



سریع  
مثل مزدا



شنبه  
۲۰ دی ۱۴۰۲  
۹ جمادی الثانی ۱۴۴۵  
۲۳ دسامبر ۲۰۲۳  
سال هفتم - شماره ۲۲۹

Rouzegarekhodro@gmail.com

www.rouzegarekhodro.ir

هفته نامه اجتماعی، اقتصادی، قیمت ۱۰۰۰۰ تومان • ۸ صفحه



گزارش اختصاصی روزگار خودرو از اختلال بنزینی

## بازار فروش بنزین سیار داغ شد

۶

**بیمه بدنه کیلومتری**

**سامن بیمه سامان**  
Saman Insurance

5 km      12 km      8 km

جهت کسب اطلاعات بیشتر و مشاوره رایگان می‌توانید به وبسایت شرکت بیمه سامان به نشانی [WWW.SI24.ir](http://WWW.SI24.ir) مراجعه یا با شماره تلفن ۰۲۱-۸۹۴۳-۰۲۱ تماس حاصل فرمایید.

**Isfahan Minex 2024**

سازمان صنعت، معدن و تجارت

**۱۳ زنجیره تامین**

سیزدهمین نمایشگاه تخصصی زنجیره تامین

معدن، سیمان، فولاد، تونل‌سازی، راهسازی، ماشین‌آلات و تجهیزات وابسته

The 13th Specialized Exhibition of The Supply Chain of Mining, Cement, Steel, Tunneling, Road Construction, Machinery & Related Equipment  
Isfahan International Exhibition Center, Iran

2-5 January 2024

Visiting Hours 15-21

ساعت بازدید: ۱۵ تا ۲۱

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی اصفهان

مجری: شرکت رستاک پادپوران  
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۳۳۶۶۵۰-۷  
www.rastak-expo.com  
info@rastak-expo.com

Rastakmining.events      ۹۸۹۱۲۰۲۹۵۷۹۱



ماموت خودرو در شرایطی عهده دار خدمات پس از فروش به رنو شده که واردات خودروهای فرانسوی به ایران ممنوع است، اما آیا این اتفاق می‌تواند به منزله آشتی کتان خودرویی ایران و فرانسه باشد؟ به نظر می‌رسد قرار است طبق آن چه شنیده می‌شود، پس از سپرده شدن خدمات پس از فروش رنو به ماموت خودرو به زودی رسمی، به زودی واردات محصولات این شرکت نیز به وقوع خواهد پیوست، البته از نوع داچیا با لوگوی رنو.

**ماموت و رنو**

ماموت خودرو، که در دوران برجام با عرضه محصولات فولکس واگن آلمان متولد شد، رسماً خود را به عنوان نماینده خدمات پس از فروش رنو در ایران معرفی کرده است. حال اخبار واصله به این شرح است که به زودی پای محصولات رنو نیز به ایران باز خواهد شد، اما با چند شرط:

نخست آن که، محصولاتی امکان ورود دارند که زیر ۲۰ هزار دلار باشند و در واقع، سقف ۲۰ هزار دلاری را رعایت کنند. دوم آن که، استراتژی رنو برای بازار ایران همواره عرضه تمام محصولات این شرکت و شرکت‌های زیرمجموعه اش، تحت لوگوی رنو بوده است و بر همین اساس، پیش‌تر نیز شاهد آن بودیم که داچیا لوگان و داستر نیز با برند رنو به ایران آمدند. سومین شرط هم آن است که رفته‌رفته با فرانسه آشتی کنیم و مجدداً محصولات این کشور را با آغوش باز بپذیریم.

**چه محصولاتی امکان ورود دارند؟**

براساس سقف ۲۰ هزار دلاری، خودروهایی همچون رنو تالیانت، ساندرو، ساندرو استپ وی، جاگر، کاردیان و نسل جدید داستر از خودروهایی هستند که می‌توانند وارد بازار ایران شوند. شاید اگر قدری روابط بهتر شود، آرکانا نیز بتواند به ایران ورود کند.

تالیانت یک سدان جمع و جور و اقتصادی است که طراحی ظاهری خوبی دارد و در واقع، آخرین نسل لوگان یا همان تندر ۹۰ خودمان به حساب می‌آید. نسل قبل از این خودرو، سیمبل و نسل قبل تر آن لوگان است، که آن را تحت نام L۹۰ می‌شناسیم.

ساندرو و نسخه استپ وی آن هم که معرف حضور همه ما هستند؛ البته که در نسل جدید طراحی کاملاً متفاوتی را در بخش داخلی و ظاهری دارند و دیگر با خودروهای زشت و ساده قبلی مواجه نیستیم.

اما اگر قرار باشد واردات رنو به ایران دوباره از سر گرفته شود، بی تردید داستر جدید را باید گل سرسید این برند در ایران دانست. خودرویی که حالا از طراحی زیبا و البته استخوان دار بهره مند است و کابین آن هم بسیار چشم‌نوازتر از قبل شده است.

داستر ۲۰۲۴ از پلنفرم رنو موسوم به CMF-B بهره می‌گیرد، که حاصل همکاری مشترک رنو، نیسان و میتسوبی شی است و نسل جدید داستر، اشتراک‌های فنی بسیاری با ساندرو و جاگر دارد. طراحی ظاهری داچیا داستر، تا حدود بسیار زیادی وام‌دار کانسبت بیگستر است.

رنو کاردیان را باید برادر ناتنی داچیا ساندرو استپ وی دانست؛ خودرویی که قرار است در بازارهایی حضور یابد که داچیا بخت و اقبالی در آن جا ندارد و ایران هم دقیقاً یکی از همین کشورهاست.

اگرچه رنو تأکید دارد که پلت فرم این خودرو جدید و ماژولار و نام آن هم CMF-B است، و حتا هفت محصول دیگر روی آن توسعه خواهد یافت، اما با نگاهی به شکل بدنه کاردیان، به خصوص از استپ وی سه رخ عقب و سقف و ستون‌ها، به وضوح ساندرو استپ وی را مشاهده می‌کنید، حتا ابعاد کاردیان هم بسیار به ساندرو استپ وی نزدیک است.

عمده محصولات جدید و اقتصادی رنو از پیش‌رانه‌ها ۱ لیتری توربو، ۱.۵ لیتری و ۱.۶ لیتری بهره‌مند هستند و گیربکس‌های آن‌ها نیز دستی، اتومات سی وی تی و ۶ سرعته اتومات است.

**رنو سامسونگ**

یکی دیگر از شرکای رنو، رنو سامسونگ است که حتا اکنون دو محصول آن نیز به ایران وارد شده است، اما به دلیل ممنوعیت ثبت واردات کوره‌ای، امکان واردات برند رنو از طریق شریک شرقی وجود ندارد و بنابراین، داچیا را می‌توان تنها مجرای واردات رنو به ایران دانست.

# به وقت خدا حافظی با قیمت گذاری دستوری خودرو



آرام اقتصادی حاکم باشد نه برای ساماندهی در دوره متلاطم مدیریت خوب و کاربلدی را برای تصمیمات بزرگ خودروسازی‌ها تعیین کرد تا از مونتاز به تولید قطعه با کیفیت و ورود به بازار جهانی برسیم. وی اظهار امیدواری کرد که با مشارکت راهبردی طرف‌های خارجی فعالیت‌های تولید خود را در حوزه برقی سازی خودرو در فازهای مختلف گسترش دهیم.

و.. از جمله نهادهایی هستند که در حوزه واردات تصمیم گیر هستند و در جلسات مختلف مشورتی به سند جامع و تبدیل آن به قانون همکاری دارند. معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت در خصوص بحث قیمت گذاری شورای رقابت گفت: در سند جدید، نقش تنظیم گری و نظارت را برای شورای رقابت در نظر گرفتیم که تا آخر امسال هم ابلاغ می‌شود، قیمت باید توسط خودروسازها تعیین شود و وزارت صمت نیز سیاستگذار خواهد بود. وی با اشاره به اهمیت مدیریت خودروسازی و عدم دخالت در تصمیمات خودروسازها گفت: شفافیت در مقطعی از زمان رخ می‌دهد که محیط

معاون وزیر صمت گفت: در سند جدید خودرو که تا پایان سال ابلاغ می‌شود، نقش تنظیم گری و نظارت بر عهده شورای رقابت و تعیین قیمت بر عهده خودروساز خواهد بود و وزارت صمت نیز سیاستگذاری می‌کند. منوچهر منطقی معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت در یک مصاحبه رادیویی اظهار کرد: در وزارت صمت، قانون ساماندهی خودرو با تکالیف و راهکارها در هشت بخش تدوین و برای هر بخش آن آئین‌نامه‌ای تهیه شده است. وی افزود: سند خودرو یک سندی راهبردی است که ۷۰ درصد آن در همه دولت‌ها مشترک بوده

**مجوز واردات خودروی فوتبالیست‌ها باطل شد**



**عدم رعایت شرط ماده ۱۷ قانون صادرات و واردات**  
هرچند براساس ماده ۱۷ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۲ مقرر شده است: «مسافری که وارد کشور می‌شود علاوه بر وسایل شخصی می‌تواند تا سقف ارزشی مصوب هیات وزیران با معافیت از حقوق گمرکی و سود بازرگانی کالا وارد نماید و ترخیص کالاهای موضوع این ماده به شرط غیرتجاری بودن آن بلامانع است.» ولی اجرای حکم مقرر در این ماده، منوط به احراز غیرتجاری بودن کالای وارد شده، گردیده که در مورد واردات خودرو سواری خارجی تحقق این شرط منتفی است.

در عین حال حکم ماده ۱۷ قانون مذکور، به موجب بند (ت) ماده ۱۶۵ قانون امور گمرکی مصوب ۲۲/۸/۱۳۹۰ از زمان لازم‌الاجرا شدن قانون امور گمرکی لغو شده و قابلیت استناد ندارد.

**عدم رعایت شرایط ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات و ماده ۴۰ قانون امور گمرکی**

تصویب‌نامه‌های هیات وزیران در مورد صدور مجوز واردات خودرو سواری برای بازیکنان تیم ملی فوتبال و کادر فنی به استناد بند ۳ ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۳ به تصویب رسیده است و براساس بند مذکور کالاهای همراه مسافران ورودی در حدی که در این آیین‌نامه مشخص می‌شود و طبق فهرستی که وزارت بازرگانی اعلام می‌کند، از ثبت سفارش و اخذ مجوز ورود از وزارت بازرگانی معاف شده‌اند، در نتیجه براساس مستند اصلی وضع تصویب‌نامه‌های هیات وزیران کالاهای همراه مسافر صرفاً از ثبت سفارش و اخذ مجوز واردات معاف شده‌اند و آنگونه که در تصویب‌نامه نهایی هیات وزیران بر آن تأکید شده از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف نیستند و در ماده ۴۰ قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۰ هم کالاهای مسافری هدیه و سوغات و همچنین نمونه‌های تجاری صرفاً از تسلیم اظهارنامه معاف شده‌اند و این معافیت قابل تسری به موارد دیگر از جمله پرداخت حقوق ورودی نیست.

**عدم شمول معافیت گمرکی در ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی و سایر قوانین بر خودروی سواری خارجی**

براساس ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰، علاوه بر معافیت‌های مذکور در جدول تعرفه گمرکی ضمیمه آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات و معافیت‌های دیگری که به موجب قوانین تصویب‌نامه‌ها موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای مصوب مجلس شورای اسلامی برقرار شده است، موارد مقرر در این ماده نیز از پرداخت حقوق ورودی معاف شده‌اند. هرچند بر مبنای بند (ج) ماده مذکور: «اسباب سفر و لوازم شخصی و اشیاء غیرمستعمل و مواد خوراکی غیرتجاری همراه مسافر» از جمله مواردی است که از پرداخت حقوق ورودی معاف اعلام شده است، ولی بدیهی است که عنوان اسباب سفر و لوازم شخصی و اشیاء غیرمستعمل و مواد خوراکی غیرتجاری همراه مسافر

مرکز رسانه قوه قضاییه با انتشار گزارشی طولانی دلایل ابطال مصوبه واردات خودروی خارجی از سوی بازیکنان تیم ملی را اعلام کرد. ساعاتی بعد از اعلام ابطال مصاحبه واردات خودروی خارجی، خبرگزاری میزان با انتشار گزارشی طولانی دلایل دیوان عدالت اداری در این خصوص را توضیح داد. برای این موضوع ۷ دلیل مختلف آمده که از جمله آنها «تبعیض ناروا و خلاف اصل سوم قانون اساسی» است اما در مجموع این دلایل نشان می‌دهد که این تصمیم تغییر ناپذیر است.

