کنند و افزایش قیمت کامیون‌های جدید، فشار مضاعفی بر مدل اقتصادی آن‌ها وارد می‌کند. در نتیجه، خودروسازان با یک دوراهی دشوار روبه‌رو هستند: یا قیمت را افزایش دهند و با کاهش بیشتر تقاضا مواجه شوند، یا قیمت را کنترل کنند و حاشیه سود خود را قربانی کنند. این بن‌بست قیمتی، یکی از اصلی‌ترین معضلات صنعت خودروهای سنگین اروپا از ابتدای سال میلادی جاری به‌شمار می‌رود و باعث شده برخی تولیدکنندگان به بازنگری در برنامه‌های تولید، کاهش ظرفیت یا حتی تعدیل نیروی بیاورند.

گذار به کامیون‌های کم‌انتشار؛ الزام پرهزینه

سیاست‌های اقلیمی اتحادیه اروپا، خودروسازان سنگین را ملزم به کاهش چشمگیر انتشار دی‌اکسید کربن کرده است. توسعه کامیون‌های برقی و هیدروژنی، محور اصلی این راهبرد به‌شمار می‌رود؛ اما این گذار هزینه‌ای بسیار سنگین دارد. کامیون‌های برقی و پیل سوختی به‌طور متوسط چندده‌درصد گران‌تر از مدل‌های دیزلی سنتی هستند و نیاز به زیرساخت‌های شارژ و سوخت‌رسانی گسترده دارند. در حالی که سیاست‌گذاران بر تسریع این گذار تأکید دارند، زیرساخت‌های لازم در بسیاری از کشورهای اروپایی هنوز به‌سطح مورد نیاز نرسیده است. این شکاف میان سیاست و واقعیت بازار، ریسک سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید را برای خودروسازان افزایش داده و بر پیچیدگی قیمت‌گذاری افزوده است.

هزینه پنهان برای تولیدکننده و مصرف‌کننده

نبود شبکه گسترده و پایدار شارژ برای کامیون‌های برقی و ایستگاه‌های هیدروژن، یکی دیگر از چالش‌های جدی صنعت خودروهای سنگین اروپاست. این کمبود زیرساختی باعث می‌شود ناوگان‌داران نسبت به خرید خودروهای جدید مردد باشند و خودروسازان نیز نتوانند از مزایای مقیاس تولید بهره‌مند شوند. در کنار این موضوع، افزایش عوارض جاده‌ای، مالیات‌های زیست‌محیطی و هزینه‌های مرتبط با تردد کامیون‌ها در برخی کشورهای اروپایی، هزینه عملیاتی

دهه‌ها از صنعت خودروهای

سنگین اروپا به عنوان ستون فقرات لجستیک، تجارت و زنجیره تامین این قاره یاد می‌شد؛ اما این بازار در حال حاضر وارد یکی از پیچیده‌ترین



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

دوره‌های تاریخی خود شده است. برخلاف خودروهای سواری که تغییرات فناوری در آن‌ها با شتاب بالا و استقبال مصرف‌کنندگان همراه بوده، بازار کامیون‌ها و خودروهای تجاری سنگین با مجموعه‌ای از تضادها و فشارهای هم‌زمان روبه‌رو است؛ از تضاد میان الزامات زیست‌محیطی و واقعیت‌های اقتصادی گرفته تا افزایش هزینه تولید و محدودیت قدرت خرید مشتریان. در این میان، مساله قیمت به گلوگاه اصلی صنعت تبدیل شده است. خودروسازان سنگین اروپایی از یک سو ناگزیر به سرمایه‌گذاری سنگین در فناوری‌های کم‌انتشار و صفر انتشار هستند و از سوی دیگر با بازاری مواجه هستند که کشتش لازم برای پذیرش قیمت‌های بالاتر را ندارد. نتیجه این وضعیت، فشردن حاشیه سود، تعویق سرمایه‌گذاری‌ها و افزایش نگرانی‌ها در باره آینده رقابت‌پذیری صنعت خودروهای سنگین اروپا در سطح جهانی است.

نشانه‌های رکود در بازار کامیون به چشم می‌خورد

یکی از نخستین نشانه‌های چالش پیش‌رو، کاهش محسوس تقاضا در بازار خودروهای سنگین اروپاست. آمارهای منتشرشده از ثبت‌نام کامیون‌ها در بازارهای اصلی اروپا نشان می‌دهد از سال ۲۰۲۴ به بعد، روندی کاهشی بر این بازار حاکم شده است. آلمان، فرانسه، ایتالیا و اسپانیا به عنوان موتورهای اصلی بازار حمل‌ونقل اروپا، همگی کاهش دو رقمی در ثبت‌نام کامیون‌های سنگین را تجربه کرده‌اند. این افت تقاضا تنها یک نوسان مقطعی نیست، بلکه بازتابی از شرایط کلان اقتصادی، کاهش رشد تجارت، افزایش هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های حمل‌ونقل و نااطمینانی نسبت به آینده مقررات است. بسیاری از ناوگان‌داران، تصمیم خرید خودروهای جدید را به تعویق انداخته‌اند و ترجیح می‌دهند عمر ناوگان فعلی خود را افزایش دهند؛ تصمیمی که مستقیماً بر حجم تولید و درآمد خودروسازان سنگین اثر می‌گذارد.

چالشی که قیمت را از کنترل خارج می‌کند

در سمت عرضه، خودروسازان سنگین اروپا با رشد کم‌سابقه هزینه‌های تولید مواجه هستند. افزایش قیمت انرژی، دستمزد نیروی کار، مواد اولیه و قطعات، همگی هزینه ساخت در دستگاه کامیون را به‌طور قابل توجهی افزایش داده‌اند. این موضوع به‌ویژه در کشورهایمانند آلمان و فرانسه که



آدرس <http://Bahman.iranecar.com> انجام می‌شود. به منظور توزیع عادلانه محصول و پیشگیری از حضور واسطه‌گران و جلوگیری از تضییع حقوق مصرف‌کنندگان واقعی، تنها متقاضیانی امکان پیش‌ثبت‌نام در این فروش را خواهند داشت که طی ۲۴ ماه گذشته از محصولات شرکت بهمن‌موتور (خودروهای داخلی و وارداتی) خریداری نکرده یا تحویل نگرفته باشند.

بر اساس شرایط فروش اعلام‌شده، فیدلیتی الیت ۷ نفره با قیمت حدود ۳ میلیارد و ۲۷۲ میلیون تومان و ریسپکت تیپ ۲ با قیمت حدود ۲ میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان در رنگ سفید یا مشکی با تریم مشکی عرضه شده است. همچنین زمان تحویل خودروها ۲۰ روز پس از واریز وجه و تکمیل پرونده توسط منتخبین خواهد بود. پیش‌ثبت‌نام برای هر سه طرح از ساعت ۱۱ روز یکشنبه ۱۹ بهمن تا ساعت ۲۳ روز جمعه ۲۴ بهمن ۱۴۰۴ از طریق سایت اینترنتی شرکت به



فروش فیدلیتی الیت و ریسپکت؛ قیمت قطعی و تحویل فوری

آغاز احتمالی مرحله جدید فروش خودروهای وارداتی؛ عرضه محدود در بازاری کمرق

بازاری که با کمبود عرضه موثر روبه‌رو است، انتشار اخبار فروش محدود، گاه به‌عاملی روانی برای تحریک قیمت‌ها تبدیل می‌شود. فعالان بازار خودرو معتقدند تاثیرگذاری واردات بر بازار، بیش از آن که به نفس ورود خودرو وابسته باشد، به استمرار، شفافیت و حجم عرضه مرتبط است. به‌باور این گروه، اگر بر نامه فروش وارداتی‌ها فاقد تداوم و پیش‌بینی‌پذیری باشد، نمی‌تواند به‌کاهش فاصله قیمتی یا افزایش رقابت در بازار منجر شود. از این منظر، سیاست‌گذار ناگزیر است میان «اعلام فروش» و «تنظیم واقعی بازار» تمایز قائل شود.

