



نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس  
در مجلس شورای اسلامی مطرح کرد:

**مسئولان در پرداخت یارانه  
به خودروسازان  
تجدیدنظر کنند**

۵ صفحه



**ترکیب کوپه لوکس و عملکرد  
اسپرت چگونه است؟**

۱۲ صفحه



استارت

امید محمدی

سر دبیر

**نمایشگاه خودرو؛ جایی برای  
شنیدن صدای اهالی خودرو**

هفتمین نمایشگاه خودرو تهران روز گذشته در شرایطی آغاز به کار کرد که جای خالی بخش قابل توجهی از خودروسازان داخلی در آن بیش از همیشه به چشم می آمد. نمایشگاهی که قرار است ویتترین صنعت خودرو کشور باشد...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

آمریکا لینکلن را از چین وارد می کند

**«کورس» جدید گران تر  
چینی تر و بحثبرانگیز تر**

۶ صفحه

**کاهش ۲۰ میلیون تومانی  
قیمت سورن دوگانه سوز در بازار**

۱۰ صفحه

هدف، ورود به جمع پنج تاپر ساز برتر؛

**«هانکوک» نقشه جهش جهانی  
را رونمایی کرد**

۱۳ صفحه

گام بزرگ کره در حوزه روانکارهای پاک؛

**روغن موتور هیدروژنی  
وارد بازار شد**

۱۱ صفحه

«دنیای خودرو» از هفتمین دوره نمایشگاه

خودرو تهران گزارش می دهد؛

**«گروه ماموت»  
سه محصول جدید  
معرفی کرد**

۸ صفحه

«هرمس خودرو» با سبد محصولات کره ای  
در نمایشگاه خودرو تهران حضور یافت؛

**صف آرایی خودروهای  
جدید وارداتی**

۹ صفحه

در پنج ماهه نخست سال جاری  
رقم خورد؛

**درآمد ۲۲/۵ همتی  
«نفت ایرانول» بارش شد  
۸۱ درصدی**

۵ صفحه

**چالش غم انگیز کار آفرینان بزرگ ایران از زبان حمید کشاورز**

۴ صفحه

**از وقتی مدیریت ایران خودرو را بر عهده گرفتیم  
فهمیدیم دلایل عدم توسعه کشور چیست**

● کشاورز: ۴۵ سال پیش بادو کارگزار خیابان

شکوفه تهران شروع کردم و امروز بادو شریک دیگر

۹۵ هزار نیروی شاغل را اداره می کنیم

● تجربه اداره شرکت های سهامی عام درس بزرگی به من داد



اتک تسلا

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



**فروش ویژه LAMARI NEO**

**BMW 225L**  
GRAN COUPE

**عرضه توسط پرشیا خودرو  
(گروه پرشیا موبیلیتی)**



PMG  
Persia Mobility Group

Persia Khodro  
BMW Sales & Service  
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir

### تعیین رگورد

## خودران با «مرسدس AMG GT 63»

کمربوع به تقشمر داری دقیق بیست کرد یک بار با حرکت در لیراست و بار دیگر در لیرجپ مسیر این

«تورپرنگ سال‌ها محل نمایش مهارت رانندگان و آزمایش مرزهای عملکرد خودروها بوده است؛ اما حلقه‌تدریج به میدان رقابت‌نازای تبدیل می‌شود. رقابت خودروهای خودران، پس از آن که شایانوی با مدل GTYL۱۰ تاستان سالگردی جدید برای خودروهای خودران ثبت کرد و یک خودرو بیست واد ۱۰ دقیقه ۲۹.۴۸۳ ثانیه سپرد، اکنون پرسس AMG نیز وارد این عرصه شده و یک P۲ GTی پروتوتایپ خودران را برای آزمایش به گریبن برده است. تصاویر جاسوسی نشان می‌دهد این نمونه آزمایشی در ظاهر تفاوت چشمگیری با نسخه‌های معمولی ندارد اما سه سنسور معقی و دیدگاهی که عمده دست‌ها بینش را از روی فرمان برداشته، ماهیت واقعی پروژ را آشکار می‌کند. طبق گزارش عکاس خودراندینداستر تیسسار کمربوع به تقشمر داری دقیق بیست کرد یک بار با حرکت در لیراست و بار دیگر در لیرجپ مسیر این

### نمایشگاه خودرو؛ جایی برای شنیدن صدای اهالی خودرو

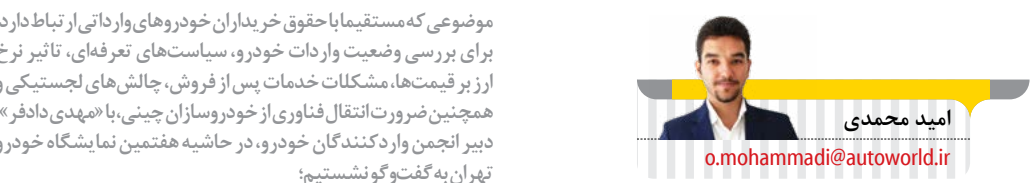
هفتمین نمایشگاه خودرو تهران روز گذشته در شرایطی آغاز می‌ان که مشکلات و محدودیت‌های موجود در صنعت، انگیزه حضور را کاهش داده است؛ پاسخ به این پرسش‌ها برای سیاستگذار اهمیت دارد. اتفاقا یکی از بهترین فرصت‌های یافتن پاسخ به پرسش‌هایی از این دست، حضور در نمایشگاه و گفتگو با مدیران صنعت است. وزیر صمت می‌تواند در یک روز، پای صحبت طیف گسترده‌ای از فعالان این حوزه بنشیند؛ از خودسازری که با مشکل تامین نقدینگی دست‌وپنجه نرم می‌کند تا واردکننده‌ای که برای تامین ارز و ترخیص خودرو با موانع مختلف مواجه است. در سوی دیگر، حضور واردکنندگان در نمایشگاه نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. سیاست‌و ارادات خودرو طی سال‌های اخیر بارها تغییر کرده و همچنان پرسش‌های متعددی درباره مسیر آینده‌وار دات، ترغه‌ها، تخصیص ارز و سهم خودروهای رفی و هیبریدی وجود دارد. در نمایشگاه می‌تواند محلی برای شنیدن مستقیماً این دغدغه‌ها باشد، نه‌این که سیاستگذار تنها از طریق گزارش‌های اداری و جلسات محدود، تصویر صنعت را دریافت کند. وزیر صمت باید بداند که نمایشگاه خودرو فقط محل نمایش خودرو نیست؛ نمایشگاه، نمایش وضعیت صنعت است. آن‌چه در سالن‌ها دیده می‌شود و حتی آن‌چه دیده نمی‌شود، هر دو پیام دارند. حضور پررنگ یک بخش و غیبت بخش دیگر، هر کدام نشانه‌ای از شرایط اقتصادی و سیاستگذاری تر صنعت خودرو است. امروز صنعت خودرو بیش از سخترانی و وعده، به شنیده شدن نیاز دارد. اگر قرار است برای مشکلات تولید، واردات و تولید به‌دست آورد. در شرایطی که صنعت خودرو با مسائل متعددی آن تامین ارز و نقدینگی گرفته تا قیمت‌گذاری، واردات، تامین قطعات و تعهدات خودروسازان مواجه است، چنین فرصتی نباید پاسداگی از دست برود. واقعیت این است که صنعت خودرو امروز بیش از هر زمان دیگری به گفتگو‌گوی مستقیم میان سیاستگذار و فعالان اقتصادی نیاز دارد. تصمیم‌هایی که در وزارت صمت گرفته می‌شود، مستقیماً بر خطوط تولید، بازار خودرو، واردات و حتی رفتار مصرف‌کننده اثر می‌گذارد. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت سیاستگذاری دقیق و مبتنی بر واقعیت شکل بگیرد، اما فاصله میان مدیران دولتی و بدنه صنعت همچنان حفظ شود. از سوی دیگر، غیبت خودروسازان داخلی در نمایشگاه نیز موضوعی نیست که بتوان به سادگی از کنار آن عبور کرد، وقتی تولیدکنندگان بزرگ کشور ترجیح می‌دهند در مهم‌ترین رویداد نمایشگاهی خودرو حضور نداشته باشند، باید پرسید چه عواملی آن‌ها را به

مرحله حدود ۵۵ دقیقه طول کشید و هدف آن ثبت کامل خطوط مرزی بیست برای سیستم خودران بود. پس از تکمیل نقشه‌برداری، خودرو نخستین دور کامل بدون دخالت راننده را آغاز کرد. دوری بسیار آهسته و محتاطانه با احتیاطی بی‌محدود تر می‌گردد و هنگام این دور کمتر از ۲۰ دقیقه طول کشید و راننده تنها برای مواقع اضطراری حضور داشت. سپس هم‌زمان با ده‌ها آپرسی کردند و خودروی رانند دوم به بیست بار گشت دوری که چند دقیقه سریع‌تر از اول بود. اما همچنان فاصله زیادی با رکورد شایانوی داشت. پرسس پس از دو دور آزمایشی، برنامه روز را پایان داد، اما روشن است که این پروژه تازه آغاز راه است. با توجه به حجم داده‌های جمع‌آوری شده، احتمال بازگشت این پروتوتایپ به تورپرنگ و تلاش برای ثبت رکوردی مستقل بسیار زیاد است. رکوردی که می‌تواند فصل جدیدی در رقابت خودران‌ها رقم بزند.

### دبیر انجمن واردکنندگان خودرو و حاشیه هفتمین نمایشگاه خودرو تهران در گفت‌گو با «دنیای خودرو»

# واردات خودرو در مسیر تسهیل است دولت تعرفه‌ها را دستکاری نکند

واردات یک زنجیره است و اگر هر حلقه‌ای از این زنجیره دچار مشکل شود، خودرو به دست مشتری نمی‌رسد. امروز بخشی از مشکل ما در لجستیک است و باید برای آن چاره‌ای اندیشیده شود



«هفتمین دوره نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شرایطی آغاز به کار کرد که صنعت و بازار خودرو کشور همچنان با مجموعه‌ای از چالش‌های هم‌زمان دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ از نوسانات نرخ ارز و نگرانی نسبت به تغییرات تعرفه‌ای گرفته تا محدودیت‌های تامین ارز، مشکلات لجستیکی و البته ناتکلیفی در سیاست‌های بلندمدت واردات خودرو. با وجود آن که طی ماه‌های اخیر مسیر واردات نسبت به دوره‌های گذشته تا حدودی تسهیل شده و حضور برندهای متنوع خارجی در بازار افزایش یافته است، اما فعالان این حوزه همچنان نسبت به هر گونه تغییر ناگهانی در سیاست‌های تجاری و ارزی هشدار می‌دهند. در این میان، ترغه واردات یکی از مهم‌ترین متغیرهایی است که می‌تواند مستقیماً بر قیمت خودروهای وارداتی و در نهایت بر رفتار مصرف‌کننده اثر بگذارد. از نگاه فعالان بازار، در شرایطی که نرخ ارز خود به‌تنهایی فشار قابل توجهی بر قیمت تمام‌شده خودرو وارد می‌کند، افزایش تعرفه می‌تواند به عاملی مضاعف برای رشد قیمت‌ها تبدیل شود. از سوی دیگر، افزایش تعداد شرکت‌های واردکننده و پراکندگی فعالیت آن‌ها، پرسش‌هایی را درباره کیفیت و گسترده‌گی شبکه خدمات پس از فروش ایجاد کرده است؛

باوجود این، یکی از اتفاقات قابل توجه در هفتمین نمایشگاه خودرو تهران، حضور کمرنگ خودروسازان داخلی بود. این موضوع چه پیامی برای صنعت خودرو دارد؟



شورولت تصمیم گرفته تریو لکسی High Country را که سال‌ها در سایه موفقیت برز دنا لی قرار داشت، با هویتی کاملاً تازه و برجسته احیا کند. این بازآفرینی از تریوس ۲۰۲۷ آغاز می‌شود و سپس به

پیشرفت بسیار خوبی داشته‌اند و تا استند بخش بزرگی از بازار جهانی را به‌دست می‌آورند. ضمن این‌که در شرایط فعلی، همکاری آن‌ها با صنعت ایران می‌تواند کمک‌کننده باشد. اما مساله مهم این است که این همکاری نباید فقط به واردات خودرو یا مونتاژ محصول محدود شود. چینی‌ها باید در رشد صنعتی ایران نیز به ما کمک کنند و انتقال فناوری اتفاق بیفتد. مسا تولیدکنندگان بزرگی در صنعت خودرو داریم که می‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند. باید خودروسازان ایرانی برای دست‌دست چینی‌ها را بگیرند و آن‌ها را وارد فرایند همکاری واقعی صنعتی کنند؛ یعنی بگویند فناوری منتقل شود، دانش فنی منتقل شود و همکاری به تولید محصول رقابتی هزینه کند و حتی شخص وزیر برای افتتاحیه حضور داشته باشد. منجر شود. گروه صنعتی ایران خودرو در این مسیر اقداماتی را آغاز کرده و امیدواریم سایرینزیر بتواند چنین مسیری را دنبال کند. البته معتمد با مدیریت دولتی، اجرای چنین برنامه‌هایی دشوار است و نه‌و از آن یاد خواهد دستاوردها، نوآوری‌ها و محصولا نشان را در نمایشگاه عرضه کند.

یکی از انتقادهای جدی درباره واردات خودرو، وضعیت خدمات پس از فروش است. آیا افزایش تعداد واردکنندگان در سال‌های اخیر باعث شده این بخش با مشکل مواجه شود؟

بله خدمات پس از فروش در حال حاضر وضعیت مسجعی ندارد و می‌توان گفت این بخش شلخته شده است. یکی از دلایل آن نیز قیمت خودرو نیز افزایش پیدا می‌کند. این موضوع واقعیتی است که نمی‌توان آن را کنار کرد. وقتی هزینه واردات بر مبنای ارز تعیین می‌شود، افزایش نرخ ارز مستقیماً روی قیمت تمام‌شده تاثیر می‌گذارد. بنابراین هر تصمیمی که موجب افزایش نرخ ارز شود، در نهایت خودش را در بازار خودرو نشان خواهد داد.

در شرایطی که برخی واردکنندگان نسبت به محدودیت‌های ارزی و احتمال سخت‌تر شدن تامین ارز هشدار می‌دهند، نگرانی اصلی شما چیست؟

نگرانی ما این است که دوباره سیاست اتخاذ شود که تامین ارز برای واردات را محدود و متوقف کند. شنیده‌ایم بلکمرکز می‌تواند اس‌دوباره اعلام کند که از اختصاص نمی‌دهد یا تامین این موضوع دغدغه داشتیم و زمانی که می‌قتیم خدمات پس از فروش جای جدیدی گرفته شود، بعضی‌ها تصور می‌کردند هدف ما



شود. اگر این شرایط ادامه پیدا کند و به فصل زمستان برسیم، طبیعتاً کار دشوارتر خواهد شد.

چرا مسیر جنوب با چنین محدودیتی مواجه شده است؟ آیا این مساله را باید ناشی از کمبود ظرفیت یا تغییر الگوی حمل‌ونقل دانست؟

در حال حاضر بخش قابل توجهی از ظرفیت و فعالان این حوزه به سمت شمال قفقاز پیش از این، تعدادی از فعالان در مسیر جنوب فعالیت می‌کردند. اما امروز این ظرفیت بسیار کمتر شده است. در نتیجه خودروهای که از مسیر جنوب وارد می‌شوند، با محدودیت لجستیکی مواجه هستند. این مساله برای واردکننده‌ای که تعهد تحویل خودرو دارد، به‌شدت مشکل ایجاد می‌کند. واردکننده ممکن است فرا بینداهی مربوط به ثبت سفارش و تامین ارز را انجام داده باشد، اما وقتی خودرو به‌دلیل مشکلات حمل‌ونقل به موقع جابه‌جا نمی‌شود، در نهایت مشتری فقط تاخیر را می‌بیند.

بنابراین به نظر می‌رسد چالش واردات از مرحله ثبت سفارش تا تامین ارز فراتر رفته و اکنون لجستیک نیز به یک حلقه تعیین‌کننده تبدیل شده است؟

دقیقاً همین‌طور است. واردات یک زنجیره است و اگر هر حلقه‌ای از این زنجیره دچار مشکل شود، خودرو به‌دست مشتری نمی‌رسد. واقعیت اقتصادی به ارز نیسان دارند. نمی‌توان با حذف مسیری‌های امروز بخشی از مشکل را در لجستیک است و باید برای آن چاره‌ای اندیشیده شود. از یک سو باید مسیر تامین ارز پایدار باشد و از سوی دیگر حمل‌ونقل و لجستیک نیز باید متناسب با حجم واردات توسعه پیدا کند. اگر قرار است واردات خودرو ادامه پیدا کند، تمام‌اجزای این زنجیره باید هماهنگ با یکدیگر حرکت کنند.

در نهایت، خسته‌ما از سیاستگذار روشن است؛ واردات را تسهیل کنند، تعرفه‌ها را دستخوش تغییرات ناگهانی نکنند، مسیر تامین ارز را ببینند و برای تولیدکنندگان نیز شرایطی فراهم کنند که بتوانند توانمندی‌های خود را در چنین رویدادهایی به‌نمایش بگذارند. صنعت خودرو ایران، چه در بخش تولید و چه در بخش واردات، در شرایط دشواری قرار دارد. اگر قرار است این صنعت در مسیر رقابت و توسعه حرکت کند، باید به‌جای ایجاد موانع جدید، زیرساخت‌های آن تقویت شود و همکاری صنعتی و انتقال فناوری نیز جدی‌تر دنبال شود.

من فقط می‌توانم از افرادی که در این شرایط با تاخیر مواجه شده‌اند، عذرخواهی کنم. مهم‌ترین گلوگاه فعلی ما لجستیک است. هم‌کاران ما در بخش لجستیک با مشکلات جدی مواجه هستند، خودروهایی که باید از مسیر جنوب وارد کشور شوند، در حال حاضر به تعداد مورد نیاز تامین نمی‌شوند. جریان ورود خودرو از جنوب بسیار محدود شده و بخش بیشتری از تردد و فعالیت به سمت شمال رفته است. این وضعیت باعث شده انتقال خودرو زمان‌بر



مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

ایکس ۳۳ کراس

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۳۷/۱

تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۲۱

پلاک ۳۷/۱



مسابقه‌ای عرضه کرده و حتی امکان دریافت همین لیوری در بازی Forza Horizon ۶ فراهم کرده است. در بخش فنی، علاوه بر بیستون‌های متحرک، چرخ‌های جلو نیز کاملاً عملکردی هستند و با یک دسته چرخان روی سقف هدایت می‌شوند. کابوت مدل به‌صورت کلمشل باز می‌شود و نمایی دقیق از موتور کوچک رانمایش می‌دهد. در عقب نیز یک بال بزرگ و دیفیوزر قرار دارد که با دقت بالا بازسازی شده‌اند. مانند هر مدل پیچیده لگو تکنیک، مونتاژ این وایپر نیازمند صبر و دقت است. دفترچه راهنمای آن بیش از ۱۷۰ صفحه دارد و ساخت کامل مدل می‌تواند ساعت‌ها زمان ببرد؛ اما نتیجه نهایی، یک ماکت مسابقه‌ای چشمگیر است که هم برای طرفداران وایپر و هم علاقه‌مندان لگو جذاب خواهد بود.

در حالی که احتمال بازگشت دوج وایپر به خط تولید تقریباً صفر است، لگو تکنیک تصمیم گرفته این نماد آمریکایی را در قالب یک مدل دقیق و مهندسی شده دوباره زنده کند. این کیت جدید که بر اساس Dodge Viper GTSR ساخته شده، از ۸۰۵ قطعه تشکیل شده و با قیمت ۶۹۹ دلار عرضه می‌شود؛ اما چیزی که آن را از سایر مدل‌های لگو متمایز می‌کند، وجود یک موتور ۷۱۰ کوچک با ۱۰ پیستون متحرک است که زیر کابوت قرار دارد و هنگام حرکت، واقعاً بالا و پایین می‌روند. وایپر GTSR یکی از موفق‌ترین خودروهای مسابقه‌ای آمریکا بود و طی نزدیک به یک دهه در اروپا و ایالات متحده رقابت کرد؛ از جمله پیروزی در ۲۴ ساعت نوربرگ‌رینگ، رولکس ۲۴ دیتونا و اسپا ۲۴ ساعت. لگو نیز برای احترام به همین میراث، مدل را با رنگ سفید و نوارهای آبی

## «وایپر» افسانه‌ای دوباره زنده شد



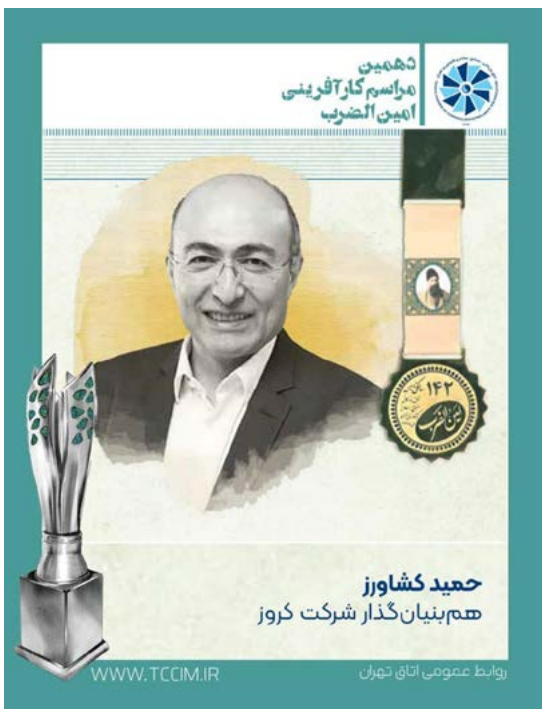
چالش غم‌انگیز کارآفرینان بزرگ ایران از زبان حمید کشاورز:

# از وقتی مدیریت ایران خودرو را بر عهده گرفتیم فهمیدیم دلایل عدم توسعه کشور چیست!

کشاورز: ۴۵ سال پیش بادو کارگر از خیابان شکوفه تهران شروع کردم و امروز بادو شریک دیگر

۹۵ هزار نیروی شاغل را اداره می‌کنیم

تجربه اداره شرکت‌های سهامی عام درس بزرگی به من داد



## نگاه View

### افزایش مداوم قیمت خودرو غیرقابل قبول است

«به نقل از خانه ملت، صدیف بدری نماینده مردم اردبیل، نیر، نمین و سرعین در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت با اشاره به موج جدید افزایش قیمت محصولات خودروسازان داخلی گفت: «رشد پیاپی قیمت خودرو از سوی شرکت‌های خودروساز به هیچ وجه قابل قبول و توجیه‌پذیر نیست و فشارهای اقتصادی مضاعفی را بر اقشار مختلف جامعه و متقاضیان واقعی تحمیل می‌کند.» وی افزود: «متأسفانه یک رویه نادرست در بازار خودرو شکل گرفته است؛ به‌طوری که با کوچک‌ترین نوسان افزایشی در نرخ ارز، خودروسازان بلافاصله دست به افزایش قیمت کارخانه‌ای می‌زنند؛ اما زمانی که نرخ ارز روند کاهشی به‌خود می‌گیرد، هیچ‌گونه کاهشی در بهای محصولات اعمال نمی‌شود.» عضو مجمع نمایندگان استان اردبیل در مجلس تصریح کرد: «شرکت‌های خودروسازی همواره مدعی تولید ملی و داخلی‌سازی قطعات هستند؛ در حالی که بخش عمده هزینه‌ها از جمله حقوق و دستمزد کارگران، مالیات و مصارف پایه با ریال پرداخت می‌شود و افزایش حقوق‌های سالانه و مطابق با قانون کار صورت می‌گیرد؛ بنابراین اگر بخش عمده خودرو تولید داخل است، این وابستگی شدید به نوسانات مقطعی ارز چه دلیلی دارد؟ خودروسازان باید به‌طور شفاف و دقیق به جامعه اعلام کنند که واقعا چه میزانی از تولید محصولاتشان وابسته به خارج است.»



