

## خبر روز



### دستور قضایی برای ترخیص فوری خودروهای منطقه آزاد از بندر امیرآباد

رئیس کل دادگستری مازندران از صدور دستور قضایی برای ترخیص فوری خودروهای منطقه آزاد از بندر امیرآباد خبر داد و گفت: تمامی خودروهای پلاک شده و پلاک نشده با قید فوریت ترخیص می‌شود.

به گزارش مهر، عباس پوریانی در نشست بررسی رفع مشکل آزادسازی و ترخیص خودروهای متوقف شده در بندر امیرآباد، گفت: ادامه توقف این خودروها علاوه بر وارد کردن خسارت به اموال مردم، موجب افزایش هزینه‌های انبارداری، نارضایتی عمومی و کاهش انگیزه سرمایه‌گذاران برای فعالیت اقتصادی در مازندران شده است.

او با تأکید بر ضرورت حمایت از سرمایه‌گذاری و رونق اقتصادی استان، افزود: مسئولان دستگاه‌های مرتبط باید با مسئولیت‌پذیری، تعامل و ارائه تفسیری صحیح از قوانین، زمینه رفع موانع موجود و توسعه اقتصادی استان را فراهم کنند.

رئیس کل دادگستری مازندران با اشاره به اینکه خودروهای مردم ماه‌ها در معرض آفتاب و بارندگی قرار گرفته‌اند، گفت: این وضعیت باید هرچه سریع‌تر تعیین تکلیف شود تا از تضییع حقوق مردم جلوگیری شود.

پوریانی از همکاری استانداری مازندران در پیگیری این موضوع قدردانی کرد و گفت: همه دستگاه‌های اجرایی، نظارتی و انتظامی باید منافع مردم را در اولویت قرار دهند و با هم افزایی، موانع ترخیص خودروها را برطرف کنند. او افزود: در این راستا، دستور قضایی لازم از سوی دادستانی بهشهر برای ترخیص تمامی خودروهای منطقه آزاد اعم از پلاک شده و پلاک نشده صادر خواهد شد تا با صیانت از حقوق مردم، زمینه حمایت از فعالان اقتصادی و رونق سرمایه‌گذاری در استان فراهم شود.

## ماشین وارداتی

### بازگشت خودروی قورباغهای



فولکس واگن بیتل، همان «قورباغهای» دوست‌داشتنی که سال‌هاست در حافظه خودرویی ایرانی‌ها جا خوش کرده، حالا در چهره‌ای مدرن‌تر و نینژتر همچنان یکی از متفاوت‌ترین وارداتی‌های بازار به حساب می‌آید. ریشه محبوبیت این خودرو در ایران به ابریدیهشت ۱۳۳۲ بازمی‌گردد؛ زمانی که اولین سری فولکس واگن‌ها وارد کشور شدند و استقبال چشمگیر خریداران، حتی نمایندگان وقت این برند را هم غافلگیر کرد. آن بیتل‌های اولیه با موتور چهار سیلندر تخت هوا خنک در عقب، خیلی زود به بخشی از خیابان‌های ایران تبدیل شدند و لقب «قورباغهای» را برای همیشه به نام خود زدند.

این اصالت طراحی، در نسل‌های جدید بیتل هم به‌خوبی حفظ شده است. فرم گرد بدنه، هویت بصری آشنا و جزئیات مدرن‌تر، باعث شده بیتل جدید نه صرفاً یک خودروی نوستالژیک، بلکه یک کوپه یا کروک خاص و شخصیت‌دار باشد. همین ویژگی است که آن را در بازار ایران به گزینش‌های متفاوت برای خریدارانی تبدیل می‌کند که از خودرو فقط شتاب و آپشن نمی‌خواهند، بلکه به دنبال هویت و سبک هستند.