**۱) مصوبه مصداق تبعیض ناروا و خلاف اصل سوم قانون اساسی است**

براساس بند نهم از اصل سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، «رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام زمینه‌های مادی و معنوی» از وظایف دولت جمهوری اسلامی ایران است و اختصاص مجوز واردات یک دستگاه خودرو سواری به بازیکنان تیم ملی فوتبال و کادر فنی این تیم از این جهت که صرفاً محدود به رشته فوتبال بوده و به سایر قهرمانان رشته‌های مختلف ورزشی که سابقه افتخارآفرینی برای کشورمان را دارند، تمییم و تسری نمی‌یابد، مصداق ترجیح بلامرغ و تبعیض ناروا بوده و با بند نهم از اصل سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران مغایرت دارد.

**۲) عدم رعایت شرایط ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو**

در رای دیوان عدالت اداری، آمده است: هرچند بر اساس ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب ۲۶/۸/۱۴۰۰ واردات خودرو بر مبنای آیین‌نامه‌ای که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و با رعایت شرایط مقرر این ماده به تصویب هیات وزیران می‌رسد، مجاز اعلام شده و آیین‌نامه مذکور نیز در هیات وزیران به تصویب رسیده است، اما همانطور که در قانون آمده است، واردات خودرو بر مبنای ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو به رعایت شرایط مختلفی مانند: تعیین صلاحیت‌های فنی و حرفه‌ای واردکنندگان و اولویت دهی به واردات خودروهای مورد استفاده عامه منوط شده است؛ بنابراین شرایط واردات خودرو توسط اعضا و کادر فنی تیم ملی فوتبال هم از جهت عدم برخورداری آنها از صلاحیت فنی و حرفه‌ای برای واردات خودرو، و هم از جهت نوع خودروهای وارداتی توسط آنها با استناد به ماده قانونی مذکور منتفی است.

همچنین در رابطه با حکم مقرر در تبصره ۱ ماده ۴ قانون ساماندهی صنعت خودرو که براساس آن واردات موارد ضروری غیرتجاری که مصادیق آن توسط هیات وزیران تعیین می‌شود، بدون رعایت شرایط مربوط به واردات خودرو امکان‌پذیر اعلام شده است، با توجه به منتفی بودن شمول عنوان موارد ضروری غیرتجاری بر خودروهای وارداتی توسط اعضا و کادر فنی تیم ملی فوتبال، نمی‌تواند مستندی برای وضع تصویب‌نامه‌های مورد شکایت باشد.

**نماینده رسمی خودروهای رنو در ایران مشخص شد**

ارائه خدمات پس از فروش برای این شرکت صرفه اقتصادی ندارد و به هیچ وجه عاقلانه نیست. در نتیجه می‌توان گفت ماموت خودرو با این اقدام به نوعی خود را متولسی واردات و یا مونتاز رنو در ایران معرفی و راه واردات رنو را برای دیگر واردکنندگان سخت کرده است. همان طور که می‌دانید داستان واردات نیسان طسوری پیش رفته که درحال حاضر ۵ شرکت مدعی واردات محصولات نیسان شده‌اند و این در حالی است که هنوز هیچ کدام از آنها برنامه‌ای برای ارائه خدمات پس از فروش خودروهای این شرکت زاپتی ندارند. با توجه به این قضیه ماموت خودرو در نخستین اقدام خود را نماینده رسمی رنو در ایران معرفی کرد تا در آینده بتواند به راحتی واردات و یا مونتاز را انجام دهد.



شده است. از این رو در آینده‌ای نزدیک احتمالاً ماموت خودرو، واردات و یا مونتاز محصولات رنو را نیز آغاز کند زیرا فقط اخذ نمایندگی به شرط

طبق اطلاعیه رسمی صفحه رنو، از این به بعد ماموت خودرو نماینده رسمی این شرکت فرانسوی در ایران خواهد بود و ارائه خدمات پس از فروش محصولات وارداتی رنو را برعهده خواهد گرفت. صفحه رسمی رنو در ایران در قالب یک پست اعلام کرد که از این به بعد ماموت خودرو قرار است خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی رنو را ارائه دهد. به این ترتیب صاحبان رنوهای وارداتی زین پس می‌توانند برای دریافت خدمات پس از فروش مانند تعمیر، عیب یابی، سرویس دوره ای، تأمین قطعات و ... به نمایندگی‌های رسمی ماموت خودرو مراجعه کنند.

در گذشته نگین خودرو علاوه بر واردات محصولات رنو، ارائه خدمات پس از فروش خودروهای این شرکت فرانسوی را نیز برعهده داشت اما حالا دیگر مسئولیتی بر دوشش نیست و ماموت از طرف رنو جایگزین



## تاریخ‌سازی نیسان آریا با سفر از قطب شمال به قطب جنوب



نیسان آریا اولین خودروی تاریخ است که در سفری پرماجرا و ۲۷ هزار کیلومتری از قطب شمال به قطب جنوب می‌رسد. پس از حدود ۹ ماه حضور در جاده‌ها، خودروی برقی نیسان آریا به اولین وسیله نقلیه تاریخ تبدیل شد که از قطب شمال به قطب جنوب سفر می‌کند. کریس رمزی و همسرش جولی این سفر تاریخی را انجام داده‌اند. زوج اسکاتلندی یاد شده که قبلاً نیز برای اولین بار در رالی مغولستان با یک خودروی برقی شرکت کرده بودند سفر خود را با آریا ارتقا یافته شروع کردند. این خودروی برقی با کمک شرکت آرکتیک تراکس تولید شده است، شرکتی که در زمینه تجهیز خودروهای آفرود فعالیت می‌کند. ایده سفر با آریا نیز نمایش قابلیت خودروهای برقی و در نهایت تعویض آن‌ها با خودروهای دیزلی بوده است. البته باید دانست علیرغم تغییرات رخ داده، آریا برقی تفاوت زیادی با مدل استاندارد ندارد و بزرگ‌ترین تغییر آن استفاده از لاستیک‌های ۳۹ اینچی و تعویض قوس چرخ‌هاست. جدای از این موارد، قوای محرکه و سیستم تعلیق نیسان آریا کاملاً استوک هستند و تنها ارتفاع سیستم تعلیق تغییر کرده است. همچنین خبری از تعویض گیربکس که در خودروهای درون‌سوز دیده می‌شود نیست.

همچنین چندین ابزار مخصوص این سفر به خودرو اضافه شده و قلاب‌های بکسل نیز در نظر گرفته شده‌اند. به این لیست باید تقویت فریم و قطعات زیر بدنه را نیز افزود.

آرکتیک تراکس خودروی خود را AT۳۹ می‌نامد اما این زوج ماجراجو در طول سفر نام جدید سونریسا را برای آریا انتخاب کرده‌اند که در زبان اسپانیایی به معنی لیخند است. کریس و جولی ۹ ماه پس از آغاز سفر خود و طی مسافت حدود ۲۷۵۰۰ هزار کیلومتری به قطب جنوب رسیده‌اند.

شاید سفر ۹ ماهه زمان زیادی به نظر برسد اما این دو نفر در واقع طبق برنامه اولیه خود سفر کرده‌اند. در حقیقت برنامه آن‌ها بر اساس شرایط آب و هوایی گوناگون و تغییر فصل‌ها چیده شده بود.

البته باید دانست آغاز این سفر یک کار مهم و درعین‌حال سخت بوده است زیرا به دلیل ذوب یخ‌ها چالش‌های زیادی در مسیر وجود داشت. مسئله ذوب یخ‌ها چیزی است که از سال‌های قبل و به دلیل افزایش دمای جهانی شدت گرفته و در سال‌های پیش رو نیز چالش‌برانگیز خواهد بود.

بخش اول سفر نیسان آریا در زمستان نیمکره شمالی به دلیل نیاز به یخ محدود بود چراکه بخشی از مسیر به دلیل ذوب یخ غیرقابل عبور است.

همچنین آخرین بخش سفر نیز در فصل گرم قطب جنوب انجام شد چراکه در فصل زمستان شرایط آب و هوایی قطب بسیار نامساعد خواهد بود.

نکته جالب اینکه در برنامه‌های اولیه قرار بود از تریلر با آسیاب بادی کوچک استفاده شود تا خودرو در زمان پارک در مناطق قطبی شارژ شود اما تریلر در جاده‌های قطبی جواب نداد. البته در بخش بعدی مسیر رمزی از پانل‌های خورشیدی برای کمک به شارژ آریا استفاده کرد.

همچنین زمانی که هوا مساعد نبود از ژنراتورها برای این کار استفاده شد. باید گفت سفر در آمریکای شمالی و در بزرگراه‌های وسیع آسان بود.

همچنین شارژهای زیادی وجود داشت هرچند باید گفت آریا پس از تغییرات رخ داده مصرف انرژی بالاتری داشت و شعاع حرکتی آن بسیار کاهش یافته بود.

اما همین کاهش شعاع حرکتی نیز جزو پیام‌هایی است که رمزی اعلام می‌کند. اگر آن‌ها بتوانند با یک خودروی برقی که شعاع حرکتی ۲۴۰ تا ۳۲۰ کیلومتری دارد از قطب شمال به قطب جنوب سفر کنند، بنابراین اکثر مردم نیازی به شعاع حرکتی بالایی نخواهند داشت.

در بخش آمریکای جنوبی شارژرهای زیادی وجود ندارد بنابراین این زوج با مشکلات زیادی روبرو شدند اما همین سفر فرصتی برای بهبود زیرساخت‌های شارژ چنین مناطقی مهیا می‌کرد و شرکت Enel X در مسیر سفر اقدام به نصب برخی شارژرها نمود. نهایتاً آریا به بخش پایانی سفر خود رسید و اگرچه همه ما دربارۀ سختی‌های خودروهای برقی در هوای سرد شنیده‌ایم اما این خودرو در دمای منفی ۲۰ درجه و کمتر از آن نیز موفق ظاهر شد.

علاوه بر این ارتفاع قطب جنوب از سطح دریا به ۲۸۳۵ متر می‌رسد که به معنی اکسیژن کمتر است. این وضعیت نه تنها برای انسان بلکه برای پیشرفته‌های درون‌سوز نیز سخت است اما آریا برقی مشکلی از این نظر نداشت.



بی‌سیم، تهویه‌صندلی‌ها، سیستم صوتی Bose، سانروف، شش ایربگ و سیستم‌های کمک‌راننده خواهد بود. لیست پیشرفته‌های سونت تغییراتی نکرده و همچنان شامل همان نمونه‌های ۱.۲ لیتری با ۸۳ اسب بخار قدرت، ۱ لیتری توربو با ۱۱۲ اسب بخار قدرت و ۱.۵ لیتری دیزلی با ۱۱۵ اسب بخار قدرت می‌شود. تمام نسخه‌های این خودرو به صورت محرک جلو ارائه می‌شود و بسته به پیشرفته‌ها از سه نوع گیربکس مختلف استفاده می‌کنند. کیا فعلاً قیمت فیس لیفت سونت را در بازار هند اعلام نکرده است اما انتظار می‌رود نسبت به نسخه قبلی افزایش جزئی داشته باشد. پذیرش سفارشات خرید این کراس‌اور کره‌ای آغاز شده و تحویل آن به خریداران از اواسط ژانویه ۲۰۲۴ آغاز می‌شود. سونت در هند تولید می‌شود به تازگی شرکت کوشا خودرو عرضه نمونه‌های وارداتی آن را در کشورمان آغاز کرده است.

