



رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) مطرح کرد:
نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده در اصفهان کلید خورد
صفحه ۴



هیوندای «سانتافه»؛ باز تعریف یک شاسی بلند خانوادگی
صفحه ۱۲



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

موتورسیکلت برقی، فرصت جدیدی برای حمل و نقل کشور

آغاز طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده با موتورسیکلت‌های برقی در اصفهان را باید فراتر از یک برنامه برای جایگزینی چند دستگاه موتورسیکلت فرسوده دید. فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران در مراسم آغاز... صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

وقتی قطعه‌ساز مواد اولیه ندارد، کاهش عرضه خودرو دیگر یک احتمال دور نیست:

ارز، حلقه مفقوده تولید خودرو
صفحه ۴

«آرین موتور» شرایط فروش فوری «یونی تی» را اعلام کرد
صفحه ۷

قیمت زامیاد «اکستند ای ایکس» از ۲ میلیارد تومان عبور کرد
صفحه ۱۰

تداوم رشد بهای خودرو رقم زد:

بازار داغ و پر رونق حواله!
صفحه ۷

یک عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

سیاست‌گذاری صنعت خودرو باید از سردرگمی خارج شود

صنعت خودرو ایران در شرایطی قرار دارد که تصمیم‌های سیاست‌گذار در حوزه تولید، واردات، فناوری، انرژی و تنظیم بازار، بیش از گذشته بر آینده این صنعت اثر گذار است
صفحات ۳ و ۴

توسعه قوای محرکه برقی، باتری و مدیریت سوخت در یک پروژه داخلی:

«سایپا» با هدف کاهش مصرف سوخت «آریا پلاگین-هیبرید» را راهی بازار می‌کند
صفحه ۵

«دنیای خودرو» از گردهمایی خودرویی تهران گزارش می‌دهد:

ویترین متفاوت خودرو در «شهر آفتاب»
صفحه ۹

خودروساز کره‌ای در پی ثبت یک رکورد تازه است:

عرضه ۱۰۰ مدل جدید توسط هیوندای تا سال ۲۰۳۰
صفحه ۶

حضور تازه‌نفس‌های کره‌ای در پایتخت:

نوبرانه «هرمس خودرو» در نمایشگاه خودرو تهران کدام است؟



اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نماینده‌ی کد ۲۱۰۵ آرین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



سالانه حدود ۱۱۰ هزار دستگاه فروش دارد و به‌تنهایی نزدیک به یک‌سوم کل فروش JLR را تشکیل می‌دهد؛ رقمی که نشان می‌دهد بازار هنوز عیش زبادی برای نسخه بنزینی دارد. با وجود این موفقیت، یک مانع فنی مهم وجود دارد: پلتفرم فعلی دیفندر امکان ساخت نسخه تمام‌برقی را ندارد. بنابراین برای عرضه یک دیفندر EV، لندروور ناچار است نسل کاملاً جدیدی توسعه دهد؛ کاری که زمان‌بر و پرهزینه است. بر اساس گزارش تایمز، عرضه نسل بعدی دیفندر اکنون به‌اولایل دهه ۲۰۳۰ موکول شده است. در سوی دیگر، پروژه بیبی دیفندر با سرعت پیش می‌رود. این مدل ابتدا قرار بود فقط برقی باشد، اما با تغییر روند بازار و افزایش تقاضا برای هیبریدهای سنتی، JLR معماری آن را اصلاح کرده تا نسخه هیبریدی نیز ارائه شود. این مدل هیبریدی قرار نیست پلاگین باشد و از یک سیستم ساده‌تر استفاده می‌کند.

لندروور بر نامه‌ریزی کرده بود طی یکی دو سال آینده نسل جدید دیفندر را معرفی کند و همراه با آن، نخستین نسخه تمام‌برقی این شاسی‌بلند نمادین را به بازار بفروشد. اما گزارش تازه نشان می‌دهد این پروژه دست‌کم دو سال عقب افتاده است؛ تاخیری که برخلاف تصور، هیچ تأثیری بر برنامه تولید بیبی دیفندر نخواهد داشت. این مدل کوچک‌تر همچنان طبق زمان‌بندی قبلی پیش می‌رود و قرار است نخستین دیفندر با معماری سازگار با پیش‌رانهای برقی باشد. به گفته منابع داخلی، مدیرعامل جگوار-لندروور، بی‌بی‌الاجی تحت فشار برای کاهش هزینه‌ها قرار دارد؛ به‌ویژه در شرایطی که تعرفه‌های دولت ترامپ هزینه واردات را بالا برده‌اند. در همین حال، موفقیت تجاری دیفندر فعلی باعث شده شرکت عجله‌ای برای جایگزینی آن نداشته باشد. این مدل که از سال ۲۰۱۹ روی خط تولید است،

برنامه تولید

«دیفندر» برقی دو سال عقب افتاد



یک عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

سیاست‌گذاری صنعت خودرو باید از سر درگمی خارج شود



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در شرایطی قرار دارد که تصمیم‌های سیاست‌گذار در حوزه تولید، واردات، فناوری، انرژی و تنظیم بازار، بیش از گذشته بر آینده این صنعت اثرگذار است. از یک سو، خودروسازان و قطعه‌سازان برای توسعه تولید و حفظ توان ساخت داخل با چالش‌های متعددی مواجه هستند و از سوی دیگر، بازار خودرو نیازمند سیاست‌هایی است که هم‌زمان منافع تولیدکننده و مصرف‌کننده را در نظر بگیرد. در این میان، نبود یک نقشه راه مشخص و بلندمدت برای صنعت خودرو باعث شده است بخشی از تصمیم‌ها در این حوزه به صورت مقطعی و جدا از یکدیگر اتخاذ شود؛ موضوعی که می‌تواند روند توسعه این صنعت را با دشواری بیشتری مواجه کند. در کنار این مسائل، حرکت به سمت خودروهای برقی و سوخت‌های جایگزین، نحوه حمایت از تولید داخل، رابطه خودروساز و قطعه‌ساز و همچنین چگونگی اجرای خصوصی‌سازی، از مهم‌ترین موضوعاتی است که آینده صنعت خودرو را تحت تأثیر قرار می‌دهد. به نظر می‌رسد عبور از وضعیت فعلی نیازمند سیاستی یکپارچه است که همه اجزای زنجیره خودرو را در کنار یکدیگر ببیند و برای آن‌ها برنامه مشخصی داشته باشد. بر همین اساس، در حاشیه هفتمین دوره نمایشگاه خودرو تهران با «روح‌اله ایزدخواه»، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگوی اختصاصی پرداختیم:

بزند. بنابراین مافی نفسه مخالف یا موافق هیچ تعرفه‌ای نیستیم؛ مگر این که بدانیم تعرفه برای چه هدفی تعیین شده است. اگر هدف از وضع تعرفه، اجرای یک سیاست صنعتی مشخص مانند بومی‌سازی، ارتقای زنجیره ساخت داخل و تقویت توان تولید داخلی باشد، می‌توان درباره آن بحث کرد و حتی چنین سیاستی می‌تواند به صنعت کمک کند. اما اگر تعرفه‌گذاری صرفاً به معنای تداوم انحصارات باشد، طبیعتاً تصمیم درستی نیست. از این جهت تأکید من این است که تعرفه به خودی خود اصالت ندارد و باید آن را ذیل سیاست صنعت خودرو ببینیم. ابتدا

چندی پیش زمزمه‌هایی درباره افزایش تعرفه واردات خودرو مطرح شد؛ این تصمیم چه تأثیری بر بازار خواهد داشت و آیا ممکن است به قدرت خرید اقشار کم‌درآمد در بازار خودرو آسیب بزند؟

تعرفه را نباید به شکل صفر و یکی نگاه کرد؛ این که بگوییم با هر تعرفه‌ای موافق یا مخالف هستیم، نگاه دقیقی نیست. تعرفه اگر هدفمند باشد و مشخص باشد که برای چه سیاستی وضع می‌شود، می‌تواند مفید باشد؛ اما اگر غیر هدفمند باشد، واقعاً می‌تواند به صنعت و بازار ضربه

موتورسیکلت برقی، فرصت جدیدی برای حمل‌ونقل کشور

گرفته تا باتری، سامانه مدیریت باتری، شارژر و قطعات الکترونیکی. حمایت از تولید داخلی البته نباید به معنای ایجاد انحصار یا تولید محصول کم‌کیفیت با اتکا به حمایت‌های تعرفه‌ای باشد. حمایت زمانی معنادار که در برابر آن، شاخص‌های مشخصی مانند افزایش عمق ساخت داخل، ارتقای کیفیت، کاهش مصرف انرژی، توسعه خدمات پس از فروش و افزایش عمر محصول مطالبه شود. تولیدکننده‌ای که بتواند کیفیت و قیمت رقابتی ارائه کند، باید از حمایت بیشتری برخوردار شود و در مقابل، حمایت بدون الزام به ارتقای فناوری نتیجه‌ای جز افزایش هزینه برای مصرف‌کننده نخواهد داشت. از سوی دیگر، نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده بدون طراحی مدل اقتصادی مناسب، به نتیجه مطلوب نمی‌رسد. مالک موتورسیکلت فرسوده معمولاً به دلیل محدودیت توان مالی، سال‌ها از وسیله خود استفاده می‌کند. بنابراین تسهیلات کم‌بهره، اسقاط یا ارزش واقعی اقساط متناسب با درآمد و مشوق‌های عملیاتی باید بخشی از این طرح باشد. در غیر این صورت، حتی اگر محصول برقی مناسب نیز در بازار وجود داشته باشد، قدرت خرید مانع اصلی توسعه آن خواهد بود.

نکته مهم دیگر، ایجاد زیرساخت شارژ و استانداردهای فنی است. توسعه موتورسیکلت برقی باید هم‌زمان با تدوین استانداردهای مشخص برای باتری، ایمنی، شارژر و بازیافت باتری پیش برود. باتری، مهم‌ترین و گران‌ترین بخش بسیاری از موتورسیکلت‌های برقی است و سیاست‌گذاری درباره چرخه عمر، تعمیر، تعویض و بازیافت آن باید از همین امروز جدی گرفته شود.

اکنون فرصت مناسبی وجود دارد تا طرح اصفهان به یک الگوی ملی تبدیل شود. اگر اصفهان بتواند نوسازی ناوگان فرسوده را با تولیدکنندگان داخلی، شبکه خدمات پس از فروش، تسهیلات مالی و زیرساخت شارژ پیوند دهد، می‌توان این تجربه را به تهران و سایر کلان‌شهرهای نیمه‌توسعه‌یافته

موتورسیکلت برقی برای ایران صرفاً یک محصول جدید نیست؛ می‌تواند هم‌زمان یک راهکار برای کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، نوسازی ناوگان و ایجاد یک زنجیره صنعتی جدید باشد. اما رسیدن به این هدف نیازمند سیاستی است که تولیدکننده، مصرف‌کننده و محیط زیست را در یک منظومه واحد ببیند. اکنون زمان آن رسیده است که حمایت از موتورسیکلت برقی از سطح شعار و طرح‌های مقطعی عبور کند و به یک سیاست صنعتی پایدار برای توسعه تولید داخلی تبدیل شود.

آغاز طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده با موتورسیکلت‌های برقی در اصفهان را باید فراتر از یک برنامه برای جایگزینی چند دستگاه موتورسیکلت فرسوده دید. فرشاد مقیمی، رئیس هیأت‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در مراسم آغاز این طرح بر اثرگذاری آن بر اقتصاد و سلامت مردم تأکید کرده است؛ موضوعی که اگر با یک

سیاست منسجم دنبال شود، می‌تواند به یکی از مسیرهای مهم اصلاح ناوگان حمل‌ونقل سبک کشور تبدیل شود. واقعیت این است که ادامه فعالیت بخش قابل توجهی از موتورسیکلت‌های فرسوده، هم‌از منظر مصرف سوخت و هم از نظر آلایندگی، دیگر قابل دفاع نیست. موتورسیکلت در شهرهای بزرگ فقط یک وسیله نقلیه نیست؛ بخش مهمی از جابه‌جایی روزانه شهروندان، فعالیت‌های خدماتی و توزیع کالا به آن وابسته است. بنابراین هر سیاستی که بخواهد این ناوگان را نوسازی کند، باید هم‌زمان به اقتصاد مالک، هزینه استفاده و توان تولیدکننده داخلی توجه داشته باشد. در چنین شرایطی، موتورسیکلت برقی می‌تواند یکی از عملی‌ترین گزینه‌ها باشد. مصرف انرژی پایین، هزینه نگهداری کمتر به دلیل سادگی قوای محرکه برقی و حذف آلایندگی مستقیم از مهم‌ترین مزیت‌های این وسایل هستند. البته این به معنای نادیده گرفتن محدودیت‌ها نیست. عمر و هزینه تعویض باتری، زمان شارژ، دسترسی به شبکه شارژ، برد واقعی، کیفیت سامانه مدیریت باتری و خدمات پس از فروش، عواملی هستند که مستقیماً بر رضایت مصرف‌کننده اثر می‌گذارند.

از همین نقطه است که ضرورت حمایت ویژه از تولید داخلی مطرح می‌شود. اگر قرار است برقی‌سازی موتورسیکلت در ایران به یک جریان پایدار تبدیل شود، نمی‌توان بازار را صرفاً با واردات محصول نهایی شکل داد. سیاست‌گذار باید به جای آن که تنها به تعداد موتورسیکلت‌های برقی وارد شده یا عرضه شده نگاه کند، توسعه زنجیره تولید داخلی را هدف قرار دهد؛ از موتور و کنترلر



سر دبیر



XTRIM
BORN FOR MORE

TX
بالذت برانید



متفاوت، ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و یک‌بال عظیم عقب‌بهره می‌برد؛ مجموعه‌ای که آن را به یک «سلاح پیست» تمام‌عیار تبدیل می‌کند. در بخش فنی، گزارش‌ها حاکی از آن است که فراری قصد دارد قدرت موتور ۳ لیتری ۷۶ تونین توربو را از ۶۹۰ اسب‌بخار به حدود ۷۲۰ اسب‌بخار افزایش دهد. حذف موتور برقی و باتری ۷.۴۵ کیلووات-ساعتی می‌تواند وزن خودرو را به حدود ۱.۳۰۰ کیلوگرم برساند؛ یعنی حدود ۱۷۰ کیلوگرم کمتر از نسخه استاندارد. این کاهش وزن باعث می‌شود نسبت قدرت به وزن این مدل تقریباً با نسخه هیبریدی برابر باشد، اما با شخصیت کاملاً متفاوت. افزایش داون‌فارس ناشی از قطعات آپرودینامیک جدید، این نسخه را در پیست بسیار سریع‌تر خواهد کرد و آن را به گزینه‌ای جذاب برای مشتریانی تبدیل می‌کند که به دنبال افراطی‌ترین نسخه جاده‌ای ۲۹۶ هستند. طبق گزارش‌ها، احتمال دارد فراری این مدل را در نوامبر رونمایی کند

کمتر از یک سال پس از معرفی نسخه Speciale از فراری ۲۹۶، گزارش‌ها نشان می‌دهد مارانللو در حال آماده‌سازی نسخه‌ای حتی افراطی‌تر است؛ مدلی که احتمالاً با نام Challenge Stradale ۲۹۶ عرضه خواهد شد و برخلاف نسخه‌های فعلی، ممکن است سیستم هیبریدی را کاملاً کنار بگذارد. این تصمیم اگر تأیید شود، بازگشت فراری به فلسفه «لذت‌اندگی خالص» خواهد بود؛ فلسفه‌ای که وزن کمتر و پاسخ‌گویی سریع‌تر موتور را بر هر چیز دیگری مقدم می‌داند. در نیمه نخست سال، چندین نمونه آزمایشی با پوشش استتاری در اطراف کارخانه فراری دیده شده‌اند. این خودروها شباهت زیادی به مدل مسابقه‌ای ۲۹۶ Challenge دارند؛ مدلی که برای رقابت‌های تک‌برند فراری ساخته شده و از همان ابتدا بدون سیستم هیبریدی طراحی شده بود. تصاویر جاسوسی نشان می‌دهد نسخه جاده‌ای جدید نیز از کیت آپرودینامیک تهاجمی شامل سپر جلو



«فراری» نسخه‌ای افراطی‌تر از ۲۹۶ می‌سازد



باید مشخص شود که سیاست ما برای صنعت خودرو چیست و سپس ابزارهایی مانند تعرفه را در چارچوب آن سیاست تعریف کنیم

در مورد خودروهای برقی و هیبریدی شاهد هستیم که به‌رغم ناترازی سوخت در کشور هیچ مشوقی از سوی دولت برای توسعه این محصولات وضع نمی‌شود؛ به نظر شما چگونه باید این محصولات توسعه یابند؟

خودروهای برقی صرفاً یک انتخاب اختیاری برای دولت نیستند. در برنامه هفتم توسعه برای این موضوع تکلیف مشخص شده است. ما در برنامه هفتم دولت را مکلف کرده‌ایم که سالانه ۲۰۰ هزار خودرو برقی را در بازار تأمین کند. این تأمین می‌تواند از طریق تولید داخل یا واردات انجام شود. بنابراین اصل حرکت به سمت خودروهای برقی یک تکلیف قانونی است و باید دید دولت برای اجرای این تکلیف چه برنامه‌ای دارد. طبیعتاً اجرای آن نیازمند مجموعه‌ای از زیرساخت‌ها، مشوق‌ها و سیاست‌های هماهنگ است و نمی‌توان صرفاً با یک تصمیم درباره واردات یا تعرفه، انتظار داشت بازار خودرو برقی توسعه پیدا کند

در کنار خودروهای برقی، موضوع خودروهای گازسوز و سایر سوخت‌های جایگزین نیز مطرح است. آیا این حوزه می‌تواند بخشی از راه حل صنعت خودرو و انرژی کشور باشد؟

در مورد خودروهای گازسوز، ال‌بی‌جی و سی‌ان‌جی بحث‌های فنی مختلفی وجود دارد و باید بررسی شود که کدام یک واقعاً برای کشور مزیت بیشتری دارد. اما اصل موضوع روشن است؛ با شرایطی که در حوزه انرژی و مصرف سوخت داریم، باید به سمت تغییر الگوی سوخت حرکت کنیم. سوخت‌های جایگزین

و سوخت‌های پاک باید جدی‌تر مورد ارزیابی قرار گیرند. البته در این زمینه انتقاد من فقط متوجه وزارت صنعت، معدن و تجارت نیست. ما در این حوزه با یک مساله فراگیر مواجه هستیم و دستگاه‌های مختلف باید همکاری کنند. به عنوان مثال، وزارت نفت در توسعه سوخت‌های جایگزین برای خودروها همکاری لازم را نداشته است. ممکن است گفته شود خودروسازان نیز در مقطعی اقبال لازم را نشان نداده‌اند؛ اما در نهایت وقتی کشور با این شرایط مصرف سوخت مواجه است، نمی‌توان موضوع را رها کرد. باید مجموعه دولت برای توسعه سوخت‌های جایگزین، خودروهای کم‌مصرف، برقی، هیبریدی و سایر فناوری‌های مناسب یک برنامه روشن داشته باشد

شما در دور قبلی مجلس شورای اسلامی عضو کمیسیون صنایع و اکتون عضو



کمیسیون اقتصاد هست؛ به نظر شما مهم‌ترین مشکل سیاست‌گذاری در صنعت خودرو چیست؟

انتقاد من ناظر به کل دولت است و فقط وزارت صنعت، معدن و تجارت را شامل نمی‌شود. خودروسازی صرفاً موضوع وزارت صمت نیست. وزارت اقتصاد، وزارت نفت و برخی سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی نیز در این صنعت دخیل هستند. بنابراین باید در دولت یک سیاست صنعتی منسجم برای رشته‌های مهم و اولویت‌دار کشور تدوین شود. در برنامه هفتم نیز در ماده ۴۸ بر تدوین سیاست صنعتی در رشته‌های مهم و اولویت‌دار تأکید شده است. با این حال، با گذشت بیش از یک سال از آغاز اجرای برنامه هفتم، هنوز نتیجه ملموس و روشنی از این موضوع در صنعت خودرو مشاهده نکرده‌ایم. ما معتقدیم باید استراتژی صنعت خودرو تدوین شود و دولت نیز آن را تضمین

و تصویب کند. این موضوع باید در هیأت وزیران به تصویب برسد؛ زیرا سیاست صنعت خودرو یک موضوع فرابخشی است و نمی‌تواند فقط توسط یک وزارتخانه تعیین شود. در این استراتژی باید درباره همه ابعاد صنعت خودرو تعیین تکلیف شود؛ از ساخت و تولید گرفته تا قیمت‌گذاری، بازار، انرژی و سوخت، واردات، فناوری، قراردادهای خارجی، رابطه قطعه‌ساز و خودروساز، تنظیم بازار و نحوه مدیریت انحصارات. این سیاست باید ملموس و عینی باشد و حداقل یک افق پنج تا ۱۰ ساله را پوشش دهد. اگر افق برنامه هفتم را در نظر بگیریم، دست‌کم باید برای پنج سال آینده یک مسیر روشن داشته باشیم. مهم‌تر از تدوین سند این است که این استراتژی اجرایی شود و صرفاً یک سند فرمایشی نباشد. ضمن این که تدوین آن نیز باید مشارکتی باشد. در برنامه هفتم تأکید شده است که تدوین این سیاست با