وی با اشاره به غفلت بنگاه‌های اقتصادی از مسئولیت‌های اجتماعی و رقابت در افزایش قیمت‌ها اظهار داشت: «متأسفانه مسابقه‌ای برای افزایش نرخ‌ها در کشور شکل گرفته و برخی مجموعه‌ها بدون توجه به مسئولیت‌های اجتماعی خود، صرفاً به سودآوری می‌اندیشند؛ در حالی که انتظار می‌رود با بهبود مدیریت، ارتقای بهره‌وری و کاهش بهای تمام‌شده تولید، اندکی از حاشیه سود خود بکاهند و به سمت کیفی‌سازی و بهینه‌سازی مصرف سوخت حرکت کنند.»

بدری در ادامه با اشاره به توجیه خودروسازان مبنی بر اعمال هزینه اسقاط بر قیمت تمام‌شده خودروهای صفر کیلومتر خاطر نشان کرد: «نداختن بار مالی اسقاط خودرو به دوش خریداران ناشی از تفسیر غلط قوانین است؛ چرا که خریدار خودرو نو نباید تاوان و هزینه اسقاط سایر خودروها را از جیب خود پرداخت کند و تأمین این بخش بر عهده خودروساز یا تکالیف دولتی است.»

وی افزود: «شرایط حاکم بر کشور، ایران را به‌سکوی پرتاب کارآفرینان به اقصی نقاط دنیا تبدیل کرده؛ زیرا انگرش حاکم در یک قرن اخیر توسعه را در نهایت برای کارآفرینان تنگ می‌کند و باعث می‌شود روند توسعه در کشور ادامه‌دار نباشد و کارآفرینان پس از این که به سرمایه رسیدند، احساس خطر کنند و در نهایت دست از ادامه فعالیت‌ها در کشور بردارند.»

کشاورز به جوانان باهوش یادآور شد: «این جا وطن ماست و باید برایش بجنگیم و در مسیر توسعه از چیزی نهراسیم؛ زیرا رفتار ضد توسعه در فرهنگ عمومی و حاکمیتی کشور از گذشته وجود داشته و دارد و اگر چه این فرهنگ باید اصلاح شود، اما نباید ناامید باشیم.»

بنیان‌گذار شرکت کروز اعلام کرد: «امروز در شرایط جنگ هستیم و از حکومت و دولت انتظار داریم با کارآفرینان بزرگ همکاری داشته باشد و کشور را در این دوران متفاوت اداره کند؛ زیرا امروز با بحران نگهداری نیروی کار مواجه هستیم و چنان چه خلصت بخل در جامعه کنار گذاشته شود و حکومت و دولت مساعدت کند، قطعا در مسیر توسعه موفق خواهیم شد.»

حمید کشاورز با اشاره به اهمیت وجود کارآفرینان و شرکت‌های بزرگ در کشور بر نقش امنیتی این شرکت‌ها بر اقتصاد کشور تأکید کرد

حمید کشاورز همچنین در این جشنواره به‌عنوان هم‌بنیان‌گذار شرکت کروز تندیس، نشان و لوح امین‌الضرب را کسب کرد

یک سال و نیم اخیر که مدیریت ایران خودرو را به‌دست گرفتیم متوجه شدیم دلایل پیچیدگی‌ها و مشکلاتی که باعث عدم موفقیت و عدم توسعه کشور می‌شود، چیست!»

به گفته حمید کشاورز داستان کارآفرینان بزرگ در ایران غم‌انگیز است؛ زیرا در ۱۰۰ سال اخیر حکومت‌ها هنوز به درک صحیح نیاز کشور به وجود این قشر نرسیده‌اند؛ در صورتی که وجود کارآفرینان بزرگ و وجود شرکت‌هایی در مقیاس جهانی برای ایران از مساله آب هم مهم‌تر است. حمید کشاورز گفت: «اگر چه وجود کارآفرینان و شرکت‌های بزرگ امروزه در کشور ما به‌عنوان یک نگرانی امنیتی مطرح می‌شود، اما وجود شرکت‌ها و کارآفرینان بزرگ در ایران عین امنیت است.»

## نوربالا

در یک سال و نیم اخیر که مدیریت ایران خودرو را به دست گرفتیم متوجه شدیم دلایل پیچیدگی‌ها و مشکلاتی که باعث عدم موفقیت و عدم توسعه کشور می‌شود چیست

«حمید کشاورز به‌عنوان بنیان‌گذار، صاحب و مدیر چند گروه بزرگ صنعتی در کشور اعلام کرد: «بزرگ شدن بخش خصوصی در شرایط فعلی نه تنها تهدید نیست بلکه خود تضمین‌کننده امنیت در کشور است.»

وی در مراسم اختتامیه دهمین دوره جشنواره کارآفرینی امین‌الضرب که با هدف تجلیل از برگزیدگان حوزه کارآفرینی و تولید برگزار شد گفت: «من کارم را در سال ۱۳۶۰ با شریکم به نام محمد علیپور از خیابان شکوفه تهران بادو کارگر شروع کردم و در طول ۴۵ سال گذشته به‌طور دائم در حال توسعه بودیم و امروز حدود ۹۵ هزار شاغل را به‌طور مستقیم در مجموعه‌هایی که مدیریتشان را برعهده داریم، اداره می‌کنیم.»

حمید کشاورز اظهار داشت: «در طول عمر کاری‌ام دو تجربه ارزشمند را در اداره شرکت‌ها به‌دست آوردم؛ یکی تجربه اداره شرکت سهامی خاص که تا امروز به اشتغال برای حدود ۱۳ تا ۱۴ هزار نفر منجر شده و دوم تجربه متفاوت اداره شرکت‌های سهامی عام که از سال ۱۳۹۵ با به عهده‌گیری مدیریت گروه بهمن و اخیراً ایران خودرو به‌دست آمد.»

وی با اشاره به این که با ورود به مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو شریک سومی به نام دکتر حمیدرضا صمدی را در کنار خود دارد، یادآور شد: «اداره کردن شرکت‌های سهامی عام در فضایی حاکم بر کشور پیچیدگی‌های بسیار زیادی دارد و من با ورود به این شرکت‌ها از ۱۰ سال پیش تاکنون درس‌های زیادی گرفتم؛ به‌خصوص در

محمد رستمی در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت در خصوص استراتژی صنعتی کشور گفت: «بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه باید استراتژی صنعتی کشور توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین شود.»

نماینده مردم نیشابور، فیروزه، زبرخان و میان‌جلگه

## پیگیری يك موضوع Follow up

### خودروهای بالای ۲۰ سال مشمول قانون اسقاط



«قانون جدید اسقاط خودروهای فرسوده از ۱۲ شهریورماه وارد مرحله اجرا شده، اما امکان ادامه تردد خودروهای مشمول برای پنج سال دیگر و حتی احتمال تمدید این مهلت، ابهام‌هایی درباره میزان اثربخشی این قانون ایجاد کرده است؛ آیا اجرای قانونی که هدف آن خروج خودروهای فرسوده و کمک به کاهش آلودگی هواست، بدون یک برنامه مدون و زمان‌بندی مشخص می‌تواند به نتیجه مطلوب برسد؟ حسن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور در این رابطه با تشریح آخرین وضعیت اجرای قانون اسقاط خودروهای فرسوده اظهار کرد: «قانون ساماندهی صنعت خودرو در سال ۱۴۰۰ به تصویب رسید و ماده ۱۰ این قانون، دولت را مکلف به تدوین آیین‌نامه مربوط به خودروهای فرسوده کرد.» او با بیان این که دو سال طول کشید قانون تصویب شود و اجرای آن در سال ۱۴۰۳ انجام شد، گفت: «این‌نامه مذکور مشکلاتی داشت که همراهی لازم را با قانون اسقاط خودروهای فرسوده نداشت.» وی افزود: «پس از طی فرآیند تدوین و تصویب آیین‌نامه و با توجه به برخی ایرادات موجود، این آیین‌نامه در تیرماه سال جاری اصلاح و در مردادماه برای اجرا ابلاغ شد و از ۱۲ شهریورماه وارد مرحله اجرا شده است.» کریمیان با تأکید بر اهمیت اجرای این قانون در شرایط آلودگی هوای شهرهای بزرگ گفت: «میدواریم با اجرایی شدن قانون اسقاط خودروهای فرسوده، در ماه‌های آینده بتوانیم بخشی از مشکلات مربوط به آلودگی هوا را کاهش دهیم و به بهبود شرایط تنفسی مردم، به‌ویژه در تهران، کمک کنیم.» رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور درباره قانون مربوط به خودروهای بالای ۲۰ سال نیز توضیح داد: «تعیین سن ۲۰ سال برای خودروهای فرسوده موضوع جدیدی نیست و از زمان تصویب قانون در سال ۱۴۰۰ مطرح بوده، اما این بخش از قانون اکنون وارد مرحله اجرایی شده است.» وی در عین حال از مالکان خودروهای فرسوده خواست نسبت به اجرای این قانون نگرانی نداشته باشند و گفت: «مالکان خودروهای مشمول می‌توانند با ثبت‌نام در سامانه مربوط، تا پنج سال دیگر از خودرو خود استفاده کنند.» کریمیان افزود: «پس از پایان این مهلت نیز امکان تمدید آن مطابق مقررات پیش‌بینی شده است.»

## زاپاس

### Spare Tire

## تدوین استراتژی صنعتی، تکلیف قانونی وزارت صمت است

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «هم‌اکنون این استراتژی باید برای توسعه کشور مشخص باشد و قطعاً بدون وجود این سند نمی‌توان نسبت به انجام کارهای بزرگ در حوزه صنعت اقدام کرد یا ارزیابی مشخصی از روند فعالیت‌ها در صنایع مختلف داشت.»

اظهار کرد: «قطعاً وجود این سند باعث می‌شود که استراتژی کشور را در حوزه صنعت بدانیم و طبق آن مشخص می‌شود چه برنامه‌ای برای صنایع بزرگ و کوچک داریم و کدام صنایع در زمره صنایع مادر قرار می‌گیرند و لازم است سرمایه‌گذاری‌ها برای کدام صنایع در اولویت برنامه‌ها قرار گیرد.»



در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «متأسفانه این وزارتخانه به‌رغم انتشار خبری مبنی بر برنامه‌ریزی برای تدوین استراتژی صنعتی تاکنون خروجی در جهت ارائه سندی تحت این عنوان نداشته است.» وی با اشاره به هدف قانونگذار از تصویب این مهم در قانون برنامه هفتم توسعه

محمد رستمی در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت در خصوص استراتژی صنعتی کشور گفت: «بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه باید استراتژی صنعتی کشور توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین شود.»



## ورود روباتکسی‌های ویمو به مونیخ

چند ماه پس از آغاز فعالیت روباتکسی‌های پیشرفته ویمو در خیابان‌های شلوغ لندن، این شرکت حالا مقصد اروپایی دیگری را انتخاب کرده است: مونیخ. این شهر سومین نقطه بین‌المللی فعالیت ویمو پس از بریتانیا و ژاپن خواهد بود؛ اما برخلاف تصور عمومی، ساکنان مونیخ فعلاً شاهد خودروهای کاملاً خودران نخواهند بود. ویمو اعلام کرده که ناوگانش در مرحله نخست به صورت دستی توسط رانندگان انسانی هدایت می‌شود تا سیستم‌های خودران بتوانند خیابان‌ها، رفتار ترافیکی و ویژگی‌های محلی را با دقت نقشه‌برداری کنند. این مرحله مقدماتی بخشی از فرآیند طولانی در یافت مجوزهای محلی، ایالتی و فدرال است؛ مجوزهایی که تنها پس از اطمینان کامل شرکت از عملکرد سیستم‌ها صادر می‌شود. ویمو پیش‌بینی کرده

که عملیات تجاری روباتکسی‌ها در پایان سال ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد. مدیرعامل مشترک شرکت، تکدرا ماواکانا، مونیخ را «هاب جهانی مهندسی و تحرک» توصیف کرده و گفته اولویت اصلی، جلب اعتماد جامعه و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای یک سرویس ایمن و قابل اعتماد است. ویمو در آمریکا هر هفته صدها هزار سفر انجام می‌دهد و داده‌های رسمی آن نشان می‌دهد خودروهایش در ۲۱۷ میلیون مایل رانندگی کاملاً خودران، ۱۶ برابر کمتر از رانندگان انسانی دچار تصادفات منجر به جراحت شدید شده‌اند. همچنین میزان برخورد با عابران پیاده در این ناوگان ۱۴ برابر کمتر از میانگین انسانی گزارش شده است. آلمان از سال ۲۰۲۱ نخستین کشور اروپایی بود که اجازه تردد خودروهای بدون راننده را صادر کرد.

### ویژه‌ها

## مطالبات زنجیره تامین از خودروسازان حدود ۷۰

### هزار میلیارد تومان است



«دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به مطالبات معوق قطعه‌سازان از خودروسازان درباره این که چرا این مطالبات تسویه نمی‌شود؟ اظهار داشت: «مجموع مطالبات زنجیره تامین از خودروسازان حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان است که بخش عمده آن مربوط به سایپا بوده و هنوز تعیین تکلیف نشده است.» آرش محبی‌نژاد درباره پیشنهاد تسهیل ورود قطعه‌سازان جدید به زنجیره تامین نیز اظهار کرد: «اگر منظور ایجاد منبع تامین جدید برای قطعاتی است که در حال حاضر سورس دیگری ندارند، این موضوع قابل بررسی است؛ اما این که خودروساز به دلیل ناتوانی در پرداخت مطالبات قطعه‌ساز فعلی، تامین‌کننده جدیدی را وارد زنجیره کند، سیاستی اشتباه است.»

### دیگه چه خبر؟

## تکذیب توقف طرح اسقاط؛ ۲ هزار موتورسیکلت

### از رده خارج شد



«محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده در واکنش به ادعاهایی مبنی بر «صرف‌بودن اسقاط موتورسیکلت‌ها»، با رد این موضوع گفت: «از دی‌ماه سال گذشته دور جدید روند اسقاط موتورسیکلت فرسوده آغاز شده و تاکنون ۲ هزار دستگاه موتورسیکلت اسقاط شده است.» وی همچنین تأکید کرد که با بازنگری در گواهی‌های اسقاط موتورسیکلت، ۸ هزار دستگاه موتورسیکلت دیگر آماده اسقاط هستند که این فرآیند از هفته آینده اجرایی خواهد شد. براساس آمار ارائه‌شده، تاکنون ۵۰۰ دستگاه موتورسیکلت نونیز جایگزین نمونه‌های فرسوده شده‌اند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در خصوص آمار موتورسیکلت‌های فرسوده توضیح داد: «ماری که درباره وجود حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت اعلام می‌شود، براساس مجموع پلاک‌های صادر شده در سال‌های گذشته است، اما تمام این تعداد در حال تردد نیستند.»

## در پنج ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

# درآمد ۲۲.۵ همتی «نفت ایرانول» با رشد ۸۱ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



دارد که ایرانول هم‌زمان از ظرفیت بازار داخلی و بازار صادراتی برای تقویت درآمد خود استفاده کرده است. در میان محصولات داخلی، روغن موتور بنزینی عملکرد قابل توجهی داشته است. این محصول طی پنج ماه گذشته حدود ۴ هزار و ۴۹۰ میلیارد تومان فروش برای شرکت به همراه داشته و میانگین نرخ فروش آن نسبت به مدت

«عملکرد مالی شرکت نفت ایرانول در پنج ماه نخست سال، از رشد قابل توجه درآمدهای فروش این شرکت خبر می‌دهد. نماد «شرانل» طی این مدت توانسته با تکیه بر افزایش نرخ محصولات و استمرار فروش در بازارهای داخلی و صادراتی، درآمد خود را به حدود ۲۲.۵ هزار میلیارد تومان برساند؛ رقمی که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۸۱ درصدی را نشان می‌دهد. نکته قابل توجه در این عملکرد، شتاب گرفتن فروش شرکت در مردادماه است؛ به‌طوری که درآمد ۶ هزار و ۸۶۸ میلیارد تومانی این ماه، بالاترین رقم فروش ماهانه ایرانول محسوب می‌شود. این در حالی است که افزایش نرخ فروش محصولات یکی از مهم‌ترین محرک‌های رشد درآمد «شرانل» بوده است. بررسی عملکرد شرکت نشان می‌دهد که محصولات ایرانول طی پنج ماه نخست سال جاری با افزایش نرخ نسبت به سال گذشته مواجه شده‌اند؛ اتفاقی که در کنار استمرار تقاضا برای محصولات اصلی و صادراتی، توانسته اثر مستقیمی بر رشد درآمد ریالی شرکت داشته باشد. در بازار داخلی، روغن موتور دیزلی و روغن موتور بنزینی سهم مهمی از فروش ایرانول را به خود اختصاص داده‌اند. در بخش صادرات نیز روغن فرآیندی و روغن پایه از مهم‌ترین محصولات درآمدساز شرکت بوده‌اند. این ترکیب فروش از آن جهت اهمیت

### اینفوگرافشی

Infography

## رشد درآمد شرکت تولیدی «مخازن گاز طبیعی آسیا ناما» در هشت ماهه منتهی به مردادماه سال جاری

### درآمد پنج‌ماهه پایانی سال گذشته

۱۴۲  
میلیارد تومان



### میزان افزایش

۷۱  
درصد

### میزان درآمد هشت ماهه

۱,۲۸۵  
میلیارد تومان

شرکت تولیدی «مخازن گاز طبیعی آسیا ناما» در هشت ماهه منتهی به مردادماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۲۸۵ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

### چپ‌نژاد؟

## ۴۰۰ همت برای حمایت از واحدهای

### تولیدی اختصاص می‌یابد

«معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صنعت، معدن و تجارت از برنامه‌ریزی برای اختصاص حدود ۴۰۰ همت منابع به واحدهای صنعتی متأثر از شرایط موجود خبر داد و گفت: «سازوکار این حمایت با همکاری بانک مرکزی در حال تدوین است تا واحدهایی که زنجیره تامین و تولید آن‌ها دچار چالش شدند، بتوانند از این منابع استفاده کنند.»

### چرا؟

## محدودیت برق در شهرک‌های

### صنعتی کاهش یافت

«سعید شجاعی با اشاره به برنامه‌های وزارت صمت برای حمایت از واحدهای صنعتی اظهار داشت: «به‌ویژه در شهرک‌های صنعتی، برخی واحدها به دلیل شرایط موجود با آسیب در زنجیره‌های تامین و تولید مواجه شده‌اند و برای حمایت از این واحدها در حال برنامه‌ریزی هستیم. این در حالی است که در شهرک‌های صنعتی توانستیم در اکثر شهرک‌ها محدودیت برق را به حداقل یک روز برسانیم.»

### برای چه؟

## یک بسته ۴۰ بندی برای مدیریت

### شرایط انرژی در زمستان

«شجاعی گفت: «برای فصل سرما نیز کارگروهی ذیل شورای عالی انرژی به صورت مستمر در حال برگزاری جلسه است و یک بسته حدود ۴۰ بندی برای مدیریت شرایط انرژی در زمستان در حال تدوین و نهایی شدن است.» معاون وزیر صمت افزود: «مرحله کارشناسی این بسته تقریباً به پایان رسیده و قرار بود جلسه شورای عالی انرژی در هفته جاری برگزار شود که به تعویق افتاد و امیدواریم در هفته آینده این جلسه برگزار شود.»

## مسئولان در پرداخت یارانه

### به خودروسازان

### تجدید نظر کنند



«علیرضا سلیمی در انتقاد به افزایش مداوم قیمت خودروها گفت: «جلسات اشکالاتی را نسبت به واگذاری ایران خودرو و وارد می‌دانست که تاکنون هیچ پاسخ عقلانی و منطقی برای رفع آن‌ها ارائه نشده است و این وضعیت باعث شد خودروسازان به هر نحوی که تمایل داشته باشند، اقدام کنند.»

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «نکته شگفت‌آور دیگر، ارتباط افزایش قیمت خودرو با رشد نرخ ارز است؛ آن هم در شرایطی که وقتی نرخ ارز افزایش پیدا می‌کند قیمت خودرو هم بالا می‌رود، اما وقتی با مدیریت بازار، نرخ ارز کاهش پیدا می‌کند تغییری در قیمت خودرو ایجاد نمی‌شود!»

وی تصریح کرد: «باید مشخص شود که میزان ارزبری در قیمت تمام‌شده خودرو چقدر است و تا چه اندازه بر آن تأثیر دارد و نکته قابل تأمل دیگر این که چرا خودروسازان به بهانه‌های مختلف در طول سال چندین بار نسبت به افزایش قیمت محصولاتشان اقدام کرده و با ایجاد نابسامانی در بازار با روح و روان مردم بازی می‌کنند؟» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی خاطر نشان کرد: «لازم است سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، شورای رقابت و سایر دستگاه‌های ذیربط برای ساماندهی بازار خودرو جدی‌تر عمل کنند و جلو برخی اتفاقات در این حوزه محکم بایستند و اجازه ندهند خودروسازان با روح و روان مصرف‌کنندگان بازی کنند.»

وی افزود: «هم‌اکنون بازار به آرامش نیاز دارد و نباید با ایجاد این شوک‌های شگفت‌انگیز، زندگی مردم تحت تأثیر قرار گیرد؛ به‌خصوص در بازارهایی همچون مسکن، طلا، ارز و خودرو که بر جستگی دارند و بر سایر بخش‌ها اثرگذار هستند و هر تکانه‌ای در این بازارها، در کل زندگی مردم زلزله به پا می‌کند.»

سلیمی اظهار کرد: «ما معتقدیم می‌توان بازار خودرو را مدیریت کرد؛ ضمن این که قرار بود واگذاری خودروسازی‌ها به ارتقای کیفیت و کاهش قیمت خودروها منجر شود؛ اما خودروسازان در این زمینه به تعهداتشان عمل نکردند.»

عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «متأسفانه خودروسازان به‌رغم این که سر سفره عموم مردم نشستند و از یارانه‌های ملی اعم از انرژی ارزان استفاده می‌کنند، اما به کسی پاسخگو نیستند؛ بنابراین اگر قرار باشد با این فرمان حرکت کنند، لازم است در پرداخت یارانه به آن‌ها تجدید نظر شود.»



حتی Lexus NX قرار می‌دهد. لینکلن تلاش کرده این جهش قیمت را با استاندارد شدن پیش‌رانه هیبریدی، سیستم چهار چرخ‌محرك و اشتراك چهار ساله BlueCruise ۱.۵ توجیه کند؛ اما گزارش‌ها تاکید می‌کند کابین همچنان «قدیمی» است و امکانات پایه آن در حد یک خودرو لوکس نیست؛ از جمله نبود برف‌پاک‌ن باران‌سنج، در صندوق بدون دخالت دست و گیرنده در گاراژ که تنها با یک پکیج ۳ هزار و ۵۰۰ دلاری قابل دریافت هستند. کادیلک نیز مسیر مشابهی را در پیش گرفته است. این برند با حذف CTF و XTF، اکنون XT۵ را به‌عنوان مدل پایه ارائه می‌دهد؛ کراس‌اووری که با وجود قیمت ۴۶ هزار و ۵۹۵ دلار، «قدیمی» توصیف شده و نسل جدید آن احتمالاً بسیار گران‌تر خواهد بود. قیمت CTS نیز طی چند سال از ۲۷ هزار و ۸۹۰ دلار به ۵۲ هزار و ۲۲۰ دلار رسیده است.