به ورودی هوای مرکزی مستطیلی متصل شده‌اند که بالای صفحه محافظ بزرگ تری با روکش آلومینیومی مصنوعی قرار گرفته است. همان‌طور که انتظار می‌رفت، در پروفیل جانبی تغییر خاصی صورت نگرفته و صرفاً رنگ‌های ۱۶ اینچی جدیدی ارائه شده که با رنگ‌های جدید بدنه همراه است. در قسمت عقب اما شاهد چراغ‌های جدید سراسری شبیه دیگر محصولات جدید کی‌ا مثل مینی‌ون کارنز هستیم. علاوه بر این، ترمیم طرح آلومینیومی بیشتری هم روی سپر عقب دیده می‌شود. در داخل سونت مدل ۲۰۲۴ حجم تغییرات کمتر است زیرا همان طرح داشبورد قدیمی حفظ شده است؛ بنابراین، همچنان شاهد دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی و درجه‌های تهویه عمودی هستیم ولی کنترل‌های سیستم تهویه اصلاح شده و آپشن‌های تودوزی جدیدی هم ارائه شده است. تجهیزات سونت هم بسته به تیپ شامل اندروید اتو و اپل کارپلی

کی‌اسونت که به تازگی به صورت وارداتی توسط کوشا خودرو به کشورمان آمده، فیس‌لیفتی را تجربه کرده است که از ابتدای سال ۲۰۲۴ راهی بازار خواهد شد. کیا به روزرسانی محصولات خود با زبان طراحی جدید ادامه می‌دهد و جدیدترین خودرویی که زیر تیغ جراحی رفته کراس‌اور کوچک سونت است. این خودرو که از سال ۲۰۲۰ در بازارهای نوظهوری مثل هند و آمریکای لاتین عرضه می‌شود، حالا به روزرسانی میان‌دوره‌ای خود را تجربه کرده است. در جلوی خودرو شاهد دماغه‌ای باز طراحی شده با چراغ‌های جدید بومرنگ شکل هستیم که تاروی سپر کشیده شده و بیس آن‌ها هم جلو پنجره بوزه‌بری عریض‌تری خودنمایی می‌کند. بخش پایینی چراغ‌های جلو توسط ترمیم‌های مشکی بخش پایینی چراغ‌های جلو توسط ترمیم‌های مشکی رنگی

## نقشه جدید گول‌های خودروسازی چین

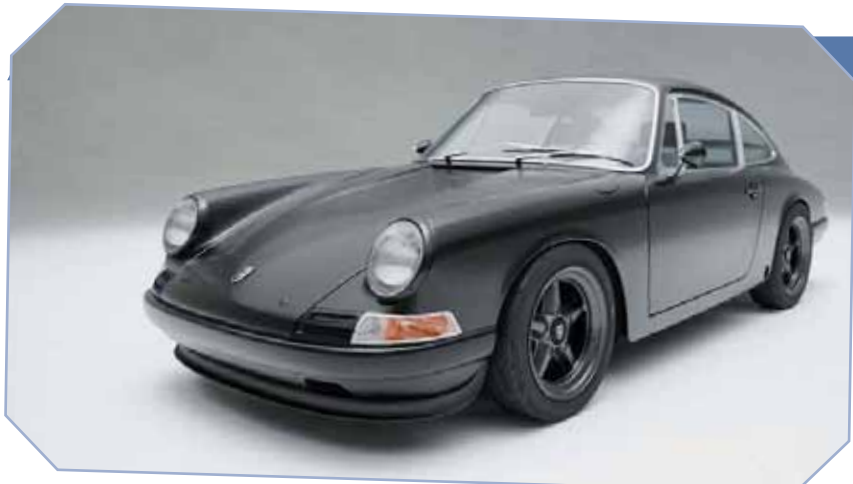


سه غول خودروسازی چین در حال برنامه‌ریزی برای تأسیس کارخانه‌های جدید در مکزیک هستند و این امر نگرانی مقامات آمریکایی را در پی داشته است. ام‌جی، بی‌وای‌دی و چری سه شرکتی هستند که می‌خواهند کارخانه‌های جدیدی در کشور مکزیک تأسیس کنند. این خبر را فاینشال تایمز به نقل از منابع ناشناس منتشر کرده است. گفته می‌شود سرمایه‌گذاری چینی‌ها در مکزیک باعث ایجاد نگرانی‌هایی بین مقامات آمریکایی است که می‌خواهند چین را از بازار خودروهای برقی این کشور دور نگه دارند شده است. ظاهراً مقامات آمریکایی نگرانی‌های خود درباره سرمایه‌گذاری چینی‌ها در مکزیک را به این کشور منتقل کرده‌اند. این تأسیسات جدید شامل کارخانه جدید ام‌جی با سرمایه‌گذاری ۱.۵ تا ۲ میلیارد دلار برای تولید خودروهای برقی است. همچنین گفته می‌شود یک کارخانه دیگر با سرمایه چند صد میلیون دلاری توسط بی‌وای‌دی تأسیس خواهد شد. از بی‌وای‌دی به عنوان مهم‌ترین رقیب تسلا در بازار خودروهای برقی نام برده می‌شود. بازار خودروهای بدون آلایندگی در چین رونق زیادی دارد و برندهای داخلی به دنبال گسترش حضور خود در بازارهای بین‌المللی هستند. چین همچنین در زنجیره تأمین باتری خودروهای برقی حرف اول را می‌زند و این امر باعث تولید خودروهای ارزان‌تر نسبت به بسیاری از رقبای آمریکایی شده است. آمریکا با رونمایی از قوانین جدید در این زمینه به دنبال حفاظت از بازار خودروی خود است. مقامات این کشور می‌خواهند برابر حضور خودروهای برقی ساخته شده با قطعات چینی سخت‌گیری به خرج دهند. اما گسترش حضور غول‌های خودروسازی چین در مکزیک که اخیراً با پشت سر گذاشتن آمریکا به بزرگ‌ترین شریک تجاری مکزیک تبدیل شده‌اند ترس زیادی را بین مقامات آمریکایی برانگیخته است. از طرف دیگر قانون‌گذاران آمریکایی خواهان قوانین تجاری قوی‌تر برای جلوگیری از نفوذ بیشتر چینی‌ها به بازار خودروی

این کشور از طریق شرکای تجاری شده‌اند. مکزیک در سال‌های اخیر هدفی جذاب برای خودروسازان بوده است چراکه هزینه‌های تولید کمتری دارد و با آمریکا توافق تجارت آزاد را امضا کرده است. تسلا هم در حال برنامه‌ریزی برای تأسیس گیگا فاکتوری

جدید در مونتري است و انتظار می‌رود خودروی ۲۵ هزار دلاری مشهورش در همین کارخانه تولید شود. در نهایت باید گفت مقامات بی‌وای‌دی، ام‌جی و چری به درخواست رسانه‌ها در خصوص پاسخگویی به این اخبار واکنشی نشان ندادند.

## بازتولید پورشه ۹۱۲ قدیمی



شرکت کام مجارستان از پورشه ۹۱۲ ویژه با بدنه‌ای فیبر کربنی و کاهش وزن ۳۰۰ کیلوگرم رونمایی کرده است. این خودروی کلاسیک، قیمت قابل توجهی ۴۲۷ هزار دلار دارد. پورشه ۹۱۲ به عنوان محصول پایه این خودروساز طول عمر کمی داشته است. پیشترانه ۴ سیلندر این خودرو در مقایسه با نیروگاه ۶ سیلندر ۹۱۱ قدرت کمتری تولید می‌کند. در واقع ۹۱۲ بین سال‌های ۱۹۶۵ تا ۱۹۶۹ و به عنوان ارزان‌ترین محصول اسپرت پورشه عرضه شد تا جایگزینی برای مدل ۳۵۶ باشد. البته خودرویی که مشاهده می‌کنید اصلاً ارزان نیست و ۴۲۷ هزار دلار قیمت دارد.

کربن سبب توزیع وزن حدود ۵۰/۵۰ می‌شود. در صورتی که مالکان خودروی خود را در اختیار کام بگذارند هزینه تبدیل آن به محصول موردبخت ۲۹۳ هزار دلار خواهد بود. البته همین هزینه نیز برای مالکان خودرویی که به ۹۱۱ فقراً مشهور بوده بسیار زیاد است اما کام می‌گوید ۹۱۲ را به‌طور کامل دگرگون می‌کند. این شرکت پیشترانه ۲ لیتری با رول‌لاین ۷۲۰۰ را روی این پورشه نصب کرده و از تزریق سوخت الکترونیکی و دریچه سوخت جدید استفاده می‌کند. پیشترانه هوا خنک‌یاد شده ۱۹۰ اسب بخار قدرت دارد که بیش از دو برابر پیشترانه اصلی ۱۶ لیتری برگرفته از SC ۲۵۶ خواهد بود.

از دیگر ویژگی‌های این پورشه ۹۱۲ می‌توان به آپرویدینامیک ارتقا یافته، سیستم تهویه مطبوع بهینه، سیستم صوتی و ارتباط گوشی تلفن همراه و صندلی‌های جدید اشاره کرد. همچنین امکان سفارش این خودرو با کیت نیمه کربنی نیز وجود دارد که وزن خودرو را به ۷۵۰ کیلوگرم می‌رساند. این کیت با قیمت ۳۹۳ هزار دلار عرضه می‌شود اما در صورت تهیه خود توسط مالک هزینه به ۳۵۰ هزار دلار کاهش خواهد یافت. گفته می‌شود اولین نمونه‌های تولیدی در اوایل سال ۲۰۲۴ به دست مشتریان خواهند رسید و بنا به قول‌های کام هیچ دو خودرویی

خبر

### شیوه‌های

### قیمت‌گذاری خودرو در دنیا

قیمت‌گذاری خودرو به عنوان یکی از عوامل اساسی در خرید و فروش خودروها، همواره موضوعی مورد توجه بوده است. این عملیات چالش‌برانگیز و پیچیده، به تعداد زیادی عوامل و روش‌ها بستگی دارد که توسط شرکت‌های خودروسازی در سراسر جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. در ادامه به بررسی شیوه‌های قیمت‌گذاری خودرو در دنیا، عوامل مؤثر در آن و تحولات اخیر در این حوزه می‌پردازیم.

#### روش‌های قیمت‌گذاری خودرو

۱. قیمت‌گذاری بر اساس هزینه: یکی از ساده‌ترین روش‌ها در قیمت‌گذاری خودرو، محاسبه نرخ بر اساس هزینه تولید، جنبه‌های توزیع و سود پیش‌بینی شده است. در این روش، هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم تولید، هزینه‌های بازاریابی و فروش، هزینه‌های مرتبط با تامین قطعات و سود مورد نیاز، به صورت مجموع محاسبه می‌شوند و به نرخ نهایی خودرو اضافه می‌شوند.

۲. قیمت‌گذاری بر اساس رقابت: در این روش، شرکت‌های خودروساز به صورت مستقیم با رقیب خود در بازار رقابت می‌کنند و نرخ خودروها را بر اساس نرخ رقیب تعیین می‌کنند. این روش نیازمند بررسی بازار و قیمت‌گذاری رقیب و تعیین مزایای رقابتی است.