معاملات در بازار کاهش یابد و بسیاری از خریداران در موضع انتظار قرار گیرند. در چنین فضایی، نحوه و میزان عرضه خودروهای وارداتی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در جهت‌دهی به رفتار بازار داشته باشد. برخی کارشناسان بازار خودرو معتقدند اگر عرضه خودروهای وارداتی به‌صورت محدود و تدریجی انجام شود، اثر تنظیم‌کنندگی مورد انتظار را به‌همراه نخواهد داشت. از نگاه این گروه، عرضه‌های موسوم به «قطره‌چکانی» نه‌تنها به تعادل بازار کمک نمی‌کند، بلکه می‌تواند به تقویت انتظارات افزایشی در قیمت‌ها منجر شود. به‌ویژه در

بر اساس اخبار منتشرشده، این احتمال وجود دارد که اوایل هفته آینده مرحله جدیدی از فروش خودروهای وارداتی آغاز شود. در این مرحله، بنا بر اطلاعات رسمی، سه شرکت واردکننده اقدام به عرضه بخشی از محصولات خود خواهند کرد. این عرضه در شرایطی مطرح می‌شود که بازار خودرو طی هفته‌های اخیر با نوعی رکود معاملاتی مواجه بوده است. کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، انتظارات تورمی متناقض و نبود چشم‌انداز روشن از سیاست‌های قیمتی، باعث شده حجم

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیون و ۲۰۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO کسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۳ میلیون و ۶۰۰	۶۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۷۷۰	۲۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون و ۵۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ کسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۴ میلیون و ۵۶۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۵ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۵ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۶ میلیون و ۰۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۷ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیون و ۵۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیون و ۱۸۰	۰	
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیون و ۰۰۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۳ میلیون و ۹۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۵ میلیون و ۰۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۴ میلیون و ۷۰۰	۰	
ام‌جی 4ev تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۰۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۷ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▼
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۰۰۰	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۹ میلیون و ۱۰۰	۰	
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۴۰۰	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیون و ۳۰۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیون و ۴۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۰۰۰	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▼
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیون و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۶ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۷ میلیون و ۵۰۰	۲۰۰	▼
تویوتا bZ3 با لیت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا رافور دودیزانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۸ میلیون و ۹۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیزانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۱۰ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۰۰۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۸ میلیون و ۷۰۰	۳۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۲۵	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۰	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۲	۰	
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۴	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک‌میلیارد و ۳۴۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۹۴	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک‌میلیارد و ۱۱۵	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۲۷	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۳۶	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۱	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۵	۰	
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۴۹۸	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیون و ۱۰۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۰	
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۴۰۵	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (بامانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۹	یک‌میلیارد و ۳۳۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۵	یک‌میلیارد و ۳۹۹	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۲۴	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۶۲	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۵۰	یک‌میلیارد و ۵۷۳	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۲۸	یک‌میلیارد و ۳۰۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۸۸	یک‌میلیارد و ۵۱۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۶۲۱	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۳۲	یک‌میلیارد و ۶۵۹	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۹۰۵	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۷۵	یک‌میلیارد و ۶۶۳	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۴۸	یک‌میلیارد و ۷۱۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۸۸	یک‌میلیارد و ۷۵۷	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیون و ۰۰۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۳	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۷	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱۴	یک‌میلیارد و ۳۱۸	۰	
ری‌ا (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۷۱۵	۰	
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۲۹	۰	

رسیدگی به شکایات ثبت شده در سامانه ۱۲۴ است و در صورت صحت گزارش ها، بر خورد با متخلفان با سرعت و قاطعیت انجام خواهد شد. پورحیدری تصریح کرد: «در یافت گزارش های مردمی از طریق سامانه ۱۲۴ و همچنین به صورت تلفنی و حضوری به صورت مستمر انجام می شود و این مشارکت عمومی نقش موثری در شناسایی تخلفات و کاهش جرائم اقتصادی دارد.» وی ارزش ریالی این محموله روغن موتور قاچاق را حدود ۳۰۰ میلیون تومان اعلام کرد و گفت: «با توجه به کاربرد گسترده روانکارهای صنعتی، قاچاق این محصولات که وابسته به مواد پتروشیمی هستند، می تواند عرضه بازار را با اختلال مواجه کند، از این رو بر خورد با قاچاق و احتکار این اقلام با جدیت در دستور کار قرار دارد.»

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت گیلان از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق و احتکار شده در یکی از انبارهای اطراف شهر رشت خبر داد. به گزارش خبرنگار مهر، تیمور پورحیدری در گفت و گو با رسانه ها با اعلام این خبر اظهار کرد: «این محموله روغن موتور به میزان ۱۰ تن و در پی دریافت گزارش مردمی و با توجه به تغییرات قیمتی اخیر، توسط بازرسان اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان گیلان شناسایی و کشف شد.» وی با اشاره به شرایط اقتصادی کنونی کشور افزود: «احتکار و امتناع از عرضه کالا به بهانه افزایش قیمت و سوءاستفاده از نوسانات بازار، اجحاف بزرگی در حق مردم است و با این گونه تخلفات بدون اغماض برخورد می شود.» مدیرکل صنعت، معدن و تجارت گیلان با تأکید بر نقش گزارش های مردمی در کشف تخلفات بیان کرد: «اولویت اصلی بازرسی ها



کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در رشت



وقتی اعداد با واقعیت قهر می کنند!

معمای قیمت روی قوطی روغن موتور

کالاهای صنعت خودرو شده است. ریشه این شکاف را باید در تضاد میان «قیمت گذاری دستوری» و «هزینه های تمام شده واقعی» جست و جو کرد. هنگامی که سازمان های ناظر، قیمت مصوب را بدون در نظر گرفتن نوسانات نرخ ارز (که مستقیماً بر قیمت افزودنی های وارداتی تأثیر می گذارد) و قیمت خوراک لوب کات در بورس کالا ثابت نگه می دارند، اولین دومینوی بحران فرو می ریزد. تولیدکننده با حاشیه سود حداقلی یا حتی ضرر مواجه می شود و در نتیجه، عطای عرضه گسترده را به لقایش می بخشد. در این میان، فضای خاکستری بازار (دلالتان و واسطه ها) متولد می شود؛ جایی که کالا وجود دارد، اما نه با آن عددی که قانون گذار روی قوطی دیکته کرده است. یکی از خطرناک ترین تبعات این آشفتنگی قیمتی، کاهش قدرت تشخیص مصرف کننده و ایجاد بستر مناسب برای عرضه محصولات تقلبی است. وقتی روغن موتور برندهای معتبر با قیمتی بسیار بالاتر از نرخ درج شده به فروش می رسند، راه برای عرضه کنندگان روغن های تصفیه شده و تقلبی باز می شود.

آن ها با سوءاستفاده از نیاز بازار و با قیمتی کمی پایین تر از نرخ بازار آزاد (اما همچنان بالاتر از قیمت مصوب)، محصولات بی کیفیت خود را روانه پیشرانه های بخت برگشته می کنند. در این معادله، برندهای معتبر داخلی که سرمایه های عظیمی در تحقیق و توسعه صرف کرده اند، قربانی اصلی هستند و اعتماد مشتری به کل صنعت روانکار خدشه دار می شود. در این آشفته بازار، تعویض روغنی ها به عنوان ویتربین نهایی صنعت، در نوک پیکان انتقادات قرار می گیرند. آن ها کالا را از عمده فروش با قیمتی بالاتر از نرخ مصرف کننده می خردند و ناچارند برای بقا، آن را با سودی اندک به مشتری عرضه کنند. نتیجه؟ مشتری حس می کند مورد اجحاف قرار گرفته و تعویض روغنی متهم به گران فروشی می شود، در حالی که ریشه مشکل جای دیگری است: در سیستم توزیع که شفافیت را فدای سهم خواهی های مقطعی کرده است. برای عبور از این بحران، صنعت روانکار نیازمند یک «واقع گرایی شجاعانه» است. آزادسازی تدریجی قیمت ها و سپردن آن به مکانیسم عرضه و تقاضا، به همراه نظارت دقیق بر تامین نهاده های تولید، تنها راه بازگشت آرامش به بازار است. اگر قیمت روی قوطی با واقعیت جیب تولید کننده و نیاز بازار همخوانی داشته باشد، دست دلالتان کوتاه شده و رقابت بر سر «کیفیت» جایگزین رقابت بر سر «پنهان کاری کالا» خواهد شد. وقت آن رسیده است که بپذیریم اعداد روی قوطی ها باید بازبان اقتصاد امروز صحبت کنند، نه با آرزوهای دیروز؛ چرا که در نهایت، این موتورهای خودرو هستند که هزینه این شکاف قیمتی را با استهلاک زود هنگام پرداخت می کنند.



در حالی که قیمت درج شده روی بسته بندی برخی روغن های موتور همچنان ۹۴۰ هزار تومان است، این محصول در بازار با نرخ هایی بین ۱.۲ تا ۱.۶ میلیون تومان به فروش می رسد؛

اختلافی که پرسش های جدی درباره نظارت، شفافیت و کارآمدی سازوکار توزیع ایجاد کرده است. بررسی های میدانی نشان می دهد با وجود آن که قیمت درج شده روی بسته بندی برخی روغن های موتور تغییری نکرده و همچنان رقم ۹۴۰ هزار تومان را نشان می دهد، همین کالا در بازار با نرخ هایی بین یک میلیون و ۲۰۰ هزار تا یک میلیون و ۶۰۰ هزار تومان به دست مصرف کننده می رسد؛ اختلاف قیمتی قابل توجه که ابهام هایی جدی درباره نظارت و شفافیت بازار ایجاد کرده است. در چنین شرایطی، برای مصرف کننده تفاوتی ندارد کدام شرکت یا شبکه توزیع مسئول عرضه کالا است؛ آن چه در نهایت رخ می دهد، تحمیل مستقیم افزایش قیمت به خریدار نهایی است. فعالان صنفی معتقدند این روند بیش از هر عامل دیگری اعتماد عمومی و قدرت خرید مردم را تحت تأثیر قرار داده است. در مقابل، مسئولان نظارتی از بهبود قریب الوقوع شرایط بازار خبر می دهند.

