

## خبر روز



معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت خبرداد

## ترخیص ۱۵ هزار خودرو خارجی تا پایان خرداد

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت، از ادامه روند ترخیص خودروهای وارداتی خبر داد و اعلام کرد: علی‌رغم پیچیدگی‌های ناشی از اوضاع منطقه، در دو ماهه اول سال ۱۴۰۵ تعداد ۹ هزار دستگاه خودرو از گمرکات کشور ترخیص شده است.

سید حامد عاملی درباره روند ترخیص خودروهای وارداتی گفت: روند ترخیص رو به بهبود است و برآورد می‌شود تا پایان خردادماه امسال، مجموع خودروهای خارجی ترخیص‌شده به محدوده ۱۵ هزار دستگاه برسد.

عاملی تأکید کرد: با پیگیری‌ها و هماهنگی با دستگاه‌های مرتبط و علی‌رغم برخی موانع برای ورود خودروهای ثبت‌نام‌شده، روند واردات و ترخیص خودروهای سواری البته بیشتر از نوع اقتصادی، ادامه خواهد یافت.

او در ادامه با اشاره به بی‌ان عملکرد نظارتی وزارت صمت یادآور شد: گزارش‌های آماری جامع تولید خودرو شامل تحلیل‌های تخصصی، بررسی روندهای ماهانه و محاسبه درصد رشد یا کاهش تولید نسبت به ماه قبل و ماه مشابه سال گذشته، به صورت منظم و ماهانه به تفکیک انواع خودرو (سواری، وانت، کامیونت، ون، کامیون، اتوبوس و کشنده) و همچنین مجزا برای شرکت‌های دولتی و خصوصی به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود.

معاون وزیر صمت از ابلاغ الزام بهره‌برداری از «سامانه یکپارچه رصد، پایش و کنترل فرآیند فروش خودرو» به تمامی شرکت‌های خودروساز و واردکنندگان خودرو خبر داد و تأکید کرد: کلیه مراحل فروش محصولات خودروی اعم از فروش فوری، فوق‌العاده، پیش‌فروش، مشارکت در تولید و سایر روش‌های عرضه در جهت رعایت حقوق عمومی مردم از این سامانه مدیریت خواهد شد. عاملی گفت: «استمرار برخورداری از تسهیلات دولتی و صدور مجوزهای تولید با واردات، منوط به تأیید وضعیت شرکت در این سامانه است. هرگونه استتکاف از اجرای این ابلاغیه با تعلل در بازگذاری داده‌ها، تخلف از الزامات قانونی تلقی شده و مراتب به سازمان بازرسی کل کشور و مراجع قضایی منعکس خواهد شد.»

## ماشین وارداتی

## نیسان پت فایندر ۲۰۲۵؛ غول مدرن ژاپنی



نیسان پت فایندر، نامی آشنا در دنیای شاسی بلند هاست؛ خودرویی با سابقه‌ای چهار دهه‌ای که از یک SUV آفرودی سرسخت، به یک کراس‌اور خانوادگی پیشرفته تبدیل شده است. آنچه این بار به بازار ایران می‌رسد، نسخه فیس لیفت نسل پنجم با مشخصات بازار چین است که از سال ۲۰۲۴ رونمایی شده و یک شرکت واردکننده خصوصی قرار است آن را وارد کشور کند.

در قلب پت فایندر، موتور چهار سیلندر دو لیتری توربوشارژ KR20DD با تکنولوژی اختصاصی VC-Turbo می‌تپد. خروجی این پیش‌سرانه ۲۵۲ اسب بخار و ۳۷۶ نیوتن‌متر گشتاور است که از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سیستم AWD هوشمند به چرخ‌ها می‌رسد. البته ترکیب این موتور با وزن بیش از دو تنی خودرو نشان می‌دهد پت فایندر، بویژه با ظرفیت کامل سرنشینیان، بیشتر اهل آرامش است تا شتاب.