۳. قیمت‌گذاری بر اساس ارزش: در این روش، نرخ خودرو بر اساس ارزش و انتظارات مشتریان تعیین می‌شود. این روش مستلزم بررسی نیازها و علایق مشتریان، بازار هدف و ارزش افزوده خاصی است که خودرو ارائه می‌دهد. به طور معمول، این روش در خودروهای لوکس و خاص مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۴. قیمت‌گذاری بر اساس تقاضا و عرضه: در این روش، نرخ خودرو بر اساس تقاضا و عرضه در بازار تعیین می‌شود. در صورت وجود تقاضای بالا و عرضه محدود، نرخ خودرو افزایش می‌یابد و در صورت وجود تقاضای کم و عرضه فراوان، نرخ کاهش می‌یابد.

#### عوامل مؤثر در قیمت‌گذاری خودرو

۱. هزینه تولید و توزیع: هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم تولید، هزینه‌های لجستیک و توزیع، هزینه‌های مرتبط با تامین قطعات و مواد اولیه، تأثیر مستقیمی بر قیمت‌گذاری خودرو دارند. هزینه‌های بالاتر ممکن است منجر به افزایش نرخ خودرو شود.

۲. مالیات و عوارض: مالیات‌ها و عوارض مختلف که در بسیاری از کشورها بر خودروها وارد می‌شوند، نقش مهمی در قیمت‌گذاری خودرو دارند. این عوامل قادرند نرخ خودرو را به طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار دهند.

۳. نرخ ارز: در صورتی که قطعات و مواد اولیه خودرو وارداتی باشند، نرخ ارز نقشی حیاتی در قیمت‌گذاری خودرو دارد. تغییرات در نرخ ارز می‌تواند به صورت مستقیم نرخ خودرو را تحت تأثیر قرار دهد.

۴. تکنولوژی و نوآوری: وجود فناوری‌های پیشرفته و نوآوری در خودروها می‌تواند نرخ را افزایش دهد. هزینه تحقیق و توسعه، استفاده از مواد و فناوری‌های جدید و همچنین امکانات و ویژگی‌های فنی بر روی نرخ خودرو تأثیر می‌گذارد.

۵. علامت تجاری: برند خودرو نقش مهمی در قیمت‌گذاری دارد. برندهای معتبر و محبوب بازار معمولاً قیمت‌های بالاتری دارند، زیرا مشتریان آمادگی بیشتری برای پرداخت نرخ بیشتر به علامت تجاری قوی دارند.

#### تحولات اخیر در قیمت‌گذاری خودرو

۱. الکترونیکی شدن خودروها: با رونمایی خودروهای الکتریکی و هیبریدی بیشتر، این تکنولوژی‌ها در حال کسب شهرت و رشد هستند. اما نرخ باتری‌های قدرتمند و فناوری‌های مرتبط می‌تواند نرخ خودروهای الکتریکی را بالا ببرد.

۲. رشد خودروهای هوشمند: فناوری‌های هوشمندی مانند سیستم‌های هشدار تصادف، پارک خودکار، رانندگی خودکار و اتصال به اینترنت در حال رشد و توسعه هستند. امکانات پیشرفته موجود در خودروهای هوشمند می‌تواند به قیمت خودرو اضافه شوند، زیرا فناوری‌های پیچیده و سیستم‌های نوآورانه نیازمند سرمایه‌گذاری و تحقیق و توسعه هستند.

۳. تأثیر محدودیت‌های زیست محیطی: استانداردهای زیست محیطی و محدودیت‌های انتشار گازهای آلاینده در بسیاری از کشورها، تأثیر قابل توجهی در قیمت‌گذاری خودروها دارد. پیاده‌سازی فناوری‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت، استفاده از منابع انرژی تجدیدپذیر و توانایی پاک‌سازی گازهای خروجی می‌تواند بر ارزش و قیمت خودرو تأثیر بگذارد.

۴. تغییر در الگوی مصرف و نیازهای مشتریان: مشتریان در حال تغییر و تحول هستند و نیازها و ترجیحاتشان در قبال خودروها نیز تغییر کرده است.

این تغییرات شامل تمایل به خرید خودروهای سبزتر، خودروهای کوچک‌تر و مهیا برای شرایط شهری، و همچنین تقاضای بیشتر برای امکانات هوشمند و راحتی است. شرکت‌های خودروساز برای پاسخگویی به این تقاضاها و جذب مشتریان جدید، ممکن است قیمت و امکانات خودروها را تغییر دهند.

۵. تأثیر رقابت بین شرکت‌های خودروسازی: رقابت بین شرکت‌های خودروسازی در سطح جهانی می‌تواند تأثیر قابل توجهی در قیمت‌گذاری خودروها داشته باشد. رقابت شدید میان شرکت‌ها ممکن است به منافع مشتریان منجر شود و باعث کاهش قیمت‌ها یا افزایش امکانات می‌شود.

#### نتیجه‌گیری

در نتیجه، قیمت‌گذاری خودروها یک عملیات پیچیده است که بستگی به چندین عامل دارد. روش‌های قیمت‌گذاری شامل قیمت‌گذاری بر اساس هزینه، رقابت، ارزش و تقاضا و عرضه است. عوامل مؤثر در قیمت‌گذاری خودروها شامل هزینه تولید، مصرف هوشمند، محدودیت‌های زیست محیطی، تغییرات در الگوی مصرف و نیازهای مشتریان، و رقابت بین شرکت‌های خودروسازی است. همچنین، سیاست‌های دولت و مقررات قانونی نیز تأثیر قابل توجهی در قیمت‌گذاری دارند.

با توجه به تحولات صنعت خودروسازی و نیازهای جدید مشتریان، قیمت و امکانات خودروها ممکن است تغییر کند. در نهایت، قیمت‌گذاری خودروها یک تعادل بین سوددهی شرکت‌ها و قابلیت خرید مشتریان را هدف قرار می‌دهد.



# قیمت‌گذار خودرو تغییر می‌کند؟

شده؟ به نظر می‌رسد با واگذاری تعیین قیمت به هیات مدیره ها، خودروسازان قیمت محصولاتشان را نزدیک به بازار تعیین خواهند کرد (مثلاً پنج درصد کمتر). در این صورت، دیگر فاصله جذابی بین قیمت کارخانه و بازار خودروها وجود نخواهد داشت و این موضوع می‌تواند به حذف دلالتی و واسطه‌گری در بازار خودرو تبدیل شود. در واقع با واقعی شدن قیمت خودرو، تقاضای کاذب از بازار خارج می‌شود و آنها که می‌مانند، مصرف‌کنندگان واقعی خواهند بود.

این البته در حالی است که از آن سو به احتمال فراوان موجی از انصراف گریبان خودروسازان را خواهد گرفت، چون اولاً خیلی‌ها نتوان پرداخت مبالغ جدید خودروهای ثبت نامی را ندارند و ثانیاً وقتی قیمت کارخانه و بازار به هم نزدیک باشد، دلیلی ندارد منتظر خودروسازان بمانند و می‌توانند نیاز خود را از بازار تامین کنند. از طرفی، برخی از ثبت نام‌کنندگان نیز به هوای استفاده از رانت ناشی از اختلاف قیمت کارخانه و بازار خودروها اقدام به ثبت نام کرده‌اند و وقتی این دو قیمت به هم نزدیک شوند، دیگر رانتی نمی‌ماند و طبیعی است که انصراف دهند.

در کنار اینها، سپردن قیمت به هیات مدیره خودروسازان تبعات مثبتی مانند رشد نقدینگی شرکت‌های خودروساز دارد که می‌تواند به رشد تولید (البته مشروط بر آنکه قیمت‌های جدید، تقاضای کلی را پایین نیاورد) و همچنین ارتقای کیفیت و توسعه محصول اشاره کرد. در باب رشد تولید این ابهام بزرگ وجود دارد که ممکن است نزدیک شدن قیمت کارخانه به بازار سبب شود تقاضای واقعی نیز افتی شدید را تجربه کند و در این صورت، هیچ بعید نیست خودروسازان مجبور به کاهش تیراژ شوند.

#### آزادی پایدار قیمت خودرو؟

هر چند مسوولان وزارت صمت بر حذف قیمت‌گذاری دستوری خودرو تأکید دارند و حتی در برنامه هفتم توسعه نیز بر عبور از این مدل (برای بیشتر کالاها) تأکید شده، با این حال با توجه به تجربه‌های یک دهه گذشته، بعید نیست سیاستگذار پس از مدتی از تصمیم خود برگردد و قیمت خودرو را باز هم دستوری کند. در اواخر سال ۹۱ با وجود آنکه قیمت خودرو به امر رئیس جمهور آزاد شد، پس از یک دوره کوتاه و باز هم با فرمان خود وی، دستوری شد. در دولت دوازدهم نیز آزادسازی قیمت خودرو تست شد، اما سیاستگذار جسارت لازم و کافی را برای ماندن روی تصمیم خود نداشت و در نتیجه قیمت‌گذاری بار دیگر به حالت دستوری برگشت.

در صورت آزادسازی قیمت خودرو برای سومین بار در یک دهه گذشته، آیا این سیاست پایدار خواهد ماند یا به سرنوشت آزادسازی‌های قبلی دچار خواهد شد؟ این موضوع را نباید فراموش کرد که حساسیت اجتماعی بالایی روی قیمت خودرو وجود دارد و نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز چندان موافق آزادسازی نیستند؛ از طرفی، در سال ۱۴۰۴ انتخابات ریاست جمهوری برگزار می‌شود و همه این مسائل می‌تواند به مانعی بزرگ بر سر راه آزادسازی یا تداوم آن تبدیل شود.

کرده است. عباس علی‌آبادی همین چند روز پیش نیز از اصلاح نظام قیمت‌گذاری دستوری و جایگزینی راهبری تولید و تجارت به جای تصدی‌گری خبر داد و پیش‌تر هم تلوخا گفته بود که اعتقادی به تعیین دستوری قیمت خودرو ندارد. بنابراین به نظر می‌رسد عزم وزارت صمت برای کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری در حوزه خودرو جزم است و اگر شرایط لازم و کافی مهیا باشد، تعیین قیمت به هیات مدیره خودروسازان واگذار خواهد شد. با این حال پرسش اینجاست که به جز رشد تولید در بخش خصوصی، کدام یک از ابزار موردنیاز برای آزادسازی قیمت خودرو در دسترس است؟ طبق وعده سیاستگذار، آزادی قیمت باید در فضایی اتساق بیفتد که واردات خودروهای نو و کارکرده نیز در سطح قابل قبول اتفاق افتاده باشد؛ اما آیا چنین اتفاقی رخ داده است؟

گذشته از اینها، این پرسش مطرح است که اصلاً چرا سیاستگذار به فکر حذف قیمت‌گذاری دستوری خودرو افتاده است. به نظر می‌رسد اصلی‌ترین دلیل، اوضاع مالی نامناسب خودروسازان است که حتی به افت تولید هم منجر شده است. بنابر آخرین آمار که به انتهای شهریور امسال مربوط می‌شود، زیان انباشته خودروسازان به ۱۶۴ هزار میلیارد تومان رسیده و فقط در شش ماه ابتدایی سال جاری ۳۴ همت ضرر کرده‌اند. علاوه بر این، خودروسازان بالغ بر ۳۰۰ همت نیز بدهی دارند که یک فقره ۹۰ بدهی به قطعه‌سازان به عنوان تامین‌کننده قطعات موردنیاز تولید است. خودروسازان می‌گویند دلیل این زیان هنگفت و البته کمبود نقدینگی، قیمت‌گذاری دستوری است. ظاهراً همین کمبود نقدینگی عامل اصلی افت سرعت تولید و حتی کاهش تیراژ تجمعی نسبت به سال گذشته شده است. از همین رو سیاستگذار به این نتیجه رسیده که برای تامین نقدینگی، بهتر است دست خودروسازان را برای تعیین قیمت باز بگذارد تا تولید آسیب نبیند.