رئیس اداره نظارت بر فراورده های نفتی سازمان حمایت اعلام کرده است که کمبود ایجاد شده موقتی بوده و با تصمیمات اتخاذ شده، هم افزایش قیمت و هم تقویت تولید و توزیع در دستور کار قرار گرفته تا از تکرار نوسانات اخیر جلوگیری شود. با این حال، مشاهدات میدانی روایت متفاوتی را نشان می دهد؛ جایی که افزایش ۳۰ تا ۴۰ درصدی قیمت ها همچنان بر معاملات سایه انداخته و این پرسش را ایجاد کرده است که آیا سیاست افزایش قیمت می تواند به ساماندهی بازار منجر شود یا خود به محرکی برای موج تازه ای از گرانی تبدیل خواهد شد.

فعالان صنفی هشدار می دهند اگر این روند بدون نظارت موثر و شفافیت در سازوکار قیمت گذاری و توزیع ادامه پیدا کند، فشار بیشتری به خانوارها وارد شده و بی ثباتی در بازار روغن موتور و زنجیره تامین آن تشدید خواهد شد؛ موضوعی که به باور آنان نیازمند ورود جدی تر نهادهای مسئول است. شکاف عمیق میان قیمت درج شده بر بسته بندی و نرخ عرضه در بازار آزاد، صرفاً یک اختلاف عدد ساده نیست؛ بلکه نشانه ای از یک بیماری مزمن در زنجیره تامین و توزیع است که گریبان گیر یکی از استراتژیک ترین



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



هویت مدرن نسل جدید را بر جسته می‌کند. در کابین، تر کبیی از لوکس گرایی و تمرکز راننده‌محور دیده می‌شود. استفاده گسترده از چرم طبیعی، آلکانترا و ترم فیبر کربن، فضای داخلی را به سطح سوپر اسپرت‌های دست‌ساز نزدیک کرده است. نمایشگر دیجیتال خمیده پشت فرمان، نمایشگر مرکزی لمسی PCM و سیستم صوتی Burmester از مهم‌ترین تجهیزات رفاهی هستند. از نظر فنی، قلب تپنده این مدل یک موتور ۳٫۸ لیتری ۶ سیلندر تخت توئین توربو است که حدود ۶۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه PDK و سامانه چهار چرخ محرک فعال به‌زمین منتقل می‌شود و شتاب صفر تا صد حدود ۲٫۶ ثانیه ثبت شده است.

پورشه ۹۱۱ توربو S به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین نسخه‌های خانواده ۹۱۱، در بازار جهانی ۲۰۲۶ همچنان نماد تلفیق مهندسی فوق‌بیشرفته، کارایی خیره‌کننده و لوکس گرایی اسپرت آلمانی محسوب می‌شود. در ادامه، نگاهی حرفه‌ای و جامع در حدود ۲۰۰ کلمه به طراحی خارجی، کابین، مشخصات فنی و قیمت این سوپر اسپرت روز می‌اندازیم. طراحی خارجی ۹۱۱ توربو S وفادار به DNA کلاسیک پورشه باقی مانده، اما با جزئیاتی نه‌ایمی‌تر توسعه یافته است. گلگیرهای عریض عقب، ورودی‌های هوای بزرگ، اسپلیتر جلو و بال فعال عقب نه تنها جلوه‌ای عضلانی ایجاد می‌کنند بلکه نقش مهمی در بهبود ایرودینامیک و پایداری در سرعت‌های بالا دارند. چراغ‌های LED ماتریکسی و نوار نوری سراسری عقب،

پورشه «۹۱۱ توربو S»؛ همچنان سریع و خاص



تلگرام Telegram

لزم توجه به استانداردهای ایمنی خودرو

ماه جولای سال ۲۰۲۳ میلادی سازمان بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده مقاله‌ای را منتشر کرد مبنی بر آن که در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۳ آمار تصادفات کاهش چشمگیری داشته است. پیش از ارائه این آمار، این سازمان پیش‌بینی کرده بود که میزان تلفات انسانی ناشی از سوانح رانندگی در بازه زمانی مذکور به بالای ۹ هزار نفر خواهد رسید. اما در عمل، این رقم حدود ۲٫۹ درصد کاهش داشته است. یکی از مدیران ارشد موسسه بیمه ایمنی بزرگراه (IIHS) این دستاورد را مرهون سیستم‌های پیشرفته مدرن ایمنی خودروها؛ زیرساخت‌های صحیح برای طراحی و ساخت جاده‌های ایمن و همکاری گسترده با آژانس‌های تبلیغاتی جهت رانندگی ایمن می‌داند. حال سوال این است که آمار تصادفات و تلفات ناشی از آن در کشور به چه شکل کاهش خواهد یافت؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در گزارش سازمان بیمه ایمنی بزرگراه آمریکا (IIHS) به پیشرفت چشمگیر ایمنی خودروها اشاره شده است. به بیان ساده‌تر این مهم سبب شده است آمار تصادفات فراتر از تصورات مدیران ارشد این سازمان کاهش یابد. بنابراین در گام نخست ما نیازمند طراحی و تولید خودروهایی ایمن، مطابق با استانداردهای جهانی هستیم؛ نه این که صرفاً خودرویی با ظاهر نسبتاً به‌روز اما پادنه بسیار ضعیف و کیفیت نامطلوب تولید و راهی بازار شود.

خانی

در این باره دو پارامتر مهم باید مدنظر متولیان صنعت خودرو و دولت باشد. گام نخست توقف تولید خودروهایی است که پلت‌فرم آن‌ها منسوخ شده و دیگر جایگاهی در صنعت خودرو جهان ندارد. گام دوم نیز طراحی مناسب و بازسازی جاده‌های کشور است؛ زیرا پس از خودرو، کیفیت و وضعیت محورهای مواصلاتی اهمیت ویژه‌ای در تعیین میزان تصادفات و خسارت‌های جانی و مالی ناشی از آن دارد.

پورفریان

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خرابی شیشه‌بالابر خودرو

خودرو شاسی بلند چینی مدل ۱۳۹۵ دارم و میزان کارکرد آن حدود ۱۶ هزار کیلومتر است. چند روزی بود به‌رغم فشردن دکمه‌های مربوط به شیشه‌بالابرهای عقب، تغییری در وضعیت آن‌ها ایجاد نمی‌شد. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی گفت کیفیت قطعات مذکور چندان مناسب نبوده و برای رفع مشکل باید این قطعات تعویض شوند.

حیاتی-تهران

«پوروسانگوئه»، کراس کوپه اسب سرکش ایتالیایی؛ اولین بلندقامت «فراری» همچنان اسپرت است؟



فراری پوروسانگوئه یا Purosangue به‌عنوان نخستین خودرو چهار در و چهار صندلی تاریخ فراری، نقطه عطفی در استراتژی محصول این برند ایتالیایی محسوب می‌شود. مهندسان مارانلو در توسعه این مدل تلاش کرده‌اند بدون فاصله گرفتن از اصالت سوپر اسپرت‌های فراری، خودرویی کاربردی تر با قابلیت استفاده روزمره خلق کنند؛ محصولی که هم‌زمان از ویژگی‌های یک گرند تورر لوکس و یک کراس اوور پر فورمنس بر خوردار است

طراحی داخلی؛ کابینی لوکس با روح مسابقه‌ای

کابین پوروسانگوئه به‌گونه‌ای طراحی شده که حس یک «لانژ اسپرت لوکس» را القا کند. استفاده گسترده از چرم طبیعی، آلکانترا و فیبر کربن، کیفیت مترئال را در سطح محصولات پرچمدار فراری قرار داده است. چیدمان چهار صندلی مستقل Bucket seats با کنسول میانی جداگانه برای ردیف عقب، تجربه‌ای کاملاً لوکس و شخصی‌سازی شده فراهم می‌کند. نشان اسب رقصان روی پشت‌سری‌ها و دوخت‌های سفارشی، هویت برند را تقویت می‌کند. داشبورد از دو نمایشگر دیجیتال مجزا تشکیل شده که مدرن و پیشرفته است. مهم‌ترین امکانات این مدل شامل سیستم صوتی حرفه‌ای چندبندگو، نمایشگرهای دیجیتال دو گانه، شارژر بی‌سیم جلو و عقب، تهویه اتوماتیک چندمنطقه‌ای، صندلی‌های برقی با تنظیم کامل، نورپردازی داخلی، هدآپ دیسپلی، کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، ترمز اضطراری، سیستم پایش نقطه کور و... است؛ هرچند فراری سطح سیستم‌های خودروان را عمداً محدود نگه داشته تا تجربه رانندگی خالص حفظ شود.