بازار لوکس آمریکا سال‌ها بر پایه یک اصل مهم بنا شده بود: ارائه خودروهای پریمیوم با قیمت‌هایی که هنوز برای بخش بزرگی از خریداران قابل‌دسترس باشد. اما به‌نظر می‌رسد این دوران رو به پایان است. گزارش تازه «Carscoops» نشان می‌دهد دو برند اصلی لوکس آمریکا، لینکلن و کادیلک اکنون در مسیری حرکت می‌کنند که «لوکس مقرون به‌صرفه» را عملاً از سید محصولاتشان حذف کرده است. لینکلن با معرفی کورسِر هیبریدی ۲۰۲۷ اعلام کرد این کراس‌اوور کوچک «اولین قدم ورود بسیاری از مشتریان به برند» خواهد بود. اما این قدم، هزینه‌ای سنگین دارد. قیمت پایه کورسِر اکنون ۴۶ هزار و ۴۹۵ دلار است و با احتساب هزینه مقصد، به ۴۸ هزار و ۷۹۰ دلار می‌رسد؛ افزایشی ۷ هزار و ۳۱۰ دلاری نسبت به قبل. این رقم کورسِر را هزاران دلار گران‌تر از BMW X1، Audi Q۳ و

## «کادیلک» و «لینکلن» مسیر اشتباه را انتخاب کرده‌اند!



## تسلا «سایبر تراک» را ۵ هزار دلار گران‌تر کرد



در حالی که بسیاری از خودروسازان هنگام کاهش فروش، قیمت محصولاتشان را پایین می‌آورند تا مشتریان بیشتری جذب کنند، تسلا مسیر کاملاً متفاوتی را انتخاب کرده است. سایبر تراک که از ابتدای عرضه با چالش‌های جدی در فروش روبه‌رو بوده، اکنون ۵ هزار دلار گران‌تر شده است؛ آن هم بدون هیچ‌گونه افزایش قدرت، برد یا تجهیزات جدید. طبق اطلاعات رسمی، قیمت نسخه Dual Motor AWD از ۶۹ هزار و ۹۹۰ دلار به ۷۴ هزار و ۹۹۰ دلار رسیده و نسخه Premium AWD نیز از ۷۹ هزار و ۹۹۰ دلار به ۸۴ هزار و ۹۹۰ دلار افزایش یافته است. این افزایش قیمت در شرایطی رخ می‌دهد که عملکرد فروش سایبر تراک بسیار پایین‌تر از انتظارات تسلا بوده است.

بر اساس برآوردهای Cox Automotive، فروش این مدل در آمریکا طی سال ۲۵۰۲، ۴۸ درصد کاهش یافته و به ۲۰ هزار و ۲۳۷ دستگاه رسیده است. همچنین فروش سه‌ماهه نخست ۲۰۲۶ نسبت به سال قبل ۴۵ درصد افت داشته و تنها ۳ هزار و ۵۱۹ دستگاه گزارش شده است. این ارقام فاصله‌ای عظیم با ادعای پیشین ایلان ماسک دارند که گفته بود بازار می‌تواند سالانه بیش از ۲۵۰ هزار دستگاه سایبر تراک را جذب کند. در این میان، تنها نسخه‌ای که از افزایش قیمت در امان مانده، Cyberbeast است؛ مدل سموتوره ۸۴۵ اسب‌بخاری که همچنان با قیمت ۹۹ هزار و ۹۹۰ دلار عرضه می‌شود.

## کوروت ۲۰۲۷ «جی‌اس» سریع‌تر از Z۰۶ و ZR۱



کوروت گرنداسپورت ۲۰۲۷ در نخستین آزمون‌های عملکردی خود نشان داده که جایگاهی دقیقاً میان استیونگری پایه و Z۰۶ پرهیجان دارد؛ جایگاهی که می‌تواند آن را به یکی از محبوب‌ترین نسخه‌های نسل C8 تبدیل کند. طبق آزمایش‌های CarandDriver، این مدل با ترکیب پیش‌رانه جدید، تنظیمات دقیق شاسی و تایرهای ۲R Cup توانسته در بخش هندلینگ، حتی از Z۰۶ و ZR۱ نیز پیشی بگیرد. در تست اسکی‌پد، گرنداسپرت جدید به ۱.۱۸g دست یافته؛ رقمی بالاتر از Z۰۶ (۱.۱۶g) و ZR۱X (۱.۱۴g) و ZR۱ (۱.۱۳g). این دستاورد نشان می‌دهد که GS جدید در پیچ‌ها چسبندگی‌ای ارائه می‌دهد که پیش‌تر تنها در نسخه‌های رده‌بالای کوروت دیده می‌شد.

قلب تپنده این مدل، پیش‌رانه ۶.۷ لیتری V8 نسل ششم LSP است که جایگزین موتور ۶.۲ لیتری LT۲ شده و ۵۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۲۰ پوندفوت گشتاور تولید می‌کند؛ افزایشی محسوس نسبت به نسل قبل. این موتور در کنار گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه و دیفرانسیل با ضریب نهایی مشابه Z۰۶، شتاب‌گیری چشمگیری را رقم زده است. گرنداسپرت در تست‌ها ۲.۷ ثانیه بارول‌اوت و ۲.۹ ثانیه بدون آب‌سُرعت ۶۰ مایل بر ساعت می‌رسد و ۱۱ ثانیه زمان برای طی یک چهارم مایل ثبت می‌کند؛ عملکردی که دقیقاً میان استیونگری قدیمی Z۰۶ قرار می‌گیرد.

## آمریکا لینکلن را از چین وارد می‌کند!

# «کورسِر» جدید گران‌تر، چینی‌تر و بحث‌برانگیزتر



هماهنگی با زبان طراحی جدید برند انتخاب شده‌اند. اما مهم‌ترین نکته در این بخش، افزایش ۷ هزار و ۳۱۰ دلاری قیمت پایه است؛ جهشی که کورسِر را از محدوده رقابتی پیشین خارج می‌کند و آن را در برابر رقبای اروپایی و ژاپنی قرار می‌دهد. لینکلن امیدوار است پیش‌رانه هیبریدی ۳۰۵ اسب‌بخاری و سیستم چهار چرخ‌محرك استاندارد بتوانند این افزایش قیمت را توجیه کنند، اما در ادامه مطلب خواهیم دید که چالش اصلی این مدل نه در ظاهر، بلکه در کابین قدیمی و امکانات محدود نهفته است

آمریکایی‌ها از فضای داخلی شیک‌تر و چینی بی‌بهره‌اند

جالب آن که نسخه آمریکایی کورسِر، برخلاف مدل چینی، از کابینی مدرن و آینده‌نگر بی‌بهره مانده است. در بازار چین، کورسِر با یک پتل دیجیتال ۱۲.۳ اینچی و یک نمایشگر پانورامیک ۱۲.۷ اینچی عرضه می‌شود؛ مجموعه‌ای که شامل سیستم اطلاعات-سرگرمی و نمایشگر اختصاصی برای سرنشین جلو است و چهره‌ای کاملاً به‌روز به کابین می‌دهد. اما در نسخه آمریکایی، لینکلن این سطح از فناوری را کنار گذاشته و کابینی ارائه کرده که عملاً همان طراحی نسل قبل است. نمایشگر ۱۲.۲ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی، فرمان قدیمی، کلیدهای تکراری و داشبوردی که سال‌هاست تغییر نکرده، همگی نشان می‌دهند که برند لوکس فورد در این بخش

اکنون به‌جای خطوط تولید آمریکا، از کارخانه‌های چین راهی بازار می‌شود. این تغییر مسیر تنها کمتر از دو هفته پس از آن اعلام شد که شرکت از توقف واردات خودروهای چینی سخن گفته بود؛ چرخشی که نشان می‌دهد استراتژی لینکلن در برابر فشارهای بازار جهانی همچنان در حال بازتعریف است. کورسِر جدید در نگاه اول کاملاً آشنا به‌نظر می‌رسد، اما با حذف خطوط باریک اطراف جلو پنجره اکنون شباهت بیشتری به نسل پیشین Nautilus پیدا کرده است. جلو پنجره عریض‌تر و خوش‌چهره‌تر، چراغ‌های باریک و کشیده که تادماغه امتداد یافته‌اند و ورودی هوای پایینی با طراحی «لبخندگونه»، همگی چهره‌ای مدرن‌تر و هماهنگ‌تر ایجاد کرده‌اند. کاپوت نیز کاملاً جدید است و خطوط برجسته‌تری دارد.

در نمای جانبی، لینکلن مجموعه‌ای از رینگ‌های ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی را برای این مدل در نظر گرفته که ظاهر خودرو را بسته به تریم، اسپرت‌تر یا لوکس‌تر می‌کند. در عقب نیز سپر باز طراحی شده، خروجی مخفی آگزوز و چراغ‌های جدید با حروف یکپارچه Lincoln دیده می‌شود؛ جزئیاتی که به کورسِر هویت بصری تازه‌ای می‌بخشند. خریداران همچنین می‌توانند از میان پنج رنگ جدید شامل Chroma Flame Red، Manhattan Blue، Tinted Copper و Green-Nocturnal White Platinum انتخاب کنند؛ رنگ‌هایی که به‌وضوح برای



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

لینکلن در تصمیمی بحث‌برانگیز، کراس‌اوور Corsair ۲۰۲۷ را با چهره‌ای تازه و قیمتی به‌مراتب بالاتر معرفی کرده است؛ مدلی که برخلاف نسل قبلی دیگر در آمریکا تولید نمی‌شود و اکنون به‌عنوان یک وارداتی ساخت چین وارد بازار می‌شود. این تغییر مسیر تنها دو هفته پس از آن اعلام شد که شرکت از توقف واردات خودروهای چینی خبر داده بود؛ چرخشی ناگهانی که پرسش‌های زیادی درباره استراتژی آینده برند لوکس فورد ایجاد کرده است. کورسِر جدید با حذف خطوط قدیمی جلو اکنون شباهت بیشتری به نسل پیشین Nautilus دارد. جلو پنجره بزرگ‌تر، چراغ‌های باریک‌تر و ورودی هوای جدید، ظاهر خودرو را مدرن‌تر کرده‌اند. در عقب نیز سپر تازه، خروجی مخفی آگزوز و رینگ‌های ۱۸ تا ۲۰ اینچی، چهره کراس‌اوور را به‌روز کرده‌اند. با این حال، مهم‌ترین نکته نسه در ظاهر، بلکه در قیمت نهفته است: کورسِر ۲۰۲۷ اکنون ۷ هزار و ۳۱۰ دلار گران‌تر از مدل سال قبل عرضه می‌شود. در حالی که نسخه چینی این خودرو از کابینی کاملاً مدرن با نمایشگر پانورامیک ۱۲.۷ اینچی بهره می‌برد؛ مدل آمریکایی همچنان با داشبورد قدیمی، فرمان نسل قبل و سیستم اطلاعات-سرگرمی ۱۳.۲ اینچی عرضه می‌شود؛ ترکیبی که بسیاری از تحلیلگران آن را «صرفه‌جویی ناموجه» توصیف کرده‌اند. با وجود این، لینکلن امیدوار است پیش‌رانه هیبریدی ۳۰۵ اسب‌بخاری و سیستم BlueCruise ۱.۵ بتوانند ارزش افزوده لازم را برای مشتریان ایجاد کنند.

مسیری برای چینی شدن حسرت لوکس آمریکایی لینکلن نخستین گام از بازطراحی گسترده محصولات خود را با معرفی کورسِر ۲۰۲۷ برداشته است؛ کراس‌اووری که نه تنها چهره‌ای تازه دارد، بلکه با تصمیمی بحث‌برانگیز



### خبر News

### پرچم‌دار جدید «نیسان»

نیسان برای سال ۲۰۲۶ مجموعه‌ای از به‌روزرسانی‌ها را برای خانواده Note در بازار ژاپن معرفی کرده است؛ شامل Note، Aura و نسخه اسپرت Note-Aura Nis. مهم‌ترین بخش این تغییرات، معرفی نسخه‌ای تازه بنام Nismo Black Limited است؛ مدلی که اکنون به‌عنوان پرچم‌دار کل خانواده Note شناخته می‌شود و با وجود ظاهر تهاجمی‌تر، هیچ ارتقای عملکردی نسبت به نسخه استاندارد ندارد. نسخه Nismo Black Limited همان پکیج آی‌رودنامیک نیسمو را حفظ کرده است؛ شامل اسپلیرت جلو، رکاب‌های جانبی، اسپویلر عقب و دیفیوزر. با این حال، تفاوت اصلی در حذف کامل جزئیات قرمز سنتی نیسمو و جایگزینی آن‌ها با تریم مشکی براق است؛ تغییری که ظاهر خودرو را مخفی‌کارانه‌تر و هماهنگ‌تر کرده است. این نسخه همچنین دارای کال‌های اسپرت روی کاپوت و نشان‌های اختصاصی روی جلو پنجره و داشبورد است. در بخش تجهیزات، نیسان سیستم صوتی Bose Personal Plus، ناوبری NissanConnect و مجموعه کامل ProPilot ADAS را به‌صورت استاندارد ارائه می‌دهد. نیسمو Black Limited همچنان از ۳۰ هزار و ۲۲۰ دلار رسیده است.



هیبریدی e Power استفاده می‌کند؛ سامانه‌ای که موتور ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر تنها نقش ژنراتور را دارد و نیروی محرکه توسط موتورهای الکتریکی تامین می‌شود. قدرت موتور بنزینی در تمام نسخه‌ها ۸۱ اسب‌بخار است؛ اما خروجی موتورهای الکتریکی در نهایت، مدل متفاوت است؛ ۱۱۴ اسب‌بخار در Note و ۱۳۴ اسب‌بخار در Note-Aura. با امکان سفارش موتور عقب ۶۷ اسب‌بخاری برای نسخه چهار چرخ‌محرك، نسخه نیسمو همچنان فاقد افزایش قدرت است؛ اما با حالت رانندگی Nismo، پاسخ‌پدال گاز تیزتر، ترمز احیاکننده قوی‌تر و تنظیمات متفاوت سیستم e Power ارائه می‌شود. صندلی‌های Recaro، تعلیق اسپرت، فرمان تیزتر و تایرهای Michelin Pilot Sport ۵ نیز از ویژگی‌های این نسخه هستند. نیسان علاوه بر نسخه نیسمو، دو مدل Black Edition جدید برای Note و Note-Aura معرفی کرده است که شامل تریم مشکی روی جلو پنجره، آینه‌ها، نشان‌ها و رینگ‌هاست.

## ترکیب ناممکن؛ رندر جدید، G Wagen را به یک EVO II خیابانی تبدیل کرد

مرسدس G Wagen سال‌هاست که به‌عنوان یکی از نمادهای توانایی آفرود و طراحی کلاسیک شناخته می‌شود؛ خودرویی که فلسفه‌اش بر استحکام، ارتفاع زیاد و قابلیت‌های بی‌رقیب خارج از جاده بنا شده است. در نقطه مقابل، EVO II ۱۹۰ یکی از شاخص‌ترین سدان‌های اسپرت دهه ۹۰ میلادی است؛ محصولی که برای پیست و مسابقه ساخته شد و با کیت آی‌رودنامیک تهاجمی‌اش شهرت جهانی پیدا کرد. این دو خودرو هیچ نقطه مشترکی ندارند، اما یک هنرمند دیجیتال تصمیم گرفته مرزهای تخیل را جابه‌جا کند و G Class را با کیت EVO II ترکیب کند؛ نتیجه‌ای که هم غیرمنتظره است و هم بحث‌برانگیز. در این رندر، G Wagen از ماهیت اصلی خود فاصله گرفته و به‌جای یک شاسی‌بلند آفرودی، به یک خودرو اسپرت خیابانی بسیار کم‌ارتفاع تبدیل شده است.

ارتفاع خودرو به حدی کاهش یافته که تنها چند سانتی‌متر با سطح زمین فاصله دارد. هنرمند، سپر جلو و اسپلیرت EVO II را روی چهره کلاسیک G نصب کرده و با وجود چراغ‌های گرد سنتی، ترکیب Surprisingly هماهنگی ایجاد شده است. در نمای کناری، گلگیرهای پهن‌شده، رکاب‌های کشیده و رینگ‌های ۶ پره کاملاً یادآور نسخه مسابقه‌ای EVO II هستند. در عقب نیز یک بال بزرگ سقفی قرار گرفته که امضای طراحی EVO II محسوب می‌شود. تغییرات شامل در صندوق جدید، سپر باز طراحی شده و خروجی کرومی آگزوز است؛ مجموعه‌ای که G Wagen را از یک شاسی‌بلند قدرتمند به یک «سدان اسپرت مرتفع» تبدیل می‌کند. Carscoops اشاره می‌کند که دنیای تیونینگ بارها پروژه‌های عجیب برای G Class دیده، اما هیچ کدام به اندازه این رندر رادیکال نبوده‌اند.

عظمت این قدرت را بهتر درک کنیم، کافی است آن را با هایپر کار جدید بوگاتی مقایسه کنیم. بوگاتی توربیون با بیش‌رانه ۷۱۶ هیبریدی خود، در مجموع ۱۸۰۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند. این خودرو ظرف ۲ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت آن با کلید مخصوص به ۴۴۵ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. از سوی دیگر، لامبورگینی هوراکان STO در حالت استاندارد کارخانه، از بیش‌رانه ۵.۲ لیتری ۷۱۰ تنفس طبیعی خود ۶۴۰ اسببخار قدرت می‌گیرد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر این مدل ۳ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت است. این مقایسه به‌وضوح نشان می‌دهد که آندر گراند ریسینگ چگونه یک سوپراسپرت فوق‌العاده را به یک هیولای تمام‌عیار در خط مستقیم تبدیل کرده است.

◀ در دنیای سوپراسپرت‌ها گاهی مرزهای مهندسی به‌شکلی باورنکردنی جابه‌جا می‌شود. یک لامبورگینی هوراکان STO که توسط شرکت نیوینینگ آندر گراند ریسینگ تقویت شده، اکنون قدرتی بیش از ۱۲۰۰ اسببخار تولید می‌کند و هایپر کار جدید بوگاتی یعنی توربیون را به‌راحتی پشت سر می‌گذارد. این قدرت شگفت‌انگیز حاصل یک پروژه نیوینینگ سنگین، به‌ویژه افزودن سیستم تونین توربو به بیش‌رانه ۱۷۱۰ این‌گاو خشمگین ایتالیایی است. به‌گفته آندر گراند ریسینگ، این هیولا با بنزین معمولی ۹۲ اکتان، قدرتی معادل ۱۲۰۰ اسببخار دارد؛ اما با پر کردن باک از اتانول، این عدد به‌رقم سرگیجه‌آور بیش از ۱۲۰۰ اسببخار می‌رسد. برای تضمین ایمنی، این خودرو به رول‌کیج، کمربندهای ایمنی مسابقمای و یک سیستم اطفای حریق مخفی نیز مجهز شده است. برای این‌که



**توان ۲ هزار اسببخاری  
برای «هوراکان STO»**



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

## حال و هوای نمایشگاه خودرو تهران در شرایط نامساعد کشور



◀ به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «اسب‌بخار»، هفتمین نمایشگاه خودرو و «شهر آفتاب» در حالی آغاز به کار می‌کند که صنعت خودرو ایران هنوز از تبعات جنگ ۱۲ روزه عبور نکرده است؛ جنگی که سال گذشته آخرین رویداد خودرویی کشور را ناتمام گذاشت. حالا بازار خودرو میان دو نمایشگاه و دو جنگ ایستاده؛ با تولیدی ضعیف‌تر، ارزی گران‌تر، وارداتی پرریسک‌تر، قطعه‌سازی تحت فشار و مردمی که قدرت خریدشان بیش از گذشته آب رفته است.

آخرین نمایشگاه خودرو و کشور در سال گذشته در شیراز در شرایطی تحت‌تاثیر جنگ ۱۲ روزه قرار گرفت که هنوز بسیاری تصور می‌کردند با پایان درگیری، بازار به‌سرعت به شرایط عادی بازمی‌گردد؛ اما پایان جنگ، پایان بحران خودرو نبود. حالا هفتمین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب در شرایطی برگزار می‌شود که فاصله میان دو رویداد، نه با رونق و ثبات، بلکه با مجموعه‌ای از شوک‌های اقتصادی و امنیتی پر شده است. جنگ ۱۲ روزه از ۲۳ خرداد ۱۴۰۴ آغاز شد و پس از ۱۲ روز متوقف شد؛ اما صنعت خودرو در همین فاصله کوتاه با اختلال در حمل‌ونقل، تامین قطعات، انتظارات تورمی و رفتار محتاطانه بازار مواجه شد. سپس از ۹ اسفند ۱۴۰۴ جنگ دیگری آغاز شد که آثار آن همچنان بر تجارت، ارز، حمل‌ونقل و اقتصاد خودرو سایه انداخته است. به‌همین دلیل، نمایشگاه امسال فقط محل معرفی خودروهای جدید نیست؛ ویتربینی است که می‌توان از پشت آن وضعیت واقعی صنعت خودرو را دید. اگر قرار باشد وضعیت صنعت خودرو را با یک شاخص بسنجیم، تولید یکی از صریح‌ترین پاسخ‌ها را می‌دهد. تولید سواری در ماه‌های نخست امسال افت سنگینی داشته است. خودرو سازان بزرگ با کاهش تیراژ مواجه شده‌اند و در میان آن‌ها فاکت تولید سایپا و پارس خودرو حتی شدیدتر از میانگین صنعت بوده است. جنگ البته همه این کاهش را توضیح نمی‌دهد. بخش مهمی از بحران تولید، پیش از جنگ شکل گرفته بود؛ از کمبود نقدینگی و قیمت‌گذاری گرفته تا مشکلات تخصیص ارز، بدهی زنجیره تامین و فرسودگی سساختار تولید. اما جنگ همان مشکلات را تشدید کرده است. وقتی تامین قطعه دشوارتر، حمل‌ونقل پر هزینه‌تر و دسترسی به ارز محدودتر می‌شود، کارخانه‌ای که پیش از این نیز با مشکل نقدینگی دست‌وپنجه نرم می‌کرد، طبیعتاً آسیب‌پذیرتر خواهد شد. بنابراین مساله امروز فقط «کاهش تولید» نیست؛ مساله این است که صنعت خودرو حتی در شرایط عادی نیز توان کافی برای مقابله با یک شوک بزرگ را نداشته.

مونتازگان نیز در این فاصله وضعیت بهتری پیدا نکرده‌اند. مدل مونتازی به واردات قطعات و مجموعه‌های CKD وابستگی بیشتری دارد و همین مساله آن را به نرخ ارز، تخصیص ارز و مسیرهای حمل‌ونقل حساس‌تر می‌کند. افزایش نرخ ارز یعنی افزایش مستقیم هزینه قطعات وارداتی. اختلال در مسیرهای دریایی یعنی افزایش هزینه حمل و

بیمه. تحریم نیز یعنی دشوارتر شدن پرداخت، انتقال پول و تامین برخی قطعات. در نتیجه، حتی اگر یک خودرو در ایران مونتاز شود، قیمت تمام‌شده آن تا حد زیادی تحت‌تاثیر متغیرهایی قرار دارد که در خارج از کارخانه تعیین می‌شوند. در این وضعیت تناقض بازار خود را نشان می‌دهد؛ قیمت خودرو بالا می‌رود، اما تقاضای واقعی الزاماً افزایش پیدا نمی‌کند؛ چون درآمد مردم با سرعت قیمت خودرو رشد نکرده است.