مسئله دیگر اینجاست که در قالب سامانه یکپارچه، حدود دو میلیون تعهد روی دوش خودروسازان قرار گرفته و اگر کمبود نقدینگی و افت تولید ادامه داشته باشد، ممکن است منجر به بحران تعهدات معوق شود. بنابراین دلیل دیگر سیاستگذار برای عبور قیمت‌گذاری دستوری، احتمالاً با این موضوع نیز در ارتباط است. در کنار اینها شاید پای تجربه ناکام قیمت‌گذاری دستوری هم در میان باشد. به عبارت بهتر، ممکن است سیاستگذار به این نتیجه رسیده باشد که قیمت‌گذاری دستوری واقعاً جواب نمی‌دهد و تجربه‌ای کاملاً شکست‌خورده است و از همین رو نمی‌خواهد آن را تمدید کند.

با فرض اینکه طبق گفته معاون حمل و نقل وزارت صمت، قیمت‌گذاری به هیات مدیره خودروسازان واگذار شود، این پرسش مطرح است که تبعات مثبت و منفی این تغییر سیاست چه خواهد بود؟ آیا مصرف‌کننده و تولیدکننده توانمند سود خواهند برد؟ و اینکه قیمت خودروها تا چه اندازه بالا می‌رود و آیا منجر به موج گسترده انصراف از طرح‌های فروش خواهد

معاون حمل و نقل وزارت صمت از قیمت‌گذاری خودروهای داخلی توسط هیات مدیره خودروسازان تا پایان سال جاری خبر داد. بر این اساس قرار است شورای رقابت به عنوان یک نهاد قانونی به جای قیمت‌گذاری خودرو، به تنظیم بازار بپردازد.

با اعلام معاون حمل و نقل وزارت صمت، معدن و تجارت، قیمت‌گذاری خودروهای داخلی به زودی از دست شورای رقابت خارج و به هیات مدیره خودروسازان واگذار خواهد شد. منوچهر منطقی با موضوع «چالش‌ها و فرصت‌های صنعت خودرو» برگزار شد، گفت: طبق سیاست مدنظر وزارت صمت، قرار است اختیار قیمت‌گذاری خودروهای داخلی تا انتهای سال به هیات مدیره خودروسازان واگذار شود. به گفته وی، شورای رقابت نیز دیگر قیمت‌گذاری نخواهد کرد و نقش تنظیم‌گر بازار خودرو را خواهد داشت.

معاون حمل و نقل وزارت صمت، معدن و تجارت، هر چند پیش‌تر از واگذاری اختیار قیمت‌گذاری خودرو به هیات مدیره شرکت‌های خودروساز خبر داده بود، اما نگفت این اتفاق در چه بازه زمانی رخ خواهد داد. وی با بیان اینکه قیمت‌گذاری خودرو بین دو نظریه، یکی از سوی شورای رقابت و دیگری از سوی خودروسازان قرار گرفته، گفت: وزارت صمت فرآیندی را آغاز کرده تا به واسطه آن، یک فصل مشترک بین این دو نظریه ایجاد شود. طبق این فرآیند، باید تنوع خودروهای دارای قیمت متوسط و مناسب را بیشتر کرد و واردات نیز می‌تواند به شکل گیری این فضا کمک کند. به گفته منطقی، برای ایجاد تنوع و خروج بازار خودرو از انحصار، می‌توان از خودروهای خارجی نو برای ایجاد رقابت در بازار مونتاژی‌ها استفاده کرد و از خودروهای دست دوم نیز برای رقابتی کردن بازار خودروهای داخلی (محصولات ایران خودرو و سایپا). وی این را هم گفت که باید به سمتی برویم تا تعاریف انحصار در بازار خودرو موضوعیت نداشته باشد.

آنچه در آن زمان از اظهارات منطقی برداشت شد، این بود که سیاستگذار می‌خواهد به واسطه کاهش انحصار، مجوز خروج خودرو از ذیل قیمت‌گذاری دستوری را بگیرد. در واقع به نظر می‌رسد سیاستگذار به دنبال پیاده‌سازی مدلی است تا راه بازگشت شورای رقابت به قیمت‌گذاری خودرو را ببندد و این مدل، خروج خودرو از لیست کالاهای انحصاری است. وزارت صمت برای اینکه توجیه و استدلال لازم را برای سپردن قیمت به هیات مدیره خودروسازان داشته باشد، باید بازار خودرو را از انحصار خارج کند و به این واسطه می‌تواند مانع سخت‌شورای رقابت را هم کنار بگذارد. در واقع گویا صمتی‌ها به دنبال این هستند که به واسطه رشد تولید در بخش خصوصی خودروسازی و همچنین واردات خودروهای نو و کارکرده، تنوع در بازار را بالا برده و انحصار را کم‌رنگ کنند تا بدین واسطه خودرو را از لیست کالاهای انحصاری بیرون بکشند. سال‌هاست خودرو در این لیست قرار دارد و این شورای اقتصاد است که باید مجوز خط خوردن آن را بدهد.

علاوه بر معاون حمل و نقل وزارت صمت، وزیر صمت نیز در چند نوبت بر خروج خودرو از ذیل قیمت‌گذاری دستوری تأکید



## این خودروها بنزین را می‌بلعند!

برخی از خودروها به شدت مصرف بنزین بالایی دارند که اعداد و ارقام آنها قابل توجه است. در ادامه لیست پرمصرف‌ترین خودروها در بازار آورده شده است:

- \* Toyota Land Cruiser V8: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۵.۷ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Lamborghini Aventador: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۱۶.۷ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Bugatti Veyron Super Sport: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۲.۱ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Berlinetta Ferrari F1۲: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۰.۸ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Bentley Mulsanne: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۱.۴ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Aston Martin One-۷۷: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۲.۷ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Rolls-Royce Phantom: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۳.۸ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Mercedes-Benz G۵۵۰: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۲۳.۸ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Chevrolet Suburban: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۱۵.۷ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر
- \* Ford F-۱۵۰ Raptor: میزان مصرف سوخت: حدوداً ۱۵.۷ لیتر بر ۱۰۰ کیلومتر

لطفاً توجه داشته باشید که مصرف سوخت خودروها می‌تواند با توجه به شرایط رانندگی و نحوه استفاده تغییر کند. اما مصرف بالای بنزین علت‌های مختلفی دارد که در ادامه به آن‌ها می‌پردازیم.

مصرف بالای بنزین در خودروها از یک چالش مهم در حوزه مصرف سوخت نام گرفته است. این مسئله تأثیر قابل توجهی بر محیط زیست دارد، زمینه‌ساز آلودگی هوا است و همچنین مصرف بالای بنزین برای مصرف‌کنندگان هزینه‌های بالایی به همراه دارد.

### تنظیم صحیح موتور

یکی از عوامل اصلی مصرف بالای بنزین در خودروها، عدم تنظیم صحیح موتور است. موتورهای خودروها برای عملکرد بهینه خود نیاز به تنظیمات صحیح دارند. اگر تنظیمات موتور انجام نشود، میزان مصرف سوخت افزایش می‌یابد. بررسی و تعمیرات دوره‌ای و انجام سرویس‌های منظم برای تنظیم موتورها می‌تواند به کاهش مصرف بنزین کمک کند.

### وزن زیاد خودرو

وزن زیاد خودرو نیز یکی از عوامل مهم در مصرف بالای بنزین است. خودروهای سنگین‌تر برای حرکت و تسخیر مقاومت هوا نیاز به میزان بیشتری سوخت دارند. طراحی خودروهای جدید با استفاده از مواد سبک‌تر و فناوری‌های پیشرفته، می‌تواند به کاهش وزن خودرو و در نتیجه مصرف بنزین کمک کند.

### سبک رانندگی

سبک رانندگی نیز تأثیر قابل توجهی در مصرف بنزین دارد. رعایت تکنیک‌های رانندگی بهینه مانند شروع نرم، جلوگیری از ترمزهای ناگهانی، حفظ سرعت معقول در جاده و استفاده از سیستم‌های کنترل سرعت مانند کروز کنترل می‌تواند به کاهش مصرف بنزین کمک کند.

### ترافیک شهری

ترافیک شهری نیز به یکی از علل مصرف بالای بنزین در خودروها محسوب می‌شود. در شرایط ترافیک شلوغ، خودروها در حال توقف و حرکت مکرر هستند که باعث افزایش مصرف سوخت می‌شوند. ترجیح استفاده از حمل و نقل عمومی یا استفاده از دوچرخه برای سفرهای شهری می‌تواند کمک به کاهش مصرف بنزین در این شرایط کند.

### نگهداری مناسب

نقص در نگهداری و تعمیرات منظم خودرو نیز می‌تواند منجر به مصرف بالای بنزین شود. عدم تعویض به موقع روغن موتور، تنظیم نامناسب فشار تایرها و عدم عیب‌یابی و تعمیرات صحیح ممکن است مصرف بنزین را افزایش دهد. رعایت برنامه نگهداری و تعمیرات دوره‌ای توسط تعمیرکاران ماهر می‌تواند به کاهش مصرف بنزین کمک کند.

### فناوری‌های پیشرفته

استفاده از فناوری‌های پیشرفته در خودروها نیز می‌تواند به کاهش مصرف بنزین کمک کند. به‌طور مثال، انتخاب خودروهای الکتریکی یا هیبریدی که از موتورهای الکتریکی و سیستم‌های بازآفت انرژی برخوردارند، می‌تواند مصرف سوخت را به طور قابل توجهی کاهش دهد.

مصرف بالای بنزین در خودروها یک چالش مهم است که تأثیرات مخربی روی محیط زیست و هزینه‌های بالایی برای مصرف‌کنندگان دارد.

با توجه به عواملی که بالا بررسی شد، می‌توان در کرمانشاه‌های مختلف مصرف بنزین در خودروها را کاهش داد. اقداماتی مانند تنظیم صحیح موتور، کاهش وزن خودرو، رعایت سبک رانندگی بهینه، استفاده از حمل و نقل عمومی و نگهداری مناسب می‌تواند به این هدف کمک کند. همچنین، انتخاب خودروهای با فناوری‌های پیشرفته مانند خودروهای الکتریکی و هیبریدی نیز می‌تواند به کاهش مصرف بنزین و بهبود محیط زیست کمک کند.



## گزارش اختصاصی روزگار خودرو از اختلال بنزینی

# بازار فروش بنزین سیار داغ شد

در جایگاه‌های سوخت تشکیل شد اما با یک تفاوت بزرگ، جایگاه‌ها امکان ارائه بنزین با کارت سوخت را نداشتند و مردم به اجبار باید با نرخ آزاد بنزین تهیه می‌کردند.

### ظهور دلالان بنزین

به یک ساعت هم نرسید که کلمه «بنزین» به یکی از داغ‌ترین کلیدواژه‌ها در موتور جستجوگر گوگل تبدیل شد. نکته قابل توجه اینجاست که با کمی جست‌وجو به یکی از کلمات داغ دیگر رسیدیم آن هم فقط با اضافه شدن یک پسوند، «سیار» فروش «بنزین سیار» راهکاری برای جلوگیری از چالش بی‌بنزینی در مسیر یا حتی در پارکینگ خانه شما که اینبار با ابعادی جدید ظاهر شده است. البته در تماس خبرنگار روزگار خودرو با فعالان رسمی این حوزه مشخص شد این شرکت‌ها از عرضه بنزین سیار در شرایط بحرانی روزهای اخیر خودداری می‌کنند. اما برخی دیگر از شرکت‌ها به نوعی از آب گل آلود ماهی گرفتند. برای بررسی بیشتر شرایط ارسال سوخت با شرکت‌هایی که این کار را به صورت غیرقانونی انجام می‌دهند تماس گرفتیم. در نخستین تماس شرکت مورد نظر گفت ۱۰ لیتر بنزین را در تهران به نرخ ۳۵۰ هزار تومان با هزینه ایاب و ذهاب ارسال می‌کند. بنزین به صورت گالنی ارسال می‌شود و خبری از خودروهای مخصوص حمل بنزین با پمپ نیست. شرکت بعدی هم ۱۰ لیتر بنزین را با نرخ ۲۵۰ هزار تومان می‌فروخت.

