



مثلث سودساز گروه خودرویی بورس
همچنان حجم می‌گیرد
رشد فوق شاخص «خگستر»
ماحصل کارنامه مدیریتی
«مونسان» صفحه ۵



گردید مرسدس پینز «AMG GT»
گذر موقت در خیابان های تهران صفحه ۷

دولت برنامه‌ای برای خروج خودروهای فرسوده از خیابان‌ها ندارد

۲۰۰ میلیارد تومان برگه اسقاط روی دست بخش خصوصی

در سال گذشته کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو از چرخه مصرف خارج شده است، در حالی که طبق برنامه‌ریزی دولت باید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شود...

افزایش ۵ درصدی کمیسیون دریافتی از
رانندگان تاکسی‌های اینترنتی تکذیب شد

ماجرای «کمیسیون» در اکوسیستم تاکسی‌های اینترنتی

۱۵ صفحه ۴

تغییر رفتار مشتریان بازار خودرو
در روزهای اخیر

ارزان‌ترین وارداتی‌های بازار کدامند؟

در ماه‌های اخیر در پی تغییر سطح قیمت‌ها، تعداد
خودروهای وارداتی...

۱۰ صفحه ۴

کارشناسان صنعت خودرو:

موتورالکتربیکی، پلت‌فرم باتری؛ سه چالش اصلی تولید خودروهای برقی در ایران

۳ صفحه ۴

«پرشیای خودرو» خدمات جدیدی برای مالکان «بامو» در ایران راه‌اندازی کرد

عرضه قطعات مقرون به صرفه پامو توسط «پرشیاساین»

۸ صفحه ۴

- ۶ گزینه‌های جدید برای تویوتا اولون
- ۱۱ چه کنیم تا فیلتر هوای کابین بوی بد نگیرد؟
- ۱۲ تامین لنت مورد نیاز خودرو سازان در «اسیالنت»
- ۹ فروش چندمرحله‌ای شاسی کامیون کشنده و پیکاپ‌فوتون
- ۱۳ «آپولو» پس از هند، برای رهبری بازار دوچرخه‌های اروپا خیز برمی‌دارد

استارت Start

بهناز جلالی پور
عضو شورای سردبیری

گره‌ای که باز نمی‌شود

آلودگی هوا و ترافیک و مسافران در راه مانده و کلافه
معضل اصلی کلاتشهر هاست که به نظر می‌رسد راه‌حل
آن نیز در دسترس باشد. اگر چه میان تئوری و ...
۳ صفحه ۴

تیترهای امروز Titles

با بومی‌سازی قطعات خودرو
«کروز» رسماً از زنجیره
واردات قطعه خارج شد
۱۲ صفحه ۴

عرضه ۸ محصول جدید روی
پلت‌فرم SP100
۲ صفحه ۴

تسریع توسعه و تجاری‌سازی یک حرکت بنیادین
موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایرانی
مبتنی بر کدام فناوری‌ها است؟
۲ صفحه ۴

بررسی بازار آمریکا نشان داد:
چهار بازیگر اصلی صنعت
الکتروتراک‌ها
۹ صفحه ۴

لنت ترمز را فقط با نام پارس میشناسیم

PARS LENT
لنت پارس

۴ - ۸۸ ۷۱ ۹۴ ۹۱
www.parslent.com

www.iranlent.com

آمیزه‌ای از دانش نوین و تجربه کهن

ایران لنت

ایران لنت
GERMAN TECHNOLOGY
PREMIUM QUALITY
Since 1963

۴۴۹۰۴۰۰۲ صدای مشتریان
واحد فروش ۴۴۹۰۵۵۵۳
44905505
Sales@iranlent.com

Manufactured in International Petro Energy Arg Co. IPEA شرکت بین‌المللی پترو انرژی آرگ

NELL

نل نماد روشنایی

pe-arg.com @irmell nell.iran

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فیاضی (فرشته)، مجتمع تجاری دارووش، پلاک ۱۱، طبقه ۳
آدرس کارخانه: یزد، میبد، روبروی مجتمع فولاد میبد، کارخانجات بین‌المللی پترو انرژی آرگ

شماره تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۷۲۶۳۳



نیز به رنگ مشکی براق است و رکاب‌های جانبی پلاستیکی و قوس چرخ‌ها نیز همین طرح را به خود گرفته‌اند. این خودرو سفارشی از رنگ‌های ۲۰۰ پانچ مشکی مات و نشان لیمیتد-ادیشن روی در پشتی بر خوردار است. نیروبخش لینک‌اندکو ۰۵ لیمیتد ادیشن همان پیش‌ران ۲ لیتری موجود در سایر نسخه‌ها بوده و قدرت ۲۵۱ اسببخاری و گشتاور ۳۴۹ نیوتون‌متری خود را از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به تمام چرخ‌ها منتقل می‌کند.

چندماه پس از عرضه رسمی لینک‌اندکو ۰۵ در بازار چین، برخی تصاویر از نسخه سفارشی این خودرو منتشر شده است. در این تصویر می‌توانیم رونمایی از لینک‌اندکو ۰۵ لیمیتد-ادیشن را طی مراسمی نسبتاً خلوت در چین ببینیم. این خودرو به‌طور زیبایی رنگ بدنه مشکی براق را با عناصر قرمز رنگ ترکیب کرده و حاصل این کار تولید خودرویی فوق‌العاده چشمگیر است. در این تصاویر می‌توانیم رنگ قرمز را به‌وضوح در نمای جلو ببینیم که تا بالای شیشه‌های جانبی و اطراف شیشه‌های عقب نیز کشیده شده است. باقی بدنه



لینک‌اندکو هم در نسخه‌های محدود عرضه می‌شود

«ببود» بودند؛ اما شرایط مطابق وعده‌ها پیش نرفت. هر چند شرکت ارائه‌دهنده این خدمت خصوصی است و قاعده کار شرکت‌های خصوصی تلاش برای کسب سهم بیشتر از بازار و رضایت مشتریان با ایجاد شرایط بهتر است، اما در اینجا چنین رسمی مشاهده نمی‌شود. شرکت امتیاز را به‌دست آورده و به‌شکل انحصاری می‌تازد. در این میان اعتراض و نارضایتی نیز جایی برای اعتنا ندارد؛ چرا که بسیاری از مواقع گزینه جایگزین و دومی وجود ندارد. در نهایت مد این روزهای حمل‌ونقل شهری، حریف معضل آلودگی هوا و ترافیک سنگین معابر عمومی نشد و شاید بتوان گفت پیش از آنکه مد به‌شهر برسد، باید ساز و کارش فراهم شود که با توجه به سابقه ما در استقبال از شرکت‌های خصوصی و ناتوانی از رقابت و عادت به تک‌صدایی و انحصار، بعید است به این زودی‌ها نیز فراهم شود.

حمل‌ونقل «با آنچه تاکنون تجربه کرده‌ایم، کمی متفاوت است؛ به‌طور خاص معابر عمومی تهران طی سال‌های اخیر به‌گونه‌ای خط‌کشی شده است که بتواند پذیرای دوجرخه باشد. چه آن زمان که هنوز خبر از دوجرخه‌های کرایه‌ای نبود، اما مسیر ویژه آن در بعضی خیابان‌ها مشخص شده بود و چه حالا که شاهد دوجرخه‌های نارنجی در تهران و در شهرهای دیگر هستیم. اما از همان ابتدا کم و کسری‌های بسیاری وجود داشت. به‌عنوان مثال دوجرخه‌های کرایه‌ای اینترنتی مناسب شرایط شهری با مقیاس و شرایط جغرافیایی تهران نیست و نمی‌توان با آن به‌راحتی به‌نقاط مختلف شهر سفر کرد. البته در راستای رفع این مشکل وعده‌هایی نیز داده شد و شهروندان تهرانی در انتظار دوجرخه‌های جدید مجهز به سیستم تعویض دنده با رنگ‌های تازه و عنوانی غیر از

البته تکلیف فرسوده‌ها از اتوبوس و تاکسی گرفته تا واگن‌های مترو و کمبوهایش پیش از این مشخص شده است؛ اما دولت در این باره سهم خود را نمی‌پردازد؛ به‌خصوص در مورد اتوبوس و واگن‌های مترو. قصه تنها مربوط به این دولت هم نیست؛ رسمی است که دولت‌ها دست‌به‌دست می‌کنند و از پرداخت یارانه و سهم خود در حمل‌ونقل عمومی سر باز می‌زنند و بدهی‌شان در پایان هر سال، به‌سال بعد منتقل می‌شود و بعد از چهار سال به‌دولت بعد و این چرخه ادامه دارد. در این میان شهرداری همواره معترض است و طلبکار و دولت بدهکار و با این توضیح که بودجه نداریم، وعده سال بعد را می‌دهد و مردم هم خسته از این همه انتظار و وعده، همچنان شلوغی و ترافیک و خستگی را به‌جان می‌خرند و دم نمی‌زنند. اما تکلیف دوجرخه و به‌قول مدیران شهرداری «مد جدید

گره‌ای که باز نمی‌شود

آلودگی هوا و ترافیک و مسافران در راه‌مانده و کلافه معضل اصلی کلانشهرهاست که به‌نظر می‌رسد راه‌حل آن نیز در دسترس باشد. اگر چه میان تئوری و اجرا و نقشه و عمل، فاصله آنچنان طولانی است که هیچ‌کس انتظار ندارد معضل به‌سرعت و در چشم برهم زدن حل شود، اما مساله در هر دهه پیچیده‌تر شده و سالانه خودروهای بیشتری به‌تعداد قبلی افزوده می‌شود و این در حالی است که خیابان‌ها همچنان باریک مانده و ظرفیت این سال‌ها تغییر چندانی نکرده؛ چنان‌که در کار حمل‌ونقل عمومی اعم از مترو و اتوبوس و دوجرخه نیز گره افتاده است.



دنده یک
First gear
علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

اخذ مالیات از خودرو، حربه‌ای برای کنترل نقدینگی و ساماندهی بازار...
حاضر جواب: به‌امید آنکه آرخش باز هم این حربه‌ها، چماق نشود روی سر مصرف‌کننده‌های بیچاره!

کلاهبرداری در برخی از شرکت‌های لیزینگ خودرو...
حاضر جواب: با توجه به‌حجم بالای کلاهبرداری‌ها، بهتر بود تیترو می‌زدید؛ عدم کلاهبرداری در برخی شرکت‌های لیزینگ خودرو!

صف طولانی تعویض پلاک خودروها در شهر اصفهان مردم را کلافه کرده است
حاضر جواب: واقعا حیف نیست انجام آلاین یا به‌موقع کار مردم، فرهنگ سنتی صف‌نشین برای آیندگانمان به‌یادگار نماند!؟

کمیسیون صنایع مجلس از توضیحات خودروسازان قانع نشد
حاضر جواب: نخیر... مثل اینکه این روزها قانع کردن، حتی از خودرو ساختن هم سخت‌تر شد!

سرپرست وزارت صمت گفت: امسال ۳برنامه برای کنترل بازار خودرو در کشور اجرایی شود.
حاضر جواب: ای کاش فقط یک برنامه داشتیم، ولی همان یک برنامه کاری لازم را داشت!

رشد قیمت خودرو و این بار از کانال افزایش قیمت قطعات...
حاضر جواب: گویا کانال‌های افزایش قیمت خودرو حتی از کانال‌های تلوویزیونی هم در حال پیشرفت شدن است!

از خودرو الکترونیکی «نیسان» با نام ایرانی رونمایی شد
حاضر جواب: حالا که نمی‌توانیم خودرو ایرانی به‌خارجی‌ها بفروشیم، حداقل حق کی‌رایت اسامی ایرانی که روی ماشین‌های‌شان می‌گذارند را مطالبه کنیم!

خودروهای جدید در راه است...
حاضر جواب: البته دقیق‌تر این است که: «خودروهای جدید بنا قیمت‌های جدیدتر در راهند!»

مدیرعامل ایران خودرو: تعهدات معوق مشتریان در ۱۳محصول به‌صفر رسید
حاضر جواب: حالا باز عده‌ای بروند سیاه‌نمایی و جوسازی کنند که ۱۳ عدد نحسی است!

سن رسوایی خودروها لغو شد
حاضر جواب: بله آقا... سن فقط یک عدد است؛ دل خودرو فرسوده باید جوان باشد!

با جلوگیری از واردات خودرو عملاً مصرف دیگری برای اسقاط در کشور وجود ندارد

بی‌رویه سوخت دوچندان شده است، «وی تصریح کرد: «دیگر نیازی به مراجعه به شاخص آلودگی هوا نیست و تنها با نگاهی به آسمان تهران متوجه حجم بسیار زیاد ذرات معلق در فراز شهر می‌شوید که نتیجه عدم تعیین تکلیف و اجرای قوانین‌های وابسته به هوای پاک است.» به گفته وی، با جلوگیری از واردات خودرو عملاً مصرف دیگری برای گواهی اسقاط در کشور وجود ندارد، در نتیجه گواهی‌های مختلف و سرمایه در گردش مراکز اسقاط خودرو در صفحات اینترنتی آن‌ها انباشته شده است. این فعال صنعت اسقاط خودرو همچنین اظهار داشت: «در سال گذشته کمتر از ۱۰۰ هزار خودرو از چرخه مصرف خارج شده است، در حالی که طبق برنامه‌ریزی دولت باید سالانه بیش از یک میلیون خودرو فرسوده اسقاط شود. این است که همچنان حدود ۳ میلیون خودرو فرسوده در شهرها و جاده در حال تردد هستند و هر ساله به تعداد این خودروها افزوده می‌شود. در صورتی که با برنامه‌ریزی دولت در بدترین وضعیت نیز باید حداقل ۸۰۰ هزار خودرو در سال اسقاط شود تا بتوانیم در چند سال آینده این رقم را به تعادل برسانیم.» وی با ارائه راه‌کاری برای تأمین بودجه مورد نیاز در این صنعت از سوی دولت ابراز داشت: «اگر دولت فقط ۱۰ درصد از منابع مالی ناشی از صرفه‌جویی سالانه در مصرف سوخت را به اسقاط اختصاص دهد، نه تنها این موضوع تسهیل خواهد شد، بلکه با کاهش مصرف سوخت بسیاری از هزینه‌هایی که در همین راستا موجب اتلاف منابع انسانی و مالی در کشور می‌شود، متوقف خواهند شد.»

دولت برنامه‌ای برای خروج خودروهای فرسوده از خیابان‌ها ندارد ۲۰۰ میلیارد تومان برگه اسقاط روی دست بخش خصوصی



در سال گذشته کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو از چرخه مصرف خارج شده است، در حالی که طبق برنامه‌ریزی دولت باید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شود

مبنی بر ارائه یک گواهی اسقاط به‌ازای هر خودرو تولیدی که مصرف بیش از ۸.۵ لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر دارد را، ابلاغ کرد که متأسفانه به این مصوبه نیز عمل نشد. عقب‌ماندگی ۹۰ درصدی روند اسقاط خودرو و کلیه بی‌بایان اینکه متأسفانه دولت عزم و برنامه جدی برای حل این مساله ندارد و نتوانسته است در موضوع اسقاط خودروهای فرسوده موفق عمل کند، گفت: «همان‌طور که شاهدیم در کلان‌شهرها مخصوصاً تهران در این روزها که مردم به دلیل رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی مجبورند استفاده بیشتری از خودروهای شخصی داشته باشند، ترافیک، هوای آلوده موجود در کلان‌شهرها و مصرف

وارد کنندگان خودرو استفاده می‌کردند که متعجب به اسقاط ۴ خودرو به‌ازای واردات هر یک دستگاه خودرو بوده‌اند.» این فعال صنعت اسقاط خودرو فرسوده یادآور شد: «مصوبه اول دولت در سال ۱۳۸۷ مبنی بر الزام خودروسازهای کشور به جایگزینی ۳۰ درصد خودروهای تولیدی به‌جای خودروهای فرسوده بود که فقط در یک مقطع کوتاه انجام شد و به دلیل بدحسابی دولت و عدم استفاده گواهی‌های اسقاطی اخذشده از مردم در گمرک و راکد شدن سرمایه‌های بخش خصوصی به دلیل انباشت گواهی‌های اسقاط ادامه نیافت.» وی در ادامه افزود: «در همین راستا، دولت مصوبه دیگری

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

آلودگی هوا نفس کلان‌شهرها را بریده، اما همچنان خروج خودروهای فرسوده منوط به آزادسازی فعالیت شرکت‌های نمایندگی رسمی و وارد کنندگان خودرو است. چرخ شرکت‌های فعال در صنعت اسقاط به همین واسطه از حرکت ایستاده و حدود ۸۰ هزار گواهی به ارزش حدود ۲۰۰ میلیارد تومان از قرار قیمت مصوب ۵۰ میلیون تومانی دولت روی دست مراکز اسقاط باد کرده است. رحیم کبلی، فعال در صنعت اسقاط خودرو با بیان این که بسیاری از مراکز اسقاط خودرو تعطیل شده‌اند، گفت: «به دلیل آن که خودروسازها به هیچ‌عنوان زیر بار مصوبات دولت نمی‌روند، حیات این صنف وابسته به واردات خودرو است.» وی افزود: «سرمایه‌گذاری در هر واحد اسقاط خودرو با حداقل امکانات نزدیک ۱۵ میلیارد تومان بوده که در حال حاضر این ظرفیت در کشور محدود به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کلان‌شهرها شده است.»

مصوبه‌هایی که روی کاغذ ماند و کلیه در پاسخ به این سوال که چرا مراکز اسقاط نمی‌توانند سرمایه‌های انباشته‌شده در گواهی‌های اسقاط را نقد کنند، گفت: «گواهی اسقاط خودروهای فرسوده را فقط

یعنی چه؟

واگذاری ۱۷۰ ملک مازاد ایران خودرو

ایران خودرو با این اقدام اخیر و منابعی که از فروش بخشی از سهام بانک پارسیان حاصل شد، می‌تواند بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کند. به‌گفته مقیمی در سه‌ماه ابتدای امسال نزدیک به یک‌هزار میلیارد تومان سهام شرکت‌هایی که در اختیار مجموعه بود، در بورس واگذار شده است. همچنین ۱۷۰ ملک که سال‌های زیادی در اختیار ایران خودرو بوده و در قالب اموال مازاد و راکد استفاده‌ای برای مجموعه نداشت، واگذار شد.

چرا؟

تکلیف خودروسازان به واگذاری اموال مازاد

یکی از مهم‌ترین تکالیفی که وزارت صنعت، معدن و تجارت برای خودروسازان مشخص کرده، واگذاری اموال و دارایی‌های مازاد آن‌هاست. از سوی دیگر بانک مرکزی نیز به ایران خودرو اعلام کرده بود که به‌تدریج باید از حضور در هیات‌مدیره بانک پارسیان خارج شود که به‌نظر می‌رسد گام‌های اولیه این موضوع برداشته شده است.

چه نلند؟

استارت واگذاری سهام ایران خودرو در بانک پارسیان

فرشاد مقیمی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو می‌گوید: «یک کرسی هیات‌مدیره بانک پارسیان را واگذار کردیم و در برنامه‌های بعدی هم قصد داریم در قالب واگذاری بلوکی، بقیه کرسی‌های هیات‌مدیره را واگذار کنیم و از مالکیت سهم خارج شویم.»

خبر News

افزایش ظرفیت تولید ایران خودرو کرمانشاه به سالانه ۶۳ هزار دستگاه

استاندار کرمانشاه با اعلام تخصیص ۱۱ میلیارد تومان از کمک‌های فنی و اعتباری استان به ایران خودرو کرمانشاه گفت: «در حال حاضر تولید سالانه ایران خودرو کرمانشاه ۳۰ هزار دستگاه است که به ۶۳ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.» هوشنگ بازوند در جلسه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید استان کرمانشاه با حضور مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو گفت: «امروز روز خوبی برای استان کرمانشاه در حوزه صنعت خودرو است که با توجه به‌نامگذاری امسال به‌نام جهش تولید، امیدواریم جلسه امروز منجر به جهش تولید در حوزه صنعت خودرو و اشتغالزایی جوانان استان شود.» وی افزود: «راه‌اندازی ایران خودرو کرمانشاه بر اساس مصوبه سفر مقام معظم رهبری به این استان بوده

که تاکنون یک‌سوم آن مصوبه اجرایی شده که با توجه به شرایط کشور جای تشکر دارد.» بازوند با بیان اینکه این مصوبه در دولت تدبیر و امید نهایی و اجرایی شده، بر اجرای کامل آن تا پایان دولت دوازدهم تأکید کرد و ادامه داد: «از مدیرعامل محترم ایران خودرو انتظار داریم توجه ویژه‌ای به‌اجرای کامل این طرح داشته باشند.» وی تصریح کرد: «طرح توسعه، تکمیل و اجرای مصوبه این پروژه می‌تواند به استان کرمانشاه در زمینه اشتغال کمک کند. در حال حاضر تولید سالانه ایران خودرو کرمانشاه ۳۰ هزار دستگاه است که با مساعدت ایران خودرو مقرر شد به ۶۳ هزار دستگاه افزایش یابد و در شهریور سال آینده به سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو برسد.»

وی بر تأمین منابع مالی از محل مشارکت بانک‌ها برای رسیدن به اهداف پروژه و تحقق ظرفیت اسمی در سال جهش تولید تأکید کرد و گفت: «با تشکیل کنسرسیوم و با حمایت وزیر اقتصاد می‌توانیم منابع مورد نیاز ایران خودرو کرمانشاه را که سه‌هزار میلیارد تومان تأمین کنیم. البته با توجه به‌اهمیت این پروژه، ۱۱ میلیارد تومان از ۵۰ میلیارد تومان کمک‌های فنی و اعتباری استان را به آن اختصاص داده‌ایم.» وی از اجرای پروژه تعریض جاده دسترسی به پروژه ایران خودرو خبر داد و گفت: «برای اجرای این پروژه نیز ۵ تا ۶ میلیارد تومان بودجه اختصاص می‌دهیم. معافیت‌های مالیاتی نیز با حمایت وزیر اقتصاد و رایزنی با نمایندگان استان دنبال خواهد شد.»