ابعاد این غول ژاپنی شیدنی هستند: طول ۵۱۳، عرض ۱۹۸ و ارتفاع ۱۷۶ سانتی‌متر، با فاصله محوری ۲۰۹ متری که فضای داخلی قابل قبولی برای هر سه ردیف صندلی فراهم می‌کند. در بخش امکانات، نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی، سانروف پانوراما، تهویه سه منطقه‌ای، شارژ بی‌سیم و ورود بدون کلید قرار دارند، هرچند غیاب سردکن صندلی و مموری صندلی، کمی چشم‌را می‌زند. بسته ایمنی Nissan Safety Shield 360 نیز با ترمز اضطراری خودکار، کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه و رادار نقطه کور، سپری محکم برای سرنشینیان می‌سازد.

پت فایندر ۲۰۲۵ گزینه‌ای جدی برای خانواده‌های پرجمعیت است؛ اما قضاوت نهایی، به قیمت عرضه و کیفیت خدمات پس از فروش واردکننده بستگی دارد که هنوز اعلام نشده است.



## بازگشت سیویک؛ نوستالژی خاطره بازی نسل قدیم

معرفی «هوندا سیویک تایپ R»: آیا این محصول در ایران ارزش خرید دارد؟

## نقد فنی

ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

تا همین چند سال پیش بود که بازار خودروی ایران به طور کامل و انحصاری در اختیار برندهای چینی بود. اما در اختیار ابتدا دو محصول آکورد و CR-V را چند سالی می‌شود که با رونق گرفتن واردات، حالا چشممان به محصولات نام‌آشنای ژاپنی و اروپایی نیز روشن شده است. در میان خودروهای جدید وارداتی، نام خودرویی به چشم می‌خورد که بیش از هر رقیب دیگری جذاب به نظر می‌رسد: نسل نو هوندا سیویک تایپ R. در دوران بعد از انقلاب، نام و نشان «هوندا» را در ایران با موتورهای می‌شناسند. بخصوص مدل CG125 که دهه‌هاست با اسامی مختلفی در ایران تولید شده و می‌شود و احتمالاً خواهد شد! اما بجز محصولات «دو چرخ» هوندا، خودروهای هوندا نیز چندان با بازار ایران غریبه نیستند. اوایل دهه هفتاد خورشیدی بود که انواع هوندا آکورد و هوندا سیویک از طریق کشورهای

جاشیه خلیج فارس به کشورمان وارد شدند و در کنار محصولاتی چون «اوپل»، «هیوندای» و «میتسوبیسی»، بخشی از بازار خودروهای لوکس ایران را در دست گرفتند. بعد از وقفه بیست‌ساله، اوایل دهه نود خورشیدی بود که هوندا با همکاری یک هولدن‌ینگ بزرگ و مطرح ایرانی به ایران بازگشت و سعی کرد جایگاه از دست رفته قبلی را بازیابد. این شرکت ابتدا دو محصول آکورد و CR-V را برای بازار کشورمان در نظر گرفت که به ترتیب در کلاس سدان‌های خانوادگی و کراس‌اورهای سایز متوسط قرار داشتند. اما به تازگی و پس از آزادسازی مجدد واردات خودرو به کشور، برند هوندا عزم خود را برای حضور در بازار تهنه ایران جزم کرده و نسل نو سیویک (Civic) در کنار آکورد و وزل، اولین محصولات این برند در دور جدید واردات خودرو به ایران هستند.

پرقدرت و جوان‌پسند

سیویک جدید را می‌توان خاص‌ترین و جوان‌پسندترین محصول تاریخ هوندا دانست. این خودرو هر آنچه را از یک محصول ژاپنی انتظار دارید به همراه دارد. از برند خوشنام گرفته تا طراحی