واردات خودرو نیز در فاصله دو جنگ نتوانست به آن موتور رقابتی تبدیل شود که سیاست‌گذار وعده داده بود. تعرفه، ثبت سفارش، تخصیص ارز، محدودیت منابع ارزی، تحریم و حالا مشکلات حمل‌ونقل، مجموعه‌ای از موانع را مقابل واردکننده قرار داده‌اند. از طرف دیگر، محدودیت مسیرهای دریایی اهمیت موضوع را دوچندان کرده است. خودرو وارداتی پیش از رسیدن به دست مصرف‌کننده باید از زنجیره‌ای عبور کند که هر حلقه آن می‌تواند تحت‌تاثیر جنگ و ناامنی منطقه‌ای قرار گیرد. وقتی مسیرهای سنتی تجارت مختل می‌شوند، هزینه حمل بالا می‌رود، زمان رسیدن محموله افزایش پیدا می‌کند و ریسک نیز به قیمت نهایی منتقل می‌شود. در چنین شرایطی، حتی اگر روی کاغذ واردات آزادتر شده باشد، در عمل ممکن است خودرو همچنان پشت سد ارز، تعرفه و لجستیک متوقف بماند. اما شاید یکی از مهم‌ترین بخش‌های این زنجیره که کمتر دیده می‌شود، قطعه‌سازی باشد. قطعه‌ساز با افزایش هزینه مواد اولیه، دستمزد، انرژی، حمل‌ونقل و تامین مالی مواجه است و هم‌زمان باید از خودروسازی طلب کند که خود با کمبود نقدینگی روبه‌رو است. جنگ نیز این زنجیره را شکننده‌تر کرده است. حتی قطعه‌ای که عنوان تولید داخل دارد، الزاماً از صفر تا صد در داخل ساخته نمی‌شود. مواد اولیه، ماشین‌آلات، تجهیزات و برخی قطعات واسطه‌ای ممکن است به واردات وابسته باشند. بنابراین هر اختلال در تجارت خارجی می‌تواند در نهایت خودش را روی خط تولید یک کارخانه ایرانی نشان دهد. داستان داخلی‌سازی

تغییر در الگوی خرید و فروش خودرو؛

## صادرات خودروهای کار کرده در جهان رو به افزایش است

همچنان مقصد اصلی خودروهای دست‌دوم هستند؛ چرا که اختلاف قیمت میان خودروهای نو و کار کرده، قدرت خرید پایین‌تر و نیاز به خودروهای اقتصادی، تقاضا برای خودروهای دست‌دوم را حفظ کرده است. در همین حال، رشد خودروهای برقی و هیبریدی باعث شده بخشی از بازار خودروهای کار کرده نیز به سمت قوای محرکه جدید حرکت کند. این تغییر به‌خصوص در کشورهایی که واردات خودروهای کار کرده را آزاد کرده‌اند، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

◀ بازار دست‌دوم در حال حرفه‌ای‌تر شدن

آن‌چه از عملکرد ۶ دهه نخست ۲۰۲۶ می‌توان دریافت، این است که صادرات خودروهای کار کرده دیگر صرفاً بازار خودروهای ارزان و قدیمی نیست. در کنار خودروهای زیست‌محیطی و توانایی صادرکننده برای ارائه خدمات پس از فروش، خودروهای کم‌کارکرد سهم بیشتری پیدا کرده‌اند و همین مساله ارزش متوسط صادرات را افزایش داده است. از نسوی دیگر، مقررات وارداتی کشورها نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در این بازار دارد. محدودیت سنی خودرو، استانداردهای آلایندگی، فرمان راست یا چپ، تعرفه واردات و هزینه حمل می‌تواند در مدت کوتاهی مسیر صادرات را تغییر دهد.

در مجموع، دهمه نخست ۲۰۲۶ از توانی دوره رونق یک‌دهه صادرات خودروهای کار کرده در جهان دانست؛ اما نمی‌توان از کاهش اهمیت این بازار نیز سخن گفت. ژاپن همچنان یکی از قطب‌های اصلی باقی مانده، کره جنوبی به سمت صادرات خودروهای با ارزش بالاتر حرکت کرده و چین نیز در حال ساختن جایگاه خود در این بازار است.

به‌نظر می‌رسد در سال‌های آینده، رقابت اصلی فقط بر سر تعداد خودروهای صادراتی نخواهد بود؛ سن خودرو، نوع قوای محرکه، ارزش هر دستگاه، استانداردهای زیست‌محیطی و توانایی صادرکننده برای ارائه خدمات پس از فروش عواملی خواهند بود که جایگاه کشورها را در بازار جهانی خودروهای کار کرده تعیین می‌کنند.



◀ چین؛ بازیگر تازه اما رو به رشد

شاید مهم‌ترین تحول بازار جهانی در نیمه نخست ۲۰۲۶، افزایش نقش چین در صادرات خودروهای کار کرده باشد. طبق داده‌های منتشرشده از بازار چین، صادرات خودروهای کار کرده این کشور در ۶ ماه نخست سال به حدود ۳۲۵ هزار دستگاه با ارزش تقریبی ۷.۶ میلیارد دلار رسیده است. اهمیت این آمار فقط به رشد تعداد خودروها محدود نمی‌شود. ترکیب صادرات چین نیز در حال تغییر است و خودروهای برقی، هیبریدی و مدل‌های مجهز به فناوری‌های جدید سهم بیشتری پیدا کرده‌اند. در واقع، چین در حال تبدیل شدن از یک صادرکننده خودروهای نوبه‌بازیگر موتور در بازار خودروهای کار کرده نیز هست. البته صادرات خودروهای کار کرده چینی هنوز با چالش‌هایی مانند پرآلودگی منابع خودرو، نیاز به شبکه لجستیکی قدرتمند، خدمات پس از فروش و شناخت بازارهای مقصد مواجه است. به‌همین دلیل، رشد این بخش در چین را باید بیشتر یک روند در حال شکل‌گیری دانست تا بازی کاملاً بالغ.

◀ مقصد صادراتی در حال تغییر است

یکی از ویژگی‌های بازار ۲۰۲۶، تغییر نقشه مقصد خودروهای کار کرده است. آفریقا، آسیای مرکزی، خاورمیانه و برخی کشورهای اروپای شرقی

رسیده به ۲۰.۱ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل است؛ اما کاهش صادرات خودروهای کار کرده یکی از عوامل کاهش ارزش کلی صادرات خودرو بوده است.

◀ ژاپن؛ همچنان یکی از قطب‌های اصلی صادرات

در ژاپن شرایط متفاوت است. این کشور پس از ثبت صادرات بیش از ۱.۷ میلیون خودرو کار کرده در سال ۲۰۲۵، همچنان بازار قدرتمندی در صادرات خودروهای دست‌دوم دارد. اطلاعات منتشرشده از بازار ژاپن نشان می‌دهد در پنج ماه نخست ۲۰۲۶ حدود ۶۹۸ هزار دستگاه خودرو کار کرده از این کشور صادر شده که حدود ۲.۵ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بوده است. با این حال، مسیر صادرات ژاپن در سال جاری تحت‌تاثیر تحولات منطقه‌ای قرار گرفته است. اختلال در مسیرهای دریایی و کاهش فعالیت بندر جبل‌علی، به‌خصوص بر صادرات خودروهای ژاپنی به امارات تأثیر گذاشت. امارات که یکی از مهم‌ترین مقاصد خودروهای کار کرده ژاپنی محسوب می‌شود، در ماه‌های ابتدایی سال با کاهش محسوسی در دریافت خودرو مواجه شد. این موضوع نشان می‌دهد در بازار خودروهای کار کرده، حمل‌ونقل دریایی و شرایط بندر می‌تواند به اندازه قیمت خودرو بر مسیر تجارت تأثیر گذار باشد.

◀ بازار جهانی خودروهای کار کرده در نیمه نخست سال ۲۰۲۶ بر خلاف

بازار خودروهای نو، یک مسیر واحد اطلی نکرد. در برخی قطب‌های سنتی صادرات، مانند کره جنوبی، تعداد خودروهای دست‌دوم صادرشده کاهش یافت، در حالی که چین با سرعت بیشتری وارد این بازار شد و ژاپن نیز همچنان یکی از مهم‌ترین تامین‌کنندگان خودروهای کار کرده جهان باقی ماند. در مجموع، داده‌های نیمه نخست سال نشان می‌دهد تجارت خودروهای دست‌دوم بیش از آن که صرفاً بر افزایش تعداد خودرو استوار باشد، به سمت خودروهای با ارزش بالاتر، مدل‌های جدیدتر و خودروهای برقی و هیبریدی در حال حرکت است.

نکته مهم در بررسی بازار جهانی این است که بر خلاف صادرات خودروهای نو، آمار یکپارچه و ماهانه‌ای از صادرات خودروهای کار کرده در جهان منتشر نمی‌شود و اطلاعات عمدتاً از کشورهای صادرکننده و بازارهای مقصد به‌دست می‌آید. با این حال، اطلاعات موجود از قطب‌های اصلی صادرات، تصویر نسبتاً روشنی از روند بازار در نیمه نخست ۲۰۲۶ ارائه می‌کند.

◀ کره جنوبی؛ کاهش تعداد، افزایش ارزش هر خودرو

کره جنوبی یکی از نمونه‌های قابل توجه در این بازار است. بر اساس داده‌های منتشرشده، صادرات خودروهای کار کرده این کشور در نیمه نخست ۲۰۲۶ به حدود ۳۳۳ هزار دستگاه رسید که در مقایسه با ۴۳۷ هزار دستگاه در مدت مشابه سال قبل، حدود ۲۶ درصد کاهش نشان می‌دهد. با این حال، افت ارزش صادرات به اندازه افت تعداد خودروها نبوده و ارزش متوسط هر خودرو افزایش پیدا کرده است. این تغییر نشان می‌دهد بازار کره در حال حرکت به سمت عرضه خودروهای با ارزش بالاتر است. خودروهای تجاری سبک و خودروهای سواری چندان سهم همچنان سهم مهمی از صادرات را دارند؛ اما تقاضا برای مدل‌های جدیدتر و خودروهای مجهزتر نیز افزایش یافته است.

از سوی دیگر، آمار رسمی وزارت تجارت کره نشان می‌دهد مجموع صادرات خودرو این کشور در نیمه نخست ۲۰۲۶ به حدود ۱.۴۴ میلیون دستگاه



برای چهار سرنشین فراهم می‌کند. از نظر فنی SS به موتور ۲/۶ لیتری ۷۸ با قدرت حدود ۴۵۵ اسببخار و گشتاور ۶۱۶ نیوتون متر مجهز است که با گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۱۰ سرعته اتوماتیک عرضه می‌شود و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۴ تا ۳/۴ ثانیه است. قوای محرکه با دیفرانسیل عقب همراه است و تجربه رانندگی قوی و مستقیم را ارائه می‌دهد. قیمت پایه مدل SS کوبه از حدود ۴۲ هزار و ۳۰۰ دلار شروع می‌شود و نسخه‌های اتوماتیک کمی گران‌تر هستند؛ در حالی که نسخه‌های کانور تیبل در محدوده قیمت بالاتری قرار دارند.

در شورولت کامارو SS تمرکز طراحی بدنه روی استایل اسپرت و عضلانی آمریکایی است؛ خطوط پهن، گلگیرهای برجسته و جلوپنجره مشبک بزرگ با جزئیات تهاجمی در کنار چراغ‌های باریک، کامارو را به یک کوبه قدرتمند و چشم‌گیر تبدیل می‌کند. نمای عقب نیز با دیفیوزر قوی و اکروزهای دوپل فنی، حس سرعت و قدرت را القا می‌کند. در کابین، طراحی تا حد زیادی راننده‌محور است؛ داشبورد با زوایای زاویه‌دار، صندلی‌های اسپرت و امکانات دیجیتال مثل نمایشگر لمسی و سیستم اطلاعات-سرگرمی مدرن، تجربه رانندگی را بهبود می‌بخشد و فضای کافی



## کوبه اسپرت آمریکایی چه در چنته دارد؟

## «دنیای خودرو» از هفتمین دوره نمایشگاه خودرو تهران گزارش می‌دهد؛

# «گروه ماموت» سه محصول جدید معرفی کرد

هفتمین دوره نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شهر آفتاب، در نخستین روز فعالیت خود که به بازدید خبرنگاران و اصحاب رسانه اختصاص داشت، شاهد رونمایی «گروه ماموت» از سه محصول جدید در شرکت‌های زیرمجموعه این گروه بود؛ محصولاتی که هر یک می‌توانند با ورود به بازار، بخشی از نیازهای متنوع مشتریان ایرانی را هدف قرار دهند و به ترکیب محصولات موجود در بازار خودرو کشور تنوع بیشتری ببخشند. رونمایی از این محصولات در شرایطی انجام شد که بازار خودرو ایران طی سال‌های اخیر با ورود برندها و محصولات متنوع خارجی، به‌ویژه در بخش خودروهای وارداتی و مونتاژی، با تغییرات قابل توجهی همراه بوده است. در این میان، سرعت ورود محصولات جدید به بازار نیز به یکی از عوامل مهم در رقابت میان خودروسازان و شرکت‌های واردکننده تبدیل شده است. در میان سه محصول جدید معرفی شده توسط «گروه ماموت» حضور یک محصول از برند فولکس‌واگن اهمیت بیشتری دارد؛ چراکه این خودرو با فاصله زمانی کوتاهی از معرفی در بازارهای جهانی، به بازار ایران رسیده است. این موضوع می‌تواند از منظر سرعت به‌روزرسانی سبد محصولات و همگامی با تحولات بازار جهانی خودرو قابل توجه باشد. «گروه ماموت» در این نمایشگاه تلاش کرده است با معرفی این سه محصول، تصویری تازه از مسیر توسعه سبد محصولات خود ارائه دهد؛ محصولاتی که مشخصات و جایگاه هر یک، می‌تواند بخش متفاوتی از بازار خودرو کشور را هدف قرار دهد؛ در ادامه بخشی از رونمایی محصولات را از نظر خواهید گذراند:



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

به صحنه رقابت داخلی است؛ بازگشتی که می‌تواند استانداردهای جدیدی در کیفیت، ایمنی و تجربه رانندگی رقم بزند.

«تیتان دیزل» از سه مدل پیکاپ بلیز رونمایی کرد هفتمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شرایطی میزبان شرکت‌های فعال در حوزه خودروهای تجاری و کار بود که «تیتان دیزل» با معرفی رسمی خانواده پیکاپ‌های بلیز، حضور خود در بازار خودروهای تجاری سبک و پیکاپ‌های دو دیفرانسیل را پررنگ‌تر کرد. این شرکت در جریان نمایشگاه، سه‌مدل R100، R300 و R500 را به‌نمایش گذاشت تا سبد محصولات خود را از حوزه خودروهای تجاری سنگین و کشنده‌ها به بخش پیکاپ‌ها نیز گسترش دهد.

حضور هم‌زمان سه مدل از خانواده بلیز نشان می‌دهد «تیتان دیزل» برنامه‌ای برای پوشش طیف متنوعی از مشتریان این بازار دارد؛ بازاری که طی سال‌های اخیر با ورود محصولات متعدد چینی و مونتاژی، رقابت در آن افزایش یافته است.

بر اساس اطلاعات اعلام‌شده، خانواده بلیز با تمرکز بر کاربری‌های شهری، بین‌شهری، تجاری و مسیرهای خارج از جاده طراحی شده و هر یک از سه نسخه، R100، R300 و R500 سطح متفاوتی از تجهیزات و امکانات را ارائه می‌کنند. در این میان، R100 بیشتر با رویکرد کار و استفاده‌های عملیاتی معرفی شده، R300 در جایگاه نسخه میانی قرار گرفته و R500 نیز به‌عنوان مدل بالاتر این خانواده، تجهیزات رفاهی و ایمنی بیشتری را در اختیار مشتری قرار می‌دهد.

از نظر فنی، این پیکاپ‌ها به پیش‌رانه ۲.۳ لیتری توربوشارژ مجهز شده‌اند و انتقال نیرو نیز با استفاده از سامانه چهار چرخ‌محرك انجام می‌شود. بر اساس مشخصات اعلام‌شده، سیستم انتقال قدرت و سامانه دو دیفرانسیل این خودروها با هدف بهبود تیراج حرکتی در مسیرهای ناهموار و شرایط لغزنده در نظر گرفته شده است.

«تیتان دیزل» در معرفی این محصولات، موضوع خدمات پس از فروش و تامین قطعات را نیز یکی از محورهای اصلی برنامه خود عنوان کرده است.



این موضوع در بازار پیکاپ‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه مشتریان این خودروها معمولاً علاوه بر استفاده شهری، از محصول در مسیرهای سخت و کاربری‌های تجاری و خارج از جاده نیز استفاده می‌کنند و دسترسی به قطعات و تعمیرکار متخصص می‌تواند در انتخاب نهایی آن‌ها تاثیرگذار باشد.

بازار پیکاپ‌های دو دیفرانسیل در ایران طی سال‌های اخیر به یکی از بخش‌های رقابتی بازار خودرو تبدیل شده است. افزایش تقاضا برای خودروهای که بتوانند هم‌زمان نیازهای روزمره شهری و سفرهای خارج از جاده را پاسخ دهند، زمینه ورود برندهای مختلف به این بخش را فراهم کرده است.

«تیتان دیزل» با سابقه فعالیت در حوزه خودروهای تجاری سنگین، اکنون تلاش دارد از زیرساخت و تجربه خود برای ورود به این بخش استفاده کند. با این حال، میزان موفقیت خانواده بلیز در بازار بیش از هر چیز به قیمت‌گذاری، شرایط فروش، زمان عرضه، تامین قطعات و کیفیت خدمات پس از فروش وابسته خواهد بود.

با توجه به رونمایی رسمی این سه مدل در نمایشگاه خودرو تهران، بازار در انتظار اعلام جزئیات نهایی عرضه، قیمت و زمان تحویل پیکاپ‌های بلیز است؛ عواملی که می‌توانند جایگاه واقعی این محصولات را در رقابت با پیکاپ‌های موجود در بازار مشخص کنند.

خودکار، هشدار نقطه کور، تشخیص علانم جاده، کنترل سرعت هوشمند، پارک خودکار و کنترل پایداری الکترونیکی از جمله امکانات استاندارد هستند. این مجموعه کامل، ID.ERA 9X ULTRA را به یکی از ایمن‌ترین خودروهای برقی جهان تبدیل کرده است.

«ماموت خودرو» در مراسم رونمایی اعلام کرد که این مدل به‌صورت وارداتی و با خدمات پس از فروش رسمی عرضه خواهد شد. مدیرعامل شرکت در سخنان خود تاکید کرد که هدف از معرفی این خودرو، نمایش توانایی‌های فنی و چشم‌انداز آینده حمل‌ونقل پاک در ایران است. او افزود که «ماموت خودرو» قصد دارد با همکاری فولکس‌واگن، زیرساخت‌های شارژ سریع و شبکه خدمات تخصصی خودروهای برقی را در کشور توسعه دهد.

رونمایی ID-ERA9X ULTRA در روز Press Day در نمایشگاه، یکی از لحظات شاخص این رویداد بود؛ لحظه‌ای که نشان داد صنعت خودرو ایران آماده ورود به عصر جدیدی از فناوری‌های سبز و هوشمند است. این مدل نه‌تنها نماد پیشرفت فنی فولکس‌واگن، بلکه نشانه‌ای از تغییر نگرش بازار داخلی به‌سمت خودروهای تمام‌برقی با عملکرد بالا و طراحی آینده‌نگر به‌شمار می‌رود.

می‌توان گفت فولکس‌واگن -ID-ERA 9X ULTRA AWD ۲۰۲۶، با ترکیب قدرت، برد حرکتی استثنایی و فناوری‌های خودروان، یکی از جاه‌طلبانه‌ترین خودروهای برقی معرفی شده در ایران است- مدلی که مرز میان واقعیت و آینده را از میان برداشته است.

بازگشت رنو کلتوس، این بار با پیشوند گرند

در هفتمین دوره نمایشگاه خودرو شهر آفتاب، شرکت «ماموت خودرو» با رونمایی از رنو گرند کلتوس ۲۰۲۶ تیپ ICONIC توجه بسیاری از بازدیدکنندگان را به‌خود جلب کرد. این کراس‌اوور لوکس فرانسوی که حالا با مونتاژ و عرضه رسمی در ایران معرفی شده، نمادی از بازگشت برند رنو به بازار خودروهای پریمیوم محسوب می‌شود؛ بازاری که در سال‌های اخیر تشنه حضور مدل‌های اروپایی با کیفیت ساخت بالا و امکانات کامل بوده است.

در غرفه «ماموت خودرو» کلتوس جدید با طراحی به‌روز و چهره‌ای کاملاً اروپایی به نمایش درآمد. جلوپنجره بزرگ‌تر با خطوط کرمی، چراغ‌های LED با امضای نوری جدید رنو و سپر بازطراحی‌شده، ظاهری مدرن‌تر و جسورتر به خودرو داده‌اند. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک‌تر با نوشته «Renault» در میان آن‌ها، حس یک محصول لوکس و هماهنگ با زبان طراحی جدید برند را منتقل می‌کنند. در بخش فنی، گرند کلتوس ۲۰۲۶ از پیش‌رانه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر با توان ۱۷۰ اسببخار و گشتاور ۲۳۳ نیوتون‌متر بهره می‌برد. انتقال نیرو از طریق

اراائه می‌دهند.

در بخش ایمنی و فناوری‌های کمکی راننده، این مدل به سیستم رانندگی خودکار سطح ۵ مجهز است؛ یعنی خودرو می‌تواند بدون دخالت انسان در مسیرهای از پیش تعیین‌شده حرکت کند. افزون بر آن، ترمز اضطراری

- نوربالا -

## «ماموت خودرو» با رونمایی از فولکس‌واگن ID.ERA9XULTRA AWD

مدل ۲۰۲۶ نشان داد که آینده خودروهای برقی در ایران دیگر یک رویا نیست. این محصول در واقع پرچمدار نسل تازه خودروهای تمام‌برقی فولکس‌واگن محسوب می‌شود

پرچمدار خودروهای برقی فولکس‌واگن رونمایی شد «ماموت خودرو» با رونمایی از فولکس‌واگن ID.ERA 9X ULTRA AWD مدل ۲۰۲۶ نشان داد که آینده خودروهای برقی در ایران دیگر یک رویا نیست. این محصول که در واقع پرچمدار نسل تازه خودروهای تمام‌برقی فولکس‌واگن محسوب می‌شود، ترکیبی از قدرت، فناوری و طراحی آینده‌نگر است؛ مدلی که مرز میان خودروهای مفهومی و تولیدی را کمرنگ کرده است. در نگاه نخست، طراحی ID.ERA 9X ULTRA با خطوط نرم و حجم‌های آیرودینامیک، فلسفه مینیمالیستی فولکس‌واگن را به‌نمایش می‌گذارد. جلوپنجره بسته مخصوص خودروهای برقی، چراغ‌های باریک LED امضای نوری جدید برند و رینگ‌های بزرگ آلومینیومی، چهره‌ای مدرن و جسور به خودرو داده‌اند. در نمای عقب، نوار نوری سراسری و لوگوی درخشان فولکس‌واگن، حس آینده‌گرایی را تکمیل می‌کند. در بخش فنی، این خودرو از دو موتور الکتریکی با مجموع توان ۸۱۵ اسببخار و گشتاور ۹۵۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد. سیستم چهار چرخ‌محرك هوشمند، توزیع نیرو را به‌صورت لحظه‌ای میان محورهای جلو و عقب تنظیم می‌کند تا چسبندگی و پایداری در هر شرایطی حفظ شود. شتاب صفر تا صد تنها ۲.۹ ثانیه است و حداکثر سرعت به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد؛ ارقامی که ID.ERA 9X ULTRA را در سطح سوپر اسپرت‌های برقی قرار می‌دهد.

قلب تپنده این خودرو، باتری نانولیتیومی ۱۳۵ کیلووات-ساعتی است که با فناوری خنک‌سازی هوشمند، راندمان بالا و عمر طولانی را تضمین می‌کند. برد حرکتی اعلام‌شده ۱۳۴۸ کیلومتر است؛ عددی چشمگیر که حتی از بسیاری از مدل‌های تسلا و لوسید فراتر می‌رود. قابلیت شارژ سریع ۱۵ دقیقه‌ای و شارژی بی‌سیم Magic Charging Pad نیز تجربه کاربری را به سطحی کاملاً نو ارتقا می‌دهد.

ابعاد خودرو شامل طول ۴۹۷۷ میلی‌متر، عرض ۱۹۸۹ میلی‌متر، ارتفاع ۱۵۴۳ میلی‌متر و فاصله محوری ۳۱۰۲ میلی‌متر است. این تناسب، فضای داخلی وسیع و صندوق بار ۷۱۵ لیتری را فراهم کرده که برای سفرهای خانوادگی یا کاری کاملاً مناسب است. وزن خالص خودرو ۲۱۹۵ کیلوگرم اعلام شده و توزیع جرم بهینه آن، هندلینگ دقیق و پایداری را ممکن می‌سازد.