نسل سوم بیتل با تیپ‌ها و پیش‌رانه‌های مختلف به ایران راه پیدا کرد، اما شناخته‌شده‌ترین نسخه آن به موتور ۲ لیتری توربوشارژر با قدرتی نزدیک به ۲۰۰ اسب‌بخار مجهز است. گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به‌DSG هم بخش مهمی از جذابیت رانندگی با این خودرو را شکل می‌دهد. هرچند در کنار لذت رانندگی، هزینه نگهداری بالاتری را نیز به مالک تحمیل می‌کند. در نسخه‌های کامل‌تر، تجهیزات مانند گنج‌های سه‌گانه، سیستم صوتی Fender، تهویه اتوماتیک، صندلی چرمی، سقف پانورامیک، چراغ‌های زنون و استارت دکمه‌ای نیز دیده می‌شود. با این حال، بیتل در برابر کیفیت سوخت حساس است و از نظر خدمات و بازار خرید و فروش، به اندازه برخی رقبای آلمانی‌اش دست بالا را ندارد. اما وقتی ظاهر خاص، پیشینه جذاب واردات به ایران و حس متفاوت رانندگی را کنار هم می‌گذارید، بیتل هنوز هم انتخابی برای خاص‌پسندان است. درحال حاضر قیمت این خودرو در بازار آزاد حدوداً ۸ میلیارد تومان است.

## معرفی خودرو

### پارس نوا یا دنا پلاس؟

پارس نوا و دنا پلاس هر دو در بازار خودروهای اقتصادی قرار می‌گیرند، اما مسیر متفاوتی را دنبال می‌کنند. پارس نوا بر



### نسل جدید «لکسوس IS» به ایران آمد

## رقیب «بنز» و «ب.ام.و» از شرق می‌آید

خودرویی که قرار است رقیب مستقیم بنز C-Class و ب.ام.و سری ۳ باشد



## نقد فنی

### ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

طی روزهای اخیر اخبار و تصاویری

منتشر شد که نشان می‌دهد محصول جدید لکسوس بزودی روانه بازار ایران می‌شود. سدان اسپورتنی که می‌توان لقب متفاوت‌ترین محصول لکسوس را به آن داد. چراکه کمپانی «لکسوس» به تولید و عرضه محصولاتی لوکس، نرم و بی‌سروصدا معروف است اما داستان این محصول متفاوت خواهد بود. شاید بتوان لکسوس را نقطه مقابل برندهایی چون ب.ام.و و آئودی دانست که همواره مشخصه لوکس بودن را با چاشنی اسپورت بودن تلفیق کرده و گاهی چاشنی اسپورت و خشک بودن را با غلظت بیشتری در محصولات خود به‌کار می‌گیرند. اما این موضوع در مورد لکسوس IS چندان صادق نیست. لکسوس IS اقتدرها هم بی‌سروصدا نیست. در چند سال گذشته شرکت لکسوس در کنار عرضه محصولاتی لوکس که مستقیماً مشتریانی را نشانه می‌گیرد که دنبال رانندگی بی‌دردسر

و بی‌حاشیه هستند، توجه ویژه‌ای نیز به ساخت خودروهای اسپورت و جوان‌پسند داشته است. مهم‌ترین اقدام این برند جهت جذب طیف بیشتری از مشتریان جوانی که علیرغم علاقه ذاتی به لکسوس تنها به دلیل فقدان روح هیجان و عدم احساس لذت‌راندگی در محصولات این شرکت به سراغ رقبای آن می‌روند، معرفی نسخه جدید مدل IS با قلب تپنده پرتوان است. این شرکت پس از عرضه موفقیت‌آمیز مدل پیشین IS به تازگی نسخه جدیدی محصول را با موتورهای پرقدرت روانه بازار ایران کرده است.

### بیوگرافی

شرکت لکسوس برای اولین بار در سال ۱۹۹۸ مدل IS را معرفی کرد. این خودرو یک سدان کامپکت بوده که صرفاً جهت رقابت با آلمانی‌ها به بازار عرضه شد. نسل اول این سدان تا سال ۲۰۰۵ روی خط تولید رفت تا آنکه نسل دوم آن در سال ۲۰۰۵ معرفی شد. این نسل از IS در اواخر دهه هشتاد ورشیدی به ایران نیزآمد. شرکت لکسوس در سال ۲۰۱۳ از نسل سوم IS رونمایی کرد. حالا مدل بهینه‌سازی شده این خودرو چند صاچی هست که معرفی شده و نمونه وارداتی به کشور از همین نسخه خواهد بود.