چنان کاربردی و لوکس طراحی شده‌اند که کابین‌شان از خودروهای سواری لوکس، مجلل‌تر است. معرفی نسل جدید سیلوارادو برای طرفداران خودروهای آمریکایی درست مثل یک رویداد بزرگ ورزشی است و حالا همه نگاه‌ها به مدل ۲۰۲۷ دوخته شده است. هشت سال از آخرین نوسازی کامل سیلوارادو می‌گذرد و حالا این نسل جدید، بسیار مدرن‌تر از رقبایش به نظر می‌رسد. در حالی که فورد F-150 و رم ۱۵۰۰ (RAM 1500) در سال‌های اخیر تغییرات ظاهری محافظه‌کارانه‌ای داشتند، سیلوارادو با طراحی جدید و عضلانی‌اش، ظاهری بسیار جذاب‌تر و هماهنگ‌تر پیدا کرده است. گلگیرهای برجسته، چراغ‌های ال‌ای‌دی مدرن با قابلیت نمایش انیمیشن هنگام خوشامدگویی و چراغ ترمز عرضی در پشت کابین، از ویژگی‌های جدید ظاهری آن هستند. همچنین تقریباً تمامی مدل‌ها حالا به خروجی‌های اگزوز دوگانه مجهز شده‌اند.

تنوع بی‌پایان برای هر سلیقه‌ای  
برای سال ۲۰۲۷، سیلوارادو در هفت تیپ مختلف عرضه می‌شود: از مدل‌های کاری و ساده گرفته تا مدل‌های آفرودی و لوکس (مانند High Country). خریداران همچنان می‌توانند سه نوع اتاق (کابین) و سه نوع طول قسمت

اسپریت و مدرن و پیش‌رانه‌های کم‌حجم اما قدرتمند. با نگاهی گذرا به این خودرو درمی‌یابیم که طراحی ظاهری سیویک ۲۰۲۴ یک سرورگردن بالاتر از رقبای کره‌ای و فرانسوی خود است. همچنین با ساقی‌های که از هوندا سراغ داریم، به یقین می‌توان گفت که کیفیت ساخت سیویک جدید بهتر از رقبای هم‌قیمت خود است. هرچند روی کاغذ از سیویک نباید بیش از یک خودروی متوسط جوان‌پسند انتظار داشت اما هرچه باشد انتظارات از یک محصول ژاپنی آن هم با برند هوندا، همیشه بالا بوده و خواهد بود. سیویک تایپ R مجهز به یک پیش‌سرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر از نوع توربوشارژر بوده که توانایی تولید ۲۲۵ اسب بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون متر گشتاور را داراست. میزان مصرف سوخت این پیش‌سرانه تنها ۶٫۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. با آنکه مشتریان سیویک می‌توانند از بین جعبه دنده اتوماتیک CVT یا ۶ سرعته دستی یکی را سفارش دهند لازم‌به‌ذکر است، که مدل‌های وارداتی به ایران، هم از نوع دنده اتوماتیک و هم از نوع دنده‌های هستند اما به دلایل تاریخی و نوع نگاه مشتری ایرانی به خودروهای وارداتی،



## به تازگی و پس از آزادسازی

## مجدد واردات

## خودرو به

## کشور، برند

## هوندا عزم

## خود را برای

## حضور در

## بازار تهنه

## ایران جزم

## کرده و نسل

## نو سیویک

## در (Civic)

## کنار آکورد و

## وزل، اولین

## محصولات

## این برند در

## دور جدید

## واردات

## خودرو به

## ایران هستند

بار را انتخاب کنند. به لطف اصلاحات در سیستم تعلیق (بخش زیربندی که وظیفه دفع ضربات جاده را دارد)، انتظار می‌رود سواری این پیکاپ نرم‌تر از همیشه باشد. هرچند که همچنان به دلیل استفاده از فنرهای شمش در عقب، ممکن است از نظر نرمی به پای رقبایش، یعنی «رم ۱۵۰۰» که از سیستم تعلیق پیشرفته‌تری استفاده می‌کند، نرسد. در مورد موتورها، علاوه بر موتورهای قبلی (۴ سیلندر ۲٫۷ لیتری و دیزلی ۳ لیتری)، دو موتور ۸ سیلندر جدید جایگزین موتورهای قبلی شده‌اند که شورت‌لادعا می‌کند قدرتمندترین موتورهای ۸ سیلندر تنفس طبیعی در این کلاس خواهند بود.