طراحی خارجی؛ زبان طراحی آینده فراری

طراحی بیرونی پوروسانگوئه توسط دپارتمان Ferrari Centro Stile انجام شده و ترکیبی از المان‌های کلاسیک فراری و فرم‌های مدرن ایرودینامیک است. در تمامی جلو، چراغ‌های باریک LED با گرافیک دویخی، هویت بصری متفاوتی ایجاد کرده‌اند. کاپوت کشیده و عضلانی با ورودی‌های هوای فعال، علاوه‌بر زیبایی، در خنک‌کاری پیش‌رانه نقش دارد. پروویل جانبی خودرو به‌واسطه فاصله محوری ۳۰۱۸ میلی‌متری و خط سقف کوپه‌مانند، ظاهری پویا و اسپرت ایجاد کرده است. استفاده از درهای عقب بالولاهای معکوس (Suicide Doors) نه تنها دسترسی را آسان‌تر می‌کند، بلکه امضای طراحی خاصی برای این مدل محسوب می‌شود. در بخش عقب، چراغ‌های باریک افقی، دیفیوزر فیبر کربنی و چهار خروجی اگزوز، ماهیت پر فورمنس خودرو را برجسته می‌کنند. ایرودینامیک فعال، اسپویلر عقب و قطعات فیبر کربن در گلگیرها و کاب‌هائیز به بهبود پایداری در سرعت‌های بالا کمک می‌کنند.



مشخصات فنی

مانند سایر سوپر اسپرت‌های فراری قلب تپنده پوروسانگوئه را یک موتور وی-۱۲ سیلندر وی-۶٫۵ لیتری تنفس طبیعی تشکیل می‌دهد که حداکثر قدرت ۷۲۵ اسب‌بخار و گشتاور ۷۱۵ نیوتون متر را فراهم می‌آورد. پوروسانگوئه از گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه استفاده می‌کند تا قدرت را به چهار چرخ منتقل کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۳٫۳ ثانیه‌ای را به دست آورد و حداکثر سرعت آن نیز به بیش از ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. جالب است بدانید سیستم تعلیق این سوپر کراس کوپه از نوع بادی است که ضمن تجربه یک سواری لذت‌بخش، پایداری بسیار بالایی را نیز ارائه می‌دهد. از سوی دیگر سیستم ترمز در فراری پوروسانگوئه از جنس کربن-سرامیک بوده که بالاترین عملکرد ممکن را از خود به‌نمایش می‌گذارد. فراری پوروسانگوئه با قیمت پایه ۴۲۸ هزار دلار به‌دست مشتریان رسیده و در نمونه‌ای خاص قیمت آن به ۶۰۰ هزار دلار نیز می‌رسد.

پیامک SMS

خرابی کیسه هوا

خودرو ساینادارم و مدتی است در زمان استارت زدن چراغ ایربگ روشن نمی‌شود؛ مشکل چیست؟ آیا کیسه هوای این خودرو تعویض دارد؟ عمر مفید این قطعه چقدر است؟

۲۴۳۶***۰۹۱۵

همواره توصیه می‌شود که برای عیب‌یابی دقیق خودرو به نمایندگی‌های مربوطه مراجعه کنید. زیرا عیب‌یابی از راه دور به‌طور کامل صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتری دارد. اما با توجه به تولید ایربگ خودرو توسط شرکت‌های گوناگون، بنابراین بروز مشکل در این بخش می‌تواند دلایل مختلفی داشته باشد. در مجموع اگر کانکتور ACU با اشکال مواجه شده باشد، لامپ هشدار دهنده دیگر روشن نخواهد شد. همچنین اگر فیوز ایربگ به‌اصطلاح سوخته باشد، این اشکال به‌وجود می‌آید. اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت ایربگ قطعه یک‌بار مصرفی است. زیرا پس از هر تصادف یا فعال شدن آن باید این قطعه و اجزای آن را تعویض کرد. عمر مفید ایربگ باتوجه به عدم فعال شدن ۱۰ سال است. این نکته را فراموش نکنید که ایربگ پس از این مدت‌زمان باید تعویض شود. همچنین به‌دکتر است که برای رفع هر مشکلی در خودرو بهتر است به نمایندگی مربوطه مراجعه شود.

انتخاب اسپرت

در چه شرایطی بهتر است از حالت «S» در گیربکس‌های اتوماتیک استفاده شود؟ چرا انتخاب این حالت سبب افزایش دور موتور می‌شود؟

۹۷۸۴***۰۹۱۹

شتاب‌گیری در خودروهای دنده‌اتوماتیک نسبت به گیربکس‌های دستی با کندی مواجه است. از این رو برای حل این معضل در گیربکس‌های اتوماتیک وضعیت اسپرت را تعریف کرده‌اند. در مواقعی که نیاز به شتاب‌گیری سریع یا گشتاور بالا باشد، راننده می‌تواند با انتخاب وضعیت S شتاب خودرو را افزایش دهد. براین اساس کاربرد این حالت برای مواقعی است که نیاز به حرکت سریع باشد. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت با فعال شدن این حالت ECU گیربکس اجازه تعویض دنده را در دور موتورهای بالاتر خواهد داد. این حالت سبب افزایش میزان رانندمان و قدرت تولیدی موتور می‌شود که سرعت را افزایش می‌دهد. در حقیقت حالت اسپرت محدودیت تعویض دنده در دور موتورهای اقتصادی را غیرفعال کرده و با افزایش دور موتور در تعویض دنده، مصرف سوخت نیز افزایش خواهد یافت. بنابراین در هر زمان و شرایطی از حالت اسپرت گیربکس استفاده نکنید؛ زیرا امکان افزایش استهلاک و خرابی گیربکس نیز وجود دارد.

خرابی سنسور

خودرو پژو ۲۰۶ دوگانه‌سوز دارم و زمانی که وضعیت سیستم سوخت آن روی حالت گاز سوز قرار دارد، چراغ چک مرتب روشن می‌شود؛ مشکل چیست؟

۲۵۴۰***۰۹۲۲

همواره توصیه می‌شود برای عیب‌یابی دقیق و اصولی به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید؛ اما به‌صورت کلی باید گفت اگر تغییر سوخت برای خودرو رخ ندهد و چراغ چک نیز روشن باشد، احتمالاً سنسور دمای هوای بیرونی معیوب شده است. در صورت وجود هر نوع ایراد در این سنسور، اطلاعات لازم از دمای هوای محیط به ECU خودرو گزارش نمی‌شود. این عامل سبب عدم تغییر سوخت از حالت گاز به بنزین می‌شود. همچنین یکی دیگر از ایراداتی که به‌دلیل خرابی این سنسور رخ می‌دهد، عدم عملکرد سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک در پی عدم نمایش صحیح دمای هوای کابین خودرو است. گاهی ممکن است این ایراد به‌دلیل خطای نرم‌افزاری نیز در ECU خودرو رخ دهد؛ بنابراین توصیه می‌شود برای تعمیر و عیب‌یابی به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید



کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک خارجی قاچاق

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ، از کشف بیش از هزار حلقه لاستیک قاچاق خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، سردار محمد افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ گفت: «اقدامات اطلاعاتی و محققان سه ماهه در پی کالی قاچاق خارجی در انباری در تهران انبارس و تخلیه و دیو شده است و این کالاها توسط دودروهای شونی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل شده اند. این مقام نظامی عنوان داشت: «با دستور مراجع قضایی، به موازات به محل دزدان اعزام شد و بازرسی از محل نبش نشد که کالاهای هیچ یک اسامه معتبر نمی کردند و در سامانه بازاری گمرک ثبت نشده

اند.» و تصریح کرد: «کالاهای شامل یک هزار و ۱۳۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در اسلایدهای مختلف بود که برای آن پرونده تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضایی ارجاع شد.»

این مقام پلیسی با بیان این که در شش سال گذشته از راه ترالی آبی کشف شده قاچاق بیش از ۱۰۰ میلیون ریال اعلام کرده است، اضافه کرد: «باسرمایه گذاری در ورود و خروج کالای قاچاق از مرزهای صنایع کشور و هدف بگیرد. می توان از شهرنندان در خواست کرد که در صورت مشاهده هر گونه قاچاق و یا احتکار کالای این پلیس به شماره های ۰۲۱۶۶۷۳۳۳۳ و یا ۰۲۱۶۶۷۳۳۳۳ تماس بگیرند.