### جذاب‌تر از همیشه!

کل سرسید نسل جدید سری IS که یک رقیب جدی برای بنز C-Class و ب.ام.و. سری ۳ به شمار می‌آید، با بهره‌گیری از پیش‌رانه ۴ سیلندر به حجم ۲ لیتر که توانایی تولید ۲۴۵ اسب‌بخار قدرت را دارد قرار است هر آنچه از شخصیت نجیب و بی‌سروصدا لکسوس را که تاکنون به یاد داشتیم به یاد فراموشی بسپارد. به‌شینه گشتاور تولیدی قلب تپنده جدید IS نیز برابر با ۳۵۰ نیوتون متر است و نیروی تولیدی پیش‌رانه توسط جعبه دنده ۸ سرعته شیفت ترونیک در اختیار هر ۴ چرخ قرار می‌گیرد.

با اینکه همچون مدل قبلی این خودرو، این بار نیز سری IS به موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو مجهز شده که این پیش‌رانه کوچک نیز توانایی تولید ۲۴۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور را داراست. جالب است بدانید که پیش‌رانه قبلی IS که از نوع ۶ سیلندر ۲٫۵ لیتری بوده تنها به تولید ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت قادر بود! اما علاوه بر توانایی‌های دینامیکی محصول پرسروصدا لکسوس، این خودرو از چهره‌ای متفاوت نسبت به برادران خود بهره می‌گیرد. تیم طراحی لکسوس برای آنکه این خودرو در مقوله



### گل سرسید

### نسل جدید

### سری IS که

### یک رقیب

### جدی برای

### بنز Class C

### و ب.ام.و

### سری ۳ به

### شمار می‌آید،

### با بهره‌گیری

### از پیش‌رانه

### ۴ سیلندر

### به حجم ۲

### لیتر توانایی

### تولید ۲۴۵

### اسب‌بخار

### قدرت را دارد



طراحی نیز حرف‌هایی برای گفتن داشته باشد یا کشیدن دستی بر سر و روی آن، چهره‌ای متناسب با خلق و خوی اسپورت این خودرو خلق کرده‌اند. از مهم‌ترین تفاوت‌های ظاهری IS می‌توان به هندسه چراغ‌های جلو و عقب، جلوپنجره جدید توری شکل، سپر بازطراحی شده جلو به همراه ورودی‌های حجیم هوا، دیفیوزر عقب و رینگ‌های ۱۸ یا ۱۹ اینچی آلایزی اشاره کرد.

از مهم‌ترین آپشن‌های قابل سفارش در فضای داخل کابین IS نیز مواردی چون سامانه ناوبری با قابلیت بازخوانی مسیر، سامانه توزیع الکترونیکی نیرو، پوشش تمام چرمی منفذ دار صندلی‌ها، پدال‌های آلومینیومی، غربیلک جدید فرمان با پوشش چرمی، سیستم صوتی حرفه‌ای با ۱۷ بلندگو و نشان دهنده‌های اسپرت به رنگ قرمز جیج را می‌توان اسم برد.

این بار نیز سری IS به موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو مجهز شده که این پیش‌رانه کوچک نیز توانایی تولید ۲۴۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور را داراست. جالب است بدانید که پیش‌رانه قبلی IS که از نوع ۶ سیلندر ۲٫۵ لیتری بوده تنها به تولید ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت قادر بود! اما علاوه بر توانایی‌های دینامیکی محصول پرسروصدا لکسوس، این خودرو از چهره‌ای متفاوت نسبت به برادران خود بهره می‌گیرد. تیم طراحی لکسوس برای آنکه این خودرو در مقوله خواهد بود.