### بنزین سیار لیتری چند؟

با وجود این که مردم در دریافت بنزین آزاد با مشکلات کم و زیادی مواجه بودند این شرکت‌ها بنزین را به نرخ لیتری بین ۲۵ الی ۳۵ هزار تومان به فروش می‌رسانند. این در حالی است که بنزین آزاد نرخ ۳ هزار تومانی دارد و شرکت‌های مورد نظر سود انحصاری به جیب می‌زنند. با این وجود باید بررسی کرد که چرا پمپ بنزین‌های سیار اقدام به فروش سوخت با چنین نرخ‌های بالایی می‌کنند.

### تاریخچه ایجاد پمپ بنزین‌های سیار

سوخت رسانی سیار مدت‌هاست که نه تنها در ایران بلکه در جهان به یک مدل ارسال بنزین تبدیل شده است. اما این شیوه سوخت رسانی در جهان تا پیش از اواخر دهه ۹۰ شیوه‌ای مرسوم نبود. به طور کلی تحویل بنزین در محل توسط جایگاه سوخت سیار در سال ۲۰۰۸ تاسیس شد. این ایده با هدف کاهش هزینه‌های عملیاتی ایجاد شد بدین صورت که، بجای آوردن تجهیزات در محل سوخت گیری، سوخت به محل تجهیزات آورده شود. در ایران نیز شرکت پیدو به عنوان یکی از پیشگامان این حوزه برای نخستین

شروین اشیدری: همه چیز از دوشنبه ۲۷ آذر ۱۴۰۲ حوالی ساعت ۱۰ و نیم صبح شروع شد. خبری مهم مبنی بر از کار افتادن برخی از پمپ بنزین‌های تهران دست به‌دست شد. بدر چند ساعت اخبار غیر فعال شدن پمپ بنزین‌ها در سایر شهرها نیز منتشر شد و حدود ۲ ساعت بعد سر رشته این اتفاق به یک گروهک هکری به نام گنجشک‌های درنده رسید. خبر به سرعت در شبکه‌های اجتماعی دست به‌دست شد و مسئولان نیز به سرعت وارد عمل شده و با اعزام گروه‌های فنی به جایگاه‌های سوخت مشکل‌دار، عملیات رفع مشکل آغاز شد. از همان ساعات اولیه نیز سوخت‌رسانی آفلاین در تمام جایگاه‌ها انجام شد و ساعات پایانی شب رفع مشکل در بسیاری از جایگاه‌های سوخت شهرها اعلام شد.

حمله سایبری به سامانه جایگاه‌های سوخت اتفاق جدید و عجیبی نیست چرا که پیش از این نیز تجربه آن را در آبان سال ۱۴۰۰ داشتیم که از قضا باز هم این گروه مسئولیت حمله هکری به سامانه سوخت‌رسانی ایران را بر عهده گرفته بود. در نهایت نیز مشکلات فراوانی برای خودروسواران در دریافت سوخت ایجاد شد که اگر از ماندن در خیابان‌ها با ماشین بی‌سوخت بگذریم، سوخت‌رسانی با نرخ آزاد یکی دیگر از مشکلات آن بود. از سوی دیگر مدت‌هاست که چاره بی‌بنزینی و ماندن در راه خودروها، پیدا شده و شرکت‌های گوناگونی با ارائه «بنزین سیار» شما را از ماندن در مسیر نجات می‌دهند. اما این کمک این‌بار با دریافت هزینه‌های هنگفت انجام می‌شود.

### ماجرای صف‌های طولانی بنزین

ماجرای غیرفعال شدن پمپ بنزین‌ها از صبح روز دوشنبه ۲۷ آذر شروع شد. خبرنگار روزگار خودرو بعد از انتشار نخستین خبر به سراغ پمپ بنزینی واقع در خیابان میرزای شیرازی رفت؛ جایگاه سوختی که همیشه در ساعات ابتدایی روز شلوغ بود، حال خالی از خودرو است و تنها در گوشه‌ای دو موتورسوار متعجب از اینکه بنزین در پمپ بنزین نیست، هاج‌وواج به اطراف نگاه می‌کنند. هنگامی که جزئیات ماجرا را از متصدی جویا شدیم به این موضوع رسیدیم که سامانه‌های سوختی هک شده است. متأسفانه با وجود هزار و یک وعده پس از آبان ۱۴۰۰ باز هم شاهد هک سیستم سوخت‌رسانی بودیم. در ادامه با خبر شروع به کار پمپ بنزین‌ها صف‌های طولانی



# سریع مثل

# مزدا



هر چند مزدا در حال حاضر فقط رودستر MX-۵ را به عنوان خودرویی اسپرت در سبد محصولات خود دارد اما طی سال‌ها مدل‌های پر فورمنس زیادی ساخته است. مزدا در حال حاضر غیر از MX-۵ هیچ خودرویی اسپرت دیگری تولید نمی‌کند اما این شرکت در طول تاریخ خود مدل‌های اسپرت جذاب زیادی را روانه بازار کرده است. خودروهای اسپرت مزدا قبلاً با پیشرفته و انکل شناخته می‌شدند که در سال

۲۰۱۲ با خاتمه تولید RX-۸ کنار گذاشته شد اما تاریخ مزدا آن قدر با پیشرفته و انکل عجین شده که این شرکت به تازگی دوباره سراغ این پیشرفته به عنوان زئرتور بنزینی افزایش دهنده برد در کراس اوور MX-۳۰ رفته است. جالب اینکه مزدا خیلی علاقه‌ای به توربوشارژر نداشت و بسیاری از خودروهای پر فورمنس نمادین خود را با موتورهای تنفس طبیعی تولید می‌کرد. با این حال، روند صنعت

خودروسازی شرکت‌ها را به سمت پیشرفته‌های کم حجم توربو سوق داده و به همین دلیل مزدا هم امروز دو پیشرفته توربو تولید می‌کند که هر دو پر فورمنسی عالی را فراهم می‌کنند. حال که تاریخچه مختصری از خودروهای اسپرت مزدا را مرور کردیم، بیا بیاید نگاهی به سریع‌ترین خودروهای تاریخ این شرکت داشته باشیم.

## مزدا RX-۷ نسل سوم

نسل سوم RX-۷ که از سال ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۲ تولید شد، افراطی‌ترین خودروی جاده‌ای تاریخ مزدا محسوب می‌شود. این خودرو همچنین در بین ساخته‌های مزدا بیشترین توجه را از سوی تیونرها به خود جلب کرده است. نسل سوم RX-۷ نه تنها در ظاهر کوپه اسپرت جذابی بود بلکه قدرت و پر فورمنس قابل توجهی هم داشت. زیر کاپوت این ماشین یک پیشرفته و انکل دو روتوری توئین توربو قرار داشت که در ابتدا ۲۵۵ اسب بخار قدرت تولید می‌کرد اما در سال ۱۹۹۶ این رقم به ۲۸۰ اسب بخار افزایش یافت. نسخه قوی‌تر RX-۷ در کمتر از ۵ ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسید که آن را به پر شتاب‌ترین خودروی جاده‌ای مزدا تبدیل می‌کرد. این کوپه ژاپنی همچنین به خاطر وزن سبک و هندلینگ چابک هم مورد تحسین قرار گرفت.

## مزدا RX-۸

آخرین تلاش مزدا برای نصب پیشرفته و انکل در سینه یک خودروی اسپرت نتیجه متفاوتی نسبت به RX-۷ داشت. RX-۸ از ابتدا به عنوان خودروی اسپرتی طراحی شد که توانایی در نوردیدن جاده‌های کوهستانی را حتی در حالت استاندارد داشته باشد. این خودرو همچنین باید بسیار رقابتی‌تر از تمام کوپه‌های اسپرت قبلی مزدا می‌بود زیرا رقبای زیادی مثل پورشه، نیسان، آئودی، بامو و مرسدس بنز در برابر آن قرار داشتند. RX-۸ در سال ۲۰۰۲ معرفی شد یعنی همان سالی که تولید RX-۷ خاتمه یافت اما این کوپه جدید

جایگزین مستقیم RX-۷ محسوب نمی‌شد زیرا RX-۸ خودرویی ضعیف‌تر، ارزان‌تر و با پیشرفته و انکل بدون توربو بود و برای کسانی ساخته شده بود که نمی‌خواستند پول یک پورشه را برای یک مزدا بدهند. RX-۸ از یک پیشرفته و انکل دو روتوری استفاده می‌کرد که در نسخه‌های دو پورت و چهار پورت ارائه می‌شد و به ترتیب ۱۹۵ و ۲۴۰ اسب بخار قدرت داشتند. مزدا بعداً نسخه‌ای اصلاح شده از این موتور را هم ارائه کرد که کمی قدرت بیشتر و ردلاین بالاتر ۸,۵۰۰ rpm داشت. RX-۸ ظرف حدود شش ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسید.

## مزدا MX-۵

مشهورترین خودروی اسپرت مزدا که یک مدل RX بلکه MX است. MX-۵ افسانه‌ای که در آمریکا با نام میاتا شناخته می‌شود. این ماشین تاکنون در چهار نسل تولید شده و پرفروش‌ترین رودستر تاریخ لقب گرفته است. البته شتاب سریع هرگز هدف اصلی میاتا نبوده و به همین دلیل هیچ‌گاه با پیشرفته‌های قدرتمند ارائه نشد. همچنین مزدا هیچ وقت MX-۵ را به موتور و انکل مجهز نکرد و رودستر خود را با موتورهای چهار سیلندر معمولی تنفس طبیعی با حجمی از ۱.۵ تا ۲ لیتر به بازار فرستاد. جدیدترین نسخه MX-۵ که نسل چهارم محسوب می‌شود، از همیشه سریع‌تر و ایمن‌تر شده و لذت‌بخش‌ترین رانندگی را دارد. بسیار چشمگیر است که مزدا چطور می‌تواند فرمول MX-۵ را به طور مداوم بهبود ببخشد و در عین حال تجربه رانندگی

بسیار شبیه نسل اول دهه ۹۰ را ارائه کند. میاتا کنونی از یک پیشرفته ۲ لیتری تنفس طبیعی با ۱۸۱ اسب بخار قدرت استفاده می‌کند و به لطف وزن سبک یک تنی، ظرف ۵.۸ ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

## مزدا اسپید ۳

مزدا اسپید ۳ که در اروپا با نام MPS عرضه می‌شد را می‌توان تنها هاچ‌بک داغ واقعی در تاریخ مزدا دانست. این خودرو در دو نسل از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ تولید شد. هر دو نسل به صورت دیفرانسیل جلو ساخته شدند و از یک پیشرفته ۲.۳ لیتری چهار سیلندر توربو استفاده می‌کردند که ۲۶۳ اسب بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتن متر گشتاور داشت. این به عنوان یکی از بهترین پیشرفته‌های سال ۲۰۰۸ انتخاب شد. هر چند اسپید ۳ از تأثیر شدید گشتاور روی فرمان در هنگام شتاب‌گیری‌های سخت رنج می‌برد اما هندلینگ بسیار خوبی را ارائه می‌کرد که می‌توانست با بهترین هاچ‌بک‌های داغ زمان خود رقابت کند. از آنجایی که مزدا ۳ در آن زمان بر اساس فوردهو کوس ساخته شده بود، عجیب نیست که به عنوان جذاب‌ترین خودروی کلاس خود شناخته می‌شد.

## مزدا اسپید ۶

همان پیشرفته ۲.۳ لیتری توربوشارژر اسپید ۳ در سینه سدان بزرگ‌تر اسپید ۶ هم قرار گرفت. این خودرو اما در مقایسه با برادر کوچک‌تر دیفرانسیل جلوی خود، یک سدان چهار چرخ‌محور با شخصیت آرام‌تر بود. در اینجا قدرت موتور به ۲۷۴ اسب بخار افزایش پیدا کرد اما گشتاور

بدون تغییر باقیمانده بود. هر چند اسپید ۶ خودرویی بسیار بزرگ‌تر و سنگین‌تر از اسپید ۳ بود اما به لطف سامانه چهار چرخ‌محور، ظرف ۶.۲ ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسید که مشابه برادر هاچ‌بک بود. این خودرو نیز هندلینگ عالی و قدرت کافی برای رانندگی لذت‌بخش داشت اما در بازار موفق عمل نکرد زیرا در دنیای سدان‌های چهار چرخ‌محور اسپرت ژاپنی، میتسوبیشی و سوپارو بسیار شناخته شده‌تر بودند و به لطف ارتباط با رالی، از شهرت بسیار بیشتری برخوردار بودند.