خودرو را با تکنولوژی تایر هماهنگ کنید؛

نحوه تشخیص چند لایه بودن لاستیک

تعداد لایه‌های لاستیک به لایه‌های داخلی تا بر اشاره دارد که به آن استحکام و شکل می‌دهد. این اصطلاح قدیمی است و امروزه از اصطلاح ربه لایه و محدوده بار استفاده می‌شود که به معنی حداکثر بار یا وزنی است که لاستیک با فشار باد معین می‌تواند تحمل کند. در این جا، این دو شاخص را توضیح داده‌ایم و نحوه تشخیص چند لایه بودن لاستیک را معرفی کرده‌ایم. تعداد لایه‌های لاستیک یک اصطلاح قدیمی است که قبل از ساخت لاستیک‌های رادیال استفاده می‌شد. قبل از لاستیک‌های رادیال، از لاستیک‌های بایاس برای ماشین‌های سواری ساخته می‌شد که جنس اصل آن‌ها را چغندر بود.

بنابراین بر این اصطلاح لایه‌های لاستیک، میزان استحکام و مقاومت یک لاستیک را نشان می‌داد، مثلاً در زمان آن اگر می‌گفتند لاستیک ۶ لایه است، یعنی از ۶ لایه پارچه کتان ساخته شده بود. امروزه با پیشرفت مواد مهندسی، لایه‌ها دیگر مانند گذشته از نخ‌های ساده نیستند و رشته‌ای از پلی‌استر، پاپلون و مفتول‌های فولادی ساختار داخلی آن‌ها را تشکیل می‌دهند. به همین دلیل، امروزه به جای استفاده از اصطلاح قدیمی تعداد لایه، از عبارتهای زیر استفاده می‌کنیم؛ رتبه لایه و محدوده بار. تاریخ‌های مدرن ممکن است لایه‌ها خیلی کمتر از لاستیک‌های قدیمی و بایاس باشند؛ اما ساختار ونوی و مواد لایه بسیار خوبی در آن‌ها به کار می‌رود. به همین دلیل، وقتی روی لاستیک نمادی مثل ۱۰-polyrating را می‌بینیم، به این معنی نیست که اقصا تا زیر ۱۰ لایه فیزیکی تشکیل شده است، بلکه به این معنی است که این لاستیک از نظر استحکام و ظرفیت بار، تقریباً معادل لاستیکی است که با ۱۰ لایه نخ کتان در قدیم ساخته می‌شد.

مروزه از دو نوع لاستیک برای خودروها استفاده می‌شود: لاستیک رادیال و لاستیک بایاس. لاستیک‌های رادیال برای خودروهای سواری و از تایرهای بایاس، بیشتر برای کامیون‌ها و ماشین‌های سنگین استفاده می‌شود. در ادامه این بخش، ساختار هر دو لاستیک را توضیح می‌دهیم. در نهایت جواب پرسش مقابل را بدسیم: «کجا بفهمیم لاستیک چند لایه است؟» در لاستیک رادیال، لایه‌ها به‌شکل موازی و از جنس الیاف اندودشده هستند که توسط سیم‌های پالونی، برپیش‌م‌صنوعی، پلی‌استر یا فایبر گلاس، ساختار داخلی لاستیک را تشکیل می‌دهند. نخ‌های قرمز به‌صورت ۹۰ درجه (عمود) نسبت به خط مرکزی لاستیک و جهت حرکت قرار می‌گیرند. بین لایه‌های آن که به لایه دیگر کشیده شده‌اند و درست زیر آن (در قسمت تاج لاستیک) و روی لایه‌ها بدنه قرار می‌گیرد.

بین کمربندهای فولادی باعث می شوند که آج لاستیک سفت، محکم و ثابت بماند. بنابراین لاستیک را یخچیلین یا تر مزای ناگهانی، همیشه در تماس کامل با جاده است. از طرف دیگر، دیواره های جانبی در لاستیک های رادیال منطف هستند و رانندگی با آن های صدا و سواری شان نرم است. بین لاستیک با ناماد R شناخته می شود که روی دیواره جانبی لاستیک حک شده است؛ مثلاً کد

A large industrial warehouse with a high ceiling and blue structural beams. The floor is green with yellow safety lines. Rows of tires are stacked in neat piles, transitioning from dark-colored tires in the foreground to light-colored tires in the background. A red fire extinguisher is visible on the left wall, and a person is standing near a red door on the right.

205/55R16 نشان می‌دهد که این لاستیک رادیال است. لاستیک‌های بایاس قدیمی‌تر از نوع رادیال هستند و از چندین لایه پخت بایونی، ربونی یا پلی استری تشکیل می‌شوند. نه‌های هر لایه معمولاً بین ۳۰ تا ۴۵ درجه نسبت به خط مرکزی لاستیک (جهت حرکت) قرار می‌گیرند. چسب‌های لایه‌ها به‌صورت مقطوع است و در جهت‌های متخالف روی هم قرار می‌گیرند. به همین دلیل، لاستیک‌های ساختاری در لاستیک‌های X شکل است.

دیواره جانبی این تیر هاست و ضخیم‌تر از نوع رایج‌ال هستند. بنابراین الاستیک بایاس می‌تواند بارهای سستگیر را تحمل کند و مقاومت بیشتری در برابر سوراخ شدن و ضربه‌های ناگهانی دارد. به‌جای شمارش لایه‌ها، باید به سدهای استاندارد روی دیواره جانبی الاستیک توجه کنید. تعداد لایه‌های الاستیک خودروهای معمولاً ۲، ۴ یا ۶ لایه است؛ در حالی که تیر اتوبوس‌ها ۸ تا ۱۰ لایه کامپوزیت ۲ تا ۲۲ میلی‌متر برای محیط‌های خاص مثل معادن و راهسازی به کار می‌روند. در ادامه، دو شاخص جدیدی که برای تعیین تعداد لایه‌های الاستیک استفاده می‌شوند را با مثال

معرفی خواهیم کرد. این شاخص اسمی با نمادهای PR یا $Ply Rating$ روی قای حک شده و به استحکام و مقاومت لاستیک در برابر فشار و بار مشخصی اشاره می‌کند. درجه PR روی لاستیک با نمادهای $6PR$ یا $8PR$ مشخص شده است؛ مثلاً $6PR$ به این معنی است که استحکام این لاستیک، معادل یک تایر قدیمی با ۶ لایه بخ است؛ اما در واقعیت، این لاستیک ممکن است کمتر از ۶ لایه داشته باشد که همگی از سیم‌های فولادی ساخته شده‌اند. نماد محدودده بار LR است که شاخصی مدرن تر و دقیق تر در نحوه تشخیص چند لایه بودن لاستیک است. این نماد مستقیماً به حداکثر ظرفیت باربری لاستیک در یک فشار هوای مشخص اشاره دارد و جایگزین $Ply Rating$ شده است. LR در شاخص ماشین‌های سنگین بیشتر استفاده می‌شود و حروف انگلیسی W و R به‌ترتیب معادل رقمی در شاخص PR است.

هرچه عدد PR یا حرف LR بالاتر باشد (مثلاً F و E)، لاستیک استحکام بیشتری دارد و می‌تواند فشار باد بیشتری را تحمل کند. همچنین ظرفیت باربری بالاتری دارد. این استحکام بالاتر به معنی وجود لایه‌های داخلی قوی‌تر است و گاهی هم نشان می‌دهد که لاستیک از مواد باکیفیتی ساخته شده است. همان‌طور که توضیح دادیم، تایر با توجه به کاربردش لایه‌های متفاوتی دارد. مثلاً لاستیک خودروهای سواری نهایتاً ۶ لایه دارد؛ اما کامیون‌ها تا ۱۸ و لاستیک ماشین‌آلات سنگین تا ۳۲ لایه دارند. بنابراین مهم نیست که لاستیک چند لایه است؛ ولی در هر صورت، تعداد لایه‌ها روی ایستایی و پایداری تایر تأثیر می‌گذارد که در ادامه آن‌ها معرفی می‌کنیم. عدد بیشتر یا حرف بالاتر در شاخص‌های PR و LR، به معنای استفاده از مواد قوی‌تر و لایه‌های داخلی بیشتر در ساختار لاستیک است.

بنابر این مقاومت الاستیک بالا افتاده و در برابر سوراخ شدن، بریدگی، پارگی و آسیب‌های دیگر مقاوم‌تر است. یک الاستیک با LRE (معادل 10PR) می‌تواند بار بسیار سنگین‌تری را نسبت به الاستیک با LRC (معادل 6PR) حمل کند؛ در حالی که اندازه هر دو آن‌ها یکسان است. الاستیک‌هایی با PR یا LRE می‌توانند فشار بار (PSI) بیشتری را تحمل کنند. این موضوع برای حمل بارهای سنگین مهم است، همچنین الاستیک‌هایی با لایه‌های بیشتر، دیواره جانبی سفت‌تری و محکم‌تری دارند و فرمان‌پذیری بهتری را ارائه می‌دهند. تعداد لایه‌های الاستیک در قدیم که تایرها از نوع یاس بودند، مطرح بود؛ اما امروزه درجه لایه و محدوده بار دو شاخص جایگزین هستند که تعداد لایه‌های تایر را مشخص دقیق‌تری نشان می‌دهند. خودروهای سواری از الاستیک‌هایی با محدوده بار استاندارد LRC یا C استفاده می‌کنند و LRE، برای ماشین‌های آلات سنگین راهسازی و معدنی مناسب است. البته، بار کم‌یافتگی یا، خودروهای یکدک‌پایه؛ شما حتماً باید از الاستیک‌هایی با Load Rating (مانند E یا L) استفاده کنید تا مطمئن شوید لاستیک‌ها در هنگام حمل بار سنگین، فشار زیاد را تحمل کرده و ایمنی شما تضمین شود.