مشارکت فعالان اقتصادی، انجمن‌های صنعتی و بخش‌های مرتبط انجام شود. چنین رویکردی می‌تواند کمک کند صنعت خودرو از این سردرگمی و حرکت‌های زیگ‌زاگی خارج شود؛ به گونه‌ای که هم به مردم اجحاف نشود و هم توان ساخت داخل آسیب نبیند

یکی از چالش‌های همیشگی صنعت خودرو، رابطه میان خودروساز و قطعه‌ساز است. این رابطه از نظر شما چگونه باید تنظیم شود تا شفافیت بیشتری ایجاد شود؟

موضوع را باید از یک نگاه کلان‌تر ببینیم؛ قطعه‌ساز بخشی از زنجیره تأمین خودروساز است. این دو، دو صنعت جدا از یکدیگر نیستند؛ بلکه اجزای یک پیکره هستند و روابط پسین و پیشین با یکدیگر دارند. به همین دلیل وقتی از سیاست صنعت خودرو صحبت می‌کنیم، منظور فقط سیاست خودروساز نیست. ما باید سیاست صنعت خودرو داشته باشیم؛ سیاستی که در آن خودروساز، قطعه‌ساز، واردکننده، تأمین‌کننده، طراح، مهندس و سایر بخش‌های زنجیره در کنار یکدیگر دیده شوند. ما صنعت خودرو می‌خواهیم و همه اجزای این صنعت باید در کنار یکدیگر دیده شوند. برای درک بهتر این موضوع می‌توان صنعت خودرو را با صنعت ساختمان مقایسه کرد. در صنعت ساختمان، مصالح، تیرآهن، پنجره، در، گچ، سیمان و سایر اجزا در کنار صنعت مسکن معنا پیدا می‌کنند و همه این بخش‌ها به یکدیگر تنیده‌اند. در صنعت خودرو نیز همین وضعیت وجود دارد. بنابراین اگر سیاستی برای صنعت خودرو تدوین می‌کنیم، باید کل زنجیره را ببینیم و رابطه میان اجزای این زنجیره را به شکل شفاف و منطقی تنظیم کنیم

33CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



دهد. اکنون تنها مدل‌های Grand Cherokee و Wrangler، Gladiator در چین عرضه می‌شوند و جیب برای بازگشت به رقابت، نیازمند یک استراتژی تازه بود. براساس اطلاعات منتشرشده، شرکت جدید Dongfeng Stellantis Automotive Technology در ووهان مسئول توسعه دو مدل جیب خواهد بود؛ مدل‌هایی که قرار است در نسخه‌های پلاگین-هیبرید و تمام‌برقی عرضه شوند. دانگ‌فنگ فناوری‌های اصلی خود در حوزه باتری، سامانه‌های هوشمند و پلت‌فرم‌های الکتریکی را در اختیار این پروژه قرار می‌دهد. تولید نهایی نیز توسط جوینت‌ونچر قدیمی (Dongfeng Peugeot-Citroën) (DPCA) انجام خواهد شد. این نخستین بار است که جیب خودروهای تولید چین را به خارج از این کشور صادر می‌کند.

پس از چهار سال غیبت، جیب یار دیگر به چین بازمی‌گردد؛ اما این بار نه با یک همکاری محدود، بلکه با یک سرمایه‌گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری که قرار است آینده این برند در بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان را بازتعریف کند. طبق توافق جدید میان استلانتیس و دانگ‌فنگ، چهار مدل تازه شامل دو جیب و دو پژو در چین توسعه داده شده و تولید خواهند شد؛ مدل‌هایی که برخلاف گذشته، تنها برای بازار داخلی نیستند و قرار است به بازارهای جهانی نیز صادر شوند. این همکاری در حالی شکل گرفته که فروش جیب در چین طی سال‌های اخیر سقوطی بی‌سابقه داشته است. پس از اوج فروش در سال ۲۰۱۷ با ۲۰۳ هزار دستگاه، فروش این برند در سال ۲۰۲۲ به کمتر از ۲۰ هزار دستگاه رسید و استلانتیس را مجبور کرد همکاری خود با GAC را پایان

بازگشت «جیب»



به چین با چهار مدل جدید

وقتی قطعه‌ساز مواد اولیه ندارد، کاهش عرضه خودرو دیگر یک احتمال دور نیست؛

ارز، حلقه مفقوده تولید خودرو

اگر مشکل تامین ارز مواد اولیه و قطعات در هفته‌ها و ماه‌های آینده برطرف نشود، باید منتظر آثار آن در تولید خودرو بود



جولگیری کند. به همین دلیل، سیاست ارزی صنعت خودرو باید بیش از گذشته از نگاه آماری فاصله بگیرد و با نیاز واقعی خط تولید هماهنگ شود.

خطر اصلی، کاهش عرضه در ماه‌های آینده است
اگر مشکل تامین ارز مواد اولیه و قطعات در هفته‌ها و ماه‌های آینده برطرف نشود، باید منتظر آثار آن در تولید خودرو بود. این آثار ممکن است ابتدا محدود و پراکنده باشند، اما در صورت استمرار مشکل، می‌توانند به کاهش قابل توجه تیراژ منجر شوند. نکته مهم این است که بازار خودرو با یک وقفه زمانی به این اتفاق واکنش نشان می‌دهد.

خودرویی که امروز تولید نمی‌شود، شاید امروز روی موجودی بازار تأثیری نگذارد، اما چند هفته یا چند ماه بعد نمود آن در شبکه عرضه قابل مشاهده خواهد بود. از این منظر، بحران فعلی بیش از آن که یک مشکل مربوط به امروز بازار خودرو باشد، هشدار نسبت به عرضه ماه‌های آینده است.

سیاست‌گذار نباید منتظر توقف خط پماند
تجربه صنعت خودرو نشان داده است که حل یک مشکل پس از توقف خط تولید، بسیار پرهزینه‌تر از پیشگیری از آن است. اگر قطعه‌ساز امروز اعلام می‌کند که برای تامین مواد اولیه با مشکل مواجه است، این هشدار باید پیش از آن که به کاهش تولید خودرو تبدیل شود، مورد بررسی قرار گیرد تا تامین به‌موقع ارز مواد اولیه، تسریع فرآیندهای ثبت سفارش و تخصیص، اولویت دادن به مواد و قطعات مورد استفاده در خطوط تولید و همچنین توجه همزمان به مشکل نقدینگی قطعه‌سازان، می‌تواند؛ انتقال بحران به خودروساز جلوگیری کند.

در کنار این موضوع، باید میان ارز مورد نیاز برای حفظ تولید جاری و سایر مصارف ارزی صنعت تفاوت قائل شد. وقتی یک واحد تولیدی برای ادامه فعالیت و تحویل سفارش خودروساز به ماده اولیه نیاز دارد، تامین آن ماده اولیه باید در اولویت قرار گیرد؛ چرا که توقف یک واحد در زنجیره می‌تواند مجموعه بزرگ‌تری از تولید را تحت تأثیر قرار دهد.

فرصت برای پیشگیری هنوز وجود دارد
بحران تامین ارز هنوز لزوماً به معنای توقف گسترده تولید خودرو نیست؛ اما نشانه‌های آن را نمی‌توان نادیده گرفت. فاصله میان تامین مواد اولیه و نیاز واقعی خطوط تولید اگر بیشتر شود، حاشیه امن صنعت خودرو کاهش یافت. در چنین شرایطی، مهم‌ترین اقدام، واکنش پیش از وقوع بحران است. اگر مواد اولیه به موقع تامین شود، قطعه‌ساز تولید خود را ادامه می‌دهد، قطعه به خودروساز می‌رسد و خودرو طبق برنامه تولید و روانه بازار می‌شود. اما اگر این زنجیره در نقطه تامین ارز متوقف شود، تبعات آن به ترتیب در قطعه‌سازی، خودروسازی و بازار خودرو نمایان خواهد شد. اکنون مسأله اصلی صنعت خودرو صرفاً حفظ ظرفیت تولید نیست؛ حفظ جریان تولید است. ظرفیت کارخانه‌ها روی کاغذ می‌تواند بالا باشد، اما اگر مواد اولیه به موقع به کارخانه نرسد، این ظرفیت هیچ اثری بر تعداد خودروهای عرضه‌شده به بازار نخواهد داشت. از همین رو، هشدار درباره تامین ارز را باید جدی گرفت؛ چرا که بحران ارزی در صنعت خودرو ممکن است امروز در حساب‌های قطعه‌سازان دیده شود، فردا در خطوط تولید خودروسازان و در نهایت در بازار، به شکل کاهش عرضه خودرو خود را نشان دهد.

صنعت خودرو در شرایطی وارد ماه‌های حساس سال
شده که یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای استمرار تولید، یعنی تامین ارز، با چالش جدی مواجه است. مسأله‌ای که شاید در ظاهر مربوط به فرآیندهای اداری، ثبت سفارش یا تخصیص منابع ارزی باشد، اما در واقع می‌تواند مستقیماً به خطوط تولید خودرو سازان برسد. اگر مواد اولیه قطعه‌ساز تامین نشود، قطعه‌ای برای تحویل به خودروساز وجود نخواهد داشت و اگر قطعه به‌موقع نرسد، تولید خودرو نیز نمی‌تواند طبق برنامه ادامه پیدا کند. این زنجیره ساده، همان نقطه‌ای است که اهمیت بحران فعلی را نشان می‌دهد. صنعت خودرو نمی‌تواند بدون تامین مستمر قطعات و مواد اولیه به تولید ادامه دهد و قطعه‌ساز نیز برای ادامه فعالیت، علاوه بر نقدینگی، به دسترسی منظم و قابل پیش‌بینی به ارز نیاز دارد. بنابراین هر گونه وقفه طولانی در تامین ارز، دیر یا زود خود را در کف کارخانه نشان خواهد داد. مسأله نگران‌کننده این جاست که صنعت خودرو در شرایطی با این مشکل مواجه شده که حاشیه امن زنجیره تامین نیز مانند گذشته نیست. افزایش هزینه تولید، رشد قیمت مواد اولیه، مطالبات انباشته قطعه‌سازان و فشار نقدینگی باعث شده است توان بسیاری از واحدهای تولیدی برای جبران تاخیرهای ارزی کاهش پیدا کند.

مشکل از جایی آغاز می‌شود که انتباه‌ها خالی می‌شوند
تولید خودرو فرآیندی نیست که بتوان آن را تنها با تکیه بر موجودی چند هفته آینده مدیریت کرد. قطعه‌ساز برای تولید هر قطعه به مجموعه‌ای از مواد اولیه و قطعات واسطه‌ای نیاز دارد. بخشی از این مواد در داخل تولید می‌شود و بخشی دیگر باید از خارج تامین شود. حتی در مواردی که یک قطعه از نظر نهایی کاملاً داخلی محسوب می‌شود، ممکن است مواد یا اجزای مورد استفاده در فرآیند تولید آن وارداتی باشد. در شرایط عادی، قطعه‌ساز با برنامه‌ریزی برای خرید و واردات مواد اولیه، موجودی خود را در سطوحی نگه می‌دارد که توقف‌های مقطعی در تامین را پوشش دهد. اما وقتی زمان انتظار برای دریافت ارز طولانی می‌شود، همین ذخیره احتیاطی نیز به‌تدریج مصرف خواهد شد. در چنین وضعیتی، ممکن است کارخانه در ظاهر همچنان فعال باشد، کارگران در خطوط تولید حضور داشته باشند و سفارش‌های خودروساز نیز روی میز باشد، اما یک یا چند ماده اولیه کلیدی به پایان رسیده باشد. از این جا به بعد، تولید دیگر به ظرفیت اسمی کارخانه وابسته نیست؛ بلکه به تامین همان ماده اولیه وابسته خواهد بود. به بیان ساده‌تر، ممکن است یک کارخانه توان تولید داشته باشد، اما چیزی برای تولید کردن در اختیارش نباشد.

زنجیره‌ای که با یک حلقه ضعیف متوقف می‌شود
یکی از ویژگی‌های صنعت خودرو، وابستگی شدید اجزای زنجیره تولید به یکدیگر است. برای تولید یک خودرو صدها قطعه و مجموعه باید در زمان مشخص در اختیار خط مونتاژ قرار گیرد. به همین دلیل، کمبود یک قطعه می‌تواند برنامه تولید یک محصول را مختل کند. این موضوع در شرایط اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که برخی قطعات یا مواد اولیه دارای تامین‌کنندگان محدود باشند. در این شرایط، خودروساز نمی‌تواند به سادگی تامین‌کننده دیگری را جایگزین کند؛ زیرا تغییر قطعه ممکن است نیازمند تأیید فوری آزمون، تغییر فرآیند تولید یا حتی تغییر در مدارک مربوط به خودرو باشد. بنابراین زمانی که قطعه‌ساز به دلیل نبود مواد اولیه با مشکل مواجه می‌شود، خودروساز نیز نمی‌تواند همیشه با یک جایگزینی ساده، مشکل را برطرف کند.

کاهش تولید ممکن است ابتدا دیده نشود
یکی از خطرناک‌ترین ویژگی‌های بحران تامین، تأخیر میان وقوع مشکل و مشاهده آثار آن در بازار است. ممکن است امروز مواد اولیه یک قطعه‌ساز با مشکل مواجه نشود اما اثر آن چند هفته بعد در آمار تولید خودروساز نمایان شود. خودروسازان معمولاً در مرحله نخست تلاش می‌کنند با مدیریت موجودی، اولویت‌بندی تولید

پیگیری يك موضوع Follow up

فراخوان رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروهای پرپیمایش تاکسی‌های اینترنتی در سراسر کشور



به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران، عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت و سعید رحمان‌سالاری، مجری طرح CNG کشور با حضور در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، ضمن تشریح آخرین اقدامات و برنامه‌های حوزه سوخت، درباره طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروهای پرپیمایش فعال در سکوهای اینترنتی، روند صدور کارت سوخت و برنامه‌های توسعه و جایگزینی تجهیزات CNG توضیح‌حاتی ارائه کردند. رحمان‌سالاری با اشاره به اجرای طرح رایگان دوگانه‌سوز کردن خودروهای پرپیمایش فعال در سکوهای اینترنتی اظهار کرد: «این طرح شامل خودروهای سواری شخصی و وانت‌پارهای است که فعالیت مستمر و پیمایش بالایی در سکوهای حمل‌ونقل اینترنتی دارند و هزینه تبدیل آن‌ها به‌طور کامل از سوی دولت پرداخت می‌شود». وی افزود: «هزینه تبدیل هر خودرو به‌طور میانگین حدود ۵۰۰ دلار است که با توجه به هزینه‌های اجرایی و شرایط اقتصادی، رقمی در حدود ۵۰ تا ۸۰ میلیون تومان برای هر خودرو خواهد بود؛ با این حال، این هزینه از متقاضی دریافت نمی‌شود». مجری طرح CNG کشور با بیان این که در سال ۱۴۰۴ بیش از ۷۰ هزار دستگاه خودرو به‌صورت کارخانه‌ای یا کارگاهی دوگانه‌سوز شده‌اند، گفت: «میزان تبدیل خودروها نسبت به سال پیش از آن بیش از دو برابر افزایش یافته است». وی ادامه داد: «در حال حاضر حدود ۲۷ هزار خودرو در صف تبدیل رایگان قرار دارند که بخش قابل توجهی از آن‌ها خودروهای فعال در تاکسی‌های اینترنتی و وانت‌پارها هستند. همچنین اطلاعات حدود ۱۰۰ هزار خودرو فعال از سکوهای اینترنتی دریافت شده و اولویت اجرای طرح با خودروهای دارای پیمایش بالاتر است». رحمان‌سالاری ظرفیت فعلی تبدیل خودروها را روزانه حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ دستگاه اعلام کرد و افزود: «در صورت تامین منابع مالی و تجهیزات مورد نیاز، این ظرفیت می‌تواند به حدود هزار دستگاه در روز افزایش یابد». وی با اشاره به ارسال پیکر برای مشمولان طرح گفت: «فرآیند دعوت از متقاضیان در استان‌های مختلف آغاز شده و پس از تکمیل مرحله آزمایشی، فراخوان به‌صورت سراسری انجام خواهد شد. متقاضیان پس از دریافت پیکر می‌توانند با مراجعه به سامانه مربوط، مراحل ثبت‌نام و انتخاب کارگاه را انجام دهند و نیازی به مراجعه حضوری برای پیگیری فرآیند نخواهند داشت».

زاپاس Spare Tire

اطلاعیه شرکت ملی پخش درباره سهمیه بنزین خودروهای بالای یک میلیارد تومان



نفتی ایران در پایان تأکید می‌کند که تنها تغییر اعمال شده در نرخ بنزین از هفدهم شهریور ماه سال جاری، افزایش نرخ سوم از ۵ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان است و در میزان و نحوه تخصیص سهمیه‌های قبلی تغییری ایجاد نشده است.

شده که پیش از این سقف یک میلیارد تومان برای اختصاص سهمیه به آنان تعیین شده بود نیز به دلیل تغییرات بازار موضوع افزایش سقف قیمت، از طریق کارگروه ذی‌ربط در دست بررسی است.

روابط عمومی شرکت ملی پخش فراورده‌های

خودروهای سواری شخصی موجود به‌جز خودروهای دولتی، وارداتی و مناطق آزاد و خودرو دوم به بعد مالکین چند خودرو، مشمول ۶۰ لیتر سهمیه ۱۵۰۰ تومانی و ۵۰ لیتر سهمیه ۳۰۰۰ تومانی می‌شوند.

در خصوص خودروهای سواری شخصی تازه تولید

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران، متن اطلاعیه شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی به شرح زیر است.

«به اطلاع هموطنان عزیز می‌رساند تمام

Grey نیز در دسترس است. تمام نسخه‌های سالگرد روی رینگ‌های ۱۷ اینچی با طراحی ۱۰ پره، پرداخت ماشین‌بندی و مهره‌های تیره کرومی قرار می‌گیرند. جزئیات بیرونی شامل ترم‌نقرهای مات، تزئینات تیره‌ایطرافه‌مشکن‌ها و دکال‌های ۶۰th Anniversary روی درهای عقب است. در کابین، تغییرات محدودتر است و به پلیت‌های نقره‌ای مات با لوگوی سالگرد و کف‌پوش‌های مشکی با نوار نقره‌ای خاصه می‌شود. با این حال، تجهیزات استاندارد شامل صفحه‌نمایش ۱۲.۳ اینچی پشت آمپر، نمایشگر ۱۰.۵ اینچی مرکزی و مجموعه کامل Toyota T-Mate و Safety Sense است. زیر کاپوت هیچ تغییری دیده نمی‌شود و کرولا همچنان با پیش‌ران‌های هیبریدی ۱.۸ لیتری و ۲ لیتری عرضه می‌شود؛ نسخه‌های چیک و تورینگ اسپور تس با هر دو گزینه و سدان فقط با موتور ۱.۸ لیتری.

تویوتا جشن تولد ۶۰ سالگی کرولا را به اروپا رسانده و سه نسخه‌های چیک، تورینگ اسپور تس و سدان را با یک بسته ویژه سالگرد عرضه کرده است. این نسخه‌ها که پیش‌تر در آمریکا، ژاپن و تایوان نیز معرفی شده بودند، در اروپا با یک رنگ اختصاصی و مجموعه‌ای از جزئیات ظاهری تازه عرضه می‌شوند تا یکی از پر فروش‌ترین نام‌های تاریخ صنعت خودرو را در آستانه پایان نسل یازدهم، دوباره در مرکز توجه قرار دهند. رنگ ویژه اروپا Boreal Blue Metallic است که فقط برای هاجیک و تورینگ اسپور تس ارائه می‌شود و با سقف و ستون‌های Night Sky Black ترکیب شده تا جلوه‌ای دورنگ و اسپرت ایجاد کند. نسخه سدان از این ترکیب دورنگ بی‌بهره است و با رنگ Lunar Ash و Sky Blue عرضه می‌شود. برای خریدارانی که ظاهر کلاسیک‌تر می‌خواهند، دورنگ Ash و Platinum White Pearl نیز در دسترس است.

نسخه ۶۰ سالگی «کرولا» در اروپا با رنگ اختصاصی



ویژه‌ها

دریافت هزینه اسقاط خودرو از خریداران خودروهای نو؟!