## مزدا ۳ توربو

مزدا هم‌اکنون هاچ‌بک قدرتمندی بنام ۳ توربو را تولید می‌کند که هر چند رسماً هاچ‌بک داغ محسوب نمی‌شود اما از اسپید ۳ قدیمی سریع‌تر است. این خودرو به یک پیشرفته ۲.۵ لیتری چهار سیلندر توربو مجهز است که ۲۵۰ اسب بخار قدرت و ۴۳۵ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. این خودرو به لطف کشش بیشتر ناشی از سامانه چهار چرخ‌محور، با وجود قدرت کمتر از اسپید ۳، در کمتر از ۶ ثانیه از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. البته علاقه‌مندان به رانندگی شاید از عدم ارائه گیربکس دستی با این موتور گلایه‌مند باشند اما رانندگی با مزدا ۳ توربو حتی با گیربکس اتوماتیک استاندارد هم بسیار لذت‌بخش است. همچنین با وجود سامانه چهار چرخ‌محور، این ماشین به اندازه اسپید ۳ هنگام رانندگی‌های سخت حس سرکشی ندارد.



مزدا اسپید ۶



مزدا MX-۵



مزدا RX-۷ نسل سوم



مزدا ۳ توربو



مزدا اسپید ۳



مزدا RX-۸

# روزگار خودرو

هفته نامه اجتماعی، اقتصادی

شنبه ۲۰ دی ۱۴۰۲ • ۹۰ جمادی‌الثانی ۱۴۴۵ • ۲۳ دسامبر ۲۰۲۲ • سال هفتم • شماره ۲۲۹	
<b>صاحب‌امتیاز:</b> موسسه فرهنگی‌روزگار واصل	<b>ناشر:</b> موسسه فرهنگی و مطبوعاتی صمت
<b>مدیر مسئول:</b> ناصر بزرگمهر	<b>مدیر بازرگانی:</b> امیر حسین حبیبی
<b>سرمدییر:</b> شروین آشتیبری	<b>نمایندگی دفتر اروپا:</b> چکاوک بزرگمهر
<b>آدرس:</b> تهران- میدان هفتم تیر- خیابان قائم مقام فرامانی- کوچه آزادگان - شماره ۲۶	<b>تلفن:</b> ۸۲۱۹۰ - ۸۲۱۹۰۰ <p>نمابر: ۸۸۷۱۷۲۷۰ - پیامک: ۰۲۱۹۰۰۳۰۰۰</p>
<b>سازمان آگهی‌ها:</b> ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۲۲۴ - (داخلی-۱۰۴) - شماره: ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۲۲۴	<b>چاپخانه:</b> صمیم
<b>امور مشترکین:</b> ۰۲۱-۵۳۶-۸۸۱ - <b>توزیع و سازمان شهرستان‌ها:</b> ۸۸۷۲۴۲۱۱	
<b>www.rouzegarekhdro.ir</b> <p><b>www.rouzegarekhdro@gmail.com</b></p>	
<b>www.instagram.com/rouzegarekhdro</b>	
<b>www.twitter.com/rouzegarekhdro</b>	
<b>www.t.me/rouzegarekhdro</b>	
<b>toza.smtnews@gmail.com</b>	

## خبر

### فیس لیفت یعنی چه؟

قطعاً تاکنون در متون خودرویی با واژه فیس لیفت برخورد کرده‌اید. این واژه اما به چه معنی است؟ چه نوعی دارد؟ در ادامه پاسخ این سؤالات را خواهیم داد.

یکی از واژه‌هایی که در متون خودرویی زیاد به چشم می‌خورد فیس لیفت است. این اصطلاح در دنیای خودرو به معنای به‌روزرسانی نه‌چندان بزرگ یک نسل از یک خودرو است تا همچنان بتواند در بازار رقابت کند. فیس لیفت‌ها معمولاً در میانه عمر هر نسل انجام می‌شوند تا خودرو را تا زمانی که نسل جدید معرفی شود همچنان بروز نگه دارند. خودروسازان از طریق فیس لیفت می‌توانند محصولات خود را بدون بازطراحی کامل، همچنان تازه و رقابتی نگه دارند. درحالی که چرخه عمر هر نسل از خودروها حدوداً بین شش تا هشت سال است، فیس لیفت‌ها معمولاً حدود سه سال بعد از رونمایی یک نسل از خودرو معرفی می‌شوند.

- تاریخچه فیس لیفت**

احتمالاً باید فوراً در شرکتی دانست که اولین بار مفهوم فیس لیفت را مطرح کرد. این شرکت مدل T را نزدیک به ۲۰ سال به تولید رساند و تا اواخر دهه ۲۰ جانشین جدیدی برای آن معرفی نکرد.
باین حال، از آنجایی که به دلیل عرضه رقباتی توسط جنرال موتورز، سهم مدل T از بازار کاهش پیدا کرد، فورد طی سال‌ها اقدام به به‌روزرسانی این خودرو کرد و تغییرات کوچکی در ظاهر خودرو ایجاد شد که همان فیس لیفت امروزی محسوب می‌شود. به همین دلیل، مدل T سال ۱۹۰۸ با مدل T سال ۱۹۲۷ تفاوت‌های زیادی دارد.

- تغییرات فیس لیفت**

در فیس لیفت معمولاً شاهد تغییراتی در چراغ‌ها و سپرها هستیم درحالی‌که برخی خودروسازان رینگ‌ها و رنگ‌های جدیدی را هم برای خودرو ارائه می‌کنند. تغییرات داخلی خودروها در طول فیس لیفت نیز معمولاً جزئی است و شامل به‌روزرسانی تریم‌ها، تزئینات و ارائه نمایشگرهای بزرگ‌تر می‌شود.
باین حال، برخی خودروسازان در هنگام فیس لیفت یک خودرو، داشبورد کاملاً جدیدی برای آن طراحی می‌کنند که این موضوع را بیشتر در خودروسازان چینی و کره‌ای می‌بینیم. علاوه بر این، فیس لیفت می‌تواند با تغییرات فنی مثل به‌روزرسانی پشیرانه و گیرکس، تغییراتی در سیستم تعلیق و یا ارائه پشیرانه جدید هم همراه باشد. البته خیلی از فیس لیفت‌ها بدون تغییرات فنی صورت می‌گیرند و صرفاً شامل به‌روزرسانی‌های بیرونی و داخلی می‌شود.

- انواع فیس لیفت**

در اکثر فیس لیفت‌ها معمولاً پلت‌فرم و ساختار کلی خودرو دست‌نخورده باقی می‌ماند و صرفاً با تغییراتی نه‌چندان کلی در ظاهر و داخل، سعی می‌شود بدون صرف هزینه زیاد، خودرو بروز شود.
باین حال، فیس لیفت انواع مختلفی دارد و در برخی موارد تغییرات بزرگ‌تری را به دنبال خواهد داشت.

- فیس لیفت جزئی**

در فیس لیفت جزئی همان‌طور که از نامش مشخص است، تغییرات خودرو صرفاً به به‌روزرسانی‌هایی در داخل و خارج خودرو و در مواردی مثل طراحی چراغ‌ها، سپررها، جلوپنجره و سیستم اطلاعاتی-سرگرمی خلاصه می‌شود. در این نوع فیس لیفت معمولاً برای کاهش هزینه‌ها، پروفیل جانبی خودرو دست‌نخورده باقی می‌ماند تا نیازی به تغییر قالب‌های بزرگ تولید نباشد. این نوع فیس لیفت عمده‌تاً نمی‌تواند بیش از سه تا چهار سال به عمر خودرو اضافه کند.

- فیس لیفت کلی**

در فیس لیفت کلی تغییرات بزرگ‌تر هستند تا جایی که گاهی کل ظاهر و داخل خودرو دستخوش تغییرات می‌شود. به‌عنوان مثال، در این نوع فیس لیفت دماغهٔ خودرو به‌طور کامل بازطراحی می‌شود، برای داخل خودرو داشبورد کاملاً جدیدی طراحی می‌شود و حتی ممکن است در پروفیل جانبی خودرو هم تغییراتی صورت گیرد. فیس لیفت کلی می‌تواند بیشتر به عمر یک مدل اضافه‌کنند. یکی از جدیدترین مصادیق این نوع فیس لیفت، نسل کنونی لکسوس IS است که در سال ۲۰۱۳ معرفی شد و در سال ۲۰۲۱ فیس لیفت کلی و بزرگی را تجربه کرد.

- فیس لیفت اساسی**

در فیس لیفت اساسی، علاوه بر تغییرات داخلی و بیرونی، در ساختار خودرو هم بهبودهایی صورت می‌گیرد و از لحاظ تکنولوژی ارتقاء پیدا می‌کند. این نوع فیس لیفت معمولاً توسط خودروسازان به‌عنوان نسل جدید معرفی می‌شود اما درواقع یک فیس لیفت اساسی است زیرا پلت‌فرم و ساختار کلی خودرو تغییری نمی‌کند. به‌عنوان مثال، نسل ششم فولکس‌واگن گلف یک فیس لیفت اساسی از نسل پنجم بود یا کادیلاک CT۴ در اصل یک فیس لیفت اساسی روی مدل قبلی ATS است.

- تفاوت فیس لیفت و نسل جدید**

فیس لیفت را نباید با نسل جدید اشتباه گرفت. نسل جدید یک خودرو معمولاً به‌طور کامل از نو طراحی می‌شود و با مدل قبلی خود یا هیچ از تباطلی ندارند یا قطعات بسیاری کمی‌را از نسل قبلی قرض می‌گیرند. در نسل جدید معمولاً شاهد استفاده از پلت‌فرم جدید و بازطراحی کامل و اساسی داخل و خارج خودرو هستیم؛ بنابراین، توسعه نسل جدید یک خودرو هزینه بسیار بیشتری نسبت به فیس لیفت دارد.
همانطور که در ابتدا اشاره شد، معمولاً عمر هر نسل یک خودرو در بازارهای رقابتی جهانی با تجربه یک فیس لیفت میان‌دوره‌ای بین شش تا هشت سال است اما برخی خودروها هم هستند با چندین بار فیس لیفت برای مدت بیشتری روی خط تولید باقی می‌مانند.

- فیس لیفت در ایران**

در کشورمان هم طی سال‌ها شاهد فیس لیفت‌های زیادی از سوی خودروسازان بوده‌ایم که به منظور حفظ محصولات قدیمی و از رده خارج خود روی خط تولید صورت گرفته است. همچنین درحالی‌که قاعدتاً فیس لیفت یک خودرو جایگزین نمونه قبلی می‌شود، در کشورمان معمولاً خودرویی قدیمی تا سال‌ها در کنار نسخه فیس لیفت همچنان تولید می‌شود. علاوه بر این، خودروسازان وطنی گاهی بارها اقدام به فیس لیفت یک خودرو می‌کنند. به‌عنوان مثال، سوزن، دنا و دنا پلاس همگی فیس لیفت‌های سمند هستند یا تیبیا با فیس لیفت به سایننا و بعداً به سپهند تبدیل شد.
موفق‌ترین فیس لیفت تاریخ خودروسازی کشورمان اما پژو پارس بود که با همکاری پژو برای شبیه کردن ظاهر پژو ۴۰۵ به ۴۰۶ صورت گرفت. زانتیا ۲ و پارس تندر هم از فجاجیع فیس لیفت در ایران بودند.



