



تبعات تاخیرها و تعویق‌های پیاپی در اجرای یک «ابر پروژه»

هزینه‌های اجرای طرح نوسازی ناوگان تجاری چهار برابر شد

پولی که در گذشته می‌توانست برای خرید ۴ خودرو هزینه شود در وضعیت فعلی برای خرید یک خودرو سنگین کافی خواهد بود. یکی از بزرگ‌ترین اشتباه‌های مدیران قبلی...

۹ صفحه

هشدار درباره تأثیر بهای وارداتی‌ها
بر خودروهای ساخت داخل

مسابقه‌نرخ‌ارز و قیمت خودرو

بارشد هر روزه نرخ‌ارز شاهد تغییر روزانه قیمت
خودروهای وارداتی هستیم... ۱۰ صفحه

از روز گذشته و با دستور رئیس‌جمهور
اجرایی شد

اجبار به استفاده از ماسک در شبکه حمل‌ونقل عمومی کشور

۱۵ صفحه

چرا هیدروژن جایگزین خوبی
برای سوخت‌های فسیلی نیست؟

شرح یک شکست

تا پایان سال ۲۰۱۹ تنها ۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو
هیدروژنی در سراسر جهان به‌فروش... ۶ صفحه

مرسدس بنز «ML» گذر موقت؛ مهمان جدید این روزهای پایتخت

کدام خودروها به تازگی پایه‌خاک ایران گذاشته‌اند؟

۷ صفحه

۱۲ هانکوک؛ جایگزین میشلن در مسابقات فرمولای برقی
۷ افتتاح سه نمایندگی جدید پرشیا خودرو در سه استان
۱۱ حمایت «پتروناس» از استارت‌آپ‌های انرژی خورشیدی
۷ آغاز فروش اقساطی محصولات چری توسط مدیران خودرو
۱۲ کدام قسمت هواپیماها بیشتر بن سابقه آتش گرفتن حین پرواز دارد؟

آسان‌وی

فروشگاه اینترنتی قطعات یدکی خودرو

www.asanway.com asanway.shop 021-61965

زنا چرخ کردند پویا شود

۵۸ سال افتخار...



«**GS350 F Sport**» ساخته شده، به ترم مشکی براق در جلو پنجره، قاب آینه‌های جانبی و اسپویلر لبه در صندوق مجهز شده است. این **GS** ویژه همچنین روی رینگ‌های مشکی رنگ پنج‌پره دوتایی قرار گرفته و رنگ بدنه آن نیز شامل دو گزینه سفید اولترا و خاوباری است. از «**GS Black Line**» تنها ۲۰۰ دستگاه ساخته خواهد شد که از تابستان امسال راهی بازار می‌شود و قیمت آن نیز در زمانی نزدیک به عرضه اعلام می‌شود.

«لکسوس برای سدان دیفرانسیل عقب خود در ایالات متحده نسخه ویژه تولید محدودی به نام «**Black Line**» ارائه کرده است. این می‌تواند به‌نوعی مراسم سوگواری برای مرگ **GS** باشد؛ زیرا لکسوس گفته است تولید این خودرو در آگوست امسال پایان خواهد یافت. به گفته این شرکت، در بخش سدان‌ها که فروش آن‌ها رو به کاهش است، **GS** طی چند سال گذشته فروش بسیار پایینی داشته است. بدنه نسخه «**Black Line**» که بر اساس مدل

نسخه‌های مشکی پوش از لکسوس «GS»



فعال سازی ظرفیت‌ها در صنعت خودرو

«صنعت خودرو ایران به‌عنوان دومین صنعت بزرگ کشور پس از صنعت نفت، ظرفیت‌های بزرگی داشته و دارد که شاید تنها در شرایطی همچون شرایط تحریمی امروز می‌شد استفاده حداکثری از آن را شاهد بود. به بیان دیگر، در غیاب درآمد‌های صنعت اول یعنی نفت که شرایط ارزی کشور را دستخوش مصائب بسیار کرده است و همچنین محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بانکی و به‌ویژه تحریم مستقیم صنعت خودرو شاهدیم که قطعات بسیاری طی یک‌سال اخیر روی چهار میز توسعه ساخت داخل قرار می‌گیرند و به‌سرعت



به‌رغم محدودیت‌های کروناپی و تحریمی در مدت‌زمان سپری شده از سال جاری محقق شد:

عبور سایپا از تیراژ تولید سه‌ماهه نخست سال گذشته

گروه خودروسازی سایپا موفق به تولید ۱۶ هزار دستگاه خودرو در سه ماه و نیم گذشته شد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«گروه خودروسازی سایپا موفق شد با عبور از تیراژ تولیدی ۱۱۶ هزار دستگاه خودرو تا پایان هفته گذشته، تیراژ تولیدی خود در مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته را افزایش دهد و از آن عبور کند. این افزایش تولید در مدت‌زمان سپری شده در سال جاری در حالی صورت گرفته است که اجرای پروتکل‌های بهداشتی برای جلوگیری از شیوع ویروس کرونا محدودیت‌هایی از نظر حضور و شیفت‌بندی پرسنل، اجرای برنامه‌های فنی و مهندسی در خطوط تولید و همچنین تامین قطعات مورد نیاز از داخل و خارج کشور به‌وجود آورده است. علاوه بر این، افزایش نرخ ارز و تشدید فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم‌های بین‌المللی انجام فرآیندهای انتقال مالی و عملکرد زنجیره تامین را با اختلال مواجه کرده است.

حذف تولیدات مشترک با خودرو سازان خارجی ۷هزار دستگاه خودرو از تولیدات سایپا در بهار سال ۹۸



۷هزار دستگاه از تولیدات سایپا در بهار ۹۸ مربوط به خودروهای تولید مشترک با خارجی‌ها بوده است که با تشدید تحریم‌ها، این تعداد خودرو نیز از سبد تولیدات سایپا خارج شدند

شدند. با وجود این محدودیت‌ها، گروه خودروسازی سایپا با همت و تلاش مدیران و کارکنان خود و نیز مدیریت فرآیندهای زنجیره تامین و خطوط تولید، موفق به تولید

مربوط به خودروهای تولید مشترک با خودروسازان خارجی بوده است که با تشدید محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، این تعداد خودرو نیز از سبد تولیدات سایپا خارج

یمن: چه؟

تعهدات معوق و بدهکاری به قطعه‌سازان و بروز چرخه معیوب

«امیرحسین جلالی تصریح می‌کند: «خودروسازان مجبورند با پیش‌فروش و با لحاظ تعهداتی، نقدینگی خود را تامین کنند و چنانچه پایه پولی با تغییر مواجه شود، نمی‌توانند به تعهدات خود نسبت به قطعه‌سازان عمل کنند و این امر موجب بروز مشکل برای قطعه‌سازان از جمله کاهش کیفیت محصول خواهد شد و این چرخه و سیکل معیوب همچنان ادامه خواهد داشت.»

آن نیز قرار است در پایان تیرماه برای همیشه متوقف شود. مدیرعامل سایپا در این باره گفت: «بحث خروج پرآید از خط تولید مدت‌ها بود که مطرح می‌شد، اما ما پس از حضور در سایپا در یک سال گذشته آن را عملیاتی کردیم تا هم با پیگیری برنامه توسعه محصولات، خودروهایی با کیفیت و فناوری بالاتر تولید کنیم و هم خیال منتقدان را از مشکلات این خودرو قدیمی راحت کنیم.» وی به بحث قیمت‌گذاری محصولات خودروسازان نیز اشاره کرد و گفت: «مواد اولیه و نهاده‌های تولید خودرو مثل آهن، آلومینیوم، فولاد، مس... بر اساس نرخ‌های جهانی و دلار آزاد و نیمایی محاسبه می‌شود و ما نیز ناچار به خرید آن‌ها هستیم. بنابراین وقتی که ۶۵ تا ۷۰ درصد قیمت خودرو در مواد اولیه و قطعات تشکیل می‌دهد، طبیعی است که با افزایش قیمت این مواد، هزینه‌های تولید خودرو افزایش یابد.»

چرا؟

عدم تمایل بانک‌ها به ارائه تسهیلات به اشخاص حقیقی

«نایب‌رئیس انجمن همگن قطعه‌سازان خودرو و استان تهران تأکید می‌کند: «به‌نظر می‌رسد بانک‌ها تمایلی به ارائه تسهیلات بانکی به اشخاص حقیقی ندارند و شبکه بانکی بیشتر به دنبال سازمان‌های بزرگ است. از همین‌رو اشخاص حقیقی نمی‌توانند هیچ‌گونه تسهیلاتی از موسسات اعتباری دریافت کنند.»

چه تلاش؟

ضعف سیستم بانکی و خودرو ساز در نقش بانک

«یک فعال صنعت قطعه‌ها اشاره به چالش بزرگ نقدینگی می‌گوید: «موسسات مالی و بانکی کشور برخلاف سایر کشورها به اشخاص حقیقی اعتباری برای خرید اقلام با دوام نمی‌دهند و این امر موجب می‌شود در فضولی که تقاضا وجود ندارد، خودرو ساز نقش بانک را ایفا کند.»

ادامه از همین صفحه

عبور سایپا از تیراژ تولید سه‌ماهه نخست سال گذشته

اخیر بازار خودرو بسیار بیشتر می‌شد، افزود: «خودروسازی، اجرای یک فرآیند برنامه‌ریزی برای رساندن میلیون‌ها قطعه متفاوت و متنوع از صدها قطعه‌ساز داخلی و خارجی در یک زمان مشخص به خطوط تولید است که این امر در شرایط تحریم به‌شدت دشوار شده و امیدواریم مردم نیز این دشواری را درک کنند.»

«تلاش برای حل مشکل کمبود کاتالیست مدیرعامل گروه سایپا ادامه داد: «برای هر خودرو چند هزار قطعه را از داخل و خارج کشور تامین کرده و آن را تولید کرده‌ایم، اما به دلیل کمبود کاتالیست در کشور، این خودروها امکان تکمیل و تجاری‌سازی ندارند.» سلیمانی با بیان این که گاهی برای تامین یک قطعه، آن را در چند

دنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zaranfard@autoworld.ir

لغو قرارداد ۱۳ نمایندگی فروش تابر به دلیل گران‌فروشی...

حاضر جواب: حالا اگر با خودشان صحبت کنید می‌گویند کاری نکردیم که؛ فقط نحسی عدد ۱۳ ما را گرفت!

رشد منفی تولید خودرو بعد از دو سال ۸ درصد مثبت شد

حاضر جواب: این روزها کلاً همه چیز افتاده روی دور افزایش، به‌جز حقوق و درآمد قشر متوسط و ضعیف جامعه!

مردم دست از خرید خودرو برداشتنند

حاضر جواب: ای آقا... مردم دیگر بازار را لحظه‌ای رصدمی‌کنند... الان سود در خرید و فروش مرغ و تخم‌مرغ است؛ به‌طوری که اگر مرغاری‌ها برای تحویل یک‌ساله مرغ هم قرعه‌کشی راه بیندازد، چند میلیون متقاضی خواهند داشت!

مدیرکل وزارت صمت: قیمت جدید خودروها برای فصل دوم سال باید زودتر اعلام شود

حاضر جواب: با حسابی که ما سرانگشتی انجام دادیم به‌این نتیجه رسیدیم که هر سال ۴ فصل دارد، پس خودرو می‌تواند ۴ بار گران شود! اگر باز هم کم بود، می‌توانید روی گرانی ماهانه‌اش هم حساب کنید!

خودرو «کوئیک آر پلاس»، زیر ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد

حاضر جواب: کی فکرش را می‌کرد روزی تولید خودرویی مثل کوئیک با قیمت زیر ۱۰۰ میلیون تومان این همه افتخار آفرین باشد!

دولت راه‌های ارتباطی خود با صنعت خودرو را باز تعریف کند

حاضر جواب: دولت هیچ مشکلی با راه‌های ارتباطی خود با صنعت خودرو ندارد؛ اگر کسی در این زمینه مشکلی دارد، به راه‌های ارتباطی خودش گیر بدهد لطفا!

تخته‌گاز قیمت خودرو در بازار: افزایش ۶ تا ۱۰۰ میلیون تومانی

حاضر جواب: آقا شما بالامور گینی هم یک‌سال پشت سر هم تخته‌گاز برپوید، بالاخره یاتاقان می‌زند؛ ولی گویا موتور بازار خودرو بعد از این همه تخته‌گاز تازه دارد گرم می‌شود!

افزایش مداوم قیمت خودرو در بازار بی‌مشرتی

حاضر جواب: ای آقا... تجربه نشان داده مشتری‌ها دوباره به‌بازار برمی‌گردند، ولی قیمت‌های بالا رفته دیگر به قبل برنمی‌گردند!

سه‌م ۲۰ درصدی نیروی انسانی در هزینه‌های صنعت خودرو

حاضر جواب: چطور است برای کاهش این هزینه مقرر نشود هر کسی برای خرید خودرو ثبت‌نام می‌کند، خودش هم برود و کارهای تولید خودرویش را انجام دهد!

اووک هیبرید که P300e نام دارد، در ۶.۴ ثانیه از صفر به سرعت یک صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد در حالی که دیسک‌آوری اسپرت P300e این کار را در ۶.۶ ثانیه انجام می‌دهد. باتری‌های هردو خودرو از صفر تا ۸۰ درصد با شارژرهای ۵۰ کیلوواتی در ۳۰ ثانیه شارژ می‌شود در حالی که امکان شارژ آن‌ها با شارژرهای سریع ۱۰۰ کیلوواتی هم وجود دارد. برد تمام‌الکترونیکی اووک P300e برابر با ۶۶ کیلومتر است اما دیسک‌آوری اسپرت P300e می‌تواند تا ۶۲ کیلومتر را به صورت تمام‌الکترونیکی طی کند.

لندروور قوای محرکه پلاکین-هیبرید جدیدی را در مدل‌های اووک و دیسک‌آوری اسپرت معرفی کرده که در محصولات دیگر گروه جگوار-لندروور هم ارائه خواهد شد.

این سیستم از یک پیش‌ترانه بنزینی ۱.۵ لیتر سه‌سیلندر کوچک با ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت به همراه یک موتور الکتریکی ۱۰۷ اسب‌بخار تشکیل شده که مجموعاً ۳۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند و توسط یک باتری ۱۵ کیلووات ساعتی تغذیه می‌شود.



پیش‌رانه هیبرید جدید برای محصولات لندروور



فعال و کارشناس مالی صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

پنج عاملی که زیان‌دهی خودروسازان را ناگزیر می‌کند

خودروسازان در کوتاه‌مدت با تحقق اهداف خود کفایی در سه میز تخصصی به کاهش ارزش‌بری ۲۷۵ میلیون یورویی دست یافته‌اند



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو کشور در دو سال اخیر تحت فشار شدید تحریم‌هاست و همین مساله سبب کاهش تولید شد. روند منفی تولید خودرو با وجود همه تحریم‌ها در سال جاری مثبت شده است و شرکت‌ها امیدوارند در سال جاری میزان تولید خودرو را تا ۴۰۰ هزار دستگاه نسبت به سال گذشته افزایش دهند. اما چرا با وجود رشد تولید و افزایش سهم داخلی‌سازی، شرکت‌های خودروسازی همچنان با زیان سروکار دارند؟ در همین زمینه بارضا آریار، فعال و کارشناس مالی صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

چرا با وجود برنامه‌ریزی‌های مدون و تلاش بی‌وقفه مجموعه صنایع خودرو و وسازی کشور، درآمدهای حاصل از فروش خودرو؛ هزینه‌های آن را پوشش نمی‌دهد؟ چرا خودروسازان در چند سال اخیر با زیان انباشته روبه‌رو بوده‌اند؟

عوامل بسیاری در تولید و سودآوری خودروسازان نقش دارند که با برنامه‌ریزی منسجم در تحقق دستاوردهای هر کدام از آن‌ها، چرخه تولید و خروج از ضرر و زیان تسهیل می‌شود. نخستین عامل موثر که تاخیر در ایجاد آن را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین خلأ چرخه ناقص صنعت پنج‌ساله خودرو کشور در مسیر خودکفایی و تولید رقابتی در عرصه بین‌المللی عنوان کرد؛ تشکیل ستاد توسعه و تعمیق ساخت داخل بوده، این ستاد از زمان تشکیل تاکنون توانسته است به‌سرعت و با هدف افزایش تولیدات داخل در زمینه کاهش واردات کالاهایی که منشأ داخلی دارند، گام بردارد. همچنین توانسته است در مدت زمان کوتاهی با تحقق اهداف خودکفایی در سه میز تخصصی به کاهش ارزش‌بری ۲۷۵ میلیون یورویی اقدام کند. ضمن این‌که در تداوم این راه، میز چهارم در شرف برنامه‌ریزی و اجرا قرار دارد.

پس به‌نظر شما تحریم‌ها و همچنین بحث داخلی‌سازی از آن بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی تأثیر مثبتی داشته است؟

بله؛ خودکفایی هر چه پیشتر قطعات موردنیاز تولید محصولات متنوع خودرو با اعمال تحریم‌ها و ممنوعیت تداوم واردات قطعات خودرو به‌طور جدی در حال پیگیری است. موضوع تحریم از این نظر که خودسازوری و اتکا به پتانسیل داخل را در بین مسئولان، تولیدکنندگان و مجموعه‌های تحقیقاتی و دانشگاهی کشور ایجاد کرده، یک فرصت ایده‌آل و طلایی برای افزایش میزان داخلی‌سازی و رشد تولید ناخالص داخلی کشور است. اما این مهم باید با تقویت زیرساخت‌های بنیادی ساخت داخل، به یک رویه بی‌وقفه بلندمدت تبدیل شود تا نتایج حاصل از آن در مقام مقایسه با محصولات مشابه بیگانه و نمونه‌های خارجی آن حائز شرایط استانداردهای کیفی رقابتی شود و از این رو، رونق در تولید باکیفیت محصول و فرونی در اشتغال پایدار پدید آید.

بحث تأمین مواد اولیه و پرداخت ارز و ریال دغدغه این‌روزهای تولیدکنندگان است. این بحث چه تأثیری بر زیان‌دهی خودروسازان و قطعه‌سازان دارد؟

دومین عاملی که می‌خواستم به آن اشاره کنم همین موضوع است؛ سردرگمی و نبود هماهنگی در محاسبه و نحوه پرداخت ریالی و ارزی مجموعه تولیدکنندگان قطعه و شرکت‌های خودروسازی کشور به تولیدکنندگان مواد اولیه داخل در تأمین نهاده‌های تولید وجود دارد، به‌طوری‌که خودروسازی کشور برای تهیه مواد اولیه استخراجی و فرآوری‌شده از منابع و معادن خدادادی کشور، ملزم به پرداخت ریال با محاسبه قیمت‌هایی هم‌راستا با نرخ‌های ارزی (فوب خلیج فارس) و گاه بیشتر هستند. با توجه به تغییرات و افزایش قیمت‌ها، مواد اولیه موردنیاز با قیمت‌های گزاف و سرسام‌آور به‌دست صنایع خودروسازی می‌رسد که این موضوع در بهای تمام‌شده محصول نهایی (خودرو) بسیار اثرگذار است. در حالی که خودروسازان بنا به رسالت حمایت از مصرف‌کنندگان در تولید خودروهای مقرون



خبرگزاری فارس

نقدینگی مواد اولیه تولید با هزینه کمتر و اخذ تخفیفات نقدی از تولیدکنندگان مجموعه‌های قطعه‌سازی و حمایت از زنجیره تولید و اشتغال با چالش جدی روبه‌رو هستند.

چه راهکارهای موثری برای تأمین نقدینگی، پیش‌روی خودروسازان قرار دارد؟

خودروسازان جدای از تأمین نقدینگی از محل فروش و پیش‌فروش خودرو و تسهیلات بانکی باید به سایر راه‌های تأمین مالی مانند انتشار اوراق در بورس اوراق بهادار و مشارکت‌جویی در تولید از طرف سرمایه‌گذاران و سهام‌داران به‌عنوان یکی دیگر از شیوه‌های موثر در تأمین نقدینگی توجه و تمرکز کنند. زیرا در سال‌های اخیر با ورود نقدینگی و پس‌اندازهای خانگی در مسیر بازار سرمایه و سرمایه‌های مولد، در پچه‌ای ارزش‌شمند و قابل‌انکار برای تولیدکنندگان خودرو به‌منظور تأمین بخشی از سرمایه در گردش مورد نیازشان ایجاد شده است که پیگیری و فراهم کردن شرایط و بسترهای استفاده از آن، به یقین مفید واقع خواهد شد.