کابین ID.ERA 9X ULTRA تجسمی از آینده طراحی داخلی فولکس‌واگن است. نمایشگر مرکزی ۱۸ اینچی با رابط کاربری واقعیت افزوده، فرمان لمسی، نورپردازی قابل تنظیم و صندلی‌های هوشمند با حافظه شخصی‌سازی، محیطی دیجیتال و آرام ایجاد کرده‌اند. سیستم صوتی حرفه‌ای، تهویه مطبوع چهار منطقه‌ای و متربال‌های باز یافستی با کیفیت، تجربه‌ای لوکس و پایدار





## اتوبوس زیبا و ایمن برون شهری «ولو»



«ولو» یکی از برجسته‌ترین اتوبوس‌های بین‌شهری و لوکس در کلاس خود است که برای مسیری‌های طولانی طراحی شده و ترکیبی از ظاهر مدرن، عملکرد قابل اعتماد و راحتی سرنشینان ارائه می‌کند. بدنه این اتوبوس با خطوط صاف و آیرودینامیک، پنجره‌های پانوراما و ارتفاع بلند، هم ظاهری چشم‌گیر دارد و هم میدان دید گسترده‌ای برای مسافران فراهم می‌کند که آن را برای سفرهای بین‌شهری و گردشگری ایده‌آل می‌سازد. در کابین، ولو ۹۶۰ با صندلی‌های راحت، فضای کافی برای باسیستم تهویه مطبوع، پنجره‌های دید وسیع و طراحی ارگونومیک برای راننده و مسافران، تجربه‌ای لوکس و دلپذیر فراهم می‌کند. در نسخه‌های

sleeper این اتوبوس حتی شامل تخت‌های کاملاً تخت و فضای جداگانه برای استراحت در سفرهای شبانه است. از نظر مشخصات فنی، این اتوبوس با پیش‌ران دیزل Volvo DAK (۸ لیتر) عرضه می‌شود که در نسخه‌های ۱۳۵ و ۱۵۰ متری قدرت تا حدود ۳۴۶ اسب‌بخار (۲۵۸ کیلووات) و گشتاور ۱۳۵۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس خودکار I-Shift ۶-دستی سرعته انجام می‌شود و سیستم تعلیق هوای کنترل‌شونده سواری نرم و پایدار را تضمین می‌کند. ولو ۹۶۰ در بازارهای جهانی معمولاً در حدود ۱۶۰ تا ۲۴۵ هزار دلار قیمت دارد که این رقم بسته به طول، پیکربندی و امکانات داخلی متفاوت است.

«هرمس خودرو» با سبد محصولات کره‌ای در نمایشگاه خودرو تهران حضور یافت؛

# صف آرایی خودروهای جدید وارداتی



نمایش اطلاعات پشت آمپر و سامانه اطلاعات و سرگرمی را برعهده دارد در کنار آن، استفاده از چرم با کیفیت، پوشش‌های نرم، ترم دورنگ، نورپردازی داخلی و سقف پانوراما، فضای لوکس‌تری ایجاد کرده است. فرمان سه‌شاخه، پدل‌های پشت فرمان، کنترل رکرسیستالی و انتخاب‌گر چرخشی نیز از دیگر جزئیات قابل توجه کابین هستند.

از نظر ابعاد، GV۷۰ دارای طول ۴۷۱۵، عرض ۱۹۱۰ و ارتفاع ۱۶۴۵ میلی‌متر است و فاصله محوری ۲۸۷۵ میلی‌متری آن فضای مناسبی برای سرنشینان فراهم می‌کند. امکاناتی مانند صندلی‌های برقی و حافظه‌دار، گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، تهویه مجزای ردیف عقب، شارژر بی‌سیم، دوربین ۳۶۰ درجه، سامانه پایش نقطه‌کور، حفظ خودرو بین خطوط، کروژ کنترل هوشمند و مجموعه‌ای از سامانه‌های ایمنی و کمک‌راننده نیز برای این محصول در نظر گرفته شده است.

متفاوت در نظر گرفت. انتقال قدرت نیز توسط جعبه‌دنده هشت‌سرعه خودکار انجام می‌شود. در نسخه دیفرانسیل جلو، نیرو به چرخ‌های محور جلو منتقل می‌شود و انتخاب‌دنده نیز به صورت الکترونیکی انجام می‌گیرد. پدل شیفت‌های پشت فرمان نیز امکان دخالت راننده در تعویض دنده‌ها را فراهم می‌کنند. در بخش ایمنی و سامانه‌های کمک‌راننده نیز از GV۷۰ در سطح بالایی قرار می‌گیرد. کروژ کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، هشدار نقطه‌کور و کمک به جلوگیری از برخورد، سامانه حفظ خودرو بین خطوط، هشدار ترافیک عرضی عقب و سامانه هشدار هنگام خروج ایمن از خودرو، بخشی از تجهیزات قابل ارائه این نسل هستند.

یکی از امکانات کاربردی، نمایش تصویر نقطه‌کور روی صفحه مقابل راننده است. هنگام فعال کردن راهنما، تصویر دوربین سمت مربوطه در صفحه پشت آمپر نمایش داده می‌شود و راننده می‌تواند دید بهتری از فضای کنار خودرو داشته باشد. دوربین ۳۶۰ درجه نیز برای کنترل بهتر ابعاد خودرو هنگام پارک کاربرد دارد.

در تیپ‌های مجهر تر، سامانه کمک‌پارک از راه دور نیز امکان حرکت خودرو به جلو و عقب را با استفاده از کلید هوشمند فراهم می‌کند؛ قابلیتی که به‌خصوص در فضاهای پارک محدود می‌تواند کاربرد ی باشد.

در مجموع، حضور از GV۷۰ با پیش‌ران ۳۵ لیتری در غرغه «هرمس خودرو» این سان کره‌ای را به یکی از محصولات قابل توجه نمایشگاه خودرو تهران تبدیل کرده است. ترکیب طراحی متفاوت، ابعاد بزرگ، کابین مدرن، موتور ۶ سیلندر و مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و ایمنی، نشان می‌دهد هیوندای در نسل هفتم ازرا تلاش کرده محصولی فراتر از یک سان خانوادگی معمولی ارائه کند؛ خودرویی که هم بر راحتی و فضای کابین تاکید دارد و هم از نظر توان فنی، در رده بالاتری از بسیاری از سان‌های متوسط قرار می‌گیرد.

طراحی بیرونی خودرو و هماهنگ شده است. تزئینات داشبورد تا رودری‌ها امتداد پیدا کرده و نورپردازی داخلی نیز به ایجاد فضای یکپارچه‌تر در کابین کمک می‌کند.

هیوندای برای این نسل، مجموعه‌ای از امکانات رفاهی را در نظر گرفته که بسته به تیپ و بازار مقصد متفاوت است. نمایشگرهای بزرگ، تهویه خودکار، صندلی‌های برقی جلو، گرم‌کن و تهویه صندلی‌های جلو، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای از جمله تجهیزات قابل ارائه هستند. در تیپ‌های بالاتر نیز امکاناتی مانند سقف پانوراما، حافظه صندلی راننده، پرده برقی شیشه عقب و در صندوق برقی در نظر گرفته شده است.

در نسخه‌های مجهر تر، سطح تجهیزات حتی برای سرنشینان ردیف عقب نیز افزایش پیدا می‌کند. روکش چرم ناپا، سیستم صوتی بوز، گرم‌کن و تهویه صندلی‌های عقب و تنظیم برقی صندلی‌های ردیف دوم از جمله امکاناتی هستند که در برخی تیپ‌ها ارائه می‌شوند. این موضوع نشان می‌دهد از GV۷۰ تنها یک سدان با تمرکز بر راننده نیست و در طراحی آن، راحتی سرنشینان عقب نیز مورد توجه قرار گرفته است.

اما یکی از مهم‌ترین نقاط قوت ازرا جدید، پیش‌ران آن است. نسخه‌ای که «هرمس خودرو» در نمایشگاه تهران به نمایش گذاشته، از موتور ۳۵ لیتری ۶ سیلندر بهره می‌برد. این پیش‌ران تنفس طبیعی با آرایش ۷ شکل و حجم دقیق ۳۴۷۰ سی‌سی، به سامانه تزریق مستقیم سوخت مجهز شده است.

این موتور توانایی تولید ۲۹۶ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۹ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. بیشترین قدرت در دور موتور ۶۴۰۰ و بیشترین گشتاور در دور ۵۰۰۰ دور بر دقیقه حاصل می‌شود. هیوندای در برخی مشخصات فنی، قدرت این موتور را ۲۰۰ اسب‌بخار متریک با PS اعلام می‌کند که از نظر عددی با ۲۹۶ اسب‌بخار مکانیکی تفاوت دارد و نباید این اعداد را به‌عنوان دو پیش‌ران

روی مخاطبان ایرانی قرار دهد. «هرمس خودرو» این بار نسخه مجهز به پیش‌ران ۲۵ لیتری ۶ سیلندر را به نمایشگاه آورده است؛ نسخه‌ای که از نظر ابعاد و توان فنی در رده سدان‌های بزرگ قرار می‌گیرد.

نسل هفتم ازرا در سال ۲۰۲۲ معرفی شد و در بازار کره جنوبی با نام گر‌نجر شناخته می‌شود. هیوندای در این نسل، رویکرد متفاوتی را در طراحی انتخاب کرده و تقریباً تمام نشانه‌های ظاهری نسل‌های قبلی را کنار گذاشته است. مهم‌ترین تفاوت در نمای جلودیده می‌شود؛ جایی که نوار باریک چراغ‌روشنایی روز در عرض خودرو امتداد پیدا کرده و چراغ‌های اصلی در بخش پایین‌تر، دو طرف جلو پنجره بزرگ قرار گرفته‌اند.

این ترکیب باعث شده است ازرا ظاهری عریض‌تر و مدرن‌تر داشته باشد و در عین حال، هویت مستقلی نسبت به نسل‌های پیشین پیدا کند. در نمای جانبی نیز فرم کشیده بدنه، سطوح ساده و خطوط کنترل شده، بر ابعاد بزرگ خودرو تاکید دارند. دستگیره‌های مخفی‌شونده درها و شیشه‌های بدون قاب از جمله جزئیاتی هستند که ظاهر ازرا را از سدان‌های معمولی بازار جدای می‌کنند.

یکی دیگر از نکات قابل توجه در طراحی، استفاده از شیشه کوچک کنار ستون عقب است؛ جزئیاتی که ریشه در طراحی نسل‌های ابتدایی گر‌نجر دارد و در کنار زبان طراحی جدید هیوندای، نوعی ارتباط میان گذشته و حال این محصول ایجاد کرده است. در قسمت عقب نیز چراغ‌های باریک و پیوسته در عرض بدنه کشیده شده‌اند و در صندوق با خطوط ساده طراحی شده تا هماهنگی بیشتری با نمای جلوداشته باشد.

از نظر ابعاد، ازرا GV۷۰ خودرویی بزرگ محسوب می‌شود. طول ۵۰۳۵ میلی‌متری آن از مرز پنج‌متر عبور کرده و عرض ۱۸۸۰ میلی‌متر و ارتفاع ۱۴۶۰ میلی‌متر نیز ابعاد قابل توجهی را برای این سان رقم زده‌اند. فاصله محوری ۲۸۹۵ میلی‌متری نیز فضای مناسبی را برای سرنشینان در ردیف فراهم می‌کند. بنابراین ازرا جدید از نظر اندازه، فاصله محسوسی با بسیاری از سان‌های متوسط حاضر در بازار دارد و بیشتر برای مشتریانی طراحی شده است که به دنبال یک سان جادار و بزرگ هستند

کابین مدرن با تمرکز بر آسایش سرنشینان تغییرات نسل هفتم ازرا در داخل کابین نیز ادامه پیدا کرده است. فضای داخلی برخلاف برخی نسل‌های قدیمی، طراحی یکپارچه‌تر و مدرن‌تری دارد و نمایشگرهای دیجیتال بخش قابل توجهی از داشبورد را به‌خود اختصاص داده‌اند. صفحه پشت آمپر و نمایشگر مرکزی هر دو ۱۲.۳ اینچی هستند و در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند تا مجموعه‌ای یکپارچه را مقابل راننده و سرنشین جلو شکل دهند.

در بخش پایین داشبورد، کنترل‌های مربوط به سیستم تهویه قرار گرفته‌اند و انتخاب‌گر دنده نیز از کنسول میانی به پشت فرمان منتقل شده است. این تغییر علو‌میر متفاوت کردن فضای داخلی، باعث آزاد شدن بخش بیشتری از کنسول مرکزی برای جانی‌میی محفظه‌ها و تجهیزات کاربردی شده است.

فرمان ازرا نیز طراحی متفاوتی دارد و در شکل کلی آن می‌توان نشانه‌هایی از نسل نخست گر‌نجر را مشاهده کرد. استفاده از عناصر پیکسلی در بخش مرکزی فرمان نیز با زبان



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هفتمین دوره نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شهر آفتاب، بار دیگر فرصتی فراهم کرد تا شرکت‌های فعال در حوزه واردات، جدیدترین محصولات و برندهای حاضر در سبد خود را در معرض دید علاقه‌مندان و فعالان بازار قرار دهند. در این میان، حضور «هرمس خودرو» با مجموعه‌ای از محصولات کره‌ای، توجه بخشی از بازدیدکنندگان و فعالان بازار را به خود جلب کرد؛ حضوری که می‌توان آن را نشانه‌ای از حرکت این شرکت در مسیر عرضه خودروهای وارداتی با اصالت برند و جذابیت بیشتر برای مشتریانی ایرانی دانست.

بازار خودرو ایران طی سال‌های گذشته با محدودیت‌های مختلفی در زمینه تنوع محصولات وارداتی مواجه بوده و در چنین شرایطی، ورود خودروهایی از برندهای شناخته‌شده می‌تواند نقش مهمی در ایجاد تنوع و افزایش حق انتخاب مشتریان داشته باشد. اگرچه قیمت، شرایط عرضه و خدمات پس از فروش همچنان از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده در موفقیت خودروهای وارداتی هستند، اما تجربه بازار نشان داده است که نام و پیشینه برند نیز برای بخشی از مشتریان اهمیت قابل توجهی دارد.

در میان محصولات به نمایش درآمده از سووی «هرمس خودرو» برندهای جنسیس و هیوندای بیش از سایر محصولات مورد توجه قرار گرفتند. استقبال از این دو برند نشان می‌دهد مشتری ایرانی همچنان نسبت به برندهایی که سابقه حضور و شناخت بیشتری در بازار دارند، نگاه مثبتی دارد و اصالت برند می‌تواند یکی از عوامل موثر در جلب نظر خریداران باشد.

حضور این محصولات در نمایشگاه تهران را می‌توان از منظر دیگری نیز مورد توجه قرار داد؛ بازگشت تدریجی برخی برندهای شناخته‌شده به ویتربین بازار خودرو، در صورت فراهم بودن شرایط مناسب برای عرضه و پشتیبانی، می‌تواند به افزایش رقابت و تنوع در بازار کمک کند. در ادامه، نگاه دقیق‌تر به محصولات جنسیس و هیوندای حاضر در غرغه «هرمس خودرو» خواهیم داشت و ویژگی‌های این محصولات را بررسی می‌کنیم:

بازگشت ازرا با چهره‌ای کاملاً متفاوت

هیوندای ازرا برای بازار خودرو ایران نامی شناخته‌شده است؛ خودرویی که در نسل‌های پیشین توانسته به واسطه پیش‌رانهای قدرتمند، فضای مناسب کابین و سطح قابل قبول تجهیزات، جایگاه ویژه‌ای میان سدان‌های وارداتی پیدا کند. حالانسل هفتم این محصول با کد GV۷۰ در نمایشگاه خودرو تهران ۱۴۰۵ حاضر شده تا تصویری متفاوت از ازرا را پیش

قوای محرکه قدرتمند و یک سدان لوکس در بخش فنی، GV۷۰ از موتور ۲۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ خانواده اسمارت‌استریم استفاده می‌کند. این پیش‌ران به‌بهره‌گیری از تزریق مستقیم سوخت و فناوری زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاپ‌ها، ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو نیز از طریق جعبه‌دنده هشت‌سرعه خودکار تیپ‌ترونیک به هر چهار چرخ انجام می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این کراس کوپه حدود ۶.۱ ثانیه اعلام شده است. سیستم تعلیق جلو مک‌فرسون و عقب چندانصالی نیز در کنار ابعاد مناسب تایرو توزیع مناسب وزن، شرایطی را فراهم می‌کند که GV۷۰ عین بر خوردار ی ماهیت یک کراس‌اور، سواری نزدیک به سدان‌های لوکس ارائه دهد.

در کنار GV۷۰، جنسیس GV۸۰ نیز در غرغه «هرمس خودرو» قرار گرفته است؛ سدان لوکسی که نسل دوم آن با کد RG۳ از سال ۲۰۲۰ وارد دوره جدید طراحی جنسیس شد. در طراحی بدنه، کاپوت کشیده، جلوپنجره بزرگ اختصاصی جنسیس، چراغ‌های دوخطی و فرم ساده اما عضلانی بدنه، شخصیت یک سان لوکس را شکل داده‌اند. در کابین نیز همان رویکرد GV۷۰ در زمینه کیفیت متربال و فناوری دیده می‌شود و نمایشگر یکپارچه ۱۲ اینچی OLED، سقف پانوراما، صندلی‌های برقی مجهز به حافظه، گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها، دوربین ۳۶۰ درجه و مجموعه سامانه‌های کمک‌راننده، سطح تجهیزات آن را افزایش داده‌اند.

وارداتی به پیش‌ران ۲۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ اسمارت‌استریم، مجهز است که ۳۰۲ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هشت‌سرعه خودکار به‌محور عقب منتقل می‌شود. همین آرایش دیفرانسیل عقب، در کنار ابعاد بزرگ و فاصله محوری ۳۰۱۰ میلی‌متری، GV۸۰ را به گزینه‌ای متفاوت در میان سدان‌های لوکس حاضر در بازار ایران تبدیل می‌کند. ترکیب طراحی متمایز، کیفیت کابین، قوای محرکه قدرتمند و سطح بالای تجهیزات، دو محصول جنسیس را به یکی از شاخص‌ترین محصولات غرغه «هرمس خودرو» در نمایشگاه تهران تبدیل کرده است.

جنسیس؛ برند لوکس کره‌ای در نمایشگاه تهران در غرغه «هرمس خودرو» محصولات جنسیس یکی از بخش‌های مورد توجه بازدیدکنندگان بودند؛ برندی که در سال‌های اخیر تلاش کرده تصویری متفاوت از خودروهای لوکس کره‌ای ارائه دهد و با ترکیب طراحی متمایز، کیفیت ساخت و فناوری‌های روز، به رقابت با برندهای مطرح این کلاس نزدیک شود. در نمایشگاه خودرو تهران، دو محصول GV۷۰ و GV۸۰ از این برند به نمایش درآمده که هر کدام با رویکردی متفاوت، نماینده جنسیس در بازار خودرو ایران خواهند بود.

جنسیس GV۷۰ در قالب یک کراس کوپه لوکس، طراحی جسورانه‌ای دارد. کاپوت کشیده، اورهنگ‌های کوتاه، خط شخصیت مبتد در امتداد بدنه، ستون C شیب‌دار و سقف با فرم کوپه، به این خودرو ظاهری پویا داده‌اند. در نمای جلو، چراغ‌های دوبل با گرافیک افقی LED در کنار جلوپنجره موسوم به «تاج الماسی»، چهره‌ای متمایز ایجاد کرده‌اند. در قسمت عقب نیز چراغ‌های باریک دوبل، حجم‌پردازی بدنه و اسپویلر روی در صندوق، هماهنگی مناسبی با نمای جلودارند. در داخل کابین، تمرکز جنسیس بر ترکیب فناوری و کیفیت دیده می‌شود. نمایشگر یکپارچه ۱۲ اینچی OLED وظیفه

## نوربالا

بازار خودرو ایران طی سال‌های گذشته با محدودیت‌های متنوع محصولات وارداتی مواجه بوده و در چنین شرایطی، ورود خودروهایی از برندهای شناخته‌شده می‌تواند نقش مهمی در ایجاد تنوع و افزایش حق انتخاب مشتریان داشته باشد



انتظار می‌رود خودروهایی که امکان استفاده از سوخت جایگزین را دارند، از جذابیت بیشتری برای مصرف‌کنندگان برخوردار شوند؛ اما کاهش ۲۰ میلیون تومانی قیمت یک خودرو داخلی دوگانه‌سوز خلاف این انتظار را نشان می‌دهد. البته نمی‌توان تنها براساس کاهش قیمت یک مدل، درباره کل بازار خودروهای دوگانه‌سوز قضاوت کرد؛ اما این اتفاق می‌تواند هشداری برای سیاست‌گذار باشد؛ چرا که افزایش هزینه سوخت به تنهایی برای تغییر رفتار مصرف‌کننده کافی نیست. در واقع، اگر قرار است خودروهای دوگانه‌سوز سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهند، علاوه بر قیمت سوخت، عواملی مانند قیمت خودرو، دسترسی به جایگاه‌های سوخت‌گیری، هزینه نگهداری و میزان اعتماد مشتریان به این خودروها نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

افزایش نرخ بنزین به ۱۰ هزار تومان در حالی وارد مرحله اجرایی شده که بازار خودرو نیز به این تغییر قیمتی واکنش نشان داده است. بررسی روند معاملات بازار نشان می‌دهد قیمت سورن دوگانه‌سوز پس از افزایش نرخ بنزین، حدود ۲۰ میلیون تومان کاهش یافته است؛ اتفاقی که می‌تواند نشانه‌ای از تغییر نگاه بخشی از مشتریان به خودروهای دوگانه‌سوز باشد. در شرایطی که انتظار می‌رفت افزایش هزینه استفاده از بنزین، تقاضا برای خودروهای کم‌مصرف و دوگانه‌سوز را افزایش دهد، کاهش قیمت این خودرو در بازار نشان می‌دهد مشتریان همچنان تمایل بالایی به خرید خودروهای دوگانه‌سوز ندارند. یکی از نکات قابل توجه در شرایط فعلی، فاصله میان سیاست‌های حوزه سوخت و رفتار بازار خودرو است. با افزایش قیمت بنزین،

## کاهش ۲۰ میلیون تومانی قیمت سورن دوگانه‌سوز در بازار



## رونمایی از نیسان «جوک» جدید

یک شرکت واردکننده خودرو در جریان هفتمین نمایشگاه خودرو تهران ۱۴۰۵ از نسل جدید نیسان جوک رونمایی کرد. این شرکت واردکننده که یکی از عرضه‌کنندگان محصولات نیسان در ایران است، نسل جدید جوک را در نمایشگاه خودرو تهران ۱۴۰۵ رونمایی کرد. جوک در کلاس کراس‌اوورهای هاجیک قرار می‌گیرد و نسل قبلی آن نیز طی سال‌های گذشته در بازار ایران حضور داشت و مورد توجه خریداران قرار گرفت. به گفته یکی از مدیران این شرکت، حضور نسل جدید جوک در

نمایشگاه خودرو تهران در مرحله رونمایی قرار دارد و برنامه عرضه آن در بازار ایران هنوز نهایی نشده است. به همین دلیل، زمان ورود این خودرو به بازار و قیمت نهایی آن تاکنون اعلام نشده است. نسل جدید نیسان جوک در شرایطی در نمایشگاه تهران معرفی شده که شرکت مذکور در سال‌های اخیر سبد محصولات نیسان را در بازار ایران توسعه داده است. عرضه احتمالی جوک می‌تواند این سبد را به بخش کراس‌اوورهای کوچک و شهری بازگرداند؛ بخشی که نسل قبلی این خودرو پیش از این در آن

حضور داشت. در غرفه این شرکت واردکننده در هفتمین نمایشگاه خودرو تهران، علاوه بر نسل جدید نیسان جوک، محصولات مشابهی مانند نیسان آلتیما و نیسان NV نیز به نمایش گذاشته شده‌اند. با توجه به اعلام این شرکت، نسل جدید جوک فعلاً در مرحله رونمایی قرار دارد و اطلاعاتی درباره زمان عرضه، تیپ‌های وارداتی و قیمت نهایی آن منتشر نشده است. بنابراین باید منتظر اعلام رسمی این شرکت درباره برنامه عرضه این کراس‌اوور ژاپنی در بازار ایران ماند