## نیم کلاچ

رصد قیمت‌ها در پلتفرم‌های آنلاین

### کاهش ۵۰۰ میلیون تومانی تویوتا کمری در یک روز!

تداوم ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو

**گروه خودرو**، بازار خودرو در چهارشنبه که معمولاً در شمار روزهای پایانی و مؤثر هفته قرار می‌گیرد، همچنان در مسیر نزولی حرکت کرد. هرچند در برخی پلتفرم‌های آنلاین خرید و فروش، رد پای افزایش قیمت در بعضی مدل‌ها دیده می‌شود، اما در تصویر کلی، بازار هنوز تحت تأثیر رکود معاملاتی و فشار کاهش قیمت‌ها قرار دارد. بررسی قیمت‌ها در پنجمین روز هفته، یعنی چهارشنبه دهم تیرماه، نشان می‌دهد که بخش مهمی از خودروهای داخلی، مونتاژی وارداتی یا نوسان منفی همراه بوده‌اند. در میان خودروهای داخلی، قیمت صفرپزو TU3 207، روز چهارشنبه به یک میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان رسید؛ در حالی که این خودرو روز سه‌شنبه نهم تیرماه یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده بود.

همچنین، رانا پلاس نیز افت قیمت را تجربه کرد و روز چهارشنبه با قیمت یک میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان معامله شد، در حالی که روز قبیلش یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت.

با این حال، همه خودروها در مسیر نزولی قرار نگرفتند. تارا دنده‌ای V1 پلاس ۶ سرعته، با رشد قیمت همراه شد و از یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان در روز سه‌شنبه به یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان در چهارشنبه رسید.

در میان محصولات دیگر، هایما S7 نیز کاهش قیمت داشت و از چهار میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان در روز سه‌شنبه به چهار میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان در روز چهارشنبه رسید. در بخش خودروهای مونتاژی نیز روند کاهش ادامه داشت. کی‌ام‌سی ایگل، روز چهارشنبه با قیمت دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان محاسبه شد. در حالی که روز قبیلش دو میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان معامله شده بود. کی‌ام‌سی T9 هم کاهش ۶۰ میلیون تومانی را تجربه کرد و به ۶ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان رسید.

در بازار خودروهای وارداتی نیز روند نزولی ادامه داشت. قیمت صفر تویوتا کمری هیبرید، روز چهارشنبه دهم تیرماه ۱۶ میلیارد تومان محاسبه شد. این در حالی است که روز سه‌شنبه این خودرو ۱۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. یعنی کاهش ۵۰۰ میلیون تومانی ظرف ۱ روز! همچنین، رنو کولیوس نیز با افت قیمت همراه شد و از ۱۰ میلیارد تومان در روز سه‌شنبه به ۹ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان در چهارشنبه رسید.

### آیا بام‌و با این ریسک، برنده خواهد بود؟

اگر بخواهیم از نگاه کارشناسان سایت motor1، به این تحول نگاه کنیم، باید گفت که باورایی‌ها سنگ تمام گذاشتند. به باور آنها، این جسورانه‌ترین و بی‌پروترین X5 است که تاکنون روی خط تولید رفته است.

بام‌و با عبور از مرزهای طراحی سنتی و معرفی چهره‌ای رادیکال در نمای جلو، در کنار ارائه پنج انتخاب متنوع برای پیش‌رانه و کابینی مدرن که با زبان طراحی آینده‌نگرانه «نوايه کلاس» هم‌سو شده، ریسک بزرگی را روی یکی از پر فروش‌ترین محصولات خود آغاز کرده است. شاید این حجم از تغییرات در نگاه اول ریسک بزرگی به نظر برسد و طرفداران قدیمی را به چالش بکشد، اما کارشناسان motor1 معتقدند که این تصمیم شجاعانه در نهایت به بار خواهد نشست.