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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-نوسان-کوراندا
	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 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





راندگی به صورت لحظه‌ای تنظیم می‌شوند. این اجزا هنگام نیاز، نیروی رو به پایین یا همان **Downforce** را افزایش داده و در سرعت‌های بالا یا مسیر مستقیم، برای کاهش مقاومت هوا جمع می‌شوند. یکپارچگی سامانه آیرودینامیک با کنترل‌های دینامیکی خودرو باعث می‌شود تنظیمات آیرودینامیکی هم‌زمان با ترمزگیری، شستاب‌گیری و زاویه فرمان تغییر کند؛ موضوعی که با پایداری در پیچ‌ها را به‌طور محسوسی افزایش می‌دهد. طراحی بدنه نیز کاملاً عملکردمحور است؛ فرم دماغه پایین، گلگیرهای عضلانی و سطوح حجمی بدنه مستقیماً از خودروهای مسابقه‌ای الهام گرفته‌اند تا جریان هوا با حداقل آشفتگی به سمت عقب هدایت شود.

آیرودینامیک فراری لافاری یکی از پیشرفته‌ترین نمونه‌های مهندسی جریان هوا در میان هابیرکارهای مدرن به‌شمار می‌رود؛ جایی که مرز میان خودرو و جاده‌ای و فناوری فرمول یک عملاً از بین می‌رود. مهندسان مارانلو در توسعه این خودرو تمرکز اصلی را بر دستیابی به حداکثر کارایی آیرودینامیکی بدون افزایش ضریب درگ قرار دادند؛ هدفی که با بهره‌گیری گسترده از تحلیل CFD و آزمایش در تونل باد فرمول یک محقق شد. مهم‌ترین ویژگی لافاری، استفاده از سامانه **Active Aerodynamics** است. این سیستم شامل دیفیوزرهای فعال جلو، پره‌های هدایت‌کننده زیر بدنه، دیفیوزر عقب و اسپویلر متحرک می‌شود که بسته به شرایط



آیرودینامیک مثال‌زدنی فراری «لافاری»!

فناوری باتری خودروهای پاک آینده صنعت خودرو را تغییر می‌دهند؟

تحول نوین در قلب خودروهای برقی

تولید باتری دیگر صرفاً یک فعالیت صنعتی نیست؛ بلکه به بخشی از سیاست صنعتی و حتی امنیت اقتصادی کشورها تبدیل شده است



سنتی که شامل سلول، ماژول و سپس بسته باتری بود، به تدریج جای خود را به معماری‌های ساده‌تر و کارآمدتر داده است. در رویکردهای جدید، حذف ماژول‌های میانی باعث کاهش وزن، افزایش چگالی انرژی و کاهش هزینه تولید شده است. فناوری‌هایی مانند Cell-to-Pack و حتی Cell-to-Body باتری را به بخشی از ساختار بدنه خودرو تبدیل می‌کنند. این تحول، مرز میان طراحی شاسی و سیستم ذخیره انرژی را از بین برده و باتری را به عنصری سازهای تبدیل کرده است

سیستم مدیریت باتری؛ مغز متفکر خودروهای برقی

در کنار شیمی و طراحی، پیشرفت در سیستم‌های مدیریت باتری (BMS) نقش تعیین‌کننده‌ای در عملکرد باتری‌های نسل جدید دارد. در سال جاری، BMS دیگر صرفاً یک سیستم کنترلی ساده نیست؛ بلکه به یک پلتفرم نرم‌افزاری پیشرفته تبدیل شده که داده‌های دما، ولتاژ، جریان و الگوی مصرف را به صورت لحظه‌ای تحلیل می‌کند. این سیستم‌ها با استفاده از الگوریتم‌های هوشمند، عمر باتری را افزایش داده، خطرات ایمنی را کاهش می‌دهند و امکان شارژ سریع‌تر را فراهم می‌کنند. در بسیاری از پروژه‌های جدید، BMS به صورت یکپارچه با اینورتر و شارژر طراحی می‌شود تا بازده کلی سیستم افزایش یابد.

تحول فرآیند تولید؛ از خط مونتاژ تا گیگافکتوری‌ها

اروپا و آمریکا در ابتدای سال جاری سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در ایجاد گیگافکتوری‌های باتری انجام داده‌اند. هدف اصلی این سرمایه‌گذاری‌ها، کاهش وابستگی به آسیا و ایجاد زنجیره تأمین بومی است. تولید باتری دیگر صرفاً یک فعالیت صنعتی نیست؛ بلکه به بخشی از سیاست صنعتی و حتی امنیت اقتصادی کشورها تبدیل شده است.

دیجیتالی‌سازی و هوشمندسازی تولید

فرآیند تولید باتری به سرعت در حال دیجیتالی شدن است. استفاده از داده‌های بزرگ، شبیه‌سازی دیجیتال و کنترل کیفیت هوشمند، ضایعات تولید را کاهش داده و پیکواختی عملکرد سلول‌ها را افزایش داده است. این تغییرات، هزینه تولید را کاهش داده و امکان مقیاس‌پذیری را فراهم کرده‌اند.

روپا، آمریکا و ژاپن؛ سه مسیر، یک مقصد

اگرچه هر منطقه مسیر متفاوتی را دنبال می‌کند، اما مقصد مشترک است: باتری ارزان‌تر، ایمن‌تر و مستقل از ریسک‌های ژئوپلیتیک. اروپا بر توسعه زنجیره تأمین پایدار و مقررات سخت‌گیرانه محیط‌زیستی تمرکز دارد. آمریکا با تکیه بر سرمایه‌گذاری و نوآوری بخش خصوصی حرکت می‌کند. ژاپن نیز با تمرکز بر کیفیت، دوام و فناوری‌های نسل بعد، مسیر بلندمدت‌تری را برگزیده است.

باتری، میدان اصلی رقابت خودرویی آینده

آنچه در سال جاری مشاهده می‌شود، نشان می‌دهد که رقابت در صنعت خودروهای برقی به‌طور کامل به حوزه باتری منتقل شده است. تغییر در شیمی مواد، طراحی بسته‌ها، سیستم‌های مدیریتی و فرآیند تولید، همگی نشانه‌هایی از یک دگرگونی ساختاری هستند. در این میان، برنده نهایی نه لزوماً شرکتی با بزرگ‌ترین ظرفیت باتری، بلکه بازیگری خواهد بود که بتواند تعادل میان فناوری، هزینه، ایمنی و تولید انبوه را برقرار کند. باتری‌ها دیگر فقط منبع انرژی نیستند؛ آن‌ها آینده صنعت خودرو را شکل می‌دهند.

خاص و خودروهای شهری، گزینه‌ای جدی محسوب می‌شود.

باتری‌های حالت جامد؛ وعده بزرگ، مسیر دشوار

در میان تمام فناوری‌های نوظهور، باتری‌های حالت جامد بیشترین توجه رسانه‌ای و صنعتی را به خود جلب کرده‌اند. حذف الکترولیت مایع و جایگزینی آن با الکترولیت جامد، به‌طور نظری می‌تواند سه مشکل اساسی باتری‌های فعلی یعنی ایمنی، چگالی انرژی و سرعت شارژ را به‌طور هم‌زمان حل کند.

ژاپن؛ پیش‌تاز و پیگیر

ژاپن در این حوزه رویکردی محافظه‌کارانه اما عمیق را دنبال می‌کند. شرکت‌هایی مانند تویوتا و پاناسونیک تمرکز خود را بر توسعه صنعتی باتری‌های حالت جامد گذاشته‌اند و خطوط پایلوت متعددی برای آزمایش این فناوری ایجاد شده است. استراتژی ژاپن، ورود تدریجی و کنترل‌شده به بازار است؛ بدون وعده‌های بزرگ اما با تمرکز بر پایداری تولید.

آمریکا و اروپا؛ نوآوری با مشارکت استارت‌آپ‌ها

در آمریکا و اروپا، مسیر توسعه باتری حالت جامد پیش‌تر از طریق همکاری خودروسازان با شرکت‌های نوآور و استارت‌آپ‌ها دنبال می‌شود. این رویکرد اگرچه ریسک بیشتری دارد، اما سرعت نوآوری را افزایش داده است. با این حال، امسال این فناوری همچنان در مرحله تولید محدود و نیمه‌صنعتی قرار دارد و تجاری‌سازی گسترده آن به سال‌های پایانی دهه موقوف شده است.