آیا چالش دیگری برای تولید خودرو همراه با سود و جلوگیری از زیان‌دهی خودروسازان وجود دارد؟

بله؛ پنجمین و آخرین عاملی که مدنظر بود به آن اشاره کنم؛ نبود یک استراتژی خودرویی منسجم، مدون و برخوردار از همراهی و اراده دولت، وزارتخانه‌های صمت و اقتصاد، مجلس، دستگاه‌های نظارتی است. این استراتژی باید با حضور فعال خودروسازان به‌منظور بررسی‌های دقیق کارشناسی و موسکافانه در رفع موانع بازدارنده خرد و کلان تولید، تهیه و تنظیم شود. به‌موالات آن نیازمند اصلاح قوانین و ثبات سیاست‌های پولی و مالی، الزام دستگاه‌ها و نهادهای مختلف دولتی و نظارتی به کاهش بوروکراسی اداری و تسریع در اجرای بدون حاشیه مصوبات برگرفته از این استراتژی در راستای رسیدن به جایگاه نخست صنعت خودرو در منطقه هستیم. چرا که هر زمان چنین اتحاد و انسجامی برای موارد مختلف و پروژه‌های بزرگ اقتصادی نظیر بخش‌های کشاورزی، صنایع فضایی، پزشکی هسته‌ای و... به‌منصف‌ظهور رسیده، منتج به کارهای عظیم و دستاوردهای بزرگ شده است.

در این خصوص در سند چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ دستیابی به جایگاه نخست صنعت خودرو منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه یازدهم در جهان با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم و توسعه فناوری‌های خودرویی به‌عنوان پیش‌تاز و لوگو متیو صنعت کشور بر پایه تولید حداقل سه میلیون دستگاه خودرو در سال با لحاظ دومیلیون دستگاه برای مصرف داخل و یک میلیون دستگاه برای صادرات و ارزش‌آوری بیش از ۶ میلیارد دلار صادرات قطعات به‌صورت CBU و CKD پیش‌بینی شده است که باید در این زمینه بسترهای لازم برای تحقق اهداف سند چشم‌انداز توسط دولت و نهادهای ذیربط بیش از پیش فراهم شود.

با رویکرد بهینه‌سازی و پیگیری‌های مجدانه و بی‌وقفه در کاهش هزینه‌های تولید شد.

بحث تأمین نقدینگی بسیار مهم است که تبدیل به چالش خودروسازان و قطعه‌سازان شده، آیا این مورد می‌تواند در زیان‌دهی خودروسازان نقش داشته باشد؟

بله؛ چهارمین عامل زیان‌دهی خودروسازان را باید در بحث نقدینگی و سرمایه در گردش جست. متأسفانه یک سازوکار منسجم و ثابت در بهبود میزان سرمایه در گردش متناسب با تولید مجموعه‌های خودروسازی، وجود ندارد. به‌طور کلی تولیدکنندگان از طریق فروش محصولات تولیدشده و اخذ وام و تسهیلات بانکی، دارایی جاری (سرمایه در گردش) موردنیاز برای تأمین مواد اولیه خطوط تولید خود را فراهم می‌آورند که این رویه برای خودروسازان کشور نیز صادق است، با این تفاوت که به‌دلایلی همچون افزایش هزینه‌های تولید، نرخ بالای بازگشت تسهیلات بانکی و کاهش مقطعی میزان تولید متاثر از کسری برخی قطعات خودرو با منشأ خارجی و... شرکت‌های خودروسازی با کاهش سرمایه در گردش مواجه شده‌اند. به همین دلیل خودروسازان برای تأمین

لوربالا



انتظار می‌رود به موازات حضور فعال سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و شورای رقابت که می‌کوشند برای محصولات خودروسازان قیمت‌های منصفانه و معقول تعیین کنند، دولت و نهادهای نظارتی به حوزه مواد اولیه تولید خودرو نیز ورود کرده و با متعادل‌تر کردن قیمت آن‌ها به مجموعه خودروسازان و قطعه‌سازان کمک کنند

به‌صرفه و متناسب با توان مالی همه اقشار جامعه، امکان افزایش قیمت محصول نهایی را ندارند و از این رو چرخه تولید با مشکل روبه‌رو می‌شود.

این عوامل تا چند درصد بر بهای تمام‌شده خودرو تأثیر می‌گذارد؟

تازمانی که یک سازوکار مناسب کارشناسی شده و قانونی در زمینه برخورد کردن صنعت خودرو از نهاده‌های تولید داخل با قیمت‌های مناسب و معقول‌تر وجود نداشته باشد، بهای تمام‌شده خودرو و زیان خودروسازان نیز به نسبت نوسانات نرخ مواد اولیه بالایی می‌رود. از این رو، انتظار می‌رود به موازات آن که دولت و نهادهای نظارتی با حضور فعال سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و کار کارشناسی و قوی شوروی رقابت می‌کوشند برای محصولات تولیدشده شرکت‌های خودروسازی قیمت‌های منصفانه و معقولی تعیین کنند، هم‌زمان در این حوزه نیز ورود کرده و در خصوص متعادل‌تر کردن قیمت نهاده‌های تولیدات داخل به مجموعه خودروسازان و قطعه‌سازان کمک کنند. چرا که نهاده‌های تولید یکی از عوامل مهم در افزایش بهای تمام‌شده خودرو به شمار می‌آید و انتظار می‌رود دولت در این خصوص سیاست‌های موثری اعمال کند.

به دو عامل برای زیان‌دهی شدن تولید خودرو اشاره کردید که در حال حاضر مهم‌ترین عوامل زیان‌دهی خودروسازان هستند. اما به‌نظر می‌رسد در گرفتاری‌های امروز خودروسازان یک‌سری عوامل ساختاری هم از گذشته وجود داشته‌اند که در شرایط دشوار فعلی نمود بیشتری پیدا کرده‌اند...

بله؛ سه عامل این چنینی هم در زیان‌دهی خودروسازان دخیل بوده‌اند که یکی از آن‌ها بالا بودن هزینه‌های تولید است. هزینه‌های تولید مشتعل بر هزینه‌های تهیه و تأمین مواد اولیه، دست‌مزد‌ها و هزینه‌های سربار کارخانه است. به‌عنوان مثال واردات مواد اولیه مشابه داخلی با استدلال افزایش تیراژ تولید یا تأمین قطعه و مواد اولیه از واسطه‌ها به‌خودی‌خود هزینه‌زا است. همچنین سیاست‌گذاری‌های دولت‌های قبلی در ایجاد سیاست‌های برون‌مرزی تولید خودرو بسیار هزینه‌زا بود. علاوه بر این‌ها، سیستم انبارداری و ذخیره‌ای مواد اولیه در تولید خودرو، استفاده از سیستم‌های پر مصرف و پرهزینه در تولید و... موجب افزایش هزینه‌های تولید می‌شده است.

برای رفع هزینه‌زایی مدیران خودرویی چه اقداماتی باید انجام دهند؟

همت عالی مدیران اجرایی مجموعه‌های خودروسازی باید معطوف به ایجاد و برنامه‌ریزی پروژه‌های اصلاح شیوه تولید و کاهش منطقی و کارشناسی شده در این هزینه‌ها باشد. امید است این اتفاق موجب تشکیل یک ستاد مشابه ستاد تعمیق ساخت داخل برای اصلاح مستمر شیوه‌های تولید

اقتصاد کشور، تحت مدیریت

مهر: رئیس‌جمهور با تأکید بر اینکه اقتصاد کشور تحت مدیریت قرار دارد، گفت: «بازی با نرخ ارز، سکه و بازار سرمایه از متغیرهای اصلی عملیات روانی دشمن برای آشفته کردن اقتصاد کشور است.» حجت‌الاسلام حسن روحانی با بیان اینکه مردم در شرایط سختی قرار گرفته‌اند و دوران دشواری را طی می‌کنیم، افزود: «همه ما با احساسی که نسبت به وطن، نظام و انقلاب داریم با شکیبایی در مقابل مشکلات و سختی‌ها، مراحل رسیدن به هدف مهم اقتصاد بدون نفت را طی می‌کنیم و پیروزی در این مسیر نیازمند وحدت، انسجام و همراهی همه اقشار گروه‌ها و مردم است.»

الزام ماسک‌زدن

فارس: باتوجه به نگرانی‌های موجود درخصوص بازگشت و شیوع مجدد کرونا، به‌ویژه در مناطقی که وضعیت آن‌ها از لحاظ شرایط بیماری و رعایت نکردن طرح فاصله‌گذاری اجتماعی «قرمز» اعلام شده است و همچنین در اجرای بندهای (۳)، (۴)، (۵) و (۸) مصوبات بیست‌وهفتمین جلسه ستاد ملی مدیریت و مقابله با کرونا که به تأیید ریاست‌جمهوری اسلامی ایران رسیده است، رئیس‌سازمان اداری و استخدامی کشور طی بخشنامه‌ای به کلیه دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری، استفاده از ماسک در تمام ادارات، بانک‌ها و مراکز ارائه خدمات عمومی و واحدهای عملیاتی از تاریخ ۱۳۹۹/۴/۱۵ را برای کلیه ارباب‌رجوعان و کارکنان الزامی دانست.

کاهش تعهدات برجامی

خانه ملت: رئیس‌مجلس گفت: «مقابل زیاده‌خواهی آژانس بین‌المللی انرژی اتمی به‌طور جدی خواهیم ایستاد و از وزارت خارجه می‌خواهیم در این شرایط، سیاست کاهش تعهدات برجامی را اجرا کند.» محمدمباقر قالیباف افزود: «ما امروز در حوزه سیاست خارجی به این موضوع باور داریم اگر بخواهیم دستگاه دیپلماسی مسائل سیاست خارجی را پیگیری کند و تحقق بخشد، اولین چیزی که بدان نیاز دارد، قدرت است چرا که وقتی قدرت داشته باشیم می‌توانیم در مقابل دشمن بایستیم و موفق شویم و در چرخه چانه‌زنی و فشار آن‌ها قرار نگیریم و عقب‌نشینی نکنیم.»

مهم‌ترین موانع تولید

فارس: معاون قضایی دادستان کل کشور گفت: «از مهم‌ترین موانع تولید نظام بانکی، مالیاتی و تأمین اجتماعی است که با مقررات و ابیهایی که مانع ایجاد می‌کنند، سبید عمرانی تحقق جهش و تولید را نیازمند اقدامی جهادی دانست و افزود: «اگر در حوزه تولید و خودکفایی به مرزی نرسیم که خود را اداره کنیم به مشکل برمی‌خوریم. در ایام شیوع بیماری کرونا دیدیم با چه محرومیت‌هایی در واردات و حتی صادرات کالا مواجه شدیم.» وی ادامه داد: «همه جای دنیا از تولیدکننده حمایت می‌کنند و ابتدا اجازه می‌دهند دو سه سال کار کند تا جابفتد و بعد سراغش می‌روند.»

واردات موبایل ۳ برابر شد

ایسنا: دبیر شورای اطلاع‌رسانی گمرک اعلام کرد: «از ابتدای سال تاکنون ۴۰۰ هزار و ۹۲۳ دستگاه تلفن همراه وارد کشور شده که حدود سه‌برابر واردات تلفن همراه در مدت مشابه سال قبل است.»



محصولی برای عامیانه‌تر کردن لکسوس

لکسوس با معرفی نسخه دیفرانسیل جلو **NX** دسترسی به‌این کراس‌اوور لوکس را راحت‌تر کرده است. این خودرو بر پایه مدل **300h** شکل گرفته و قیمت پایه آن در بریتانیا ۳۵ هزار و ۸۶۰ پوند است که باعث می‌شود **NX** دیفرانسیل جلو ۱۲۵۰ پوند ارزان‌تر از مدل چهار چرخ محرک باشد. این خودرو ساز ژاپنی ادعا می‌کند حذف سیستم چهار چرخ محرک باعث کاهش آلایندگی دی‌اکسید کربن از ۱۷۱ به ۱۶۱ گرم در هر کیلومتر شده و مصرف سوخت نیز از ۷.۶ به ۷.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده که باعث صرفه‌جویی

از «پویش توسعه ساخت داخل» تا «رونمایی خودرو با طراحی داخلی»

استمرار ایران خودرو در پیشبرد سریع برنامه‌های کلیدی

تسریع کار در پروژه‌هایی همچون سدان K132 و شاسی‌بلند ایرانی K125 در عین اتکا به توان ساخت داخل بوده است



داخل قرار داشت. قرار گیری در این مسیر موجب شد تا مجموع کاهش ارزشبری محقق‌شده قطعات و مواد داخلی‌سازی‌شده میزها و آیت‌های خارج از میزها ۱۳۲ میلیون یورو شامل ۷۴ میلیون یورو ناشی از تعمیق ساخت داخل و ۵۸ میلیون یورو ناشی از بهینه‌سازی طراحی باشد. همکاری با ۹ شرکت از مجموعه وزارت دفاع برای ساخت داخل ۲۸ قطعه و مجموعه‌های مورد نیاز، همکاری و مشارکت با سازمان موافضای سپاه در حوزه های مرتبط با صنعت خودرو، ارائه بسته سیاست‌های تشویقی برای ساخت داخل، همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان و استفاده از توان این شرکت‌ها نیز از دیگر اقدامات ایران خودرو در راستای پیشبرد نهضت ساخت داخل بوده است. در این مسیر با بررسی ضعف‌ها و مطالبات، اقداماتی در جهت برقراری تعامل شفاف و سازنده با تامین‌کنندگان صورت گرفت که راه را برای ارتباط هرچه بهتر با این شبکه هموار کرد. عادلانه‌شدن پرداخت‌ها به تامین‌کنندگان ازجمله این اقدامات است. با پوشش‌دهی کامل شبکه تامین در پرداخت‌ها نیز طی

نور بالا

در سال گذشته حوزه‌هایی مانند موتور تا سال ۱۴۰۷

حوزه گیربکس، حوزه پلت‌فرم به استناد الزامات قانونی، استانداردها، نیازمندی‌های مصرف سوخت و تطابق با محصولات آتی، در نقشه راه ایران خودرو تدوین شدند. همچنین اهداف کلان و راهبردهای سال ۱۹۹ این خودرو ساز از سوی هیات‌مدیره تدوین، اخذ و به کلیه حوزه‌ها ابلاغ شد



ضرورت حفظ اشتغال در اوج بحران بیکاری

عوامل عنوان می‌کنند، اما با این حال در شرایطی که نرخ ارز در این مدت به‌شکل فزاینده‌ای رو به افزایش بوده‌است، حذف یا کاهش نیروهاینیز می‌توانست کمکی به بهبود اوضاع این صنعت کند؛ اما در حال حاضر این اتفاق نیفتاده است. سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا با اشاره به آمار مربوط به سهم نیروی کار در هزینه خودرو گفت: «در حال حاضر حدود ۵ تا ۲۰ درصد هزینه تولید خودرو به نیروی کار مرتبط است



۳۳۰ پوندی هزینه‌ها در سال می‌شود. پیش‌ران ۲.۵ لیتر بنزینی و واحد الکتریکی نسبت به مدل چهار چرخ محرک تغییری نداشته و قدرت ۱۹۷ اسب‌بخاری تولید می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ این خودرو ۹.۲ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت است که این موارد نیز نسبت به نسخه چهار چرخ محرک تغییری نداشته است. نسخه پایه **NX** در بریتانیا قابل سفارش است؛ اما نخستین نمونه‌های آن پس از پایان شش‌هوع ویروس کرونا به‌دست مشتریان خواهد رسید.

نگاه

view



داریوش بدیعی ثابت

کارشناس اقتصادی

قیمت‌ها در بازار خودرو در آستانه اشباع

لکسود بازار خودرو ناشی از رشد بی‌سابقه نرخ ارز بوده و مردم و فروشندگان در انتظار کشف قیمت‌های جدید در بازارهای مصرف هستند. بازار خودرو در رکود بهسر می‌برد و معامله‌ای صورت نمی‌گیرد؛ اما با این حال قیمت خودروهای خارجی مجدد به‌شکل قابل توجهی افزایش یافته و با توجه به‌عدم معامله خودروهای داخلی، بازار در رکود بهسر می‌برد.

به‌نظر می‌رسد مردم با مشاهده افزایش قیمت ارز پس از ثبات نسبی آن در چند ماه گذشته و قول‌های دولت مبنی بر کنترل نرخ دلار دست از خرید کشیده‌اند و منتظر قیمت نهایی نرخ ارز هستند؛ اما چنانچه نرخ ارز از قیمت کنونی آن باز هم بالاتر برود، مسلمان‌شرایط تغییر خواهد کرد. بنابراین مالکان خودرو پس از تثبیت نرخ ارز اقدام به فروش می‌کنند. البته نباید اوضاع به‌گونه‌ای شود که خودرو سازان بتوانند هراقدامی انجام دهند؛ چرا که آن‌ها با سردرود به‌بازار و در اختیار گرفتن کنترل بازار، قادر به انجام هراقدامی هستند. البته بعید به‌نظر می‌رسد دولت چنین اجازه‌ای به‌خودر وسازان بدهد؛ زیرا در هر صورت باید نظارت و کنترلی بر خودرو سازان وجود داشته باشد.

نمایشگاه‌هایی که دارای مجوز از اتحادیه هستند، به‌هیچ‌عنوان از قانون تخلف نمی‌کنند و چنانچه تخلفی صورت گیرد و نمایشگاهی شاکي داشته باشد، مطمئنا فاقد پروانه است. اما باید توجه داشت مشکل اصلی بازار خودرو، سایت‌ها و دفاتر غیرقانونی نیستند و این عدم‌عرضه محصولات در بازار است که به‌گرانی‌ها دامن می‌زند.

البته طرح پیش‌فروش خودرو به‌صورت قرعه‌کشی میان متقاضیان مقداری عطش بازار را کم کرد؛ هر چند نیاز بازارهای مصرف تامین نشده است و تا واگذاری خودروهای وعده‌داده‌شده باید منتظر ماند و در عین حال معتقدم نباید سوداگران به‌طمع افزایش سرمایه‌های خود وارد بازار خودرو شوند؛ زیرا در این بازار قیمت‌ها به‌مرز اشباع شدن رسیده است.

همچنین دولت باید بر فعالیت سوداگران در بازارهای مصرف نظارت کافی داشته باشد؛ زیرا پیش‌فروش محصول به‌متقاضیان به‌صورت قرعه‌کشی به‌تب خرید در بازار دامن زده است. بنابراین باید به‌این نکته توجه داشت که با وجود ممنوعیت واردات خودرو و درحالی‌که کمپانی‌های داخلی قادر به‌انجام تعهدات خود نیستند، افرادی برای افزایش سود اقدام به‌خرید و انبار محصولات خودرو سازان نکنند.

پیگیری يك موضوع

Follow up



سیدعلی میرمحمدی

دبیر انجمن کاتالیست ایران

خودروسازان به کاتالیست خارجی تمایل دارند

دلیل عدم دسترسی خودروسازان به کاتالیست کمبود آن نیست؛

چرا که سال‌هاست خودروسازان از کاتالیست‌های تولید داخل استفاده می‌کنند و نه تنها کمبود کاتالیست خودرو در کشور وجود ندارد، بلکه با مازاد تولید این قطعه نیز مواجه هستیم که به‌دلیل عدم‌خرید کاتالیست توسط خودروسازان در حال حاضر کارخانجات با ظرفیت کمتری فعالیت می‌کنند.

در همین زمینه سیدعلی میرمحمدی، دبیر انجمن کاتالیست ایران به‌بیان نظرات خود پرداخته است.

دلیل کاهش تولید کاتالیست در کشور چیست؟

ممکن است خودروسازان بدهی خود را به تولیدکنندگان کاتالیست پرداخت نکرده باشند و در خرید این قطعه با مشکلاتی مواجه شده باشند.

همچنین انجمن کاتالیست ایران طی جلساتی که با وزارت صمت داشته، برای تولید کاتالیست خودرو به‌میزان نیاز در کشور اعلام آمادگی کرده است و حتی قادریم کاتالیست خودروهایی را که در معاینه‌فنی مردود می‌شوند، تامین کنیم.

آیا کاتالیست همچنان در سبد وارداتی وجود دارد؟

طبق قانون، واردات کالاهایی که امکان تولید آن در کشور وجود دارد، ممنوع است؛ اما خودروسازان همچنان تمایل به استفاده از کاتالیست وارداتی دارند. این درحالی‌است که کاتالیست تولید داخل به کشورهای دیگر صادر می‌شود و جای تعجب است که خودروسازان مدعی کمبود این قطعه در کشور هستند و همچنان به استفاده از کاتالیست وارداتی روی محصولاتشان تاکید دارند.

تولیدکنندگان داخلی کاتالیست خودرو در چه جایگاهی در سطح جهان قرار دارند؟

باید کشور به‌سوی بومی‌سازی قطعات خودرو حرکت کند و شباهت نیست در کشوری که سال‌هاست در صنعت خودرو تجربه حاصل کرده، همچنان خودروسازان به‌دنبال واردات قطعات باشند و باید تاکنون جهش خوبی در این زمینه صورت می‌گرفت. بنابراین این دولت وظیفه دارد زمینه بومی‌سازی قطعات خودرو را فراهم کند تا در صنعت خودرو به‌جایگاه مناسبی دست یابیم.