آیا تابه‌حال فکر کرده‌اید حروف مخفف بکار رفته در پیشرانه‌ها مثل TDi, MPI و… چه معنی دارند؟

در دنیای خودرو عبارات‌های مخفف زیادی وجود دارند که بخشی از آن‌ها در پیشرانه‌ها بکار می‌روند. خودروسازان از این حروف جهت ساده‌سازی نام‌گذاری استفاده می‌کنند و ما نیز می‌خواهیم برای اولین بار معانی این حروف مخفف را خدمت شما عزیزان تقدیم کنیم.

این حروف مخفف تزریق دیزل ریل مشترک -Common rail diesel injection هستند و به تزریق سوخت مستقیم در پیشرانه‌های دیزلی اشاره می‌کنند. چنین پیشرانه‌هایی به سیستم ریل مشترک که همان لوله سوخت مشترک برای تمامی سیلندرهاست مجهز است. مرسدس بنز و کرایسلر از پیشرانه‌های CDi استفاده می‌کنند.

حروف CDTi مخفف عبارت تزریق توربودیزل ریل مشترک Common-rail diesel turbo injection هستند و به پیشرانه‌های توربودیزل با تکنولوژی تزریق مستقیم سوخت اشاره دارند. چنین پیشرانه‌هایی از سیستم ریل مشترک استفاده می‌کنند. برند اویل چنین پیشرانه‌هایی را بکار گرفته است.

CRD مخفف دیزل ریل مشترک Common rail diesel است و بازم به پیشرانه‌های دیزلی با سیستم تزریق سوخت مستقیم اشاره دارد. پیشرانه‌های CRD توسط خودروسازان آمریکایی شامل کرایسلر، دوچ و جیب استفاده می‌شوند.

حروف یاد شده مخفف عبارت تزریق دیزل ریل مشترک Common rail diesel injection است و پیشرانه‌های دیزلی با تزریق سوخت مستقیم از این نام‌گذاری استفاده کرده‌اند. تنها تفاوت این حروف با CRD این است که برندهای کره‌ای همچون کیا و هیوندای و میتسوبیشی ژاپن از حروف CRDi استفاده می‌کنند.

CVVT به معنی زمان‌بندی سوپاپ متغیر پیوسته Continuously variable valve timing و در پیشرانه‌هایی که زمان‌بندی سوپاپ متغیری دارند از این نام‌گذاری استفاده کرده‌اند.

چنین نیروگاه‌های آهنینی پرفورمنس بهتر و مصرف سوخت کمتری دارند. کیا، هیوندای و ولوو جزو برندهایی هستند که در نام‌گذاری پیشرانه‌های خود از حروف CVVT استفاده کرده‌اند.

- DCi**

به معنی تزریق ریل مشترک دیزل Diesel Common-rail injection است و به پیشرانه‌های دیزلی با تکنولوژی ریل مشترک از جمله تزریق سوخت مستقیم و لوله سوخت مشترک اشاره دارد. رنو و نیسان از این حروف مخفف استفاده می‌کنند.

- DDiS**

این حروف مخفف عبارت سیستم تزریق دیزل مستقیم Diesel injection System هستند و به پیشرانه‌های توربودیزل سوزوکی با سیستم ریل مشترک اشاره می‌کنند.

- DiDl**

این حروف نیز مخفف توربودیزل تزریق مستقیم Direct Diesel injection Turbo هستند و به معنی پیشرانه توربودیزل با سیستم ریل مشترک خواهند بود.

- DTI**

حروف DTI مخفف عبارت تزریق توربو مستقیم Direct Turbo Injection است و مشابه نام‌گذاری‌های قبلی به پیشرانه دیزلی با تزریق مستقیم سوخت دلالت دارد.

- FSI**

تزریق سوخت طبقه‌ای Fuel Stratified Injection به پیشرانه بنزینی با تزریق سوخت مستقیم اشاره می‌کند. این تکنولوژی توسط فولکس‌واگن به کار گرفته می‌شود.

- GDi**

یکی از مشهورترین مخفف‌های بکار رفته در پیشرانه‌ها حروف GDi هستند که به معنی تزریق مستقیم سوخت Gasoline direct injection خواهد بود. پیشرانه‌هایی با تزریق سوخت مستقیم راندمان بالاتری دارند و به همین خاطر قدرت بیشتر و مصرف سوخت کمتر را ارائه خواهند کرد. برندهایی همچون میتسوبیشی، کیا و هیوندای از این حروف استفاده می‌کنند.

- HDI**

تزریق مستقیم پرفشار High-pressure direct injection عبارت کاملی است که برای حروف HDI بکار می‌رود. این تکنولوژی

## راز حروف مخفف پیشرانه‌ها

به پیشرانه‌هایی با تزریق مستقیم پرفشار اشاره می‌کند و می‌توان از تکنولوژی اووربوست در آن‌ها برای افزایش محدود قدرت تولیدی پس از فشردن پدال گاز استفاده کرد. پیشرانه‌های HDI به توربو مجهز هستند و از تکنولوژی ریل مشترک استفاده می‌کنند. گروه پژو سیتروئن از چنین پیشرانه‌هایی استفاده می‌کند.

- HTP**

HTP یا پرفورمنس گشتاور بالا High torque performance به پیشرانه‌هایی با گشتاور تولیدی زیاد اشاره دارد. پیشرانه‌های ۳ سیلندر اشکودا، سئات و فولکس‌واگن با این حروف مخفف شناخته شده‌اند. تولید پیشرانه ۳ سیلندر این برندها از سال ۲۰۰۲ شروع شده اما در طول سال‌ها با نام‌های مستعار زیادی شناخته می‌شود.

- i-VTEC**

تکنولوژی i-VTEC با لاترین نسخه از زمان‌بندی سوپاپ متغیر هونداست و در واقع تکنولوژی VTEC کلاسیک را با VTC یا کنترل زمان‌بندی متغیر Variable Timing Control ترکیب کرده است. VTC مکانیسمی است که به شما اجازه می‌دهد موقعیت چرخش میل بادامک را به نرمی تغییر دهید. هوندا تنها از این سیستم در میل بادامک ورودی استفاده می‌کند. VTC در هر زمان و سرعتی فعال است. با استفاده از سیستم i-VTEC چرخش میل بادامک تا ۵۰ درجه امکان‌پذیر است.

- JTD**

توربودیزل جت Jet Turbo Diesel به پیشرانه توربودیزل ریل مشترک استفاده شده توسط فیات، آلفارومو و لانچیا اشاره می‌کند. اولین نسل پیشرانه‌های دیزلی ریل مشترک فیات با همین حروف و همچنین عبارت یونی جت شناخته می‌شدند.

- JTDM**

JTDM یا به عبارت دیگر توربودیزل جت اصلاح شده (مولتی جت)، مخفف پیشرانه‌هایی با تکنولوژی ریل مشترک و تزریق سوخت مستقیم است.

فیات اولین برندی بود که از این سیستم در سال ۱۹۹۷ و روی محصولات آلفارومو استفاده کرد و سپس مرسدس بنز نیز چنین تکنولوژی‌ای را بکار برد. مولتی جت به‌طور گسترده توسط فیات، آلفارومو، لانچیا و همچنین کرایسلر، جیب و مازراتی استفاده شده است.

هستند. برای مثال پیشرانه ۱.۲ Tce ۱۱۵ Energy دارای قدرت ۱۱۵ اسب بخاری است.

- T-GDi**

حروف موردبحث مخفف عبارت تزریق مستقیم بنزینی توربو Turbo gasoline direct injection هستند و به پیشرانه‌های بنزینی با تزریق سوخت مستقیم و سیستم توربو اشاره می‌کنند. برندهایی همچون کیا و هیوندای از حروف یاد شده استفاده کرده‌اند.

- TGI**

تزریق گاز توربو Turbo Gas Injection در خودروهای فولکس‌واگن که به پیشرانه‌های توربو با تزریق گاز طبیعی مستقیم CNG مجهز هستند بکار می‌رود. این پیشرانه‌ها از نمونه‌های TSI به ویژه پیشرانه ۱.۴ TSI مشتق شده‌اند. پیشرانه‌های TGI می‌توانند بنزین و گاز طبیعی فشرده شده را استفاده کنند.

- TSI**

TSI مخفف عبارت تزریق لایه‌ای توربو Turbocharged Stratified Injection است. چنین پیشرانه‌هایی از توربو و سیستم تزریق سوخت مستقیم استفاده می‌کنند و در گروه فولکس‌واگن توسعه یافته‌اند. پیشرانه‌های TSI به یک توربو تک اسکرول مجهز هستند و علیرغم حجم پایین خود پرفورمنس بسیار خوبی دارند. اولین نسل پیشرانه‌های TSI مشکلاتی در زمینه زنجیر تایم‌های خود داشتند اما در ادامه این مشکلات رفع شدند.

- TFSi**

حروف TFSi کوتاه شده عبارت تزریق لایه‌ای سوخت توربو Turbo Fuel Stratified Injection هستند و به پیشرانه‌های بنزینی توربو با تزریق سوخت مستقیم در گروه فولکس‌واگن اشاره می‌کنند. این پیشرانه‌ها از توربو توئین اسکرول استفاده کرده‌اند.

- توئین ایر**

توئین ایر به پیشرانه بنزینی دو سیلندر فیات اشاره دارد. این پیشرانه از سیستم الکتروهدرولیکی استفاده می‌کند که می‌تواند سوپاپ ورودی را به‌طور مستقل و صرف‌نظر از موقعیت میل بادامک باز کند. این توانایی باعث افزایش دقت عملکرد پیشرانه می‌شود. پیشرانه توئین ایر در سال ۲۰۱۱ به عنوان پیشرانه سال و همچنین بهترین پیشرانه با حجم زیر ۱ لیتر انتخاب شد.

- توئین اسپارک**

آلفارومتو از تکنولوژی توئین اسپارک استفاده می‌کند. توئین به معنی دو و اسپارک به معنی شمع است. در واقع هر سیلندر از دو شمع برای احتراق استفاده می‌کند. مزیت این سیستم دستیابی به سیستم احتراق بهینه و بنابراین پرفورمنس بهتر و آلایندگی کمتر است.

- والوماتیک**

والوماتیک تکنولوژی توپوتاست که باعث تغییر مداوم سوپاپ‌های ورودی می‌شود. توپوتا از این تکنولوژی در پیشرانه‌های بنزینی خود استفاده می‌کند.

- والورتونیک**

این تکنولوژی در پیشرانه‌های بی ام و با سیستم لیفت سوپاپ متغیر بکار رفته است و بنابراین والورتونیک یک سیستم لیفت سوپاپ متغیر به همراه زمان‌بندی سوپاپ متغیر خواهد بود که به شما اجازه می‌دهد موقعیت میل بادامک را به‌صورت مستقل و جدای از میل‌لنگ تغییر دهید. همچنین با این تکنولوژی می‌توان طول و ارتفاع سوپاپ را در زمان باز بودن تغییر داد. سیستم والورتونیک باعث بهبود پرفورمنس، مصرف سوخت و آلایندگی پیشرانه می‌شود.
VTi

- VTi**

تزریق زمان‌بندی شده و لیف سوپاپ متغیر Variable valve lift and timing injection به پیشرانه بنزینی با زمان‌بندی متغیر سوپاپ اشاره دارد. این نام‌گذاری توسط گروه پژو سیتروئن و همچنین بی ام و استفاده شده است. پیشرانه یاد شده دارای دو نسخه ۱.۴ و ۱.۶ لیتری است.

- VTEC**

کنترل الکترونیک لیفت و زمان‌بندی سوپاپ متغیر Variable Valve Timing and Lift Electronic Control در پیشرانه‌های هوندا بکار رفته است. تکنولوژی زمان‌بندی متغیر برای بهبود راندمان پیشرانه و کاهش مصرف سوخت آن مورد استفاده قرار می‌گیرد.