## کابینی برای عصر دیجیتال

برخلاف گذشته، دیگر برای داشتن امکانات خوب مجبور نیستید هزینه‌های اضافه پرداخت کنید. حالا تمام مدل‌های سیلوارادو به صورت استاندارد به پشت‌امپر دیجیتال و یک نمایشگر بزرگ مرکزی مجهز هستند که به صورت بی‌سیم به گوشی‌های هوشمند متصل می‌شود. در تیپ‌های بالاتر، امکاناتی مثل نمایشگر اختصاصی برای سرشنش جلوب، نمایش اطلاعات روی شیشه جلو (هدآپ نمایشی) و آینه وسط دیجیتال (که تصویر دوربین عقب ران‌شان می‌دهد) نیز اضافه می‌شود. در مدل‌های آفرودی، استفاده

از ترمیم‌های داخلی خاص مثل فیبر کریبن و در مدل‌های لوکس، استفاده از چوب طبیعی و چرم‌های باکیفیت، حس و حال بسیار متفاوتی به کابین بخشیده است. نکته جالب، وجود کنسول مرکزی «چندکاره» است که فضایی شبیه به میز کار در اختیار راننده قرار می‌دهد.

خوشبختانه شورشولت در استفاده از دکمه‌های لمسی زیاد روی نگرفته و همچنان تنظیمات ضروری مثل صدای ضبط و سیستم تهویه مطبوع، دارای کلیدهای فیزیکی و خوش‌دست هستند.

## یک آفرودباز تمام‌عبار

اگر قصد دارید با سیلوارادو به دل طبیعت تیزبند، مدل‌های مختلفی برای شما وجود دارد. یکجیب محبوب آف‌رود (Z71) حالا به صورت استاندارد روی مدل‌های دو دیفرانسیل عرضه می‌شود. مدل‌های

«تریل‌باس» هم با تایرها بزرگ ۳۴ اینچی و ارتفاع بالاتر از سطح زمین، برای عبور از مسیرهای ناهموار آماده‌اند. اما پادشاه میدان، مدل ZR2 است که با تایرها عظیم ۳۵ اینچی، سیستم تعلیق فوق حرفه‌ای و قفل‌کننده‌های دیفرانسیل (برای عبور راحت از مسیرهای سنگلاخی)، در عمل حریفی در طبیعت نمی‌شناسد. در این مدل خبری از سیستم‌های تعلیق معمولی نیست و شورشولت از کمک‌فنرهای پیشرفته مسابقه‌ای استفاده کرده است. در نهایت، شورشولت وعده داده در ماه‌های آینده جزئیات کامل قدرت موتور، ظرفیت کشتش بار و قیمت را اعلام کند. این غول جدید تا پایان سال به نمایندگی‌ها می‌رسد و فورد و رم باید خود را برای رقابتی بسیار سخت آماده کنند.

## نیم کلاچ

## داستان‌های ادامه‌دار حوزه خودرو

مجوز تولید خودروهای مونتاژی با ارز بری بالا لغو می‌شود

**گروه خودرو/** انگار داستان‌های صنعت خودرو، تمامی ندارد. البته داستان‌های عجیب حوزه خودرو که هرروز به آن اضافه می‌شود. در آخرین اظهارنظرهای مهدی ضیغمی، مدیرکل دفتر صنایع خودرویی و حمل‌ونقل وزارت صمت او به اتفاقات چند وقت اخیر در حوزه خودرو واکنش نشان داد. او در برنامه میزاقصدا به ماجرای خودروهای مونتاژی، قیمت‌گذاری میلیاردری یک خودرو و سایر مسائل این حوزه اشاره کرد.