محمد رشیدی، عضو هیات‌رئیس‌ه مجلس گفت: «در روزهای اخیر برخی از مشتریان خودروهای داخلی گلایه‌های جدی به نمایندگان منتقل کرده‌اند؛ چرا که با وجود تاخیر در تحویل خودروهای ثبت‌نامی، باید مبلغی در حدود ۴۰ میلیون تومان اضافه نیز بابت هزینه اسقاط خودروهای فرسوده پرداخت کنند.» نماینده مردم کرمانشاه در مجلس با طرح چندین پرسش کلیدی تاکید کرد: «واقعاً جای تعجب است؛ هدف از اسقاط خودرو، کمک به محیط‌زیست و کاهش آلودگی هواست؛ بنابراین چرا کسی که خودرو صفر کیلومتر خریداری می‌کند باید این هزینه را بپردازد؟ نکته دیگر این که چرا باید هزینه اسقاط خودرو به حساب شرکت‌های خودروساز داخلی را بر شود؟»

دیگه چه خبر؟

تخفیف ۲۰ درصدی برای پلاک ملی خودروهای مناطق آزاد



گمرک ایران با صدور ابلاغیه‌ای نحوه ترخیص و تبدیل پلاک خودروهای مستقر در مناطق آزاد تجاری صنعتی به پلاک ملی را مشخص کرد. براساس این بخشنامه که پیرو مصوبه هیات وزیران و نامه دفتر مقررات صادرات و واردات صادر شده است، مالکان خودروهای مناطق آزاد برای ورود به سرزمین اصلی و دریافت پلاک ملی، از معافیت و تخفیف ۲۰ درصدی در سود بازرگانی بهره‌مند می‌شوند. این تصمیم در چارچوب بند ۱۳ تصویب‌نامه هیات وزیران و در راستای تحقق جدول الزامات منابع قانون بودجه اتخاذ شده و هدف آن تسریع در روند تعیین تکلیف این خودروها و تزریق بخشی از ناوگان موجود به بازار داخلی است.

توئیترا

فرمول جدید معادل سازی گواهی اسقاط برای موتورسازان ابلاغ شد



براساس تبصره ماده (۷) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و با توجه به تایید سازمان حفاظت محیط‌زیست، در صورت نبود گواهی اسقاط کافی در گروه موتورسیکلت، استفاده از گواهی اسقاط سایر گروه‌های کاربری امکان‌پذیر است. بر این اساس، تولیدکنندگان موتورسیکلت می‌توانند در چارچوب ضوابط مربوط، به ازای هر ۵ گواهی اسقاط موتورسیکلت مورد نیاز، ۰.۳۷۵ گواهی اسقاط خودرو سواری خریداری کنند. امکان خرید و تامین این گواهی معادل در سامانه فراهم شده است و شرکت‌های مشمول می‌توانند با رعایت مقررات، گواهی مورد نیاز خود را تامین کنند.

تصمیمات شتاب‌زده دولت آرامش را از بازار خودرو گرفته است



به نقل از خانه ملت، اکبر رنجبرزاده در انتقاد به اتخاذ تصمیمات شتاب‌زده غیر کارشناسی دولت برای حوزه خودرو گفت: «اتخاذ تصمیمات ناگهانی و غیر کارشناسی در حوزه خودرو فقط محدود به افزایش قیمت سوخت نمی‌شود؛ بلکه با ایجاد شوک در بازار بر قیمت خودروها اثرگذار است و عواقب بسیار سوبی برای بازار خودرو به‌همراه دارد.»

نماینده مردم اسدآباد، آجین و پالیز در مجلس شورای اسلامی با اشاره به بخشی از این تصمیمات ناگهانی و غیر کارشناسی در حوزه خودرو یادآور شد: «در هفته‌های گذشته تصمیمی مبنی بر خروج ناگهانی خودروهای فرسوده از چرخه تردد و قطع تخصیص سهمیه سوخت به آن‌ها اتخاذ شد و روز گذشته نیز خبری در خصوص حذف سهمیه بنزین خودروهای نو شماره بالای یکمیلیارد تومان منتشر شد که ساعاتی بعد آن را تکذیب کردند.»

وی تصریح کرد: «این گونه تصمیمات شتاب‌زده قطعاً هم بر بازار خودرو و افزایش نرخ خودروها اثرگذار بوده و هم به‌دلیل ایجاد نگرانی برای مصرف‌کنندگان با این نگاه که ممکن است با خرید خودروهای وارداتی و نودچار چالش شوند، تقاضا برای خرید خودروهای ارزان‌قیمت پرمصرف با آلایندهی بالا را افزایش داده و وضعیت محیط‌زیست را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم خاطر نشان کرد: «این تصمیمات شبانه‌هایی را نیز به‌همراه دارد؛ چرا که یک بار تلاش می‌کنند خودروهای فرسوده را در شرایط نامناسب بازار خودرو اسقاط کنند و بار دیگر با انتشار اخباری مبنی بر محدودیت تخصیص سهمیه سوخت برای خودروهای مدل بالا باعث افزایش ارزش خودروهای فرسوده می‌شوند.»

وی افزود: «متأسفانه سیاست‌گذاری‌های کنونی حوزه خودرو ناآگاهانه و ناشیانه است و اثر سوبی بر بازار خودرو می‌گذارد و هیچ اثر مثبتی نیز برای دولت به‌همراه ندارد؛ کمابیش چه چنان‌چه میزان درآمد حاصل از این گونه تصمیمات را محاسبه کنیم، مشخص می‌شود سود بسیار محدودی را برای دولت به‌همراه دارد.»

عضو ناظر مجلس در شورای قابت تاکید کرد: «امیدواریم اتخاذ تصمیمات مسئولان مربوطه پیرامون حوزه خودرو به‌سمت بررسی‌های دقیق کارشناسی برود و بیش از این به مشکلات بازار خودرو دامن نزند.»

توسعه قوای محرکه برقی، باتری و مدیریت سوخت در یک پروژه داخلی؛

«سایپا» با هدف کاهش مصرف سوخت «آریا پلاگین-هیبرید» را راهی بازار می‌کند

بهره‌گیری بهینه‌تر از انرژی را فراهم می‌کند و می‌تواند به کاهش مصرف بنزین در سفرهای روزمره کمک کند. این موضوع با توجه به اهمیت مدیریت مصرف سوخت در کشور، جایگاه ویژه‌ای برای چنین محصولاتی ایجاد می‌کند. توسعه آریا همچنین می‌تواند به شکل‌گیری و تقویت دانش فنی سایپا در حوزه فناوری‌های برقی کمک کند. ورود به حوزه‌هایی مانند باتری، مدیریت هوشمند انرژی، الکترونیک قدرت و کنترل موتور الکتریکی، ظرفیت‌های تازه‌ای را در بخش تحقیق و توسعه و مهندسی این خودروساز ایجاد می‌کند و این دانش می‌تواند در پروژه‌های بعدی نیز مورد استفاده قرار گیرد. از منظر صنعتی نیز حرکت به سمت خودروهای پلاگین-هیبرید می‌تواند به تدریج ترکیب سید محصولات سایپا را متنوع‌تر کند. این رویکرد در کنار توسعه خودروهای بنزینی، امکان حضور فناوری‌های جدید را در محصولات این گروه خودروسازی فراهم کرده و مسیر حرکت به سمت خودروهای برقی و کم‌مصرف را هموارتر می‌کند. آریا پلاگین-هیبرید از این منظر تنها یک محصول جدید نیست؛ بلکه نمادی از حرکت سایپا به سمت فناوری‌های نوین قوای محرکه است؛ حرکتی که می‌تواند ظرفیت‌های مهندسی، تحقیقاتی و صنعتی این خودروساز را در حوزه خودروهای برقی و هیبریدی توسعه دهد. با توجه به روند جهانی صنعت خودرو و افزایش توجه به کاهش مصرف سوخت و توسعه خودروهای کم‌آلاینده، تجربه سایپا در طراحی و توسعه آریا پلاگین-هیبرید می‌تواند پایه‌ای برای شکل‌گیری نسل جدید محصولات این گروه خودروسازی باشد؛ محصولاتی که در آن‌ها فناوری، بهره‌وری انرژی و حرکت به سمت قوای محرکه نوین، نقش پررنگ‌تری خواهند داشت.



آن بهره‌وری انرژی و استفاده ترکیبی از منابع مختلف انرژی اهمیت بیشتری پیدا کرده است. از سوی دیگر، کاهش مصرف سوخت یکی از مهم‌ترین مزیت‌های خودروهای پلاگین-هیبرید به‌شمار می‌رود. استفاده از موتور الکتریکی در کنار پیش‌ران بنزینی، امکان



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه خودروسازی سایپا با توسعه آریا پلاگین-هیبرید گام تازه‌ای در مسیر به‌کارگیری فناوری‌های نوین صنعت خودرو برداشته است؛ پروژه‌ای که از سوی این خودروساز به‌عنوان یکی از دستاوردهای مهم دوره دولت چهاردهم در صنعت خودرو معرفی شده و می‌تواند زمینه‌ساز ورود فناوری‌های جدید به سید محصولات سایپا باشد. آریا پلاگین-هیبرید با ترکیب قوای محرکه بنزینی و الکتریکی توسعه یافته و مصرف سوخت ترکیبی آن به ۲.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. همین ویژگی، این محصول را در مسیر توسعه خودروهای کم‌مصرف و سازگارتر با الزامات جدید صنعت خودرو قرار می‌دهد. اهمیت این پروژه برای توسعه به تولید یک محصول کم‌مصرف محدود نمی‌شود؛ توسعه یک خودرو پلاگین-هیبرید، مجموعه‌ای از فناوری‌های جدید را وارد فرآیند مهندسی و توسعه محصول می‌کند و تجربه سایپا را در حوزه‌هایی مانند قوای محرکه برقی، فناوری باتری، مدیریت انرژی و سامانه‌های کنترل الکترونیکی افزایش می‌دهد. این دستاورد می‌تواند به سایپا کمک کند تا مسیر توسعه محصولات آینده خود را با تمرکز بیشتری بر فناوری‌های برقی و هیبریدی دنبال کند. در واقع، آریا پلاگین-هیبرید را می‌توان بخشی از فرآیند حرکت این خودروساز به سمت نسل جدید خودروها دانست؛ نسلی که در

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «تولید محور خودرو» در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۵۵۰
میلیارد تومان



شرکت تولید محور خودرو

میزان افزایش

۱۹۴
درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۲,۲۴۵
میلیارد تومان

شرکت «تولید محور خودرو» در پنج ماهه منتهی به مردادماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۲,۲۴۵ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چرا؟

اسقاط روزانه بیش از ۲ هزار خودرو

مقیمی بیابان این که پس از اجرای آیین‌نامه جدید، آهنگ اسقاط خودرو رشد کرده است، گفت: «در حال حاضر روزانه بیش از ۲ هزار دستگاه خودرو اسقاط می‌شود و شرایط برای متقاضیان اسقاط خودرو نیز فراهم شده است.» وی با اشاره به آثار اجرای طرح اسقاط خودرو بر مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا تصریح کرد: «اسقاط خودرو در موضوع مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌گی هوا نقش دارد. با آیین‌نامه جدید و عملکردی که در این زمینه داشتیم، تلاش کردیم هم‌اهداف بر نامه هفتم توسعه را محقق کنیم و هم به کاهش مصرف سوخت کمک کنیم.»

برای چه؟

جایگزینی خودروهای فرسوده مصرف سوخت را ۵۰ درصد کاهش می‌دهد

رئیس هیات عامل ایدرو ادامه داد: «با جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای نو، چه در بخش سواری و چه در بخش خودروهای تجاری، مسافری، باری و موتورسیکلت، بسته به نوع وسیله نقلیه‌ای که جایگزین می‌شود، حداقل ۴۰ تا ۵۰ درصد کاهش مصرف سوخت خواهیم داشت.» مقیمی خاطر نشان کرد: «این موضوع برای اقتصاد کشور اتفاق خوبی است و در عین حال، یک تکلیف قانونی نیز به‌شمار می‌رود. از مدت‌ها قبل، با همکاری ۲۰ دستگاه اجرایی مختلف، نقطه‌نظرات و دیدگاه‌های دستگاه‌های مرتبط دریافت و آیین‌نامه جدید تدوین شده و تصویب هیات وزیران رسید و از ۱۲ اسفند ۱۴۰۴ جایگزین آیین‌نامه قبلی شده و اصلاحاتی نیز در آن ایجاد شد.»



است که بدون توافق جدید USMCA، «ممکن است مجبور شویم جهت گیری خود را تغییر دهیم.» پس از توقف مذاکرات، دولت ترامپ تعرفه‌های ۵۰ درصدی بستر ۲۰ میلیارد دلار کانادایی وضع کرد. کانادا نیز در پاسخ، تعرفه مشابهی بر فولاد و آلومینیوم آمریکا و همچنین کالاهایی مانند میلمان، پوشاک، کنسول‌های بازی، گوشی‌های هوشمند و سایر محصولات الکترونیکی اعمال کرد؛ اقداماتی که از ۸ سپتامبر اجرایی می‌شوند و حدود ۲۰ میلیارد دلار واردات سالانه آمریکا را تحت تأثیر قرار می‌دهند. هوندای گوید فلها هر پنهان‌های ناشی از این تعرفه‌ها را به مشتری‌ها منتقل نکرده است، اما اگر این وضعیت ادامه یابد، افزایش قیمت خودروها در بازار آمریکا و کانادا اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. با وجود این، بعید است تهدید هوندای به تنهایی رهبران دو کشور را به بازگشت سریع به میز مذاکره وادار کند.

هوندا هشدار داده است که اگر ایالات متحده و کانادا نتوانند به توافق تجاری تازه‌ای برسند، ممکن است برنامه ساخت هشتمین کارخانه مونتاژ خود در آمریکای شمالی را کنار بگذارد؛ کارخانه‌ای که شرکت صراحتاً می‌گوید برای حفظ ظرفیت تولید آینده به آن نیاز دارد. این تهدید پس از آن مطرح شد که کانادا از مذاکرات تجاری با دولت ترامپ خارج شد و در واکنش، دو کشور تعرفه‌های ۵۰ درصدی بر میلیاردها دلار کالای وارداتی یکدیگر اعمال کردند. به گفته نور بیا کایاها، معاون اجرایی هوندا این شرکت در آمریکای شمالی به سرعت به سقف ظرفیت تولید نزدیک می‌شود و باید ظرف یک تا دو سال آینده در باره محل کارخانه جدید تصمیم بگیرد. هدف هوندا این است که این سایت تازه تا سال ۲۰۳۰ فعال شود؛ اما ادامه تنش‌های تجاری می‌تواند مسیر این پروژه را کاملاً تغییر دهد. کایاها را تأکید کرده



تهدید «هوندا» در پی بن بست تجاری آمریکا-کانادا

پرونده مبهم «پولستار» در آمریکا!



دو ماه از زمانی که وزارت بازرگانی آمریکا اعلام کرد پولستار پس از مدل‌های ۲۰۲۷ دیگر اجازه فروش خودرو در این کشور را نخواهد داشت گذشته، اما این برند هنوز نمی‌داند چرا درخواستش برای معافیت رد شده است؛ در حالی که ولوو - با همان مالکیت چینی و همان فناوری - تنها یک ماه قبل از آن معافیت کامل دریافت کرد. این تصمیم نه تنها پولستار، بلکه بسیاری از فعالان صنعت خودرو را شوکه کرده است. پولستار در نامهای که اخیراً به شبکه نمایندگی‌های خود در آمریکا ارسال کرده، توضیح داده که همچنان در تلاش است از وزارت بازرگانی دلیل این تصمیم را دریافت کند. پیتر وکسلر، مدیر محصول پولستار آمریکا نوشته است

که شرکت پس از یک سال پاسخ‌گویی به پرسش‌ها، ارائه‌ممیزی‌ها و پیشنهاد همکاری در زمینه ذخیره‌سازی داده، امنیت سایبری و گزارش‌دهی، انتظار داشت معافیتش تأیید شود. حتی گفته شده که جفری کسلر، معاون وزیر صنعت و امنیت به پولستار اعلام کرده بود اگر ولوو تأیید شود، «منطقی است» پولستار نیز معافیت بگیرد. اما در ماه ژوئن، تنها یک ماه پس از تأیید ولوو، درخواست پولستار رد شد. این در حالی است که پولستار ۳ و ولوو EX۹۰ از یک پلتفرم مشترک، یک نرم‌افزار مشترک و حتی یک خط تولید مشترک در کارولینای جنوبی استفاده می‌کنند.

خودروساز کره‌ای در پی ثبت یک رکورد تازه است؛

عرضه ۱۰۰ مدل جدید توسط هیوندای تا سال ۲۰۳۰



صنعت خودرو کم‌سابقه است. این شرکت اعلام کرده تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۱۰۰ مدل جدید با فیس‌لیفت‌شده را روانه بازار خواهد کرد؛ برنامه‌ای که نه تنها گستره جغرافیایی وسیعی دارد، بلکه عمق استراتژیک آن نشان می‌دهد هیوندای قصد دارد ساختار حضور جهانی خود را بازتعریف کند. این حمله محصولی، شامل ۵۸ مدل برای آمریکای شمالی، ۴۹ مدل برای کره، ۴۱ مدل برای اروپا، ۲۶ مدل برای هند و ۲۲ مدل برای چین است؛ نوعی تقسیم‌بندی که نشان می‌دهد هر بازار، نقشی مشخص در آینده هیوندای دارد

در هشت ماه آینده، هفت مدل تازه معرفی می‌شوند؛ از جمله نسل جدید اللانتر، توسان و آیونیک ۳. اما مهم‌ترین بخش این برنامه، ورود هیوندای به «فضاهای سفید» است؛ یعنی سگمنت‌هایی که تاکنون حضور جدی در آن‌ها نداشته است. یکی از این ورودهای تازه، ساناتفه رنج‌افزوده (EREV) است که در نیمه نخست ۲۰۲۷ عرضه می‌شود و با برد ترکیبی بیش از ۹۶۶ کیلومتر، تجربه‌ای شبیه خودروهای برقی اما بدون نگرانی شارژ ارائه می‌دهد. این مدل در



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

هیوندای در رویداد Investor Day ۲۰۲۶ نقشه راهی را رونمایی کرده که ابعاد آن در صنعت خودرو جهان کم‌سابقه است؛ برنامه‌ای که شامل عرضه بیش از ۱۰۰ مدل جدید با فیس‌لیفت‌شده تا سال ۲۰۳۰ می‌شود و عملاً بزرگ‌ترین حمله محصولی تاریخ این برند را رقم می‌زند. این برنامه گسترده، تمام بازارهای اصلی را هدف گرفته است: ۵۸ مدل برای آمریکای شمالی، ۴۹ مدل برای کره، ۴۱ مدل برای اروپا، ۲۶ مدل برای هند و ۲۲ مدل برای چین. فقط در هشت ماه آینده، هفت محصول تازه معرفی خواهند شد و هیوندای می‌گوید بیش از ۱۸ مدل، ورود این شرکت به «سگمنت‌ها و بازارهای جدید» را رقم می‌زند. در کنار مدل‌های شناخته‌شده‌ای چون اللانتر، توسان و آیونیک ۳، این برنامه شامل یک ساناتفه رنج‌افزوده با برد ترکیبی بیش از ۹۶۶ کیلومتر، یک B-SUV جهانی و چند کراس‌اوور و ون الکتریکی برای اروپاست؛ بازاری که قرار است تا ۲۰۳۰ به‌طور کامل «برقی‌سازی» شود. هند یک کراس‌اوور الکتریکی جدید با سیستم نیمه‌خودران سطح ۲ دریافت می‌کند و چین نیز با مدل‌های الکتریکی و رنج‌افزوده تازه، وارد مرحله «بازگشت» خواهد شد. در این میان، جنسیس نیز برنامه‌ای مستقل و جاه‌طلبانه دارد: ۲۲ مدل جدید فقط برای آمریکای شمالی، ورود به بازارهای تازه و هدف‌گذاری فروش سالانه ۲۵۰ هزار دستگاه تا پایان دهه. هیوندای همچنین قصد دارد خانواده N را گسترش دهد و با ورود به «فضاهای سفید»، از جمله ساخت یک پیکاپ بدنه‌روی شاسی، جایگاه خود را در بازارهای جدید تثبیت کند.