## 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 |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)                    | ۴ میلیارد و ۲۹۳             | ۵ میلیارد                     | ۰                         |               |
| کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)         | ۲ میلیارد و ۴۸۲             | ۲ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         |               |
| دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)                   | ۲ میلیارد و ۲۹۲             | ۴ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         |               |
| فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)    | ۰                           | ۵ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         |               |
| فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)    | ۵ میلیارد و ۱۸۰             | ۵ میلیارد و ۷۰۰               | ۰                         |               |
| ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)      | ۳ میلیارد و ۹۳۰             | ۴ میلیارد و ۲۰۰               | ۰                         |               |
| هایما X7 (۱۴۰۵)                       | ۰                           | ۴ میلیارد و ۹۰۰               | ۰                         |               |
| هایما S5 پرو (۱۴۰۵)                   | ۰                           | ۴ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         |               |
| هایما S7 پرو (۱۴۰۵)                   | ۰                           | ۵ میلیارد و ۱۰۰               | ۰                         |               |
| لاماری ایما (۱۴۰۵)                    | ۳ میلیارد و ۶۵۰             | ۵ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         |               |
| لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)      | ۴ میلیارد و ۴۴۹             | ۴ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         |               |
| فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)                       | ۰                           | ۲ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         |               |
| فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)                   | ۰                           | ۵ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         |               |
| لوکانو LV (۱۴۰۵)                      | ۶ میلیارد و ۲۱۰             | ۷ میلیارد                     | ۰                         |               |
| لوکانو L8 (۱۴۰۵)                      | ۸ میلیارد و ۴۱۰             | ۹ میلیارد و ۵۵۰               | ۰                         |               |
| تیگارد تیسان S۵۰ (۱۴۰۵)               | ۳ میلیارد و ۶۶۹             | ۳ میلیارد و ۸۵۰               | ۰                         |               |
| بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)                 | ۰                           | ۳ میلیارد و ۵۵۰               | ۰                         |               |
| سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵) | ۱۱ میلیارد و ۹۹۰            | ۱۲ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         |               |
| سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴) | ۱۲ میلیارد و ۹۹۰            | ۱۱ میلیارد و ۸۵۰              | ۰                         |               |

| نام خودرو                                   | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|---------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)           | ۹۴۷                         | یکمیلیارد و ۳۲۵               | ۲۰                        | ▼             |
| سایناS (۱۴۰۵)                               | ۹۹۳                         | یکمیلیارد و ۴۶۰               | ۱۵                        | ▼             |
| ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)                     | ۷۲                          | یکمیلیارد و ۶۱۵               | ۱۵                        | ▼             |
| ساینا اتومات (۱۴۰۵)                         | توقف تولید                  | یکمیلیارد و ۸۱۰               | ۴۵                        | ▼             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۵)                           | به زودی                     | یکمیلیارد و ۵۶۰               | ۱۰                        | ▼             |
| سهند اتومات (۱۴۰۵)                          | به زودی                     | یکمیلیارد و ۹۲۰               | ۲۰                        | ▼             |
| اطلس S (۱۴۰۴)                               | یکمیلیارد و ۲۱              | یکمیلیارد و ۴۹۰               | ۰                         |               |
| اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)                | یکمیلیارد و ۱۰۳             | یکمیلیارد و ۶۱۵               | ۳۰                        | ▼             |
| اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)                    | یکمیلیارد و ۱۳۷             | یکمیلیارد و ۷۲۵               | ۱۵                        | ▼             |
| پارس نوآ (۱۴۰۵)                             | یکمیلیارد و ۴۶۰             | ۲ میلیارد و ۳۶۰               | ۰                         |               |
| کوییک GX (۱۴۰۵)                             | یکمیلیارد و ۳۱              | یکمیلیارد و ۴۳۵               | ۱۰                        | ▼             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)               | به زودی                     | یکمیلیارد و ۴۵۰               | ۱۵                        | ▼             |
| کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)                  | به زودی                     | یکمیلیارد و ۵۰۰               | ۱۰                        | ▼             |
| کوییک S (۱۴۰۵)                              | یکمیلیارد                   | یکمیلیارد و ۴۲۵               | ۱۵                        | ▼             |
| کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)                  | یکمیلیارد و ۱۲              | یکمیلیارد و ۴۳۰               | ۲۰                        | ▼             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)                  | یکمیلیارد و ۴۱۸             | ۲ میلیارد و ۱۹۵               | ۴۰                        | ▼             |
| شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)                     | یکمیلیارد و ۴۵۲             | ۲ میلیارد و ۳۳۵               | ۳۰                        | ▼             |
| شاهین اتومات (بدون مالتی‌تور) (۱۴۰۵)        | یکمیلیارد و ۵۲۲             | ۲ میلیارد و ۴۹۵               | ۱۵                        | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (بدون مالتی‌تور) (۱۴۰۵)   | یکمیلیارد و ۸۰۵             | ۳ میلیارد و ۱۱۰               | ۱۰                        | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (بامالتی‌تور) (۱۴۰۵)      | یکمیلیارد و ۸۳۴             | ۳ میلیارد و ۱۶۰               | ۰                         |               |
| پادرا پلاس (۱۴۰۵)                           | ۲ میلیارد و ۲۰۰             | ۲ میلیارد و ۲۰۰               | ۰                         |               |
| پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)       | ۲ میلیارد و ۳۰۰             | ۲ میلیارد و ۷۰۰               | ۰                         |               |
| نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)                      | یکمیلیارد و ۸۰۰             | ۲ میلیارد و ۶۰۰               | ۲۵                        | ▼             |
| نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)                      | یکمیلیارد و ۹۰۰             | ۲ میلیارد و ۲۲۵               | ۲۵                        | ▼             |
| سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)          | یکمیلیارد و ۵۳۰             | یکمیلیارد و ۷۹۵               | ۵۵                        | ▼             |
| سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)      | یکمیلیارد و ۸۷۰             | ۲ میلیارد و ۵۲۰               | ۳۰                        | ▼             |
| سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵) | یکمیلیارد و ۸۰۰             | ۲ میلیارد و ۴۷۰               | ۵۰                        | ▼             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵) | یکمیلیارد و ۸۱۶             | ۲ میلیارد و ۴۱۰               | ۵۰                        | ▼             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵) | یکمیلیارد و ۸۱۶             | ۲ میلیارد و ۵۵۵               | ۶۵                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)                    | یکمیلیارد و ۵۰۲             | یکمیلیارد و ۸۸۰               | ۴۰                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)           | یکمیلیارد و ۷۴۹             | ۲ میلیارد و ۸۰۰               | ۷۰                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)         | یکمیلیارد و ۸۰۴             | ۲ میلیارد و ۲۰۰               | ۴۰                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)         | یکمیلیارد و ۸۷۸             | ۲ میلیارد و ۳۳۵               | ۶۵                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)            | یکمیلیارد و ۹۲۳             | ۲ میلیارد و ۳۷۰               | ۶۵                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)                       | ۲ میلیارد و ۱۳۴             | ۲ میلیارد و ۸۵۵               | ۲۵                        | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)              | ۲ میلیارد و ۱۸۳             | ۳ میلیارد و ۹۰۰               | ۶۵                        | ▼             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)    | یکمیلیارد و ۹۹۰             | ۲ میلیارد و ۳۹۵               | ۶۰                        | ▼             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)       | ۲ میلیارد و ۴۰۰             | ۲ میلیارد و ۴۳۵               | ۶۵                        | ▼             |
| دنا اتومات A پشمال (۱۴۰۵)                   | ۲ میلیارد و ۵۳۰             | ۳ میلیارد و ۳۳۰               | ۸۰                        | ▼             |
| تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)                       | یکمیلیارد و ۸۸۸             | ۲ میلیارد و ۲۸۰               | ۵۰                        | ▼             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)                       | ۲ میلیارد و ۴۷۰             | ۳ میلیارد و ۳۳۰               | ۶۰                        | ▼             |
| تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)                 | ۲ میلیارد و ۷۴۰             | ۳ میلیارد و ۶۳۰               | ۳۵                        | ▼             |
| راناپلاس (تورم عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)          | یکمیلیارد و ۵۳۵             | یکمیلیارد و ۸۶۰               | ۳۰                        | ▼             |
| راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)            | یکمیلیارد و ۵۸۰             | یکمیلیارد و ۸۷۵               | ۴۵                        | ▼             |
| ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)        | ۳ میلیارد و ۳۳۰             | ۴ میلیارد و ۴۰۰               | ۸۰                        | ▼             |
| وانتا آریسان (بامالتی‌تور) (۱۴۰۵)           | یکمیلیارد و ۶۲۸             | یکمیلیارد و ۸۰۵               | ۲۰                        | ▼             |

| نام خودرو                                      | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| چانگان CS55 پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)         | ۵ میلیارد و ۸۱۹             | ۶ میلیارد و ۲۰۰               | ۰                         |               |
| چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)           | ۶ میلیارد و ۵۸۰             | ۷ میلیارد و ۴۵۰               | ۰                         |               |
| کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)             | ۸ میلیارد و ۷۶۲             | ۹ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         |               |
| کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)                          | ۹ میلیارد و ۸۰۰             | ۹ میلیارد و ۳۰۰               | ۰                         |               |
| کیا K5 توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)                   | ۸ میلیارد و ۲۶۳             | ۱۱ میلیارد و ۴۰۰              | ۰                         |               |
| سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)                    | ۵ میلیارد و ۵۰۰             | ۶ میلیارد                     | ۰                         |               |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۰                           | ۷ میلیارد و ۳۰۰               | ۰                         |               |
| فولکس کروز PUREPLUS ۴.ID (۲۰۲۵)                | ۰                           | ۷ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         |               |
| فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)                    | ۸ میلیارد و ۳۰۱             | ۱۰ میلیارد                    | ۰                         |               |
| فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)                      | ۶ میلیارد و ۳۰۰             | ۸ میلیارد                     | ۰                         |               |
| فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)              | ۰                           | ۸ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         |               |
| هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)            | ۳۵ میلیارد                  | ۳۴ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         |               |
| هیوندای سلتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)       | ۱۵ میلیارد                  | ۱۵ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         |               |
| هیوندای توسان L (۲۰۲۵)                         | ۹ میلیارد و ۵۰۰             | ۹ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         |               |
| هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)           | ۹ میلیارد و ۵۹۰             | ۱۰ میلیارد                    | ۰                         |               |
| هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)                 | ۵ میلیارد و ۵۰۰             | ۶ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         |               |
| مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)                   | ۸ میلیارد و ۶۰۰             | ۱۱ میلیارد                    | ۰                         |               |
| مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)                          | ۸ میلیارد و ۸۰۰             | ۱۳ میلیارد و ۳۰۰              | ۰                         |               |
| مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)                              | ۷ میلیارد و ۷۰۰             | ۱۳ میلیارد و ۷۰۰              | ۰                         |               |
| میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)                   | ۸ میلیارد و ۵۹۰             | ۸ میلیارد و ۷۰۰               | ۰                         |               |
| میتسوبیشی اوتلندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)              | ۱۷ میلیارد                  | ۱۸ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         |               |
| نیسان آلتیما (۲۰۲۵)                            | ۰                           | ۸ میلیارد                     | ۰                         |               |
| نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)          | ۰                           | ۶۵ میلیارد                    | ۰                         |               |
| ویا فیری (۲۰۲۶)                                | ۱۱ میلیارد و ۴۹۰            | ۱۳ میلیارد                    | ۰                         |               |
| هوال H۹ (۲۰۲۶)                                 | ۱۰ میلیارد و ۴۰۵            | ۱۳ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         |               |
| ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)                             | ۲۹ میلیارد                  | ۳۳ میلیارد                    | ۰                         |               |
| ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)                           | ۱۵ میلیارد و ۹۰۰            | ۲۲ میلیارد                    | ۰                         |               |

پس از دریافت سهمیه ۴۴ هزار تن روغن موتور اقدام به عرضه خارج از شبکه آن به صورت قاچاق کرده که کارشناسان ارزش آن را حدود ۱۱ همت بیان کردند. «فرمانده انتظامی استان یزد گفت: در این خصوص اقدامات قانونی صورت گرفت و مدیر شرکت پس از تشکیل پرونده به دادسرا معرفی شد.» سردار نگهبان در خاتمه ضمن اشاره به سوءاستفاده برخی از افراد از وضعیت اقتصادی و بازار جهت کسب درآمد نامشروع گفت: «شهروندان هرگونه اخبار و اطلاعات در این زمینه را با پلیس امنیت اقتصادی به شماره ۳۰۱۱۰ یا ۱۱۰ در میان بگذارند.»

«فرمانده انتظامی استان از کشف پرونده عرضه خارج از شبکه ۴۴ هزار تن روغن موتور به صورت قاچاق توسط یک شرکت خبر داد. به گزارش «مهر» سردار احمد نگهبان اظهار داشت: «کار آگاهان پلیس امنیت اقتصادی استان یزد با انجام کارهای فنی و اطلاعاتی از اقدامات غیرقانونی یک شرکتی که در زمینه پالایش فرآورده‌های نفتی فعالیت دارد مطلع شدند و به بررسی موضوع پرداختند.»

وی افزود: «پس از هماهنگی‌های قضایی و در بررسی سامانه‌های مربوطه مشخص شد این شرکت



## عرضه خارج از شبکه ۴۴ هزار تن روغن موتور در یزد



گام بزرگ کره در حوزه روانکارهای پاک؛

# روغن موتور هیدروژنی وارد بازار شد



تدریجی این فناوری به بازار جهانی، انتظار می‌رود روغن‌های تخصصی مانند H۲-ICE-XTeer در سال‌های آینده نقش مهمی در پایداری و عملکرد این نسل جدید از پیشرفته‌ها ایفا کنند.

موتورهای هیدروژنی است، بلکه نشان‌دهنده تغییر جهت صنعت روانکارها به سوی آینده‌ای کم‌کربن و مبتنی بر سوخت‌های نوین است. با توجه به برنامه‌های گسترده HD Hyundai در تولید موتورهای هیدروژنی و ورود

زیرساخت‌های فعلی موتورهای احتراق داخلی را دارند و زمان سوخت‌گیری آن‌ها بسیار کوتاه‌تر از خودروهای برقی است؛ مزیتی که می‌تواند پذیرش آن‌ها را در بازارهای تجاری سرعت ببخشد. Hyundai Oilbank اعلام کرده که در حال تقویت سبد محصولات خود برای پوشش کامل سه حوزه اصلی آینده است: موتورهای احتراق داخلی سنتی، موتورهای هیدروژنی و خودروهای برقی. این تنوع محصولی، شرکت را در موقعیتی قرار می‌دهد که بتواند نیازهای متغیر صنعت حمل‌ونقل را در سال‌های آینده پاسخ دهد؛ صنعتی که اکنون با فشارهای زیست‌محیطی، قوانین سخت‌گیرانه و رقابت شدید میان فناوری‌های نوین روبه‌رو است.

عرضه روغن هیدروژنی جدید، بخشی از تلاش گسترده‌تر گروه HD Hyundai برای ورود جدی به حوزه موتورهای هیدروژنی است. شرکت HD Construction Equipment که از ابتدای سال ۲۰۲۶ با ادغام دو زیرمجموعه بزرگ تشکیل شده، برنامه‌هایی برای تولید انبوه موتورهای هیدروژنی دارد. این شرکت در نمایشگاه جهانی هیدروژن در کره جنوبی، موتور ۲۲ لیتری H۲-ICE-XTeer را معرفی کرد و قصد دارد نسخه ۱۱ لیتری H۲-ICE-XTeer را تا پایان ۲۰۲۶ وارد تولید انبوه کند. هدف نهایی، عرضه کامیون‌های هیدروژنی در سال ۲۰۲۷ است؛ مسیری که نشان می‌دهد Hyundai نه تنها در بخش سوخت و روانکار، بلکه در کل زنجیره فناوری هیدروژن سرمایه‌گذاری گسترده‌ای انجام داده است. در همین حال، شرکت Tata Daewoo Mobility نیز با حذف عبارت Commercial Vehicle از نام خود، مسیر جدیدی را در حوزه خودروهای برقی و سوخت‌های جایگزین آغاز کرده است. همکاری این شرکت با Hyundai Oilbank در استفاده از روغن موتور هیدروژنی، نشان‌دهنده همگرایی بازیگران بزرگ صنعت حمل‌ونقل کره در جهت توسعه فناوری‌های پاک است.

در مجموع، معرفی H۲-ICE-XTeer را می‌توان نقطه عطفی در بازار روانکارهای آسیایی دانست؛ محصولی که نه تنها پاسخی به نیازهای فنی

صنعت روانکارها در آستانه ورود به دورهای تازه است؛ دورهای که در آن موتورهای هیدروژنی در کنار پیشرفته‌های برقی و سلول سوختی، به عنوان گزینه‌ای جدی برای حمل‌ونقل سنگین مطرح می‌شوند. در همین مسیر، شرکت HD Hyundai Oilbank گام مهمی برداشته و نخستین روغن موتور ویژه موتورهای احتراق داخلی هیدروژنی (H۲-ICE) را در کره جنوبی به بازار عرضه کرده است. این محصول با نام H۲-ICE-XTeer اکنون به تولیدکنندگان داخلی از جمله Tata Daewoo Mobility تحویل داده شده و رسماً وارد مرحله تجاری‌سازی شده است؛ اقدامی که می‌تواند جایگاه این شرکت را در بازار جهانی روانکارهای آینده‌محور تقویت کند.

Hyundai Oilbank توسعه فناوری روانکارهای هیدروژنی را از سال ۲۰۲۳ آغاز کرد و پس از تکمیل مراحل تحقیق، آزمون و تایید عملکرد در سال گذشته، اکنون محصول نهایی را وارد بازار کرده است. موتورهای هیدروژنی در مقایسه با موتورهای دیزلی و بنزینی در دمای احتراق بالاتری کار می‌کنند و رطوبت حاصل از احتراق هیدروژن می‌تواند سرعت فرسایش قطعات داخلی را افزایش دهد و کیفیت روغن را سریع‌تر کاهش دهد. برای مقابله با این چالش‌ها، این شرکت سه فناوری کلیدی را توسعه داده است: حفاظت حرارتی پیشرفته، کنترل رطوبت و جلوگیری از تشکیل رسوبات احتراق. این سه محور، اساس عملکرد روغن جدید را تشکیل می‌دهند و به گفته شرکت، نتیجه سال‌ها تحقیق و توسعه داخلی هستند. یک مقام رسمی Hyundai Oilbank در گفت‌وگو با Korea Herald تاکید کرده که این شرکت اکنون صاحب فناوری اختصاصی روانکارهای موتور هیدروژنی است و قصد دارد با توسعه محصولات ارزش افزوده، حضور خود را در بازار جهانی روانکارهای آینده گسترش دهد. این رویکرد با تغییرات گسترده صنعت حمل‌ونقل همسواست؛ جایی که موتورهای هیدروژنی به عنوان جایگزینی پاک‌تر برای دیزل در کامیون‌ها، ماشین‌آلات سنگین و تجهیزات صنعتی مطرح شده‌اند. این موتورها علاوه بر آلایندگی بسیار کم، قابلیت تولید بر پایه

## فروش

# LAMARI NEO

## با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



اته‌خمسرهانی  
حس خوب، خرید مطمئن



LAMARI

نمایندگی کد ۵۵۲۱ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



یابد. همچنین اسپویلر جلو با قابلیت تغییر از تفاع و بال عقب قابل تنظیم در شرایط مختلف رانندگی، ترکیب مناسبی از نیروهای داون فورس (فشار رو به پایین) و کاهش مقاومت هوارا ایجاد می‌کنند و در موقعیت پهنه، ضریب درگ تا حدود ۱۰ درصد کمتر از نسل قبلی است. این سیستم فعال آیرودینامیک نه تنها پایداری در سرعت‌های بالا را بهبود می‌بخشد، بلکه در حالت Wet Mode با بستن ورودی‌های خاص، از پاشش آب به دیسک‌های ترمز جلوگیری می‌کند تا عملکرد ترمز در شرایط مرطوب نیز افزایش یابد.

«آیرودینامیک برتر پورشه ۹۱۱ توربو اس (نسل ۹۹۲) از نکات کلیدی در ارائه عملکرد استثنایی و پایداری بالا در این سوپراسپرت محسوب می‌شود. این خودرو از سیستم آیرودینامیک فعال (Porsche Active Aerodynamics - PAA) بهره می‌برد که به‌طور هوشمند جریان هوارا بسته به سرعت، وضعیت رانندگی و نیاز به خنک‌کاری تنظیم می‌کند. در قسمت جلوبنده، ورودی‌های هوا به‌صورت فعال باز و بسته می‌شوند تا در صورت نیاز هوای بیشتری به رادیاتور هاو ترمزها هدایت شود و در شرایط عادی کاملاً بسته باقی‌بماند تا ضریب درگ کاهش



## آیرودینامیک بی‌نظیر پورشه «۹۱۱»

### تلگرام Telegram

#### ایمنی در صدر تولید خودرو است

چندی پیش در فضای مجازی ویدئویی منتشر شد که در آن یک دستگاه پژو ۲۰۷ صندوقدار دیده می‌شد که حین حرکت با سرعت زیاد با موانع کنار جاده برخورد کرده بود و در نتیجه، راننده و دیگر سرنشین خودرو به‌شدت مجروح شده بودند. با توجه به این که این خودرو دارای ایربگ است، در ذهن مخاطبان این سوال مطرح شده بود که چرا با وجود فعال شدن این سیستم در این خودرو، باز هم در این سانحه سرنشینان خودرو به‌شدت آسیب دیده بودند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

این که برخی معتقدند سیستم ایربگ به‌هر شکلی مانع وارد آمدن آسیب به سرنشینان خودرو حین تصادف می‌شود، یک باور اشتباه است. بر این اساس باید به این مساله توجه داشت که نوع طراحی و کیفیت بدنه و شاسی خودرو نقش چشمگیری در حفاظت از جان سرنشینان حین سوانح رانندگی دارد.

غلامی

محصولات داخلی به‌ویژه محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور، از نظر تکنولوژی ساخت، قدیمی به‌شمار می‌روند. بر این اساس خودرویی که در ابتدای مطلب به آن اشاره شد نیز از سازه و بدنه با تکنولوژی قدیمی برخوردار است؛ در این ویدئو نیز شاهد آن هستیم که شاسی خودرو به‌طور کامل متلاشی شده است. بنابراین پیش از هر اقدامی، خودرو سازان باید نوع سازه و بدنه محصولات خود را ارتقا داده و به‌روز کنند.

نکونام

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

### به تبلیغات پوچ توجه نکنید!



«خودرو خارجی مدل ۲۰۰۸ دارم و چندی پیش با هدف سرمایه‌گذاری در یک مرکز تیونینگ نسبتاً معروف در سطح شهر مراجعه کردم. مطابق با نظر تکنسین مربوطه خودرویم ۱۰ روز در این مرکز متوقف شد تا بدنه آن به‌صورت حرفه‌ای سرامیک شود. پس از اتمام کار با خودرویم به مسافرت کوتاهی رفتم و در طول مسیر شن و خاک بسیاری روی بدنه خودرویم نشست. بنابراین مجبور شدم بدنه خودرو را شست‌وشو دهم. با این حال احساس کردم رنگ بدنه خودرویم کدر شده است. با مراجعه مجدد به مرکز مذکور، تکنسین این مساله را نپذیرفت و گفت مواد اولیه به‌کار رفته برای سرامیک بدنه خودرویم کاملاً مرغوب بوده و مشکلی از این بابت وجود ندارد!