سهم نیروی انسانی در هزینه‌های تولید خودرو از عواملی است که این روزها هم‌زمان با افزایش نرخ تورم و قیمت ارز به یکی از هزینه‌های ناچیز صنعت خودرو تبدیل شده؛ اما با این حال یکی از ایرادات وارده به این صنعت، نیروی انسانی مازاد آن است؛ هر چند که صنعت خودرو در دوران کرونا توانست جزو معدود صنایعی باشد که در حفظ نیروی انسانی خود موفق عمل کند. صنعت خودرو این روزها درحالی‌با

در اختیار داشتن حدود یک میلیون نفر نیروی کار، با کرونا و آثار مخرب آن دست‌وپنجه نرم می‌کند که با گذشت بیش از پنج‌ماه از شیوع آن، بر خلاف سایر صنایع همچنان برای حفظ اشتغال موجود و نیروی انسانی خود تلاش می‌کند؛ به‌طوری که تا به امروز هیچ گونه تعدیل نیرویی در این صنعت رخ نداده است. هر چند کارشناسان صنعت خودرو سهم نیروی انسانی در هزینه‌های تولید خودرو را ۲۰ درصد و پایین‌تر از سایر



وقتی لوتوس برای ارزان تر شدن تلاش می کند



«خبرهای بسیاری درباره آماده شدن لوتوس برای عرضه خودرو پیشرفته وسط جدیده گوش رسیده است. ظاهر این خودرو از پیشرفته ۶ سیلندر هیبرید و استایلی مشابه با ابرخودرو اوپا سود خواهد برد. این مدل سطح پایه به منظور استفاده روزانه طراحی شده و آخرین خودرو درون سوز لوتوس خواهد بود. به گفته فیل یوفا، مدیرعامل لوتوس محصول پایه این برند قیمت بین ۵۵ تا ۱۰۰ هزار پوند خواهد داشت. تولید این خودرو از سال جاری

میلادی در کارخانه هتل انگلستان و همزمان با پایان شیوع کرونا شروع خواهد شد. احتمالاً رونمایی محصول جدید لوتوس اواخر سال جاری یا اوایل سال ۲۰۲۱ است. لوتوس استراتژی متفاوتی نسبت به آستون مار تین و لامبورگینی در پیش گرفته است. خودرو اسپرت و قابل دسترس لوتوس از نظر طراحی نیز نسبت به محصولات بیست محور این شرکت متفاوت خواهد بود. البته این خودرو فضای کابین کافی برای استفاده روزانه خواهد داشت.

تلگرام Telegram

ضرورت ورود دولت و مجلس برای مهار روزانه قیمت ها

نوسانات ارزی چند هفته اخیر بر فعالیت تمام صنایع از جمله خودرو و قطعه اثرگذار بوده است؛ از همین رو برای کنترل بازار خودرو و کمک به تولید خودرو سازان و قطعه سازان نیاز به برنامه ریزی و سروسامان دادن نرخ ارز توسط دولت و مجلس است.

الوردی دهقانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:

باید با یک بسیج همگانی، در راستای برقراری ثبات در بازار خودرو کوشید آثار نامطلوب گرانی بیش از این بر مردم تحمیل نشود. از همین رو باید بخش های مختلف اعم از دولت، قوه قضاییه، مجلس و سایر نهادهای نظارتی به این حوزه ورود کنند زیرا شرایط دشواری که به جامعه تحمیل شده است، برای مردم مشکل ساز خواهد شد.



محمطفی مصری پور
کارشناس صنعت خودرو:

باتوجه به اینکه اقتصاد مانند یک جزیره عمل می کند و با ایجاد تغییر در مولفه های اقتصادی دیگر بخش ها هم تحت تاثیر قرار می گیرند، بنابراین برای کنترل بازار خودرو و کاهش مشکلات تولید کنندگان در این حوزه نیاز به مهار روزانه افزایش نرخ ارز است.



الوردی دهقانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:

در کشور ما خودرو از یک وسیله مصرفی تبدیل به کالای سرمایه ای شده است که باید مسئولان از این امر ممانعت به عمل آورند. از همین رو افزایش نرخ ارز و برخی شاخص های اقتصادی در بازار اثرگذار است. تصمیم گیری در بازار باتوجه به این شاخص ها صورت می گیرد و خود را با آن تطبیق می دهد.



Message

یک مساله: يك پیشنهاد Suggestion

امکان رفع مشکلات خودروسازان با استفاده از ظرفیت های دانشگاهی

نیازمند اتخاذ تدابیر ویژه از سوی دولت، مجلس و دیگر مراجع است. باتوجه به اینکه پتانسیل بسیاری در جامعه دانشگاهی کشور برای توسعه صنعت خودرو وجود دارد، بنابراین هر یک می توانند بخشی از این صنعت را متحول کنند اما به دلیل سوءمدیریت و برنامه ریزی های نادرست در گذشته موفقیتی حاصل نشده، بنابراین لازم است دولت راههای ارتباطی خود را با صنعت خودرو بازتعریف و استراتژی های بلندمدت را جایگزین راهکارهای مقطعی مانند قرعه کشی کند.

امر اثرگذار باشد. چراکه بخشی از مواد اولیه مورد نیاز در صنعت خودرو از خارج وارد می شود و افزایش نرخ ارز بر قیمت خودرو در بازار تاثیرگذار خواهد بود. علاوه بر این خودروسازان مدعی هستند محصولات خود را با ضرر بسیار به فروش می رسانند و با رشد نرخ دلار دچار زیان بیشتری شده اند، به همین دلیل تمایلی به عرضه خودرو در چنین شرایطی ندارند.

یک پیشنهاد

در حال حاضر صنعت خودرو تضعیف و زیان ده شده و



غلامرضا مولایی منش
کارشناس صنعت خودرو

یک مساله

طرح قرعه کشی برای کنترل بازار خودرو مانند مسکن عمل می کند و ممکن است باز بین رفتن تاثیر آن بازار خودرو باردیگر متلاطم شود. همچنین افزایش نرخ ارز می تواند بر این

بر تقاضاترین شرکت های بازار سرمایه، ایران خودرو و سایپا بودند

خودروسازان بزرگ؛ لیدرهای بورس برای فتح قله ۲ میلیون واحدی



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

خوردند. همچنین دیروز در گروه خودرویی طی ۱۳۲ نوبت معاملاتی، یک میلیارد سهم به ارزش ۱۰۵۶ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورسی تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۳۷۳ میلیارد تومان بود.

صف خرید برای دو نماد بزرگ

دیروز برای دو نماد سایپا و ایران خودرو به ترتیب صف خرید نزدیک به ۵ میلیارد سهمی و ۲۲۰۰ میلیارد سهمی تشکیل شد که این مساله نشان دهنده اقبال به شرکت های خودرویی است. به نظر می رسد باتوجه به روندی که شرکت های خودرو ساز در پیش گرفته اند، تا آینده نامعلومی مورد استقبال بازار قرار بگیرند و همچنان به روند رو به رشد خود ادامه دهند. روز یکشنبه شاخص کل بورس نیز با افزایش بیش از ۳۴ هزار واحدی در تراز یک میلیون و ۶۵۵ هزار واحدی قرار

گرفت و با توجه به افزایش مداوم نرخ دلار، به نظر می رسد تا روزهای آینده بورس، قله ۲ میلیون واحدی را نیز فتح خواهد کرد.

بهترین حالت ممکن برای ایران خودرو

روز گذشته مزایده واگذاری بلوک سهام ایران خودرو در بانک پارسیان برگزار شد که اگر این امر محقق شود، نماد دو شرکت ایران خودرو و گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو با استقبال بسیار شدیدی روبه رو خواهند شد و همین مساله می تواند وضعیت بزرگترین خودروساز کشور در بازار سهام را در بهترین حالت ممکن قرار دهد. حال باید دید در نهایت ایران خودرو در چه بازه زمانی، از سهام بانک پارسیان خارج خواهد شد. چراکه دولت و بانک مرکزی نیز تاکید زیادی دارند تا این امر هر چه زودتر محقق شود.

ویژه ها

رشد تولید خودرو بعد از دوسال مثبت شد

«سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت از مثبت شدن رشد منفی تولید خودرو بعد از دو سال خبر داد و گفت: «این موضوع بازار را براساس اصل فراوانی تنظیم خواهیم کرد.»

حسین مدرس خیابانی افزود: «در خردادماه بعد از دو سال، رشد



منفی خودرو با افزایش تولید به روزانه ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو هشت درصد مثبت شده است.» به گفته سرپرست وزارت صمت، تحویل خودروها، ۵۵ درصد افزایش یافته و خودروهای ناقص کف کارخانه نیز ۷۱ درصد کم شده است.

دیگه چه خبر؟

ادامه تولید خودروسازان در گرو تامین ۲ میلیارد دلار



کردیم که برخی مشکلات برطرف شد، اما در مجموع وضعیت تامین ارز از سوی بانک مرکزی روند مشخصی ندارد.» وی افزود: «آمار تولید افزایش یافته اما بخشی از آن در کف پارکینگ باقی مانده و علت آن نیز کمبود قطعات است.»

«رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان از نیاز ۳ میلیارد دلاری صنعت خودرو برای تولید یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خبر داد. محمدرضا نجفی منش با اشاره به تامین نشدن ارز اظهار کرد: «با مسئولان بانک مرکزی در این باره صحبت و موارد را به آن ها اعلام

اینفوگرافشی Infography

پرفروش ترین خودروهای هیبرید

در بازار اروپا طے آوریل ۲۰۲۰



عددگرافشی Numeral Graphy

۳,۱۴۶

دستگاه خودرو

«تویوتا کرو لا با فروش ۳ هزار و ۱۴۶ دستگاه پرفروش ترین خودرو هیبرید در بازار اروپا طی ماه آوریل بوده است.



توان رسیدن به سرعت ۲۸۲ کیلومتر بر ساعت را دارد. سری «SVR» از جگوار F-pace برای ارتقای عملکرد آپرودینامیکی خود هم که شده از سپرهای جدید بزرگ تری استفاده می‌کند. در بخش انتهایی نیز اسپویلر بزرگ تری کار شده و بر اساس نمونه آزمایشی می‌توان حدس زد که دیسک ترمز و رینگ چرخ‌ها بزرگ‌تر خواهند شد. طبیعی است که تغییراتی در گرافیک چراغ‌های جلو و عقب و همچنین جلوپنجره نیز اعمال نشود. در صورتی که مانعی برای اجرای برنامه‌های JRL به وجود نیاید، این نسخه تا پایان سال میلادی جاری معرفی خواهد شد.

نسخه «SVR»



از جگوار «F-PACE» برای رقابت با بزرگان

«قرار است شاسی‌بلند جمع‌وجور اما لوکس بریتانیایی برای رقابت با بام و «X3M» و مرسدس «AMG GLC63» با پیشرانۀ قوی‌تری عرضه شود و برای اخذ تاییدیه این توان لازم بوده است که این خودرو راهی پیست نوربرگ رینگ شود. به نظر می‌رسد این خودرو با پیشرانۀ خورچینی در میان همکلاس‌های خود، خوش‌صداترین باشد. خودرویی که از پیشرانۀ ۵ لیتری‌اش توان ۵۴۲ اسب‌بخار و گشتاور ۶۸۰ نیوتون‌متر را دریافت می‌کند. این توان از طریق گیربکس هشت‌سرعتۀ اتومات به‌هر چهار چرخ منتقل می‌شود. شتابگیری این خودرو برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۴.۲ ثانیه است و در نهایت

آئودی بالاخره به فکر تولید نسخه هیجان‌انگیز «Q5» افتاد



«روند توسعه بالاترین نسخه از «RS Q5» در حال اتمام است و به‌نظر می‌رسد همچون نخستین نسل از این سری که در سال ۲۰۰۸ معرفی شده بود، در این نسل نیز شاهد نمونه هیجان‌انگیزی باشیم. شایعات، بیشتر خبر از خودرویی می‌دهد که توانی نزدیک به نمونه‌های سدان دارد. حال که ۱۲ سال از معرفی نخستین نسل از این خودرو می‌گذرد، کراس‌اوور جمع‌وجور آئودی قرار است بار دیگر خودی نشان دهد. مجله «کارسیل» به‌سراغ می‌شائیل کروسیوس، سخنگوی آئودی رفته و درباره Q5 فیس‌لیفت پرسیده و کروسیوس در پاسخ گفته است: «دیدن آن هیجان‌انگیز خواهد بود. اما در این گفت‌وگو نمی‌توانیم جزئیات دقیقی را منتقل کنیم.» این مسئول آئودی ادامه داده است: «این سوال از مواردی است که امروز قادر به پاسخگویی درباره آن نیستیم.» به‌نظر می‌رسد این خودرو با پیشرانۀ ۲.۹ لیتری توبین‌توربوشاژ شش‌سیلندر وی‌شکل عرضه شود که از مدل «RS5» قرض گرفته شده و توان نهایی ۴۴۴ اسب‌بخار و گشتاور ۶۰۰ نیوتون‌متری دارد. این مجموعه به‌گیربکس هشت‌سرعتۀ اتومات و دیفرانسیل کواترو چهار چرخ‌محرك متصل خواهد شد.

چرا هیدروژن جایگزین خوبی برای سوخت‌های فسیلی نیست؟

شرح یک شکست



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

یک‌دهه پیش این‌طور به‌نظر می‌رسید که ما با دو جایگزین بالقوه برای سوخت‌های فسیلی مواجه هستیم: الکتروسیسته و هیدروژن؛ که البته گزینه هیدروژن طرفداران و موافقان بسیاری داشت. چراکه می‌توان آن را همانند سوخت‌های فسیلی در باک ماشین ریخت و به‌جای گازهای سمی، آب خالص از آگروز خارج شود. در نگاه نخست، استفاده از هیدروژن گزینه‌ای مطلوب برای داشتن آینده‌ای پاک محسوب می‌شود و ما همچنان از خودرو استفاده می‌کنیم. بدون آنکه آلاینده‌ای تولید شود. همچنین درمقایسه با مدت‌زمانی که صرف شارژ شدن باتری خودروهای برقی می‌شود، استفاده از هیدروژن گزینه بسیار مناسب‌تری به‌نظر می‌رسد. اما در عین حال ۱۰ ساله می‌شود که خودروهای برقی جایگاه بهتر و بالاتری برای جایگزینی وسایل نقلیه بنزینی دارند.

دست‌بالای برقی‌ها

تا پایان سال ۲۰۱۹ تنها ۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو هیدروژنی در سراسر جهان به‌فروش رسیده بود و این در حالی است که تا پایان سال ۲۰۱۸ در سراسر جهان ۵ میلیون دستگاه خودرو برقی پلاگین فروخته شد و میزان فروش آن نیز با گذشت زمان سیر صعودی داشته است و هم‌اکنون سهم بازار خودروهای تمام‌الکتریکی به ۷۵ درصد رسیده است. براساس گزارش انجمن سازندگان و فروشندگان خودرو، تنها در بریتانیا تا ماه می سال جاری فروش خودروهای تمام‌الکتریکی نسبت به‌دوره مشابه سال قبل، ۴۳ درصد افزایش داشته که این نشان‌گر رشد ۱۳۱.۸ درصدی از سال ۲۰۱۹ است. برای خودروهای سوخت فسیلی بدل شده‌اند و مشخص

از هیدروژن به‌عنوان سوختی برای حمل‌ونقل نیست. چراکه اگر یکی از اهداف اصلی ما از روی آوردن به جایگزین‌هایی برای سوخت‌های فسیلی، نجات سیاره زمین باشد، با در نظر گرفتن مراحل موجود میان تولید برق تا تبدیل آن به نیروی رانش، به‌لحاظ بهره‌وری انرژی خودروهای برقی گزینه‌های بسیار بهتری محسوب می‌شوند. چراکه از زمان تولید الکتریسیته تا زمان رسیدن آن به محل شارژ خودروهای برقی، تنها حدود ۵ درصد از انرژی به‌هدر می‌رود و مراحل شارژ و خالی شدن شارژ نیز حدود ۱۰ درصد به‌این میزان می‌افزاید و در نهایت موتور خودرو شما نیز ۵ درصد از این انرژی را هنگام راندن خودرو هدر می‌دهد.

به‌این ترتیب در مجموع ۲۰ درصد از انرژی تولیدشده برای یک خودرو تلف می‌شود. هرچند در مدل‌های پیل سوختی شما نخست باید از طریق فرآیند الکترولیز (برق‌کافت) الکتریسیته را به هیدروژن بدل کنید که تنها ۷۵ درصد کارایی دارد. همچنین گاز هیدروژن باید فشرده، خنک و بعد منتقل شود که این نیز به‌هدر رفتن ۱۰ درصد دیگر از انرژی منتهی می‌شود. فرآیند تبدیل مجدد هیدروژن به‌الکتریسیته نیز تنها ۶۰ درصد کارایی دارد که پس از آن موتور ۵ درصد دیگر را نیز برای تبدیل به نیروی رانش هدر می‌دهد.

در این میان حدود ۶۲ درصد از انرژی تولیدشده از بین می‌رود که سه‌برابر بیشتر از میزان هدر رفتن انرژی در خودروهای برقی است. این نشان‌گر بهره‌وری پایین این خودروهاست و اگر شما روایی آینده‌ای پاک را در سر می‌پورانید، نمی‌توانید چندان روی این فناوری حساب باز کنید؛ آن‌هم با در نظر گرفتن این حقیقت که در حال حاضر ۹۵ درصد هیدروژن مورد استفاده از منابع سوخت فسیلی حاصل می‌شود.

با وجود همه این‌ها نمی‌توان منکر کاربرد این فناوری شد و تنها می‌توان امیدوار بود که با تغییر فرآیند تولید و جلوگیری از خطرات بالقوه و هدر رفتن انرژی، شاهد استفاده بیشتر از این سوخت در آینده صنعت حمل‌ونقل باشیم.



پیل سوختی، چرا این مدل نتوانست همچون خودروهای برقی در مسیر موفقیت در فروش پیش برود؟ رخداد ژوئن ۲۰۱۹ می‌تواند پاسخی قاطع به‌این سوال باشد. در این تاریخ در سانتا کلارا ی کالیفرنیا یک کارخانه پتروشیمی که به تولید هیدروژن مشغول بود، منفجر شد و کاربران سوخت هیدروژنی را با چالشی جدی مواجه کرد. چندروز پس از آن نیز یک ایستگاه سوختگیری هیدروژنی در سان‌دیویکا ی تروژ طلعمه حریق شد. این دو حادثه پی‌درپی این حقیقت را آشکار کرد که هیدروژن در مقام یک گاز قابل انفجار و اشتعال می‌تواند سوختی بسیار خطرناک باشد. البته تاکنون خبری در رابطه با انفجار خودروهای هیدروژنی منتشر نشده است و باک این مدل خودروها با بهره‌گیری از الیاف کولار در برابر انفجار مقاومت زیادی دارند. اما وقوع چنین حوادثی می‌تواند منجر به کاهش اعتماد مردم در رابطه با استفاده از چنین سوختی شود.

بهره‌وری پایین

باتمام این‌ها نگرانی درباره ایمنی، دلیل اصلی عدم استقبال

است گزینه‌های پیل سوختی جایگاه خاصی در نظر مخاطبان بازار خودرو ندارند. تویوتا یکی از خودروسازانی بود که اعتقادی راسخ به‌آینده خودروهای پیل سوختی (هیدروژنی) داشت و در سال ۲۰۱۱ کانسپت بسیار موفق «FCV-R» را معرفی کرد که به تولید مدل میرای منجر و در سال ۲۰۱۵ به‌بازار عرضه شد. نسل دوم این خودرو نیز قرار است در سال ۲۰۲۱ راهی بازار شود. هوندا نیز دو مدل پیل سوختی را تولید کرده است: «کلاریتی فیول سل» و «FXC کلاریتی». هیوندای نیز مدل پیل سوختی توسان را ساخته است. بنابراین به‌طور مشخص چندمدل قابل عرضه از این نوع خودرو در بازار موجود بوده و تمام آن‌ها قابلیت استفاده به‌شکل روزمره را دارند؛ با توجه به‌این نکته که میرای با یک‌بار سوختگیری توان پیمایش مسافتی بیش از ۵۰۰ کیلومتر را دارد و هوندا کلاریتی نیز امکان پیمایش ۵۸۸ کیلومتر را برای راننده فراهم می‌کند.

ریسک بالا

حال سوال این است که با وجود راحتی خودروهای

ظاهر جدید ام‌جی «ZS» برای افزایش کیفیت

جدید‌آبی باتریس نیز به‌مجموع رنگ‌های قابل انتخاب برای این خودرو اضافه شده است. اما یکی از مهم‌ترین ادعاهای ام‌جی در ZS جدید، ارتقای محسوس کیفیت ساخت این محصول بوده است که می‌توان آن را درمقایسه استفاده‌شده در کابین و داشبورد این خودرو مشاهده کرد. سیستم مولتی‌مدیا این خودرو نیز ابعاد ۱۰.۱ اینچی داشته و دکمه‌های مشکی پیاپویی آن ظاهر شکلی برای کابین این مدل بهار مغان آورده است. همچنین در نمونه‌های فیس‌لیفت از این کراس‌اوور امکان انتخاب آپشن دوربین ۳۶۰ درجه نیز وجود دارد. اما در زمینه فنی، ام‌جی ترجیح داده است تغییرات عمده‌ای را اعمال نکند؛ بنابراین کماکان باید شاهد پیشرانۀ ۱.۵ لیتری در این مدل باشیم و افزون بر اینکه نمونه‌های تمام‌برقی به‌روزرسانی شده نیز به‌زودی معرفی خواهد شد.

«پرفروش‌ترین محصول فعلی ام‌جی پس از گذشت سه‌سال از عرضه، فیس‌لیفتی را دریافت کرده است که امکان سفارش‌گذاری آن از همین حالا وجود دارد. این خودرو که در بریتانیا نیز به‌عنوان پرفروش‌ترین محصول شناخته می‌شود، رقیب اصلی کی‌ا سونیک بوده و قیمت پایه در نظر گرفته‌شده برای آن برابر با ۱۵ هزار و ۴۹۵ پوند است. بیشتر تغییرات را می‌توان در نمای جلو این خودرو و جلوپنجره شش‌ضلعی با طرحی جدید مشاهده کرد و در گرافیک چراغ‌ها از LEDهایی به‌عنوان چراغ روزتاب بهره گرفته شده است. بدون شک طراحی جدید رنگ‌های پنج‌پره از دیگر بخش‌های مهم تغییرات اعمال‌شده در فیس‌لیفت کراس‌اوور ZS محسوب می‌شود. در بخش انتهایی نیز شاهد تغییراتی در طراحی سپر، اضافه شدن جزئیات شبیه به آلومینیوم و البته چراغ‌های جدید هستیم. همچنین رنگ



خبر

News

سیتروئن «C4» مرتفع‌تر شد

«سیتروئن پس از گذشت ۱۰ سال از عرضه نسخه هاچ‌بک C4 تصمیم گرفت از نسل جدید این خودرو با قامتی بلند و در سگمنت جدید رونمایی کند. البته ما می‌دانستیم که نسل جدید C4 چه‌شکلی خواهد بود؛ زیرا حدود دوهفته پیش سیتروئن چند تصویر از این خودرو منتشر کرد؛ اما حالا می‌توانیم از جزئیات، مشخصات و تکنولوژی‌های آن نیز باخبر شویم.

به‌راحتی می‌توان دریافت که نسل جدید C4 بیشتر یک کراس‌اوور است تا یک هاچ‌بک معمولی سگمنت C؛ زیرا اورنگ‌های کوتاه جلو و عقب به‌همراه گلگیرهای بزرگ و ۱۵۶ میلی‌متر فاصله از سطح زمین به‌خوبی این موضوع را نشان می‌دهند. C4 جدید ۴.۳۶۰



میلیمتر طول، ۱.۸۰۰ میلیمتر عرض و ۱.۵۲۵ میلیمتر ارتفاع داشته و فاصله محوری آن برابر با ۲.۶۷۰ میلیمتر است. برای مقایسه، باید بدانیم نسل قبلی این مدل ۴.۳۲۹ میلیمتر طول و ۱.۴۹۱ میلیمتر ارتفاع داشت. سیتروئن جایی خودرو نیز می‌توان رینگ‌های ۱۸ اینچی، روکش‌های پلاستیکی در اطراف دهانه گلگیرها و پایین درها، نوار کرومی زیر پنجره‌ها و خط سقف منحصربه‌فرد با پنجره عقب شیب‌دار را مشاهده کرد. در عقب خودرو طراحان با الهام از شکل بدنه C4 کوپه سال ۲۰۰۴، شیشه عقب دوقسمتی را برای C4 جدید طراحی کرده‌اند.

بر این قسمت همچنین چراغ‌های V شکل LED نیز دیده می‌شود که برای نخستین‌بار در کانسپت‌های آمی وان و ۱۹-۱۹ ارائه شدند و حالا به‌امضای طراحی سیتروئن تبدیل شده‌اند.

برای C4 جدید ۳۱ ترکیب رنگ بیرونی مختلف قابل انتخاب است و خریداران می‌توانند از بین رنگ‌هایی مثل سفیدی قطبی، خاکستری فولادی، خاکستری پلاتینیوم، قرمز اکسیر، قهوه‌ای کارامل و آبی اسپلند به‌همراه پنج پکیج رنگی مختلف، نمونه موردنظر خود را انتخاب کنند.



نسخه موستانگ کبراجت برای درگ ۸ ثانیه‌ای



طرفداران فورد که مسابقات درگ را دوست دارند از همه چیز درباره کبرا جت باخبر هستند. ریشه‌های موستانگ کبرا جت به دهه ۶۰ میلادی بازمی‌گردد ولی موستانگ کبرا جت‌های مدرن را می‌توان به‌صورت مستقیم از خود فورد خریداری کرد. خودرویی که مشاهده می‌کنید در مرحله پیش تولید قرار دارد ولی فکری کنیم قدرت آن مشابه نام کبرا جت ۱۴۰۰ یعنی ۱۴۰۰ اسب بخار باشد. البته در دل این خودرو پیش‌رانه ۸ سیلندر کایوت یا نمونه میل‌لنگ تخت یا نسخه ار‌تقا یافته

از پیش‌رانه شلبی GT500 قرار نگرفته است. کبرا جت ۱۴۰۰ هیچ پیش‌رانه درون‌سوزی را در خود جای نداده زیرا این خودرو تمام الکتریکی است! فورد می‌گوید محصول تولیدی سریع‌تر از کبرا جت کنونی است. البته جزئیات پیش‌رانه، باتری یا دیگر مشخصات فنی این خودرو پروتایپ اعلام نشده اما گشتاور ۴۹۱ نیوتون‌متر آن به چرخ‌های عقب فرستاده می‌شود. فورد می‌گوید کبرا جت ۱۴۰۰ خواهد توانست مسافت ۴۰۰ متر را در حدود ۸ ثانیه طی کند.

فروشن

Sale

آغاز فروش اقساطی محصولات چری توسط مدیران خودرو



شرکت مدیران خودرو، شریک تجاری چری در ایران به‌تازگی از آغاز شرایط فروش اقساطی تمام محصولات چری خبر داده است. طبق بخشنامه فروش منتشرشده توسط این شرکت، خریداران می‌توانند

محصولات این شرکت را با پیش‌پرداخت کمتر از ۵۰ درصد و اقساط ۱۲ تا ۶۰ ماهه خریداری کنند. در این طرح شرکت مدیران خودرو، خودروهایی مانند چری آریزو ۵ دنده‌دستی را با قیمت مصوب ۲۴۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان، چری آریزو ۵ توربو؛ ۳۰۷ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان، چری تیگو ۵ اکسلنت را با قیمت مصوب ۳۹۵ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان، چری آریزو ۶؛ ۴۵۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان و خودرو چری تیگو ۷ را نیز به عنوان لوکس‌ترین محصول شاسی‌بلند خود با قیمت مصوب ۵۲۰ میلیون و ۹۰۰ هزار تومانی به فروش خواهد رساند. البته پیش‌پرداخت در نظر گرفته‌شده برای این خودروها از حداقل ۴۰ درصد قابل پرداخت و موعد تحویل خودروها ۴۵ روز کاری در نظر گرفته شده است. بر این اساس نرخ سود تسهیلات در نظر گرفته‌شده ۲۱ درصد محاسبه خواهد شد.

اسپرت

Sport

بازگشایی پیست مجموعه ورزشی آزادی



پس از تعطیلی اماکن ورزشی به‌منظور جلوگیری از شیوع کرونا و لغو مسابقات، فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد درهای پیست مجموعه ورزشی آزادی از ۲۴ تیر به‌روی ورزشکاران

و علاقه‌مندان ورزش‌های موتوری گشوده خواهد شد. براین اساس به‌منظور آموزش و بهره‌مندی جوانان از امکانات عمومی پیست اتومبیلرانی مجموعه ورزشی آزادی، از ۲۴ تیر و روزهای سه‌شنبه و پنجشنبه از ساعت ۱۰ تا ۱۳ تا پایان تابستان درهای پیست اتومبیلرانی برای عموم علاقه‌مندان به این رشته باز است. حضور علاقه‌مندان با رعایت تمام مقررات و ضوابط فدراسیون و ملاحظات فرهنگی خواهد بود. در صورت میزبانی رقابت‌های کشور یا برنامه‌های کمیته آموزش فدراسیون، مجموعه‌ها و کمیته‌های مرتبط، این زمان تغییر می‌کند. همچنین فدراسیون برنامه‌های تمرین موتورکراس مجموعه ورزشی آزادی در دوره بانوان و آقایان را اعلام کرد که بر این اساس روزهای یکشنبه و سه‌شنبه از ساعت ۱۴ تا ۲۰ به بانوان و روزهای دوشنبه، چهارشنبه و جمعه نیز از ساعت ۱۴ تا ۲۰ به آقایان اختصاص یافته است.

کدام خودروها به تازگی پایه خاک ایران گذاشته‌اند؟

مرسدس بنز «ML» گذر موقت؛ مهمان جدید این روزهای پایتخت



ظاهر با وقار و جذاب

مرسدس بنز ML از نظر ظاهری زیبا و شکیل است و می‌توان از آن به‌عنوان یک شاهکار هنری در قالب خودرو شاسی‌بلند از آن یاد کرد. رگه‌هایی از اصالت در باطن خودرو دیده می‌شود که ناخودآگاه شما را به یاد محصولات لوکس بنز نظیر کلاس اس می‌اندازد. همچنین ظاهر ته‌اجمی و اسپرتی که برای این شاسی‌بلند در نظر گرفته شده، مانند یک خودرو اسپرت شما را جذب می‌کند.

در نمای جلوی خودرو ستاره‌بنز که در وسط جلو پنجره جای گرفته، از جذابیت‌های این شاسی‌بلند آلمانی است. نواری از جنس کروم که از پایین سپر جلو به بالا کشیده شده چهره لوکس این خودرو را روشن کرده است. در نمای جانبی خطوط سیال و تیز سراسر بدنه بیش از هر چیز جلب توجه می‌کنند. همچنین ستون‌های قسمت C رو به عقب طراحی و ستون‌های قسمت D هم مانند همیشه به‌گونه‌ای در عقب خودرو تعبیه شده‌اند که از میدان دید خودرو کاسته نشود. علاوه بر این یک بادشکن سه قسمتی هم برای روان کردن جریان هوا و جلوگیری از اصطکاک طراحی شده است. نمای پشت ML بیش از قسمت‌های دیگر بدنه از اصالت مرسدس بنز پیروی کرده و اوج آن را می‌توان در چراغ‌های خطر متوازی‌الاضلاع شکل مشاهده کرد. اجزای استیل که در بدنه و سپر به کار رفته‌اند با توجه به رنگ مشکی بدنه بسیار جلوه می‌کنند و چهره‌ای پرزرق و برق را به‌نمایش می‌گذارند. البته سپرهای حجیم نقش موثری در ظاهر این خودرو دارند و به آن ابهت بخشیده‌اند.

کابین لوکس و باکیفیت

«لوکس و باکیفیت» برای محصولات مرسدس بنز، چندان عجیب نیست و در اکثر موارد می‌توان از آنها برای توصیف محصولات این برند آلمانی استفاده کرد. به‌رغم آنکه



مرسدس بنز ML شاسی‌بلند است اما در عین حال مانند S500 که یک سدان لوکس و مجلل بوده، از امکانات رفاهی و آپشن‌های متعدد بهره می‌برد. با ورود به کابین این خودرو اولین نکته‌ای که توجه شما را به خود جلب می‌کند، طراحی ساده اما کارآمد، در کنار کیفیت بالای قطعات مصرفی و هماهنگی ادوات به‌کاررفته داخل کابین است. سقف شیشه‌ای که در بالای کابین قرار دارد، یکی از نکاتی است که این روزها اغلب خریداران به آن توجه دارند. همچنین جنس مرغوب تودوزی یکی دیگر از مواردی است که با ورود به کابین ML آن را لمس می‌کنید. از امکانات این خودرو می‌توان به گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها، تنظیم برقی و حافظه صندلی، سیستم تهویه اتوماتیک دوگانه، سیستم صوتی و تصویری حرفه‌ای، دوربین ۳۶۰ درجه، رادار خطی، رادار نقطه‌ای، کروز کنترل، سیستم تلفن همراه، سیستم ورود و خروج بدون کلید و استارت اشاره کرد.

مشخصات فنی قوای محرکه

اغلب مرسدس بنزهای ML وارد شده به کشور از یک موتور شش سیلندر ۳٫۵ لیتری با توان تولیدی ۳۰۶ اسب بخار بهره می‌گیرند. اما در این میان تعداد انگشت‌شماری هم با پیش‌رانه حجیم و قدرتمند هشت سیلندر پایه خاک کشور گذاشته‌اند. مرسدس بنز ML500 با موتور ۴٫۷ لیتری توانایی تولید ۴۲۹ اسب بخار نیرو در ۵۲۵۰ دور در دقیقه و گشتاور ۷۰۰ نیوتون‌متری را دارد.

نکته جالب آنکه موتور و جعبه‌دنده این مدل مانند موتور و جعبه‌دنده مدل S500 طراحی شده است. موتوری حجیم و قدرتمند که توانایی و رانندمان بالایی دارد و می‌تواند راننده را از راضی نگه دارد. جعبه‌دنده ۷ سرعته اتوماتیک نیروی تولیدشده توسط موتور را به چرخ‌ها منتقل می‌کند.

چینی

Chinese

«MG ZS» فیس لیفت با ظاهر و امکانات جدید

به‌تازگی کمپانی ام‌جی نسخه فیس‌لیفت ZS را در بریتانیا معرفی کرد. در بخش جلو ZS فیس لیفت، جلو پنجره باز طراحی شده است البته چراغ‌های LED جدیدی به همراه سپر جلوی اسپرت‌تر با چراغ‌های مه‌شکن جدید به چشم می‌خورد. تغییرات ظاهری این خودرو در قسمت عقب هم با سپر ته‌اجمی‌تر و چراغ‌های جدید ادامه یافته است. ZS فیس لیفت همچنین از رنگ‌های جدید، قطعات هم‌رنگ بدنه بیشتر و ترمیم‌های آلومینیومی برخوردار است.

در کابین، صفحه‌آمبر دیجیتال جدیدی جلب توجه می‌کند که البته فقط در تیپ بالا رده Exclusive ارائه می‌شود. با این حال



همه تیپ‌های این خودرو به‌نمایشگر بزرگ‌تر ۱۰٫۱ اینچی سیستم اطلاعاتی سرگرمی مجهز شده‌اند که از اندروید اتو و اپل کارپلی پشتیبانی می‌کند. علاوه بر این، با استفاده از متریال باکیفیت در داشبورد نرم‌تر شده است در حالی که دکمه‌های روی پائل میانی داشبورد، ترمیم داخلی و زیرآرنجی جلو هم جدید هستند.

این خودرو برای تامین نیرو از یک پیش‌رانه ۵ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی بهره می‌برد که توانایی تولید نیرویی معادل ۱۰۵ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۷۵ نیوتون‌متری را دارد. این موتور به یک جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی متصل شده است که نیرو را به چرخ‌های جلوانتقال می‌دهد. ZS طبق معیارهای WLTP به‌صورت ترکیبی در هر یک صد کیلومتر تنها ۶٫۸ لیتر بنزین مصرف می‌کند. نسخه فیس لیفت ام‌جی ZS هم‌اکنون با قیمت پایه ۱۵ هزار و ۴۹۵ پوند در بریتانیا به فروش می‌رسد. پیش‌بینی می‌شود ام‌جی پس از عرضه ZS جدید به بازار بریتانیا، این محصول جدید را به سایر بازارهای هدف نظیر برخی کشورهای آسیایی نیز عرضه کند.

محصول

Product

ایران خودرو مشخصات فنی K132 را اعلام کرد

گروه صنعتی ایران خودرو در نظر دارد به‌زودی پیش فروش محصول جدید K132 را آغاز کند. بر این اساس به تازگی مشخصات فنی نسخه‌های دنده‌ای و اتوماتیک این محصول روی وب‌سایت رسمی این شرکت بارگذاری شده است. این خودرو براساس پلتفرم جدید IKP1 گروه صنعتی ایران خودرو توسعه یافته و با میزان داخلی‌سازی حدود ۹۲ درصدی به چرخه تولید این شرکت اضافه می‌شود. البته نام K132 مربوط به پروژه تولید سدان جدید این شرکت است که محصول با نام تجاری دیگری راهی بازار خواهد شد.

در بخش فنی، خودرو K132 از موتور ۴ سیلندر ۱٫۶ لیتری EC5 سود می‌برد و توانایی تولید ۱۱۰ اسب بخار قدرت در دور موتور ۶۰۰۰ و خروجی گشتاور ۱۵۰ نیوتون‌متری در دور موتور ۴۸۰۰ را دارد که با انتقال این نیرو به چرخ‌های جلو، حداقل شتاب ۹٫۵ ثانیه با جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی و حداقل شتاب ۱۱٫۵ ثانیه با جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک حاصل خواهد شد.

با رعایت استانداردهای یورو ۵، مصرف سوخت این خودرو در نسخه جعبه‌دنده دستی معادل ۶٫۷ لیتر و در نسخه اتوماتیک معادل ۷٫۱۵ لیتر به ازای سیکل ترکیبی پیمایش ۱۰۰ کیلومتر خواهد بود. K132 به‌صورت استاندارد از امکاناتی مانند سیستم ترمز ABS، EBD، EBA، سیستم کنترل پایداری و پیشگیری از هرزگردی ESC، فرمان‌ممکنی برقی، تهویه مطبوع الکتریکی دستی، سنسور باد لاستیک، دو کیسه هوای جلو، کروز کنترل، نمایشگر ۷ اینچی لمسی، بلوتوث و چراغ روشنایی روز بر خوردار است.

اما نسخه اتوماتیک این خودرو علاوه بر امکانات یادشده، از آپشن‌هایی مانند رینگ ۱۶ اینچی آلومینیومی، سنسوروف، سنسور نور و باران، استارت دکمه‌ای، صندلی‌های برقی جلو، تاشو شدنگی برقی آینه‌های جانبی و کیسه‌های هوای جانبی جلو برخوردار است.



ابتدا باید نگاهی به پروژه دیگر جی پاور برای سری ۳ G20/G21 و نسخه M340i xDrive ببندازیم. در نهایت به پکیج پرچم دار GP-510 می‌رسیم که طبق نامگذاری جی پاور باعث ایجاد قدرت ۱۵۱۰ اسب بخار و گشتاور ۶۹۰ نیوتون متر می‌شود. این قدرت به لطف استفاده از نرم افزار مدیریت پیشرانه جدید و توربوهای بزرگ تر و همچنین اضافه شدن آپگریدهای نرم افزاری یادشده به دست می‌آید. جی پاور حتی سقف سرعت این خودرو را به ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت رسانده است.

جدیدترین نسل بامو M340i xDrive حتی در حالت استاندارد نیز عملکرد خوبی دارد. پیشرانه ۶ سیلندر ۲ لیتر توربو این خودرو قدرت ۳۸۲ اسب بخار و گشتاور ۵۰۰ نیوتون متر تولید کرده و باعث شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۴ ثانیه‌ای می‌شود؛ اما اگر به این ارقام قانع نیستید، می‌توانید قدرت بیشتری را به دست آورید. اینجا ست جی پاور وارد میدان می‌شود. نظر تان درباره سری ۳ استیشن با قدرت بیشتر از M3 F80 چیست؟ این تیونر مشهور پاسخ مناسبی به این درخواست داده است اما



جی پاور سراغ خانواده M3 رفت

«دنیای خودرو» بررسی کرد

چرا موتور سیکلت‌های انژکتوری را به کاربراتور تبدیل می‌کنند؟

گفته می‌شود یونیت‌های کنترلی سیستم انژکتور یا ECU های نصب شده روی هر مدل موتور سیکلت با دیگری متفاوت است، آیا در بحث جانمایی مشکل دارند؟ بله، سازندگان داخلی برای تامین یونیت‌های کنترلی و ECU با شرکت‌های متعدد هندی و چینی همکاری می‌کنند. در این زمینه گاهی؛ تولیدکننده یا حتی سخت‌افزار و نرم‌افزار تفاوت‌هایی با هم دارند. البته باید به این نکته مهم اشاره کرد معمولاً عیوب موتور سیکلت‌ها مشترک است. اما در بحث کدهای خطا یا حتی خطای نرم‌افزاری شباهتی به هم ندارند که این موضوع می‌تواند برای تعمیر کار در فرآیند عیب‌یابی چالش باشد. اما در پاسخ به بحث جانمایی باید گفت در بسیاری از قطعات ضعف‌هایی وجود دارد که چالش ایجاد می‌کند و ممکن است حتی زمینه لازم برای خرابی بسیاری از قطعات را فراهم کند. در سیستمی که برای موتور سیکلت‌ها نصب می‌شود، نقطه عطفی وجود ندارد که بتوان به پیشرفت و توسعه آن خوش بین بود.

چالش اصلی موتور سیکلت‌های انژکتوری در کشور چیست؟

تولید کنندگان نباید فقط بر فروش محصول در بازار تمرکز کنند، بلکه باید در بخش خدمات پس از فروش برای قطعات و خدمات نیز فعال باشند. همین مساله مالکان را به سمت کاربراتور شدن سوق می‌دهد. عاملی که هدف اصلی کاهش آلانندی و مصرف سوخت را قربانی می‌کند و آن را به فراموشی خواهد سپرد. این راهم باید افزود پتانسیل تولید قطعاتی مانند کاتالیست در کشور وجود دارد اما صنعت و بازار از آن حمایت نمی‌کنند که این موضوع مشکل دیگری است. پس از آن باید گفت قانون آلانندی باید با سختگیری بیشتر مانند صنعت خودرو برای صنعت موتور سیکلت نیز وضع شود. اگر این قانون میزان اجبار را بر تولید کنندگان افزایش دهد، قطعاً چالش‌های تولیدی و تامین‌ی برای موتور سیکلت‌ها کاهش خواهد یافت.

آیا استفاده از تجهیزات جانبی در موتور سیکلت می‌تواند زمینه ساز ایراد فنی سیستم باشد؟

بله، سیستم انژکتوری به شدت به نوسان جریان الکتریکی برای عملکرد حساس است. زمانی که مالک اقدام به نصب هدلاینر یا لامپ‌زن در موتور سیکلتش می‌کند، در حقیقت بستر مناسب برای خرابی سیستم انژکتور یا حتی در فرآیند عیب‌یابی را ایجاد می‌کند. بنابراین توصیه می‌شود از نصب تجهیزات رهمیز کنند. در اینجا باید به این موضوع نیز اشاره کرد برای تعمیر موتور سیکلت بهتر است به تعمیرگاه‌هایی مراجعه شود که دستگاه و تجهیزات عیب‌یابی به روز و جدید دارند. در صورت بی‌توجهی راکب موتور سیکلت ممکن است خرابی بیشتر ایجاد شود.

استانداردهای اجرا شده روی موتور سیکلت‌های داخلی و سیستم‌های نصب شده در آنها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در بحث اجرای استاندارد باید گفت تولید کنندگان هنوز جا برای کار دارند. آنچه باید برای تغییر در موتور سیکلت‌ها به آن توجه داشت، نخست بومی‌سازی سیستم پاشش سوخت و ECU متناسب با استفاده مشتریان داخل است.

پس از آن باید پیشرانه جدید برای تامین نیاز بازار بر اساس استانداردهای روز دنیا و خواسته مشتریان طراحی و تولید شود. در نهایت تولید کنندگان باید به دنبال ارتقای کیفیت و استاندارددهای لازم برای محصولات‌شان باشند تا مشتریان بیشتری را جذب کنند. باتوجه به رشد نرخ، قیمت بسیاری از محصولات افزایش چشمگیری داشته، بنابراین افزایش کیفیت و ارتقای تکنولوژی محصولات باید مشروط بر مقرون به صرفه بودن و توان مالی مشتریان باشد.



استهلاک هستند، توسط ECU به کمک سنسور‌ها و عملگر‌ها کاهش می‌یابد و مدیریت خواهد شد. بنابراین اگر استهلاک مدیریت شود، قطعاً هزینه نگهداری که به دلیل خرابی سیستم رخ خواهد داد، کمتر خواهد شد.

تولید کنندگان موتور سیکلت برای حل چالش‌های مذکور چه کارهایی باید انجام دهند؟

تولید کنندگان موتور سیکلت با فشار سازمان محیط زیست و ارگان و سازمان‌ها از سراجبار اقدام به انژکتوری کردن محصولات‌شان کرده‌اند. برای نیل به این هدف ECU و سیستم پاشش سوخت نصب شده است اما به لحاظ راندام و عملکرد ایده‌آل به آنچه که انتظار داشتند، دست نیافتند. موتور سیکلت‌سازان برای حل این مشکل ابتدا باید به تجهیزات تعمیراتی، آموزش تعمیرکاران و تامین قطعات توجه بیشتری داشته باشند و آنها را توسعه دهند. زیرا دغدغه اصلی مالکان موتور سیکلت‌های انژکتوری یافتن تعمیرکار حرفه‌ای و قطعات مناسب است. البته در زمینه ایمنی و فرآیند تعمیر به شدت ضعیف عمل می‌کنند. این مساله در فرآیند عیب‌یابی و مونتاژ موتور سیکلت برای رفع ایراد کاملاً مشاهده می‌شود. متأسفانه به رغم برخورداری از توانایی و دانش فنی و زیرساختی که در کشور داریم اما تولید کنندگان عمدتاً به دنبال تولید محصول صر فایرانه به بازار هستند و کمتر به مباحثی مانند به روز رسانی، نوآوری و... به‌ویژه در زمینه کاهش استهلاک توجه دارند.

آیا قطعات موتور سیکلت‌های انژکتوری به آسانی در دسترس است؟

در این زمینه باید گفت دسترسی به برخی قطعات به‌ویژه قطعات الکترونیکی و سنسور‌ها چندان راحت نیست. البته این مساله در برندهای گوناگون متفاوت و متغیر است. قطعات در دسترس برای تعمیرات نیز بسیار گران هستند. این روزها مساله گرانی به دلیل مشکلات مالی و اقتصادی گریبان تامین کنندگان این بخش را نیز گرفته است. این مسائل تنها سبب متضرر شدن و دشواری نگهداری این وسیله نقلیه برای مالکان خواهد شد.



دغدغه اصلی مالکان موتور سیکلت‌های انژکتوری یافتن تعمیرکار حرفه‌ای و دسترسی به قطعات مناسب است.

بسیاری از مالکان این موتور سیکلت‌ها برای فرار از هزینه نگهداری بالا و در دسر‌های عیب‌یابی اقدام به تغییر سیستم سوخت رسانی می‌کنند.

بهترین اقدام برای پیشگیری از تغییر سیستم سوخت رسانی در موتور سیکلت‌ها، توسعه خدمات پس از فروش توسط سازندگان و افزایش دانش فنی تعمیراتی برای تعمیرکاران این بخش است.

سوخت رسانی در موتور سیکلت‌ها، توسعه خدمات پس از فروش توسط سازندگان و افزایش دانش فنی تعمیرکاران این بخش است. هر چند برای نیل به این هدف اتحادیه‌ها باید فعالیت بهتر و مسنجم‌تری داشته باشند. متأسفانه گاهی شاهد هستیم این مهم از سوی برخی اتحادیه‌ها نادیده گرفته شده یا حتی کم‌اهمیت تلقی می‌شود.

دسترسی به خدمات و تعمیر موتور سیکلت‌های انژکتوری چگونه است؟

خدمات را باید در دو بخش شبکه خدمات پس از فروش و بازار آزاد بررسی کرد. نخست آنکه، متأسفانه در شبکه نمایندگی و خدمات پس از فروش برخی برندها، نمایندگی موتور سیکلت‌ها با چالش مواجه هستند. دوم اینکه با بررسی بازار آزاد و تعمیرکاران سطح شهر ما متوجه خواهید شد تعداد اندکی به درستی تعمیرات را انجام می‌دهند و در واقع توانایی تعمیرکاران در این زمینه بسیار کم است.

گاهی این سوال از سوی مشتریان مطرح می‌شود آیا خرید موتور سیکلت‌های کاربراتوری مقرون به صرفه است یا انژکتوری‌ها؟ کدام یک استهلاک کمتری دارند؟

برای پاسخ به این سوال بهتر است ابتدا مزایای موتور سیکلت انژکتوری را بررسی کنیم. مالک یک دستگاه موتور سیکلت کاربراتوری برای روشن کردن آن در فصل سرما، باید به صورت دستی ساسات را فعال کند. گاهی ممکن است به دلیل فراموشی مالک، هنگام حرکت ساسات غیر فعال نشود و مصرف سوخت افزایش یابد.

امادر موتور سیکلت‌های انژکتوری، علاوه بر سهولت هنگام روشن شدن، ساسات به صورت الکترونیکی فعال و پس از رسیدن به دمای کاری غیر فعال خواهد شد. به عبارت دیگر تنظیم مصرف سوخت بر اساس دما توسط پیشرانه انجام می‌شود.

اما در پاسخ به قسمت دوم سوال باید گفت اگر پیشرانه انژکتوری با همان حجم و توان را بانوع کاربراتوری مقایسه کنید، متوجه می‌شوید مدل انژکتوری استهلاک کمتری دارد. زیرا بخش زیادی از فشارها و ارتعاشات که عامل اصلی

موتور سیکلت‌های انژکتوری با چه هدفی تولید شدند و چقدر در کاهش مصرف سوخت تأثیر داشتند؟

هدف اصلی استفاده از سیستم انژکتور چه در خودروها و چه در موتور سیکلت‌ها کاهش بحث آلانندی است. از آنجاکه آلانندی موتور سیکلت‌های کاربراتوری را یکی از دلایل اصلی آلودگی هوای کلانشهر هادر فصول سرد سال معرفی می‌کنند به همین دلیل سازندگان برای حل این مشکل از سیستم انژکتور در پیشرانه این وسایل نقلیه استفاده کرده‌اند. به این صورت که وقتی موتور سیکلت انژکتوری شود، پیشرانه تک سیلندر حدود یک لیتر کاهش مصرف سوخت خواهد داشت که در موتور سیکلت‌های ۲۵۰ سی‌سی فعلی این اتفاق روی داده، البته میزان کاهش مصرف سوخت باتوجه به مشخصات فنی و نوع پیشرانه آن عدد قابل توجهی است.

اخیراً شنیده می‌شود مالکان موتور سیکلت‌ها انژکتوری آن را به کاربراتوری تبدیل می‌کنند، دلیل این اقدام چیست؟

نخست باید گفت درباره استفاده از موتور سیکلت‌های انژکتوری فرهنگ سازی مناسبی انجام نشده است و پس از آن خدمات مناسب برای برخی محصولات نیز ارائه نمی‌شود. بخش اعظم مالکان این موتور سیکلت‌ها برای گریز از هزینه نگهداری بالا و در دسر‌های عیب‌یابی اقدام به تغییر سیستم سوخت رسانی می‌کنند. در خصوص سیستم سوخت رسانی انژکتوری اطلاعات و دانش فنی چندانی یاد در دسترس تعمیرکاران نیست یا بسیار اندک است. حتی بیشتر تعمیرکاران موتور سیکلت آگاهی درباره ECU شیوه پاشش سوخت و جرعه و... ندارند. به عبارت دیگر ایرادها رانمی‌شناسند. به عنوان مثال اگر چراغ چک روشن شود، تعمیرکار نمی‌تواند دلیل آن را بیابد. همچنین قطعات یدکی برخی موتور سیکلت‌ها در بازار موجود نیستند یا بسیار گران هستند. تبدیل موتور سیکلت‌های انژکتوری به کاربراتوری عمدتاً در گروه موتور سیکلت‌های ۲۵۰ سی‌سی یا سیستم سوخت رسانی سی‌دی‌آر می‌دهد.

اقدام مناسب برای حل این مشکل چیست؟ بهترین اقدام برای پیشگیری از تغییر سیستم



نمونه‌های تیون شده بامو هزینه نگهداری بالایی دارند

قابلیت و اطمینان به محصولات بامو شنیده ایم از جمله حساسیت قابل توجه این محصولات و در برخی موارد کاهش روغن موتور اما مشکلی که دیده می‌شود مربوط به کاسه‌نمد‌های سوپاپ است که معمولاً خراب و باعث ورود روغن به محفظه احتراق می‌شود. این امر سبب مصرف اضافه روغن خواهد شد و سبب می‌شود بامو جذاب شما هنگام استارت پیشرانه و گاز دادن بیش از حد به دلیل تولید دود، مانند یک دود کش بزرگ به نظر برسد.

خرید یک خودرو گران اما با قیمت پایین به این معنی نیست که شما هزینه‌های نگهداری چندانی نخواهید داشت. این موضوع به‌ویژه درباره خودروهای قدیمی بامو مانند این الپینا ۲۰۰۷ B7 صدق می‌کند. تایلر هورر، مجری کاراز هوویز از این موضوع آگاهی دارد اما از آنجاکه ۳۵۰۰ دلار برای این خودرو مشکی رنگ پرداخت کرده است به نظر می‌رسد پیش از هر چیز برای سر پا کردن الپینا B7؛ پرداخت مبالغی بیش از قیمت خودرو را در نظر داشته است. صحبت‌های بسیاری درباره





افزایش اتوبوس‌های برقی در اسپانیا



دولت مادرید قصد دارد ۱۵ اتوبوس برقی جدید خریداری کند تا تعداد وسایل حمل‌ونقل الکتریکی در شهر را به ۸۲ دستگاه برساند. در حال حاضر تعداد اتوبوس‌های برقی در حمل‌ونقل این شهر به ۸۲ دستگاه رسیده که البته شهردار اعلام کرده است در آینده‌ای نه‌چندان دور این نوع اتوبوس‌ها به‌طور کامل جایگزین وسایل حمل‌ونقل شهری خواهند شد.

اتوبوس‌های جدید از طولی برابر با ۱۲ متر برخوردارند و باید با روش‌های استاندارد

مورد آزمایش قرار گیرند. این خودروهای برقی پس از گذراندن این مرحله، در مسیر جدیدی مورد استفاده قرار خواهد گرفت. مدل **BYD K9UB** ساخت چین که در این شهر استفاده خواهد شد، دارای دو موتور ۱۵۰ کیلوواتی است که انرژی مورد نیاز خود را از دو باتری لیتیوم‌فوسفات تامین می‌کند. اگر این باتری‌ها به‌طور کامل شارژ شود، اتوبوس می‌تواند یک مسیر چهار ساعته، یعنی بیش از ۲۰۰ کیلومتر را طی کند که البته این نیز به شرایط مسیر حرکت و شرایط آب و هوایی بستگی دارد.

تبعات تاخیرها و تعویق‌های پیاپی در اجرای یک «برپروژه»

هزینه‌های اجرای طرح نوسازی ناوگان تجاری چهار برابر شد

در شرایط فعلی بازار ارز، اجرای این پروژه حتی با واردات کامیون‌های اروپایی کار کرده هم شدنی به نظر نمی‌رسد

نوربالا

در شرایط کنونی که رانندگان کامیون و اتوبوس از نظر قیمت خدمات به شدت تحت فشار هستند، هزینه‌های جاری آن‌ها مانند لاستیک و روغن بسیار بالاست، کیفیت سوخت پایین است و هزینه تعمیرات نسبت به نرخ‌های جهانی بالاست، این طرح هم به موفقیت نخواهد رسید



فرانک آقاصفی

f.aghasafi@autoworld.ir

«طرح نوسازی خودروهای تجاری در بدو ورود به مراحل جدید خود مشکلات بسیاری را به همراه داشته و افزایش قیمت خودروهای تجاری به واسطه نرخ صعودی ارز نیز مزید بر علت شده است. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان اجرای این طرح با اما و اگرهایی همراه خواهد بود که قابلیت اجرای آن را از بین خواهد برد. اضافه شدن واردات به اجرای این طرح گرچه قرار بود راهکاری اساسی باشد، اما نبود خدمات پس از فروش و عدم تضمین سلامت این خودروها موضوعی است که احتمال می‌رود واردات کارکرده‌ها را با مشکل مواجه کند. هرچند اورهال شدن این خودروها توسط کمپانی مادر، موضوع انگیزشی حضور در این طرح بود، با این حال به گفته فرید زاهه؛ این اقدام چه در تحریم‌ها و چه بدون تحریم‌ها امکان‌پذیر نیست، مگر آن که با همکاری برخی از تعمیرکاران مجاز این برندها در کشورهای ثالث انجام شود. در ادامه نظرات این کارشناس صنعت خودرو را در خصوص اجرای طرح نوسازی می‌خوانید.

«اورهال کردن کارکرده‌های اروپایی امکان‌پذیر نیست فرید زاهه با اشاره به موضوع اورهال شدن خودروهای

وارداتی توسط شرکت مادر تصریح کرد: «اورهال کردن خودروها در خارج از کشور به‌طور قطع نشدنی است. چنین سیستمی در شرکت‌های مادر وجود ندارد و نمی‌توان به‌عنوان مثال خودروهای کارکرده ولو را در شرکت تولیدکننده اورهال کرد.»

این کارشناس صنعت خودرو کشور افزود: «در بهترین حالت برخی از تعمیرکاران مجاز ولو در کشوری مانند آلمان یا ترکیه بازدیدی بر این خودروها خواهند داشت و سرویس آن را انجام می‌دهند.» وی احتمال تأثیر تحریم‌ها بر اورهال شدن این خودروها را رد کرد و گفت: «این موضوع هیچ ارتباطی با تحریم‌ها ندارد و در شرایط غیر از تحریم‌ها نیز این کار عملی نبود.»

نبود خدمات شرکتی بازدارنده اجرای طرح نیست وی در ادامه با اشاره به موضوعات مطرح شده در زمینه بلا تکلیفی خدمات کامیون‌های کارکرده وارداتی عنوان کرد: «عدم ارائه خدمات از سوی خودروسازان، به دلیل عدم کیفیت خدمات ارائه‌شده از سوی آن‌ها، تأثیر چندانی در بازار ندارد.»

وی افزود: «در حال حاضر هم بسیاری از خودروهای داخلی فاقد خدمات هستند. بنابراین عدم ارائه خدمات عامل بازدارنده‌ای در بازار نخواهد بود.» این کارشناس صنعت خودرو در ادامه تصریح کرد: «خدمات پس از فروش شرکتی به واسطه نرخ بالایی که دارد، در ایران چندان جذابیتی ندارد.

این موضوع شامل خودروهای سواری هم می‌شود که بعد

از دوره گارانتی، خدمات شرکتی ندارند.» وی بیان کرد: «فرمول‌هایی که باید براساس اعتقاد ISQI در شرکت اجرا شود، هزینه‌زاست و امکان رقابت خدمات شرکتی را با واحدهای غیرشرکتی از بین می‌برد و باعث می‌شود بازار این صنعت از دست شرکت‌ها خارج شود.»

حذف خودروسازان از بازار خدمات خارج از گارانتی فرید زاهه مزیت دسترسی به قطعات اصلی به واسطه استفاده از خدمات پس از فروش شرکتی را هم کارآمد ندانست و اظهار کرد: «خودروسازان داخلی نیز در حال حاضر نه قطعات دارند و نه ابزار مخصوص ارائه خدمات.»

وی بیان کرد: «مشکل ارائه خدمات و تامین قطعات در واقع تنها مربوط به خودروهای کارکرده وارداتی نخواهد بود، بلکه شبکه خودروهای تجاری ایران سال‌هاست با این مشکلات دست‌وپنجه نرم می‌کند.»

وی با اشاره به سهم تجاری‌سازان داخلی از بازار خدمات پس از فروش گفت: «به جز دو شرکت ماموت و عقاب افشان سایر خودروسازان سهم چندانی از خدمات پس از فروش ندارند و مالکان خودروهای آن‌ها تنها در دوران گارانتی به واحد خدمات پس از فروش شرکت

مراجعه می‌کنند.»

وی نبود ابزار کامل، آموزش و قطعه را مشکلات اصلی شرکت‌های داخلی در ارائه خدمات پس از فروش دانست و گفت: «نمی‌توان گفت کیفیت خدمات در شرکت‌ها

بی‌نظیر است و نبود آن‌ها برای خودروهای کارکرده مشکلاتی را به وجود می‌آورد.

در واقع محصولات کارکرده که به کشور وارد شوند، حکم محصولات داخلی را دارند که دوران گارانتی آن‌ها گذشته است و مالکان برای تعمیرات به تعمیرگاه‌های غیرشرکتی مراجعه می‌کنند.»

تعویق در نوسازی و چهار برابر شدن قیمت خودروها زاهه در خصوص امکان اجرای طرح جدید نوسازی در کشور و تأثیر نرخ ارز بر این طرح گفت: «در حال حاضر نرخ ارز به اندازهای افزایش پیدا کرده است که به نظر نمی‌رسد طرح نوسازی حتی با شرایط فعلی قابل اجرا باشد.»

این کارشناس صنعت خودرو کشور اظهار کرد: «اجرای این پروژه به اندازه‌ای به تعویق افتاد تا کامیون‌های صفر تبدیل به مدل‌های کارکرده و دست دوم شد و قیمت‌ها نسبت به گذشته ۴ برابر افزایش یافت.»

وی بیان کرد: «در شرایط کنونی که رانندگان کامیون و اتوبوس از نظر قیمت خدمات به شدت تحت فشار هستند، هزینه‌های جاری آن‌ها مانند لاستیک و روغن بسیار بالاست، کیفیت سوخت پایین است و هزینه تعمیرات نسبت به نرخ‌های جهانی بالاست، این طرح هم به موفقیت نخواهد رسید.

پولی که در گذشته می‌توانست برای خرید ۴ خودرو هزینه شود در وضعیت فعلی برای خرید یک خودرو سنگین کافی خواهد بود. یکی از بزرگ‌ترین اشتباه‌های مدیران قبلی وزارت صنعت، تعویق در نوسازی بود.»

آغاز فروش پیکاپ‌های بنزینی و دیزلی ایران خودرو

«شرکت ایران خودرو تازه‌ترین طرح فروش وانت پیکاپ فوتون دیزلی و بنزینی خود را اعلام کرده است. براساس این بخشنامه که از تاریخ ۱۷ تیر ماه قابل اجرا است، متقاضیان این خودروها می‌توانند به سبایت این شرکت مراجعه کرده و براساس شرایط مورد نظر خود، برای خرید این پیکاپ ثبت نام کنند.

براساس این طرح پیکاپ بنزینی این خودروساز با قیمت ۵میلیارد و ۱۵۰ میلیون ریال و مدل دیزلی آن نیز با قیمت ۵میلیارد و ۵۵۰ میلیون ریال به فروش خواهد رسید. زمان تحویل این خودروها براساس طرح انتخاب‌شده از مرداد تا آذرماه سال جاری متفاوت خواهد بود.



پیش فروش پیکاپ الکتریکی – هیدروژنی نیکلا

«نیکلا با دریافت پیش پرداخت قابل استرداد اقدام به شروع فروش پیکاپ بجر (Badger) کرده است. این استارت‌آپ خودرویی اعلام کرده سه نوع سپرده را در یافت می‌کند؛ افرادی که ۲۵۰ دلار بپردازند می‌توانند این پیکاپ را با تخفیف ۵۰۰ دلاری خریداری کرده و یک بلیت برای تماشای معرفی این خودرو در رویداد ویژه دنیای نیکلا را دریافت کنند. افرادی که این اقدام را انجام دهند، همچنین یک بلیت ورود برای برنده شدن در قرعه‌کشی یک دستگاه بجر رانیز دریافت خواهند کرد. گزینه دوم هم به عنوان «پکیج شکارچی» شناخته شده و سپرده ۱۰۰۰ دلاری را می‌طلبد. در عوض خریداران خواهند توانست از تخفیف ۲ هزار دلاری خرید خودرو، دو بلیت دنیای نیکلا و پنج بلیت برنده شدن بجر رایگان را دریافت کنند. نهایتاً نیز به «پکیج عسل» می‌رسیم که سپرده ۵ هزار دلاری را می‌طلبد. در این صورت خریدار پیکاپ یادشده در نسخه مدیران خواهد بود که اعضای رئیس نیکلا رانیز به همراه دارد. خودروساز سفارش داده‌شده با این سپرده تخفیف ۱۰ هزار دلاری، دو صندلی ویژه در دنیای نیکلا و ۲۵ بلیت قرعه‌کشی بجر رایگان را به خریدار اعطا خواهد کرد. تمامی سپرده‌ها تا پیش از اول نوامبر سال ۲۰۲۰ قابل استرداد بوده است، اما پس از این تاریخ و در صورت انصراف خریدار مبلغ ۲۵۰ دلار از سپرده یادشده کسر خواهد شد. نیکلا بجر جایگاه منحصر به فردی در بازار خواهد داشت، زیرا هم به صورت الکتریکی و هم به صورت سلول سوختی هیدروژنی عرضه خواهد شد. قیمت نسخه الکتریکی از حدود ۶ هزار دلار شروع خواهد شد، در حالی که مدل هیدروژنی با بهای حدود ۸۰ هزار دلاری در دسترس خواهد بود. به گزارش پدال، هر دو مدل حداکثر قدرت ۹۰۶ اسبی و گشتاور ۱۳۲۸ نیوتون متری خواهد داشت.





مدل صفر کیلومتر آن در بازه قیمتی یک میلیارد تومان عرضه می‌شد اما حال با قرار گرفتن در محدوده ۲ میلیارد تومانی باید هایلوکس را یک خودرو تمام‌لوکس به حساب آورد زیرا دیگر عنوان خودرو کار برانده آن نیست!

در اکثر کشورها وانت پیکاپ‌ها خودروهای کار هستند. هر چند در بازار ایران به‌رغم آنکه پیکاپ‌ها در سگمنت خودروهای تقریباً لوکس قرار داشتند اما شرایط کاربری آنها تا حدودی همین‌گونه بود. تنها مدل وارداتی پیکاپ‌ها در بازار ایران، تویوتا هایلوکس است که سال گذشته



هایلوکس لوکس!

مسابقه نرخ ارز و قیمت خودرو

هشدار درباره تاثیر بهای وارداتی‌ها بر خودروهای ساخت داخل

خودروهای وارداتی به‌دلیل افزایش قیمت‌ها از بین می‌رود، بنابراین این گروه به‌سمت خودروهای چینی خواهند رفت. این اقدام باعث تغییر قیمت این خودروها می‌شود و در نهایت موج تغییرات قیمتی به‌سمت بازار پایین‌دستی یعنی خودروهای تولید داخل روانه خواهد شد. از این‌رو، انتظار می‌رود مسئولان وزارت صمت کنترل بازار خودروی وارداتی را هم جزو اولویت‌های خود قرار دهند.

به‌طوری‌که بهای وارداتی‌ها در نوبت صبح و بعدازظهر در مدل‌های پر فروش و حتی در مدل‌های دیگر متغیر است. البته شاید مسئولان وزارت صمت اعلام کنند در شرایط فعلی کنترل بازار خودروهای وارداتی در اولویت کاری آنها نیست اما همان‌طور که بارها اشاره کرده‌ایم تغییر قیمت خودروهای وارداتی در نهایت در فاصله زمانی دو تا سه‌ماه آینده به بخش خودروهای تولید داخل نیز منتقل می‌شود و از آنجاکه قدرت خرید مشتریان

افزایش نرخ ارز در بازار باعث شده است چشم‌انداز روشنی برای آن متصور نباشد. ازسوی دیگر قیمت خودرو به‌خصوص خودروهای وارداتی به نرخ ارز وابسته است. البته باید این نکته را مدنظر قرار داد که قیمت خودروهای تولید داخل نیز به‌صورت غیرمستقیم وابسته به نرخ ارز است. حال با رشد هر روزه نرخ ارز شاهد تغییر روزانه قیمت خودروهای وارداتی هستیم.

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	سگمنت	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	فاصله محورها (میلی متر)	کشور سازنده	قیمت شرکت	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا یک میلیارد تومان															
مزدا ۳ تیپ ۴	C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	۱۳۴۰	۲۶۳۹	ژاپن	موجود نیست	۶۴۵	سراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو ۲۰۱۸	C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	۲۶۵۰	کره جنوبی	موجود نیست	۶۸۰	اپتیم ۲۰۱۳
فوتون ساوانا	J	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک 6HP21	۱۳.۹	۹.۸	۱۹۹۰	۲۷۹۰	چین	۵۳۱	۷۵۰	تویوتا رאו ۲۰۱۳
هنتنگ X5	J	جلو	SUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۴	۲۱۵	CVT	۱۱.۹	۷.۷	۱۴۹۸	۲۶۰۰	چین	۳۹۹	موجود نیست	سانتافه ۲۰۱۵
هنتنگ X7	J	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۹۰	۲۵۰	۸ اتوماتیک 6DCT	۷.۹	۸.۸	۱۶۸۵	۲۸۱۰	چین	۴۳۹	۷۰۰	سانتافه ۲۰۱۵
تویوتا کرولا GLI	C	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸.۱	۱۲۷۵	۲۷۰۰	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	کمری ۲۰۱۳
میتسوبیشی ASX 2018	J	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	۲۶۷۰	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	تویوتا رאו ۲۰۱۳
کیا اسپور تیج	J	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۷۵	۲۲۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۹.۲	۱۵۸۸	۲۶۴۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	سانتافه ۲۰۱۵
هیوندای آی ۴۰	D	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۶	۲۱۲	۶ اتوماتیک	۹	۸.۷	۱۴۵۵	۲۷۷۰	کره جنوبی	موجود نیست	موجود نیست	کیا کاندز ۲۰۱۳
سوناتا LF	D	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	۲۸۰۴	کره جنوبی	موجود نیست	۸۳۰	هیوندای آزر ۲۰۱۳
تویوتا کمری XLE	D	جلو	سدان	Electric + 2500	۲۰۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۵	۵.۸	۱۵۸۱	۲۷۷۵	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	هیوندای آزر ۲۰۱۴
کیا اپتیم ۲۰۱۸	D	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	۱۴۷۵	۲۸۰۴	کره جنوبی	موجود نیست	۷۴۰	کیا کاندز ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	C	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	۲۸۰۸	فرانسه	موجود نیست	۹۰۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	J	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	۲۶۷۰	کره جنوبی	موجود نیست	۹۰۰	هیوندای سانتافه
نیسان جوک اسپرت	J	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	۲۵۳۰	ژاپن	موجود نیست	۶۶۰	کیا سورنتو ۲۰۱۳-۲۰۱۲
بورگوارد BX7	J	جلو	دو دیفرانسیل	۲۰۰۰ توربو	۲۲۴	۳۰۰	۶ اتوماتیک	۹.۸	۹	۱۷۴۰	۲۷۶۰	آلمان	موجود نیست	۸۵۰	BMW X3 2013
سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	D	جلو	سدان	Electric + 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	۲۸۰۵	کره جنوبی	موجود نیست	۹۵۰	تویوتا کمری هایپرید
کیا اپتیم ۲۰۱۸ هایپرید	D	جلو	سدان	Electric + 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	۲۸۰۵	کره جنوبی	موجود نیست	۹۳۰	تویوتا کمری هایپرید
تویوتا CHR ۲۰۲۰	J	چهار چرخ جلو	CROSSOVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	۶.۳	۱۳۷۵	۲۶۴۰	ژاپن	موجود نیست	۹۵۰	DS6
بی ام دبلیو ۲۱۸	C	جلو	MPV	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۸ اتوماتیک	۹.۶	۵.۱	۱۳۲۰	۲۶۷۰	آلمان	موجود نیست	۸۵۰	تویوتا پریویا
تویوتا پریوس	B	جلو	سدان	Electric + 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۶	۱۴۵۰	۲۷۰۰	ژاپن	موجود نیست	موجود نیست	سوناتا هایپرید ۲۰۱۰-۲۰۱۱
پژو ۵۰۸	D	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۶۳	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۹	۶.۹	۱۴۱۰	۲۸۱۷	فرانسه	موجود نیست	۸۸۰	اپتیم ۲۰۱۶
تا یک میلیارد و ۵۰۰ تومان															
کیا اسپور تیج ۲۰۱۸	J	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	۲۶۷۰	کره جنوبی	موجود نیست	۱۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۰.۵	۸.۳	۱۵۸۸	۲۷۰۵	کره جنوبی	موجود نیست	۱۰۵۰	BMW X3 2013
کیا سورنتو ۲۰۱۸	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۸	۱۰.۷	۱۷۰۰	۲۷۸۰	کره جنوبی	موجود نیست	۱۳۵۰	BMW X3 2013
تویوتا RAV4 2018	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۵۰۰	۱۷۷	۲۳۳	۶ اتوماتیک	۹.۵	۹.۲	۱۶۲۰	۲۶۶۰	ژاپن	موجود نیست	۱۲۵۰	لکسس ان ایکس
میتسوبیشی اولندر ۲۰۱۸	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	۲۶۷۰	ژاپن	موجود نیست	۱۰۰۰	لکسس RX 2010
میتسوبیشی اولندر هایپرید	J	چهار چرخ	CROSSOVER	Electric + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	۲۶۷۰	ژاپن	موجود نیست	۱۱۵۰	لکسس NX 300 H
هیوندای سانتافه ۲۰۱۷	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	۲۷۰۰	کره جنوبی	موجود نیست	۱۱۶۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	D	جلو	هاچ بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	۲۷۲۷	فرانسه	موجود نیست	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	J	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	۲۷۳۲	فرانسه	موجود نیست	موجود نیست	BMW X3 2013
رنو کولئوس ۲۰۱۸	J	چهار چرخ	CROSSOVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	۲۷۰۵	فرانسه	موجود نیست	۱۰۸۰	bmw X3 2011
تویوتا CHR 1800	J	چهار چرخ	CROSSOVER	Electric + 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	۶.۵	۱۳۷۵	۲۶۴۰	ژاپن	موجود نیست	۱۰۰۰	DS6
هیوندای آزا	E	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۹۰	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۱	۸.۵	۱۸۰۰	۲۸۴۵	کره جنوبی	موجود نیست	۱۱۷۰	BMW 520 2014
فولکس واگن پاست	D	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	۱۴۸۰	۲۷۹۱	آلمان	موجود نیست	۱۱۸۰	BENZE 200 2014
بی ام دبلیو ۱۲۰	C	عقب	هاچ بک	توربو ۱۶۰۰	۱۷۷	۲۵۰	۸ اتوماتیک	۸.۴	۶.۶	۱۵۰۵	۲۶۵۹	آلمان	موجود نیست	۱۱۰۰	BMW 328
بی ام دبلیو ۱۲۵	C	عقب	هاچ بک	توربو ۲۰۰۰	۲۱۸	۳۱۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۵.۷	۱۴۷۵	۲۶۹۰	آلمان	موجود نیست	۱۲۵۰	BMW 428
فولکس واگن تیگوان	J	دو دیفرانسیل	Cross over	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۷.۳	۱۶۴۵	۲۶۷۷	آلمان	موجود نیست	۱۵۰۰	BMW X3 2014

آدرس واحدهای شماره گذاری مستقر در کارخانجات

■ **گروه بهمن:** بعد از کیلومتر ۱۳ جاده مخصوص کرج، جنب کاشی ایرانا ■ **ایران خودرو:** کیلومتر ۱۴ جاده قدیم کرج، اداره تحویل ایران خودرو، درب ۱۶ ■ **سایپا:** کیلومتر ۱۵ جاده مخصوص کرج، بعد از چهارراه ایران خودرو، بلوار ۵۲، اداره تحویل سایپا ■ **ایران خودرو دیزل:** کیلومتر ۷ جاده ساوه، شرکت ایران خودرو دیزل ■ **سایپا دیزل:** کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، ساختمان رنا، دفتر مرکزی فروش سایپا دیزل ■ **کرمان موتور:** کیلومتر ۱۶ جاده قدیم کرج، بلوار کرمان خودرو، بلوار نخل، شرکت کرمان موتور ■ **آسان موتور:** کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان ۱۶، شرکت آسان موتور ■ **کارخانجات کم تولید:** کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، روبه‌روی فروشگاه سپه، انتهای خیابان ۳۰، اداره تحویل شرکت مدیران خودرو

Freedonia

افزایش تقاضا برای
ادتیوهای آنتی اکسیدان

«براساس گزارشی از سوی شرکت معتبر فر دونیا (freedonia) به عنوان یکی از شرکت‌های معتبر تحقیقات در حوزه روانکارهای ایالات متحده، تا سال ۲۰۲۲ تقاضا برای افزونه آنتی اکسیدان به ۸۸ هزار و ۴۰۰ تن خواهد رسید. این شرکت به تازگی متوجه شده است تولیدکنندگان برای فرآوری محصولات با کیفیت‌تر و با پایداری بیشتر، نیاز بیشتری به این نوع از افزونه‌ها دارند و این

ادتیو باید جایگزین ادتیوهای به‌دست آمده با روی شود. آن‌ها همچنین متوجه شده‌اند استفاده از این ادتیو در سال جاری ۰/۸ درصد یا یک میلیون و ۱۸۰ هزار تن افزایش پیدا کرده است و با ادامه این روند، در سال‌های آتی باید شاهد استفاده هرچه بیشتر از این مواد در بسته‌های افزونه‌ها باشیم که در نهایت باعث افزایش قیمت آن‌ها خواهد شد.

روغن ساز آسیایی به سمت انرژی‌های جدید می‌رود

حمایت «پتروناس» از استارت‌آپ‌های انرژی خورشیدی

(MohdAzli Ishak) مدیر سرمایه‌گذاری پتروناس گفت: «ما باور داریم که این سرمایه‌گذاری در رشد تجاری استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر موثر خواهد بود و تیم اس‌دی‌ان نیز تمام تلاش‌اش را با شور و اشتیاق و اراده بیشتر برای پیشبرد اهداف در اجرای توسعه پایدار به کار خواهد گرفت.» راج ریدوان، مدیر ارشد اجرایی اس‌دی‌ان نیز در این باره گفت: «این شرکت امیدوار است با به کارگیری فن‌آوری‌های جدید قدرت انرژی پایدار را به جهانیان اثبات کند.

ماموریت ما ایجاد پیوند بین مردم و مشاغل با راه‌حل‌هایی براساس انرژی‌های پایدار واقعی همچون نور خورشید است. ما باور داریم که پذیرش سیستم PV خورشیدی در نقطه انعطاف‌پذیری قرار دارد و در صورت حمایت دولت مالزی امکان افزایش ابعاد پروژه و کاهش هزینه‌های تمام‌شده وجود خواهد داشت. مادر مالزی و جنوب شرق آسیا شاهد پتانسیل بالقوه‌ای برای رشد استفاده از این نوع انرژی‌ها هستیم.» بخش سرمایه‌گذاری پتروناس در سال ۲۰۱۹ تاسیس شده و طی یک‌سال اخیر به دنبال نوآوری‌هایی برای حفظ جایگاه رقابتی پتروناس بوده است. با وجود اینکه حرکت اصلی این بخش به گونه‌ای بوده که صنایع مرتبط با نفت و گاز را حمایت می‌کرده است، اما بخشی از این سرمایه‌گذاری روی شرکت‌های مرتبط با مواد اولیه و حتی توسعه انرژی‌هایی است که در آینده بیشتر به کار بشر خواهند آمد. البته در حال حاضر این بخش تنها از شرکت‌هایی حمایت می‌کند که به‌مرحله نخست سوددهی رسیده باشند و برای گسترش فعالیت‌های خود نیازمند سرمایه‌گذار باشند.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«شرکت مالزیایی وابسته به دولت پتروناس، به تازگی سرمایه لازم را برای ادامه فعالیت‌های شرکت «sdn bhd» تامین کرده است. این شرکت که در زمینه گسترش استفاده از نیروی خورشیدی در سطوح خانگی و صنایع کوچک تا متوسط فعالیت می‌کند، در حال حاضر تمرکز خود را روی بازار مالزی قرار داده است. البته این دومین طرح سرمایه‌گذاری پتروناس در سال جاری است که در زمینه گسترش استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر انجام می‌شود. پیش‌بینی شده است قرارداد بین این دو مجموعه در پایان ماه ژوئیه امسال امضا شود.

اس‌دی‌ان یک شرکت نوآور در زمینه ارائه راهکارهای تک‌مرحله‌ای استفاده از سیستم‌های انرژی خورشیدی با بالاترین سطح فناوری و قیمت رقابتی در طراحی، توزیع و نگهداری و نصب است. همچنین این شرکت نخستین آکادمی استفاده از انرژی خورشیدی را در مالزی افتتاح کرده است که در این محل به آموزش و توسعه دانش فنی برای جوانان این منطقه می‌پردازد. در این راستا مهدعلی اشاک

لیست قیمت محصولات موتور شرکت نفت تهران

روغن‌های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
	بهران تکتاز ۵۰-۲۰W	API SG	گالن فلزی	۶۴۱,۶۰۵	-
	بهران پیشناز ۵۰-۲۰W	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۷۱۶,۳۶۵	-
	بهران پیشناز ۴۰-۱۰W	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۰۵۴,۲۹۶	-
	بهران سوپر پیشناز ۵۰-۲۰W	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۸۳۰,۵۵۷	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان
	بهران سوپر پیشناز ۴۰-۱۰W	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۲۱۴,۶۸۲	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان
	بهران رانا ۴۰-۱۰W	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۴۵۷,۶۲۰	-
	بهران رانا ۵۰-۵W	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۹۱۴,۳۸۳	-
	بهران رانا ۳۰-۵W	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۹۱۴,۳۸۲	-
	بهران سوپر رانا ۴۰-۱۰W	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۶۰۳,۳۸۲	-
	بهران سوپر رانا ۴۰-۵W	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۷۴,۶۸۱	دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان
	بهران سوپر رانا ۳۰-۵W	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۱۴,۲۵۳	-
	بهران سوپر رانا ۲۰-۰W	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۵۷۸,۲۴۶	-

لیست قیمت محصولات موتور شرکت نفت سپاهان

روغن‌های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
	سوپر پلاتینیوم اسپیدی 5W30	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۸۵۳,۰۰۰	-
	پلاتینیوم اسپیدی 10W40	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۶۰,۳۵۰	-
	سوپر پاور اسپیدی اسپیشال 10W40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۰۹,۰۰۰	-
	سوپر پاور اسپیدی 20W50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۷۸۹,۰۴۵	-
	پاور پلاس اسپیدی 10W40	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۱,۶۲۸	-
	یورو پیوم اسپیدی 10W40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۸۷۶,۴۲۵	-
	پاور اسپیدی 20W50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۷۱۳,۹۹۳	-
	سوپر گلدن اسپیدی 20W50	API SG	چهار لیتری پلاستیکی	۶۴۱,۶۰۷	-

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

تأمین کننده انواع گریس و روغن‌های صنعتی فوکس لوبریتک

- روغن دنده CLP : RENOLIN CLP Series
- روغن هیدرولیک HLP, HVLP : RENOLIN B/ BHVI Series
- روغن کمپرسور VDL : RENOLIN 500 Series
- گریس چرخ دنده‌های باز : CEPLATTYN KG 10 HMF-Series
- گریس چند منظوره لیتیومی : RENOLIT MP & FEP

LUBRITECH
Special Application Lubricantsتلفکس: ۰۲۱-۷۱۱۶۴
www.fuchs.ir



رینگ‌های ۲۱۰۲۰ و ۱۲۲ اینچی آپشنال نیز بر جذابیت بصری ای-ترون S افزوده است. اما نکته قابل توجه در ای-ترون S 2021 ضریب درگ ۰.۲۸ است که چنین ضریب آیرودینامیک عالی، آن هم برای یک خودرو اس‌یووی به یمن خطوط شکسته منقطع، جلو پنجره فاقد منافذ متحرک و ورودی‌های هوای فعال درون سپر جلو فراهم شده است. همچنین در این نسخه از ای-ترون شاهد طراحی و نصب آینه‌های جانبی نیستیم و دوربین‌های پیشرفته نسل جدید جایگزین آینه‌های جانبی شده است که به دلیل کوچک‌تر بودن سطح مقطع دوربین نسبت به آینه، در این مدل ویژگی آیرودینامیکی و نهایتاً پرفورمنس خودرو بهبود یافته است.

«به تازگی کمپانی آئودی نسخه اسپرت‌تر از اس‌یووی سایز متوسط لاجبری کراس‌اوور خود را با نام ای-ترون S معرفی کرد. خطوط شکسته و سطوح و فرم‌های تخت در کنار المان‌های جدید طراحی آئودی کاراکتری خاص و نافذ برای ای-ترون S فراهم آورده تا با وجود گرافیک چراغ‌های جلو و جلو پنجره فاقد منافذ هوا و دو دریچه فعال درون سپر، این بلند قامت تمام‌الکتریکی ظاهری تهاجمی داشته باشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های پیوسته LED با گرافیک خاص درون چراغ‌ها و زاویه مشخص، ظاهری زیبا و شکیل به این کراس‌اوور سایز متوسط لاجبری تمام‌الکتریکی بخشیده است.



ضریب درگ فوق‌العاده آئودی «ای-ترون S»

تلگرام

Telegram

راهکار افزایش کیفیت چیست؟

این روزها در محافل خودرویی پیرامون کیفیت خودروها بحث‌های فراوانی مطرح می‌شود؛ تا آنجا که در ذهن مخاطبان این سوال مطرح می‌شود که کیفیت تا چه میزان افزایش می‌یابد و در کل راهکار افزایش آن چیست؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیت قطعات پلاستیکی و الکترونیکی خودروها برای ارتقا جای کار بسیار دارد. زیرا تولید این قطعات در صنعت خودرو کشور ما نوا بوده و در حال توسعه است. این در حالی است که تولید قطعات مکانیکی و انتقال قدرت در سال‌های اخیر بارشد کیفیت همراه بوده است.

دهقانی

کیفیت‌رانی توان چگونگی روند تولید و استفاده از مواد اولیه مرغوب دانست و مواد اولیه عامل اصلی در تامین قطعه با کیفیت محسوب می‌شود. اما در حال حاضر با وجود تحریم‌ها برای تامین مواد اولیه و در عین حال شیوع ویروس کرونا، مشکلات تولید دوچندان شده است و این بر کیفیت قطعات خودروهای در حال تولید به شدت اثرگذار است. بنابراین برای تهیه و تامین مواد اولیه مرغوب باید انرژی بیشتری صرف شود.

امیری

معتقدم قطعه‌سازان همگام با پیشرفت تکنولوژی باید کیفیت قطعات را نیز ارتقا دهند و بارها این مساله مطرح و حتی بررسی شده است. اما چندان به این مهم توجه نمی‌شود که خودرو سازان با تامین به موقع مطالبات و عدم ایجاد فشار روی قطعه‌سازان، باید زمینه لازم را برای تولید محصول با کیفیت فراهم کنند.

قاسمی

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

ایجاد صدا در

سیستم تعلیق

«خودرو کره‌ای مدل ۲۰۱۶ دارم که حدود ۵ هزار کیلومتر کار کرده است. سه هفته قبل در زمان حرکت در اتوبان و پس از حدود ۴ ساعت رانندگی، صدای بسیار زیادی از بخش عقب خودرو به گوش رسید. پس از گذشت یک هفته با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی اعلام کرد این مشکل ناشی از گلاژ نبودن قطعات است که به رغم انجام این کار باز هم صدا به میزان کمتری به گوش می‌رسید. با مراجعه مجدد به نمایندگی کارشناس فنی تشخیص داد که به دلیل خرابی سیستم تعلیق این صدا تولید می‌شود و پس از تعویض قطعات سیستم تعلیق، مشکل تا حدودی مرتفع شد.

مجید مهری - تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۱۱

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۲۱۲

کدام عامل سبب استهلاک بیشتر سیستم تعلیق می‌شود؟

۱- عدم تنظیم فشار باد تایرها
۲- حرکت با سرعت‌های بالا روی سطوح ناهموار
۳- عدم توجه به تعویض قطعات مصرفی



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کیفیت نور معابر سطح شهر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در پاسخ به این پرسش ۳۳ درصد به گزینه یک یعنی مناسب و ۶۷ درصد به گزینه دوم یعنی نامناسب رأی داده بودند.



باشد. در چنین حالتی باید شمع مناسب پیشرا نه خودرویتان جایگزین نمونه قبلی شود. ۵- گرفتگی در آگزوز خودرو و بازگشت مقداری دود به داخل سیلندر ها منجر به حالت ریپ زدن در خودرو می‌شود. با توجه به این مساله باید آگزوز خودرو باز و ضمن بررسی برای رفع مشکل در صورت نیاز این قطعه تعمیر یا تعویض شود. همچنین لرزش در زمان رانندگی با وجود دیفرانسیل عقب بودن خودرو و شتاب به چهار شاخه گاردان خودرو مربوط می‌شود و احتمال دارد این قطعه معیوب شده باشد که در این صورت برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود. اما اگر با تعویض چهار شاخه مشکل رفع نشد باید لاستیک‌ها را بالانس و همچنین بلبرینگ‌های چرخ را نیز تعویض کنید. در آخر اینکه شنیده شدن صدای تقه از قسمت میانی خودرو با در نظر داشتن این نکته که خودرو شما دیفرانسیل عقب است، تنها می‌تواند ناشی از لقی اتصالات میل گاردان باشد. به عبارت دیگر اگر لقی میان اتصالات گاردان و به ویژه بلبرینگ بیش از حد استاندارد باشد، صدای تقه مانند ای ایجاد می‌شود که برای رفع آن باید بلبرینگ تعویض و اتصالات گاردان تنظیم شود.

جرقه زنی در کنار سیستم سوخت رسانی در عملکرد صحیح موتور تاثیر گذار است. بنابراین هرگونه اشکالی در هر یک از این سیستم‌ها می‌تواند مشکلاتی چون ریپ زدن و عدم کشش مناسب خودرو هنگام حرکت و عدم کارکرد صحیح موتور را در پی داشته باشد. با این وجود با توجه به اینکه سیستم جرقه زنی خودرو و شما از نوع چکش برق است، اگر چکش برق دالکو معیوب شده باشد، می‌تواند موجب ریپ زدن خودرو شود. در این حالت برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود. لازم به ذکر است اگر با تعویض چکش برق همچنان مشکل وجود داشته باشد، در این زمان باید وایرهای شمع را نیز بررسی کنید؛ چرا که احتمال دارد وایر ها به اصطلاح ضعیف کار کنند و قدرت جرقه را کاهش دهند. بنابراین باید وایرهای شمع تعویض شوند. ۴- همچنین اگر آخرین قطعه چرخه جرقه زنی یا همان شمع به دلیل کارکرد بسیار زیاد معیوب شود، در کنار بررسی‌های لازم باید تعویض شود. چرا که ممکن است پلاتین شمع با فاصله دهانه آن معیوب باشد یا به دلیل شکستگی بخش سرامیکی شمع، به اصطلاح برق دزدی به وجود آید و قدرت لازم برای جرقه زنی وجود نداشته

اختلالی ایجاد شده باشد، سبب ریپ زدن موتور می‌شود و در این صورت باید سطح سوخت موجود در کاربراتور که در بخش پیااله آن به واسطه شناور ها تنظیم می‌شود، مورد بررسی قرار گیرد. با در نظر گرفتن کارکرد مکانیکی شناور و تنظیم سطح سوخت، ممکن است به دلیل کارکرد بسیار زیاد، این قطعه مکانیکی معیوب شده باشد و سطح سوخت تنظیم نباشد و موتور خودرو ریپ بزند. برای رفع مشکل باید شناور تعویض شود و اگر با تعویض شناور نیز مشکل برطرف نشد، باید دهانه کاربراتور شست و شوده شود و پس از آن سوزن ژیکلور تمیز یا در صورت خرابی آن تعویض شود. توجه داشته باشید که فرایند عیب یابی توسط مکانیک آشنا به مرفی صورت گیرد. ۲- اگر هرگونه نشستی در ورودی هوا هنگام مکش موتور ایجاد شود، در روند کاری موتور تاثیر بسزایی خواهد داشت. در این صورت باید مانیفولد ورودی به موتور بررسی شود؛ چرا که احتمال دارد به دلیل شل بودن پیچ یا اتصالات مربوطه، هوای ورودی دچار نشستی شده باشد و با محکم کردن اتصالات و پیچ مربوطه مشکل برطرف می‌شود. ۳- همان طور که اشاره شد سیستم

پیامک

SMS

ریپ زدن موتور

خودرو پژو RD مدل ۷۹ دارم و به تازگی خودرو حین حرکت ریپ می‌زند و لرزش دارد. همچنین در آغاز حرکت صدای تقه مانند ای از بخش میانی خودرو به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۲۷۹۰***۹۰۴

«با توجه به اینکه سیستم سوخت رسانی خودرو شما کاربراتور و به نوعی مکانیکی است، برای پی بردن به علت خرابی باید پارامترهای بسیاری بررسی شود. بنابراین ریپ زدن خودرو می‌تواند ۵ علت عمده داشته باشد. ۱- ریپ زدن با عدم کارکرد صحیح موتور می‌تواند ناشی از تنظیم نبودن سیستم‌های سوخت رسانی و جرقه زنی باشد. در این صورت ابتدا باید سیستم سوخت رسانی خودرو که همان کاربراتور است، بررسی شود و اگر در روند ارسال سوخت به سیلندر ها

مکانیک خودبازبینی

Self Mechanic

تاثیر گرما بر خرابی قطعات

«گرما همواره تاثیرات منفی بر عملکرد قطعات و عمر مفید آن‌ها دارد. یکی از قطعاتی که در فصل‌های گرم سال به ویژه تابستان به دلیل روشن کردن کولر خودرو معیوب می‌شود، استپر موتور است. این قطعه وظیفه کنترل هوای ورودی به پیشرا نه را در شرایط مختلف به ویژه فعالیت موتور در دور آرام به عهده دارد که در صورت معیوب شدن آن، یکی از مشکلات زیر



در خودرو رخ می‌دهد. نخست اینکه در زمان راه سازی ناگهانی پدال گاز توسط راننده در سرعت‌های بالا، دور موتور نوسان خواهد داشت؛ تا حدی که خودرو تمایل به گاز خوردن ندارد. همچنین هنگام روشن کردن کولر، دور موتور خودرو به شدت افت می‌کند. در آخر اینکه در زمان استارت سرد، خودرو به سختی روشن می‌شود. البته موارد مذکور گاه به دلیل گیر باز کردن، سوختن یا کثیفی این قطعه ایجاد می‌شود. بنابراین برای جلوگیری از بروز مشکل، بهتر است مالکان خودروها هر شش ماه یکبار برای شست و شوی این قطعه اقدام کنند. علاوه بر آن، باید سوکت‌ها و محل نصب آن‌ها نیز شست و شو داده شود تا عمر مفید استپر موتور افزایش یابد. توجه داشته باشید قطعات باید توسط اسپری مخصوص شست و شو داده شوند و بلافاصله با دقت آن‌ها را خشک کنیم.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفا با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

فصل ارتباط داغ



اینترنت همیشگی

۳ ماه اشتراک رایگان تماشاخونه

asiatech.ir

91010000 | 1544

آیات



فروش بلیت قطار در سراسر کشور انجام می‌شود. هم‌وطنان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به‌صورت شبانه‌روزی و از سراسر کشور با سامانه ارتباط با مشتریان رجا (از طریق شماره تلفن ۱۵۳۹) تماس حاصل کرده یا به پایگاه اینترنتی raja.ir مراجعه کنند.

«عرضه بلیت قطارهای مسافری رجا برای بازه زمانی اول لغایت ۳۱ مردادماه ۱۹۹۹ از ساعت ۱۰ صبح امروز دوشنبه ۱۶ تیر ماه آغاز می‌شود. این فروش به‌صورت هم‌زمان اینترنتی و اپلیکیشن‌ها، تماس با ۱۵۳۹ و فروش حضوری از طریق کلیه مراکز مجاز



عرضه بلیت قطار برای نیمه تابستان از امروز

کدام قسمت هواپیماها بیشترین سابقه آتش گرفتن حین پرواز را دارد؟

آتش در آبی آسمان‌ها

سوانح آتش‌سوزی در هواپیماهای بوئینگ، ایرباس و توپولوف، در سه بخش موتور، کابین بار و کابین مسافران بوده است



زمین قرار گیرد. مهمان‌داران علاوه بر وظایفی که در حین پرواز بر عهده دارند، آتش‌نشانان ماهری به شمار می‌آیند. اما وسایل الکترونیکی می‌تواند به منبع خطرناکی برای آتش‌سوزی و تولید دود در داخل هواپیما تبدیل شود. به همین دلیل، مقابله با آتش‌سوزی احتمالی ناشی از این تجهیزات باید با آمادگی و هماهنگی مناسبی انجام شود. در مطالعه‌ای که توسط هیأت ایمنی حمل‌ونقل کانادا انجام شده است، ۱۵ مورد آتش‌سوزی در حین پرواز بین سال‌های ۱۹۶۷ تا ۱۹۹۸ میلادی بررسی شده است که نشان می‌دهد میانگین زمان طی‌شده بین کشف آتش‌سوزی حین پرواز و فرود واقعی هواپیما باید حدود ۱۷ دقیقه باشد.

است که معمولاً شیر کنترل هوای تهویه پس از تایید وجود آتش‌سوزی در هواپیما بسته می‌شود. این کار باعث توقف جریان اکسیژن به کابین می‌شود. **خدمه پروازی هنگام آتش‌سوزی چه کنند؟** با مشاهده اولین نشانه یا سوءظن از دود و بخار یا آتش در داخل هواپیما خدمه پروازی باید بلافاصله از عینک ایمنی و ماسک اکسیژن استفاده کنند و به خلبان گزارش دهند و اگر شعله دیده نمی‌شود، منبع دود را پیدا کنند. در ادامه، فیوز محل آتش‌سوزی را خاموش کرده و در صورت لزوم مسافران را جابه‌جا کنند و پس از اطمینان از آتش‌سوزی اقدام به کاهش ارتفاع برای فرود اضطراری با هماهنگی واحد مراقبت پرواز فرودگاه کنند. هواپیما باید حداکثر ۱۷ دقیقه بعد از مشخص شدن آتش‌سوزی روی

بررسی شده است و نتایج به‌دست آمده نشان می‌دهد که در هواپیماهای شرکت بوئینگ اغلب سوانح ناشی از آتش‌سوزی در ناحیه کابین مسافران بوده و بیانگر نواحی مخاطره‌آمیز از لحاظ آتش‌سوزی است. هواپیمای شرکت توپولوف بیشتر در قسمت موتور نسبت به آتش‌سوزی آسیب‌پذیر بوده و درصد بالایی از سوانح مطالعه‌شده مربوط به سیستم پیش‌ران و متعلقات آن است. در مورد شرکت ایرباس نیز مطالعات به‌عمل آمده نشان می‌دهد مانند هواپیماهای شرکت بوئینگ نقص کلی و عمده در کابین مسافران است و درصد سوانح ناشی از آتش‌سوزی در کابین بار نسبت به کابین مسافر بسیار پایین‌تر است. یکی از اقدامات اصلی مهار و کنترل آتش در هواپیما این

در هوا خاموش کنند و در بسیاری از موارد تنها شانس باقی‌مانده برای رهایی از انهدام این خواهد بود که هواپیما هرچه سریع‌تر بر زمین بنشینند. آتش‌سوزی حین پرواز یکی از جدی‌ترین شرایط اضطراری محسوب می‌شود که با در نظر گرفتن نقش کلیدی زمان، باید تا حد امکان برای مهار آتش تلاش کرد.



محمد شفیعی خانی
کارشناس صنعت هوانوردی

بوئینگ، ایرباس و توپولوف شناسایی نقاط مستعد آتش‌سوزی و دسته‌بندی آن‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. بر این اساس، بخش موتور، کابین بار و کابین مسافران به‌عنوان سه بخش مهم در هواپیما مورد بررسی قرار می‌گیرند. سوانح ناشی از آتش‌سوزی در سه بخش مذکور برای هواپیماهای شرکت بوئینگ، ایرباس و توپولوف

یکی از وضعیت‌های خطرناکی که ممکن است خدمه پروازی و مسافران در طول پرواز با آن مواجه شوند، آتش‌سوزی هواپیما حین پرواز است و مسلماً بدون مداخله فعالانه خدمه پرواز، آتش‌سوزی در هواپیما در حال پرواز می‌تواند منجر به خسارت‌های جبران‌ناپذیری برای هواپیما و مسافران در کوتاه‌ترین زمان شود. هنگامی که آتش شروع می‌شود، غیرمحتمل خواهد بود که خدمه پروازی بتوانند آن را

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر اعلام کرد:

بومی‌سازی ۷۶۸ نمونه قطعه مورد نیاز تجهیزات بندری و دریایی

«ساخت و بهره‌برداری از جرثقیل موبایل ساحلی ۶۰ تنی تولید داخل برای اولین بار در کشور اله‌یارافزود: «تحويل، مونتاژ و بهره‌برداری از یک دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی ۶۰ تنی تولید داخل در بندر امیرآباد که برای اولین بار در کشور ساخته شده است در سال گذشته انجام و در سال جاری نیز دومین دستگاه تحویل می‌شود.» وی با بیان این که ساخت و بومی‌سازی تعداد ۷۶۸ نمونه قطعه مورد نیاز تجهیزات بندری، دریایی، الکترونیکی و مخابراتی در بنادر کشور از طریق شرکت‌های ایرانی با صرفه‌جویی حدود ۷۰ درصد نسبت به تأمین قطعات اصلی خارجی انجام شده است، اظهار کرد: «برگزاری مناقصه، عقد و شروع عملیات اجرایی قرارداد خرید و ساخت ۵۱ دستگاه خودرو آتش‌نشانی و امداد و نجات کشور و نیز فعال‌سازی و شروع عملیات اجرایی قرارداد‌های ساخت و تحويل ۲ فروند شناور تجسس و نجات دریایی (SAR) و ۲ فروند شناور بازرسی کشتی‌های نفتی (PSC) با ارزش ۵۰ میلیون یورو از دیگر فعالیت‌های مورد نظر در راستای توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر بود.» معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه به بخشی از فعالیت‌های صورت گرفته در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر کشور اشاره کرد و گفت: «در راستای مدیریت و ارتقای بهره‌وری تجهیزات بندری و دریایی، انتقال تجهیزات کم‌کارکرد بنادر به سایر بنادر نیازمند ۴ دستگاه مکندۀ غلات ۶۰۰ تن بر ساعت و یک دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی ۸۰ تن از بندر شهید بهشتی — چابهار به بندر امام خمینی و یک دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی ۲۵ تنی از بندر امام خمینی به بندر انزلی» صورت گرفته و برای انتقال چهار دستگاه مکندۀ غلات با ظرفیت کمتر به دو بندر شمالی انزلی و نوشهر نیز برنامه‌ریزی شده است.»



درخواست مجوز ترک تشریفات مناقصه ساخت ۴۳ فروند شناورهای خدماتی به ارزش معادل ۱۰۷ میلیون یورو به سازمان برنامه و بودجه کشور از دیگر فعالیت‌های صورت گرفته در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر بود که تاکنون با ۱۶ فروند از شناورهای مزبور موافقت شد.»

«معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح اقدامات صورت گرفته در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر کشور، گفت: «ادامه سرمایه‌گذاری سازمان بنادر در تجهیز بنادر کشور از محل صندوق توسعه ملی و منابع داخلی سازمان در دستور کار قرار دارد.»

محمدرضاله‌یار در مورد فعالیت‌های صورت گرفته در بخش تأمین و مهندسی تجهیزات، اظهار کرد: «با توجه به نام‌گذاری سال گذشته تحت عنوان رونق تولید، به‌صورت خاص و به‌منظور تحقق شعار راهبردی ابلاغی مقام معظم رهبری، در بخش تأمین و مهندسی تجهیزات اقدامات مختلفی در دستور کار قرار گرفت که از جمله دستوردهای این حوزه، سرمایه‌گذاری و صرف اعتبار سرمایه‌ای معادل ۴ هزار و ۵۳۱ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه تجهیز بنادر کشور بود. بدیهی است در سال جهش تولید انتظار می‌رود این روند با شتاب بیشتری دنبال شود.» وی ادامه داد: «تحويل قطعی، مونتاژ و بهره‌برداری از تجهیزات فاز دوم بندر شهید جایی (۱۲ دستگاه از ۱۵ دستگاه ترانستینر متگان)، پیگیری فعال‌سازی قرارداد‌های ساخت و تحويل دستگاه STS و ۱۴ دستگاه ترانستینر از طریق قرارداد سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی چابهار مدنظر قرار گرفت و علاوه بر این، شروع عملیات اجرایی قرارداد ساخت و تحويل ۶ دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی نیز از طریق قرارداد سرمایه‌گذاری مزبور در دستور کار قرار گرفت.»

«درخواست مجوز ترک تشریفات مناقصه ساخت ۴۳ فروند شناورهای خدماتی معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «ار سال ۴ فقره



درآمد ۲ میلیارد دلاری با دوگانه‌سوز کردن رایگان خودروها



تسليم: خودروهای عمومی در مرکز دوگانه‌سوز کردن خودروها به صورت رایگان و با تسهیلات بلاعوض دولت گازسوز می شوند. خودروهای عمومی از جمله تاکسی و وانت در مرکز دوگانه‌سوز کردن خودروها به صورت رایگان و با تسهیلات بلاعوض دولت پس از ثبت نام در سامانه و نوبت گیری، گازسوز می شوند. تمام مراحل دوگانه‌سوز کردن خودروها با نظارت سازمان استاندارد و رعایت اصول فنی و ایمنی انجام می شود.

گازسوز کردن خودروها، امروزه با به کارگیری فناوری های جدید انجام می شود و تصور موجود مبنی بر کم توان شدن یا نایم بودن خودروهای گازسوز، درست نیست. هم اکنون فرایند دوگانه‌سوز کردن یک میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو عمومی با تمام ظرفیت در حال اجراست، ظرفیتی که به زودی دو برابر خواهد شد. دوگانه‌سوز کردن خودروهای عمومی باعث صرفه جویی روزانه ۱۲ (میلیون لیتر بنزین می شود که سالانه حدود دو میلیارد دلار درآمد عاید کشور می کند.

خبر

News



پیشنهاد شناور شدن مشاغل

ایستنا: معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با توجه به الزام استفاده از ماسک در فضاهای سرپوشیده گفت: «در حال حاضر بیش از ۹۸ درصد مسافران مترو از ماسک استفاده می کنند.» مناف هاشمی افزود: «همه مسافران حمل و نقل عمومی ملزم به رعایت دستورالعمل های بهداشتی و استفاده از ماسک هستند و باید الزامات ایمنی و بهداشتی را جدی بگیرند.» وی افزود: «میزان تقاضای سفر در دست ما نیست اما شهروندان از سفرهای غیر ضروری خودداری کنند. ما تنها می توانیم

خدمات ارائه دهیم.» وی در ادامه بیان کرد: «تعطیل کردن سیستم حمل و نقل عمومی از نظر اقتصادی، سیاسی و اجتماعی مقدور نیست اما ضروری است شهروندان سفرهای غیر ضروری خود را کاهش دهند.» مناف هاشمی تاکید کرد: «رعایت فاصله اجتماعی در مترو و بی آر تی در بعضی ساعات اوج امکان پذیر نیست، در همین راستا پیشنهادی به ستاد ملی مبارزه با کرونا داده ایم تا بعضی شغل ها شناور شوند.» وی در خصوص لغو طرح ترافیک نیز افزود: «هیچ چیز مهم تر از سلامت شهروندان نیست

اما با لغو طرح ترافیک، تراکم شهروندانی که می توانند نیازشان را در محله خود برطرف کنند، به مرکز شهر می رسد و ۳۰ درصد به سفرهای مرکز شهر اضافه می شود.» وی با بیان اینکه طبق آمار بعد از باز شدن تمام مشاغل در حوزه مترو و اتوبوسرانی بین ۵ تا ۱۰ درصد افزایش مسافر داشتیم، گفت: «طبق آمار هفتگی که طی یک ماه گذشته داشتیم در بعضی ساعات ۹ تا ۱۰ درصد افزایش مسافر داشته ایم اما در مقابل استفاده مردم از ماسک در مترو نسبت به قبل ۲۰ درصد افزایش یافته است.»

از روز گذشته و با دستور رئیس جمهور اجرایی شد

اجبار به استفاده از ماسک در شبکه حمل و نقل عمومی کشور



و شهردار تهران بر اجباری شدن استفاده از ماسک در کلیه اصناف، ادارات و ناوگان عمومی سطح شهر، برخورد سختگیرانه تری از سوی شهرداری در ناوگان عمومی صورت می گیرد.» این در حالی است که بر اساس اعلام معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، در ۱۲۷ ایستگاه مترو و ۶۲ پایانه و ایستگاه اتوبوس شهر تهران ماسک به قیمت مناسب عرضه می شود و حتی امکان عرضه ماسک در پایانه های تاکسیرانی شهر نیز فراهم شده است.

با متخلفان چگونه برخورد می شود؟ اما از آن سو استاندار تهران روز گذشته، ضمن درخواست از شهروندان جهت اجرایی شدن مصوبه الزام استفاده از ماسک در مجامع عمومی گفت: «کسانی که از این کار ممانعت کنند ابتدا با برخورد های ارشادی و راهنمایی و در مرحله دوم از ورود آنها به دستگاه های اداری و حمل و نقل عمومی اعم از مترو، اتوبوس و تاکسی جلوگیری می شود.» انوشیروان محسنی بندپی در حاشیه جلسه ستاد ملی مقابله با کرونا با اشاره به افزایش میزان مبتلایان در استان تهران گفت: «هفته گذشته میزان مراجعان، بستری شدگان و بیماران

بخش ویژه در استان تهران افزایش داشته زیرا عدم رعایت فاصله گذاری در استان تشدید شده است.» وی در مورد علت کاهش فاصله گذاری اجتماعی ادامه داد: «دستگاه های متولی امر، اتحادیه ها و برخی صنوف که مقرر بود برای بازگشایی همکاری داشته باشند، در عمل همکاری موثری نداشتند، به همین دلیل، میزان فاصله گذاری اجتماعی در کلانشهر تهران با افت شدیدی همراه شد و نتیجه آن هم گسترش بیماری کرونا بود.»

در همین ارتباط، مجموعه مدیریت شهری و معاونت حمل و نقل و ترافیک با تاکید بر مصوبه دولت مبنی بر اجباری شدن استفاده از ماسک در مترو و اتوبوس اعلام کرد: «رعایت فاصله گذاری اجتماعی و استفاده از ماسک در مترو و اتوبوس و تاکسی همچنان مورد تاکید است و از ۱۵ تیر ماه سخت گیری های بیشتری توسط نیروی انتظامی، پلیس مترو و یگان حفاظت شهرداری تهران برای استفاده شهروندان از ماسک در مترو و اتوبوس و تاکسی های شهر تهران اعمال خواهد شد.» بر اساس این اطلاعیه، از ورود افراد بدون استفاده از ماسک در تمام ایستگاه های مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی ممانعت به عمل خواهد آمد. بررسی های میدانی خبرنگار

با این همه، ظاهراً هنوز تصمیمی برای اخذ جریمه از متخلفان در طرح استفاده از ماسک در اماکن عمومی شهری تصویب و اجرا نشده است. به عنوان مثال در کشور آلمان تقریباً تمام ایالت ها برای عدم استفاده از ماسک در اماکن عمومی جریمه ای از ۱۰ تا ۵۰ یورو اعمال می کنند، به دلیل نبود ضمانت اجرایی کافی چنین طرحی در ایران هنوز تصویب و یا اجرا نشده است.

زهره نژادبهرام، عضو شورای شهر تهران نیز در گفت و گویی کوتاه با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در مورد اعمال جریمه برای عدم استفاده از ماسک در اماکن عمومی شهر تهران، اظهار بی اطلاعی کرد و گفت هنوز چنین تصمیمی گرفته نشده است.



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

سرانجام ایران هم به استفاده اجباری از ماسک برای جلوگیری از شیوع کرونا در اماکن عمومی تن داد. چند روز پیش حسن روحانی، رئیس جمهور، در جلسه ستاد ملی مقابله با کرونا اعلام کرد از ۱۵ تیر ماه، استفاده از ماسک الزامی خواهد بود و حتی از کارمندان ادارات دولتی خواست به کسانی که ماسک ندارند، خدمات ارائه ندهند. اکنون نیز نهادهای مختلف در ناوگان حمل و نقل عمومی شهرهایی مانند تهران با صدور بخشنامه، به استقبال اجرای کامل این تصمیم رفته اند، از جمله، مأموران نیروی انتظامی در مبادی ورودی برخی ایستگاه های مترو، مانع ورود کسانی که ماسک ندارند، می شوند. این در حالی است که هنوز جریمه ای برای عدم اجرای این مصوبه تصویب

اجبار به استفاده از ماسک در تهران، همچون تمامی شهرهای کشور، از روز گذشته به شکل الزام به استفاده از ماسک در ناوگان حمل و نقل عمومی اجرایی شد و مقامات مختلف کشوری و شهری، تأکیدی در این خصوص داشتند. بنا بر اعلام معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور، مسافران ناوگان حمل و نقل عمومی شهری از روز گذشته ملزم به استفاده از ماسک شده اند. مهدی جمالی نژاد در این مورد گفت: «به موجب مصوبه ستاد ملی مقابله با بیماری کرونا، مسافران ناوگان حمل و نقل عمومی شهری کشور اعم از تاکسی، اتوبوس و مترو از صبح یکشنبه ۱۵ تیر ملزم به استفاده از ماسک هستند.»

معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران هم روز گذشته با صدور اطلاعیه ای اعلام کرد: «به دنبال تاکید رئیس جمهور

خبر

News

تغییر رنگ خودرو با اخذ مجوز

ایرنا: رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور گفت: «تغییر رنگ وسیله نقلیه به رنگ دلخواه مانعی ندارد اما قبل از آن باید مجوز لازم از واحدهای شماره گذاری اخذ شود.» سرهنگ علی محمدی افزود: «اختصاص رنگ خودروهای تاکسی، عمومی، نیروهای مسلح شامل رنگ های سبز فسفری، سبز مغز پسته ای، زرد خورشیدی و رنگ خاکی ارتشی برای خودروهای شخصی ممنوع است.» به گفته وی طبق ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و ماده ۲۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، مالکان وسایل نقلیه باید قبل از تعویض ارکان اصلی و رنگ وسایل نقلیه مجوز لازم را از واحدهای شماره گذاری اخذ کنند.

در تعویض ارکان اصلی و رنگ، اخذ مجوز اولیه، ارائه فاکتور معتبر کارخانه سازنده یا اسناد گمرکی قطعه وارداتی، نو (غیر مستعمل) بودن قطعه جدید و رعایت شرایط لازم برابر دستورالعمل صادره الزامی است.

عدم ارائه خدمات در پایانه های برون شهری

مهر: مدیرعامل سازمان پایانه ها گفت: «از ارائه خدمات به افراد بدون ماسک بهداشتی در پایانه های برون شهری پایتخت معذوریم.»



صدیقی افزود: «کلیه مراجعان و مسافران پایانه های تهران باید با پوشش ماسک بهداشتی برای دریافت خدمات، به پایانه ها مراجعه کنند؛ همچنین تمام کارکنان شرکت های مسافربری، غرفه های خدماتی و بهره برداران در پایانه های مسافربری ملزم به استفاده از ماسک شدند و مجموعه های مذکور از ارائه خدمات به مراجعان بدون ماسک خودداری می کنند.»

هوالباقی

جناب آقای مهندس احمد رفعت

خبر در گذشت مادر گرامی شما موجب تأثر بسیار شد. این ضایعه مؤلمه را به حضر تعالی و خانواده محترم تسلیت گفته، برای آن تازه در گذشته غفران الهی و برای بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه خداوند متعال مسألت داریم.

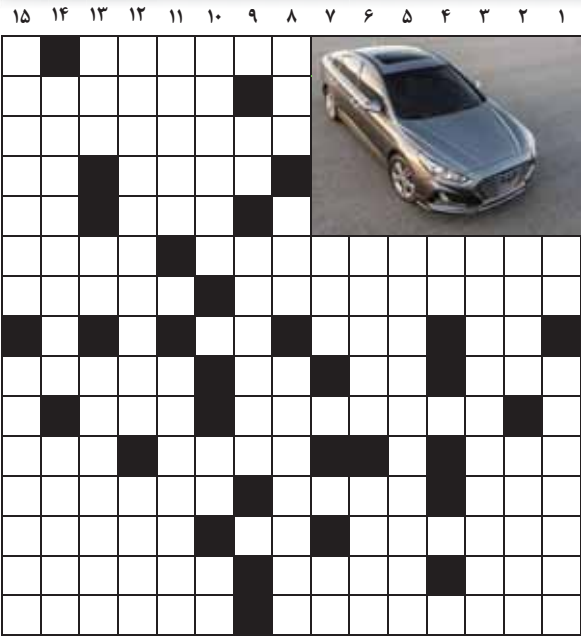
سید سیامک سید مرندي - حسين نظريان

بازگشت همه به سوی اوست

جناب آقای مهندس احمد رفعت

ریاست محترم کانون بازنشستگان آینده ساز با نهایت تأثر و تأسف در گذشت والده مکرمه بانو میرفخرایی را خدمت جنابعالی و خانواده محترم تسلیت گفته و از خداوند بزرگ برای آن مرحومه غفران الهی و برای بازماندگان شکیبایی مسألت دارم.

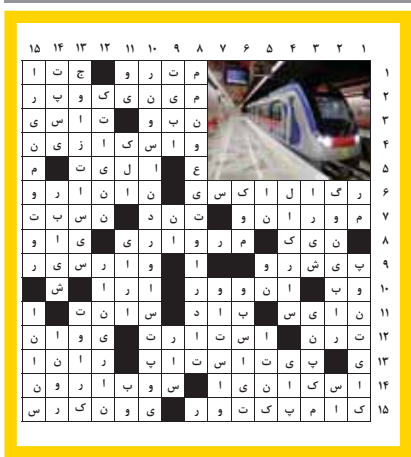
خشایار نظریان / مدیرمسئول روزنامه «دنیای خودرو»



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۰۷۰



افقی
۱- سدان زیبای هیوندای (در تصویر) ۲- خودرو ساز کشور چک ۳- تولید کننده سوئدی خودروهای کاروتجاری ۴- پاک و غیرالوده- تصدیق انگلیسی ۵- درشت نیست- از ادات تشبیه ۶- بزرگ ترین خودرو ساز آمریکا- عقیده و باور ۷- متصل کننده قطعات برقی- اقدام نظامی برای تغییر حکومت ۸- مادر ورزش ها- دانه کش معروف- واحدی در سطح ۹- ضمیر مفعولی- خوب نیست- راندن آدم مزاحم- تولید کننده زاپی قطعات برقی خودرو و موبایل ۱۰- برآمدگی گلگیر خودروهای قدیمی- حرف تصدیق فارسی ۱۱- از شهرهای شمالی ایران- دانشمند سوئدی و مخترع دینامیت- آشیانه پرندگان ۱۲- گلی خوشبو- منطقه ای سردسیر در جاده فیروزکوه به شمال- سلطان محمود غزنوی آن را فتح کرده بود ۱۳- وسیله افزایش آیرودینامیک موتورسیکلت- هنر و صنعت- قطعاتی که در ریخته گری کاربرد دارند ۱۴- وام درهم- نوعی روشنایی برای آذین بندی- شاسی بلند فول سایز کیا ۱۵- خودرو ساز معروف کره ای که محصولاتش در ایران حضور دارد- این تیو تا دیگر تولید نمی شود.

عمودی

۱- ماشین بالابر- خودروی جمعی کوچک تر از اتوبوس ۲- کمپاب ۳- شرکت های فعال در خودروسازی ۳- خودروی فرانسوی که هنوز به ایران نیاورده است ۴- نشانه جمع عربی ۵- از سوپراسپرت های معروف جهان ساخت ایتالیا ۶- به طراحی سیلندر خودرو می گویند- کوچک تر از اقیانوس است ۷- خطی در دایره- تاکس با ظرفیت بیشتر ۸- درختی که صفت آزاد را بدی می کشد- حق ناقص پنج کشور عضو شورای امنیت- خودرو ساز کره ای ۹- سفینه مانه نشین- وراگرو ناتمام ۱۰- ناوبر بود که حرف آخرش تکرار شد- کافی است- درست و کمال ۱۱- از فرقه های دین مسیح- نوعی اسپری شست و شوی انژکتور ساخت ایتالیا ۱۲- از شرکت های ایرانی تولید کننده موتورسیکلت- استادکار و کاربان ۱۳- فعل امر از مصدر آوردن- مورد قبول واقع نشد- بزرگ ترین خودرو ساز کره جنوبی ۱۴- خودرو ساز ژاپنی که تاکنون محصولاتش به ایران نیاورد- تنها رود قابل کشتیرانی ایران ۱۵- سدان معروف شرکت نیسان- نماینده رسمی تیو تا در ایران.



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۶ تیر ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۱۲

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیانته زاده

تهران ۳۳ ۲۲ اصفهان ۳۵ شیراز ۳۷ مشهد ۳۲ تبریز ۳۱ ارومیه ۳۱ رشت ۳۳ گرگان ۳۳ ساری ۳۳ شهرکرد ۳۱ اهواز ۴۸ یزد ۳۸ کرمان ۳۴ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۳۶ ۱۹

بیلیورد
Billboard

نقص‌های کوچک، خطرات بزرگ

«در این آگهی کمپانی سیتوگرام که عرضه‌کننده خدمات خودرویی در ترکیه است، به‌این اشاره شده که یک نقص فنی به‌ظاهر کم‌اهمیت (مانند خرابی برف‌پاکن) می‌تواند به‌فجایع بسیار بزرگ ختم شود.

حرف آخر

The Last Word



بهناز جلالی پور

دبیر گروه اجتماعی



با کرونا چه کنیم؟

آمارهای کاهش یافته ابتلا به ویروس منحوس کرونا و مرگ و میر حاصل از آن، خیلی زودتر از آنچه فکر می‌کردیم مجدداً افزایش یافت و تمام رکوردهای قبلی را هم شکست. مردم می‌گویند: «خسته شدیم و همه جا باز شده است؛ فروشگاه‌ها، مغازه‌ها، رستوران‌ها. از بیماران دوره جنگ که بدتر نیست؛ مگر آن زمان عروسی و عزا تعطیل شد؟» اما نمی‌شود این را با آن مقایسه کرد. در حال حاضر صبح تا شب هشدار و ارائه آمار کلافه‌مان کرده است.

کاروان عروسی را چطور می‌توان توجیه کرد؛ در حالی که آخر شب بوق، بوق زنان و هلهله‌کنان دنبال خودرو عروس راه افتاده‌اند تا بعد از آن دوش به‌دوش و چهره به‌چهره هم در خانه یا سالنی جشن بگیرند و پایکوبی کنند؟! در این حال ذهنت در گیر دوراهی عقلانیت و بلوغ و محدودیت و اجبار دولتی می‌شود که کدام یک می‌تواند در این روزگار جوابگو باشد؟ در گوشه‌ای از دنیا به‌اجبار به‌استفاده از ماسک، اعتراض می‌شود و آن را تحدید‌کننده آزادی‌های فردی می‌دانند و در عوض اینجا، عده‌ای که تعدادشان چندان هم کم نیست می‌گویند: «اگر خطر ناک بود، دولت تعطیل می‌کرد و اگر وضعیت قرمز بود، دولت اجازه نمی‌داد رستوران‌ها، تالارهای عروسی و باغ‌ها فعالیت کنند!» اما زمانی که آن را با دیگر نقاط دنیا مقایسه می‌کنی، مردم می‌شوی که کدام دولت کار درست را انجام داده است و ایسا اینکه از روی احترام به آزادی‌های فردی، اجبار و الزام را برداریم و از مردم بخواهیم خود رعایت کنند، به‌تنهایی کفایت می‌کند؟

نکته آموزشی

نکاتی برای سلامت موتورهای توربوشارژر



خرابی زود هنگام توربو می‌شود. همچنین پیش از خاموش کردن خودرو نیز نباید گاز داد. چراکه به‌محض خاموش شدن موتور، اویل پمپ روغنی را ارسال نمی‌کند؛ در نتیجه توربو بدون روغن گردش می‌کند. در این حالت بوش‌ها و بلبرینگ‌ها دچار فرسایش شده و صدا تولید می‌کند و احتمال خرابی توربو وجود دارد.

عمده خرابی موتورهای توربوشارژر به‌دلیل عدم آگاهی راننده از عملکرد سیستم و موتور خودرو است. معمولاً برخی رانندگان به‌دو مورد مهم در خودروهای مجهز به توربوشارژر دقت نمی‌کنند: نخست اینکه در ابتدای استارت نباید پدال گاز را فشار داد. این عامل خصوصاً در هوای سرد که فشار در مدار روغن کاری پایین است، سبب فرسایش و

Manufactured in
International
Petro Energy Arg Co.شرکت بین‌المللی
پترو انرژی آرگNELL
ENGINE

نل نماد روشنایی



pe-arg.com



@irnell



nell iran

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فیاضی (فرشته)، مجتمع تجاری داریوش، پلاک ۵۸، طبقه ۳
آدرس کارخانه: یزد، میبد، روبروی مجتمع فولاد میبد، کارخانجات بین‌المللی پترو انرژی آرگ

شماره تلفن: ۰۲۱-۵۲۶۲۲۲-۲۱

قطعه اسل نخريد



www.isaco.ir