انقلاب در طراحی بسته باتری؛ پایان عصر ماژول‌ها

یکی از تغییرات بنیادین در سال‌های اخیر، تحول در معماری بسته‌های باتری است. طراحی



اگر تا پیش از این موتور

در خودروهای درون‌سوز قلب تپنده صنعت خودرو به شمار می‌رفت، در عصر خودروهای برقی این نقش بی‌تردید به باتری‌ها رسیده است؛ مولفه‌ای

که نه تنها عملکرد دلفنی خودرو، بلکه قیمت تمام‌شده، امنیت، زنجیره تأمین، سیاست صنعتی دولت‌ها و حتی ژئوپلیتیک انرژی را تحت تأثیر قرار داده است. تولید خودرو برقی در سال جاری به نقطه‌ای رسیده که دیگر نمی‌توان باتری خودروهای برقی را صرفاً یک «قطعه» دانست؛ باتری اکنون به یک پلتفرم فناورانه و راهبرد صنعتی تبدیل شده است. در این مقطع، اروپا، آمریکا و ژاپن هر کدام با رویکردی متفاوت اما هدفی مشترک، یعنی کاهش هزینه، افزایش ایمنی، استقلال زنجیره تأمین و توسعه فناوری نسل بعد، در حال بازطراحی آینده باتری خودروهای برقی هستند. آخرین تغییرات فناوری، فرآیند تولید، طراحی و قطعات مرتبط با باتری خودروهای برقی بیانگر آن است که «تحول جدی باتری» آرام، اما بنیادین در حال وقوع است.

باتری از یک قطعه مصرفی تا ستون فقرات صنعت خودرو

تا کمتر از یک دهه پیش، تمرکز صنعت خودروهای برقی بر افزایش ظرفیت باتری و کاهش زمان شارژ بود؛ اما با رشد بازار و افزایش تیراژ، معادله تغییر کرد. امروز باتری نه تنها تعیین‌کننده برد حرکتی خودرو است، بلکه حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد هزینه نهایی خودرو برقی را نیز به خود اختصاص می‌دهد. همین موضوع باعث شده که خودروسازان بزرگ و دولت‌ها باتری را به عنوان یک دارایی راهبردی تعریف کنند. رقابت اصلی دیگر بر سر «چه کسی باتری بزرگ‌تری دارد» نیست؛ بلکه سوال کلیدی این است که چه کسی باتری ارزان‌تر، ایمن‌تر، پایدارتر و قابل‌تولید در مقیاس صنعتی دارد؟ پاسخ به این سوال، مسیر فناوری را به سمت تغییرات ساختاری در شیمی باتری، معماری بسته‌ها و فرآیند تولید هدایت کرده است.

تحول شیمی باتری؛ فراتر از لیتیوم‌یون کلاسیک

یکی از مهم‌ترین تغییرات فناوری باتری در سال جاری فاصله گرفتن تدریجی از مواد اولیه پر هزینه و پرمسک است. باتری‌های لیتیوم‌یون متداول که وابستگی بالایی به کبالت و نیکل دارند، در برابر نوسانات قیمت مواد اولیه و ریسک‌های ژئوپلیتیک آسیب‌پذیر هستند. به همین دلیل، خودروسازان اروپایی و آمریکایی به سمت ترکیبات کبالت‌پایه بدون کبالت حرکت کرده‌اند. در این مسیر، مواد اولیه جدید مانند LFP (لیتیوم-آهن-فسفات) جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. این نوع باتری اگرچه چگالی انرژی کمتری دارد، اما از نظر ایمنی، طول عمر و هزینه تولید، مزیت رقابتی قابل توجهی ایجاد کرده و به‌ویژه برای خودروهای اقتصادی و ناوگان شهری به گزینه‌ای جذاب تبدیل شده است.

ظهور جدی باتری‌های سدیم‌یون

در کنار اصلاح مواد اولیه لیتیومی، باتری‌های سدیم‌یون در سال جاری دیگر صرفاً یک ایده آزمایشگاهی نیستند. این فناوری که وابستگی به لیتیوم را کاهش می‌دهد، با تکیه بر مواد در دسترس‌تر، هزینه تولید پایین‌تری دارد و از نظر ایمنی نیز عملکرد مطلوبی ارائه می‌کند. اگرچه چگالی انرژی سدیم‌یون هنوز به سطح باتری‌های پیشرفته لیتیومی نرسیده، اما برای کاربردهای

مردم به کارت هوشمند سوخت، افزایش شفافیت در مصرف و مدیریت بهتر توزیع سوخت در کشور است.» وی در خصوص اتصال کارت‌های سوخت به کارت بانکی افراد نیز توضیح داد: «هم‌اکنون همه زیرساخت‌های اجرای این طرح از سوی وزارت نفت و شرکت پخش انجام گرفته است و اجرای آن منوط به ایجاد هماهنگی و زیرساخت‌های بانکی مورد نیازی است که باید از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی انجام گیرد.» ویس گرمی در زمینه زمان اعمال محدودیت سهمیه سوخت برای خودروهای نوپلاکی که از کارخانه خارج و هنوز شماره گذاری نشده‌اند نیز اعلام کرد: «برای اجرای این مرحله از مدیریت سوخت و اختصاص سهمیه سوم نیز زیرساخت‌ها آماده شده است، اما تاکنون دولت زمان اجرای آن را اعلام نکرده است.»

کرامت ویس گرمی مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی در خصوص اجرای مصوبه مجلس در خصوص انتقال سهمیه سوخت گفت: «از نظر شرکت ملی پخش و سامانه هوشمند سوخت، زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری آماده است. اجرای این طرح نیازمند ایجاد سونچ سهمیه از سوی وزارت اقتصاد و بانک مرکزی است که پس از آماده شدن آن، امکان اتصال و اجرای کامل طرح فراهم خواهد شد.» وی افزود: «در کنار این موضوع، برنامه شناسه‌دار کردن تراکنش‌های سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه نیز در دستور کار است تا مشخص شود هر میزان سوخت در هر جایگاه، توسط چه شخصی دریافت شده است.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش خاطر نشان کرد: «هدف اصلی این اقدامات، تسهیل دسترسی



کارت‌های سوخت به کارت بانکی متصل می‌شود؟



نگاهی به موفقیت کلانشهرهای جهان برای مهار ترافیک؛

شهر بدون خودرو؛ آیا تهران آماده نسخه جهانی حمل‌ونقل تر کیبی است؟



چرا خودرو محور شکست خورد؟

تجربه جهانی نشان می‌دهد توسعه بزرگراه‌ها تنها برای مدت کوتاهی گره ترافیک را باز می‌کند. به محض افزایش ظرفیت، تقاضای جدید برای سفر با خودرو شکل می‌گیرد؛ پدیده‌ای که در اقتصاد حمل‌ونقل با عنوان «تقاضای القایی» شناخته می‌شود. نتیجه آن، بازگشت ترافیک به سطح پیشین، اما با هزینه‌ای بالاتر برای شهر است. شهرهایی که این مسیر را ادامه دادند، با افزایش آلودگی هوا، اتلاف زمان، فرسایش سرمایه اجتماعی و کاهش جذابیت سکونت مواجه شدند. همین واقعیت، سیاست‌گزاران را به سمت تغییر ریل هدایت کرد.

تجربه اروپا؛ اولویت با حمل‌ونقل عمومی و فعال در پاریس، لندن، بارسلونا و آمستردام، سیاست حمل‌ونقل بر سه محور استوار شده است: توسعه مترو و اتوبوس‌های پر ظرفیت، گسترش مسیرهای دوچرخه و محدودسازی خودرو شخصی در هسته‌های شهری، ایجاد مناطق کم‌انتشار، حذف تدریجی پارکینگ‌های خیابانی و افزایش هزینه استفاده از خودرو، در کنار ارتقای کیفیت حمل‌ونقل عمومی، باعث شده سهم خودرو شخصی در سفرهای درون‌شهری به‌طور محسوسی کاهش یابد. نکته کلیدی این‌جاست که محدودسازی خودرو، بدون ارائه جایگزین کارآمد، در هیچ شهری موفق نبوده است.

آسیا؛ فناوری در خدمت جابه‌جایی در شرق آسیا، به‌ویژه در سئول، توکیو و سنگاپور، حمل‌ونقل تر کیبی با فناوری پیوند خورده است. کارت‌های

ترافیک در کلانشهرها دیگر صرفاً یک مساله حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه به معضلی چندوجهی تبدیل شده که اقتصاد شهری، سلامت عمومی، بهره‌وری نیروی کار و کیفیت زندگی را به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهد. تجربه شهرهای بزرگ جهان تا سال جاری نشان می‌دهد اتکا به توسعه معابر، بزرگراه‌سازی و افزایش ظرفیت خودرو شخصی نه تنها راه‌حل پایدار نبوده، بلکه خود به باز تولید ترافیک انجامیده است. در مقابل، الگوی غالب در سیاست‌گذاری شهری، حرکت به سمت حمل‌ونقل درون‌شهری تر کیبی و یکپارچه است؛ مدلی که بر هم‌افزایی میان مترو، اتوبوس، حمل‌ونقل پاک، فناوری‌های هوشمند و مدیریت تقاضای سفر استوار است. تهران نیز اگر بخواهد از چرخه فرساینده ترافیک خارج شود، ناگزیر است این تغییر پارادایم را بپذیرد.