آماده‌سازی برای آینده

هیوندای در رویداد Investor Day ۲۰۲۶ تصویری از آینده نزدیک خود ارائه کرد که ابعاد آن در

هیوندای باشد. این شرکت صراحتاً اعلام کرده در حال «بازگشت» به بازار چین است و این بازگشت با مدل Ioniq V آغاز می‌شود. پس از آن، یک B-SUV کاملاً برقی و یک C-SUV با پیش‌رانه‌های برقی و رنج‌افزوده عرضه خواهند شد. نسخه رنج‌افزوده این C-SUV بردی حدود ۶۰۰ کیلومتر خواهد داشت. در ادامه، سه مدل D-segment شامل یک سدان، یک کراس‌اوور و یک MPV معرفی می‌شوند که همگی به سیستم خودران سطح ۳ مجهز خواهند بود. این مجموعه نشان می‌دهد هیوندای قصد دارد با ترکیبی از فناوری پیشرفته و تنوع محصول، جایگاه خود را در بازار رقابتی چین بازبایی کند

در کنار هیوندای، جنسیس نیز برنامه‌ای مستقل و جاه‌طلبانه دارد. این برند لوکس با مدل‌های جدیدی چون GV۹۰ و GV۸۰ هیبرید، وارد مرحله تازه‌ای از توسعه می‌شود. جنسیس اعلام کرده تا سال ۲۰۳۰ در بیش از ۴۰ کشور حضور خواهد داشت و فروش سالانه خود را به ۲۵۰ هزار دستگاه خواهد رساند؛ رقمی که آن را در سطح برندهایی چون لکسوس قرار می‌دهد. یکی از مهم‌ترین محصولات جنسیس، SUV رنج‌افزوده ۲۰۲۷ است که بردی بیش از ۱۰۳۰ کیلومتر خواهد داشت و می‌تواند یکی از طولانی‌بردترین خودروهای بازار باشد

هیوندای همچنین قصد دارد خانواده پرفورمنس N را گسترش دهد و فروش آن را تا سال ۲۰۳۰ به ۱۰۰ هزار دستگاه برساند. این برند علاوه بر مدل‌های اسپرت، قصد دارد وارد سگمنت‌های جدیدی مانند پیکاپ بدنه‌روی شاسی شود؛ سگمنتی که تاکنون در اختیار برندهای آمریکایی بوده و ورود هیوندای به آن می‌تواند رقابت را داغ‌تر کند

در مجموع، برنامه هیوندای برای عرضه بیش از ۱۰۰ مدل تا سال ۲۰۳۰، نه تنها یک حمله محصولی گسترده است، بلکه بازتابی از تغییرات عمیق در استراتژی جهانی این شرکت محسوب می‌شود. هیوندای با ترکیب مدل‌های برقی، رنج‌افزوده، ICE، پرفورمنس و لوکس، قصد دارد حضور خود را در تمام سگمنت‌ها تثبیت کند و جایگاهش را در میان بازیگران اصلی صنعت خودرو تا پایان دهه ارتقا دهد

کارخانه آلباما تولید خواهد شد و یکی از ستون‌های استراتژی هیوندای برای بازار آمریکا خواهد بود

اروپا نیز جایگاه ویژه‌ای در این برنامه دارد. هیوندای اعلام کرده این بازار تا سال ۲۰۳۰ صاحب یک پرتوی کاملاً برقی خواهد شد؛ شامل پنج مدل جدید در کلاس کراس‌اوور و خودروهای تجاری سبک. دو مدل B-SUV کاملاً برقی، یک کراس‌اوور بزرگ D-SUV و دو ون الکتریکی، ستون‌های این تحول هستند. هدف هیوندای افزایش فروش EV در اروپا از ۱۱۶ هزار دستگاه در ۲۰۲۵ به ۴۲۰ هزار دستگاه در ۲۰۳۰ است؛ جهشی که تنها با عرضه گسترده محصول ممکن خواهد بود

هند نیز سهم خود را از این برنامه دریافت می‌کند. یک کراس‌اوور الکتریکی جدید با سیستم نیمه‌خودران سطح ۲ در سه‌ماهه چهارم سال عرضه می‌شود و پس از آن یک SUV میان‌سایز ICE وارد بازار خواهد شد. این ترکیب نشان می‌دهد هیوندای برای هند، رویکردی دوگانه در نظر گرفته است: حفظ بازار سنتی موتورهای احتراق داخلی و هم‌زمان ورود به الکتریکی‌سازی. چین اما شاید مهم‌ترین چالش

هیوندای یک پله تازه میان «N» و «N Line» می‌سازد

می‌دهد و قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ این سهم را به ۶۰ درصد برساند. برای رسیدن به این هدف، تعداد مدل‌های N از پنج مدل فعلی به بیش از هفت مدل افزایش می‌یابد و مجموع فروش سالانه خانواده پرفورمنس هیوندای باید از ۲۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۵ به ۱۰۰ هزار دستگاه برسد. این رشد پنج‌برابری، نیازمند ورود به سگمنت‌های حجمی‌تر است؛ جایی که سری جدید میان N Line و N نقش کلیدی خواهد داشت

در بخش طراحی، انتظار می‌رود این سری جدید از نظر ظاهری فاصله‌ای میان N Line و N ایجاد کند؛ یعنی چهره‌ای تهج‌تری از مدل‌های استاندارد؛ اما بدون کیت‌های کاملاً پیست‌محور. از نظر فنی نیز ترکیبی از پیش‌رانه‌های هیبریدی و الکتریکی بسته به مدل‌ها ارائه خواهد شد.

هیوندای در جریان رویداد Investor Day ۲۰۲۶ اعلام کرده که قصد دارد ساختار خانواده پرفورمنس خود را گسترش دهد و میان دو سطح فعلی N و N Line، یک رده تازه ایجاد کند؛ رده‌ای که مدیرعامل شرکت، خوزه مونوز، آن را «پرفورمنس حجمی» توصیف کرده است. هدف این است که مشتریانی که به دنبال حس و حال N در استفاده روزمره هستند، بدون نیاز به خرید یک خودرو کاملاً پیست‌محور، به این تجربه دسترسی پیدا کنند. این سری جدید قرار است از پیش‌رانه‌ها و قطعات مدل‌های N استفاده کند؛ اما با تنظیمات نرم‌تر و کاربردی‌تر برای استفاده روزانه.

هیوندای تأکید کرده که پرفورمنس برای این شرکت «فقط یک احساس نیست، بلکه یک تجارت سودآور» است. این برند اکنون حدود ۳۰ درصد از بازار پرفورمنس را پوشش



خبر

News

لکسوس آر ایکس «موریزو RR»

لکسوس در حال آماده‌سازی یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های خود در سال‌های اخیر است؛ نسخه‌ای کاملاً پرفورمنس از شاسی‌بلند محبوب RX که احتمالاً با نام Morizo RR معرفی خواهد شد و هدفش ورود به قلمرویی است که تاکنون در اختیار مدل‌هایی چون BMW MX۵ و Audi RS Q۸ بوده است. تصاویر جاسوسی تازه، نمونه‌ای آزمایشی از این خودرو را در اروپا نشان می‌دهد؛ نمونه‌ای که با بدنه‌ای پهن‌تر، ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و مجموعه‌ای از قطعات فنی سنگین، هیچ شباهتی به یک کراس‌اوور معمولی ندارد.

این نمونه آزمایشی با پوشش استتاری سبک دیده شده و بخش‌های زیادی از بدنه کاملاً قابل مشاهده است. رنگ Copper Crest کارخانه‌ای، همراه با سپر جلو جدید با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر - مشابه RX Sport Performer ۵۰۰h - و فندرها پهن‌شده، چهره‌ای تهاجمی‌تر از هر RX فعلی ایجاد کرده است. در عقب نیز سپر هم‌رنگ بدنه با جایگاه‌های مخصوص برای خروجی‌های اگزوز آزمایشی دیده می‌شود.



در بخش فنی، تغییرات حتی چشمگیرتر است. خودرو روی رینگ‌های ۲۱ اینچی چندبره با پوشش آیرودینامیک قرار دارد که پشت آن‌ها دیسک‌های سوراخ‌دار بزرگ و کالیپرهای قرمز برمبوده دیده می‌شود. تأیرهای Michelin Pilot Sport ۴ SUV با سایز ۴۰/۲۶۵ در جلو و ۳۵/۲۹۵ در عقب، نشان می‌دهند که این مدل برای تحمل قدرت بالا و چسبندگی جدی طراحی شده است. ارتقا کمتر، عرض بیشتر محورها و نشستن خودرو با استانس اسپرت، همگی تأیید می‌کنند که این RX چیزی فراتر از یک نسخه اسپرت ساده خواهد بود.

طبق گزارش‌های منتشرشده از رسانه ژاپنی Mag X، لکسوس در حال توسعه یک پیش‌رانه هیبریدی ۴ سیلندر توربو ۲.۰ لیتری است که با دو موتور برقی و سیستم چهارچرخ‌محور، مجموعه محدود ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این رقم RX موریزو RR را مستقیماً در برابر MX۵ قرار می‌دهد؛ رقابتی که تاکنون لکسوس در آن حضور نداشته است.



تویوتا «کرولا» کراس ۲۰۲۶؛ کراس‌اوور جدید

تویوتا کرولا کراس ۲۰۲۶ با فیس‌لیفتی سبک، ظاهر مدرن‌تر و فناوری‌های کابین به‌روز تر وارد بازار شده‌است. در نمای خارجی، طراحی جلو باز طراحی شده و نسخه‌های مختلف از جزئیات متفاوتی در جلو پنجره و سپر بهره می‌برند. رنگ Cavalry Blue نیز برای برخی تیپ‌ها ارائه می‌شود و در تیپ‌های SE و XSE امکان ترکیب آن با سقف مشکی وجود دارد. در کابین، نمایشگر لمسی ۱۱.۵ اینچی در تیپ‌های بالا تر ارائه می‌شود و فضای داخلی همچنان بر کاربرد روزمره و استفاده خانوادگی تمرکز دارد. کرولا کراس پنچ‌نفره است.

نسخه بنزینی به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر با ۱۶۹ اسب‌بخار قدرت و حدود ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور مجهز است و با گیربکس CVT عرضه می‌شود؛ محرک جلو استاندارد بوده و چهار چرخ محرک نیز قابل سفارش است. نسخه هیبریدی از نسل پنجم سیستم HEV تویوتا، ۱۹۶ اسب‌بخار قدرت ترکیبی تولید کرده و از ویژگی چهار چرخ محرک استاندارد بهره می‌برد. قیمت پایه مدل بنزینی از حدود ۲۴ هزار دلار و نسخه هیبریدی از حدود ۲۹ هزار دلار آغاز می‌شود.

تداوم رشد بهای خودرو رقم زد؛

بازار داغ و پر رونق حواله!



عکس جنبه تبلیغی دارد



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

به دنبال افزایش قیمت خودرو، بازار دوم حواله‌فروشی رونق گرفت. بررسی داده‌های پلتفرم‌های آنلاین نشان می‌دهد که در حال حاضر دو گروه در بازار ثانویه خرید و فروش حواله فعالیت می‌کنند. گروهی به صورت سنتی تنها اقدام به مبادله مستقیم فروش امتیاز خود می‌کنند، اما در الگوی معاملاتی جدید واسطه‌ها تنها به این موضوع اکتفا نکرده بلکه با ورود به چرخه تامین، در نقش فروشنده نهایی خودرو ظاهر می‌شوند.

به گزارش «دنیای اقتصاد» در شرایطی که اختلاف قیمتی خودرو از کارخانه تا سطح بازار آزاد در شهر یورماه دوباره اوج گرفته و به طور میانگین به ۳۷ درصد رسیده، تب حواله‌فروشی هم بالا گرفته است. بررسی پلتفرم‌های آنلاین خرید و فروش حواله خودرو نشان می‌دهد که بازار حواله‌فروشی وارد فاز جدیدی شده و در این میان معامله‌گران با تکنیک‌های امتیاز و هزینه اصلی خودرو، چهره جدیدی از دلالی را به زنجیره خرید و فروش اضافه کرده‌اند. گفت‌وگو با برخی آگهی‌دهندگان در این پلتفرم‌ها نشان می‌دهد که در حال حاضر عده‌ای در ابتدا امتیاز حواله را به بهای مشخصی خریداری می‌کنند و سپس در مرحله بعدی خودرو را به قیمت نهایی به متقاضی عرضه می‌کنند. اگرچه قیمت نهایی از نرخ حاشیه بازار کمتر است اما فاصله معناداری با نرخ مصوب کارخانه دارد که باعث ایجاد حاشیه سود دوم برای فروشنده حواله می‌شود. در تیرماه امسال و به دنبال کاهش فاصله قیمتی، بازار حواله نیز از رقم افتاد.

بررسی‌ها نشان می‌داد که برای نمونه شکاف قیمتی در ۱۰ محصول بزرگ‌ترین خودرو ساز کشور به طور میانگین به ۶ درصد می‌رسید. همین کاهش حاشیه سود ناشی از تقارب قیمتی، پیوند میان داشتن حواله و سودآوری سریع را از بین برد. در واقع، ناطمینی از روند قیمت‌ها در بازار خودرو ایران و افت بازدهی اقتصادی در معاملات حواله سبب شد برندگان قرعه‌کشی رویکرد حفظ دارایی را در پیش بگیرند تا شاید در آینده شانس بازگشت سود به آن‌ها رو کند. همین موضوع سبب شد قیمت حواله نیز روند کاهشی را طی کند؛ به گونه‌ای که قیمت پایه برای معامله برخی از حواله‌ها در بازه ۲۰ تا ۸۰ میلیون تومان قرار گرفت.

حالا بار دیگر بررسی قیمتی انواع خودرو در بازار و کارخانه نشان می‌دهد که اختلاف قیمتی اوج گرفته است. همین موضوع موجب شده همان‌طور که گفته شد نه تنها حواله‌فروشی به شیوه سنتی بار دیگر رواج پیدا کند که بازار ثانویه‌ای نیز در این بین شکل بگیرد. بررسی‌ها از قیمت برخی حواله‌ها در پلتفرم‌های آنلاین هم حکایت از رشد ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصدی آن‌ها نسبت به تیرماه سال جاری دارد. برای نمونه یک

آگهی‌دهنده قیمت پایه حواله خودرو سورن خود را ۸۰ میلیون تومان تعیین کرده است. این در حالی است که در تیرماه امسال حواله این خودرو با ویژگی‌های مشابه ۲۰ میلیون تومان بود که به معنای رشد ۳۰۰ درصدی قیمت است. از سوی دیگر، شخصی قیمت پایه حواله خودرو تارا را ۱۵۰ میلیون تومان در نظر گرفته است. نگاهی به بهای آن در تیرماه امسال نشان می‌دهد که معمولاً آگهی‌دهندگان میانگین قیمت را ۵۰ میلیون تومان در نظر گرفته بودند. بنابراین بهای حواله این خودرو نیز حدود ۲۰۰ درصد با افزایش همراه شده است. در ادامه در تماس با برخی از این آگهی‌دهندگان، آن‌ها از اعلام قیمت پایه حواله خودداری کرده و تنها قیمت نهایی خودرو را عنوان کردند. برای مثال، شخصی که حواله ری‌را در پلتفرم آنلاین آگهی کرده، می‌گوید که قیمت نهایی خودرو ۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان است.

بررسی بهای کارخانه‌ای این خودرو نشان می‌دهد که قیمت آن در حال حاضر از سوی خودروساز ۳ میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان اعلام شده است. شخص دیگری، بهای حواله پرسنلی خود برای خودرو رانا پلاس را یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان اعلام می‌کند. این در حالی است که این خودرو یک میلیارد و ۵۳۶ میلیون تومان از سوی تولیدکننده قیمت خورده است؛ این یعنی کاهش ۵ درصدی بهای تمام‌شده. شخص دیگری نیز در توضیح مبلغ حواله خودرو شاهین G خود می‌گوید که قیمت پایه حواله به صورت جداگانه تعیین نشده است. وی در ادامه توضیح می‌دهد که قیمت نهایی این خودرو یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان است؛ این یعنی حدود ۳ درصد ارزان‌تر از بهای کارخانه.

از طرفی هم‌زمان با افت تولید بخش خصوصی، ۳ خودرو ساز بزرگ کشور نیز سال سختی را پشت سر می‌گذارند. بر اساس آمار تولید ۵ ماه ابتدایی سال جاری، سه خودرو ساز بزرگ در مجموع ۲۲۵ هزار و ۲۰۲

دستگاه خودرو تولید کرده‌اند؛ رقمی که در مقایسه با تولید ۳۱۸ هزار و ۷۰۰ دستگاهی مدت مشابه سال گذشته، از کاهش حدود ۲۹ درصدی حکایت دارد. کاهش تولید در ابتدای سال بسیار شدیدتر بود و صنعت خودرو سال را با افت چشمگیر تیراژ آغاز کرد. هر چند بخشی از نوسانات تولید ماهانه می‌تواند تحت‌تاثیر تعطیلات نوروزی و شرایط جنگی باشد، اما ادامه کاهش تولید نشان می‌دهد صنعت خودرو همچنان با مشکلاتی فراتر از نوسانات معمول مواجه است.

هم‌زمان با افت تولید بخش خصوصی، سه خودرو ساز بزرگ کشور نیز سال سختی را پشت سر می‌گذارند. بر اساس آمار تولید پنج ماه ابتدایی سال جاری، سه خودرو ساز بزرگ در مجموع ۲۲۵ هزار و ۲۰۳ دستگاه خودرو تولید کرده‌اند؛ رقمی که در مقایسه با تولید ۳۱۸ هزار و ۷۰۰ دستگاهی مدت مشابه سال گذشته، از کاهش حدود ۲۹ درصدی حکایت دارد. کاهش تولید در ابتدای سال بسیار شدیدتر بود و صنعت خودرو سال را با افت چشمگیر تیراژ آغاز کرد. هر چند بخشی از نوسانات تولید ماهانه می‌تواند تحت‌تاثیر تعطیلات نوروزی و شرایط جنگی باشد، اما ادامه کاهش تولید نشان می‌دهد صنعت خودرو همچنان با مشکلاتی فراتر از نوسانات معمول مواجه است. این همان مسیری است که می‌تواند بازار خودرو را بار دیگر به سمت تمرکز بیشتر سوق دهد. افزایش تمرکز در بازار خودرو پیامدهایی فراتر از تغییر سهم شرکت‌ها دارد. هر چه تعداد بازیگران موثر در بازار کمتر شود، امکان شکل‌گیری رقابت بر سر قیمت، کیفیت، تنوع محصول و خدمات نیز محدودتر خواهد شد. در مقابل، حضور بازیگران متعدد و توانمند می‌تواند شرکت‌ها را برای حفظ سهم بازار به افزایش کیفیت و ارائه محصولات متنوع‌تر وادار کند.

«آرین موتور» شرایط فروش فوری «یونی‌تی» را اعلام کرد

شرکت آرین موتور شرایط فروش فوری خودرو یونی‌تی مدل

۲۰۲۶ را اعلام کرد. براساس بخشنامه این شرکت، این محصول با قیمت قطعی ۷ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان عرضه خواهد شد و متقاضیان می‌توانند از روز سه‌شنبه ۲۴ شهریورماه نسبت به ثبت‌نام برای دریافت این خودرو اقدام کنند.

فرآیند ثبت‌نام این طرح از ساعت ۹ صبح روز سه‌شنبه، ۲۴ شهریور ۱۴۰۵ آغاز می‌شود و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان برای ثبت درخواست خرید باید به سامانه فروش اینترنتی آرین موتور مراجعه کنند.

براساس شرایط اعلام‌شده، فروش این محصول به صورت فوری انجام می‌شود و شرکت متعهد شده است خودرو را حداکثر ظرف ۳۰ روز کاری پس از تکمیل فرآیند ثبت‌نام به مشتری تحویل دهد. همچنین در صورت تاخیر در تحویل خودرو، جریمه‌ای معادل ۲.۵ درصد به صورت ماهانه برای مشتری در نظر گرفته شده است.

یونی‌تی مدل ۲۰۲۶ در این طرح در چهار رنگ سفید، مشکی، خاکستری روشن و خاکستری تیره در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد با توجه به قطعی بودن قیمت در این طرح، مبلغ اعلام‌شده از سوی شرکت مبنای خرید خودرو خواهد بود و متقاضیان در زمان ثبت‌نام باید شرایط و جزئیات بخشنامه فروش را به دقت بررسی کنند.

یونی‌تی یکی از محصولات برند چانگان است که در سال‌های اخیر در بازار ایران نیز مورد توجه قرار گرفته و عرضه مدل ۲۰۲۶ آن از سوی آرین موتور می‌تواند به افزایش تنوع خودروهای وارداتی و مونتاژی موجود در بازار کمک کند. آغاز فروش فوری این خودرو در شرایطی انجام می‌شود که بازار خودروهای وارداتی همچنان تحت‌تاثیر نوسانات نرخ ارز و تغییرات هزینه‌های واردات قرار دارد و قیمت‌گذاری محصولات جدید، یکی از عوامل مهم در تعیین جایگاه آن‌ها در بازار محسوب می‌شود.

شماره: ۱۴۰۵۶۲۳

تاریخ: ۱۴۰۵/۶/۲۳

مجاز فروش: ۸۳۴۶۹۲۴



بخشنامه فروش فوری خودروی یونی، مدل یونی تی - شهریور ماه ۱۴۰۵

هموطن گرامی و نمایندگی‌های مجاز محترم شرکت آرین موتور (آرینا درایو)

با سلام و احترام؛

به استحضار عموم متقاضیان محترم و نمایندگی‌های مجاز این شرکت می‌رساند؛ شرکت آرین موتور (آرینا درایو) در نظر دارد نسبت به فروش خودرو یوسونی، مدل یونی تی با شرایط مندرج در این بخشنامه اقدام نماید. بدین منظور از متقاضیان دعوت به عمل می‌آید

جهت تکمیل فرآیند ثبت‌نام در قالب **فروش فوری با قیمت قطعی** و با موعد **تحويل ۳۰ روز کاری از ساعت ۹ صبح**

روز سه‌شنبه، مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۴ تا زمان تکمیل ظرفیت به صورت اینترنتی نسبت به انجام مراحل ثبت‌نام با مراجعه به آدرس اینترنتی

به نشانی: <https://sales.arinadrive.com> اقدام نمایند.