در واقع، این دگرگونی نه‌تنها جایگاه X5 را به عنوان یک رهبر در بازار شاسی‌بلندهای لوکس تثبیت می‌کند، بلکه مسیر آینده بام‌و را در دنیای مدرن خودرو روشن‌تر خواهد کرد. این ریسک شاید جسورانه باشد، اما قطعاً برنده این بازی، خود آنها خواهند بود



برش



### خودروی محبوب آلمانی دگرگون شد ← بام‌و X5 با چهره جدید بازگشت

متفاوت خلق کنند. تلفیق طراحی آینده‌نگرانه، کابینی جسورانه و تنوع بی‌نظیر قوای محرکه، نسل جدید X5 را به نمایانگر خردمندانه‌ترین بخش‌های خود می‌داند. در ادامه، نگاهی دقیق‌تر به این تازه‌وارد آلمانی داریم.

### چهره‌ای متفاوت؛ بازی با نور و خطوط

تحولات بدنه بسیار عمیق است. در نمای جلو، گرافیک چراغ‌های دوتایی با طرح X، اولین چیزی است که نگاه را به خود می‌دوزد؛ طرحی که شاید تداعی‌گر لوگوی برخی شبکه‌های اجتماعی معروف باشد؛ نکته جذاب اینجاست که بام‌و قابلیت تغییر رنگ چراغ‌ها به زرد یا ادای احترام به سری‌های کلاسیک M فراهم کرده است. همچنین برای کسانی که به دنبال سادگی هستند، امکان مدیریت این نوار نوری از طریق تنظیمات کابین وجود دارد.

در نمای کناری، حذف دستگیره‌های سنتی درها و جایگزینی آنها با نمونه‌های باله‌مانند، تغییری است که مستقیماً در راستای بهبود آیرودینامیک و کاهش اصطکاک هوا انجام شده؛ رویکردی که بام‌و آن را سندی بر مهندسی دقیق خود می‌داند. حالا امکان

باز و بسته کردن درها، درست مانند سری ۷ جدید، از طریق ریموت یا اپلیکیشن گوشی هوشمند میسر شده است. اما جنجالی‌ترین تصمیم بام‌و در نمای عقب رخ داده؛ جایی که در صندوق عقب دو تکه که یکی از نمادهای اصلی و کاربردی X5 بود، حذف شده است. اگرچه بام‌و دلیل این اتفاق را بازخورد مشتریان و بهینه‌سازی آیرودینامیک اعلام کرده، اما برای بسیاری از هواداران قدیمی، نبود این ویژگی کاربردی حس فقدان عجیبی خواهد داشت.

### رشد ابعاد؛ سنگین‌تر از همیشه

از منظر ابعادی، X5 جدید ۵.۵ سانتی‌متر کشیده‌تر و ۱.۵ سانتی‌متر کوتاه‌تر شده تا استایلایی اسپرت‌تر و به‌خود بگیرد. این تغییرات، ابعاد خودرو را به بام‌و X5 بسیار نزدیک کرده است؛ خودرویی که قرار است در آینده‌های نزدیک جایگاه خود را به نسل جدید X5 واگذار کند. این رشد ابعاد، اضافه وزن قابل توجهی را به همراه داشته است. نسخه پایه بنزینی با حدود ۱۳۶ کیلوگرم افزایش، به وزن ۲۳۶۴ کیلوگرم رسیده و نسخه پلاکین هیبرید با عدد ۲۷۱۴ کیلوگرم، وضعیت

### نظر دوام قطعات و استهلاک، اعتماد بخشی از بازار را به همراه

داشته باشد. مصرف سوخت اقتصادی‌تر، سواری قابل قبول و عملکرد مناسب در استفاده‌های روزمره از دیگر نقاط قوت پارس نو محسوب می‌شود.

### مزیت دنا پلاس

در مقابل، دنا پلاس با ابعاد بزرگ‌تر، کابین جادارتر و امکانات رفاهی بیشتر، گزینه‌ای مناسب‌تر برای خریدارانی است که به ظاهر اهمیت بیشتری می‌دهند. طراحی داخلی و خارجی دنا پلاس نسبت به پارس نوا بهتر است و امکاناتی مانند نمایشگر، دوربین عقب، کروز کنترل و تجهیزات رفاهی بیشتر، تجربه کامل‌تری برای سرنشینان ایجاد می‌کند. همچنین فضای بیشتر کابین و صندوق، دنا پلاس را به گزینه‌ای خانوادگی‌تر تبدیل کرده است.