مدیرکل دفتر صنایع خودرویی و حمل‌ونقل وزارت صمت افزود: «در اواخر سال ۱۴۰۲ و اوایل سال ۱۴۰۳، با توجه به برخی اعتراضات و گزارش‌های دریافت‌شده، به این جمع‌بندی رسیدیم که ساختار و مدل بررسی باید تغییر کند. بر همین اساس، مدل جدیدی طراحی و اجرا شد که در سال ۱۴۰۴ در قالب یک دستورالعمل رسمی ابلاغ شد. در این مدل، اظهار شرکت‌ها تنها یکی از اسناد قابل بررسی محسوب می‌شود و دیگر سند مرجع تعیین‌کننده نیست، در مقابل، قیمت‌های درج‌شده در سایت‌های کشور مبدأ و همچنین برخی سایت‌های مرجع در کشورهای حوزه خلیج فارس و خاورمیانه، به‌عنوان یکی از شاخص‌های اصلی ارزیابی مورد استفاده قرار می‌گیرند.»

ضیغمی با بیان اینکه اجرای این روش در حوزه خودروهای وارداتی از اواسط سال ۱۴۰۳ آغاز شد گفت: «در ابتدا اعتراضات جدی نسبت به آن وجود داشت، زیرا در برخی موارد ارزش خودروها بین ۷ تا ۸ هزار دلار کمتر از ارقام اعلامی شرکت‌ها برآورد می‌شد؛ اما با اتکا به مستندات موجود و بررسی قیمت خودروهای رقیب، این مدل به‌تدریج پذیرفته شد و تا امروز بیش از هزار دستگاه خودرو وارداتی بدون احتساب خودروهای جانبازان، مناطق آزاد و ایرانیان مقیم خارج از کشور، بر اساس این شیوه‌مورد ارزیابی و ارزش‌گذاری قرار گرفته‌اند و همین ارزش‌گذاری‌ها مبنای تصمیم‌گیری بوده است. نتیجه اجرای این مدل آن بود که در چند مقطع، با وجود افزایش نرخ ارز، قیمت تجهیزات و رنگ بدنه، با قیمت تقریبی ۱۶ الی ۱۷ میلیارد تومانی دست‌به‌دست می‌شود. به نظر می‌رسد اگر قیمت این خودرو بیش از این تعدیل نشود، امکاناً احتمالاً قیمت خودروهای وارداتی شیوه‌اجرائی نمی‌شد، احتمالاً قیمت خودروهای وارداتی امروز بین ۲۰ تا ۵۰ درصد بیشتر از سطح فعلی بود. این مدل ابتدا به دلیل ضرورت و شرایط خودروهای وارداتی تدوین شد، اما اکنون تلاش کرده‌ایم و عملاً تعمیم آن به سایر حوزه‌ها را نیز آغاز کرده‌ایم.»

## لغو مجوز تولید خودروهای مونتاژی

## با ارزیابی بالا

همچنین به گفته مدیرکل دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت از امسال به خودروهای مونتاژی با ارزیابی بالا و ساخت داخل پایین، مجوز تولید داده نخواهد شد. ضیغمی گفت: «در حال حاضر حدود ۸ شرکت اصلی خودروساز مونتاژی داریم و پنج تا شش شرکت دیگر هم وجود دارد که تیراژ تولیدشان پایین‌تر است. میزان ساخت داخل این شرکت‌ها از حدود هفت درصد شروع می‌شود که طبیعتاً درصد بالایی نیست و رقم قابل توجهی محسوب نمی‌شود و در مقابل، برخی از آنها تا حدود ۵۰ درصد عمق ساخت داخل دارند و سیاست وزارت صمت این است که خودروهایی که امسال دارای ارزیابی بالا و درصد ساخت داخل پایین هستند، مجوز تولید دریافت نخواهند کرد.»