شرایط فروش فوری خودرو یونی تی- شهریور ماه ۱۴۰۵ (آرین موتور)

برند	نوع خودرو	مدل	تحويل	سود مشارکت	جریمه دیرکرد	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	کد طرح فروش	رنگ های قابل عرضه
UNI	UNI-T	۲۰۲۶	۳۰ روز کاری	-	۲.۵ درصد ماهانه	۷۶.۸۰۰.۰۰۰.۰۰۰	UNI-O-۵۰۰۲	سفید،مشکی،خاکستری روشن، خاکستری تیره،آبی

* برخی مشخصات محصول و آپشن‌های متعلقه تیپ‌های عرضه‌شده ممکن است با کاتالوگ و اطلاعات فنی درج شده در سامانه جامع و وب‌سایت‌های این شرکت

مفاوت باشد که در هر صورت ملاک نهائی، خودروی آماده تحويل می‌باشد.

موتور «B58»؛ شش سیلندر محبوب «بامو»



موتور B58 یکی از شناخته شده ترین پیشرفته های ۶ سیلندر خطی بامو است که نخستین بار در میانه دهه ۲۰۱۰ و به عنوان جایگزین N۵۵ وارد خانواده موتورهای مدولار این شرکت شد. این پیشرفته ۳ لیتری، با ساختار تمام آلومینیومی، توربوشارژر Twin-Scroll، تزریق مستقیم سوخت، سیستم زمان بندی متغیر Double-VANOS و سامانه بالابر متغیر سوپاپ و ولو ترونیک توسعه یافته است. بامو برای بلوک موتور از ساختار Closed-Deck استفاده کرده که استحکام بالاتر مجموعه سیلندر ها را فراهم می کند.

یکی از ویژگی های مهم B58، ترکیب پاسخ گویی مناسب توربو با تولید گشتاور بالا در دور های پایین

است. در یکی از نسخه های شناخته شده این موتور، ۳۶۸ پوند فوت گشتاور از ۱۶۰۰ تا ۴۵۰۰ آر پی ام در دسترس قرار می گیرد. نسخه به روز شده M Performance نیز ۲۸۲ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کرد و به دلیل عملکرد، نرمی و پیر هوری مناسب، دو سال پیاپی در فهرست Wards ۱۰ Best Engines قرار گرفت.

B58 در مدل هایی مانند سری ۳، سری ۴، Z4 و برخی محصولات X استفاده شده و ترکیب ۶ سیلندر خطی، توربوشارژر و معماری مدرن آن، این موتور را به یکی از پایه های مهم خانواده پیشرفته های بامو تبدیل کرده است.

حضور تازه نفس های کره ای در پایتخت؛

نوبرانه «هرمس خودرو» در نمایشگاه خودرو تهران کدام است؟



کیا K4

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس IVT نسل جدید گیربکس CVT به چرخ های جلو منتقل می شود. ناگفته نماند که کیا K4 یکی از گزینه های ارزنده برای خرید است؛ چرا که موتور تنفس طبیعی آن سازگاری مناسب تر و بهتری با کیفیت سوخت کشور در این روزها دارد.

کی جی ام رکستون؛ آقای خاص کره ای

رکستون از جمله اس یووی های میان سایز خانوادگی لوکس بود که توانست با کراس اوورهایی مانند سانتافه رقابت کند. هر چند که نسل اول این خودرو چندان موفق ظاهر نشد، اما در نسل دوم که سال ۲۰۱۷ میلادی معرفی شد، بسیار مورد استقبال قرار گرفت. رکستون سال ۲۰۲۰ توسط طراحان کی جی ام دستخوش تغییرات قرار گرفت که شرکت هرمس خودرو نسخه به روز و جدید آن را به ایران آورد و در غرفه خود در هفتمین دوره نمایشگاه بین المللی خودرو شهر آفتاب تهران به نمایش گذاشت. این مدل از نظر طراحی به لطف استفاده از خطوط تیز روی بدنه و گلگیرهای عضلانی استایل تنومندی دارد. در نمای جلو نیز چراغ های کشیده مزین به LED و جلو پنجره عریض، چهره بسیار سنگینی به لحاظ بصری ایجاد کرده است. در نمای عقب نیز خوشبختانه خبری از چراغ های به هم پیوسته تکراری این روزها نیست؛ بلکه چراغ های مزین به LED جداگانه نمای زیبایی به این خودرو بخشیده است. کابین رکستون بسیار لوکس و مدرن بوده و به عنوان یک گزینه خاص و متفاوت از آن یاد می شود. این خودرو از نظر آپشن های رفاهی و ایمنی نه تنها چیزی کم ندارد، بلکه در بازار جهانی در سطح و جایگاه بالایی قرار می گیرد. همین موضوع سبب برتری «هرمس خودرو» نیز در بازار اس یووی کراس اوورهای میان سایز خواهد شد. کی جی ام رکستون از نظر فنی به یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها مجهز شده است. به لطف تکنولوژی بالای ساخت، این موتور حداکثر ۲۲۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم می کند که توسط گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ لاترونیک به چهار چرخ منتقل می شود. در نهایت سطح بالای امکانات رفاهی و ایمنی و مشخصات فنی عالی این خودرو سبب موفقیت «هرمس خودرو» در این بخش خواهد شد

به خود جلب کند. از نظر فنی کی جی ام اکتیون مشابه تورس بوده و موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری مجهز به تکنولوژی توربو و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها می تواند حداکثر ۱۶۱ اسب بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کند. در مقابل گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک نسل سوم آپسین وظیفه انتقال قدرت به چرخ های عقب را بر عهده دارد.

کیا K4؛ فست بک جذاب کره ای

کیا از جمله خودروسازان مطرح جهان است که از سال ۲۰۲۲ میلادی با تغییر و تحول گسترده در طراحی محصولاتش توانسته هر چه بیشتر توجه بازار را به خود جلب کند. بر این اساس K4 به عنوان جانشین سراتو معرفی شده که از اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی به بازار جهانی آمد. «هرمس خودرو» نیز در یک اقدام بسیار جسورانه و برای کسب سهم بیشتر از بازار سدان ها که محبوب ترین کلاس خودرو کشور به شمار می رود، K4 را به ایران آورده است. حضور K4 در غرفه «هرمس خودرو» توجه بسیاری از بازدید کنندگان را به خود جلب کرده است. طراحی فست بک کوپه آن که مزین به خطوط شکسته روی بدنه است، استایل جذابی را به نمایش می گذارد. همین طور در نمای جلو، چراغ ها به فرم L طراحی شده اند که شامل چراغ های اصلی خودرو می شود. در نمای عقب نیز چراغ ها مزین به LED بوده و حجم پردازی خاص روی در صندوق عقب نمای چشم نواز و زیبایی از یک سدان فست بک را به نمایش می گذارد. در عین حال کابین K4 بر اساس زبان جدید طراحی کیا شکل گرفته که کلیت آن ساده و مینیمال است. اما به لطف نمایشگر مولتی مدیا و کلاستر، طراحی داخلی K4 مدرن و زیبا به نظر می رسد. در نهایت این مدل دارای تجهیزات و امکانات رفاهی و ایمنی بسیاری است و همین مساله برگ برنده حضور آن در میان گزینه های «هرمس خودرو» است. کمپانی کیا برای K4 همچنان موتور همیشگی ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی را تدارک دیده است. این موتور موسوم به اسمارت استریم است که با مکانیزم سیستم تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ ها و سیستم پاشش سوخت چند نقطه ای MPI می تواند حداکثر ۱۴۷ اسب بخار قدرت را در ۶۲۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۸۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آر پی ام بهار مغنان آورد.

هفتمین نمایشگاه بین المللی خودرو شهر آفتاب تهران در حالی برگزار می شود که باید آن را مهم ترین رویداد خودرو و پسا جنگی دانست. این نمایشگاه تخصصی خودرو از ۲۳ تا ۲۶ شهریور ماه سال جاری در شهر آفتاب برگزار می شود و در این مهم ۳۵ گروه خودرو سازی حضور پیدا کرده اند تا هر یک با محصولات جدید خود بتوانند نیاز مشتریان شان را بر طرف و سهم

بیش تری از بازار را از آن خود کنند. در این میان شرکت «هرمس خودرو» به عنوان یکی از وارد کنند ه های معتبر و خوشنام، با ارائه محصولات جدید کره ای توانست توجه بسیاری از بازدید کنندگان را به خود جلب کند. در ادامه نگاهی به گزینه های وارداتی «هرمس خودرو» که در غرفه این شرکت حضور داشتند، خواهیم انداخت



هیوندای پالیسید

به KGM شناخته می شود، یکی از برندهای معتبر و خوشنام کره ای است که به دلیل کیفیت مناسب و طراحی قابل قبول همواره در فهرست گزینه های خرید بوده است. «هرمس خودرو» نیز در یک اقدام هوشمندانه محصولات این خودروساز کره ای را به ایران آورده تا مشتریان خود را راضی نگه دارد. کی جی ام تورس که یکی از خودرو های جذاب این کمپانی است با فرم جعبه ای و باکسی خود مورد توجه قرار گرفته است. تورس زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱.۵ لیتری جاداده است. این پیشرفته مزین به تکنولوژی سیستم پر خوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر هاست که حداکثر ۱۶۱ اسب بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم می آورد. گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک نیز وظیفه دارد این قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو منتقل کند. کی جی ام تورس به لطف طراحی باکسی و مشخصات فنی مناسب تا حد زیادی مورد توجه بازدید کنندگان در غرفه «هرمس خودرو» قرار گرفته است.

کی جی ام اکتیون؛ جعبه متفاوت کره ای

اکتیون از جمله محصولات خوشنام کره ای در بازار ایران است. نسل جدید این خودرو که توسط «هرمس خودرو» پا به کشور مان گذاشته، از نظر طراحی مشابه برادر تازه متولدش یعنی تورس است. با این تفاوت که چراغ های اصلی در سپر و چراغ LED در قسمت بالای سپر کار شده است. در حقیقت این مدل چهره فانتزی تری دارد؛ اما ستون C ضخیم و شناور سبب جذابیت دوچندان این بلند قامت شده است. در نمای عقب نیز چراغ های LED در طرفین و چراغ های اصلی زیر آن سبب جذابیت دوچندان شده است. کابین اکتیون مدرن و جذاب است و توانسته توجه بسیاری از مخاطبان را

هیوندای پالیسید؛ گزینه بزرگ و لوکس کره ای

سال ۲۰۱۸ میلادی بودی که کمپانی هیوندای بزرگ ترین اس یووی کراس اوور لوکس خود را با نام پالیسید به جهان معرفی کرد. این خودرو در حقیقت نسخه بزرگ تر از هیوندای سانتافه است که با بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی توانسته در جایگاه خاصی قرار بگیرد. پالیسید به گونه ای موفق ظاهر شد که هیوندای نسل دوم آن را اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی مزین بر زبان جدید طراحی خود معرفی کرد. این مدل از نظر طراحی استایل بسیار پخته و سنگینی دارد و در بخش جلو مزین به چراغ های LED است تا ظاهر آن را هر چه بیشتر عضلانی کند. نمدی جانبی نیز به لطف گل گیرهای حجیم و مربعی شکل، حس تنومند بودن را به خوبی القا می کند. همین طور در نمای عقب، چراغ های LED عمودی زیبایی خاصی را به نمایش می گذارد. پالیسید نسل دوم توسط «هرمس خودرو» وارد کشور شده تا بتواند در جمع بلندقامتان لوکس خاص ایران حاضر شود. این مدل از نظر فنی یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری نسل جدید هیوندای را در خود جا داده که مزین به تکنولوژی توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر هاست که می تواند حداکثر ۲۸۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور را فراهم کند. بر این اساس نسخه وارد شده توسط «هرمس خودرو» مجهز به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک است تا قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. هیوندای پالیسید به فهرست بلند بالایی از امکانات روز رفاهی و ایمنی مجهز است.

کی جی ام تورس؛ کراس اوور جعبه ای جذاب

سانگ یانگ که از سال ۲۰۲۳ میلادی با نام کی جی موبیلیتی موسوم



کی جی ام رکستون



کی جی ام اکتیون



کی جی ام تورس

اتاقی و کاربری تخصصی روی شاسی وجود دارد. از نظر فنی، خانواده کانتر در اروپا با سه موتور و چند ده وزنی ارائه می شود. بسته به نسخه، جعبه دنده دستی یا DUONIC ۲۰۰ دو کلاچه قابل انتخاب است و حتی نسخه چهار چرخ محرک نیز در دسترس قرار دارد. شاسی نردبانی فولادی با مقطع C شکل، پایهای مناسب برای کاربری هایی مانند حمل بار، ساخت وساز و خدمات شهری فراهم می کند. قیمت کانتر ۲۰۲۶ ثابت نیست و به کشور، وزن مجاز، موتور، کابین و نوع کاربری بستگی دارد؛ بنابراین فوسو قیمت واحد جهانی برای آن اعلام نمی کند.

فوسو کانتر ۲۰۲۶ یکی از شناخته شده ترین کامیونت های شهری و سبک تجاری است که با تمرکز بر مانور پذیری، تنوع کاربری و ظرفیت حمل بار توسعه یافته است. طراحی بیرونی آن همچنان بر فرم کابین جلو، ایما جمع و جور و دید مناسب راننده تاکید دارد؛ ویژگی هایی که در مسیرهای شهری و فضاهای محدود اهمیت زیادی دارند. جدیدترین نسل کانتر از سال ۲۰۲۲ با طراحی مدرن تر، تجهیزات ایمنی بیشتر و سطح بالاتر راحتی تولید می شود. در کابین، تمرکز فوسو بر دسترسی آسان به کنترل ها، ارگونومی راننده و استفاده روزمره تجاری است. کانتر بسته به بازار با سه نوع کابین و طیف متنوعی از فاصله محوری عرضه می شود و امکان نصب انواع



فوسو کانتر ۲۰۲۶؛ کامیونتی برای کار در شهر



«دنیای خودرو» از گردهمایی خودرویی تهران گزارش می دهد؛

ویرین متفاوت خودرو در «شهر آفتاب»



آواتار 07

کم مصرف را بیشتر کرده است. در بخش تجهیزات، Envoy HEV به سامانه هایی مانند ABS+EBD+ESP، ترمز کمکی، کنترل حرکت در سربالایی، هشدار نقطه کور، دوربین ۳۶۰ درجه و ۶ ایربگ مجهز است. کنترل فشار باد تایرها، ترمز پارک برقی و قابلیت نگهداشتن خودکار خودرو نیز در فهرست تجهیزات آن قرار دارند.

کابین خودرو نیز با نمایشگر مرکزی ۱۲.۳ اینچی، صفحه کیلومتر دیجیتال، نورپردازی محیطی، شارژر بی سیم و سیستم صوتی پیشرفته طراحی شده است. صندلی های جلو از تنظیم برقی، گرم کن و تهویه بهره می برند و برای سر نشینان عقب نیز خروجی تهویه و درگاه های شارژ در نظر گرفته شده است.

این سدان ۴۷۸۰ میلی متر طول، ۱۸۲۰ میلی متر عرض و ۱۴۹۰ میلی متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن ۲۷۵۰ میلی متر است. حجم صندوق ۴۵۰ لیتر و وزن خالص آن حدود ۱۴۵۰ کیلوگرم اعلام شده است.

در مجموع، سه محصولی که در روز نخست نمایشگاه خودرو تهران مورد توجه قرار گرفتند، سه مسیر متفاوت را پیش روی بازار قرار می دهند؛ تونلند ۷۷ نماینده خودروهای کاری و دیزلی، آواتار ۰۷ نماد حرکت به سمت خودروهای برقی و هوشمند و Envoy HEV نمونه ای از تلاش برای کاهش مصرف سوخت بدون وابستگی به زیرساخت شارژ.

اگرچه غیبت تعدادی از خودرو سازان بزرگ، از گستردگی ویرین نمایشگاه کاسته است، اما متنوع محصولاتی که از سوی وارد کنندگان و شرکت های حاضر به نمایش گذاشته شده، نشان می دهد بازار خودرو ایران بیش از گذشته در معرض فناوری های جدید قرار گرفته است. با این حال، میزان موفقیت این محصولات در بازار نه فقط به مشخصات فنی، بلکه به قیمت نهایی، خدمات پس از فروش، تامین قطعات و مهم تر از همه، امکان استفاده واقعی از فناوری های آن هادر شرایط ایران بستگی خواهد داشت.

از قابلیت های رانندگی نیمه خودکار سطح ۲+، رافراهم می کند آواتار ۰۷ با طول ۴۸۲۰، عرض ۱۹۸۰ و ارتفاع ۱۶۲۰ میلی متر و فاصله محوری ۲۹۵۰ میلی متر، خودرویی نسبتاً بزرگ محسوب می شود. صندوق بار ۵۵۰ لیتری نیز برای استفاده خانوادگی فضای مناسبی فراهم می کند.

Envoy HEV: تمرکز بر کاهش مصرف سوخت در کنار آواتار ۰۷، یکی دیگر از محصولات مهم گروه هیبرید، سدان هیبریدی Envoy HEV بوده؛ خودرویی که بر خلاف آواتار، مسیر کاهش مصرف سوخت را از طریق فناوری هیبریدی دنبال می کند. این سدان با شعار «بیشتر پیش برو، کمتر مصرف کن» معرفی شد و طراحی آن نیز ترکیبی از خطوط نرم، حجم های پویا و جزئیات مدرن است. جلو پنجره مشبک کرومی، چراغ های LED باریک، رینگ های ۱۸ اینچی و چراغ های سراسری عقب، ظاهر این خودرو را شکل داده اند.

Envoy HEV از یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری با توان ۱۱۰ کیلووات، معادل حدود ۱۴۸ اسب بخار در کنار موتور الکتریکی ۷۰ کیلوواتی استفاده می کند. مجموع توان سامانه هیبریدی ۱۸۰ اسب بخار و گشتاور ترکیبی حدود ۲۸۰ نیوتون متر اعلام شده است. انتقال نیرو نیز از طریق جعبه دنده E-CVT انجام می شود.

یکی از مهم ترین ویژگی های این خودرو، هیبریدی خود شارژ شونده بودن آن است؛ بنابراین باتری خودرو در جریان ترمزگیری و کاهش سرعت شارژ می شود و برای استفاده معمول، نیازی به اتصال به برق شهری ندارد. باتری لیتیم-یونی ۱۸ کیلووات-ساعتی نیز زیر صندلی های عقب قرار گرفته است.

مصرف سوخت ترکیبی ۴.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده که در صورت تحقق در شرایط واقعی، می تواند مهم ترین مزیت این خودرو در بازار ایران باشد؛ بازاری که افزایش هزینه سوخت و حساسیت نسبت به مصرف، اهمیت خودروهای

آواتار ۰۷: ورود فناوری برقی به ویرین بهمن در سوی دیگر غرفه گروه بهمن، آواتار ۰۷ یکی از متفاوت ترین خودروهای نمایشگاه بود؛ کراس اووری برقی که حاصل همکاری چانگان، هوآوی و کاتل است و تلاش دارد تصویری متفاوت از نسل جدید خودروهای چینی ارائه دهد. طراحی آواتار ۰۷ از همان ابتدا بر فناوری و آینده نگری تاکید دارد. جلو پنجره بسته، چراغ های باریک LED، سپر های زاویه دار، رینگ های بزرگ و دستگیره های مخفی درها، در کنار نور نوری سراسری عقب، ظاهر این خودرو را از بسیاری از محصولات متداول بازار ایران متمایز می کند. آواتار ۰۷ به دو موتور الکتریکی مجهز است که مجموع توان آن ها به ۳۴۲ کیلووات، معادل حدود ۴۵۸ اسب بخار قدرت می رسد. گشتاور این مجموعه ۶۵۰ نیوتون متر اعلام شده و سامانه چهار چرخ محرک هوشمند، توزیع نیرو میان دو محور را مدیریت می کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز ۴.۸ ثانیه اعلام شده و حداکثر سرعت خودرو به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

باتری ۹۵ کیلووات-ساعتی ساخت کاتل، بخش مهم دیگری از مشخصات این خودرو است. این باتری از سامانه خنک کاری مایع بهره می برد و برحسب اعلام شده برای آواتار ۰۷ حدود ۶۸۰ کیلومتر است. زمان شارژ سریع تا ۸۰ درصد نیز حدود ۳۵ دقیقه اعلام شده است.

کابین خودرو نیز ادامه همان رویکرد فناوریانه است. نمایشگر مرکزی ۱۵.۶ اینچی با رابط کاربری هارمونی واس، صفحه کیلومتر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی، نورپردازی محیطی، سیستم صوتی داینامیو و صندلی های جلو با تنظیم برقی، گرم کن و تهویه، فضای داخلی را در سطح یک محصول پرمیوم قرار می دهد.

در بخش ایمنی نیز سامانه هایی مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، کنترل پایداری، کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه و هشدار نقطه کور در نظر گرفته شده است. همچنین وجود حسگرهای لیدار و رادار، امکان استفاده

طراحی، قوای محرکه دیزلی و برخی تجهیزات جدید، به دنبال حضور پررنگ تر در بازار پیکاپ های نیمه سنگین کشور است.