سنگین‌تری دارد. اما رکورددار وزن، نسخه تمام‌برقی iX5 است که با وزن سرسام‌آور ۳۹۰۰ کیلوگرم، ۵۴۰ کیلوگرم از همتای بنزینی خود سنگین‌تر است.

### کابینی در محاصره فناوری

داخل کابین X5 جدید، پیرو زبان طراحی مدرن خانواده «نوايه کلاس» است. چیدمان داشبورد اگرچه یادآور IS3 است، اما کیفیت و قطعات آن بیش از هر چیزی به سری ۷ شباهت دارد. شاخص‌ترین ویژگی داخلی، نمایشگر اختصاصی ۱۴.۶ اینچی برای سرنشین جلو در کنار مانیتور ۱۷.۹ اینچی مرکزی است که فضای کاملاً دیجیتال ایجاد کرده است. فرمان با پره‌های عمودی، حس مدرنیته را منتقل می‌کند و دستیار صوتی مجهز به هوش مصنوعی، حالا فراتر از تنظیمات خودرو، می‌تواند پاسخگوی سوالات عمومی سرنشینان نیز باشد.

### پنج پیشنهاد برای هر سلیقه‌ای

نقطه قوت اصلی این نسل، تنوع پیش‌رانه‌های آن است: بنزینی، پلاکین هیبرید، تمام‌برقی، و دیزلی و حتی هیدروژنی (که نسخه دیزلی در آمریکا عرضه

نخواهد شد و نسخه هیدروژنی نیز برای سال ۲۰۲۸ عرضه خواهد شد. در بازار آمریکا، نسخه بنزینی (بنامه ۳۹۰۰ کیلوگرم) ۶ پیش‌رانه ۲ لیتری ۶ سیلندر خطی و قدرت ۳۴۴ اسب‌بخار در دسترس است. مدل پلاکین هیبرید (50e) نیز با تکیه بر همان موتور ۶ سیلندر و باتری ۴۸.۵ کیلووات‌ساعتی، خروجی چشمگیر ۴۸۹ اسب‌بخار را ارائه می‌دهد. اما ستاره خانواده، نسخه تمام‌برقی iX5 60 است که به باتری جدید ۱۴۱ کیلووات‌ساعتی مجهز شده؛ این باتری با معماری نوین، ۳۰ درصد رانندمان باتری نسبت به نسل‌های قبیل دارد. این نسخه با ۵۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۴ نیوتون‌متر گشتاور، بردی حدود ۷۰۰ کیلومتر را نوید می‌دهد.

### قیمت و زمان عرضه

بام‌و X5 مدل ۲۰۲۲ با قیمت پایه ۶۹،۸۰۰ دلار برای نسخه بنزینی، ۷۷،۵۰۰ دلار برای پلاکین هیبرید و ۷۹،۸۰۰ دلار برای نسخه تمام‌برقی iX5 60 وارد رقابت خواهد شد. طبق برنامه ریزی باورایی‌ها، این شاسی‌بلند جذاب تا اواخر سال ۲۰۲۶ در نمایندگی‌های فروش سراسر جهان آماده تحویل خواهد بود.

### معایب هر دو خودرو

با این حال، هر دو خودرو نقاط ضعفی دارند. پارس نوا از نظر طراحی ظاهری چندان هیجان‌انگیز نیست و در مقایسه با دنا پلاس امکانات کمتری ارائه می‌دهد. فضای داخلی آن نیز برای برخی خریداران محدودتر به نظر می‌رسد.

دنا پلاس نیز با وجود امکانات بیشتر، به دلیل وزن بالاتر و پیچیدگی فنی بیشتر، مصرف سوخت و هزینه نگهداری بالاتری دارد. کیفیت برخی قطعات داخلی و مشکلات مربوط به موتور EF7 در بعضی نسخه‌ها نیز از جمله انتقادهای مطرح درباره این خودرو است. در نهایت، پارس نوا بیشتر