## گران‌فروشی ۴۰ میلیارد تومانی لکسوس LX600

ضیغمی اینکه خودرویی مانند لکسوس، که این روزها قیمت آن در بازار بسیار خبرساز شده، چگونه به قیمت‌هایی بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان می‌رسد، در حالی که قیمت جهانی آن به مراتب پایین‌تر است؟ گفت: «خودروی لکسوس LX600 بسته به مدل و سطح آپشن، ممکن است حدود ۱۰ هزار یورو قیمت داشته باشد. اما زمانی که وارد کشور می‌شود، باید مجموعه‌ای از هزینه‌های قانونی را پرداخت کند؛ از جمله تعرفه‌های گمرکی، مالیات‌ها، عوارض مختلف و همچنین واردکننده. جدول مربوط به این هزینه‌ها توسط هیأت تعیین و تثبیت قیمت‌ها در سازمان حمایت تدوین شده است، درست است که در حال حاضر در حوزه خودروهای وارداتی قیمت‌گذاری دستوری وجود ندارد، اما این به معنای رها بودن بازار نیست؛ بلکه نظارت به‌صورت پسینی انجام می‌شود. به این معنا که اگر شکایتی مطرح شود، از شرکت مربوطه خواسته خواهد شد توضیح دهد که بر اساس چه جدول و چه مبنایی قیمت‌گذاری انجام شده است.

حتی با احتساب تمام عوارض، مالیات‌ها و سود واردکننده، بعید است قیمت چنین خودرویی از حدود ۷۰ تا ۷۵ میلیارد تومان فراتر برود و قطعاً تعیین قیمت‌های بالاتر از این ارقام، تخلف محسوب می‌شود. پیش از این، قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی توسط وزارت صمت و سازمان حمایت بر اساس مدارک، مستندات و ارزش‌های تعیین‌شده انجام می‌شد. اما از زمانی که شورای رقابت اعلام کرد خودروهای وارداتی دیگر مشمول انحصار نیستند از دستورالعمل انحصار خارج شدند، امکان قیمت‌گذاری مستقیم از بین رفت و سازوکار به سمت نظارت پسینی تغییر کرد؛ به این معنا که برای ورود سازمان حمایت به موضوع، لازم است شکایتی در این خصوص ثبت شود.»

کسانی مناسب‌تر است که فضای بیشتر، امکانات بالاتر و حس یک خودروی بزرگ‌تر را در اولویت قرار می‌دهند.

**مقایسه فرن و خودرو**  
با این حال، ر‌ی‌رم‌عایی مانند فضای محدودتر کابین، تازه‌وارد بودن به بازار و نبود تجربه طولانی مدت از دوام قطعات دارد. کی‌ام‌سی K7 نیز به دلیل وزن بالاتر، مصرف سوخت بیشتر، هزینه تعمیرات بالاتر و حساسیت گیربکس دوکلاچه در شرایط خاص، نقاط ضعف خود را دارد.

در مجموع، ر‌ی‌ر‌گزینه‌ای منطقی‌تری برای استفاده شهری و مالکیتی کم‌دردتر است، در حالی که کی‌ام‌سی K7 برای

کمتر ر‌ی‌را به‌عنوان اولین کراس‌اور جاک‌تر باشد و مصرف سوخت پایین‌تری نسبت به K7 داشته باشد.

## مزیت‌های K7

در مقابل، کی‌ام‌سی K7 در بخش‌هایی مانند فضای داخلی، راحتی سرنشینیان و حس یک کراس‌اور بزرگ‌تر برتری دارد. فاصله محوری بیشتر و ابعاد بزرگ‌تر این خودرو باعث شده فضای ردیف عقب و صندوق مناسب‌تری نسبت به ر‌ی‌را داشته باشد. همچنین K7 از نظر امکانات رفاهی و تجهیزات کابین، مانند سقف پانوراما، دوربین ۳۶۰ درجه و برخی امکانات لوکس، دست بالاتری دارد. موتور K7 نیز با

## مزیت‌های ر‌ی‌را

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ر‌ی‌را ترکیب موتور توربوشارژر با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک معمولی است. این نوع گیربکس در استفاده روزمره، به خصوص در ترافیک‌های شهری، معمولاً استهلاک و حساسیت کمتری نسبت به گیربکس دوکلاچه K7 دارد. همچنین، وزن