تونلند ۷۷ در غرفه ایران خودرو با ظاهری خشن و کاربردی به نمایش در آمد. جلو پنجره بزرگ کرومی، چراغ های زاویه دار و سپر های برجسته، چهره ای نزدیک به محصولات آفرودی به خودرو داده اند. در نمای جانبی نیز خطوط ساده بدنه و حجم پردازی روی گلگیرها، بر ظاهر عضلانی خودرو تاکید دارند. در قسمت عقب، چراغ های عمودی و فضای بار بزرگ، ماهیت کاری این پیکاپ را بیش از پیش نمایان می کند. بر اساس اطلاعات کاتالوگ، تونلند ۷۷ به موتور ۲.۵ لیتری توربو دیزل مجهز است که ۱۶۵ اسب بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این پیشران به همکاری کامینز توسعه یافته و استاندارد آلایندگی یورو ۵ را دارد. انتقال نیرو نیز از طریق گیربکس پنج سرعته دستی یا ۶ سرعته خودکار ساخت زفاف آلمان انجام می شود.

در بخش فنی، سیستم تعلیق جلو از نوع مستقل دوپل جناغی و محور عقب با فنر تخت طراحی شده است. شاسی نردبانی فولادی، دیفرانسیل عقب و ساختار مناسب برای حمل بار و یدک کشی، نشان می دهد تونلند ۷۷ بیش از آن که صرفاً یک پیکاپ شهری باشد، برای استفاده های کاری نیز در نظر گرفته شده است.

این خودرو ۵۳۱۰ میلی متر طول، ۱۸۸۰ میلی متر عرض و ۱۸۷۰ میلی متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن ۳۱۰۵ میلی متر است. ظرفیت بار بیش از یک تن و توان یدک کشی حدود ۲.۵ تن اعلام شده است.

از نظر تجهیزات نیز تونلند ۷۷ به ایربگ های جلو، کنترل پایداری، ترمز کمکی، سامانه های ABS و EBD، نمایشگر لمسی، دوربین عقب و حسگر پارک مجهز شده است. در مجموع، ترکیب قوای محرکه دیزلی، شاسی نردبانی و ظرفیت بار بالا، این پیکاپ را در رقابت با محصولاتی مانند جک T۸، کاپرا ۲ و ایسوزو D-Max قرار می دهد.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

روز نخست هفتمین دوره نمایشگاه خودرو تهران در شهر آفتاب با استقبال قابل توجه بازدید کنندگان همراه شد؛ هرچند در این دوره، برخی از بازدیدگران مهم صنعت خودرو و غایب بودند و همین موضوع از وزن نمایشگاه به عنوان ویرین صنعت خودرو کشور کاست. با این حال، حضور شرکت های وارد کننده و عرضه محصولات متنوع، از خودروهای تجاری و پیکاپ گرفته تا مدل های هیبریدی و برقی، تا حدودی فضای متفاوتی به این رویداد بخشید و توجه بازدید کنندگان را به خود جلب کرد.

در میان محصولات حاضر در نمایشگاه، سه خودرو با رویکردهای متفاوت بیش از سایر مدل ها مورد توجه قرار گرفتند؛ فوتون تونلند ۷۷ در بخش پیکاپ های دیزلی، آواتار ۰۷ به عنوان یک کراس اوور برقی و فناوریانه و Envoy HEV در قامت یک سدان هیبریدی کم مصرف. بررسی این سه محصول نشان می دهد بازار خودرو ایران، دست کم از منظر محصولاتی که در ویرین نمایشگاه قرار گرفته اند، در حال تجربه ترکیبی از خودروهای کاری، برقی و هیبریدی است.

تونلند ۷۷: پیکایی برای بازار کار یکی از خودروهایی که در روز نخست نمایشگاه توجه بازدید کنندگان را به خود جلب کرد، فوتون تونلند ۷۷ بود؛ پیکایی که با همکاری ویرا خودرو دیزل به عنوان نماینده رسمی برند فوتون در ایران معرفی شده است. این خودرو را می توان نسخه ای از تقایافته از تونلند دانست که با تغییرات



تونلند ۷۷



Envoy HEV



که بازار خودرو همچنان تحت تاثیر نوسانات قیمت سایر خودروهای تجاری و افزایش هزینه‌های تولید و تامین قطعات قرار دارد. از سوی دیگر، تغییرات نرخ ارز نیز در هفته‌های اخیر به یکی از عوامل اثرگذار بر انتظارات قیمتی در بازار تبدیل شده و می‌تواند بر قیمت خودروهای مختلف اثرگذار باشد. با رسیدن قیمت زامیاد اکستندای ایکس دوگانه‌سوز به ۲ میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان، فاصله قیمت این محصول با برخی خودروهای سواری اقتصادی نیز در حال کاهش است؛ موضوعی که می‌تواند هزینه‌نوسازی ناوگان سبک تجاری و خریدوانت برای فعالان بخش حمل‌ونقل و کسب و کارهای کوچک را افزایش دهد

قیمت زامیاد اکستندای ایکس دوگانه‌سوز در بازار خودرو طی روزهای اخیر بار دیگر افزایش یافت و این محصول از مرز ۲ میلیارد تومان عبور کرد. بررسی قیمت‌ها در بازار خودرو نشان می‌دهد قیمت زامیاد اکستندای ایکس دوگانه‌سوز در ابتدای هفته جاری در محدوده ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قرار داشت؛ اما امروز قیمت این خودرو به ۲ میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان رسیده است. به این ترتیب، قیمت این وانت در فاصله ابتدای هفته تا امروز بار شد ۴۰ میلیون تومانی همراه شده است؛ افزایشی که در شرایط فعلی بازار خودرو، قابل توجه ارزایی می‌شود. قیمت زامیاد اکستندای ایکس در حالی رشد داشته



**قیمت زامیاد
«اکستندای ایکس»
از ۲ میلیارد تومان عبور کرد**

جنسیس «G80»؛ لوکس‌ترین سدان کره‌ای در غرفه «هرمس خودرو»

تهویه مطبوع دومنطقه‌ای برای سر نشینان جلو، سیستم تهویه مطبوع با پنل لمسی برای ردیف عقب، دستیار صوتی، سه حالت رانندگی، محافظه کنسول وسط دارای قابلیت ضد عفونی، خروجی برق ۱۲ ولت، مموری صندلی، کنسول VIP ردیف عقب، پدل شیفت، سنسور نور و باران، تنظیم ستون فرمان در ۴ جهت به صورت برقی، آینه‌های جانبی با قابلیت Auto Dim، کروز کنترل هوشمند، هداپ دیسپلی، کنترل خودرو در سرآشویی و... تنها بخش کوچکی از آپشن‌ها و امکانات لوکس‌ترین سدان کره‌ای به‌شمار می‌رود.

به‌پیش‌رانه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز است. این موتور از خانواده Smart-stream گروه هیوندای محسوب می‌شود و توانایی تولید ۳۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور را دارد. این اعداد برای یک سدان لوکس خانوادگی کاملاً قابل توجه هستند و G۸۰ رادر جایگاهی بالاتر از بسیاری از رقبای چهار سیلندر قرار می‌دهند. از نظر تجهیزات رفاهی نیز G۸۰ یکی از مجهزترین خودروهای وارداتی بازار ایران محسوب می‌شود. نمایشگر بزرگ سیستم اطلاعات -سرگرمی، صفحه‌امپر دیجیتال، سیستم صوتی حرفه‌ای، صندلی‌های برقی مجهز به گرم‌کن و سردکن،

جنسیس G۸۰ لوکس‌ترین سدان کره‌ای است که به‌تازگی توسط شرکت هرمس خودرو وارد بازار ایران شده است. در بازار خودرو ایران همواره خودروهای کره‌ای بسیاری خرید و فروش شده‌اند؛ چرا که هم کیفیت مناسبی داشتند و هم تعریف مناسبی از لوکس بودن را به مصرف‌کنندگان منتقل می‌کردند. به همین دلیل نسخه‌های سالم و کم‌کارکرد محصولاتی مثل نسل‌های قدیمی تر هیوندای سوناتا، هیوندای آژرا، کیا اپتیما و... هنوز هم در بازار به آسانی خرید و فروش می‌شوند. نسخه‌ای که در غرفه هرمس خودرو در هفتمین نمایشگاه خودرو تهران حضور دارد

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اموی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
اموی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اموی‌ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵ T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
یک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱.۵/لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار Y۲۰۲۵ (اولترا) (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ایرس EREVH۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iX۱ Drivee برقی (M) (کیت) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۲ Drivee (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iX۲ Drivee (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV ۵۰۰ تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وایدی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی‌وایدی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاتک ۲۰۰۰-۳۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرنسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دودیفرنسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	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 ۳۳۰	۵	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۰	
ساینا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۵	▼
ساینا تومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۵۶۵	۵	▲
سهند تومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۹۳۵	۱۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۴۹۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۵	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۱۰	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۴۴۵	۵	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۵	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۴۳۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۷۵	۲۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۳۵	۰	
شاهین اتومات (بدون ماینیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون ماینیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۱۱۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (باماینیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۳۵	۱۵	▼
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 ۷۵۰	۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۳۶۵	۱۰	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۸۱۵	۲۰	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۱۰	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۰	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۴۰	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۸۸۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۳۵	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۴۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۷۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۳۵	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۸۵	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
دنا اتومات آ پشال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۴۵	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۸۰	۰	
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۳۵	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۶۳۰	۰	
راناپلاس (تومز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	یک‌میلیارد و ۸۳۰	۳۰	▼
راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۸۷۵	۰	
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▲
وانتا آریسان (باماینیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۲۰	▼



کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در قوچان

محموله قاچاق ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است. فرمانده انتظامی شهرستان قوچان با اشاره به معرفی یک متهم به مراجع قضایی از شهروندان خواست برای ریشه‌کن کردن قاچاق با مجموعه انتظامی همکاری کنند و هرگونه اطلاعات و اخبار در این زمینه را به مرکز ۱۱۰ گزارش دهند.

فرمانده انتظامی قوچان از کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در این شهرستان خبر داد. سرهنگ قربانعلی قربانی گفت: «کارآگاهان دایره مبارزه با قاچاق کالای پلیس آگاهی حین کنترل انبارهای واحدهای صنعتی ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند.» وی افزود: «طبق گفته کارشناسان ارزش این

باهداف حمایت از ناوگان حمل‌ونقل و تقویت ارتباط مستقیم با بازار مصرف صورت می‌گیرد؛

عرضه محصولات «ایرانول» با قیمت مصرف‌کننده در پایانه‌های بین‌شهری



شرکت نفت ایرانول محصولات خود را به صورت مستقیم به قیمت مصرف‌کننده در پایانه‌های بین‌شهری توزیع می‌کند. براساس این گزارش، شرکت ایرانول از هفته آینده در پایانه‌های باربری اتوبوسرانی بین‌شهری و تاکسی‌های حمل‌مسافر جاده‌ای در شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، اهواز و بندرعباس عرضه مستقیم روغن را آغاز خواهد کرد. این طرح با هدف دسترسی آسان‌تر مصرف‌کنندگان نهایی به محصولات، حمایت از ناوگان حمل‌ونقل و تقویت ارتباط مستقیم با بازار مصرف اجرا می‌شود و طی آن انواع روغن‌های مورد نیاز خودروهای سواری، تاکسی و ناوگان حمل‌بار و مسافر عرضه خواهد شد.



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو
WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI



سبک‌تر از نمونه‌های جدنی مشابه هستند؛ بنابراین کاهش جرم فنربندی نشده و جرم دورانی چرخ‌ها، علاوه بر عملکرد ترمز، به چابکی خودرو نیز کمک می‌کند. دیسک‌ها به صورت داخلی خنک‌شونده و سوراخ‌دار ساخته شده‌اند تا دفع حرارت موثرتر انجام شود. تایکان همچنین از سیستم Porsche Recuperation Management استفاده می‌کند؛ بنابراین کاهش سرعت می‌تواند با باز یابی انرژی همراه باشد و سیستم ترمز اصطکاکی و باز یابی انرژی به صورت یکپارچه عمل می‌کنند. پورشه تاکید دارد که این ترکیب، احساس و رفتار ترمز را در شرایط مختلف دمای باتری نیز پایدار نگه می‌دارد.

پورشه تایکان توربو S برای مهار عملکرد فوق‌العاده خود به یکی از پیشرفته‌ترین سامانه‌های ترمز این شرکت مجهز شده است. سیستم Porsche Ceramic Composite Brake یا PCCB به صورت استاندارد در این مدل ارائه می‌شود و از دیسک‌های سرامیکی کامپوزیتی بهره می‌برد؛ دیسک‌هایی که در محور جلو ۴۲۰ و در محور عقب ۴۱۰ میلی‌متر قطر دارند. در جلو کالیپرهای آلومینیومی مونوبلوک ثابت ۱۰ پیستونه و در عقب نمونه‌های چهار پیستونه وظیفه اعمال نیروی ترمز را بر عهده دارند. یکی از مزیت‌های مهم PCCB، مقاومت حرارتی بالا در ترمزگیری‌های پیاپی و سنگین است. دیسک‌های سرامیکی همچنین تقریباً ۵۰ درصد

عملگر دسیستم ترمز پورشه «تایکان توربو S»



تلگرام Telegram

آیا سانروف برای کودکان خطرناک است؟

این روزها سانروف و به خصوص سقف‌های پانورامیک به یکی از تجهیزات محبوب خودروهای جدید تبدیل شده‌اند؛ آشنی که علاوه بر افزایش جذابیت کابین، نور و میدان دید بیشتری در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. اما همین ویژگی می‌تواند در صورت استفاده نادرست، برای کودکان به عاملی خطرناک تبدیل شود. پرسش اصلی این است که آیا باز بودن سانروف هنگام حرکت خودرو برای کودکان خطرناک است و چرا کارشناسان نسبت به بیرون آوردن سر و بدن کودک از این بخش هشدار می‌دهند؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اجازه دادن به کودک برای ایستادن یا بیرون آوردن سر و دست‌ها از سانروف خودرو در حال حرکت، بسیار خطرناک است. در واقع در یک ترمز ناگهانی یا برخورد احتمالی، احتمال پرتاب شدن کودک از خودرو افزایش پیدا می‌کند. همچنین در صورت واژگونی، خطر گیر کردن یا برخورد شدید بدن کودک با سطح جاده وجود دارد. حتی موانعی مانند شاخه درختان و تابلوهای کنار جاده نیز می‌توانند برای کودکی که از سانروف بیرون آمده، خطرناک باشند.

شفیعی

داده‌های موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌ها نشان می‌دهد که خطر پرتاب شدن سرنشینان از محل سانروف در تصادفات واژگونی موضوعی جدی است. به همین دلیل، فناوری‌هایی مانند ایربگ‌های مخصوص سقف پانورامیک برای کاهش احتمال خروج سرنشینان از خودرو توسعه یافته‌اند. با این حال، مهم‌ترین عامل ایمنی همچنان بستن کمربند سرنشینان است. صحیح کودک در صندلی مناسب سن اوست. در نتیجه، سانروف ذاتاً وسیله‌ای خطرناک برای کودکان نیست؛ استفاده نادرست از آن خطرناک است. کودک باید در تمام مدت حرکت خودرو روی صندلی مناسب قرار داشته و کمربند ایمنی خود را بسته باشد و نباید سر، دست یا نیم تنه خود را از سانروف خارج کند.

موسوی



صدای مانتلی

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت نامناسب قطعه

خودرو داخلی مدل ۹۷ دارم و چندی پیش برای تعویض لاستیک‌های آن به یک مرکز فروش رینگ و لاستیک اسپرت مراجعه کردم. با پیشنهاد تکنسین، چهار حلقه لاستیک کربادی روی خودروم نصب شد. اما با گذشت مدت زمان کوتاهی، صدای زیادی از کابین خودرو به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی پس از بررسی دقیق تشخیص داد که تایرهای جدید از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند و به همین دلیل سبب بروز این مشکل شده‌اند.

دانایی-مشهد

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۶۷

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا حذف دوربرگردان‌های هم‌سطح بزرگراه‌های تهران، در کاهش آمار تصادفات موثر است؟

در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.

نظر سنجی شماره ۲۵۶۸
رایگان شدن خدمات رسانی در سیستم حمل و نقل عمومی تا چه اندازه می‌تواند در کاهش ترافیک شهری موثر باشد؟

۱- کم
۲- زیاد

پیامک SMS

معیوب شدن دریچه گاز

خودرو پراید مدل ۹۸ دارم و چند روزی است هنگام استارت زدن باید سوئیچ را زیاد نگه دارم تا خودروم روشن شود. از طرفی موقع بالا بردن دور موتور، عقربه مربوط به دور موتور ثابت باقی نمی‌ماند و مدام نوسان دارد؛ علت چیست؟

۰۹۰۶***۶۰۲۶

«تاخیر در روشن شدن و راه‌اندازی موتور در خودروهای انژکتوری به طور کلی دو علت عمده دارد. ۱- سیستم سوخت‌رسانی به درستی کار نکند. در این حالت سوخت مورد نیاز به سیلندرها نمی‌رسد و این امر سبب تاخیر در راه‌اندازی موتور می‌شود. به بیان دیگر احتمال دارد انژکتورهای سیستم سوخت‌رسانی باتوجه به کارکرد خودروی‌تان، گرفته باشند. برای رفع مشکل باید انژکتورها شست‌و شو داده شوند. ۲- در بسیاری از مواقع این مشکل به خرابی یکی از سنسورها نیز مربوط می‌شود. اگر سنسور فشار هوای مانیفولد معیوب شده باشد، یکی از نشانه‌های خرابی آن تاخیر در روشن شدن خودرو است. در این حالت باید ECU در دستگاه عیب‌یاب متصل شود و پس از پاک کردن خطای مربوطه و تعویض این سنسور، مشکل رفع می‌شود.

همچنین برای رفع این ایراد، باید شمع‌های موتور را تعویض کنید. اما اگر با تعویض شمع‌ها همچنان این مشکل وجود داشته باشد، باید پمپ‌بنزین خودرو را نیز بررسی کرد. پمپ‌بنزین هم مثل دیگر قطعات موتور، دارای عمر مفیدی است. بنابراین ممکن است این پمپ تضعیف شده و نیاز به تعویض داشته باشد. همچنین نوسان در دورهای بالای موتور به خرابی دو قطعه الکترومکانیکی مربوط می‌شود. در مرحله اول عیب‌یابی، باید سنسور دریچه گاز را بررسی کرد. البته برای عیب‌یابی صحیح توصیه می‌شود برای این کار از یک مکانیک باتجربه کمک گرفته شود. در حالت کلی سنسور دریچه گاز ممکن است به علت عدم نگهداری صحیح از خودرو با مشکل مواجه شده باشد. مثلاً ممکن است این سنسور دچار آب‌خوردگی شده باشد. در این صورت ایجاد اختلال در روند کاری این قطعه، سبب تنظیم نبودن دور موتور می‌شود. با تعویض این سنسور، مشکل برطرف می‌شود. این نکته را هم فراموش نکنید که در صورت معیوب شدن دریچه گاز نیز چنین اشکالی به وجود می‌آید. بنابراین در صورت معیوب بودن این قطعه لازم است آن را تعویض کنید. همچنین استپر موتور در پيشرانۀ خودرو و شما وظیفه بهبود عملکرد موتور را بر عهده دارد. ایجاد هر گونه اشکال در این قطعه الکترومکانیکی می‌تواند سبب به وجود آمدن نوسان در دور موتور شود. بنابراین با توجه به این که استپر موتور نیز دارای عمر مفیدی است، باید برای رفع مشکل، این قطعه را نیز تعویض کنید.

خرابی توربو

خودرو چینی مجهز به توربوشاژر دارم. اخیراً هنگام حرکت با دور موتورهای بالا، صدای غیرعادی از پیشرانۀ آن به گوش می‌رسد. ممکن است سه علت عمده داشته باشد. نخست این که اگر باتاقان‌های توربوشاژر معیوب شده باشد، صدای غیرعادی تولید می‌کند. همچنین در صورت وجود خرابی در واشر آب‌بندی، در لوله‌های دود یا هوا صدای اضافی تولید خواهد شد. نکته آخر این که در صورت خرابی پروانه توربوشاژر به دلیل عدم تعویض فیلتر هوا یا ورود ذرات اضافی نیز صدای غیرعادی ایجاد می‌شود.

۰۹۱۹***۲۰۱۰

«بر اساس آن‌چه شما بیان کردید، احتمالاً این ایراد به دلیل ایجاد خرابی در توربوشاژر رخ داده است. معمولاً در صورت خرابی توربو، با افزایش دور موتور، صدای غیرعادی از پیشرانۀ آن به گوش می‌رسد. بروز این مشکل ممکن است سه علت عمده داشته باشد. نخست این که اگر باتاقان‌های توربوشاژر معیوب شده باشد، صدای غیرعادی تولید می‌کند. همچنین در صورت وجود خرابی در واشر آب‌بندی، در لوله‌های دود یا هوا صدای اضافی تولید خواهد شد. نکته آخر این که در صورت خرابی پروانه توربوشاژر به دلیل عدم تعویض فیلتر هوا یا ورود ذرات اضافی نیز صدای غیرعادی ایجاد می‌شود.