قائمی-اصفهان

### نظر سنجی Poll

## پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۶۷

گزینه ۱ ۳۰ درصد

گزینه ۲ ۷۰ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم نظارت بر فعالیت مراکز معاینه‌فنی تا چه اندازه می‌تواند در تعیین دقیق وضعیت خودروها موثر باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۲۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۶۸

به نظر شما آیا حذف دوربین‌گردان‌های هم‌سطح بزرگراه‌های تهران، در کاهش آمار تصادفات موثر است؟

۱- بله

۲- خیر

### پیامک SMS

کشش نامناسب خودرو

**خودرو پژو ۲۰۶ دارم و حدود یک هفته است احساس می‌کنم خودرویم کشش مناسبی ندارد. در عین حال پیش از این نیز خودرو کاربراتوروری داشتم که با چنین مشکلی مواجه بود؛ علت عدم کشش مناسب در خودروهای انژکتوری و کاربراتوروری چیست؟**

۴۱۷۴\*۹۱۹\*

«کم آوردن یا افت قدرت خودرو دلایل زیادی دارد که باید بررسی شود. در پشیرانه‌های احتراق داخلی بنزینی دو سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی از اهمیت بالایی برخوردارند و اگر در هر کدام از این سیستم‌ها مشکلی به‌وجود آید، منجر به بروز اختلال در روند کاری آن‌ها می‌شود. اگر خودرو در سراسشی با افت توان مواجه شد، در مرحله نخست عیب‌یابی باید وضعیت سیستم انتقال قدرت آن، یعنی دیسک‌وصفحه کلاچ بررسی شود. در صورت بروز خرابی، برای رفع مشکل باید این قطعات تعویض شوند. البته بروز مشکل در سیستم سوخت‌رسانی نیز می‌تواند چنین مشکلی را به‌وجود آورد. به‌بیان دیگر اگر سوخت در انژکتورهای موتور رسوب کرده باشد، پاشش سوخت به‌درستی انجام نمی‌شود و میزان سوخت ورودی به‌سیلندر در سطح مناسب نبوده و با توجه به عدم رسیدن سوخت کافی به‌سیلندر، خودرو دچار افت قدرت و گشتاور می‌شود. این نکته را فراموش نکنید که خودرو شما نیاز به تعویض قطعات مصرفی و همچنین تنظیم موتور دارد؛ اما در مقابل خودرو کاربراتوروری نیاز به تغییرات اساسی دارد. درواقع با تغییر فصل و آب‌وهوا باید مالکان این دسته از خودروها درصدد تغییرات اساسی در پشیرانه خودروهای‌شان بر آیند. اما جالب است بدانید که اگر سنسورهای الکتریکی نیز همچون سنسور دریچه‌گاز با اشکال مواجه شوند، میزان هوای ورودی به‌سیلندر در سطح استاندارد نخواهد بود و همین مساله باعث کاهش قدرت موتور می‌شود؛ بنابراین باید سنسورهای مهم موتور نیز از عملکرد صحیح برخوردار باشند. از سوی دیگر سیستم جرقه‌زنی نیز دارای قطعاتی است که اگر قطعاتی همچون کوئل به‌درستی عمل نکند، قدرت جرقه شمع کاهش می‌یابد و در نتیجه کاهش و افت قدرت موتور را در پی خواهد داشت. با این وجود باید کوئل موتور نیز عملکرد مناسبی داشته باشد. همچنین اگر تغییرات غیراصولی در موتور یا واحد پردازشگر مرکزی آن به‌وجود آید، می‌تواند در بروز چنین مشکلی تأثیرگذار باشد. بنابراین همواره توصیه می‌شود تغییراتی روی خودرو صورت نگیرد که خارج از استاندارد کمپانی خودرو ساز باشد و اگر تغییراتی نیز اعمال می‌شود، در نمایندگی‌ها صورت گیرد تا تمام مراحل آن طبق استانداردهای خودرو ساز انجام شود و مشکلات به‌دنبال نداشته باشد. به‌عنوان نکته پایانی باید گفت به‌زمان تعویض قطعات مصرفی و همچنین سیالات مهم چون روغن موتور نیز توجه داشته باشید تا عملکرد موتور خودروی‌تان با مشکل مواجه نشود. از سوی دیگر باید در نظر داشته باشید که این روزها به‌دلیل انتشار مطالب غیراصولی در مورد انواع خودرو در فضای مجازی، بیش تر مالکان خودرو درصدد تغییر یا ارتقای خودروی‌شان بر می‌آیند که این مهم می‌تواند در بلندمدت هزینه نگهداری از خودرو را دوچندان کند. به‌عبارت دیگر بسیاری از مالکان محصولات گروه صنعتی ایران خودرو که خودروی‌شان مجهز به پشیرانه تی‌یوفاویو است، بر این باورند که با تغییرات اساسی در ECM خودرو یا همان ریچمپ کردن می‌توانند قدرت و گشتاور این موتور را در حد یک پشیرانه ۴ سیلندر ۱۵۰۰ لیتری اسپ‌بخاری ارتقا دهند؛ این در حالی است که پشیرانه تی‌یوفاویو اگر بنا به‌هر دلیلی از حالت استاندارد و تنظیمات کارخانه خارج شود، در کم‌ترین بازه زمانی ممکن با خرابی‌های بسیاری مواجه خواهد شد.

## نگاهی به مرسدس‌بنز «CLE450» مدل ۲۰۲۶؛

# ترکیب کوپه لوکس و عملکرد اسپرت چگونه است؟



«مرسدس‌بنز CLE۴۵۰ مدل ۲۰۲۶ یکی از جذاب‌ترین کوپه‌های لوکس این برنده است؛ خودرویی که در خانواده مرسدس میان کلاس‌های E و C قرار می‌گیرد و تلاش می‌کند ظاهر یک کوپه کلاسیک را با فناوری‌های مدرن، کابین مجلل و قوای محرکه قدرتمند ترکیب کند. CLE در واقع جایگزینی برای کوپه‌های E کلاس و C کلاس به‌شمار می‌رود و در کنار نسخه کوپه، با بدنه کابریولت نیز عرضه می‌شود.

طراحی خارجی

CLE۴۵۰ از همان نگاه نخست، با سقف کشیده، کاپوت نسبتاً بلند و خط شانه‌ای که به سمت پخش عقب امتداد می‌یابد، فرم یک کوپه اصیل را به‌نمایش می‌گذارد. در جلو، جلوپنجره کرومی با ستاره سه‌پر در مرکز، چراغ‌های LED باریک و سپرهای اسپرت AMG Line، چهره‌ای تهاجمی اما همچنان لوکس ایجاد کرده‌اند. این تریم در CLE۴۵۰ به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود و شامل جزئیات اختصاصی AMG، راکب‌های اسپرت و خروجی‌های آگزوز دوقلو است در نسخه کوپه، خط سقف فست‌بک به آرامی به صندوق عقب می‌رسد و تناسبات بدنه را کشیده و آیرودینامیک نشان می‌دهد. رینگ‌های ۱۹ اینچی AMG چندپره نیز بخشی از ظاهر استاندارد خودرو هستند؛ در حالی که گزینه‌های بزرگ‌تر و طرح‌های متنوع‌تر برای شخصی‌سازی در دسترس‌اند.

طراحی داخلی

کابین CLE۴۵۰ ترکیبی از طراحی آشنا در محصولات جدید مرسدس‌بنز و ویژگی‌های اختصاصی یک کوپه چهار نفره است. مقابل راننده یک نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی قرار دارد و نمایشگر مرکزی عمودی ۱۱.۹ اینچی، رابط کاربری نسل جدید MBUX را اجرا می‌کند. اتصال بی‌سیم Apple CarPlay و Android Auto، شارژ بی‌سیم تلفن همراه و سیستم صوتی برمستر سه‌بعدی با ۱۷ بلندگو، سطح تجهیزات کابین را بالا می‌برد.

صندلی‌های جلو اختصاصی CLE طراحی شده‌اند و از گرم‌کن برخوردارند؛ در سطوح بالاتر می‌توان امکاناتی مانند ماساژ و تهویه صندلی‌ها را نیز سفارش داد. پشت سرنشینان جلو نیز دو صندلی مجزا قرار گرفته است. فضای ردیف دوم برای بزرگسالان قابل استفاده است، هر چند خودرو در درجه نخست برای چهار سرنشین طراحی شده است. در تریم Pinnacle، نمایشگر سریال، چراغ‌های Digital Light و مسیر یابی واقعیت افزوده MBUX نیز اضافه می‌شوند.

مشخصات فنی

قلب CLE۴۵۰ یک موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی توربوشارژ است که با سامانه هیبرید متوسط ۴۸۰ وات همگامی می‌کند. این مجموعه ۳۷۵ اسپ‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ (آرپی‌ام) دور بر دقیقه و حدود ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را

در اختیار راننده می‌گذارد. نیروی موتور از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک ۹G-TRONIC به هر چهار چرخ منتقل می‌شود.

مرسدس‌بنز برای این خودرو سیستم تعلیق اسپرت، فرمان برقی و ترمزهای دیسکی چهار چرخ را در نظر گرفته است. بسته Engineering Package مدل ۲۰۲۶ با قیمت یک‌هزار و ۹۵۰ دلار، فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب و کمک‌فنرهای تطبیقی را اضافه می‌کند و می‌تواند جابجایی CLE۴۵۰ را در پیچ‌ها افزایش دهد. «کاندرا یور» شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نسخه کوپه را ۴.۱ ثانیه اندازه‌گیری کرده است.

فناوری و ایمنی

از نظر فناوری، CLE۴۵۰ به نمایشگرهای بزرگ محدود نمی‌شود. سامانه‌های ترمز اضطراری خودکار، پایش نقاط کور، حفظ خودرو در مسیر و دوربین دید عقب در فهرست تجهیزات ایمنی قرار دارند. کروز کنترل تطبیقی و امکانات پیشرفته‌تر به‌صورت سفارشی ارائه می‌شوند.

قیمت

در بازار آمریکا، قیمت پایه CLE۴۵۰ Coupe MATIC ۴ مدل ۲۰۲۶ طبق مرسدس‌بنز ۷۰ هزار و ۵۰۰ دلار اعلام شده است؛ در مجموع، CLE۴۵۰ برای خریدارانی ساخته شده که ترکیب طراحی کلاسیک کوپه، کیفیت کابین، فناوری روز و عملکرد یک سیلندر قدرتمند را می‌خواهند.





## کشف میلیاردی لاستیک‌های خارجی قاچاق در یزد

«فرمانده انتظامی استان گفت: «ماموران پلیس در بازرسی از یک انبار در شهر یزد، ۴۵ میلیارد ریال لاستیک خارجی قاچاق کشف کردند.» به گزارش بازار، سردار احمد نگهبان گفت: «ماموران پلیس نظارت بر اماکن عمومی استان یزد با اقدامات اطلاعاتی از نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در انبار یک مغازه مطلع شدند.» وی افزود: «ماموران پلیس با تحقیقات میدانی، مکان دقیق این انبار را در شهر یزد شناسایی و پس از اخذ مجوز

قضائی از محل بازدید و ۳۱۸ حلقه انواع لاستیک‌های خارجی خودروهای سبک و سنگین را کشف کردند.» فرمانده انتظامی استان یزد ادامه داد: «در این خصوص پرونده تشکیل و یک مته‌م به تعزیرات حکومتی استان یزد معرفی شد. همچنین انبار مهر و موم و تحویل عوامل اداره کل صنعت، معدن و تجارت شد.» به گفته سردار نگهبان، کارشناسان ارزش این لاستیک‌های خارجی را ۴۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.

هدف، ورود به جمع پنج تیرساز برتر؛

## «هانکوک» نقشه جهش جهانی را رونمایی کرد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

هانکوک، تنها تیرساز کره‌ای حاضر در جمع ۱۰ برند بزرگ جهان، اکنون برنامه‌ای گسترده برای جهش به جمع پنج تیرساز برتر دنیا تدوین کرده است؛ برنامه‌ای که بر پایه توسعه فناوری، گسترش تولید منطقه‌ای، افزایش سهم در بازار خودروهای برقی و تقویت حضور در بخش تایرهای تجاری شکل گرفته است. گفت‌وگوهای انجام‌شده با مدیران ارشد این شرکت در ساختمان مرکزی «تکنوپلکس» در پنگیو نشان می‌دهد هانکوک قصد دارد با ترکیب چند محور کلیدی، مسیر رشد خود را در سال‌های آینده شتاب دهد

هانکوک امروز هفتمین تیرساز بزرگ جهان است و حدود ۳۲ درصد از کل کسب‌وکار OE خود را از بازار آمریکای شمالی و ۳۴ درصد را از اروپا به‌دست می‌آورد. این سهم قابل توجه، نتیجه سال‌ها سرمایه‌گذاری در توسعه فناوری، همکاری با خودروسازان مطرح و ایجاد شبکه تولید جهانی است. اما چالش اصلی، بی‌ثباتی تعرفه‌ها و تغییرات سریع در سیاست‌های تجاری است؛ موضوعی که به‌گفته مدیران شرکت، مستقیماً بر هزینه‌ها و برنامه‌ریزی تولید تأثیر می‌گذارد. هانکوک برای مقابله با این شرایط، راهبردی مبتنی بر انعطاف‌پذیری تولید جهانی و افزایش بهره‌برداری از کارخانه تنسی در آمریکا اتخاذ کرده است تا وابستگی به واردات کاهش یابد و ریسک‌های تعرفه‌ای کنترل شود. کارخانه تنسی در حال حاضر بخش مهمی از نیاز بازار آمریکا را تأمین می‌کند و هانکوک قصد دارد در آینده بخشی از تولید این کارخانه را به اروپا نیز صادر کند. این تصمیم، علاوه بر کاهش ریسک‌های تجاری، به شرکت کمک می‌کند تا الزامات جدیدی مانند مقررات جنگل‌زایی اتحادیه اروپا را نیز رعایت کند. در مقابل، کارخانه مجارستان همچنان محور اصلی تأمین اروپاست؛ اما در مواقع لازم به شبکه جهانی کمک

می‌کند و حتی به آمریکانیز صادرات دارد. این ساختار چندلایه، هانکوک را قادر می‌سازد تا در برابر تغییرات ناگهانی بازار، واکنش سریع و موثر داشته باشد

در بخش فناوری، هانکوک روی توسعه تایرهای مخصوص خودروهای برقی تمرکز ویژه‌ای دارد. خانواده ON؛ اکنون یکی از ستون‌های اصلی استراتژی جهانی شرکت است. با وجود کندی پذیرش خودروهای برقی

در آمریکا، هانکوک قصد ندارد این بازار را نادیده بگیرد. مدیران شرکت تأکید می‌کنند که هیبریدها در آمریکای شمالی توجه زیادی را به‌خود جلب کرده‌اند و هانکوک می‌خواهد برند ON؛ را برای کاربردهای هیبریدی نیز توسعه دهد؛ به‌ویژه برای همکاری با خودروسازان ژاپنی که همچنان روی هیبریدها تمرکز دارند. در کنار این رویکرد، همکاری با برندهای تمام‌برقی مانند Lii

cid نیز ادامه دارد و هانکوک قصد دارد هر دوسوی بازار خودروهای برقی را هم‌زمان پوشش دهد. هانکوک همچنین به‌دقت تحولات مربوط به ورود احتمالی خودروسازان چینی به بازار آمریکای شمالی را زیر نظر دارد. در حال حاضر، موانع تجاری مانع ورود مستقیم این برندها به آمریکا شده است؛ اما اگر تولید آن‌ها در مکزیک، کانادا یا آمریکا آغاز شود، هانکوک باید

استراتژی جدید هانکوک نشان می‌دهد این شرکت قصد دارد با ترکیب فناوری پیشرفته، تولید منطقه‌ای، همکاری گسترده با خودروسازان و تمرکز بر پایداری، مسیر خود را به‌سوی جمع پنج تیرساز برتر جهان هموار کند. این مسیر، نه‌تنها جایگاه هانکوک را در بازار جهانی تقویت می‌کند، بلکه رقابت در صنعت تایر را نیز وارد مرحله تازه‌ای خواهد کرد

| کویر تایر (ایران)                                                                     | گل تایر     | مدل         | سایز تایر<br>(میلی‌متر) | فاق تایر | قطر رینگ<br>(اینچ) | وزن قابل تحمل<br>(کیلوگرم) | حداکثر سرعت<br>(کیلومتر بر ساعت)           | قیمت بازار تهران<br>(یک جفت-ریال)               | خودرو پیشنهادی |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------|
|  | KB12 و 26   | 165/65R13   | ۶۵                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۱۹۰                        | ۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰                                | ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲                |                |
|                                                                                       | KB2000      | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                                 | انواع پراید                                     |                |
|                                                                                       | KB14 و 36   | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸,۰۰۰,۰۰۰                                 | پیکان-ریو-تیبیا                                 |                |
|                                                                                       | KB88        | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                                 | تیبیا ۲                                         |                |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷,۴۰۰,۰۰۰                                 | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا                          |                |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸,۱۰۰,۰۰۰                                 | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ 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-ساندر واستپ وی   |                |
|                                                                                       | KB44        | 205/50 R16  | ۵۰                      | ۱۶       | ۵۴۵                | ۲۴۰                        | ۳۷,۴۰۰,۰۰۰                                 | دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو                |                |
|                                                                                       | KB55        | 205/55 R16  | ۵۵                      | ۱۶       | ۶۱۵                | ۲۴۰                        | ۴۰,۵۰۰,۰۰۰                                 | مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس           |                |
|                                                                                       | KB66        | 215/65 R16  | ۶۵                      | ۱۶       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۵۷,۰۰۰,۰۰۰                                 | لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۳۲                          |                |
|                                                                                       | 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                                 | ام‌وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵           |                |
|                                                                                       | 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-BYDS۶                      |                |
|                                                                                       | KB700       | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                                 | هایما SV                                        |                |
|                                                                                       | 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 (آمیگو)                  |                |
|                                                                                       | 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-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴           |                |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                                 | جک S۵-توسان-کوران‌دو                            |                |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                                 | اسپورتیج-دیگنیتی                                |                |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                                 | تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM |                |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                                 | سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس             |                |
|                                                                                       | KB900       | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                                 | پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)                   |                |
|                                                                                       | KB700       | 225/55 R19  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                                 | هایما AS-اکستریم LX                             |                |
| KB800                                                                                 | R19 235/50  | ۵۰          | ۱۹                      | ۷۷۵      | ۲۷۰                | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                 | Plug A Tiggo                               |                                                 |                |
| KB700                                                                                 | R19 235/55  | ۵۵          | ۱۹                      | ۸۲۵      | ۲۴۰                | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                 | سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX |                                                 |                |
| KB545                                                                                 | ZR20 245/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۷۵      | ۲۷۰                | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم TXL                                |                                                 |                |
| KB570                                                                                 | ZR20 245/50 | ۵۰          | ۲۰                      | ۸۵۰      | ۲۷۰                | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم VX                                 |                                                 |                |
| KB555                                                                                 | ZR20 255/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۲۵      | ۲۷۰                | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                 | فیدلیتی-رکستون                             |                                                 |                |





«فراری Purosangue پوروسانگوئه، نخستین اس‌یووی با عملکرد واقعی از خانه افسانه‌ای مارانلو نه فقط به دلیل پیشترانه ۷۱۲ قدرتمندش شهرت دارد، بلکه به واسطه سیستم ترمز پیشرفته و مهندسی شده آن نیز یکی از برترین‌های این کلاس محسوب می‌شود. این خودرو از ترمزهای دیسکی سرامیکی کربنی در هر چهار چرخ بهره می‌برد که قطر آن‌ها در جلو حدود ۳۹۸ میلی‌متر و در عقب حدود ۲۸۰ میلی‌متر است. همراه با کالیپرهای چند پیستونه که قدرت توقف بسیار بالایی ارائه می‌دهند؛ ترکیبی که در اس‌یووی‌های اسپرت سطح بالانادر است. علاوه بر سخت‌افزار قدرتمند، Purosangue پوروسانگوئه به سیستم ABS نسل جدید

(ABSEvo) مشترک با برند Bosch مجهز شده که با فناوری ترمز باسیم (brake-by-wire) ادغام شده و در شرایط مختلف جاده‌ای عملکرد پایداری دارد. این کنترلر جدید با سیستم پایداری الکترونیکی (ESC) هماهنگ شده تا قدرت ترمز را دقیق‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر توزیع کند؛ چه روی سطوح خشک و چه روی سطوح لغزنده. ترمزهای Purosangue پوروسانگوئه علاوه بر توقف سریع در سرعت‌های بالا، به‌راندازه کمک می‌کنند در مانورهای ناگهانی و رانندگی اسپرت قدرت کنترل بیشتری داشته باشد. یک ضرورت برای اس‌یووی لوکسی که بیش از ۱۷۱۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.



## سیستم ترمز بی نظیر فراری «پوروسانگوئه»

رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

# موانع داخلی بیشتر از تحریم‌های خارجی به بازار قطعات آسیب می‌زند

قطعات خودرو با وجود این که کالایی استراتژیک محسوب می‌شود، از ابتدای سال در مقایسه با بسیاری از کالاها رشد قیمت کمتری داشته است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«بازار قطعات یدکی خودرو یکی از حلقه‌های کمتر دیده‌شده اما حیاتی زنجیره صنعت و حمل‌ونقل کشور است؛ بازاری که اختلال در آن نه تنها قیمت تعمیر و نگهداری خودرو را افزایش می‌دهد، بلکه می‌تواند مستقیماً بر توان فعالیت میلیون‌ها خودرو و شخصی و تجاری اثر بگذارد. اهمیت این بازار در شرایط فعلی که بخشی از خودروهای کشور برای تامین در آمد خانوارها مورد استفاده قرار می‌گیرند، بیش از گذشته است. در چنین شرایطی، هرگونه اختلال در تامین قطعه می‌تواند پیامدهایی فراتر از افزایش قیمت یک کالای مصرفی داشته باشد. فعالان بازار قطعات طی ماه‌های گذشته با مجموعه‌ای از عوامل افزایشنده هزینه مواجه بوده‌اند. رشد نرخ ارز یکی از مهم‌ترین این عوامل است؛ چراکه بخش قابل توجهی از قطعات وارداتی بوده یا مواد اولیه مورد استفاده در تولید آن‌ها از خارج کشور تامین می‌شود. در کنار نرخ ارز، افزایش هزینه حمل‌ونقل، دشواری واردات و محدود شدن مسیرهای تامین کالا نیز فشار مضاعفی بر فعالان این بازار وارد کرده است. با این حال، مشکل بازار قطعات صرفاً به تحولات خارجی و محدودیت‌های ناشی از آن بازمی‌گردد. فعالان صنفی معتقدند بخشی از مشکلات در داخل کشور و در نتیجه تعدد مقررات، بروکراسی و تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای ایجاد شده است. از نگاه آن‌ها، در شرایطی که بخش خصوصی با سرمايه‌ها و اعتبار خود برای تامین بازار تلاش می‌کند، انتظار می‌رود سیاست‌گذار به جای ایجاد موانع جدید، مسیر فعالیت این بخش را تسهیل کند. برای بررسی وضعیت قیمت قطعات، چالش تامین کالا و مواد اولیه، مشکلات واردات و حمل‌ونقل، عملکرد دستگاه‌های دولتی، وضعیت تامین قطعات خودروهای مونتاژی و وارداتی و همچنین تأثیر کاهش قدرت خرید مردم بر بازار قطعات، با «سید احمد حسینی»، رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، به گفت‌وگو پرداختیم:

**طی ماه‌های اخیر شاهد افزایش نرخ ارز و رشد هزینه‌های مختلف بوده‌ایم. قیمت قطعات چه میزان افزایش پیدا کرده و مهم‌ترین عوامل موثر بر این رشد چه بوده‌است؟**

افزایش نرخ ارز تأثیر مستقیمی بر قیمت کالاهای ما دارد؛ زیرا بخش قابل توجهی از قطعات وارداتی هستند و در مورد بسیاری از کالاهای تولید داخل نیز مواد اولیه وارداتی است. بنابراین نوسان نرخ ارز مستقیماً روی بازار قطعات اثر می‌گذارد. در کنار این موضوع، ما به شدت با مشکل تامین کالا و مواد اولیه مواجه شده‌ایم. هزینه حمل‌ونقل کالا افزایش پیدا کرده و واردات نیز با چالش‌های جدی روبرو شده است. این مساله دومین عامل مهم در افزایش قیمت‌هاست. موضوع دیگری که باید به آن توجه کرد، شرایط بخش خصوصی است. فعالان این بخش را باید سرداران اقتصادی کشور دانست؛ افرادی که سرمايه، اعتبار و حتی جان و مال خود را در میدان گذاشته‌اند تا کالا وارد کرده و بازار داخلی را تامین کنند. انتظار ما این بود که حداقل در شرایط فعلی، از نظر بروکراسی‌های داخلی شرایط برای این افراد مساعدتر شود؛ اما متأسفانه در روزهای اخیر شرایط داخلی سخت‌تر شده است. افزایش حقوق و دستمزد، هزینه انرژی و تعرفه‌های دولتی نیز از دیگر عواملی هستند که هزینه فعالیت را بالا برده‌اند و روزبه‌روز همکاران ما را با چالش بیشتری مواجه می‌کنند. با وجود همه این عوامل، باید تأکید کنم که بازار قطعات، در مقایسه با بسیاری از گروه‌های کالایی، پایین‌ترین میزان افزایش قیمت را داشته است. قطعات خودرو با وجود این که کالایی استراتژیک محسوب می‌شود، از ابتدای سال در مقایسه با بسیاری از کالاها رشد قیمت کمتری داشته است. بنابراین اگر شاخص‌های مختلف افزایش هزینه را کنار هم بگذاریم، می‌بینیم افزایش قیمت قطعات با توجه به شرایط موجود، همچنان پایین‌تر از بسیاری از کالاها بوده است.