حمل‌ونقل تر کیبی؛ مدل غالب جهان در دهه جدید در ادبیات برنامه‌ریزی شهری، حمل‌ونقل تر کیبی به سیستمی اطلاق می‌شود که در آن چند شیوه جابه‌جایی به‌صورت هماهنگ و بدون گسست عمل می‌کنند. در این مدل، شهروند برای انجام یک سفر روزانه ممکن است از مترو، اتوبوس، دوچرخه اشتراکی و پیاده‌روی استفاده کند، بی‌آن‌که با مانع ساختاری، بلیت‌های جداگانه یا زمان‌های انتظار نامتعارف مواجه شود. این الگو به سیاست رسمی بسیاری از شهرهای اروپایی و آسیایی تبدیل شده است؛ چرا که هدف، کاهش تقاضا برای خودرو شخصی و نه صرفاً افزایش عرضه زیرساختی است.

کاهش می‌دهد و شهروند را دوباره به خودرو شخصی باز می‌گرداند.

مدیریت تقاضا؛ ابزار مغفول سیاست‌گذاری شهرهای موفق، هم‌زمان با توسعه حمل‌ونقل عمومی، از ابزارهای مدیریت تقاضا استفاده کرده‌اند؛ از جمله قیمت‌گذاری تردد، محدودیت پارکینگ و مالیات بر خودروهای پرمصرف. در تهران، سیاست‌ها اغلب به شکل مقطعی و بدون پیوست اجتماعی اجرا شده‌اند و به همین دلیل با مقاومت عمومی مواجه شده‌اند. تجربه جهانی نشان می‌دهد این ابزارها تنها زمانی اثربخش‌اند که با بهبود واقعی گزینه‌های جایگزین همراه شوند.

نقش فناوری و داده در آینده تهران استفاده از سامانه‌های هوشمند مدیریت ترافیک، زمان‌بندی تطبیقی چراغ‌ها و تحلیل داده‌های سفر، به بخش جدایی‌ناپذیر حمل‌ونقل شهری تبدیل شده است. تهران نیز با بهره‌گیری از داده‌های اپراتورها، تاکسی‌های اینترنتی و سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی می‌تواند تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد را جایگزین سیاست‌گذاری حدسی کند.

تغییر مسیر، نه راه‌حل‌های مقطعی تجربه جهانی به‌روشنی نشان می‌دهد که ترافیک، با ساخت بزرگراه و افزایش خودرو حل نمی‌شود. راه‌حل پایدار، بازطراحی نظام حمل‌ونقل شهری بر پایه تر کیب هوشمند شیوه‌ها، مدیریت تقاضا و تغییر رفتار سفر است. تهران، اگرچه با محدودیت‌های مالی و ساختاری مواجه است، اما با اتخاذ یک استراتژی یکپارچه و تدریجی می‌تواند مسیر شهرهای موفق جهان را دنبال کند. شرط آن، عبور از نگاه پروژه‌محور و حرکت به سمت سیاست‌گذاری سیستمی است؛ مسیری که اگر امروز آغاز نشود، هزینه‌های آن فردا سنگین‌تر خواهد بود.

دوچرخه یا مسیرهای پیاده‌متصل نیستند. تجربه سفر برای شهروند، پرهزینه، زمان‌بر و همراه با عدم قطعیت است. در چنین شرایطی، خودرو شخصی همچنان انتخاب غالب باقی می‌ماند.

حلقه مفقوده؛ آخرین کیلومتر

یکی از مهم‌ترین مفاهیم در حمل‌ونقل تر کیبی، مساله «آخرین کیلومتر» است؛ یعنی فاصله میان ایستگاه حمل‌ونقل عمومی تا مقصد نهایی. در بسیاری از شهرهای جهان، این بخش با دوچرخه، اسکوتر برقی یا پیاده‌راه‌های ایمن پوشش داده شده است. در تهران، نبود زیرساخت مناسب برای این بخش، عملاً کارایی مترو و اتوبوس را

بلیت هوشمند، یکپارچگی اطلاعات سفر، زمان‌بندی دقیق ناوگان و استفاده از داده‌های بزرگ برای مدیریت ترافیک، تجربه سفر را برای شهروندان ساده و قابل پیش‌بینی کرده است. در این شهرها، حمل‌ونقل عمومی نه یک گزینه اضطراری، بلکه انتخاب اول شهروندان است؛ انتخابی که از نظر زمان، هزینه و کیفیت، مزیت رقابتی دارد.

تهران؛ مساله فقط کمبود مترو نیست

در تهران، تمرکز سیاست‌ها عمدتاً بر توسعه خطوط مترو و خرید ناوگان بوده است؛ اقدامی ضروری اما ناکافی. چالش اصلی، فقدان یکپارچگی میان اجزای سیستم حمل‌ونقل است. ایستگاه‌های مترو به‌درستی به خطوط اتوبوس،

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

با ضمانت کورال تایر



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۱ بهمن‌ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۸۷

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیل‌بورد
Billboard

سدان اسپرت و قدرتمند کره‌ای

«کمپین تبلیغاتی کیا K5 GT-Line در سال ۲۰۲۴ میلادی با هدف تقویت تصویر یک سدان اسپرت و قدرتمند طراحی شد. در این کمپین، کیا بر زبان طراحی «Opposites United»، جلونچره «Tiger Nose»، چراغ‌های «LED» و فرم تهاجمی بدنه تأکید کرد تا جذابیت خودرو هرچه بیشتر افزایش یابد. درحقیقت روی پویایی و چابک بودن این سدان تأکید ویژه‌ای شده است و این مساله در نسل جدید K5 یا اپتیما به خوبی احساس می‌شود.»

پارک دوبل خودرو؛
تخلف رایج در معابر عمومی!

«متأسفانه پارک دوبل خودرو به تدریج به یکی از تخلفات رایج در معابر شهری تبدیل شده است؛ رفتاری که شاید در نگاه نخست اهمیت چندانی نداشته باشد، اما در عمل، هزینه‌های اجتماعی، ترافیکی و حتی اقتصادی قابل توجهی را به شهر تحمیل می‌کند. این پدیده نه تنها جریان عادی عبور و مرور را مختل می‌کند، بلکه زمینه‌ساز تنش‌های روزمره میان رانندگان، افزایش تأخیر در سفرهای شهری و بروز تصادفات جزئی و گاه جدی می‌شود.

کمیود مزمن فضای پارک، رشد مداوم تعداد خودروهای شخصی، جانمایی نامناسب کاربری‌های تجاری و بی‌توجهی بخشی از رانندگان به قوانین راهنمایی و رانندگی، از مهم‌ترین دلایل گسترش پارک دوبل در معابر شهری است. بر این اساس در بسیاری از خیابان‌ها، توقف «چند دقیقه‌ای» به بهانه خرید، تحویل بار یا انجام کار شخصی، به انسداد مسیر و ایجاد گره ترافیکی منجر می‌شود؛ موضوعی که بیش از همه، وقت، اعصاب و کیفیت زندگی شهروندان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

نکته نگران‌کننده این جاست که پارک دوبل به تدریج به یک رفتار عادی و پذیرفته‌شده تبدیل شده و حساسیت اجتماعی نسبت به آن کاهش یافته است. نبود نظارت مستمر، اجرای مقطعی جریمه‌ها و چشم‌پوشی‌های سلیقه‌ای، این پیام را به رانندگان منتقل کرده که تخلف، هزینه چندانی ندارد. در چنین شرایطی، حتی رانندگان قانون‌مند نیز گاه ناچار به پیروی از این الگوی نادرست می‌شوند. اما مدیریت این معضل نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ است؛ از توسعه پارکینگ‌های عمومی و هوشمند و اصلاح طراحی معابر گرفته تا اعمال قانون هدفمند و فرهنگ‌سازی مستمر. درنهایت تأزمی که نظم ترافیکی به‌عنوان یک مطالبه جدی عمومی در اولویت قرار نگیرد، پارک دوبل خودرو همچنان از عوامل پنهان اما موثر در شلوغی و بروز نارضایتی در میان شهروندان خواهد بود.

حرف آخر
Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار افزایش یافت



کی‌ام‌سی J7 با
۲۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۳۹۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس FX با
۲۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۴ میلیارد و ۲۰۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با
۲ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و
۲ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با
۴ میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۹۹۲
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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