مکعب جدید کره‌ای جذاب است؟

هیوندای «سانتافه»؛ بازتعریف یک شاسی‌بلند خانوادگی



«هیوندای سانتافه ۲۰۲۵ در ادامه مسیر نسل جدید این خودرو، با ظاهری کاملاً متفاوت و تمرکز بیشتر بر فضای کابین و قابلیت استفاده خانوادگی وارد بازار شده است. بدنه جعبه‌ای، چراغ‌های H شکل، کابین مدرن، سه ردیف صندلی و امکان انتخاب قوای محرکه بنزینی یا هیبریدی، سانتافه را به یکی از متفاوت‌ترین گزینه‌های کلاس شاسی‌بلندهای متوسط تبدیل کرده است؛ خودرویی که این بار بیش از گذشته بر کاربردپذیری و فضای داخلی تاکید دارد.

هیوندای در طراحی نسل جدید سانتافه رویکردی متفاوت از گذشته در پیش گرفته است. برخلاف بسیاری از شاسی‌بلندهای امروزی که خطوط بدنه سیال و فرم‌های ایرودینامیک دارند، سانتافه جدید با استفاده از سطوح نسبتاً صاف، ستون‌های عمودی و قسمت انتهایی بلند، ظاهری جعبه‌ای پیدا کرده است. این تغییر تنها یک تصمیم ظاهری نیست؛ افزایش فضای قسمت عقب و بهبود قابلیت حمل بار، از اهداف اصلی این طراحی به شمار می‌روند.

در نمای جلو، چراغ‌های H شکل به همراه جلوپنجره بزرگ، چهره‌ای متمایز ایجاد می‌کنند. همین الگوی H در چراغ‌های عقب نیز تکرار شده تا هویت بصری خودرو در دو بخش جلو و عقب هماهنگ باشد. ابعاد بدنه نیز قابل توجه است؛ سانتافه ۲۰۲۵ حدود ۱۹۰.۲ اینچ طول، ۷۴.۸ اینچ عرض و ۱۱۰.۸ اینچ فاصله محوری دارد. چنین ابعادی به هیوندای اجازه داده فضای مناسبی برای پنج تا هفت سرنشین فراهم کند.

داخل کابین، طراحی مدرن با تاکید بر نمایشگرهای دیجیتال و چیدمان افقی داشبورد همراه شده است. یکی از مهم‌ترین نقاط قوت سانتافه، توجه به فضای کاربردی است.

هیوندای برای سانتافه ۲۰۲۵ دو مسیر متفاوت در بخش قوای محرکه در نظر گرفته است. نسخه بنزینی از موتور ۴ سیلندر خطی ۲.۵ لیتری توربوشاژر استفاده می‌کند که توان تولید ۲۷۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۵ نیوتون متر گشتاور را دارد. این پیشرانۀ با یک جعبه‌دنده هشت‌سرعته دوکلاچه همراه شده و مشتری می‌تواند بسته به تیپ انتخابی، نیروی موتور را به محور جلو یا هر چهار چرخ منتقل کند.

در طرف دیگر، نسخه هیبریدی قرار دارد که از موتور ۱.۶ لیتری ۴ سیلندر توربوشاژر در کنار موتور الکتریکی بهره می‌برد. مجموع خروجی این سیستم به ۲۳۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۸ نیوتون متر گشتاور می‌رسد. باتری لیتیوم-یون ۱.۴۹ کیلووات-ساعتی وظیفه ذخیره انرژی سیستم هیبریدی را بر عهده دارد و نسخه چهار چرخ محرک نیز برای این مدل قابل سفارش است.

از نظر دینامیکی، سانتافه بیشتر برای سفرهای خانوادگی و استفاده





توقیف محموله ۵۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اصفهان

فرماندهی انتظامی استان اصفهان از شناسایی و کشف ۵۰ حلقه لاستیک قاچاق ویژه خودروهای سنگین در یکی از انبارهای جنوب اصفهان به ارزش ۵۰ میلیارد ریال خبر داد. سرهنگ مهدی سبحانی‌فر در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «در ادامه اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و بر خورد با فعالیت‌های غیر قانونی در حوزه اقتصاد، مأموران پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات اطلاعاتی از دیوی لاستیک‌های قاچاق در یکی از انبارهای واقع در جنوب شهرستان اصفهان مطلع شدند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان افزود: «پس از دریافت این گزارش، موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار مأموران قرار گرفت و با هماهنگی مرجع قضایی و همکاری بازرسان اتاق اصناف، بازرسی از محل مورد نظر انجام شد.» وی ادامه داد: «مأموران در جریان این عملیات موفق

شدند ۵۰ حلقه لاستیک مربوط به خودروهای سنگین را کشف کنند که هیچ‌گونه اسناد قانونی، فاکتور معتبر یا مدارک گمرکی برای آن‌ها ارائه نشده بود.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان اصفهان با اشاره به ارزیابی کارشناسان گفت: «ارزش تقریبی این محموله قاچاق حدود ۵۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» وی خاطر نشان کرد: «در این رابطه یک متهم شناسایی و دستگیر شد که پس از تشکیل پرونده، برای طی مراحل قانونی به دستگاه قضایی معرفی شد.» سرهنگ سبحانی‌فر با تأکید بر تداوم برخورد با قاچاقچیان و اخلاگران اقتصادی تصریح کرد: «قاچاق کالا آثار مخربی بر تولید داخلی، بازار اشتغال و چرخه اقتصادی کشور دارد و پلیس امنیت اقتصادی با همکاری نهادهای نظارتی و دستگاه قضایی، مقابله مستمر و قاطع با این پدیده را دنبال می‌کند.»

نکاتی که در مورد نگهداری از لاستیک خودرو باید به آن‌ها توجه داشت؛

بالانس و تنظیم زوایای تایر

نوع، لرزش‌های جانبی و پیچشی را بهتر مهار می‌کند. در خودروهای مدرن، بالانس دینامیکی استاندارد است؛ زیرا پهنای تایر و سرعت‌های عملیاتی بالاتر است. علائم عدم بالانس شامل لرزش تدریجی در سرعت‌های خاص، سایش پله‌ای روی بلوک‌های آج و صدای «ووف‌ووف» است. اگر پس از نصب تایر نو یا تعمیر پنچری لرزش ایجاد شد، احتمال جابه‌جایی وزنه‌ها یا تاب خفیف رینگ وجود دارد. در چنین حالتی، درخواست بالانس مجدد و بررسی هم‌مرکزی تایر روی رینگ ضروری است. تمیز بودن لبه رینگ و استفاده از وزنه مناسب (چسبی یا گیره‌ای) نیز در پایداری بالانس نقش کلیدی دارد.

تنظیم زوایا (کمپر، کستر، تواین): پیامدهای اشتباه کمپر منفی زیاد باعث سایش شانه داخلی و کمپر مثبت زیاد موجب سایش شانه خارجی می‌شود. کستر نامناسب می‌تواند بازگشت فرمان را مختل کرده و خودرو را در مسیر مستقیم ناپایدار کند. زاویه تواین اگر باز یا بسته باشد، تایرها را روی هم «می‌مالد» و سایش اره‌ای شکل ایجاد می‌کند. هر سه زاویه در محدوده تلورانس سازنده تعریف شده‌اند و حتی اختلاف‌های کوچک در کاربری بزرگ‌راهی یا نصب رینگ غیر استاندارد می‌تواند اثر گذار باشد. پس از برخورد شدید یا چاله یا جدول، تعویض بازوها و بوش‌ها، یا مشاهده کشیدن خودرو، انجام تنظیم زوایا روی دستگاه لیزری الزامی است. داشتن گزارش قبل و بعد از تنظیم به شما کمک می‌کند تغییرات را مستند کنید. اگر خودرو را پایین یا بالا آورده‌اید (کیفیت سواری/ ارتفاع)، زوایا قطعاً تغییر کرده‌اند و باید دوباره تنظیم شوند. بی‌توجهی، علاوه بر سایش تایر، به مصرف سوخت بیشتر و فشار مضاعف روی یاتاقان چرخ و مفاصل فرمان منجر می‌شود.



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بالانس و تنظیم زوایا دو مفهوم متفاوت اما مکمل هستند. بالانس به توزیع یکنواخت جرم مجموعه چرخ-تایر اشاره دارد تا از تعاش ناخواسته در سرعت‌های خاص ایجاد نشود. در مقابل، تنظیم زوایا (کمپر، کستر و تواین/تو) به هم‌راستایی چرخ‌ها با بدنه و محورهای خودرو مربوط است و روی سایش، پایداری مسیر مستقیم و پاسخ فرمان اثر می‌گذارد. بی‌توجهی به هر کدام می‌تواند به سایش غیرطبیعی، لرزش فرمان، کشیدن خودرو به یک سمت و خستگی زود هنگام قطعات تعلیق منجر شود.

علائم نیاز به بالانس معمولاً در بازه‌های سرعتی مشخص، با لرزش در فرمان یا صندلی بروز می‌کند. ضربه به چاله، تعویض تایر یا کنده شدن وزنه‌ها می‌تواند بالانس را برهم بزند. از سوی دیگر، نامیزانی زوایا اغلب با کشیدن نرم خودرو، زاویه کج فرمان در مسیر مستقیم یا سایش شانه داخلی/خارجی شناخته می‌شود. بهترین رویکرد، بالانس چرخ‌ها هنگام تعویض فصلی یا چرخش دوره‌ای و بررسی زوایا پس از هر ضربه شدید، تعویض قطعات تعلیق یا مشاهده الگوهای سایش غیر عادی است.

بالانس استاتیکی و دینامیکی: تفاوت‌ها و علائم بالانس استاتیکی روی یک صفحه و برای جبران سنگینی در نقطه‌ای از تایر اجرا می‌شود؛ نتیجه، جلوگیری از «بالا و پایین» رفتن تایر است. بالانس دینامیکی با دستگاه دو صفحه‌ای انجام می‌شود تا علاوه بر سنگینی نقطه‌ای، توزیع جرم در پهنای رینگ نیز تصحیح شود؛ این



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی 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	ام وی 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		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	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 G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا 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-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-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 راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





پیشرفته مانند GTQM و GTQBM، ساختار مونوپلاک برای افزایش سختی و دقت عملکرد به کار رفته است. فناوری ریخته گری ۴D در GTQBM نیز امکان ایجاد هندسهای پیچیده و نزدیک به ویژگی های کالیبرهای فورج یا ماشین کاری شده از بلوک را فراهم می کند. در پخش دیسک، نمونه های دو تکه شناور و دیسک های شیار دار یا سوراخ دار برای کاربردهای مختلف عرضه می شوند. نسخه های کربن سرامیک نیز با کاهش حدود ۵۰ درصدی وزن نسبت به دیسک چدنی و مقاومت بسیار بالا در برابر افت عملکرد حرارتی، برای خودروهای پر فرورمنس و استفاده سنگین توسعه یافته اند.

◀ ترمزهای سفارشی Brembo از جمله سامانه های ارتقای عملکرد هستند که فناوری مورد استفاده در موتور اسپرت را با نیاز خودروهای جاده ای ترکیب می کنند. در خانواده GT، برمیو برای هر خودرو مجموعه ای متناسب از کالیپر، دیسک، لنت و متعلقات نصب ارائه می دهد؛ بنابراین هدف تنها افزایش اندازه ترمز نیست، بلکه هماهنگی اجزای سیستم برای دستیابی به پاسخ سریع تر، کنترل بهتر و مقاومت حرارتی بالاتر است. کالیپرهای ثابت آلومینیومی با نصب شعاعی و بیستون های متقابل، نیروی فشاری را یکپارچه تر روی لنت توزیع می کنند و در نتیجه سایش لنت نیز متعادل تر می شود. در برخی نسخه های



کیفیت و فناوری ساخت ترمزهای سفارشی «برمیو»

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

افزایش ۲۵۰ درصدی قیمت برخی قطعات خارجی در بازار لوازمیدکی

اثر نوسان نرخ ارز بر بازار قطعات بسیار سریع است؛ حتی می توان گفت در برخی مقاطع شدت این تاثیر از بسیاری از بازارهای دیگر نیز بیشتر احساس می شود

در حال حاضر شرایط تامین لوازمیدکی خودرو از برخی مسیرها بسیار دشوار شده است. به خصوص مسیر خلیج فارس که یکی از مسیرهای اصلی تامین قطعات بوده، با محدودیت جدی مواجه است و عملانی توان مانند گذشته روی ورود منظم کالا از این مسیر حساب کرد. مسیرهای عراق و افغانستان و برخی مسیرهای شرقی و غربی نیز ممکن است برای تعدادی از اقلام ساده یا قطعات برخی خودروها مورد استفاده قرار گیرند؛ اما این مسیرها نیز ظرفیت محدودی دارند و نمی توان تامین پایدار قطعات خودروهای وارداتی را بر اساس آن ها برنامه ریزی کرد. در نتیجه، بازار قطعات استوک و دست دوم نیز با مشکلات خاص خود مواجه شده و نمی تواند به تنهایی پاسخگوی نیاز خودروهای وارداتی باشد.

وضعیت تامین قطعات گیربکس های خودکار و هزینه تعمیر آن ها چگونه است؟

شرایط این بخش نیز تفاوت چندانی با سایر بخش های خودرو ندارد. در قطعات سخت افزاری و به خصوص قطعات الکترونیکی گیربکس های خودکار، همان مشکلات تامین و افزایش قیمت وجود دارد. در واقع تقریباً در تمام حوزه های صنعت و خدمات خودرو با همین مساله مواجه هستیم. قطعات گران شده اند و تامین برخی اقلام دشوار تر شده است. حتی در بازار لاستیک نیز شرایط مشابهی را شاهد هستیم. البته در بخش اجرت تعمیرات، افزایش قیمت به اندازه رشد قیمت قطعات نبوده و از این نظر هنوز فاصله ای میان رشد هزینه قطعه و اجرت تعمیر کار وجود دارد.

آیا بالا رفتن هزینه قطعات باعث شده ضرب خرابی خودروها نیز افزایش پیدا کند؟

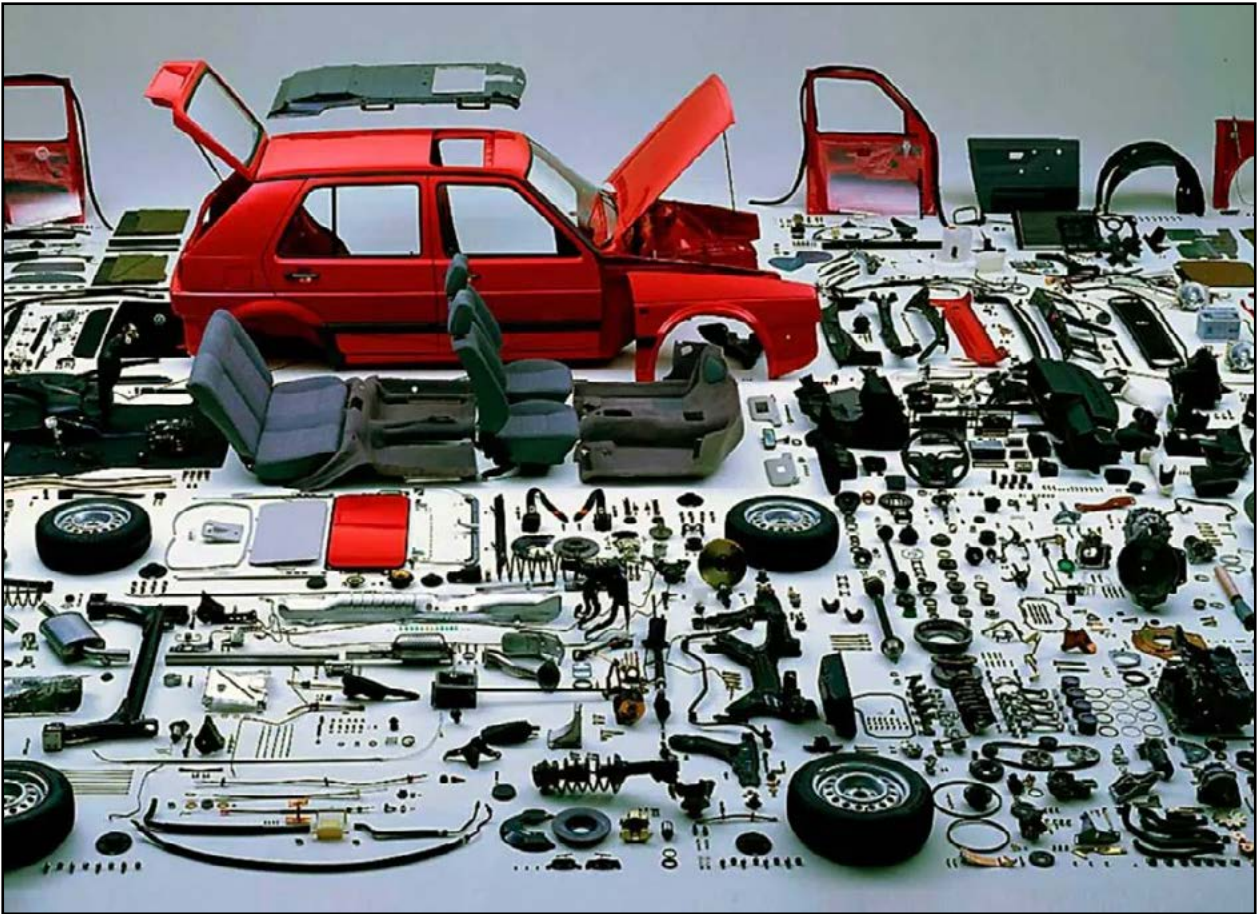
مساله مهم تر از خود افزایش خرابی، کاهش قدرت مالی مشتری برای تعمیر اصولی خودرو است. وقتی مالک با هزینه بالای تعمیر مواجه می شود، ممکن است برای کاهش هزینه به تعمیر کاری مراجعه کند که تجربه یا تجهیزات لازم را ندارد. در چنین شرایطی ممکن است تعمیر اولیه با کیفیت لازم انجام نشود و قطعه یا مجموعه مربوطه در مدت کوتاهی دوباره دچار مشکل شود. در نهایت مالک همان هزینه را دوباره پرداخت می کند. به بیان ساده، وقتی توان مالی کاهش پیدا می کند، برخی افراد برای پرداخت هزینه کمتر، کیفیت تعمیر را قربانی می کنند؛ در حالی که نتیجه این تصمیم ممکن است هزینه ای بیشتر در آینده باشد. یک تعمیر اصولی شاید در ابتدا گران تر باشد، اما مانع از تکرار هزینه می شود.

شرایط بازار قطعات موتورسیکلت را چگونه ارزیابی می کنید؟

بازار موتورسیکلت نیز با مشکلات جدی مواجه شده است. به خصوص در موتورسیکلت های اترکتوری، بسیاری از قطعاتی که از چین تامین می شوند، به راحتی در دسترس نیستند. این موضوع برای مصرف کننده مشکل ایجاد کرده است؛ زیرا موتورسیکلت در بسیاری از موارد وسیله اصلی جابه جایی و کسب درآمد است و توقف آن به دلیل نبود یک قطعه ساده می تواند خسارت بیشتری از قیمت خود قطعه به مالک وارد کند. متأسفانه به دلیل گرانی و کمبود قطعات، بخشی از مالکان مجبور شده اند به دنبال راه های جایگزین برای تعمیر و نگهداری موتورسیکلت خود باشند.

نوسان نرخ ارز چه اثری بر بازار لوازمیدکی دارد؟ آیا این تاثیر با تاخیر ظاهر می شود یا بلافاصله به قیمت قطعات منتقل می شود؟

متأسفانه اثر نوسان نرخ ارز بر بازار قطعات بسیار سریع است؛ حتی می توان گفت در برخی مقاطع شدت این تاثیر از بسیاری از بازارهای دیگر نیز بیشتر احساس می شود. قطعات الکترونیکی و بسیاری از قطعات خودروهای وارداتی مستقیماً به نرخ ارز وابسته هستند. بنابراین زمانی که نرخ ارز تغییر می کند، فروشنده و تامین کننده نیز برای خرید بعدی خود باید قیمت جدیدی را در نظر بگیرد. همین مساله باعث می شود قیمت قطعه با فاصله زمانی بسیار کوتاه واکتش نشان دهد. در چنین شرایطی، بازار لوازمیدکی عملاً به بازاری تبدیل شده که نوسان نرخ ارز را به سرعت در قیمت های خود منعکس می کند. اگر برای تامین، توزیع و نظارت بر بازار چاره ای اندیشیده نشود، ادامه این روند می تواند هزینه نگهداری از خودرو را برای مالکان بیش از گذشته افزایش دهد.