## نور بالا

**متأسفانه تامین قطعات خودروهای وارداتی در گذشته نیز آن‌طور که باید مورد توجه قرار نگرفته بود و امروز که واردات خودرو دوباره در حال انجام است، این نگرانی وجود دارد که خودرو وارد شود اما زنجیره تامین قطعات آن شکل نگیرد**

مجموعه‌ها ذخیره و توان بیشتری داشته باشند و بتوانند برای مدت بیشتری این شرایط را مدیریت کنند، اما مشکل برای همه وجود دارد. مبادی ورودی کشور و واردات به شدت با چالش مواجه شده است. با این حال، متأسفانه من معتقدم بیش از این که مشکلات بین‌المللی ما را دچار آسیب کند، تحریم‌های داخلی به ما آسیب می‌زنند. نمی‌دانم مدیران ما چه زمانی قرار است سیاست‌های نادرست خود را کنار بگذارند و دستورالعمل‌ها و مقررات را با شرایط روز جامعه تطبیق دهند.

**شما پیش‌تر به بحث «تحریم داخلی» اشاره کردید؛ کدام بخش از سیاست‌گذاری داخلی بیشترین فشار را به بازار قطعات وارد کرده است؟**

یکی از مشکلات اصلی این است که دستگاه‌های دولتی به صورت جزیره‌ای تصمیم می‌گیرند. هر دستگاهی از زاویه خودش مقرراتی وضع می‌کند، اما در نهایت این فعال اقتصادی است که باید همه این مقررات را اجرا کند. برای نمونه، امروز سازمان تعزیرات به انبار همکاران ما سر می‌زند و بعضاً کالاهایی را که در انبار نگهداری می‌شود، به بهانه احتکار به محاکم معرفی می‌کند.

سوال من این است که اگر این کالاها در انبارها ذخیره نشده بود، کشور در این چند ماه جنگ چگونه می‌توانست تأمین شود؟ احتکار زمانی معنا دارد که صاحب کالا از عرضه آن خودداری کند تا با گران شدن کالا سود بیشتری به دست بیاورد. اما کالایی که در انبار است و در آن برای عرضه به هموطنان باز است، چرا باید احتکار تلقی شود؟ بخشی از این کالاها از قبل پیش‌بینی و تامین شده‌اند تا در چنین شرایطی بازار با بحران مواجه نشود. امروز باید از چنین افرادی حمایت شود، نه این که آن‌ها را با اتهام احتکار مواجه کنیم. از سوی دیگر، سامانه‌های مختلف نیز به جای این که سبب کار را سامان دهند، تبدیل به زنجیره‌هایی در دست و پای فعالان بخش خصوصی شده‌اند. سامانه جامع انبارها و سامانه‌های مرتبط با تجارت، در عمل مشکلات زیادی برای فعالان اقتصادی ایجاد کرده‌اند. سامانه مودیان مالیاتی و پایانه‌های فروشگاهی نیز قرار بود به تحقق عدالت مالیاتی کمک کنند، اما امروز برای بسیاری از فعالان بخش خصوصی به یک مشکل جدی تبدیل شده‌اند. آن‌چه مجریان قانون در رسانه‌ها درباره عملکرد این سامانه‌ها و سیاست‌ها عنوان می‌کنند، با چیزی که در میدان عمل اتفاق می‌افتد، فاصله زیادی دارد. بسیاری از گزارش‌ها مطالبی که درباره وضعیت بازار ارائه می‌شود، با واقعیت کف بازار همخوان نیست.

**در سال‌های گذشته بارها نسبت به ضرورت تامین قطعات خودروهای وارداتی هشدار داده شده است. اکنون که واردات خودرو دوباره در حجم قابل توجهی دنبال می‌شود، آیا این نگرانی همچنان وجود دارد؟**

ما این موضوع را بارها مطرح کرده‌ایم و درباره آن هشدار داده‌ایم. متأسفانه تامین قطعات خودروهای وارداتی در گذشته نیز آن‌طور که باید مورد توجه قرار نگرفته بود و امروز که واردات خودرو دوباره در حال انجام است، این نگرانی وجود دارد که خودرو وارد شود اما زنجیره تامین قطعات آن شکل نگیرد. ما درباره این موضوع جلساتی را پیگیری کرده‌ایم. برای برگزاری جلسه درخواست داده‌ایم، نامه نوشته‌ایم و تلاش کرده‌ایم مشکلات و گزارش‌های کف بازار را به مسئولان منتقل کنیم؛ اما متأسفانه پاسخ مناسبی دریافت نشده است. حتی برای برگزاری یک جلسه نیز امروز باید مدت زیادی وقت گرفت. درخواست جلسه می‌کنیم و بعضاً مورد اعتنا قرار نمی‌گیرد. این در حالی است که حوزه قطعات یکی از حوزه‌های استراتژیک کشور است و باید ارتباط مستمر میان تشکل صنفی و وزارت صمت وجود داشته باشد. ما باید بتوانیم گزارش واقعی بازار ارائه کنیم، مشکلات را مطرح کنیم و مطالبه‌گری داشته باشیم. اگر این ارتباط شکل نگیرد، تصمیم‌گیرنده از آن چه در کف بازار اتفاق می‌افتد، فاصله می‌گیرد.

**در نهایت به سراغ تقاضا برویم؛ کاهش قدرت خرید مردم چه اثری بر بازار قطعات گذاشته است؟ آیا مردم تمییرات خودرو را به تعویق می‌اندازند؟**

نمی‌توانم درصد مشخصی برای کاهش قدرت خرید اعلام کنم؛ زیرا داشبورد اطلاعاتی دقیقی در اختیار ما نیست. اما کافی است شرایط درآمدی مردم و نرخ تورم را کنار هم قرار دهیم. درآمد بخش قابل توجهی از جامعه ثابت است و اگر هم درآمد بخشی از مردم شناور باشد، میزان افزایش آن با تورم همخوانی ندارد. نکته مهم این است که خودرو برای بخش بزرگی از جامعه فقط یک وسیله رفت‌وآمد نیست. وقتی بیش از هشت میلیون نفر در اسنپ و پلتفرم‌های مشابه ثبت‌نام کرده‌اند، یعنی برای تعداد قابل توجهی از مردم، خودرو منبع اصلی یا دوم درآمد است. برای چنین فردی، خودرو باید توان حرکت داشته باشد. اگر خودرو متوقف شود، درآمد او نیز متوقف می‌شود. بنابراین حتی در شرایطی که قدرت خرید مردم کاهش پیدا کرده، قطعه خودرو برای این گروه همچنان یک کالای ضروری است. مردم شاید در چنین شرایطی خرید بسیاری از کالاها را به تعویق بیندازند، اما برای فردی که با خودرو کار می‌کند، تعمیر خودرو ضرورت دارد. او باید بین هزینه‌های زندگی و تعمیر وسیله‌ای که برایش درآمد ایجاد می‌کند، تصمیم بگیرد. وقتی چنین حوزه‌ای که ماهیت استراتژیک دارد با رکود شدید و کاهش قدرت خرید مواجه می‌شود، باید دید وضعیت سایر بخش‌های اقتصاد چگونه خواهد بود. بازار قطعات خودرو فقط یک بازار تجاری نیست؛ بخشی از زیرساخت حرکت اقتصاد و زندگی مردم است و باید با همین نگاه درباره آن تصمیم‌گیری شود.

**در کنار رشد قیمت، آیا بازار با کمبود قطعه نیز مواجه است؛ به خصوص برای خودروهای مونتاژی که طی سال‌های اخیر تعداد آن‌ها افزایش یافته است؟**

موضوع تامین قطعات خودروهای مونتاژی به امروز مربوط نمی‌شود و مشکلات آن از قبل از جنگ نیز وجود داشته است. با گسترش شرایط جنگی در کشور، طبیعتاً این مشکلات بیشتر شده‌اند. خودروسازان مونتاژی مشکلات و معضلات در حوزه تامین قطعات دارند که بخشی از آن‌ها سابقه پیش از جنگ دارد. با این حال، همکاران مادر حوزه تامین تا امروز با تمام توان و به اصطلاح با چنگ و دندان تلاش کرده‌اند بازار را تامین کنند. اما اگر با همین شرایط ادامه دهیم، ممکن است در آینده نه چندان دور با چالش جدی‌تری مواجه شویم. مبادی ورودی کشور روزبه‌روز محدودتر شده و اگر این روند ادامه داشته باشد، تامین کالا نیز با مشکلات بیشتری روبرو خواهد شد.

**برخی معتقدند اکنون تامین قطعات یدکی نه تنها برای بازار، بلکه برای خودروسازان نیز به یک گلوگاه تبدیل شده است. آیا این ارزبایی را تأیید می‌کنید؟**

بله؛ تامین مواد و کالا بسیار سخت شده است؛ شاید برخی



## تمدید دوماهه حمل و نقل عمومی رایگان در تهران با ۱۱ رای موافق

«به نقل از «مهر» لایحه تمدید مهلت ارائه خدمات رایگان حمل و نقل عمومی در خطوط مترو و اتوبوس با ۱۱ رای موافق تصویب شد که براساس آن استفاده رایگان از مترو و اتوبوس بی آر تی به مدت دو ماه دیگر تمدید می شود محمد آخوندی، سید محمد آقامیری، مهدی بابایی، مهدی پیرهادی، پرویز سروری، نرجس سلیمانی، احمد صادقی، سید احمد علوی، میثم مظفر،

نرگس معدنی پور و علیرضا نادعلی به این لایحه رای موافق دادند؛ آراء مهدی اقراریان، جعفر بندی شهربانی، سید جعفر تشکری هاشمی، مهدی چمران، زهرا شمس احسان، حبیب کاشانی و سوده نجفی نیز مخالف این لایحه بود. مهدی عباسی در این جلسه حضور نداشت و ناصر امانی نیز به این لایحه رای نداد.

ویرترین صنعت خودرو باید چگونه باشد؟

# نمایشگاه خودرو بدون خودرو ساز، دورهمی شبکه عاملیت ها



میلاد بران

m.baran@autoworld.ir

«نمایشگاه خودرو در ذهن فعالان این صنعت، صرفاً محلی برای کنار هم قرار گرفتن چند دستگاه خودرو نیست؛ نمایشگاه باید تصویری از وضعیت امروز صنعت و نشانه های از مسیری باشد که بازار در آینده طی خواهد کرد. از همین رو، وقتی نام نمایشگاه خودرو مطرح می شود، انتظار طبیعی این است که خودرو سازان، شرکت های تولید کننده و مونتاژ کننده و برندهای فعال در بازار در کنار شبکه فروش حضور داشته باشند و جدیدترین محصولات، فناوری ها و برنامه های خود را معرفی کنند. با این حال، آن چه در برخی دوره های اخیر نمایشگاه های خودرو بیشتر به چشم می آید، پر رنگ تر شدن حضور شبکه های فروش و عاملیت ها در کنار کم رنگ شدن حضور مستقیم برخی تولید کنندگان است؛ موضوعی که می تواند این پرسش را ایجاد کند که آیا نمایشگاه خودرو همچنان همان نقش سنتی خود به عنوان ویرترین صنعت را ایفا می کند یا به تدریج بخشی از کارکرد خود را به یک رویداد فروش و معرفی محصولات موجود نزدیک کرده است؟ این پرسش به معنای نادیده گرفتن اهمیت شبکه نمایندگی نیست. اتفاقاً نمایندگی ها یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره خودرو محسوب می شوند. آن ها در تماس مستقیم با مشتری قرار دارند، بازخورد بازار را

در یافت می کنند و در نهایت مسئولیت بخش مهمی از فرآیند عرضه خودرو و ارائه خدمات به مصرف کننده را بر عهده دارند. بنابراین حضور آن ها در نمایشگاه نه تنها طبیعی، بلکه ضروری است. مساله زمانی شکل می گیرد که حضور شبکه فروش، به دلیل کاهش حضور مستقیم شرکت های تولید کننده، به بخش غالب نمایشگاه تبدیل شود. در چنین شرایطی خودرو و غرفه و فعال بازار همچنان وجود دارد، اما بخشی از تصویری که باید از «صنعت خودرو» ارائه شود، کمتر دیده می شود.

ویرترین صنعت باید چیزی فراتر از بازار امروز باشد فلسفه برگزاری نمایشگاه با نمایشگاه فروش تفاوت دارد. در یک رویداد فروش، تمرکز اصلی می تواند معرفی محصولات موجود، شرایط عرضه و ارتباط با مشتری باشد؛ اما نمایشگاه تخصصی خودرو باید فراتر از این موارد حرکت کند. مخاطب نمایشگاه انتظار دارد با محصولاتی مواجه شود که شاید هنوز به شکل گسترده وارد بازار نشده اند؛ فناوری های رابینند که قرار است در آینده در خودروها مورد استفاده قرار گیرند و از برنامه شرکت ها برای توسعه سبد محصولات خود مطلع شود. حضور مدیران ارشد شرکت ها نیز اهمیت زیادی دارد؛ چرا که رسانه ها، فعالان صنعت و مشتریان از طریق آن ها می توانند درباره آینده یک برند و برنامه های آن پرسش کنند. اگر بخشی قابل توجهی از این کاردها حذف شود و تمرکز رویداد عمدتاً بر خودروهای موجود در بازار قرار گیرد، طبیعی است که جذابیت نمایشگاه برای بخشی از مخاطبان کاهش پیدا کند. امروز مشتری می تواند مشخصات فنی، تصاویر، قیمت و حتی مقایسه خودروها را پیش از مراجعه به نمایشگاه از طریق فضای مجازی به دست آورد. بنابراین نمایشگاه

باید مزیتی فراتر از آن چه در فضای مجازی قابل دسترسی است، در اختیار مخاطب قرار دهد. این مزیت می تواند یک رونمایی، معرفی فناوری، نمایش یک محصول جدید یا حتی گفت و گوی مستقیم با مدیران یک شرکت باشد. در غیر این صورت، بخشی از اطلاعاتی که قرار است نمایشگاه در اختیار مخاطب قرار دهد، پیش از آن در فضای رسانه های منتشر شده است. البته برای تحلیل این شرایط باید وضعیت امروز خودرو سازان را نیز در نظر گرفت. شرکت های فعال در صنعت خودرو با مجموعه ای از مسائل اقتصادی و اجرایی مواجه هستند؛ از افزایش هزینه های تولید و تامین گرفته تا دشواری های سرمایه گذاری، تغییر شرایط بازار و کاهش قدرت خرید مصرف کنندگان. در چنین فضایی، طبیعی است که اولویت های یک شرکت با سال های گذشته متفاوت باشد و حضور در نمایشگاه برای همه شرکت ها به یک اندازه جذابیت نداشته باشد. بنابراین نمی توان کاهش حضور برخی تولید کنندگان را صرفاً به یک دلیل نسبت داد. هزینه حضور، بازده تبلیغاتی و تجاری نمایشگاه، شرایط تولید، آماده نبودن



محصول جدید و حتی مدل برگزاری رویداد می تواند در تصمیم شرکت ها موثر باشند. با این حال، همین موضوع باید به فرصتی برای بازنگری در مدل برگزاری نمایشگاه ها تبدیل شود.

عاملیت ها مهم اند، اما جای تولید کننده را نمی گیرند شبکه عاملیت هایی از سرمایه های مهم هر برند خودرویی است. نماینده فروش بیش از هر بخش دیگری با مشتری نهایی در ارتباط است و می تواند اطلاعات ارزشمندی درباره رفتار خریداران، نقاط قوت و ضعف محصولات و انتظارات بازار در اختیار شرکت قرار دهد. به همین دلیل، حضور نمایندگی ها در نمایشگاه می تواند حتی به شناخت بهتر بازار کمک کند. مشتری در چنین فضایی می تواند درباره محصول سوال کند، شرایط عرضه را بشناسد و با شبکه خدمات و فروش ارتباط مستقیم برقرار کند. اما میان نقش نمایندگی و نقش خودرو ساز تفاوتی اساسی وجود دارد. نمایندگی می تواند محصول را معرفی کند، اما سیاست تولید را تعیین نمی کند. می تواند شرایط فروش را توضیح دهد، اما درباره برنامه

توسعه یک محصول یا سرمایه گذاری جدید تصمیم گیر نیست. می تواند بازخورد مشتری را منتقل کند، اما پاسخ گویی درباره استراتژی یک برند نهایتاً بر عهده شرکت اصلی است. به همین دلیل، بهترین نمایشگاه خودرو جایی است که این دوی بخش در کنار یکدیگر حضور داشته باشند؛ تولید کننده برای معرفی مسیر آینده و شبکه فروش برای ارتباط مستقیم با بازار. چنین ترکیبی، نمایشگاه را به نقطه اتصال سه ضلع مهم صنعت تبدیل می کند: تولید کننده، مصرف کننده و بازار. از سوی دیگر، حضور مستقیم مدیران شرکت ها می تواند فضای نمایشگاه را از یک رویداد صرفاً تبلیغاتی فاصله دهد. نمایشگاه فرصت مناسبی برای پرسش و پاسخ است؛ جایی که رسانه می تواند درباره محصول جدید، برنامه تولید، خدمات پس از فروش و آینده یک برند سوال کند و مدیران نیز دیدگاه خود را مطرح کنند. این ارتباط برای صنعت خودرو اهمیت زیادی دارد. نمایشگاه فقط محل تعریف و معرفی نیست؛ یکی از کارکردهای مهم آن، ایجاد فضایی برای گفت و گو میان صنعت، بازار و رسانه است. اگر این ارتباط کم رنگ شود، نمایشگاه نیز بخشی از ارزش خود را از دست خواهد داد. در نهایت، آن چه امروز بیش از هر چیز نیازمند بازنگری است، نه اصل حضور شبکه عاملیت ها بلکه نسبت میان این شبکه و حضور مستقیم خودرو سازان است. نمایندگی ها می توانند نبض بازار را به نمایشگاه بیاورند، اما این خودرو ساز است که باید درباره آینده صنعت و برند خود سخن بگوید. نمایشگاه خودرو زمانی می تواند عنوان «ویرترین صنعت» را به معنای واقعی کلمه یکدک بکشد که مخاطب در آن با چیزی بیشتر از محصولات موجود در بازار مواجه شود؛ محصول جدید، فناوری تازه، برنامه توسعه، مدیران پاسخ گو و تصویری روشن از آینده. در غیر این صورت، حتی اگر غرفه ها پر باشند و شبکه فروش حضور گسترده ای داشته باشد، ممکن است بخشی از فلسفه اصلی نمایشگاه کمرنگ شود. شاید اکنون زمان آن رسیده باشد که بر گزار کنندگان و شرکت های خودرویی، هر دو، درباره این پرسش فکر کنند: آیا نمایشگاه خودرو قرار است ویرترین آینده صنعت باشد یا صرفاً محل معرفی آن چه امروز در بازار وجود دارد؟ پاسخ به همین پرسش می تواند مسیر نمایشگاه های آینده خودرو را مشخص کند.

UNI-T یک گام جلوتر از زمان! کراس اووری هوشمند با طراحی اختصاصی وی شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۰ لیتری توربوشارژر و مجموعه ای از آپشن های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه ای مدرن و متفاوت تبدیل می کند. UNI-T برای افرادی طراحی شده که از خودروی خود، فراتر از حرکت انتظار دارند.

UNI-T; One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.

# UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

www.arinadrive.com



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۳ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۶۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

## دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی  
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد  
Billboard

## «تغییر کوچک و خطر بزرگ»

«کمپانی «بامو» از یک استعاره بصری قدرتمند در کمپین «تغییر کوچک و خطر بزرگ» برای بیان خطرات استفاده از محصولات جعلی بامو بهره می‌برد. این پوستر توسط مدرسه تبلیغات «Freelance» در هند طراحی شده است.

راهکارهای تولید سوخت پاک  
برای نیروگاه‌ها

حرف آخر

The Last Word

رامین بیات  
r.bayat@autoworld.ir

«نیروگاه‌های کشور برای فعالیت به‌سوخت پاک نیاز دارند و در غیر این صورت همه روزه به حجم آلودگی هوای کلان شهرها افزوده خواهد شد. در عین حال برای تولید سوخت پاک مورد نیاز نیروگاه‌ها، راهکارهای بسیاری وجود دارد که از آن جمله می‌توان به استفاده از انرژی خورشیدی اشاره کرد. درواقع سلول‌های خورشیدی می‌توانند انرژی خورشید را به الکتریسیته تبدیل کنند و الکتریسیته ایجادشده می‌تواند برای تولید هیدروژن یا سایر سوخت‌های پاک مورد استفاده قرار گیرد. همچنین می‌توان از الکترولیز آب یا فرآیندهای دیگر برای تولید هیدروژن استفاده کرد (هیدروژن سوخت پاک محسوب می‌شود). روش دیگر استفاده از بیوانرژی است. بیوانرژی از مواد آلی نظیر زباله‌های آلی، گیاهان، چوب و فاضلاب برای تولید بیوگاز و بیومتانول استفاده می‌کند که می‌توانند به‌عنوان سوخت برای نیروگاه‌ها مورد استفاده قرار گیرند. استفاده از زیست‌انرژی راهکار بعدی است. زیست‌انرژی شامل انرژی حاصل از فتوسنتز گیاهان و ... است. به کارگیری باد نیز در این زمینه موثر است. بر این اساس توربین‌های بادی می‌توانند انرژی حاصل از باد را به الکتریسیته تبدیل کنند و از این طریق انرژی مورد نیاز برای تولید سوخت پاک تامین می‌شود. این درحالی است که امواج دریا نیز می‌توانند به‌عنوان یک منبع انرژی برای تولید الکتریسیته استفاده شوند. در عین حال ذکر این نکته ضروری است که ترکیبی از این تکنولوژی‌ها و منابع انرژی می‌تواند به تولید سوخت پاک و پایدار برای نیروگاه‌ها منجر شود. البته این مساله بستگی به شرایط محلی، تکنولوژی‌های در دسترس و نیازهای انرژی هر منطقه دارد.

نکته آموزشی

می‌شود. با افزایش مصرف سوخت به دلیل خرابی وایر، سوخت ناقص می‌سوزد که اصطلاحاً به آن خام‌سوزی می‌گویند و این مساله سبب لرزش موتور در حالت ایستاده (ساکن) می‌شود. برای افزایش عمر وایر از شکستن و خم کردن و همچنین از بریدن سر کابل و سوار کردن دوباره روکش روی آن اجتناب کنید

«وایر وظیفه دارد برق را از کوئل به شمع برساند؛ بنابراین سلامت این قطعه تاثیر مستقیم بر کارکرد شمع‌ها دارد. البته در خودروهای جدید وایر حذف شده و انتقال برق به شمع مستقیماً از طریق کوئل است. اما در خودروهای قدیمی تر این قطعه از نفوذ آب و رطوبت به محل اتصال به کوئل یا شمع جلوگیری می‌کند. خرابی وایر قدرت موتور را کاهش می‌دهد و سبب افزایش دمای موتور

سلامت «وایر» و  
قدرت موتور خودرو

NEW  
M2631 D  
WWW.AMICOIR.COM

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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