طراحی جایگزین «تیوی آر» توسط «مالهاند»



«شاید نام گروه مالهاند تاکنون به گوشتان نخورده باشد اما این شرکت چنددهه است که در موتوراسپریت حضور دارد و از جمله فعالیت‌های آن می‌توان به تامین کننده‌های بازی فرمول یک و دیگر برنده‌های مسابقات سطح بالا اشاره کرد. هم‌اکنون آن‌ها وارد شاخه جدیدی شده‌اند و می‌خواهند خودرو اسپریت تولید کنند. بخش خودرویی این شرکت نخستین جزئیات این خودرو را منتشر کرده است. این خودرو که ۴۸۰ اسب‌دین دارد، یک خودرو ۸ سیلندر بسیار سبک و وزن

است که خودرویی ناب برای رانندگان خواهد بود. مالهاند اشاره چندانی به جزئیات نداشته اما تایید کرده است که ۴۸۰ اسب‌دین خواهد بود و پیش‌تر نیز در جلوه‌های نمایشی خود اعلام کرده است که این خودرو ۴۸۰ اسب‌دین خواهد داشت و با یک گیربکس دستی همکاری خواهد کرد. در ۴۸۰ اسب‌دین سال جاری تولید می‌شود و پس از آن نیز سه خودرو دیگر عرضه خواهد شد. فعلاً زمان عرضه با قیمت این خودرو مشخص نیست.

کارشناسان صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کردند:

موتور الکتریکی، پلت‌فرم و باتری؛ سه چالش اصلی تولید خودروهای برقی در ایران

صنعت باتری در ۱۰ سال آینده دومین صنعت مهم دنیا خواهد بود

برنامه‌ریزی برای تولید خودروهای هیبرید، پلاگین-هیبرید و الکتریکی از سال‌ها پیش در کشور آغاز شده است و خودروسازان هم در این زمینه موفقیت‌هایی به دست آورده‌اند. اما همچنان تولید این خودروها با موانع بسیاری مواجه است. یکی از این مشکلات، نبود توان کافی برای تولید باتری‌های با رانندگی و با ظرفیت منطبق بر استاندارد جهانی است. از همین رو، برای توسعه و بهبود کیفیت محصولات باتری‌سازان باید سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در همین شرایط تحریم از سوی دولت انجام شود. چرا که بر اساس پیش‌بینی ایلان ماسک، بنیان‌گذار شرکت تسلا موتورز صنعت باتری طی ۱۰ سال



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

آینده به عنوان دومین صنعت مهم دنیا معرفی خواهد شد و اگر در این زمینه قصد ایستادن در برابر کنترل فشارهای انحصار گرایانه کشورهایی همچون آمریکا را داریم، باید از همین امروز در کشور برنامه‌ریزی‌های لازم را آغاز کنیم. در همین رابطه، بخش پایداری گفت‌وگوی روزنامه «دنیای خودرو» با فرشاد ترابی، دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک در دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی و گفت‌وگو با حمید فغانی، مسئول کالیبراسیون خودروهای برقی و هیبرید شرکت آپیکو در خصوص مشکلات تولید خودروهای برقی را خواهید خواند.

باتری؛ دومین صنعت مهم ۱۰ سال آینده



فرشاد ترابی، دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک در دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی

صنعت تولید باتری خودرو در ایران تا چه اندازه پیشرفت داشته است؟

بخش‌هایی از باتری همچون هر قطعه دیگری که صرفه اقتصادی برای تولید در داخل ندارد، از خارج کشور وارد می‌شود. به عنوان مثال در خصوص باتری‌های استوانه‌ای هیدرید نیکل وجود دارد. اما این باتری‌ها از تعداد زیادی کامپوننت تشکیل شده‌اند که با توجه به تیراژ پایین فعلی تولید استوانه‌ای فلزی آن صرفه اقتصادی ندارد و از چین وارد و بخش دیگری از مواد اولیه تولید این محصول نیز از خارج کشور تامین می‌شود. اما به دلیل آن که دانش فنی در اختیار مهندسان داخلی قرار دارد و می‌تواند تغییراتی را روی باتری‌ها اعمال کنند، تولید کننده این محصول شناخته می‌شود.

اگر بخواهیم خودرو برقی تولید کنیم، سرمایه‌گذاری برای افزایش ظرفیت باتری‌ها متناسب با استانداردهای بین‌المللی را چه بخشی باید انجام دهد؟

اقتصاد ایران دولتی است و همه بودجه‌های کلان کشور که سبب توسعه می‌شود هم از سوی دولت تخصیص می‌یابد. علاوه بر این، بخش‌های دیگری از جمله خودروسازان که در تولید و فروش خودروهای پیشان با مشکل مواجه هستند، امکان تامین چنین سرمایه‌گذاری‌ها را ندارند. از همین رو، به نظر من دولت مثلاً از طریق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (زیرمجموعه وزارت صمت) باید در این زمینه سرمایه‌گذاری کند.

این سرمایه‌گذاری نه فقط در صنعت بلکه باید در مجموع صنعت و دانشگاه انجام شود؛ چرا که صنایع با چالش مالی مواجه هستند که به محض ورود سرمایه ممکن است صرفاً توسعه نشود. از سوی دیگر، دانشگاه هم به تنهایی نمی‌تواند پذیرای چنین سرمایه‌ای باشد. هر چند استانداردهای اطلاعات خوبی دارند، اما به این دلیل که مشکلات صنعت به دانشگاه وارد نشده، ممکن است محصولی ارائه دهند که در ابتدا خوب بوده، اما عمر مفید مناسبی نداشته باشد. بنابراین باید این دو باید با هم ترکیب شوند تا به موفقیت

باتری‌سازان داخلی ۶۰ درصد راه را رفته‌اند



حمید فغانی، مسئول کالیبراسیون خودروهای برقی و هیبرید شرکت آپیکو

نظر تکنولوژی و عملکرد را تقادهد. شرکت‌های داخلی باتری‌ساز نیز از این قاعده مستثنی نیستند. باتری شاید گلوگاه نباشد، اما تاکنون هیچ‌کس با خرید از محصولات داخلی نداشته‌اند. زیرا خودرو به بازار عرضه نشده است تا به فراخور عملکرد آن بتوانیم بیان کنیم باتری‌های داخلی چه نقاط قوت و وضعی دارند و از آن‌ها بخواهیم تا نیاز تولید انبوه خودروهای هیبرید و الکتریکی را تامین کنند.

آیا منظور تان این است که بستر برای تولید باتری فراهم بوده اما در مورد موتور الکتریکی از زیرساخت لازم برخوردار نیستیم؟

صحبت سراسر این نیست که نمی‌توان موتور الکتریکی را در کشور تامین کرد، بلکه بحث نیاز به حمایت برای توسعه است. در خودروهای هیبرید و الکتریکی تنها تفاوت در باتری وجود دارد. در خودروهای الکتریکی باتری ۱۴ کیلووات ساعت نمی‌توان استفاده کرد، زیرا پاسخگوی نیاز نیست. همین مساله سبب شده است در خودروهای الکتریکی از باتری‌هایی با ظرفیت ۳۰ تا ۷۰ کیلووات ساعت استفاده شود. به عنوان مثال، در خودرو تسلا با باتری ۳۴ کیلووات ساعتی استفاده شده، باتری در کف خودرو به دلیل مباحث ایمنی جانمایی شده است. در خودروهای هیبرید به دلیل وجود منبع تامین انرژی از باتری با ظرفیت پایین تری استفاده می‌شود، اما موتور الکتریکی دقیقاً باید مانند خودرو الکتریکی باشد تا بتواند توان را در سر چرخ‌ها تامین کند. به طور کلی از نظر موتور الکتریکی بین خودروهای هیبرید و الکتریکی تفاوتی وجود ندارد.

به غیر از موضوعات مطرح شده چه چالش دیگری برای تولید این خودروها در کشور وجود دارد؟

اگر بخواهیم چالش تولید را سطح بندی کنیم، موتور الکتریکی در درجه اول اهمیت قرار می‌گیرد. در درجات بعد به ترتیب پلت‌فرم و باتری به عنوان چالش‌های تولید انبوه این خودروها مطرح هستند. پلت‌فرمی که بخواهیم برای تولید خودروهای هیبرید یا الکتریکی استفاده کنیم، باید پلت‌فرم خاص این خودروها باشد. شرکت آپیکو، مجموعه تحقیقاتی با طراحی پلت‌فرم نیست، و گرنه ما مشتاق بودیم یک خودرو هیبرید یا الکتریکی روی پلت‌فرمی مخصوص داشته باشیم. تا روی آن سیستم‌های پیاده کنیم. همچنین نیازمندیم استانداردهایی مشابه استانداردهای ۸۵ گانه خودروهای معمولی را برای خودروهای هیبرید و الکتریکی رعایت و اجرا کنیم. هر چند در کنار آن نیز تست تصادف اهمیت ویژه‌تری دارد. به طور کلی وجود یک پلت‌فرم مخصوص این خودروها، منتج به تولید محصولی مناسب نیاز بازار خواهد شد.

آیا درست است بر خورده‌ای از واحد کنترل الکتریکی باتری (BCU) در کشور از چالش‌های حرکت به سمت خودروهای هیبرید و الکتریکی است؟

پیچیدگی که در ECU خودروهای مجهز به پیش‌ران احتراق داخلی وجود دارد، در BCU خودروهای الکتریکی وجود ندارد. در خودروهای الکتریکی و هیبرید سخت‌افزار جزو چالش‌های جدی نیست، بلکه استراتژی‌های ایمنی در سیستم انتقال برق خودرو و تحلیل اطلاعات است که کار برنامه‌نویسی بیشتری نسبت به سخت‌افزار دارد و تنها این مساله چالش برانگیز است.

برای تولید خودروهای هیبرید و الکتریکی در کشور در کدام قطعات چالش وجود دارد و نیاز به واردات است؟

موتور الکتریکی قطعه اصلی برای حرکت در خودروهای هیبرید و الکتریکی است. هر چند نمونه‌هایی از موتور الکتریکی در موتور سیکلت برقی، دوچرخه برقی و حتی کولر وجود دارد، اما موتورهای به کار رفته در خودروهای الکتریکی، هیبرید و پلاگین-هیبرید متفاوت و بسیار پیچیده‌تر است. از همین رو، برای تولید چنین خودروهایی نیاز به موتور با دور و توان بالاتر در سر چرخ‌ها داریم. این مشخصه، تکنولوژی ساخت موتور الکتریکی را نسبت به سایر موتورهای الکتریکی کوچک، پیشرفته‌تر می‌کند.

آیا در کشور توان تولید چنین موتور الکتریکی پیشرفته‌ای وجود دارد؟

هیچ کدام از شرکت‌هایی که در زمینه موتورهای قدرت و الکتریکی فعال هستند، روی تولید چنین قطعاتی کار نکرده‌اند. هر چند شرکت‌های دانش‌بنیانی هستند که موتور الکتریکی ساخته‌اند، اما موتورهایی که این شرکت‌ها طراحی و تولید کردند، از نوع براشلس (DC) موتور الکتریکی PSM بود. هر کدام از این شرکت‌ها حتی در حد نمونه، موتوری را که مبنای آن روتور مغناطیسی باشد، کار نکرده‌اند. با این تفاسیل، می‌توان گفت گلوگاه خودروهای هیبرید و الکتریکی در صنعت خودروسازان، تولید موتور الکتریکی است. چرا که برای بخش‌های دیگری مانند کانورترها، باتری و... اقداماتی انجام شده است. هر چند باتری هم یک قطعه کاملاً های تک است، ولی این طور نیست که شرکت‌های داخلی تجربه تولید باتری نداشته باشند.

به باتری اشاره کردید. به نظر شما باتری‌سازان داخلی چند درصد از راه تولید باتری مناسب خودروهای برقی را طی کرده‌اند؟

چند شرکت داخلی در زمینه ساخت باتری از نظر تکنولوژی پیشرفت‌هایی داشته‌اند و می‌توان به جرات گفت ۵۰ تا ۶۰ درصد راه را رفته‌اند.

با این تفاسیل می‌توانیم بگوییم باتری‌سازان داخلی توان تولید باتری خودروهای برقی را دارند؟

اصولی که در پیشرفت یک قطعه در شرکتی وجود دارد، این است که زمان داده شود تا از نمونه‌های اولیه شروع کند و قدم به قدم محصول خود را از

برسیم.

چه تمهیداتی می‌تواند تضمین کننده موفقیت و نتیجه‌بخش بودن این سرمایه‌گذاری باشد؟

حتی اگر در این زمینه سرمایه‌هایی تخصیص داده شود و به نتیجه هم نرسد، باز پیشرفت‌های مهمی حاصل می‌شود. ما همیشه می‌تسیم یک میلیارد تومان اختصاص یابد و بعد نتیجه‌نگیریم. در حالی که در تمام دنیا مدل‌های پژوهشی همین طورند؛ بین سرمایه‌گذاری‌های متعددی که در دنیا انجام شده و نتیجه‌بخش نبوده‌اند، شرکت‌هایی همچون اپل، گوگل و غیره توانستند دنیا را با تحول روبه‌رو کنند. بنابراین اگر این منابع مالی صرف پژوهش نشود، خیلی زود در جایی که برنامه‌ریزی نشده، از بین می‌رود. پس بهتر است صرف توسعه دانش و پیشرفت شود.

عمر مفید و ایمنی باتری‌های ساخت داخل برای خودروهای الکتریکی، هیبرید و پلاگین-هیبرید در تفاوت‌هایی دارد؟

باتری‌های ساخت داخل استاندارد کافی را ندارند تا خودروساز حتی علاقه‌مند به تست آن‌ها شود. وقتی خودروساز می‌بیند باتری مورد نظر انرژی مورد نیاز را تامین نمی‌کند، سراغ تست عمر مفید آن هم نمی‌رود. از این رو، همچنان در پله اول مانده‌ایم و نمی‌توانیم موارد دیگر را بررسی کنیم.

برای تولید خودروهای الکتریکی، هیبرید و پلاگین-هیبرید علاوه بر باتری با چه مشکل دیگری در ایران مواجهیم؟

ایستگاه‌های شارژ معضل دیگری است که برای تولید این خودروها با آن‌ها روبه‌رو هستیم. الان تنها ایستگاه شارژ همان است که مینادر برج میلاد تاسیس کرد، همچنین اگر بخواهیم خودرو برقی را در پارکینگ آپارتمان ۱۰ واحدی شارژ کنیم، همسایه‌ها به طور حتم اظهار نارضایتی خواهند کرد. چون قوانین حقوقی آن دیده نشده است. باید قوانین مشخص و برای خانه‌ها کمتر شارژ باتری در نظر گرفته شود.

به طور کلی به نظر شما چه ضرورتی دارد به سمت توسعه تولید باتری برویم؟

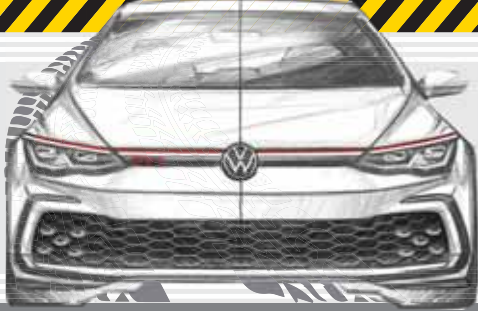
بر اساس گفته ایلان ماسک، صنعت باتری در ۱۰ سال آینده دومین صنعت مهم دنیا خواهد بود. این صنعت بسیار ارزش دارد که دولت به آن بپردازد و روی آن سرمایه‌گذاری انجام دهد. در حال حاضر نکته‌ای که از اهمیت بالایی برخوردار است، اینکه از نظر نفت و گاز در دنیا جزو کشورهای اول هستیم، اما با همین نفت و گاز ما را تحریم می‌کنند. حال اگر قرار باشد انرژی تمام خودروهای ما از طریق باتری شود و نتوانیم در کشور باتری مناسب تولید کنیم، تحت فشار قرار خواهیم گرفت.

رشد ۱۸ درصدی تولید خودرو در سال جاری

«در جلسه روز گذشته کمیته خودرو با حضور سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت، رشد جمعی تولید خودروسازان ۱۸ درصد اعلام شد. جلسه کمیته خودرو ۲۷ تیرماه با حضور حسین مدرس خیابانی، سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار شد. در این جلسه علاوه بر بررسی آمارهای مرتبط با تولید، تحویل، تعداد خودروهای ناقص و کاهش تعهدات معوق خودروسازان، روند واگذاری اموال و املاک مازاد دو خودروساز نیز ارائه شد.

بر اساس آمار اعلامی معاونت امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت، تولید جمعی خودرو از اول فروردین تا ۲۴ تیرماه با رشد ۱۸ درصدی مواجه بوده؛ به نحوی که میزان تولید جمعی خودروسازان از ۲۳۸،۷ هزار دستگاه خودرو در سال ۹۸، ۲۸۲،۱ هزار دستگاه خودرو در سال ۹۹ رسیده است. همچنین تحویل خودرو از ابتدای امسال تا ۲۴ تیرماه، از رشد ۳۰ درصدی برخوردار بوده، به نحوی که در این بازه زمانی در سال ۹۸ معادن ۱۶۴ هزار و ۱۹۰ دستگاه خودرو تحویل مشتریان

شده که این میزان در سال ۹۹ به ۲۱۴ هزار و ۲۴ دستگاه رسیده است. در عین حال تعداد خودروهای ناقص کف کارخانجات خودروسازی در سال ۹۹ نسبت به مدت مشابه سال ۹۸ از کاهش ۴۵ درصدی برخوردار بوده؛ به نحوی که از اول فروردین تا ۲۴ تیرماه ۹۸ معادل ۱۷۹ هزار و ۸۷۵ دستگاه خودرو ناقص کف کارخانجات وجود داشت که در مدت مشابه امسال به ۹۹ هزار و ۷۱۲ دستگاه رسیده است. تحویل خودروهای مربوط به تعهدات معوق نیز ۴۱ درصد بهبود یافته به نحوی که تعداد تحویل و تعهدات معوق خودروسازان در سال ۹۸ معادل ۱۲۶ هزار و ۴۳۳ دستگاه بوده که در مدت مشابه سال جاری به ۱۷۸ هزار و ۲۰۹ دستگاه رسیده است. همچنین در این جلسه کمیته خودرو و تصمیماتی در مورد برگزاری میزهای ساخت داخلی قطعات خودرو اتخاذ شد.



اسپریت و دیفرانسیل جلو یا همان هاچ‌بک‌های داغ بود و قرار بود تنها ۵ هزار دستگاه از آن تولید شود؛ اما در نهایت ۴۶۱ هزار و ۶۹۰ دستگاه از نسل اول گلف GTI تولید شد. نسل اول این خودرو که در ابتدا با نام گلف اسپریت شناخته می‌شد، طی فرآیندی محرمانه توسعه یافت. پروتوتایپ‌های اولیه این خودرو از پیش‌رانه کاربراتور با قدرت ۱۰۰ اسب‌بخار استفاده می‌کردند و در مارس ۱۹۷۵ بود که مدیر عامل فولکس جراع سبز تولید آن را روشن کرد.

فولکس واگن در سال ۱۹۷۵ نخستین هاچ‌بک داغ دنیا یعنی گلف GTI را معرفی کرد که همچنان تولید می‌شود و هشتمین نسل آن امسال معرفی شده است. در اینجا برای گرامیداشت چهل و پنجمین سالگرد تولید این خودرو و عرضه نسل جدید آن به تاریخچه GTI نگاهی انداخته‌ایم. نخستین گلف GTI در نمایشگاه خودرو فرانکفورت در سپتامبر ۱۹۷۵ پدیدار شد و تابستان سال ۱۹۷۶ نیز شاهد ورود آن به بازار بودیم. این خودرو مقدم بر محصولات کامپکت،



به مناسبت ۴۵ سالگی سری GTI از فولکس گلف



نگاه
View

مازیار بیگلونو

دبیر انجمن قطعه‌سازان ایران

عرضه ۱۰ درصد محصولات خودروسازان در بورس

هم‌اکنون قیمت بسیاری از نهاده‌های تولیدی خودرو مانند فولاد، مس و... در بورس ارائه می‌شود و اینگونه کشف قیمت شده‌اند.

برای اینکه به قیمت واقعی خودرو برسیم، پیشنهاد داده‌ایم ۱۰ درصد از محصولات ایران خودرو و سایپا در بورس عرضه شود.

تقاضای واقعی در بورس مشخص خواهد شد و قرعه‌کشی یکی از راهکارها برای کوتاه کردن دست دلالان و کاهش قیمت خودرو است.

اما این گونه تنها حاشیه سود افزایش یافته و همچنان متقاضیان واقعی مشخص نمی‌شوند. معتمد باید به گونه‌ای عمل کنیم که قیمت خودرو تک‌نرخ شود؛ چرا که هر کالای دو نرخ منشاء رانت و فساد در بازار است.

اگرچه شروط وزارت صمت در پیش‌فروش یا پیشنهاد دریافت مالیات از خریداران می‌تواند به کنترل قیمت و تقاضا در بازار کمک کند، اما راهکار اصلی استفاده از تجربه دهه ۷۰ و فروش خودرو در حاشیه بازار است؛ چرا که مطابق یک اصل اقتصادی قیمت هر کالایی را میزان عرضه و تقاضا تعیین می‌کند.

برای جلوگیری از ورود سرمایه‌های سرگردان و تعدیل قیمت و تقاضا در بازار، دولت باید اجازه دهد خودرو در حاشیه بازار به فروش برسد یا اینکه در بورس کشف قیمت شود؛ راهکارهایی که در صورت اجرای هر یک از آن‌ها، در کنار اینکه قیمت خودرو در بازار تک‌نرخ می‌شود، خروج ۸۰ تا ۹۰ درصدی متقاضیان غیرواقعی از بازار خودرو را نیز تضمین می‌کند.

کل نیاز کشور به خودرو طی یک سال، یک میلیون و ۵۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه است؛ اما زمانی که ۸ هزار نفر در طرح‌های پیش‌فروش ثبت‌نام می‌کنند، حکایت از حاشیه سود بالا در این طرح دارد.

در عین حال زمانی که آلومینیوم در بازار عرضه می‌شود، قیمت سرسام‌آوری داشت؛ اما به محض ورود به بورس قیمت آن کاهش یافت.

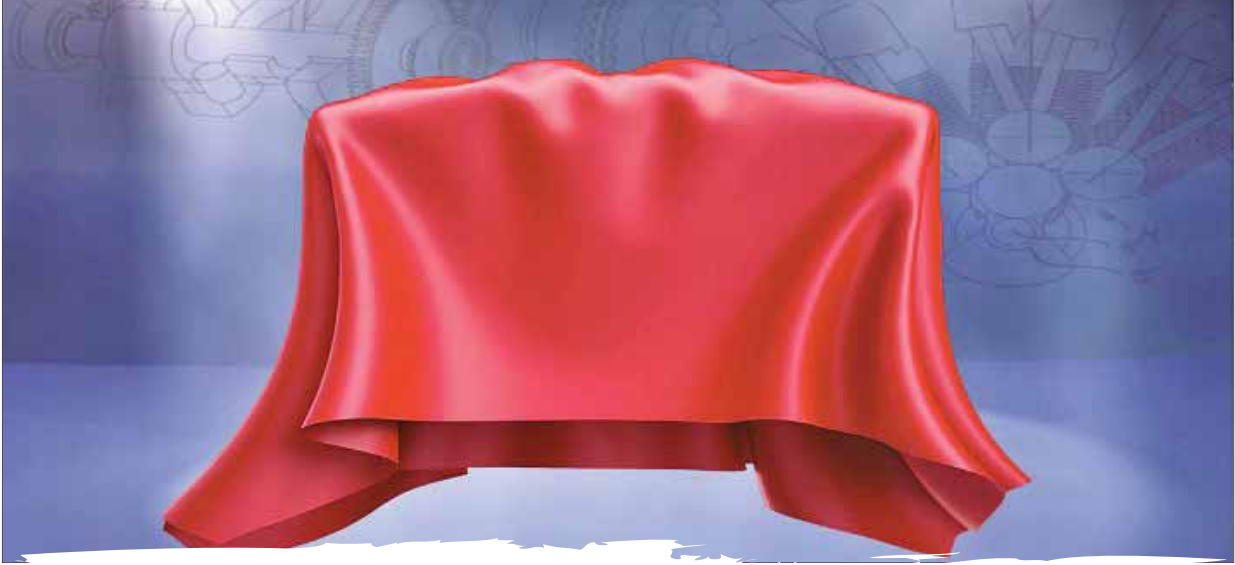
ساز و کار انجام این کار وجود دارد؛ اما در عین حال نگرانی‌هایی نیز احساس می‌شود.

به‌طور مثال این نگرانی وجود دارد که در صورت درخواست ۴ هزار دستگاه خودرو در بورس نابسامانی ایجاد شود؛ اما این گونه نیست.

کل تولید خودرو در هفته ۲۰ هزار دستگاه است که پیشنهاد داده‌ایم برای مشخص شدن قیمت، ۱۰ درصد آن در اول هفته تولید و ارائه شود.

تسریع توسعه و تجاری‌سازی یک حرکت بنیادین موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایرانی مبتنی بر کدام فناوری‌ها است؟

زمان شروع تولید نخستین موتور سه‌استوانه زمستان سال ۱۴۰۱ خواهد بود



موتوری که مشابه داخلی ندارد مدیر توسعه و تجاری‌سازی موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایران خودرو با بیان این که موتور سه‌استوانه دارای وجه تمایز برجسته‌ای با انواع موتورهای موجود در بازار خودرو است، افزود: «مشابه این موتور تاکنون در هیچ‌یک از خودروهای تولید داخل کشور تولید و استفاده نشده و دانش توسعه و تجاری‌سازی آن در اختیار خودروسازان بزرگ جهانی است.» شرقی ادامه داد: «موتور سه‌استوانه با بهره‌گیری از دانش الگوبرداری و انتقال فناوری، تحقیق، پژوهش و تجربه، متناسب با جغرافیای ایران و قابل رقابت با موتورهای مشابه خودروسازان بزرگ جهانی است و از این لحاظ ایران را در زمره کشورهای قرار خواهد داد که دارای مالکیت دانش طراحی و توسعه موتورهای سه‌استوانه کم‌مصرف تزریق مستقیم سازگار با محیط زیست است.»

از طرح ریزی اولیه تا توسعه طراحی و تجاری‌سازی وی تصریح کرد: «شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو) به‌عنوان متولی توسعه قوای محرکه ایران خودرو و یکی از اعضای کمیته راهبری توسعه خودروهای کم‌مصرف، مسئولیت انجام این طرح را در گروه صنعتی بر عهده دارد. این شرکت پس از الگوبرداری، طرح‌ریزی اولیه را انجام داده و توسعه طراحی مفهومی و تجاری‌سازی مبتنی بر الگوبرداری و تجارب داخلی و بومی‌سازی فناوری‌های این موتور را در داخل گروه آغاز کرده است.»

رونمایی از نخستین موتور در بهمن‌ماه امسال شرقی زمان شروع تولید نخستین موتور سه‌استوانه را زمستان سال ۱۴۰۱ اعلام کرد و گفت: «موتورهای بعدی با فاصله هفت‌ماه بعد وارد چرخه تولید خواهند شد. رونمایی از نخستین موتور این خانواده روی خودرو کلاس A+ در بهمن‌ماه امسال خواهد بود.»

هدف‌گذاری شش‌ساله برای تیراژ ۷۰۰ هزار دستگاهی وی شمارگان تجمیعی تولید خانواده موتور سه‌استوانه ایران خودرو طی شش‌سال پس از آغاز تولید را بالغ بر ۷۰۰ هزار دستگاه در سال عنوان و خاطر نشان کرد: «این موتورها در محصولات جدید ایران خودرو و در سطح ملی روی دیگر کفی‌های خودروسازان داخلی قابلیت استفاده خواهد داشت.»

و خاطر نشان کرد: «این طرح در برگیرنده خانواده موتور سه‌استوانه کم‌مصرف ایرانی با چهار موتور، شامل دو موتور تنفس طبیعی با فناوری تزریق در گاهی (PFI) و یک موتور ۱.۲ لیتری پر قدرت با فناوری پر خوران و تزریق در گاهی بنزین و گاز و یک موتور فناوری ۱.۲ لیتری با بهره‌گیری از فناوری پر خوران و سامانه تزریق مستقیم بنزین (GDI) با مالکیت معنوی ایران خودرو است.»

فناوری‌های به‌کار گرفته‌شده شرقی ادامه داد: «از فناوری‌های به‌کار گرفته‌شده در این موتورها می‌توان به استفاده از فناوری‌های برقی مانند دمایان (ترموستات) برقی، تلمبه روغن دبی متغیر، فناوری کوچک‌سازی با کاهش تعداد استوانه از چهار به سه و استفاده از پر خوران و سامانه تزریق مستقیم سوخت اشاره کرد.» وی تصریح کرد: «این طرح به تعمیق داخلی‌سازی و توانمندسازی و زنجیره تامین برخی فناوری‌ها همانند برقی‌سازی در قطعات (electrification) و سامانه پر خوران در داخل کشور منتج خواهد شد.»

لوربالا

این طرح در برگیرنده چهار موتور، شامل دو موتور تنفس طبیعی با فناوری تزریق در گاهی (PFI) و یک موتور ۱.۲ لیتری پر قدرت با فناوری پر خوران و تزریق در گاهی بنزین و گاز و یک موتور فناوری ۱.۲ لیتری با بهره‌گیری از فناوری پر خوران و سامانه تزریق مستقیم بنزین (GDI) با مالکیت معنوی ایران خودرو است

یک طرح و چهار موتور مدیر برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های ایپکو، توسعه و تجاری‌سازی موتور سه‌استوانه را یکی از این طرح‌ها دانست



علیرضا جابتی

ajabeti@autoworld.ir

گروه صنعتی ایران خودرو به‌منظور تسریع در تحقق اهداف نقشه راه قوای محرکه محصولات آینده خود، برنامه توسعه و تجاری‌سازی موتور سه‌استوانه را با رویکرد جهانی دنبال می‌کند. پیمان شرقی، مدیر پروژه توسعه و تجاری‌سازی موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایران خودرو در این باره گفت: «طراحی موتور سه‌استوانه با فرآیند الگوبرداری از موتورهای متعدد به‌روز دنیا با فناوری‌های مختلف تزریق مستقیم بنزین از سال ۹۵ آغاز شد.» وی افزود: «در حال حاضر گروه صنعتی ایران خودرو و شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو)، با استفاده از توانمندی‌های موجود در بخش طراحی و مهندسی و زنجیره تامین، به دنبال اجرای این طرح برای رسیدن به اهداف کلان همچون مصرف سوخت کم‌تر از پنج لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش و سطح آلایندگی یورو ۶ هستند.»

رویکردی هوشمندانه در مقابله با تحریم‌ها شرقی بیان کرد: «این اقدامات، در شرایط تحریم‌های ظالمانه کشورهای غربی و ترک همکاری‌ها از سوی شرکای اروپایی، بیانگر رویکرد هوشمندانه ایران خودرو در مقابله با تحریم‌ها به شمار می‌رود.»

وی با اشاره به بیانات مقام معظم رهبری در روز کارگزار امسال و تاکید ایشان بر استفاده از فکر و توان صنعتگران برای طراحی موتور کم‌مصرف، اظهار کرد: «منویات ایشان سبب شد تا در ایران خودرو کمیته ویژه‌ای برای تسریع در اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای قوای محرکه کم‌مصرف تشکیل شود. در حال حاضر کمیته راهبری توسعه و تجاری‌سازی خودروهای کم‌مصرف در ایران خودرو، اجرای طرح‌های متعددی از جمله توسعه قوای محرکه را دنبال می‌کند.»

یک طرح و چهار موتور مدیر برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های ایپکو، توسعه و تجاری‌سازی موتور سه‌استوانه را یکی از این طرح‌ها دانست

پیگیری يك موضوع



حجت‌الله فیروزی

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس

مشکلات صنعت خودرو از ابتدا تا انتهای چرخه تولید

صنایع خودرو و قطعه‌کشورمان با مشکلات بی‌شماری مواجه هستند که حل آن‌ها تنها به‌دست یک نهاد و وزارتخانه میسر نیست و باید چندین سازمان و وزارتخانه برای رفع مشکلات تلاش کنند و در این زمینه با هم هماهنگی داشته باشند که این سبب تشکیل کمیته‌ای در این خصوص شده است.

جلسه کمیسیون صنایع با خودروسازان و قطعه‌سازان چنته‌ای به‌همراه داشت و قرار است در این راستا چه اقداماتی صورت گیرد؟

کمیته‌ای متشکل از اعضای کمیسیون، خودروسازان، نمایندگان وزارت صمت، بانک‌ها و گمرک برای بررسی راه‌های برون‌رفت از مشکلات حوزه خودرو و اجابت مطالبات مردمی تشکیل شد. خودروسازها اعلام کردند در حال زیان دادن هستند و قیمت تمام‌شده محصولات بیش از قیمت فروش است و سود خودروسازی تنها در جیب دلالان می‌رود. قرار است این کمیته پس از بررسی‌های لازم راه‌های برون‌رفت از مشکلات حوزه خودرو و اجابت مطالبات مردمی را به کمیسیون صنایع و معادن ارائه کند.

برش نمایندگان از خودروسازان چه بود؟

نمایندگان دربارہ کیفیت، خدمات پس از فروش، عرضه خودرو، نحوه ورود خودرو به بازار و در کل مطالبات مردمی انتقادات و سوالات خود را مطرح کردند و در ادامه خودروسازان بخشی از مشکلات را ناشی از عدم نقدینگی کافی، سرمایه‌برگشت، تسهیلات گران قیمت بانکی، دخالت‌های مجموعه‌های مختلف در امور خودروسازان، عدم تامین ارز مورد نیاز برای واردات قطعات و... دانستند.

چه پیشنهادها و انتقادات از سوی قطعه‌سازان مطرح شد؟

آن‌ها انتقاداتی را به‌نحوه عملکرد خودروسازان داشتند با این مضمون که در حالی که ما هزینه مواد اولیه و حقوق کارگران را به‌صورت نقد پرداخت می‌کنیم، اما مطالبات ما از خودروسازان با چندین ماه تاخیر وصول می‌شود و متضرر واقعی در این میان ما هستیم. پیشنهادی نیز در این جلسه مطرح شد مبنی بر اینکه ما کل چرخه تولید را از ابتدا تا انتها بررسی کنیم تا مشخص شود مشکل اصلی در حوزه خودروسازی است یا قطعه‌سازان. وارد کنندگان مواد اولیه، بانک‌ها یا نحوه ارائه تسهیلات به آن‌ها که این پیشنهاد باید در کمیته مشترک بررسی شود. بنابراین بعد از بررسی کل چرخه تولید تا فروش خودرو و راهکارهای لازم ارائه خواهد شد.

زاپاس

Spare Tire

عرضه ۸ محصول جدید بر روی پلت‌فرم SP100



این گروه در طراحی و ساخت محصولات و پلت‌فرم‌های جدید خودرویی قرار گرفت.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت همچنین در بازدید از مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا، پروژه‌های مختلف طراحی و ساخت محصولات جدید مبتنی بر پلت‌فرم SP100، برنامه عرضه ۸ محصول جدید در سال جاری و دو سال آینده، مراحل طراحی مدل‌های مختلف فیس‌لیفت

مهدی صادقی نیارکی در بازدید از شرکت‌های سایپا و پارس خودرو و همچنین مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا که با حضور سیدجواد سلیمانی، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و جمعی از مدیران ارشد و معاونان این گروه برگزار شد، ضمن بررسی مراحل آماده‌سازی و راه‌اندازی خطوط تولید محصولات جدید سایپا شامل S200 و Q200 در شرکت پارس خودرو، در جریان دستاوردها و نوآوری‌های

مجاهدتهایی که خودروسازان و قطعه‌سازان به‌رغم مشکلات در تامین مواد اولیه داشتند، توانستند امسال رشد ۱۸ درصدی تولید خودرو را تا تاریخ ۲۵ تیرماه نسبت به مدت مشابه سال قبل محقق کنند.»

صادقی نیارکی در ادامه با تشریح مهم‌ترین اقدامات در صنعت خودرو، اشاره‌ای به هدفگذاری ۳۰۰ میلیون یورویی سایپا در توسعه ساخت‌داخل در سال جاری کرد.



وقتی آلپینا آرزوی X7 M را محقق می‌کند

شاسی بلند مجلل و قدرتمند XB7 نزدیک‌ترین مدلی به بام X7 M هیچ‌گاه تولید نخواهد شد. در سینه XB7 نیر و گاه ۴.۴ لیتری V8 توپین توربو بام و فرار گرفته است که در اینجا ۶۲۰ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این همان موتور مورد استفاده در سدان آلپینا B7 است اما در این‌جا برای تولید ۱۲ اسب بخار قدرت بیشتر، مهندسان آلپینا تغییراتی را در آن انجام داده‌اند. XB7 بر فرورشن فوق‌العاده‌ای برای شاسی‌بلندی با این اندازه دارد زیرا در ۴ ثانیه

از صفر به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، مسافت ۴۰۰ متری را در ۱۲.۶ ثانیه طی می‌کند و توانایی رسیدن به حداکثر سرعت ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. انتقال نیروی نیر و گاه توانمند این خودرو از طریق گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک ساخت ZF صورت می‌گیرد که الکترونیک و مکانیک آن به‌طور کامل توسط آلپینا طراحی شده است. XB7 اولین شاسی‌بلند آلپینا به حساب می‌آید که در ایالات متحده عرضه خواهد شد و قیمت آن ۱۴۱ هزار و ۳۰۰ دلار آغاز می‌شود.

یک مساله؛ یک پیشنهاد

Suggestion

تاثیر ۲۰ درصد مالیات بر کاهش دلالی در بازار خودرو

یک پیشنهاد

درواقع مردم باید به این مشکل پایان دهند. امسال مشاهده کردیم کسانی که قصد خودرو و احتکار خودرو داشتند، با پرداخت مالیاتی به برخی افراد، کد ملی آنان را اجاره و چند خودرو ثبت نام می‌کردند. باید مانع چنین شیوه‌هایی شویم تا کسی که قصد ثبت نام دارد، واقعاً نیازمند خودرو باشد. بنابراین باید سازوکاری در این خصوص در نظر گرفته شود تا شرکت‌های خودرو صرفاً از کسانی ثبت نام کنند که خود آن فرد خودرو را تحویل بگیرد. بستن مالیات بر دارندگان دو یا سه خودرو تنها یکی از ابزارهاست و شاید ۲۰ درصد موثر باشد اما تاثیر چندانی در کاهش دلالی در بازار خودرو ندارد.

تبدیل نشده است اما در صورتی که این موضوع به صورت طرح ارائه شود، به احتمال قوی به دلیل داشتن موافقان بسیار، تصویب می‌شود و در پی آن از دست‌اندازی عده‌ای بر این صنعت که با خرید بی‌رویه خودرو، قصد احتکار و گرانفروشی را دارند، تا حدی جلوگیری می‌کند. در صورت تصویب این طرح، هم قیمت خودرو تا حدی کاهش پیدا می‌کند و هم اخذ چنین مالیاتی درآمدهای دولت را افزایش خواهد داد. هر چند اخذ مالیات از دارندگان دو یا سه خودرو معضل احتکار خودرو را برطرف یا کم‌رنگ نمی‌کند.



حسین محمد صالحی دارانی عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس

یک مساله

مالیات بستن بر دارندگان دو یا سه خودرو سبب از بین رفتن معضل احتکار خودرو نمی‌شود، مگر آنکه طرحی ارائه دهیم که هر فرد نتواند بیش از یک خودرو ثبت نام کند. هر چند هنوز در مجلس این پیشنهاد به طرح

تلگرام

Telegram

خودرو نیز مانند مواد اولیه رقابتی به فروش برسد

به‌رغم ثابت ماندن قیمت خودرو اما نرخ مواد اولیه تولید روز به روز در حال افزایش است. سرکوب قیمتی خودرو باعث می‌شود خودروسازان نتوانند قیمت خرید قطعات را افزایش دهند. این در حالی است که نرخ مواد اولیه در بورس کشف می‌شود و با توجه به وضعیت فعلی، قیمت‌ها هم‌زمان و هم‌گام با تورم افزایش پیدا می‌کنند.

مصطفی مصری پور، کارشناس اقتصادی:

در برخی محصولات قیمت‌ها آزاد است و توسط عرضه و تقاضا کشف قیمت می‌شود اما در برخی محصولات، سرکوب قیمتی وجود دارد و دستوری قیمت گذاری می‌شوند. این نبود تناسب باعث می‌شود برخی بنگاه‌های اقتصادی با زبان تولید کنند و برخی دیگر با سود نسبتاً مناسب بنابر این چنین رویه‌ای باید اصلاح شود.



محسن نعمتی، خبرنگار اقتصادی:

قیمت مواد اولیه در بازار سرمایه تعیین می‌شود. اما به نظر می‌رسد می‌توان این شیوه را برای خودرو هم در نظر گرفت و با عرضه خودرو در بورس کالای نسبت به تعیین نرخ و به دست آوردن قیمت منصفانه اقدام کرد.



رضا حوی، خبرنگار اقتصادی:

نمی‌توان مواد اولیه را با دلار خرید و از تولید کننده انتظار فروش با ریال را داشت. در این صورت چیزی جز زیان و ورشکستگی در انتظار آن‌ها نیست. بهتر است یا همه زنجیره تولید دستوری قیمت گذاری شوند یا زنجیره به صورت آزاد و بر اساس عرضه و تقاضا به فروش برسد. آزاد شدن قیمت‌ها در درازمدت بازار یکدستی ایجاد خواهد کرد و قیمت‌ها واقعی خواهد شد.



Message

اتوسهام

Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۶۰.۵۰	-۰.۹۸	▼
سایپا	۴.۲۷۰	-۴.۴۷	▼
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۹.۶۴۰	۰	-
نیرو محرکه	۲۴.۷۲۰	۴.۹۷	▲
پارس خودرو	۱۶.۳۹۰	۰	-
قطعات اتومبیل ایران	۱۱۰.۶۰	۴.۶۴	▲
زامیاد	۲۸.۲۵۰	۰	-
گروه بهمن	۲۷.۶۹۰	-۴.۹۸	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۹.۳۹۰	۰	-
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۴۳.۲۶۰	۱.۸۱	▲
سایپا آذین	۱۳.۷۲۰	۰	-
سرمایه‌گذاری رنا	۱۸.۱۶۰	۳.۷۱	▲
مهر کام پارس	۱۷.۰۴۰	۳.۵۲	▲
محورسازان ایران خودرو	۱۶.۲۳۰	-۳.۹۱	▼
ایران خودرو دیزل	۹.۵۰۳	۲.۹۹	▲
الکترونیک خودرو و شرق	۳۶.۸۶۰	۴.۹۸	▲
رادیا تور ایران	۱۲۱.۳۰۰	۰	-
رینگ‌سازی مشهد	۴۳.۵۸۰	۲.۵۲	▲
فنر سازی خاور	۲۶.۸۹۰	-۴.۲	▼
کمک‌فنر ایندیمین	۴۵.۰۱۰	۲.۸۶	▲
فنر سازی زر	۱۴.۹۶۰	۰	-
ایرکا پارت صنعت	۴۶.۸۶۰	۳.۱۷	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۵.۳۵۰	-۱.۱۶	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۲۶.۳۱۰	۰.۵۷	▲
کرمان خودرو	۱۰.۸۶۴	۳	▲
چرخشگر	۱۷.۹۱۰	۲.۷۵	▲
مهندسی نصیر ماشین	۴۹.۵۶۰	۵	▲
لنت ترمز ایران	۱۱۱.۴۳۰	۰.۸۴	▲
بهمن دیزل	۴۳.۳۵۳	-۳.۸۵	▼
سازه پوشش	۱۲۲.۰۴۰	۰.۳۴	▲
تولید محور خودرو	۳۶.۷۷۰	۰.۴۶	▲

مثلت سودساز گروه خودرویی بورس همچنان حجم می‌گیرد

رشد فوق شاخص «خگستر»؛ ما حاصل کار نامه مدیریتی «مونسان»



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز سه‌شنبه ۲۴ تیر بالغ بر ۷۵۹ میلیون بر ۱۱۹.۵ میلیارد تومان بود. میزان داد و ستد گروه خودرویی طی سه‌شنبه ۲۴ تیر بالغ بر ۷۵۹ میلیون سهم بود.

سایر شرکت‌های خودرویی، م‌هون تدابیر و تصمیم‌های تیم مدیریتی این مجموعه در زمان راهبری مهدی مونسان به‌عنوان مدیر عامل بوده است.

نیز مهم‌ترین عامل رشد، شرکت سرمایه‌گذاری سمند و مالکیت ۲۰ درصدی «خگستر» در این شرکت است که خود غول سرمایه‌گذاری بوده و پرتفوی بسیار قوی دارد.

گروه خیر: گروه خودرویی این روزها تبدیل به لیدر اصلی بازار سهام شده و دو شرکت سایپا و ایران خودرو در کنار شرکت گسترس سرمایه‌گذاری ایران خودرو و مثلت سودساز این صنعت صنعت بورس را تشکیل داده‌اند؛ توجه بازار به شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو با نماد «خگستر» و رشد قیمتی فزاینده شاخص بورس و شاخص خودرویی‌ها در این سهم، سبب شده است وضعیت بنیادی آن بیشتر مورد توجه قرار بگیرد.

صف عرضه برای خودرویی‌ها اما در آخرین روز از دادوستدهای بازار سهام در هفته گذشته سرانجام نمادهای شاخص‌ساز روند منفی را تجربه کردند، به‌طوری‌که دو نماد ایران خودرو و وسایپا قرمزپوش شدند و این بار برای آن‌ها صف‌های فروش سنگین تشکیل شد. حال باید دید آیا این روند در معاملات ابتدای هفته این دو شرکت و قبل از رفتن به مجامع نیز ادامه خواهد یافت یا از امروز شاهد برگشت دوباره آن‌ها به روند صعودی خواهیم بود.

رتبه نخست بیشترین بازدهی‌های مثبت قیاس با شرکت‌های هم‌گروه در رتبه نخست بیشترین بازدهی‌های مثبت قرار بگیرد. این امر در صورت‌های مالی ۱۲ ماهه شرکت نیز منعکس شده است و شاهد رشد و جهش ۲۲۲ درصدی سود خالص شرکت به نسبت دوره مشابه سال قبل هستیم. به نظر می‌رسد کسب این موفقیت‌ها در شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو و ارائه بهترین عملکرد بین

بوده که هم به نسبت شاخص کل و هم به نسبت شاخص خودرو بالاتر است. این شرکت دارای پرتفوی بورسی غنی بوده و هم‌زمان سهام لیدر خودرویی بانکی و قطعه‌سازی را در اختیار دارد. در پرتفوی غیر بورسی



دیگه چه خبر؟

تولید خودروهای برقی با داخلی سازی ۲۰ درصدی

برقی در دستور کار است. «امیر بیات افزود: «سالن تولید خودرو در شرکت «خودروسازی فردا» سمنان، یکی از مطلوب‌ترین و بهترین خطوط و سالن‌های تولید خودرو در کشور است اما به حمایت و تقویت نیاز دارد.»

رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان اینکه شرکت «خودروسازی فردا» تولید خودروهای برقی با داخلی سازی ۲۰ درصدی را در دستور کار قرار داد، گفت: «حمایت از تولید موتورسیکلت و خودرو



ویژه‌ها

۳ بر نامه وزارت صمت برای کنترل بازار خودرو

مدرس خیابانی افزود: «خروج ۲ خودرو ساز خارجی از کشور، خودروسازی با اتکا به سازندگان داخلی، شرکت‌های دانش‌بنیان و کارگاهی به‌فعالیت خود ادامه می‌دهد و هدف کاهش آرزوی ۲۰۰ میلیون دلاری، از وابستگی صنعت خودروسازی ایران به دیگر کشورها کاسته می‌شود.»

سرپرست وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه امسال، برای کنترل بازار خودرو ۳ برنامه راه‌به‌صورت هم‌زمان اجرایی کنیم، گفت: «رشد ۱۸ درصدی تولید و افزایش ۵۰ درصدی تحویل خودرو به‌رغم شدیدترین تحریم‌های اقتصادی علیه کشور از مهم‌ترین این برنامه‌هاست.» حسین

اینفوگرافش

Infography



عددگرافش

Numerat Graphy



فروش خودرو در بازار اروپای ۶ ماهه از سال ۲۰۲۰ تا ۲۹ درصد کاهش به ۵۵ میلیون و ۱۰۱ هزار دستگاه رسیده است.



با نزدیک شدن به زمان رونمایی رسمی از نسل جدید مرسدس اس کلاس، گروه دایملر هر روز نسخه‌های جدید تری از این محصول را راهی جاده‌ها برای انجام تست‌های خیابانی می‌کند و البته با این کار جزئیات بیشتری از این خودرو مشخص می‌شود. در آخرین اقدام شاهد تصاویر جاسوسی از اس کلاس هستیم که چراغ‌های جلو آن کاملاً مشخص بوده و پوشش‌های آن برداشته شده است. با وجود اینکه بخش‌های سپر، جلوپنجره و درها همچنان پوشیده شده، اما این پوشش جدید تا

حدی می‌تواند ابعاد کلی این خودرو و برخی خطوط پرچم‌دار جدید مرسدس را مشخص کند. در نمای جلویی شاهد چراغ‌هایی شبیه به نمونه‌های فیس‌لیفت شده از اس کلاس هستیم که کمی ساده‌تر اما با جزئیات بیشتر به نظر می‌رسند. اما در اینجا هم چراغ‌های ال‌ای‌دی ابرویی نقش روز تاب یا دی‌لایت‌های این خودرو را بر عهده دارند و در عین حال روی جلوپنجره خطوطی طراحی شده که پیش از این تنها در نسخه‌های AMG شاهد آن بوده‌ایم.



جزئیات بیشتر از مرسدس بنز S کلاس

01 کادیلاک و محصولات تمام‌برقی

ظواهر توجه به‌الگوهای توسعه پایدار باعث شده است جنرال موتورز هم تکانی به‌خود بدهد و برنامه‌های گسترده‌تری را برای ارائه محصولات پاک و کاهش آلایندگی منتشر شده روی زمین مدنظر قرار دهد. به‌همین منظور قرار است از برند کادیلاک برای عرضه محصولات تمام‌برقی استفاده شود. براساس سند جدید منتشر شده از سوی جی‌ام «در آینده شاهد محصولات برقی بیشتری از سوی این برند خواهیم بود و برنامه‌ریزی شده است که حداقل ۲۰ محصول برقی را تا سال ۲۰۲۳ معرفی و عرضه کنیم.»

به‌این ترتیب کادیلاک محور اصلی جنرال موتورز برای عرضه محصولات برقی خواهد بود و این جریان را می‌توان بیشتر در ارائه کراس‌اوور و شاسی‌بلندهایی خاص دید. آخرین نمونه از این محصولات، کانسپت سلتیک بود که قرار است به‌تولید انبوه برسد. ظاهراً جنرال موتورز در مورد عرضه این محصول بسیاری جدی است و براساس اظهارات اخیر این گروه خودروسازی، قرار است روزانه تعداد زیادی محصول سلتیک تولید شود.



02 گزینه‌های جدید برای تویوتا آوالون

با وجود اینکه شورولت و فورد سگمنت سدان‌های بزرگ را کنار گذاشته‌اند، اما در این شرایط تویوتا به‌شدت دنبال راضی کردن مخاطبین این نوع خودروهاست و به‌همین دلیل در سال ۲۰۲۱ هم به‌روزرسانی‌هایی برای آوالون در نظر گرفته است. این تغییرات با محوریت ارائه نسخه جدید «Night-shade» اعمال شده که به‌غیر از سری «XSE» جزئیات مشکی‌رنگ بیشتری را به این خودرو می‌افزاید. از جمله جزئیات سری «XSE» می‌توان به جلوپنجره، آینه‌های جانبی و باله‌های عقب اشاره کرد. اما در نسخه‌های نایت‌شاید، شاهد مشکی شدن شیشه‌های جانبی، دستگیره‌های در و آنتن کوسه‌ای روی سقف هستیم. همچنین رینگ‌های ۱۹ اینچی جدید کاملاً مشکی شده‌اند. اما مهم‌ترین تغییرات در آوالون ۲۰۲۱ اضافه شدن امکان انتخاب سیستم چهارچرخ‌محرك برای تریه‌های XLE به‌بالاست. در این نسخه‌ها امکان انتقال ۵۰ درصد از گشتاور موتور به چرخ‌های عقب وجود دارد. این نیرو از موتور ۲.۵ لیتری چهار سیلندر با توان ۲۰۵ اسب‌بخار خارج می‌شود.



03 نمایشگاه «سما» در نوادا برگزار می‌شود

با وجود اینکه آمار مبتلایان به کووید-۱۹ در ایالت نوادا در حال افزایش است، اما مسئولین برگزاری سلوگ‌ترین نمایشگاه خودروهای تیونینگ‌شده اصرار دارند این رویداد برگزار شود. اما با وجود اینکه موج دوم شیوع در ایالات متحده در حال گسترش است، اما از چند روز پیش مسئولین برگزاری نمایشگاه سما اعلام کردند: «صداها شرکت‌کننده برای اخذ غرفه در این نمایشگاه ثبت‌نام کرده‌اند و قرار است سمای ۲۰۲۰ طبق روال هر ساله با در نظر گرفتن برخی محدودیت‌ها برگزار شود.» این نمایشگاه نوامبر هر سال در مرکز اجتماعات لاس‌وگاس برگزار می‌شده و امسال نیز قرار نیست در محل برگزاری آن تغییری صورت گیرد. تام گاتوسو، معاون ارشد برگزاری سما گفت: «ما باور داریم شرکت‌کنندگان و اعضای صنایع مختلف با کنار هم قرار گرفتن می‌توانند خیلی سریع‌تر به شرایط مناسب دست پیدا کنند. این امر با به‌اشتراک گذاشتن ایده‌ها و در نظر گرفتن استراتژی متمرکز برای سال ۲۰۲۱ محقق خواهد شد.»

04 پیشنهاد میلیون دلاری تگزاس برای ساخت تسلا وانت

مسئولین ایالتی تگزاس تضمین داده‌اند علاوه بر لغو بسیاری از مالیات‌ها، به‌تسلا تسهیلات میلیون دلاری پرداخت خواهند کرد. پیشنهاد این ایالت وامی به‌مبلغ حداقل ۱۵ میلیون دلار بوده است و البته شهرهای مختلف این ایالت برای پرداخت این تسهیلات کمک خواهند کرد. طی دیداری که مقامات شهر تراویس با تسلا داشته‌اند، به‌غیر از پیشنهاد فوق، ۱۰ سال تخفیف ۸۰ درصدی در اخذ مالیات بر دارایی و برای سایر مالیات‌ها ۶۵ درصد تخفیف برای ۱۰ سال پیشنهاد شده است. تسلا ادعا کرده است گیگافکتوری جدید آن‌ها ۵ هزار شغل جدید ایجاد خواهد کرد و به‌طور میانگین سالانه ۴۷ هزار دلار درآمد خواهد داشت. البته در سخنان تسلا هیچ‌نشانه‌ای از این موضوع یافت نمی‌شود که حتماً محصول سایبر تراک به‌عنوان نخستین پیکاپ یا وانت این برند قرار است در گیگافکتوری جدید تولید شود.



05 لادا به تولید شورولت نیوا با برند خود ادامه می‌دهد

در دسامبر سال گذشته جنرال موتورز سهم ۵۰ درصدی خود در جوینت‌ونچر جی‌ام-آفتاواز را که به‌تولید شورولت نیوا در روسیه می‌پرداخت، فروخت. خریدار سهم جنرال موتورز گروه خودروسازی آفتاواز بود و بدین ترتیب این جوینت‌ونچر به‌طور کامل در اختیار این شرکت روسی قرار گرفت. به‌همین دلیل، حالا لوگو شورولت از روی نیوا برداشته شده و آفتاواز تولید نسخه‌ری‌بیج شده این شاسی‌بلند را با نام لادا نیوا در کارخانه خود در تولیاتی روسیه آغاز کرده است. تغییرات لادا نیوا نسبت به شورولت نیوا صرفاً شامل جلوپنجره جدید با لوگو لادا و همین‌طور غربیلک فرمان با لوگو این شرکت می‌شود و دیگر قسمت‌های خودرو تقریباً هیچ‌تغییری نداشته است. البته باید توجه داشت این لادا نیوا با نیوای قدیمی که با کد ۲۱۲۱ شناخته می‌شود و همچنان با نام لادا ۴x۴ در روسیه عرضه می‌شود، تفاوت دارد. نیوای جدید که حالا به لادا تغییر برند داده، با کد ۲۱۲۳ توسط آفتاواز توسعه یافت و در سال ۲۰۰۰ با برند لادا به‌بازار آمد.



06 سوپراسپرت هایپریون ماه آگوست رونمایی می‌شود

«Hyperion Motors» سال‌هاست که روی پروژه سوپراسپرت کار می‌کند و طبق یک تیزر، ماه آینده از مدل XP-1 هیدروژنی رونمایی خواهد کرد. «Autoblog» در ماه ژانویه خاطر نشان کرد که این شرکت، خودرو خود را در نمایشگاه اتومبیل نیویورک رونمایی خواهد کرد؛ اما با لغو این رویداد، قرار است به‌صورت آنلاین و دیجیتالی از این خودرو رونمایی شود. در یک بیانیه مطبوعاتی آنجلو کافانتاریس، مدیر اجرایی شرکت گفت: «ما برای رونمایی از Hyperion هیجان زیادی به‌جهان دادیم تا بتوانیم مزایای سیستم‌های قدرتی مبتنی بر هیدروژن را نشان دهیم.» در حال حاضر تنها یک تیزر مبهم از این خودرو در دسترس است که در آن یک تصویر مبهم و قرار گرفته در سایه از یک وسیله نقلیه به‌چشم می‌خورد که حول یک پیشرفته هیدروژنی با کارایی بالا و با انتشار صفر می‌چرخد. طراحی چراغ‌های ال‌ای‌دی برای این خودرو نشان از ظاهر تهاجمی آن دارد؛ اما جلوپنجره گرد آن تا حدی از این حس می‌کاهد و صرفاً آن را شبیه به محصولات بوگاتی می‌کند.



07 نیسان مگنیت رونمایی شد

نیسان از کوچک‌ترین کراس‌اوور خود در قالب یک کانسپت نزدیک به مرحله تولید در هند پرده‌برداری کرده است. این خودرو مگنیت (Magne) نام گرفته که ترکیبی از کلمات مغناطیس (Magnetic) و اشتعال (Ignite) است. به‌گفته نیسان، کلمه مغناطیس نشانگر طراحی و ویژگی‌هایی است که خریداران را مجذوب خودرو می‌کند؛ در حالی که کلمه اشتعال آغاز دوره جدید نیسان در هند را نشان می‌دهد. قرار است نسخه تولیدی مگنیت با تغییرات بسیار اندک در سال مالی ۲۰۲۰ در هند معرفی شود. مگنیت که برای رقابت در سگمنت B کراس‌اوورهای بازار هند ساخته شده است، در ابتدا برای برند داتسون طراحی شده بود؛ اما از آنجایی که نیسان در برنامه بازسازی خود قصد تعطیل کردن برند داتسون به‌دلیل کاهش هزینه‌ها را دارد، پروژه مگنیت به‌برند اصلی نیسان منتقل شده است. نیسان مگنیت در ژانویه ۲۰۲۱ با دو پیش‌نشان مختلف در این کشور پر جمعیت آسیایی عرضه خواهد شد. موتور پایه یک نمونه بک‌لیتری سه‌سیلندر بنزینی تنفس طبیعی مشترک با رنو تریبر خواهد بود که ۷۲ اسب‌بخار قدرت دارد.



08 معرفی مدیر جدید بخش نرم‌افزارهای آئودی

درست ۲۴ ساعت پس از اینکه هربرت دیس، مدیرعامل گروه فولکس واگن اعلام کرد «مرکز توسعه نرم‌افزارهای این شرکت» از ولفسبورگ به‌اینستاد منتقل می‌شود، مارکوس دوزمان، مدیرعامل آئودی نیز اعلام کرد برای مدیریت بخش توسعه نرم‌افزار، آن هافر د جدیدی به‌نام کریستین سانگر را انتخاب کرده‌اند. سانگر پیش از این مسئولیت نرم‌افزارهای گروهی فولکس واگن را بر عهده داشت و قرار است جایگزین دیرک هیلگنبرگ شود که پیش از این در واحد مهندسی ساخت باامو فعالیت می‌کرد. نخستین ماموریت سانگر این است که عملکردهای گسترده سیستم عامل VW OS را برای برخی مدل‌های آئودی تعریف کند. همچنین آن‌ها وظیفه طراحی نرم‌افزاری برای شتاب‌دهی روند توسعه محصول را نیز بر عهده دارند. پیش از این تیم جداگانه‌ای برای توسعه نرم‌افزار خودروهای فولکس واگن با حدود ۵ هزار کارمند وجود داشت که برای تمام برندهای فولکس واگن، آئودی، پورشه، بنتلی، لامبورگینی، بوگاتی، اشکودا و سئات به‌طور هم‌زمان نرم‌افزار تولید می‌کردند.





چرا تویوتا به «ونزا» حیات دوباره داد؟

«ونزا» کراس اوور میان سائیز نه چندان موفقی بود که عرضه آن در سال ۲۰۱۵ در بازار آمریکا پایان یافت. حال اما پس از غیبی پنج ساله، تویوتا دوباره این نام را احیا و کراس اوور میان سائیز جدیدی با نام ونزا را معرفی کرده است. این کراس اوور جدید اساساً نسخه ریج شده تویوتا هریر است و روی پلت فرم مازولار TNGA تویوتا ساخته شده و صرفاً با یک قوای محرکه هیبرید به بازار عرضه می شود.

قوای محرکه هیبرید ونزا سیستم جدیدی است که از یک پیشران ۲.۵ لیتری

چهار سیلندر و گیربکس CVT به همراه سه موتور الکتریکی تشکیل شده، مجموع قدرت این سیستم ۲۱۹ اسب بخار است و تویوتا تخمین می زند مصرف سوخت آن ۵.۹ لیتر در هر یک صد کیلومتر باشد. نسل جدید ونزا به همراه نسل جدید سی یو تاستان اسمال راهی نمایندگی های فروش تویوتا در ایالات متحده خواهد شد تا شکاف میان مدل های رافور و ها بلندر را پر کند. تویوتا فعلاً قیمت این کراس اوور جدید را اعلام نکرده اما انتظار می رود قیمت آن از حدود ۳۰ هزار دلار آغاز شود.

برقی EV

پرده برداری از شاسی بلند الکتریکی «آریا» توسط نیسان



پایز سال گذشته نیسان با رونمایی از شاسی بلند مفهومی آریا در نمایشگاه خودرو توکیو موجب شگفتی همگان شد. اکنون زمان آن رسیده که شاهد معرفی نسخه نهایی این محصول باشیم. به تازگی این برند ژاپنی از نسخه تجاری سازی شده آریا با ظاهری بسیار شبیه نمونه مفهومی پرده برداری کرد. نیسان آریا در دو مدل با یک موتور روی محور جلو یا دو موتور به صورت دو دیفرانسیل، تولید خواهد شد. نسخه ارزان تر، ۱۵ اسب بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور خواهد داشت که برای مصارف شهری و خانوادگی، راضی کننده خواهد بود. مدل دوموتوره، قدرت ۳۸۹ اسب بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر فراهم خواهد کرد تا شتاب گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۷.۵ ثانیه میسر شود. این خودرو همچنین می تواند حدود ۱۲.۵ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد که برای یک شاسی بلند برقی ایده آل است. مدل پایه نیسان آریا، همراه باتری های ۶۵ کیلووات ساعتی تولید می شود اما امکان سفارش باتری های ۹۰ کیلووات ساعت با شعاع حرکتی ۴۸۳ کیلومتر نیز وجود دارد.

ژاپنی Japanese

تویوتا کمری ۲۰۲۱ با تغییرات اساسی و مهم پا به میدان گذاشت



تویوتا کمری را می توان یکی از پر فروش ترین سدان های ژاپنی دانست که بیش از ۴۰ سال حضور مستمر در بازار های جهانی را تجربه کرده است. اکنون شاهد به روز رسانی های مهمی در نسل آخر این محصول برای عرضه در سال ۲۰۲۱ هستیم تغییرات قابل توجه این خودرو شامل بسته ایمنی جدید Safety Sense ۲.۵، تریم های جدید از جمله XSE هیبرید و آپشن های متنوع تر است که البته بسته ایمنی تویوتا یکی از بزرگ ترین تغییرات کمری ۲۰۲۱ به شمار می رود. این بسته به صورت استاندارد در تمام تریم های کمری نصب شده و از دوربین و رادار با کیفیت تر سود می برد. از جمله سیستم های ایمنی موجود در این بسته می توان به هشدار پیشگیری از برخورد، دستیار فرمان اضطراری، کروزر کنترل تطبیقی و دستیار تغییر لاین حرکتی اشاره کرد. دیگر تغییر خانواده کمری، معرفی تریم جدید XSE هیبرید است. این مدل دارای ظاهر جدید با جلو پنجره مشکی براق، چراغ های جلوی LED و رنگ های ۱۹ اینچی است. البته از نظر فنی چیزی تغییر نکرده و کمری XSE هیبرید به پیشران ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری با قدرت ۲۰۸ اسب بخار و گشتاور ۲۲۱ نیوتون متر مجهز است.

چینی Chinese

انتشار تصاویر اولیه «WEY P01» آفرودر چینی تازه وارد



این روزها که با معرفی نسل جدید فورد برانکو و همچنین تجهیز جیب رانگلر تحولی در دنیای آفرودرها ایجاد شده است، چینی ها نیز قصد دارند پا به میدان رقابت با بزرگان بگذارند. از این رو به تازگی تصاویری از WEY P01 منتشر شد که نشان می دهد این برند زیر شاخه گریتوال تغییرات اساسی در زیر ساخت محصولات خود ایجاد کرده است. این خودرو ساز چینی تاکنون اطلاعات دقیقی از این محصول جدید اعلام نکرده اما گفته است WEY P01 روی پلت فرمی ساخته شده که با همه محصولات قبلی WEY متفاوت است. طبق تصاویر منتشر شده و همچنین اطلاعات قبلی می توان دریافت ظاهر این محصول مشابه بزرگان آفرود دنیا نظیر جیب رانگلر، مرسدس بنز G کلاس و حتی فورد برانکو جدید است. باتوجه به اینکه P01 روی پلت فرم هاوال H9 ساخته شده، انتظار می رود زیر کاپوت این شاسی بلند جدید همان پیشران ۲ لیتری چهار سیلندر توربو H9 قرار بگیرد که ۲۴۵ اسب بخار قدرت و ۳۸۵ نیوتون متر گشتاور دارد. نیروی این موتور نیز توسط یک جعبه دنده ۸ سر عت اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک به هر دو محور منتقل می شود.

خدمات Service

انجام سرویس ادواری محصولات سایپا در روزهای جمعه

به منظور کاهش تردهای درون شهری و رعایت فاصله گذاری اجتماعی، افزایش رضایت مشتریان و ارائه خدمات با کیفیت مطلوب، تعمیرگاه های مرکزی سایپا در تهران، در روزهای جمعه نیز به مشتریان خدمات ارائه می دهند. تعمیرگاه های مرکزی سازمان خدمات پس از فروش سایپا با رعایت کامل دستورالعمل های بهداشتی و طرح فاصله گذاری اجتماعی به ارائه خدمات سرویس های ادواری به مشتریان خواهند پرداخت.

مشتریان و مالکان خودروهای سواری گروه سایپا به منظور بهره مندی از این خدمات و صرفه جویی در زمان خود در هفته، می توانند با مراجعه به پایگاه اینترنتی سایپا داک به نشانی www.saipeya-dak.org نسبت به دریافت نوبت پذیرش اقدام کنند.

انجام طرح های این جنبی علاوه بر بهبود عملکرد و همچنین افزایش میزان رضایت مندی مشتریان، می تواند راهکاری مناسب جهت برون رفت از وضعیت فعلی شیوع بیماری کرونا باشد.

تعمیرگاه مرکزی شماره یک سایپا داک به آدرس خیابان دماوند، بعد از چهارراه تهرانپارس، ارائه خدمات به خودروهای پراید، تیبا، زانتیا، C5، سراتو، تندر ۹۰، مگان، ریج، برلیانس، چانگان، S300 و ساندرو را در دستور کار دارد.

در تعمیرگاه مرکزی شماره دو سایپا داک واقع در سه راه آذری، به سمت میدان قزوین نیز خودروهای پراید، ریو، تیبا، ساینا، چانگان، برلیانس، سایپا ۱۵۱ و آریو خدمات دریافت خواهند کرد.

همچنین تعمیرگاه مرکزی شماره سه سایپا داک در ضلع شمال شرقی میدان آزادی به خودروهای ماکسیم، مورانو، تیانا، قشقایی، مگان، تندر ۹۰، ساندرو و کولنوس و تعمیرگاه مرکزی شماره چهار در کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص کرج، دفتر مرکزی شرکت سایپا داک نیز به خودروهای سراتو، چانگان و برلیانس خدمت رسانی خواهند کرد.

تردد مرسدس بنز «AMG GT» گذر موقت در خیابان های تهران

«قنوس» از قفس آزاد شد



آرمین محسنی
a.mohseni@autoworld.ir

پلاک گذر موقت راهی خیابان ها شده است. اما برخی دیگر نیز معتقدند این سوپراسپرت آلمانی به منظور دریافت پلاک ملی راهی کشور شده بود اما به هر حال «قنوس سفید» این روزها بار دیگر را شناسن را پیدا کرده تا در خیابان های تهران خودنمایی و توجه علاقه مندان را به خود جلب کند.

تاریخچه مرسدس بنز AMG GT

مرسدس بنز AMG GT در واقع جانشین مدل افسانه ای SLS است که برای نخستین بار در سال ۲۰۱۴ در نمایشگاه خودرو پاریس به همگان معرفی شد. مرسدس AMG GT پس از مدل SLS دومین خودرویی است که به طور کامل توسط بخش خودروهای اسپرت مرسدس بنز یعنی AMG توسعه یافته و همین موضوع جذابیت های آن را دوچندان می کند. باتوجه به استقبال خوبی که از این خودرو در بازار دارد، AMG ایندو نسخه آن را با نام های GT و GT S روانه بازار کرد اما بعدها مدل های دیگری به نام های GT3، GT4 و GT R نیز به بازار عرضه شدند. این سوپراسپرت محبوب و قدرتمند در کارخانه مرسدس بنز زیندلینگ آلمان تولید می شود. البته AMG GT S باید اصلی ترین رقیب آلمانی پورشه ۹۱۱ دانست.

مشخصات فنی قوای محرکه

مرسدس AMG GT مدل ۲۰۱۸ به یک موتور V8 توربو با حجم ۴ لیتر مجهز است که با کد M178 شناخته می شود. این موتور یکی از جدیدترین موتورهای اسپرت AMG است که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد. قدرت این موتور به صورت پایه ۴۶۹ اسب بخار و گشتاور آن ۶۶۹ نیوتون متر است اما در مدل GT S قدرت آن به ۵۱۵ اسب بخار و گشتاور نیز به عدد ۶۸۰ نیوتون متر ارتقا یافته است. قوی ترین مدل AMG GT یعنی مدل GT R ۵۷۷ اسب بخار قدرت دارد. تمام مدل های AMG GT به صورت استاندارد به یک جعبه دنده دو کلاچه ۷ سر عت مجهز شده اند که نیروی موتور را به چرخ های عقب انتقال می دهد.

سال های گذشته به رغم آزاد بودن واردات خودرو، شاهد ورود خودروهای گذر موقت متعدد به کشور بودیم که به دلیل خاص بودن و همچنین امکان پذیر نبودن واردات رسمی این خودروها توسط شرکت های وارد کننده به کشور، بسیاری مورد توجه علاقه مندان سوپراسپرت ها و خودروهای خاص قرار می گرفتند. یکی از این خودروها مرسدس بنز AMG GT بود که به دلیل حجم موتور بالا هرگز اجازه واردات رسمی به کشور را پیدا نکرد. از این رو طی سال های ۹۶ و ۹۷ شاهد ورود دو دستگاه از این خودرو به صورت گذر موقت به کشور بودیم که البته سروصدای بسیاری در محافل خودرویی کشور نیز به پا کرد. اولین نمونه وارد شده یک دستگاه AMG GT S سفید رنگ بود که از کشور کانادا راهی خیابان های ایران شد و توانست چند ماهی را به صورت گذر موقت در تهران جاده های کشور باشد. همچنین چند مرتبه موفق به تمدید مجوز تردد و تاملت ها در خیابان های شمالی تهران رویت شد. اما سرانجام پس از ورود دومین دستگاه مرسدس بنز AMG GT S قرمز رنگ به کشور، توجه های این خودرو معطوف شد و دیگر نمونه سفید رنگ آن کمتر در خیابان ها دیده می شد. باتوجه به قانون ممنوعیت خرید و فروش خودروهای گذر موقت و انهدام باند های قاچاق خودرو در کشور، سال گذشته بسیاری از خودروهای گذر موقت وارد شده به کشور که توسط افراد سودجو به صورت غیر قانونی با به خاک ایران گذاشته بودند، توقیف شدند. اما اکنون پس از گذشت حدوداً یک سال، تصاویر جدیدی از همان مرسدس بنز AMG GT S سفید رنگ در خیابان های تهران در فضای مجازی منتشر شده است. برخی منابع گفته اند این خودرو نیز در لیست خودروهای توقیفی قرار داشته اما سرانجام پس از گذشت مدتی ترخیص و وارد دیگر بادر یافت

فروشن Sale

اعلام شرایط فروش نقدی و اقساطی مدیران خودرو

شرکت مدیران خودرو شرایط فروش نقدی و اقساطی محصولات برندهای چری و اموی را اعلام کرد.

طبق بخشنامه فروش منتشر شده خریداران در این طرح می توانند محصولات این شرکت را با پیش پرداخت کمتر از ۵۰ درصد و اقساط ۱۲ تا ۶۰ ماهه خریداری کنند.

در این طرح، شرکت مدیران خودرو خودروهای چری آریزو ۵ توربو را با قیمت مصوب ۴۰۰ میلیون تومان، چری تیگو ۵ اسکلنت با قیمت مصوب ۵۱۳ میلیون تومان، چری آریزو ۶ با قیمت مصوب ۵۵۰ میلیون تومان و همچنین چری تیگو ۷ را به عنوان لوکس ترین محصول شاسی بلند با قیمت مصوب ۶۴۰ میلیون تومانی به فروش خواهد رساند. البته پیش پرداخت در نظر گرفته شده برای خودروها از حداقل ۴۵ درصد قابل پرداخت است. همچنین موعد تحویل خودروها ۴۵ روز کاری خواهد بود.

نرخ سود تسهیلات در نظر گرفته شده ۲۱ درصد محاسبه می شود، البته مدیران خودرو از آغاز فروش اقساطی محصولات اموی ام نیز خبر داد.

بر این اساس، امکان خرید اقساطی جدیدترین محصول یعنی اموی ام ۳۱۵ پلاس را با قیمت ۲۹۰ میلیون تومان فراهم کرده است.

همچنین خودروهای اموی ام ایکس ۲۲ اتوماتیک اسکلنت با قیمت ۳۲۷ میلیون تومان، اموی ام ایکس ۲۲ دنده ای اتوماتیک اسکلنت اسپرت با قیمت ۲۶۵ میلیون تومان، اموی ام ایکس ۲۲ اتوماتیک دنده ای اسکلنت اسپرت با قیمت ۲۷۸ میلیون تومان، اموی ام ایکس اسپرت ۳۳ میلیون تومان، اموی ام ایکس ۳۳ جدید با قیمت ۳۹۰ میلیون تومان، اموی ام ایکس ۵۵ اسکلنت ۵۴۰ میلیون تومان و اموی ام ایکس ۵۵ اسکلنت اسپرت با قیمت ۵۴۳ میلیون تومان به فروش خواهند رسید.



تغییرات در این خودرو و مشهور سپر جلوی سفارشی است که ما را به یاد فراری FF می‌اندازد. جلونجره مشکی، بخش تیز اطراف مه‌شکن‌ها با رنگ تیره و اسپویلر لبه‌ای جزو این موارد هستند. این اسپیر با قیمت معادل ۱۰۱۲ دلار در دسترس است. آلبرمو همچنین دیفیوزر عقب متمایزی برای پریوس تدارک دیده که بر گریابی این خودرو بی‌حاشیه می‌افزاید. این قطعات نیز با قیمت ۷۲۱ دلار در دسترس هستند.

اگر تویوتا پریوس توسط ایتالیایی‌ها ساخته و پرداخته می‌شد؛ چه شکلی داشت؟ نمی‌توان نظر قطعی داد اما این کیت بدنه متعلق به تیونر ژاپنی با نام آلبرمو باعث تزیین هورمون‌های ایتالیایی به پریوس و این مورد خاص یعنی فراری FF شده است. آلبرمو برخی قطعات سفارشی را برای ایجاد شباهت به خودروهای ژاپنی به‌نمونه‌های مشهور ایتالیایی طراحی کرده که کیت SP42 برای پریوس یکی از آن‌هاست. مهم‌ترین



ظرافت بیشتر پریوس هیبرید

«پرشیا خودرو» خدمات جدیدی برای مالکان «بامو» در ایران راه‌اندازی کرد

عرضه قطعات مقرون به صرفه بامو توسط «پرشیا ساین»



هدف اصلی از راه‌اندازی این برند، جذب خودروهایی است که به دلیل بالا بودن قیمت قطعات به شبکه خدمات پس از فروش شرکت مراجعه نمی‌کنند. قطعات ارائه شده «پرشیا ساین» حتی تا نصف قیمت BMW Group به دست مشتریان خواهد رسید این مهم‌ترین مزیت کسب‌وکار قطعات یدکی پرشیا خودرو در کنار عرضه قطعات BMW Group است

درباره اهداف آتی و برنامه‌های شرکت بر مبنای توسعه پرشیا ساین توضیحی می‌دهید؟
پرشیا خودرو برای عرضه سری نخست محصولات پرشیا ساین، قطعات مصرفی پر هزینه شامل لنت ترمز و برخی فیلترها را در نظر گرفته است و از زمان رونمایی تاکنون وارد شبکه توزیع قطعات شرکت شده‌اند. همچنین از این هفته قصد داریم با برگزاری کمیته برای خودروهای E60 و E83، سری دوم عرضه قطعات پرشیا ساین را با قدرت و تنوع محصول بیشتر آغاز کنیم. در آینده احتمال راه‌اندازی فروشگاه‌های مستقل پرشیا ساین در سایر شهرهای بزرگ به جز تهران نیز وجود دارد.

فعالیت کمیته‌ای که قرار است برگزار شود، در چه زمینه‌ای خواهد بود؟

قصد داریم از روز سه‌شنبه ۲۴ تیر کمیته‌ای برای خودروهای بامو E60 و E83 برگزار کنیم که طی آن با بهره‌مندی از «چکاپ دوازده‌گانه» وضعیت کلی خودرو بررسی می‌شود و پیشنهادهای ویژه‌ای در زمینه خرید لنت ترمز، سنسورها و دیسک‌های ترمز به مشتریان ارائه خواهد شد. قطعات عرضه‌شده پرشیا ساین در این کمیته تا ۵۰ درصد ارزان‌تر از قطعات Genuine Parts هستند که مشتریان می‌توانند با خیالی آسوده از قطعات با اصالت پرشیا خودرو بهره‌مند شوند. علاوه بر این اگر نیاز به استفاده از قطعات اصلی باشد که اکنون در برند پرشیا ساین موجود نیستند، تخفیف‌های ویژه‌ای تا ۴۰ درصد لحاظ خواهد شد. طی روزهای آتی با مشتریان خودروهایی که این کمیته شامل حال آنها خواهد شد، تماس گرفته می‌شود و جزئیات مطلع خواهند شد. همچنین این کمیته به صورت آزمایشی به مدت یک‌ماه برگزار خواهد شد و در صورت استقبال مشتریان و نیازسنجی بازار، تمدید و برگزاری کمیته‌های دیگر نیز امکان‌پذیر است. البته در نظر داریم به‌زودی و به صورت ماهانه کمیته‌های مختلفی را برای انواع مدل‌های بامو برگزار کنیم.

آیا قطعات پرشیا ساین تنها مختص مدل‌های خارج شده از دوره گارانتی است؟

خیر، در پرشیا ساین علاوه بر تامین قطعات خودروهایی که از دوره گارانتی خارج شده‌اند یا عمر آن‌ها بیش از ۵ سال برآورد می‌شود، قطعات خودروهای به‌روز مانند مدل‌های G12 و G30 را نیز در نظر گرفته‌ایم و مشتریان در صورت نیاز می‌توانند از این قطعات در سرویس‌های ادواری و خدمات پس از فروش بهره‌مند شوند. البته ذکر این نکته ضروری است که برند پرشیا ساین در کنار BMW Group قطعات یدکی را عرضه می‌کند و این اقدام خدشه‌ای در زمینه در دسترس بودن قطعات BMW Group در شبکه پرشیا خودرو ایجاد نخواهد کرد. علاقه‌مندان برای کسب اطلاعات بیشتری می‌توانند به سایت اصلی این شرکت به نشانی www.persiakhodro.ir مراجعه کنند یا با شماره تلفن ۴۵۹۱ (پیش‌شماره ۰۲۱ تهران) تماس بگیرند.

قطعا همین‌طور است. قطعاتی که در بسته‌بندی BMW Group عرضه می‌شوند، فرآیند پیچیده‌ای را در زمینه کنترل کیفی توسط کمپانی مادر پشت‌سر گذاشته‌اند که همین امر تاثیر مستقیمی در افزایش قیمت آن‌ها خواهد داشت. مانیز در شرکت پرشیا خودرو با شبیه‌سازی‌های انجام‌شده توانسته‌ایم کنترل کیفی قطعات را به‌صورت کاملا استاندارد انجام دهیم تا از این بابت مشتریان با خیالی آسوده از قطعات مناسب خودرو خود استفاده کنند.

قطعات پرشیا ساین دارای گارانتی پرشیا خودرو هستند؟

بله! طبق قانون وزارت صنعت، معدن و تجارت گارانتی در نظر گرفته‌شده برای قطعات پرشیا ساین دقیقا مشابه قطعات اصلی است و در صورتی که تعویض قطعات در شبکه نمایندگی‌های شرکت صورت بگیرد، شامل گارانتی عمده یا ۱۰ هزار کیلومتر می‌شود. همچنین برای سایر تعمیرکاران و مجموعه‌های خدماتی خارج از شبکه خدمات شرکت، فیلم‌های آموزشی استاندارد به‌منظور آشنایی بیشتر با پرشیا ساین ارائه می‌شود که می‌تواند منجر به افزایش کیفیت ارائه خدمات در خارج از شبکه نمایندگی‌ها شود.

پرشیا ساین در بخش خودروهای کلاسیک هم فعالیت خواهد کرد؟

در حال حاضر به دلیل مراجعه به‌نسبت کمتر خودروهای کلاسیک به شبکه خدمات پس از فروش پرشیا خودرو، برنامه‌ای در زمینه عرضه قطعات کلاسیک در قالب برند پرشیا ساین نداریم اما یقینا در آینده با توجه به افزایش تقاضا و نیازسنجی بازار، پتانسیل ارائه خدمات در بخش کلاسیک را خواهیم داشت.

با توجه به امکان سوءاستفاده از برند پرشیا ساین و عرضه قطعات تقلبی در بازار آزاد توسط افراد سودجو، پرشیا خودرو چه راهکاری برای مقابله با این اقدامات دارد؟

همان‌طور که گفته شد برند پرشیا ساین به‌صورت انحصاری در اختیار شرکت پرشیا خودرو بوده و بسته‌بندی قطعات به ثبت رسیده است. از طرفی تعاملات صورت گرفته با اتحادیه فروشندگان لوازم یدکی خودرو این امکان را فراهم می‌کند تا در صورت مشاهده چنین مواردی به‌صورت قانونی با آن برخورد شود. البته شبکه توزیع قطعات پرشیا خودرو در بازار تهران این امکان را فراهم می‌کند تا وضعیت بازار به‌صورت روزانه مورد بررسی قرار بگیرد، همچنین لیبل هولوگرام اختصاصی شرکت، امکان کنترل اصالت کالا توسط مشتری را فراهم خواهد کرد.

قطعات پرشیا خودرو در بازار نیز قطعات پرشیا ساین را عرضه می‌کنند. البته باید گفت پس از رونمایی از برند پرشیا ساین که اوایل تیرماه صورت گرفت، عرضه قطعات پرشیا ساین نیز آغاز شد و در دو هفته، بسیاری از اقلام وارد شبکه توزیع فروشگاه‌ها شده است.

علت اختلاف قیمت قطعات پرشیا ساین با قطعات BMW Group چیست؟

درواقع اختلاف قیمتی که بین قطعات عرضه‌شده توسط پرشیا ساین و نمونه ارائه‌شده توسط شرکت مادر با بسته‌بندی BMW Group وجود دارد، برای قطعات مختلف متغیر خواهد بود و گاه تا ۴۰ یا ۵۰ درصد ارزان‌تر است. اما هدف اصلی شرکت پرشیا خودرو از راه‌اندازی این طرح، جلب رضایت حداکثری مشتریان و همچنین مراجعه مجدد مشتریانی است که خارج از دوره گارانتی ارائه‌شده توسط شرکت هستند. از این‌رو در پرشیا خودرو بخشی از سود حاصل از فروش قطعات از طریق پرشیا ساین را چشم‌پوشی کرده‌ایم و سعی داریم با قیمت بسیار رقابتی، قطعات با کیفیت و مورد تایید شرکت را به مشتریان عرضه کنیم.

آیا پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است؟

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

پرشیا خودرو تدابیری در زمینه کنترل کیفی قطعات پرشیا ساین اندیشیده است.

بیشتر از ۵ سال می‌باشد (عمدتا خارج از دوره گارانتی) و به دلیل هزینه‌های بالای قطعات یدکی کمتر به شرکت مراجعه می‌کنند، تدابیری اندیشیده شده است. قطعات OEM که توسط تامین‌کنندگان اصلی تولید می‌شوند (گروه دوم)، از سوی شرکت پرشیا خودرو قرارداد خرید بسته‌شده و پس از انجام مراحل کیفی در بارند پرشیا ساین عرضه می‌شود این قطعات حتی تا ۵۰ درصد ارزان‌تر از قطعات Genuine Parts به دست مشتریان خواهد رسید که این موضوع مهم‌ترین مزیت در کنار خرید قطعات BMW Group به‌شمار می‌رود.

کدام یک از قطعات در شبکه توزیع پرشیا ساین جای می‌گیرند؟

شرکت پرشیا خودرو در گام نخست قطعات مصرفی را که در سرویس‌های ادواری مورد استفاده قرار می‌گیرند مانند فیلترها، لنت‌های ترمز را با برند پرشیا ساین عرضه کرده است. قطعات مصرفی دیگر از جمله شمع‌ها، واتر پمپ، ترموستات، قطعات جلوبندی و حتی قطعات تزئینی بدنه مانند چراغ‌ها نیز در شبکه پرشیا ساین عرضه خواهند شد. یکی از مزیت‌های اصلی پرشیا ساین را می‌توان قیمت رقابتی آن دانست که غالبا با بهایی حدود ۴۰ درصد ارزان‌تر ضمن حفظ اصالت کیفی مورد نیاز مشتریان در شبکه توزیع پرشیا خودرو در دسترس قرار خواهد گرفت. شایان ذکر است توزیع این قطعات، خدشه‌ای به عرضه قطعات BMW Group وارد نخواهد کرد.

شیوه شناسایی قطعات اصلی در پرشیا ساین به چه صورت است؟

ممکن است مالکان خودروهای بامو که دوره گارانتی آن‌ها به پایان رسیده است، قطعاتی را خارج از شبکه نمایندگی‌های شرکت خریداری و استفاده کنند که در این صورت فاقد اصالت پرشیا خودرو خواهد بود. قاعدتا تعمیرات خارج از شبکه غیر تخصصی است. اما با پرشیا ساین این دسته از مالکان باردیگر به شبکه خدمات شرکت می‌پیوندند و از خدمات تخصصی بهره‌مند می‌شوند. همچنین جهت بررسی اصالت قطعات پرشیا ساین توسط مشتریان، لیبل هولوگرامی را برای هر یک از قطعات طراحی کرده‌ایم که با بار سال کم‌مربوطه، مشتریان می‌توانند اطمینان کامل از کیفیت و اصالت قطعه خریداری شده کسب کنند.

قطعات عرضه‌شده توسط پرشیا ساین از چه طریقی به دست مشتریان می‌رسند؟

در مرحله نخست، قطعات پرشیا ساین در شبکه خدمات پس از فروش شرکت به مشتریان عرضه خواهند شد، اما برای تعامل بیشتر با سایر مجموعه‌های خدماتی و تعمیرگاه‌های موجود در شهر که مشغول ارائه خدمات به دارندگان خودروهای بامو هستند، فروشگاه‌های

آزمین محسنی
a.mohseni@autoworld.ir

شرکت پرشیا خودرو با بیش از یک دهه تجربه در زمینه فروش و ارائه خدمات پس از فروش به خودروهای بامو، اکنون آماده ارائه خدمات متنوع به باموسواران ایرانی است تا لذت بی‌نهایت رانندگی را با خیالی آسوده تجربه کنند. این شرکت از سال ۹۶ با افزودن برند مینی (زیرشاخه برند بامو) به سبد محصولات خود، توانسته است ضمن پوشش دهی بیشتری از نیاز بازار، رضایت‌مندی حداکثری مشتریان را نیز فراهم کند. یکی از ویژگی‌های بارز این شرکت را می‌توان ارائه خدمات نوین و متمایز دانست که برای اولین بار در ایران توسط یک شرکت واردکننده خودرو ارائه شده است. به‌عنوان مثال پس از ممنوعیت واردات خودرو به کشور که فعالیت شرکت‌های واردکننده بخش‌های گوناگون مانند تیونینگ، خرید و فروش اقساطی خودروهای کارکرده، بوتیک پرشیا خودرو و پرشیا کلاسیک توانست فعالیت‌های خود را بیش از گذشته گسترش دهد. اما جدیدترین خدمتی که پرشیا خودرو برای دارندگان خودروهای بامو در ایران در نظر گرفته، «پرشیا ساین» است که البته این برند گزینه‌های متنوعی را پیش‌روی متقاضیان خدمات و قطعات بامو قرار می‌دهد.

از این‌رو مهندس مهران تراب‌پریز، معاونت قطعات پرشیا خودرو در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه «دنیای خودرو» جزئیات بیشتری درباره این برند «پرشیا ساین» ارائه کرد.

حکایت ایجاد «پرشیا ساین» چیست و با چه هدفی با به عرصه فعالیت گذاشته است؟

قطعات یدکی خودرو در بازارهای جهانی و بازار ایران به چهار دسته تقسیم می‌شوند. گروه نخست؛ قطعات اصلی یا همان Genuine Parts است و توسط قطعه‌سازانی که وظیفه تامین قطعات خط تولید شرکت‌های خودرو ساز را برعهده دارند، در بسته‌بندی اختصاصی شرکت‌های مادر نظیر BMW Group توزیع می‌شوند. گروه دوم قطعاتی هستند که توسط همان قطعه‌سازان و در بسته بندی خودشان به‌صورت مستقیم به بازار عرضه و اصطلاحاً OEM نامگذاری می‌شوند. گروه سوم که از دیدگاه شرکت‌های مادر مورد تایید نیستند و در بازار عرضه می‌شوند After Market نام دارد. هر چند در برخی کشورها مانند ایران گروه چهارمی هم وجود دارد که به آن قطعات استوک یا کارکرده می‌گویند. در پروژه پرشیا ساین، که هدف اصلی آن خودروها با عمر



تجهیز کامیون هیوندای به فناوری هیبرید

شرکت هیوندای کامیون دینفرانسبل جلو Hino 300 Series را با امکانات ایمنی و سامانه هیبرید به روز سانی شده ارائه کرد. این کامیون سبک جزو معدود کامیون‌هایی است که می‌توان تنها با داشتن گواهینامه خودروهای سواری آن را راند و از همین رو رقیب کامیون‌هایی همچون ایسوزو N Series و فوسو Canter است. امکانات ایمنی جدید نصب شده روی این خودرو شامل سامانه هشدار پیش از تصادف، سامانه ترمز اضطراری خودکار، سامانه مشاهده عابران پیاده، سامانه هشدار خروج از خط، سامانه کنترل پایداری و ترمزهای اسکمی روی هر چهار چرخ می‌شود. هیوندای جدید دومین کامیون

در بخش خود است که پس از فوسو Canter به سامانه ترمز اضطراری خودکار مجهز شده است. این کامیون کوچک ظرفیت حمل ۳.۵ تن بار را دارد و با کابین‌های استاندارد یابزرگ عرضه می‌شود. سامانه موتور هیبرید این خودرو سبک‌تر از قبل شده و شامل موتور ۴.۰ یا ۵.۰ لیتری دیزلی می‌شود. وزن ۴۴۹۵ کیلوگرمی هیوندای باعث شده باشد دارندگان گواهینامه‌های معمولی هم بتوانند از آن استفاده کنند. موتور ۴.۰ لیتری توربودیزل چهار سیلندر فوق دارای استاندارد یورو ۶ و مصرف سوخت آن ۲۰ درصد کمتر از قبل است. یک موتور کوچک الکتریکی هم در کنار این موتور نصب می‌شود.

بررسی بازار آمریکان نشان داد:

چهار بازیگر اصلی صنعت الکتروتراک‌ها

گرچه در سال‌های اخیر بسیاری از پیشگامان شرکت‌های هواپیمایی سعی بر آن داشته‌اند توجه شرکت‌های حمل‌ونقلی را به خود جلب کنند و نیاز بخش عمده‌ای از ترانزیت را پوشش دهند، اما همچنان بسیاری از شرکت‌ها به دلایل متعددی بر این باورند حمل‌ونقل زمینی بهترین راه برای جابه‌جایی کالاهای مختلف است. برخلاف جالش‌های متعددی که بر سر راه شرکت‌های هواپیمایی وجود دارد، اما عمده‌ترین موانع پیش روی صنعت خودروهای سنگین، اندازه، قیمت و فناوری باتری آن‌هاست.



فرانک آقاسافی

f.ghasafi@autoworld.ir

BYD: بزرگ‌ترین سهامدار بازار کامیون‌های الکتریکی آمریکا



برخلاف سایر شرکت‌های فعال در این گروه، BYD به دنبال ایجاد تغییر و تحول در صنعت ترانزیت نیست و محصولاتی را مناسب جابه‌جایی‌های کوتاه تولید می‌کند. این شرکت چینی در سال ۲۰۲۰ برنامه‌هایی را برای انتقال کامیون‌های الکتریکی (باتری‌دار) خود به سراسر ایالات متحده داشته است. BYD به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای الکتریکی تا امروز موفق به فروش وسایل نقلیه الکتریکی بسیاری از جمله اتوبوس، لیفتراک، کامیون و... در این بخش شده است. کامیون کلاس ۸ این خودروسازی توان پیمایش ۲۰۰ کیلومتر را با حداکثر سرعت ۱۰۵ کیلومتر بر ساعت دارد. گرچه بیش‌ترین فعالیت این شرکت بر تولید اتوبوس متمرکز است، اما BYD اعلام کرده کامیون‌های برقی و سنگین آن نیز قرار است بخش بزرگی از سهم فروش این شرکت را در اختیار بگیرد.

بازار آمریکای شمالی در انتظار محصولات الکتریکی دایملر



دایملر به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده کامیون در دنیا، در سال ۲۰۱۸ از فریت لاینر الکتریکی ۱۸ چرخ خود با نام eScadia رونمایی کرد. این کامیون سنگین با برد ۴۰۰ کیلومتری، به‌منظور استفاده در حمل‌ونقل‌های طولانی و ترانزیت‌ها طراحی شده است. دیگر مدل‌های الکتریکی دایملر از جمله فریت لاینر eM2 با برد ۳۷۰ کیلومتر برای استفاده در جابه‌جایی‌های با مسافت کم طراحی شده‌اند. این کمپانی همچنین محصولات الکتریکی کوچک‌تری را برای ارسال‌های شهری و اتوبوس مدرسه طراحی کرده است. این کمپانی اعلام کرد دو محصول eScadia و eM2 خود را تا اواخر سال ۲۰۲۱ به مرحله تولید می‌رساند. دایملر به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مرسدس بنز، سهم ۴۰ درصدی از بازار آمریکای شمالی را به خود اختصاص داده است که ۳۹ میلیارد دلار درآمد را برای آن به همراه دارد.

ساخت ۱۷۰۰ ایستگاه شارژ هیدروژنی نیکولا تا ۲۰۲۸



شرکت نیکولا موتورز، دو محصول نیکولا ۱ و نیکولا ۲ را برای جاده‌های آمریکای شمالی طراحی کرده است. همچنین نیکولا ۳ نیز برای بازارهای آسیا، استرالیا و اروپا در نظر گرفته شده است. هر کدام از این کشنده‌ها با قابلیت‌های الکتریکی برقی یا هیدروژنی سلول سوختی در دسترس خواهند بود. دامنه پیش‌بینی شده برای این محصولات بین ۸۰۰ تا ۱۱۰۰ کیلومتر است، اما هنوز قیمت دقیقی برای این کشنده‌ها اعلام نشده است. این شرکت قصد دارد شبکه کاملی از ایستگاه‌های سوخت هیدروژنی شامل ۱۷۰۰ ایستگاه را هم تا سال ۲۰۲۸ در جاده‌های آمریکا ایجاد کند. طبق اعلام این شرکت، هر ایستگاه از منابع انرژی تجدیدپذیر مانند باد و خورشید بهره می‌برد و هر کامیون برای سوخت‌گیری بین ۱۰ تا ۱۵ دقیقه زمان نیاز دارد. نیکولا قصد دارد محصول نهایی خود را تا سال ۲۰۲۱ تولید کند.

احتمال تعویق دوباره تولید کشنده‌های تسلا



رهبری تسلا در بخش خودروهای تجاری، این خودروسازی را در خط مقدم وسایل نقلیه تجاری الکتریکی هم قرار داده است. کشنده تسلا برای اولین بار در سال ۲۰۱۷ رونمایی شد و قرار بود در سال ۲۰۱۹ به تولید برسد که این تاریخ تا اواخر ۲۰۲۰ به تعویق افتاد. کشنده الکتریکی تسلا با دو برد ۴۸۰ کیلومتری و ۸۰۰ کیلومتری عرضه می‌شود. قیمت پایه پیش‌بینی شده برای دو محصول به ترتیب ۱۵۰ و ۱۸۰ هزار دلار است. این در حالی است که کامیون‌های معمولی با قیمتی حدود ۱۲۰ هزار دلار معامله می‌شوند، اما هزینه‌های نگهداری و مصرف سوخت کشنده تسلا بسیار پایین‌تر است. با توجه به چالش‌هایی که بر سر راه تولید محصول این خودروسازی وجود دارد بسیاری بر این باورند که تسلا باز هم زمان تولید خود را به تأخیر خواهد انداخت.

فروش چندمرحله‌ای شاسی کامیون کشنده و پیکاپ‌فوتون

شرکت ایران خودرو دیزل شرایط فروش نقدی چندمرحله‌ای شاسی کامیون کشنده فوتون یورو ۴ و پیکاپ فوتون را اعلام کرد. در این شرایط فروش، مشتریان قادرند به صورت نقدی در ۶ روزه خودرو مورد نظرشان را خریداری کنند. شاسی کامیون کشنده فوتون که بر اساس استاندارد آلایندگی یورو ۴ ساخته شده، از موتوری ۱۰۸ لیتری با قدرت ۴۲۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۰۰ نیوتون‌متر برخوردار بوده و به امکانات نظیر سیستم ترمز پنوماتیک به صورت دو مداره، ترمز موتور دو مرحله‌ای، باک ۸۰۰ لیتری آلومینیومی استاندارد یورو ۴، تخت خواب دوفره، کمربند ایمنی سه‌نقطه‌ای، سانروف، کروزر کنترلر، تاخوگراف راننده، آینه‌های برقی و شیشه‌بالابر برقی مجهز است.



شرکت‌کنندگان در این شرایط فروش از تخفیف نقدی تا سقف ۱۲ میلیون تومان بسته به روش خرید بهره‌مند خواهند شد. لازم به ذکر است بسته به نوع روش خرید خودرو، زمان تحویل از ۴۵ روز تا ۴ ماه متفاوت است.

علاوه بر این، قیمت پیکاپ فوتون تونلند بنزینی در این طرح ۵۱۵ میلیون تومان اعلام شده است و مشتریان می‌توانند این خودرو را به وسیله یکی از چهار روش خرید نقدی یا ۸ روش خرید اقساطی خریداری کنند. پیش‌رانه فوتون تونلند بنزینی یک موتور بنزینی ۲۴ لیتری تحت لیسانس میتسوبیسی است که با کد 4G69 شناخته می‌شود. این پیش‌رانه حداکثر ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۵ سرعته دستی ساخت آیسین نیز وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌ها را بر عهده دارد. قیمت پیکاپ فوتون تونلند دیزلی نیز از نسوی ایران خودرو دیزل ۵۵۵ میلیون تومان اعلام شده است.

همانند نسخه بنزینی، مشتریان می‌توانند این خودرو را نیز با استفاده از یکی از چهار روش نقدی یا ۸ روش اقساطی خریداری کنند. پیش‌رانه پیکاپ فوتون تونلند دیزلی از نوع ۲،۸ لیتری چهار سیلندر توربودیزل و ساخت شرکت کامینز است و گیربکس ۵ سرعته دستی ساخت گتراک وظیفه انتقال قدرت را در این نسخه بر عهده گرفته است. موعد تحویل خودروها نیز بر اساس نوع شرایط فروش، از مردادماه تا آذرماه سال جاری تعیین شده است.

ضرورت طراحی پلت‌فرم مشترک برای خودروهای تجاری

معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل ایدرو در بازدید از گروه صنعتی عقاب افشان با اشاره به توانمندی‌های کشور در حوزه تولید خودروهای تجاری و سنگین گفت: «یکی از مشکلات مادر صنعت خودرو موضوع پلت‌فرم مشترک بوده که در بخش خودروهای تجاری هم این موضوع مشهود است.» امیر بیات افزود: «برای رقابت با شرکت‌های خودرو ساز خارجی طراحی پلت‌فرم مشترک ضروری است تا پهای تمام‌شده محصول کاهش پیدا کند.» وی ادامه داد:



«با کاهش قیمت تمام‌شده و طراحی پلت‌فرم مشترک علاوه بر این که میزان و تیراژ تولید افزایش پیدا می‌کند، استاندارد‌سازی نیز به معنای واقعی گسترش و توسعه می‌یابد.» معاون وزیر صمت با اشاره به موضوع تحریم‌های ظالمانه تصریح کرد: «به‌رغم همه فشارها، وزارت صمت با تمام قدرت مسیرهای خنثی‌سازی تحریم‌ها و داخلی‌سازی و ورود ماشین‌آلات، تجهیزات و مواد اولیه را دنبال می‌کند.» وی در خصوص اتوبوس‌های آماده عرضه به مشتریان اظهار داشت: «بحث قیمت‌گذاری این خودروها با سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در جریان است.»

وی ابراز امیدواری کرد ظرف روزهای آینده قیمت‌گذاری مناسب و منطقی که هم در آن منافع مصرف‌کنندگان و هم منافع تولیدکنندگان رعایت شده باشد، صورت پذیرد. رئیس هیات عامل ایدرو خاطرنشان کرد: «در شرایط مبارزه با تحریم اقتصادی و مشکلات بیماری کرونا، حمایت از تولیدکنندگان نقش مهمی را در ثبات اقتصادی کشور به همراه خواهد داشت.»

تحویل ۳۰ دستگاه کامیونت شیلر با کاربری حمل‌پسماندهای کرونایی



هستند. شرکت بهمن دیزل از سال گذشته تولیدات انبوه کامیونت‌بومی‌سازی شده شیلر را آغاز کرده و اکنون ۳۰ دستگاه از این محصول ۶ تن را همراه با کاربری حمل‌پسماندهای بیمارستانی به شرکت حمل‌ونقل مریزبار تحویل داده است. بنابراین گزارش، شرکت مریزبار ضمن ارائه خدمات در زمینه‌های بازافت، خدمات شهری، حمل‌ونقل و حمل‌ونقل با هدف استفاده از این محصول در حمل‌ونقل‌های کرونایی بیمارستان‌ها، ۳۰ دستگاه کامیونت شیلر را از شرکت بهمن لیزینگ خریداری کرد.

شرکت بهمن لیزینگ، ۳۰ دستگاه کامیونت ۶ تن شیلر با کاربری حمل‌پسماندهای کرونایی بیمارستانی را به یک شرکت حمل‌ونقل تحویل داد. این خودروها با حضور پیروز حناچی، شهردار تهران و دکتر علیرضایی، رئیس ستاد مقابله با کرونا، تهران به شرکت حمل‌ونقل مریزبار تحویل داده شد.

شایان ذکر است این خودروها مجهز به دوربین مدار بسته و سیستم فشرده‌سازی و گرفتن شیرآبه و خونابه هستند که برای بیمارستان‌های عفونی از اهمیت بالایی برخوردار است. این کامیونت‌ها ویژگی اتصال به سامانه ردیاب و کنترل سیستم مخسازان را دارا



می شوند باید به میتسویشی لانس، ASX، میراژ، نیسان جوک، هیوندای النترا، کیاسرا نو و سانگ یانگ نیوولی اشاره کرد زیرا خودروهای وارداتی بر طرفدار بازار همگی در محدوده بالاتر از یک میلیارد تومان قرار دارند.

در ماه‌های اخیر در پی تغییر سطح قیمت‌ها، تعداد خودروهای وارداتی صفر کیلومتری که بتوان با بهایی کمتر از یک میلیارد تومان خریداری کرد، بسیار محدود شده است. از جمله خودروهای وارداتی صفر کیلومتر که هنوز با قیمتی کمتر از یک میلیارد تومان در بازار عرضه



ارزان‌ترین وارداتی‌های بازار کدامند؟

تغییر رفتار مشتریان بازار خودرو در روزهای اخیر

شده و خودرو خریداری می‌شود. در واقع می‌توان گفت نه شاهد از دحام خریداران در بازار هستیم و نه شاهد تحریم بازار به منظور توقف تغییر قیمت‌ها. تنها افرادی که در بازار حضور دارند کسانی هستند که قیمت‌ها را بررسی و دنبال می‌کنند تا چنانچه خودرویی با قیمت مناسب یافتند در کوتاه‌ترین زمان اقدام به خرید کنند؛ وضعیتی که از سر استیصال، ناپرابری قدرت خرید و سطح قیمت‌ها برای مشتریان به وجود آمده است.

تغییر کند. حال بعد از چند هفته تداوم این وضعیت، شاهد ایجاد نوعی بی‌تفاوتی در مشتریان نسبت به قیمت‌های جدید هستیم. در واقع مشتریانی که قصد خرید خودرو به دلیل نیازهای شخصی داشته‌اند، اکنون با حالتی منفعلانه با قیمت‌های جدید روبه‌رو می‌شوند. هر چند معاملات چندانی انجام نمی‌شود اما به محض این که فروشنده‌ای خودرو خود را اندکی ارزان‌تر از قیمت‌های بازار عرضه کند، به سرعت با استقبال روبه‌رو

تغییرات قیمت خودرو به‌طور مستقیم به نوسان نرخ ارز وابسته است. این وابستگی در بخش خودروهای وارداتی بدون واسطه است، اما در بخش خودروهای تولید داخل با واسطه و البته به شکل بسیار محدود روی می‌دهد. تغییرات سریع و پیوسته نرخ ارز در هفته‌های اخیر به گونه‌ای بوده که باعث شده است قیمت خودرو به‌خصوص در بخش خودروهای وارداتی به صورت روزانه یا حتی ساعتی

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار
k.talebifard@autoworld.ir

دست دوم هم قیمت کم کار کرد	قیمت بازار با گارانتی	قیمت شرکت	کشور سازنده	فاصله محورها (میلی متر)	وزن	مصرف سوخت (ترکیبی)	شتاب صفر تا ۱۰۰	گیربکس	گشتاور (نیوتن)	قدرت (اسب بخار)	حجم موتور (سی سی)	مدل	محور محرک	سگمنت	تاریخ
۲۰۱۴	۶۴۵	موجود نیست	ژاپن	۲۶۳۹	۱۳۴۰	۸،۲	۹،۵	۵ اتوماتیک	۱۸۷	۱۴۷	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	مزدا ۳ تیپ ۴
۲۰۱۳	۶۸۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۶۵۰	۱۲۶۸	۷،۷	۱۰،۵	۶ اتوماتیک	۲۰۹	۱۷۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	کیا سراتو ۲۰۱۸
۲۰۱۳۴	۷۵۰	۵۳۱	چین	۲۷۹۰	۱۹۹۰	۹،۸	۱۳،۹	۶ اتوماتیک 6HP21	۳۲۰	۲۱۴	۲۰۰۰	SUV	4WD	J	فوتون ساوانا
۲۰۱۵	موجود نیست	۳۹۹	چین	۲۶۰۰	۱۴۹۸	۷،۷	۱۱،۹	CVT	۲۱۵	۱۵۴	۱۵۰۰	SUV	جلو	J	هنتنگ X5
۲۰۱۵	۷۰۰	۴۳۹	چین	۲۸۱۰	۱۶۸۵	۸،۸	۷،۹	۶ اتوماتیک 6DCT	۲۵۰	۱۹۰	۲۰۰۰	CUV	جلو	J	هنتنگ X7
۲۰۱۳	موجود نیست	موجود نیست	ژاپن	۲۷۰۰	۱۲۷۵	۸،۱	۱۰،۴	۴ اتوماتیک	۱۸۶	۱۴۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	C	تویوتا کرولا GLI
۲۰۱۳۴	موجود نیست	موجود نیست	ژاپن	۲۶۷۰	۱۳۸۵	۸،۴	۹،۵	CVT	۱۹۷	۱۴۷	۲۰۰۰	CUV	چهار چرخ	J	میتسویشی ASX 2018
۲۰۱۵	موجود نیست	موجود نیست	کره جنوبی	۲۶۴۰	۱۵۸۸	۹،۲	۱۰،۵	۶ اتوماتیک	۲۲۷	۱۷۵	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	J	کیا اسپور تیج
۲۰۱۳	موجود نیست	موجود نیست	کره جنوبی	۲۷۷۰	۱۴۵۵	۸،۷	۹	۶ اتوماتیک	۲۱۲	۱۷۶	۲۰۰۰	سدان	جلو	D	هیوندای آی ۴۰
۲۰۱۳۱۳	۸۳۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۸۰۴	۱۵۱۰	۸	۹،۲	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	D	سوناتا LF
۲۰۱۴	موجود نیست	موجود نیست	ژاپن	۲۷۷۵	۱۵۸۱	۵،۸	۷،۵	۶ اتوماتیک	۳۵۰	۲۰۰	Electric + 2500	سدان	جلو	D	تویوتا کمری XLE
۲۰۱۴	موجود نیست	موجود نیست	کره جنوبی	۲۸۰۴	۱۴۷۵	۸	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۴۱	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	D	کیا اپتیما JF
ES250	۹۰۰	موجود نیست	فرانسه	۲۸۰۸	۱۴۴۵	۶،۲	۷،۸	۷ اتوماتیک	۲۶۰	۱۹۰	۱۶۰۰	سدان	جلو	E	رنو تلیسمان
هیوندای سانتافه	۹۰۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۶۷۰	۱۵۹۸	۸،۸	۱۱،۵	۶ اتوماتیک	۱۹۷	۱۶۵	۲۰۰۰	CUV	4WD	J	هیوندای توسان TL
کیا سورنتو ۱۳-۲۰۱۲	۶۶۰	موجود نیست	ژاپن	۲۵۳۰	۱۳۷۲	۶،۵	۸،۵	CVT	۲۴۰	۱۸۸	۱۶۰۰	CUV	چهار چرخ	J	نیسان جوک اسپرت
BMW X3 2013	۸۵۰	موجود نیست	آلمان	۲۷۶۰	۱۷۴۰	۹	۹،۸	۶ اتوماتیک	۳۰۰	۲۲۴	۲۰۰۰	دو دیفرانسیل	جلو	J	بورگوارد BX7
تویوتا کمری هایبرید	۹۵۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۸۰۵	۱۵۹۰	۵،۶	۸،۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric + 2000	سدان	جلو	D	سوناتا هایبرید ۲۰۱۸
تویوتا کمری هایبرید	۹۳۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۸۰۵	۱۵۹۰	۵،۶	۸،۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric + 2000	سدان	جلو	D	کیا اپتیما ۲۰۱۸ هایبرید
DS6	۹۵۰	موجود نیست	ژاپن	۲۶۴۰	۱۳۷۵	۶،۳	۱۱،۵	CVT	۱۸۵	۱۱۵	۱۲۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ جلو	J	تویوتا CHR ۱۲۰۰
تویوتا پریویا	۸۵۰	موجود نیست	آلمان	۲۶۷۰	۱۳۲۰	۵،۱	۹،۶	۸ اتوماتیک	۲۷۰	۱۸۴	۲۰۰۰	MPV	جلو	C	بی ام دبلیو ۲۱۸
سوناتا هایبرید ۲۰۱۶	موجود نیست	موجود نیست	ژاپن	۲۷۰۰	۱۴۵۰	۳،۶	۱۰،۶	CVT	۱۶۳	۱۲۱	Electric + 1800	سدان	جلو	B	تویوتا پریوس
اپتیما ۲۰۱۶	۸۸۰	موجود نیست	فرانسه	۲۸۱۷	۱۴۱۰	۶،۹	۸،۹	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۳	۱۶۰۰	سدان	جلو	D	پژو ۵۰۸
تا یک میلیارد و ۵۰۰ تومان															
۲۰۱۶	۱۰۰۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۶۷۰	۱۵۰۰	۹،۳	۱۰،۴	۶ اتوماتیک	۲۳۷	۱۸۱	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	J	کیا اسپور تیج ۲۰۱۸
BMW X3 2013	۱۰۵۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۷۰۵	۱۵۸۸	۸،۳	۱۰،۵	CVT	۲۳۷	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸
BMW X3 2013	۱۳۵۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۷۸۰	۱۷۰۰	۱۰،۷	۹،۸	۶ اتوماتیک	۲۴۱	۱۸۸	۲۴۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	کیا سورنتو ۲۰۱۸
لکسس ان ایکس	۱۲۵۰	موجود نیست	ژاپن	۲۶۶۰	۱۶۲۰	۹،۲	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۳۳	۱۷۷	۲۵۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	تویوتا RAV4 2018
لکسس RX 2010	۱۰۰۰	موجود نیست	ژاپن	۲۶۷۰	۱۴۹۵	۹	۱۰،۵	CVT	۲۳۲	۱۷۰	۲۴۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	میتسویشی اولندر ۲۰۱۸
لکسس NX 300 H	۱۱۵۰	موجود نیست	ژاپن	۲۶۷۰	۱۸۹۵	۳،۲	۸،۵	ECVT	۳۹۰	۲۷۶	Electric + 2000	CROSSOVER	چهار چرخ	J	میتسویشی اولندر هایبرید
BMW X3 2013	۱۱۶۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۷۰۰	۱۶۴۰	۱۱،۲	۱۱،۹	۶ اتوماتیک	۲۴۵	۱۸۵	۲۴۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	هیوندای سانتافه ۲۰۱۷
BMW 320 2014	موجود نیست	موجود نیست	فرانسه	۲۷۲۷	۱۶۱۵	۵،۹	۱۰،۴	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰	هاج بک بزرگ	جلو	D	DS 5 2017
BMW X3 2013	موجود نیست	موجود نیست	فرانسه	۲۷۳۲	۱۵۲۵	۶،۷	۹،۵	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰	CUV	جلو	J	DS 6 2017
bmw X3 2011	۱۰۸۰	موجود نیست	فرانسه	۲۷۰۵	۱۶۰۷	۸،۳	۹،۸	CVT	۲۳۳	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSSOVER	چهار چرخ	J	رنو کولتوس ۲۰۱۸
DS6	۱۰۰۰	موجود نیست	ژاپن	۲۶۴۰	۱۳۷۵	۶،۵	۱۱	ECVT	۱۶۳	۱۲۲	Electric + 1800	CROSSOVER	چهار چرخ	J	تویوتا CHR 1800
BMW 520 2014	۱۱۷۰	موجود نیست	کره جنوبی	۲۸۴۵	۱۸۰۰	۸،۵	۱۱	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۹۰	۲۴۰۰	سدان	جلو	E	هیوندای آژرا
BENZ E 200 2014	۱۱۸۰	موجود نیست	آلمان	۲۷۹۱	۱۴۸۰	۵،۹	۸	۷ اتوماتیک	۲۵۰	۱۸۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	D	فولکس واگن پاسات
BMW 328	۱۱۰۰	موجود نیست	آلمان	۲۶۵۹	۱۵۰۵	۶،۶	۸،۴	۸ اتوماتیک	۲۵۰	۱۷۷	۱۶۰۰	هاج بک	عقب	C	بی ام دبلیو ۱۲۰
BMW 428	۱۲۵۰	موجود نیست	آلمان	۲۶۹۰	۱۴۷۵	۵،۷	۶،۱	۸ اتوماتیک	۳۱۰	۲۱۸	۲۰۰۰	هاج بک	عقب	C	بی ام دبلیو ۱۲۵
BMW X3 2014	۱۵۰۰	موجود نیست	آلمان	۲۶۷۷	۱۶۴۵	۷،۳	۷،۷	۷ اتوماتیک	۲۸۰	۲۲۰	۲۰۰۰	Cross over	دو دیفرانسیل	J	فولکس واگن تیگوان

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، روبه روی فروشگاه سپه، انتهای خیابان ۳۰، اداره تحویل شرکت مدیران خودرو

آشنایی با روغن موتور بنزینی



انواع روغن موتور

روغن‌های موتور براساس نوع روغن پایه به سه گروه معدنی، سینتتیک و نیمه سینتتیک تقسیم می‌شوند.

روش تولید روغن موتور



- پراکاربردترین نوع روغن موتور
- زمان کارکرد مناسب
- قیمت پایین
- پیشرفته‌ترین نوع روغن موتور
- زمان کارکرد بالا
- تأثیر کاهش مصرف سوخت
- قیمت بالا
- دارای دامنه کاربرد و ویژگی‌های بینابین روغن‌های معدنی و سینتتیک

سطوح کیفیت

کیفیت روغن موتور را از نظر نوع کاربرد مشخص می‌کند.

سطوح کیفیت ارائه شده توسط انجمن‌ها و موسسات مرتبط



استاندارد ملی ایران

ILSAC

ACEA

سایر سطوح کیفیت

سطوح کیفیت ارائه شده توسط سازندگان معتبر خودرو

Mercedes Benz (بنز)

VW (فولکس واگن)

Renault (رنو)

...

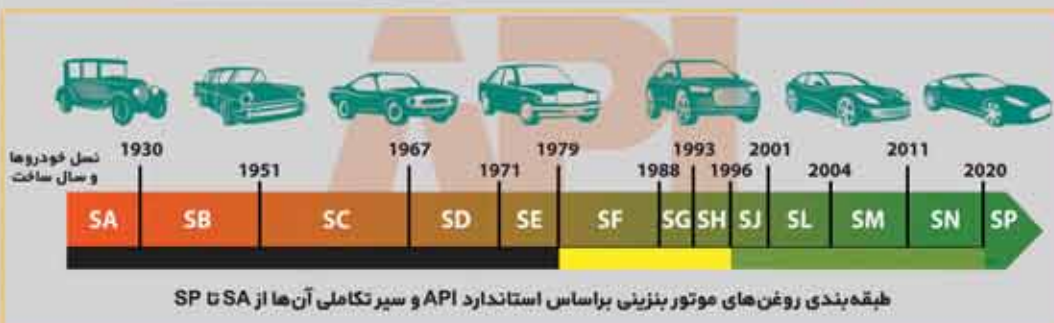


روغن موتور

نیمه سینتتیک SAE 10W-40

API SM/CF

مطابق با استانداردهای جهانی
API SM/CF
ACEA A3/B4
MB 229.3
مطابق با استاندارد ملی ۳۳۳۳



SAE

درجه گرانی

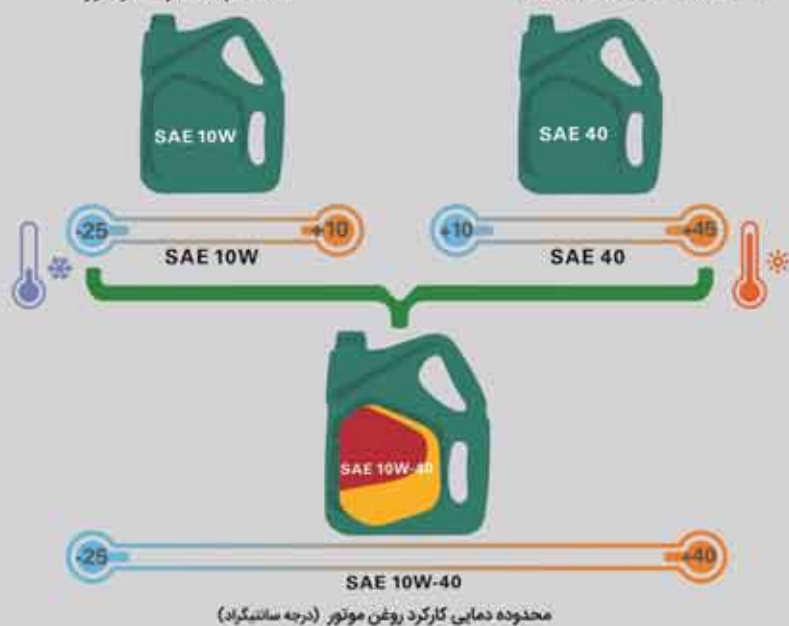
SAE استاندارد است که روغن‌های موتور را براساس درجه گرانی (میزان تمایل سیال به جاری شدن) طبقه‌بندی می‌کند.

از ابتدای کلمه Winter به معنای زمستان گرفته شده

SAE 10W-40

مربوط به گرانی در سرما
عدد پایین تر = عملکرد بهتر در سرما
هنگام استارت موتور

مربوط به گرانی در گرما
عدد بالاتر = عملکرد بهتر در گرما
مادامی که موتور کار می‌کند



www.behranoil.co
info@behranoil.co



را دارد؛ اما چنین پرفورمنس فوق‌العاده‌ای با هزینه‌ای سنگین همراه بوده و قیمت باک مونو جدید از ۱۶۵ هزار و ۹۵۰ یوند شروع می‌شود. این خودرو جدید تنها ۵۷۰ کیلوگرم وزن داشته و برای نخستین بار است که با استانداردهای آلاینده‌ی EU6D و استانداردهای صوتی هماهنگی دارد.

باک از نسل جدید سوپر کار تک‌نفره مونو رونمایی کرد. نیروبخش این هیولای دوست‌داشتنی پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲.۳ لیتر توربو باست که قدرت ۳۲۲ اسب‌بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متری تولید می‌کند. به لطف نسبت قدرت به وزن ۵۸۲ اسب‌بخار به ازای هر تن، مونو جدید توانایی ثبت شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۲.۷ ثانیه‌ای



تغییرات «باک» برای تک‌رودستر مونو

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۱۹

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۲۲۰

باتوجه به اعمال محدودیت‌های کرونایی در کشور، برای تعبیر خودرو و توزیع می‌دهید کدام گزینه را انتخاب کنید؟

۱- مراجعه به نمایندگی
۲- استفاده از خدمات در محل



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم مهم‌ترین گزینه برای خودروهای گازسوز چیست؟

در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی افزایش پیمایش و ۵۸ درصد به گزینه دوم یعنی افزایش کیفیت رای داده بودند.

گزینه ۱

گزینه ۲

۴۲ درصد

۵۸ درصد



باشد، باید قطعات داخلی موتور تعویض شود. منظور از قطعات داخلی رینگ‌های پیستون است.

۵- در آخر اینکه قطعه‌ای الکترونیکی در سیستم جرقه‌زنی با عنوان پیکاپ که جزو مهم‌ترین هاست، باید بررسی شود.

چراکه اگر فاصله پیکاپ با فلاپویل از حالت استاندارد خارج شده باشد یا اینکه این قطعه به درستی عمل نکند چنین مشکلی را ایجاد می‌کند که در این صورت برای رفع مشکل باید این قطعه الکترونیکی تعویض شود.

در پاسخ به بخش آخر سوال شما باید گفت روشن شدن چراغ چک آن هم به صورت پنج‌مرتبسه و متناوب، تنها ناشی از بروز اشکال در سنسور دریچه گاز است. همچنین در برخی مواقع سوکت این سنسور با مشکل مواجه می‌شود که ضمن بررسی و در صورت سالم بودن سوکت، باید سنسور دریچه گاز تعویض شود.

روی شمع موتور دوده جمع شده باشد، یا اینکه بخش سرامیکی آن که همان چینی شمع است شکسته باشد. بنابراین ضمن بررسی وضعیت شمع در صورت سالم بودن آن، تمیزش کنید و در غیر این صورت آن را تعویض کنید.

۳- اگر با تعویض شمع مشکل برطرف نشد، در چنین حالتی باید کوئل یا اتصالات آن چک شود. چراکه ممکن است این قطعه معیوب شده باشد و در این صورت برای رفع مشکل باید تعویض شود. اما گاهی با تعویض کوئل نیز همچنان مشکل وجود دارد. بر این اساس توصیه می‌شود وایر شمع نیز تعویض شود.

۴- اغلب این مشکل به دلیل عدم آب‌بندی صحیح سیلندر رخ می‌دهد. به عبارت دیگر هوا-رینگ‌های کمپرسی پیستون نمی‌تواند آب‌بندی لازم را انجام دهد و چنین مشکلی ایجاد می‌شود. در این صورت باید کمپرس موتور اندازه‌گیری شود و در صورتی که از حد استاندارد پایین‌تر

در اینجا به پنج مورد عمده اشاره می‌کنیم:

۱- سیستم سوخت‌رسانی به‌عنوان نخستین مورد باید بررسی شود. زیرا این سیستم در موتورهای بنزینی و دیزلی اهمیت ویژه‌ای دارد و بروز هرگونه اشکال در این سیستم به کاهش قدرت و همچنین اختلال در روند کاری موتور منتهی خواهد شد و در این راستا ممکن است مسیر بنزین مسدود شده یا انژکتور دچار مشکل شده باشد.

در این حالت ضمن بررسی و اطمینان از باز بودن مسیر سوخت، در صورت نیاز برای رفع مشکل صافی مورد نظر را تعویض کنید. در برخی موارد با تعویض صافی نیز مشکل پابرجاست که در این صورت برای رفع مشکل توصیه می‌شود انژکتور موتور باز شده و شست‌وشو داده شود.

۲- پس از بررسی سیستم سوخت‌رسانی باید مهم‌ترین بخش یک موتور بنزینی که همان سیستم جرقه‌زنی است، بررسی شود. زیرا در چنین شرایطی احتمال دارد

پیامک

SMS

موتورسیکلت

موتورسیکلت ۲۵۰ سی‌سی مدل ۹۷ دارم که بیش از یک هفته است به سختی استارت می‌خورد و روشن می‌شود و در زمان شتاب‌گیری نیز چنین مشکلی وجود دارد. این در حالی است که موتور در دورهای پایین مشکلی ندارد. علاوه بر این چراغ چک به صورت ناپایسته پنج‌مرتبسه روشن و خاموش می‌شود. علت چیست؟

توکلی - کرمانشاه

باتوجه به اینکه موتورسیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بهره می‌گیرد، برای عیب‌یابی باید پارامترهای بسیاری مورد بررسی قرار گیرد. اما

تلگرام

Telegram

پیش‌رانه ۳ سیلندر

از اوایل سال ۲۰۱۰ میلادی، صنعت خودرو جهان به سمت تولید خودروهای کم‌حجم با تعداد سیلندر پایین رفت. اما در کشور ما این سیاست به تازگی در صنعت خودرو مورد توجه قرار گرفته و در خصوص تولید پیش‌رانه ۳ سیلندر اخیراً مباحثی مطرح شده است. در اینجا این سوال مطرح می‌شود که برای این نوع پیش‌رانه چه بازاری مشخص شده و آیا جوابگوی نیاز آن خواهد بود؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مورد بررسی می‌کنیم:

آنچه باید در تولید پیش‌رانه مورد توجه قرار گیرد، طراحی و ساخت محصولی متناسب با ظرفیت سوختی و جوی کشور است. پیش‌رانه‌ای که استهلاک، مصرف سوخت و خرابی کمتری داشته باشد، شاید بهتر باشد در این راستا تجزیه‌یابی که در ساخت سایر پیش‌رانه‌ها کسب شده است، استفاده شود.

فازمرزی

اکنون در کشور در رابطه با طراحی و تولید پیش‌رانه، دانش و توانایی فنی مناسبی وجود دارد. هر چند که این موضوع نیازمند حمایت‌های خودروساز برای پیشبرد و توسعه محصول است. همچنین پیش از تولید باید مشخص شود که قرار است محصول به کدام بازار عرضه شود.

مفیدی

لازم است خودروسازان برای توسعه محصولات خود هم که شده، سید پیش‌رانه را تنوع دهند. البته مطابق آنچه در گذشته مطرح شد، قرار بود پیش‌رانه ۳ سیلندر تنها برای خودروهای هیبرید استفاده شود. اما باید بدانیم این پیش‌رانه را روی خودروهای معمولی نیز نصب می‌کنند.

بهرامی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

مدت زمان طولانی

برای تامین قطعه

خودرو مونتاژ داخل دارم و سه هفته قبل جعبه فرمان خودرو معیوب شد. برای خرید قطعه با کیفیت به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم و تامین قطعه حدود ۱۷ روز زمان برد و در این زمان نسبتاً طولانی ناگزیر از خودرو استفاده نکردم. البته در زمان خرید این خودرو در مورد پشتیبانی و تامین قطعات آن تبلیغات زیادی می‌شد؛ اما در حال حاضر با توجه به شرایط کنونی بازار، تامین قطعات این مدل خودرو سخت و دشوار شده و به تبع آن نگهداری از خودرو نیز مشکل است.

۰۹۱۹*۴۱۴۷

مکانیک خودبازنشد

Self Mechanic

چه کنیم تا فیلترهای کابین بوی بد نگیرند؟

در فصل گرما به دلیل استفاده بیشتر از سیستم تهویه مطبوع، حساسیت‌ها نسبت به بویی که از هوای خارج شده از سیستم داخل کابین می‌پیچد، بیشتر می‌شود. گاهی در اثر انتخاب اشتباه نحوه ورود هوا به کابین، در زمان حرکت دود خارج شده از اگزوز خودروهای دیزلی و... به داخل اتاق خودرو



راه می‌یابد که اگر مالک خودرو آن را اصلاح نکند، فیلترهای کابین بوی می‌گیرد و موجب سلب آسایش سرنشینان می‌شود. بنابراین برای پیشگیری از این حالت، بهتر است در فصل تابستان فیلترهای کابین خودرو تعویض شود.

همچنین در زمان روشن کردن کولر خودرو وضعیت هوای ورودی به کابین بین هوای بیرون و گردش هوای داخل اتاق تنظیم شود. با این شیوه مقدار اکسیژن داخل کابین نیز حفظ می‌شود و سرعت خنک‌کاری سیستم تهویه مطبوع افزایش می‌یابد. در عین حال زمان روشن بودن کولر خودرو از تنظیم درجه آن برای پرتاب مستقیم باد به صورت سرنشینان خودداری کنید. چراکه در صورت رعایت این عمل، ضمن اینکه سلامت سرنشینان تضمین خواهد شد، دمای هوای کابین نیز به سرعت کاهش می‌یابد.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلغن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید



تابستانه

تخفیف ویژه • شرایط پرداخت

قرعه‌کشی برای ۷۷ نفر

نثاروقت بگزنه بیاموبکار

۰۰۰۱۰۰۰۰۰۰۰۰



سری جدید تبلیغات جی تی تایر با تمرکز بر روابط انسان و رانندگی



طی ماه‌های اخیر، جی تی تایر سه کلیپ ویدئویی منتشر کرده است که هر کدام از آنها شیوه ارتباط افراد با رانندگی را بر اساس محیط زندگی و نیازهای آنها به نمایش می‌گذارد. با وجود تفاوت هر ویدئو، اما سوزنه اصلی آنها «لذت بردن از رانندگی» است که این بیوند را بین آنها ایجاد کرده. اما در ویدئو اخیر این سری به نام «قدرت اشتیاق» که بر اساس رانندگی با کامیون و اتوبوس هاست، باشیوه‌ای

خاص رانندگان را به محیط ورزشگاه برده است. در این کلیپ، شخصیت اصلی یک زن است. هر چند چنین موضوعی نادر است اما آنها نشان می‌دهند زنان بیشتری به رانندگی با کامیون روی آورده‌اند. در ویدئو دیگر، مدیر عامل یک شرکت طی یک سفر تجاری با آرامش کامل درون خودرو به راهکارهایی برای رفع مشکلات خود می‌اندیشد و به لطف تایرهای نرم، حتی لیوان صبحانه او هم تکان نمی‌خورد.

اهداف بلندمدت تایر ساز هندی در دنیا

«آپولو»، برای لیدری بازار دوچرخه‌های اروپا خیز برمی‌دارد

«آپولو تایر اعلام کرده هدف گذاری آنها لیدری بخش تایرهای باکیفیت بالا (Premium) برای انواع موتورسیکلت و دوچرخه در هندوستان و سپس اروپاست. سگمنت پرمیوم حدود ۲۰ درصد بازار دوچرخه‌ها را در هند تشکیل می‌دهد که البته نسبت به سایر سگمنت‌ها بیشترین رشد را دارد.

این سگمنت به خاطر رشد سریع شهرنشینی در هندوستان و افزایش سطح درآمد مصرف کنندگان و همچنین جمعیت جوان این کشور، شاهد نوسانات و رشد فزاینده‌ای است که باعث می‌شود تقاضا برای لاستیک هم در این بخش افزایش داشته باشد. البته در حال حاضر می‌توان هندوستان را بزرگ‌ترین بازار دوچرخه‌ها (انواع موتورسیکلت و دوچرخه) در دنیا دانست و همچنان برای رشد فضای بیشتر دارد.

گزارش Report



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

استان گجرات تولید می‌شوند.

آپولو برنامهریزی کرده است یک سایز ۱۰ هزار مترمربعی با ظرفیت ماهانه ۳۰ هزار حلقه‌ای برای تایرهای رادیال و ۶۰ هزار حلقه بایاس ایجاد کند. به خاطر چیدمان مازولار این تاسیسات، آنها برنامهریزی کرده‌اند در آینده برای پوشش کامل بازار اروپا ظرفیت این سایت را افزایش دهند.

آپولو تایر در سال ۲۰۱۶ وارد سگمنت تایر دوچرخه‌های پرمیوم شد و اولین تایر ساز هند بود که تایرهای رادیال استیل صفر درجه را عرضه کرد که برای موتورسیکلت‌ها، استاندارد دی‌طلایی به حساب می‌آید. این تایر ساز در حال حاضر سهم دورقمی بازار این تایرها در سطح جهان را در اختیار دارد.

بر این اساس وقتی آپولو بتواند تقاضای روبه‌رشد این بازار را به صورت پرچمدار پاسخگو باشد، بنابراین می‌تواند در سایر بازارهای دنیای نیز به شکل ویژه‌ای از این توانایی استفاده کند و اثرگذاری بالایی داشته باشد. نراج کانوار (Neeraj Kanwar) معاون ارشد مدیر عامل آپولو تایر در توضیح هدایت و لیدری در سگمنت دوچرخه‌های پرمیوم گفت: «مادر جست‌وجوی جایگاهی استوار در بازار تایر موتورسیکلت‌های باکیفیت هستیم که البته سودآوری بالایی برای ما خواهد داشت، بازاری که حداقل ۲۰ درصد موتورسیکلت‌ها را در هند، اروپا و آمریکا در برمی‌گیرد.

در حال حاضر سبب جهانی شامل تایرهای باکیفیت بایاس و استیل رادیال را برای سگمنت دوچرخه‌ها داریم که در کارخانه‌های با تجهیزات بسیار پیشرفته و آینده‌نگر در وادواری

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایا ۱۱۱ - سایا ۱۳۲	۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایا ۱۱۱ - سایا ۱۳۲	۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
کاپرا	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	۲۲۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶	۱۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	

بازر



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایا ۱۳۱ - سایا ۱۳۲	۷,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	KB12.16.26	
سایا ۱۴۱ - سایا صبا	۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۸,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	KB14.36	
تیبا ۲	۸,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵	KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۸,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵	KB31	
پژو ۲۰۷	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	KB77	
H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	KB66	
جانگان	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵	KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵	KB700	

کویر تایر



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	گل تایر	یزد تایر (ایران)
سایا ۱۱۱ - سایا ۱۳۲ - ام وی ام ۱۱۰	۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	VENUS	
سایا ۱۴۱	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	MARS	
ریو - تیبا	۸,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	VENUS	
پژو ۲۰۶ - پرشیا - پژو ۴۰۵	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	URANUS	
سمند - زانتیا - تندر ۹۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	URANUS	
رینگ پهن سمند - زانتیا	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	MERCURY	
دانگ فنگ	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	MARS	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	NEPTUNE	
ام جی ۶ - مزدا ۳ - کیا سراتو	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۷	۵۵	۲۱۵	NEPTUNE	

یزد تایر





افزایش ۶ درصدی را در ارزش سهام خود تجربه کرده است. ارزش سرمایه شرکت قطعه‌سازی ادونس ۹ میلیارد و ۹۲۸ میلیون دلار برآورد شده است. ادونس اتوپار تس تامین کننده قطعات یدکی، تزیینات و اقلام تعمیری برای خودروهای ساخت آمریکا وارداتی است. این شرکت قطعات مربوط به باتری، کمر بند، ترمز و بد ترمز، شاسی، کلاچ، موتور و قطعات مربوطه، سیستم آگزوز، شمع و وایر، رادیاتور و قطعات خنک کننده و بسیاری دیگر از قطعات خودرویی را تولید می‌کند.

بر اساس تحلیل‌های انجام گرفته توسط ۱۳ تحلیل گر بازار، ارزش سهام شرکت قطعه‌سازی ادونس اتوپار تس رو به بهبود است. تحلیل گران به این اجماع رسیده‌اند که سهام این شرکت دوباره به مرحله «خرید» رسیده و گستره قیمت هدف سهام این شرکت از بالاترین تا پایین‌ترین به این ترتیب ۱۶۵ تا ۱۱۸ دلار در نوسان بوده و میانگین قیمت آن ۱۴۶٫۸۵ دلار تخمین زده شده است. با توجه به اینکه قیمت متوسط سهام ادونس پیش از این ۱۲۸٫۵۸ دلار بود، مشخص است که این شرکت



افزایش ارزش سهام شرکت قطعه‌سازی «ادونس»

تازه‌های قطعه Part News



در گفت و گو با مدیر عامل واحد نمونه تولیدی استان سمنان عنوان شد تامین لنت مورد نیاز خودروسازان در «آسیالنت»

هم توانایی تامین نیاز بازار را دارند و هم می‌توانند به صادرات لنت بیندیشند. چرا که تولیدات داخلی از نظر کیفی در سطح بسیار مطلوبی قرار دارد.»



وی با بیان اینکه تامین قطعات مورد نیاز خطوط شرکت‌های خودرو سازی را آسیالنت تامین می‌کند اظهار می‌کند: «قطعات با کیفیت اصلی برای خطوط تولید دو شرکت ایران خودرو و سایپا را شرکت آسیالنت تامین می‌کند.»

انتخاب شرکت‌ها به عنوان واحد نمونه تولیدی در سطح استانی و کشوری بر اساس معیارهای خاصی انجام می‌شود؛ مواردی از قبیل کاهش هزینه‌های تولید در طول سال نسبت به مدت مشابه سال قبل آن، میزان تولید، بحث تحقیق و توسعه، نیروی انسانی و مباحثی در همین راستا طی هفته گذشته شرکت آسیالنت نیز به عنوان واحد نمونه تولیدی در استان سمنان انتخاب شد. در همین زمینه محمد رضا نجفی منش، مدیر عامل شرکت آسیالنت به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «امسال شرکت آسیالنت به عنوان واحد نمونه تولیدی استان سمنان انتخاب شد و پیش از این نیز آسیالنت از سوی وزارت کار واحد نمونه ایمنی در کار معرفی شده بود. همچنین شرکت به عنوان واحد نمونه در بحث رعایت استاندارد دهانیز برگزیده شده است.»

نجفی منش در ادامه در خصوص اینکه گفته می‌شود بازار لنت انحصاری بوده و واردات ممنوع شده است، اظهار می‌کند: «در حال حاضر ۴۷ واحد دارای نشان استاندارد هستند و لنت تولید می‌کنند؛ بنابراین نمی‌توان از انحصار سخنی به میان آورد. بازار لنت در کشور مان، یک بازار کاملاً رقابتی است.» وی می‌افزاید: «در این بازار هر کسی می‌تواند فعالیت کند و در این بخش قطعه‌سازان داخلی

بین الملل International

دردسر جدید برای قطعه‌سازان ژاپنی

مفاد سختگیرانه پیمان جدید تجاری آمریکا شمالی صدها شرکت ژاپنی را که در این منطقه به منظور ارتقای زنجیره تامین در زمینه تامین قطعات و مواد اولیه فعالیت می‌کنند با مشکل مواجه کرده و بسیاری از آن‌ها را در باره ادامه فعالیت در خاک آمریکا یا مکزیک دچار تردید کرده است.



تحت پیمان تجاری جدید ایالات متحده-مکزیک-کانادا که از ابتدای ژوئیه اجرایی شد، شرکت‌ها باید ۷۵ درصد از قطعات خود را در یکی از سه کشور طرف این پیمان تولید کنند یا هنگام ورود به خاک آمریکا با تعرفه ۲٫۵ درصدی روبرو شوند. این در حالی است که در پیمان قبلی میان این سه کشور (فتا) سقف تولید داخلی روی ۶۲٫۵ درصد گذاشته شده بود.

برای کمپانی‌هایی مانند شرکت قطعه‌ساز شویوا که بخش عمده‌ای از مواد اولیه خود را از ژاپن وارد می‌کند، این محدودیت می‌تواند دردسرفرین باشد. یکی از مدیران شویوا در این باره گفته است: «ما به جای انتقال تولید به محلی آمریکا باید روی افزایش تولید محلی محصولاتمان تمرکز کنیم.»

این شرکت در مکزیک به تولید فرمان هیدرولیک مشغول است و در کانادا شفت پروانه می‌سازد که بخش عمده



محصولاتش توسط خودرو سازان آمریکایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. قطعات خودرویی معمولاً سود ناخالص ۱۰ تا ۲۰ درصد را به همراه دارند و افزایش تعرفه می‌تواند میزان سودآوری قطعه‌سازان را تا حد زیادی کاهش دهد. با توجه به اینکه شرکت‌ها تنها تا سال ۲۰۲۳ فرصت دارند خود را با محدودیت جدید سازگار کنند، قطعه‌سازانی مانند شویوا در این مدت باید تمرکز اصلی خود را روی تولید داخلی محصولات و تامین مواد اولیه از منابع موجود در این منطقه بگذارند تا از تعرفه‌های آمریکا در امان باشند.

شویوا تنها قطعه‌ساز ژاپنی نیست که با این معضل مواجه شده است؛ بلکه بسیاری دیگر از قطعه‌سازان این کشور نیز با این مشکل دست و پنجه نرم می‌کنند.

با بومی سازی قطعات خودرو

«کروز» رسماً از زنجیره واردات قطعه خارج شد

بزرگ‌ترین قطعه‌ساز کشور با بومی سازی ۳ هزار قطعه دیوار انحصار را شکست تا به بازار خودرو سر و سامانی دهد

قطعات در داخل تولید می‌شود.

حذف واردات و رونق تولید؛ کلید حل بسیاری از مشکلات

مهندسان کروز علاوه بر بومی سازی قطعات خودرو، ماشین آلات مورد نیاز در روند تولید را نیز می‌سازند و خود کفایی کامل در این مجموعه حاصل شده است. کروز حذف واردات و رونق تولید ملی را کلید حل بسیاری از مشکلات دانسته و معتقد است با رفع موانع تولید، اشتغال، صادرات و توسعه رونق خواهد گرفت و در این راستا توسعه ساخت داخلی در کروز مزیت دارد و حذف واردات با هدف کاهش ارزی نیز در برنامه‌ریزی‌های این مجموعه گنجانده شد.

افزایش سطح داخلی سازی قطعات به منظور افزایش اشتغال زایی، کاهش ارزی و... اساس کار مجموعه است که در ابتدا فعالیت خود را در این زمینه با مهندسی معکوس آغاز کرد و در سال‌های اخیر به توانایی طراحی قطعات خودرو و همگام با دانش روز دنیا دست یافته است.

صرفه جویی ارزی سالانه؛ بیش از ۵۰ میلیون دلار رونق تولید ملی در این نگاه اقتصادی سبب ایجاد اشتغال مستقیم برای ۱۲ هزار نفر و اشتغال غیر مستقیم برای ۶۰ هزار نفر شده است و حدود ۳ هزار قطعه مورد استفاده در یونیت‌های متفاوت مجموعه بومی سازی شده است و در این راستا بیش از ۳۰۰ مجموعه قطعه‌ساز با آن در حال همکاری هستند که علاوه بر اشتغال ایجاد شده، صرفه جویی ارزی سالانه بیش از ۵۰ میلیون دلار را به همراه داشته است.



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو در کشور همچنان با نوسانات زیادی روبرو است؛ از افزایش قیمت‌ها و تولید و عرضه پایین گرفته تا ناپدید شدن خودروها در کف کارخانه، کمبود مواد اولیه، عدم تخصیص ارز و... این اتفاقات در شرایطی رخ می‌دهد که ایران جزو معدود کشورهای منطقه است که بیش از نیم قرن زیر ساخت خودرو سازی دارد و همپای کره جنوبی سایت‌های تولید خودرو را راه‌اندازی کرده است، اما بین این دو کشور در صنعت خودرو فاصله زیادی است؛ یکی از مشکلاتی که همواره مانع تحقق پویایی در صنعت خودرو شده و بارها مورد انتقاد کارشناسان نیز قرار گرفته، وابستگی قطعه‌سازی و خودرو سازی کشور به خارجی‌ها بوده، اما مشکلات تنها به این مساله ختم نشده و محدودیت در واردات مواد اولیه، انحصار و عدم اختصاص ارز صادراتی و دولتی نیز از مشکلات اصلی قطعه‌سازان شده است.

داخلی سازی قطعات استراتژیک خودرو تامین قطعات وارداتی از طریق شرکت‌های داخلی یکی از برنامه‌ها برای شکستن انحصار واردات قطعات خودرو است.

از این رو، شرکت صنایع تولیدی کروز بزرگ‌ترین و

پیشرفته‌ترین قطعه‌ساز کشور با بومی سازی ۳ هزار قطعه دیوار انحصار را شکسته تا به بازار خودرو سر و سامانی دهد.

شاید تا قبل از شروع تحریم‌ها شرایط طوری بود که کروز برخی از قطعات خودرو را با واردات برای خودروسازان تامین می‌کرد، اما با شروع تحریم‌های ظالمانه آمریکا و عدم امکان واردات، کروز با همت متخصصان و مهندسان

داخلی استین را بالا زد و در دو سال اخیر بسیاری از قطعات استراتژیک خودرو مانند ECU، ایربگ و... را بومی سازی کرد تا با تولید ملی، تامین این قطعات برای همیشه از زنجیره واردات حذف شود.

البته به دلیل عدم وجود برخی مواد اولیه و یا به صرف نبودن استفاده از نمونه داخلی، کروز در حال حاضر فقط برخی از مواد مورد نیاز خود را از خارج تامین می‌کند و از صفر تا صد

فهرست برخی محصولات قدیمی‌ترین و با سابقه‌ترین شرکت تولیدی لنت ترمز در ایران

محصولات	سابقه شرکت	دارای استاندارد ملی	خدمات پس از فروش	اصالت کالا	طول عمر مفید	قیمت بخش عمده‌ای (ریال)	تصاویر
لنت عقب پراید با کفشک	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۴۲۸,۰۰۰	
لنت عقب پژو ۴۰۵ با کفشک	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۹۰۷,۰۰۰	
لنت عقب نیسان با کفشک	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۱,۴۷۴,۰۰۰	
لنت عقب پیکان با کفشک	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۸۸۹,۰۰۰	
لنت جلو پراید	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۳۸۴,۲۰۰	
لنت جلو پیکان	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۳۶۲,۱۰۰	
لنت جلو پژو ۴۰۵ و سمند	دارد	ملی ۵۸۶ ملی ۲۷۹۸	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۵۵۶,۷۵۰	
کلاچ پراید با سوراخ	دارد	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۳۶۴,۰۰۰	
کلاچ پژو ۴۰۵	دارد	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۴۵۴,۰۰۰	
کلاچ پیکان با سوراخ	دارد	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۴۴۵,۰۰۰	

پیشنهادها و انتقادات شما برای ما ارزشمندند. لطفاً آن را با ما در میان بگذارید
شماره واتس‌آپ: ۰۹۳۹۳۰۹۹۶۱۹
نشانی الکترونیکی: donyayekhdro@gmail.com



Autoworld.ir

شنبه ۲۸ تیر ۱۳۹۹، سال پنجم، شماره ۱۲۲۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه 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 - ۸۸۳۰۶۷۴۱۰صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیبانی زاده

تهران ۲۶ آصفهان ۳۶ شیراز ۳۶ مشهد ۳۷ تبریز ۳۴ ارومیه ۳۴ رشت ۳۴ گرگان ۳۶ ساری ۳۶ شهرکرد ۳۲ اهواز ۴۹ یزد ۳۹ کرمان ۳۵ بندرعباس ۴۰ زاهدان ۳۷

بیلبورد

Billboard



تعریف دوباره خیابان‌ها

این آگهی زیبا با شعار «خیابان‌های شهر را دوباره تعریف کنید» توسط آژانس «BBDO» در ایتالیا برای موتورسیکلت یاماها ایکس مکس طراحی شده است.

دست‌های آلوده و بی تفاوتی مسئولین شهری

حرف آخر
Fast Word

خشایار نظریان

مدیر مسئول



هنگام عبور از چهارراه‌ها وقتی چراغ راهنمایی به شماره‌های آخر می‌رسد تا رنگ زرد جایش را به قرمز دهد، با مشاهده بچه‌های سمج لنگ‌به‌دست که می‌خواهند با دست‌های آلوده به سمت خودروها یورش ببرند، مرد می‌شوم که گاز بدهم و چراغ زرد را رد کنم یا پا روی ترمز بگذارم و تا چراغ سبز بعدی صبر نمایم! اگر از چراغ زرد سراسیمه عبور کنم، بی‌احتیاطی کرده‌ام و چنانچه توقف کنم باز هم خطر دیگری در کمین خواهد بود؛ خطر انتقال ویروس کرونا از طریق کودکان کار که از صبح تا شب بعضاً با پای برهنه و سر و وضع ژولیده به در و پنجره هر خودرویی اویزان می‌شوند و با در دست داشتن پارچه‌های کثیف، ویروس را از خودرویی به خودرویی دیگر منتقل می‌کنند. اگر چه تا پیش از این هرگز از کمک به این افراد دریغ نکرده‌ام، اما در شرایط فعلی که دست زدن به پول نقد خودش خطر انتقال ویروس را به همراه دارد، نه پول نقد به همراه دارم تا به آن‌ها بدهم و نه رغبت می‌کنم پارچه‌های آلوده در و پنجره خودروام را لمس کنند. چندی پیش پسرکی را دیدم که بعد از به‌ظاهر تمیز کردن شیشه یک خودرو، با دریافت اسکناس هزار تومانی از راننده، سه‌بار آن را بوسید و درون جیبش گذاشت. مدتی است از خودسوال می‌کنم که مقصر این حکایت تلخ تکراری در خیابان‌ها کیست؟ بی‌وجدان‌هایی که این کودکان را به کار می‌گیرند؟ آن‌هایی که با هدف کمک، اسکناس آلوده را کف دست این افراد می‌گذارند و به انتقال ویروس دامن می‌زنند؟ یا مسئولینی که با بستن چشم‌هایشان روی این معضل اجتماعی، گویی با پاک کردن صورت مساله به‌جای حل آن موافق ترند!

نکته آموزشی

از خودرو پیاده شوید و به‌زیر آن نگاه کنید. این احتمال وجود دارد که شما شاهد چکه کردن قطراتی سیاه، قرمز یا سبزرنگ باشید. در صورت مشاهده چنین مواردی فوراً به‌نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید؛ چراکه بی‌توجهی به آن می‌تواند به‌هزینه‌های بیشتر یا حتی بروز سوانح رانندگی منجر شود.

ممکن است هنگام رانندگی از زیر کاپوت خودرو صدای فیش فیش به گوش برسد که ناشی از نشت مایع و پاشیده شدن آن روی قطعات داغ موتور خودرو است. اما مایعاتی که ممکن است دچار نشتی شوند، عبارتی از خنک‌کننده‌ها و روغن یا سیالات مربوط به جعبه‌انتقال نیرو، به‌هر حال هرگاه چنین صدایی به‌گوشتان خورد،

صدای ناخوشایند زیر کاپوت به شما چه می‌گوید؟





مدیران خودرو

آغاز فروش خودروی

X33S AT SPORT

شرایط فروش نقدی / تحویل ۴۵ روزه





گیربکس اتوماتیک (AT)
۵ سرعته جدید



مجهز به سیستم‌های کنترل پایداری (ESP)
ضد هزر گردی (TCS) کنترل سربلایی (HSA)
و سررازی (HDC)



چراغ‌ها هالوژنی و اتوماتیک
دی لایت‌ها LED



تریم داخلی مشکی
با دوخت اسپرت قرمز



صندلی‌های جلو مجهز به گرمکن



فرمان برقی با طرح جدید



طرح جدید سپر و جلو پنجره



جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۴۵۱



5 سال گارانتی
یا ۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر

مدیران خودرو... ایده آل

جهت اطلاع از اطلاعات تماس سایر نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.