استوک رفته اند. آیا استفاده از قطعات استوک را می توان جایگزین مناسبی برای قطعه نو دانست؟

استفاده از قطعه استوک چند حالت دارد و نمی توان همه قطعات دست دوم را در یک گروه قرار داد. اگر قرار باشد مالک برای یک قطعه استوک حدود ۶۰ درصد و در برخی موارد تا ۷۰ درصد قیمت قطعه نو هزینه کند، باید مطمئن باشد که قطعه خریداری شده کیفیت مناسبی دارد. مهم ترین مساله، بررسی سلامت قطعه است. اگر قرار است قطعه نو پنج سال کار کند، قطعه استوک باید حداقل بتواند چند سال بدون مشکل جدی مورد استفاده قرار گیرد. در غیر این صورت، صرفه جویی اولیه هیچ معنایی ندارد و مالک دوباره مجبور می شود هزینه خرید و تعمیر پرداخت کند. به همین دلیل توصیه من به مالکان خودروهای وارداتی این است که هنگام خرید قطعه استوک، حتماً فاکتور دریافت کنند و تا حد امکان از فروشنده ضمانت بگیرند. برای قطعات مهم باید ضمانت عملکرد مشخص وجود داشته باشد. حتی اگر فروشنده ضمانت محدود ارائه می کند، همین موضوع می تواند تا حدی ریسک خرید را کاهش دهد.

آیا در شرایط فعلی می توان روی مسیرهای مختلف برای تامین قطعات خودروهای وارداتی حساب کرد؟

نور بالا

قطعات الکترونیکی خودرو طی ماه های اخیر رشد قیمت داشته اند. در بازه های زمانی کوتاه (حتی ۱۰ تا ۲۰ روزه) افزایش قیمت ۱۵، ۱۰ یا حتی ۲۰ درصدی برای برخی قطعات اتفاق عجیبی نیست

کمبود واردات نسبت داد؛ نحوه مدیریت عرضه و توزیع نیز در وضعیت فعلی موثر است.

این افزایش قیمت فقط مربوط به قطعات الکترونیکی و گران قیمت است یا قطعات مصرفی نیز با رشد بها مواجه شده اند؟

قطعاً قطعات مصرفی هم از این شرایط تاثیر گرفته اند. ساده ترین و پر مصرف ترین اقلام را در نظر بگیرید؛ از روغن موتور گرفته تا فیلتر روغن، فیلتر هوا و سایر قطعات مصرفی. برای مثال، قیمت روغن موتور از ابتدای سال تاکنون در مواردی به راحتی حدود ۱۵۰ درصد افزایش داشته است. این مساله اهمیت زیادی دارد؛ زیرا قطعات مصرفی با تعداد بسیار زیادی از خودروها ارتباط دارند. وقتی قیمت یک قطعه خاص افزایش پیدا می کند، شاید فقط گروه محدودی از مالکان تحت تاثیر قرار بگیرند، اما زمانی که قیمت روغن، فیلتر و اقلام مصرفی افزایش پیدا می کند، عملاً هزینه نگهداری کل ناوگان بالا می رود.

با افزایش قیمت قطعات، گفته می شود تعداد بیشتری از مالکان خودروهای وارداتی به سمت قطعات

میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

◀ بازار لوازمیدکی خودرو این روزها دیگر صرفاً یکی از بخش های جانبی صنعت خودرو و محسوب نمی شود؛ بلکه با افزایش سسن ناوگان، رشد هزینه های تعمیر و نگهداری و افزایش تعداد خودروهای وارداتی و مونتاژی، به یکی از حلقه های تعیین کننده در اقتصاد خودرو تبدیل شده است. هر گونه اختلال در تامین قطعات یا افزایش قیمت آن ها، مستقیماً هزینه مالکیت خودرو را افزایش می دهد و در نهایت می تواند تصمیم مالک برای تعمیر، تعویض قطعه یا حتی کنار گذاشتن خودرو را تحت تاثیر قرار دهد. در این میان، قطعات الکترونیکی به دلیل وابستگی بیشتر به واردات و حساسیت بالا نسبت به نوسانات نرخ ارز، شرایط متفاوتی دارند. بالا رفتن پی در پی قیمت در این بخش، در کنار مشکلات تامین برخی قطعات خودروهای وارداتی، باعث شده بخشی از مالکان به سمت قطعات استوک و دست دوم حرکت کنند؛ مسیری که اگرچه می تواند هزینه اولیه تعمیر را کاهش دهد، اما بدون بررسی دقیق سلامت قطعه، ریسک خرابی مجدد و تحمیل هزینه های بیشتر را به مالک خودرو وارد می کند. از سوی دیگر، مساله فقط به خودروهای سواری محدود نیست و بازار قطعات موتورسیکلت نیز با چالش های مشابهی مواجه شده است. محدودیت دسترسی به برخی قطعات موتورسیکلت های اترکتوری و افزایش قیمت قطعات وارداتی، شرایط نگهداری این وسایل نقلیه را نیز دشوار تر کرده است. برای بررسی دقیق تر وضعیت بازار قطعات، میزان افزایش قیمت ها، شرایط تامین قطعات خودروهای داخلی و وارداتی، با «رضا برنابادی»، کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم:

بازار لوازمیدکی خودرو طی ماه های اخیر با افزایش قیمت مواجه شده است. در بخش قطعات الکترونیکی، این افزایش قیمت چقدر بوده و وضعیت بازار را چگونه ارزیابی می کنید؟

قطعات الکترونیکی خودرو طی ماه های اخیر مدام رشد قیمت داشته است. در بازه های زمانی کوتاه، حتی ۱۰ تا ۲۰ روزه، افزایش قیمت ۱۵۰ تا ۲۰۰ درصدی برای برخی قطعات اتفاق عجیبی نیست. در واقع این قطعات هم مانند بسیاری از کالاهای وابسته به واردات، تحت تاثیر مستقیم نوسانات نرخ ارز قرار دارند و افزایش قیمت ارز به بازار قطعات منتقل می شود. اگر بخواهیم افزایش قیمت را از ابتدای سال بررسی کنیم، در برخی اقلام پر مصرف که حتی شرکت های داخلی نیز روی آن ها تولید دارند و از نظر بازار نیز قطعات شناخته شده ای محسوب می شوند، افزایش قیمت قابل توجه بوده است. در بعضی از قطعات خارجی، افزایش قیمت به حدود ۲۵۰ درصد نیز رسیده است. این وضعیت نشان می دهد بازار قطعات یدکی دیگر با یک افزایش قیمت مقطعی مواجه نیست، بلکه تغییرات قیمت به شکل مستمر اتفاق می افتد و همین موضوع برنامه ریزی برای تعمیر و نگهداری خودرو را برای مالک دشوار کرده است.

آیا در حال حاضر تامین قطعات خودروهای داخلی و وارداتی با مشکل مواجه است یا هنوز امکان دسترسی به قطعات وجود دارد؟

در این زمینه باید میان کمبود واقعی و نحوه عرضه تفاوت قائل شد. در بسیاری از بخش ها کمبود قطعه به معنای نبود کامل کالا نداریم و حتی ممکن است برای تولید نیز مشکل جدی وجود نداشته باشد. با این حال، در بخش مواد اولیه یا تامین برخی قطعات، افزایش هزینه خرید اتفاق افتاده است. مشکل دیگری که در بازار وجود دارد، عرضه قطره چکانی برخی قطعات است. به این معنا که کالا به طور کامل از بازار حذف نشده، اما عرضه آن به شکلی انجام می شود که بازار با کمبود مصنوعی یا مقطعی مواجه شود. این وضعیت روی قیمت نهایی تاثیر می گذارد. این شرایط در برخی بخش های بازار باعث شده اختیار عرضه عملاً در دست عده ای محدود قرار بگیرد و قیمت ها نیز با سرعت بیشتری افزایش پیدا کنند. بنابراین صرفاً نمی توان مشکل بازار قطعات را به تحریم یا

روزها شاهد صدور هشدارهای مختلف هواشناسی هستیم و شرایط جوی می‌تواند بر وضعیت محورهای مواصلاتی تأثیرگذار باشد. هفته گذشته نیز محور جالوس به واسطه وضعیت بارندگی و شدت بارش‌ها به مدت ۲۴ ساعت مسدود بود. سردار حسینی با تأکید بر ضرورت اطلاع از وضعیت راه‌ها پیش از آغاز سفر تصریح کرد: «توصیه اکید ما این است که هموطنان عزیز قبل از سفر، حتماً از طریق سامانه ۱۴۱ سازمان راهداری یا شماره ۱۲۰ پلیس راهور از آخرین وضعیت راه‌ها مطلع شوند تا با آمادگی کامل سفر خود را آغاز کنند و با مساله و مشکل خاصی در طول مسیر مواجه نشوند.»

«به نقل از «مهر» سردار سید تیمور حسینی با اشاره به روزهای پایانی تابستان اظهار کرد: «روزهای محدودی تا پایان تابستان باقی مانده و قاعدتاً تعدادی از هموطنان عزیز از این فرصت باقیمانده برای سفر به نقاط مختلف کشور، به ویژه استان‌های شمالی استفاده خواهند کرد.» وی افزود: «با همراهی و مشارکت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سایر سازمان‌های امدادی، طرح‌ها و تمهیدات لازم پیش‌بینی شده است تا بتوانیم بهترین شرایط ممکن را در محورهای مواصلاتی کشور برای هموطنان عزیز فراهم کنیم.» رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به شرایط جوی و هشدارهای هواشناسی در روزهای اخیر گفت: «این

هشدار رئیس پلیس راهور به مسافران روزهای پایانی تابستان



فرصت طلایی دانش‌بنیان‌ها در ناوگان سنگین چیست؟

«چشم عقاب» روی غول‌های خسته



معادله اقتصادی: چرا دانش‌بنیان‌ها باید سریع وارد شوند؟

این فناوری در کشور از نظر سخت‌افزاری و محاسباتی به‌طور کامل قابل دسترس است؛ نه نیاز به تراشه‌های نظامی دارد، نه وابسته به پردازنده‌های فوق پیشرفته. ماژول‌های امبدد (Embedded Edge AI) و خانواده تراشه‌های NPU موجود در بازار، چند ده دلار قیمت دارند و الگوریتم‌های پردازش تصویر آن‌ها توسط

سیم‌کشی مجدد، تأمین نمایشگرهای جدید و صرف چند روز توقف است. وقتی به این «زمان از دست‌رفته»، قیمت ارزی قطعات و دشواری تأمین راهم اضافه کنیم، عملاً اسقاط تجهیزات، حتی با وجود امکان واردات، به یک معادله مالی شکست‌خورده تبدیل می‌شود. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که فلسفه «ترقای تطبیقی» (Retrofit) وارد بازی می‌شود: نه دور انداختن سرمایه موجود، بلکه افزودن یک لایه هوشمند به آن.

«چشم عقاب» چیست؟ نگاهی به فناوری HFR در دنیای پیشرفته ایمنی خودرو، فناوری تفکیک فرم انسان (Human Form Recognition) یا به اختصار HFR، همان «چشم عقاب» است که به غول‌های خسته جاده‌ای روح بصری تازه‌ای می‌دهد. این فناوری بر بستر بینایی ماشین و شبکه‌های عصبی عمیق روی یک جعبه پردازش کوچک (AI Edge Box) اجرایی می‌شود و قابلیت‌های زیر را فراهم می‌آورد:

- روایت صامت اما حیاتی از محیط: تشخیص مستمر الگوی حرکتی و اسکلتی انسان در میدان دید.
- توقف سندروم هشدار کاذب: حذف آلارم‌های بی‌پایه ناشی از جدول، بولارد، درخت، تیرهای چراغ و سایه.
- رستخیز «اعتماد» راننده: کاهش خستگی هشدار (Warning Fatigue) که باعث می‌شود راننده، بلندگوی سیستم را قطع کند.

هشدار هوشمند در نقطه کور: فعال شدن دقیق هشدار تنها هنگام ورود کاربران آسیب‌پذیر جاده‌ای (VRU)؛ نظیر عابر پیاده، دوچرخه‌سوار یا موتورسوار به دامنه خطر.

به زبان ساده، دوربین امروز همان تصویری را می‌گیرد که دیروز می‌گرفت؛ اما مغزی به آن افزوده می‌شود که آن تصویر را می‌فهمد

رضوان علیجانی: تحلیلگر داده‌های مشتریان و پژوهشگر صنعت خودرو

«در اقتصاد حمل‌ونقل ایران، «فرسودگی» دیگر صرفاً یک صفت فنی برای خودرو نیست؛ به یک متغیر اقتصادی و استراتژیک ملی تبدیل شده است. وقتی صحبت از ناوگان سنگین باری و مسافری به میان می‌آید، امکان‌های مالی برای اسقاط و تعویض کامل، اغلب با وجود نداشتن یا پاسخ‌گو نیست. اما اگر بتوان به جای تعویض، همان زیرساخت موجود را با یک «مغز الکترونیکی هوشمند» ادغام کرد و به دوربین‌های قدیمی، چشمی بینا و دقیق داد، این دقیقاً فلسفه رویکرد جهانی «ارتقای تطبیقی» (Retrofit) است که با رواج ماژول‌های پردازش لبه‌ای (Edge AI) معنا پیدا کرده و برای نخبگان دانش‌بنیان و تجاری‌سازان ایرانی، یک فرصت طلایی و دست‌یافتنی می‌سازد.

غول‌های جاده‌ای ایران: فرسوده اما پرمصرف کافی است به پایانه‌های باربری، مبادی غلات، کارخانه‌های سیمان، پروژه‌های عمرانی شهری یا خطوط اتوبوسرانی کلان‌شهرها سر بنزد تا صحنه را از نزدیک ببینید: کشنده‌ها، کمپرسی‌ها، میکسرها، خودروهای حمل پسماند و اتوبوس‌های تندرو، سال‌هاست با همان دوربین‌های آنالوگ و سنسورهای معمولی کار می‌کنند. این تجهیزات در قیاس با استانداردهای جهانی، نه تنها از نظر دقت حسی، بلکه از منظر «تولید خروجی درست برای تصمیم‌گیری راننده» عقب‌ماندگی ساختاری دارند. اما نکته استراتژیک این جاست: این غول‌های فرسوده رانمی‌توان ناگهان اسقاط گرد و ناوگان را با امپلیار ده‌ها تومان هزینه ارزی دوباره ساخت. بنابراین عقل مدیریتی، ناوبری این غول‌ها را به سمت «انتقال توانمندی» سوق می‌دهد، نه «جایگزینی».

پارادوکس هزینه: اسقاط، راه‌حل واقعیت نیست در مدیریت ناوگان، یک مفهوم مهندسی حیاتی به نام «زمان توقف عملیاتی» (Downtime) وجود دارد. تعویض کامل سامانه تصویری پیرامونی یک کامیون سنگین، مستلزم باز کردن کابین،

اهرم‌های سیاستی و دعوت از خودروسازان تجاری برای تسریع این فرآیند، سه اهرم عملیاتی را باید جدی گرفت:

۱. ورود خودروسازان تجاری‌ساز: ایران خودرو و دیزل، سایپا دیزل، گروه بهمن و دیگر بخش خصوصی می‌توانند این ماژول بومی را به جای پکیج‌های گران‌قیمت خارجی، هم در خط تولید (OEM) و هم در خدمات پس از فروش نصب و عرضه کنند؛ کانالی سودآور و مطابق با استانداردهای ایمنی روزافزون.

۲. حمایت معاونت علمی ریاست جمهوری و صندوق نوآوری و شکوفایی: انتشار «فراخوان حل مساله ملی» و تأمین مالی خرد برای توسعه پروتوتایپ می‌تواند در بازه ۲ تا ۶ ماه، نمونه‌های اولیه را به مرحله آزمون میدانی برساند.

۳. درگیری فعال بیمه‌گران: سندی‌های بیمه‌گران ایران می‌تواند با اعطای تخفیف حق بیمه یا تسهیلات نصب به ناوگان‌های مجهز به این سیستم، هم ذخیره مالی خود را حفظ کند و هم نرخ خسارت دیه ناشی از نقاط کور را به شکل محسوس کاهش دهد.

نتیجه‌گیری و چشم‌انداز راهبردی

آن‌چه در بازارهای پیشرفته اروپایی به یک استاندارد الزامی بدل شده، در ایران می‌تواند به یک فرصت بومی برای خلق ارزش و صیانت از سرمایه ملی تبدیل شود. تغییر پارادایم از «اسقاط و تعویض» به «ارتقای هوشمند»، دیگر یک گزینه لوکس نیست؛ یک ضرورت عقلانی برای هم‌مسو کردن اقتصاد حمل‌ونقل و فناوری‌های نوین است.

اگر دانش‌بنیان‌ها جسارت ورود به این عرصه را داشته باشند و خودروسازان تجاری با آن‌ها همگام شوند، می‌شود تصور کرد که در آینده‌ای نزدیک، «چشم عقاب» روی کابین کامیون‌های ایرانی نشسته و با دقت میلی‌متری، از جان هزاران موتورسوار، عابر و راننده حفاظت کند؛ بدون آن‌که حتی یک لوله سیم‌کشی قدیمی جابه‌جا شود.

UNI-T یک گام جلوتر از زمان؛ گراسی‌اوری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۱ لیتری توربوشارژ و مجموعه‌ای از آپشن‌های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه‌ای مدرن و متفاوت تبدیل می‌کند. 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.

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE

www.arinadrive.com



Autoworld.ir

سه شنبه ۲۴ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۶۹

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

بیلپورد
Billboard

کمپین تبلیغاتی کیا تاسمان ۲۰۲۵

«کیا در سال ۲۰۲۵ با کمپین «Tasman Town» به سراغ روایتی متفاوت برای معرفی نخستین پیکاپ خود رفت. این کمپین توسط Innocean Australia ساخته شد و چهره‌هایی مانند الکساندر ولکانوفسکی، دیلن آلکات و لنس فرانکلین را در مأموریتی ماجراجویانه به نمایش گذاشت. ترکیب طنز، ستاره‌های ورزشی و قابلیت‌های آفرودی تاسمان، محور اصلی این تبلیغات بود.



چالش ایمنی در تولید خودروهای برقی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

افزایش حضور خودروهای برقی در بازار جهانی، این پرسش را مطرح کرده است که آیا فناوری جدید الزاماً به معنای کیفیت و ایمنی بالاتر است؟ بررسی‌های موسسات معتبر نشان می‌دهد پاسخ ساده نیست. از یک سو، خودروهای برقی در آزمون‌های تصادف عملکرد قابل توجهی دارند و از سوی دیگر، پیچیدگی سامانه‌های الکترونیکی و شارژ می‌تواند بر قابلیت اطمینان آن‌ها تأثیر بگذارد.

موسسه IIHS در ارزیابی‌های خود نشان داده است که خودروهای برقی می‌توانند از نظر حفاظت سر نشینان عملکردی مشابه خودروهای مجهز به موتور احتراق داخلی داشته باشند. در ارزیابی هفت مدل برقی در سال ۲۰۲۵ نیز پنج خودرو در آزمون برخورد از جلو عملکرد «خوب» کسب کردند. با این حال، موضوع کیفیت همچنان چالش برانگیز است. Con-sumer Reports در بررسی‌های اخیر خود اعلام کرده خودروهای برقی و پلاگین-هیبریدی به‌طور متوسط حدود ۸۰ درصد مشکلات بیشتری نسبت به خودروهای بنزینی داشته‌اند؛ مشکلاتی که بخشی از آن‌ها به باتری، سیستم شارژ و سامانه انتقال نیرو مربوط می‌شود. البته همه خودروهای برقی وضعیت یکسانی ندارند و برخی مدل‌ها قابلیت اطمینان بالاتر از متوسط نشان داده‌اند.

از نظر ایمنی باتری نیز NHTSA تأکید می‌کند آسیب شدید یا غوطه‌وری خودرو در آب می‌تواند خطر برق‌گرفتگی، انتشار گازهای قابل اشتعال و آتش‌سوزی ایجاد کند؛ به همین دلیل مدیریت حرارتی، حفاظت باتری و سامانه‌های مدیریت انرژی اهمیت ویژه‌ای دارند.

بنابراین نمی‌توان خودروهای برقی را ذاتاً ایمن‌تر یا بی‌کیفیت‌تر دانست؛ ایمنی آن‌ها در بسیاری از موارد بالاست، اما کیفیت واقعی باید بر اساس قابلیت اطمینان هر مدل و عملکرد بلندمدت آن سنجیده شود.

نکته آموزشی

پیدا کرده که در این صورت تعمیر هزینه‌بر خواهد بود. این مشکل در خودروهای دارای گیربکس اتوماتیک می‌تواند ناشی از تغییر دنده‌های خودرو باشد؛ یعنی دنده‌ها به اصطلاح هرز شده‌اند. البته در خودروهای دنده‌دستی نیز احتمال هرز شدن کلاچ وجود دارد. در این شرایط با مراجعه به مکانیک باید خودروی‌تان را تعمیر کنید.

وقتی پایتان را روی پدال گاز فشار می‌دهید یا هنگامی که با سرعت در حال رانندگی هستید، اگر غرش یا صدایی غیرطبیعی از موتور خودرو به گوش برسد، باید دو احتمال را در نظر گرفت. نخست این که شاید سیستم آگزوز خودرو دچار مشکل شده است. این ایراد سبب می‌شود موتور خودرو با صدای بلندتری کار کند. احتمال دیگر این است که سیستم انتقال نیروی خودرو مشکل

صدای غیرطبیعی
موتور خودروBMW 225L
GRAN COUPEعرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)PMG
Persia Mobility GroupPersia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir