

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان



فعال و کارشناس بازار سهام:

وجود تقاضا برای برخی نمادهای بورسی حتی در شرایط فشار عرضه! صفحه ۳

DONYAYEKHODRO.COM

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات قطعات یدکی قاچاق با ارز سیاه و خانگی

آرش محبی‌نژاد: در حال حاضر حجم بسیار بزرگی از واردات در بخش قطعات یدکی به صورت قاچاق صورت می‌گیرد و ارز مورد نیاز برای واردات قطعات قاچاق از طریق ارزهای خانگی...

صفحه ۱۴

روزنامه «دنیای خودرو» بررسی می‌کند
۱۰ چالش بزرگ برای ادامه فعالیت تولیدکنندگان روغن موتورهای با کیفیت

صفحه ۱۱

بازخوانی شفاف‌سازی سایپا از تاثیر هزینه مواد اولیه و قطعات در قیمت تمام‌شده خودرو
خودروسازان با افزایش ۱۳۰ درصدی نرخ نهاده‌های تولید چه کنند؟

صفحه ۴

نبرد زیرساخت و قیمت پایین سوخت، موانع اصلی برای تشویق رکابزنی در تهران هستند
تلاش مدیریت شهری تهران برای اعطای وام خرید دوچرخه

صفحه ۱۵

تنها نیسان پاترول جدید پلاک ملی در کشور چه ویژگی‌هایی دارد؟

۱۴ میلیارد تومان ناقابل!

صفحه ۷



۱۲ شاسی‌بلندهای چینی روی سر دست

۱۳ تایرهای در دسر ساز برای نخستین شاسی‌بلند دنیا

۱۴ چه عواملی سبب منفجر شدن باتری خودرو می‌شود؟

۱۵ تفاوت تا ۲۰ درصدی قیمت رسمی و بازار خودروهای چینی



سامورایی در انتظار ورود به خیابان هاست

صفحه ۸

استارت Start



محمدعلی دیان‌تی زاده

سرپرست شورای سردبیری

تقاضای واقعی در بازار خودرو انباشت یا اشباع؟

برنامه تولید ۱.۲ میلیون دستگاه خودرو در حالی برای سال جاری هدف گذاری شده است که برخی...

صفحه ۲

تیرهای امروز

Titles

در روز کاهش ۶ هزار واحدی شاخص بورس رخ داد:

بازگشایی نماد نارنجی پوشان با رشد ۱۸ درصدی

صفحه ۵

زامیاد؛ سکاندار تولید خودروهای تجاری سبک

صفحه ۹

آیا خودروهای برقی بدون حمایت‌های دولتی می‌توانند به مسیر خود ادامه دهند؟

کمک به ساختن آینده

صفحه ۶

معاون بازار یابی و فروش شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو خبر داد:

آسان‌سازی دسترسی به قطعات اصلی محصولات ایران خودرو

صفحه ۲

حرکت مطمئن الیا توقف ایمن

ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت ایرانلنت

آغاز فروش خودروی

X33 AT SPORT

شرایط فروش نقدی / تحویل ۴۵ روزه

مدیران خودرو



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



کربیم داخلی مشکی با دوخت اسپرت فرمز



صندلی‌های جلو مجهز به گرمکن



فرمان برقی با طرح جدید



طرح جدید سپر و جلو پنجره



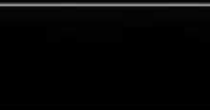
جهت اطلاعات بیشترین را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات ۲۴ ساعته ۰۲۱-۴۷۶۵۱



سال گارانتی ۵ یا ۱۰۰۰۰۰ کیلومتر



official.mvm.com



www.mvmco.ir

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.



به ۱۴.۷ لیتر افزایش می‌یابد. این اعداد نشان می‌دهند که اسکالید جدید یکی از بر مصرف‌ترین اس بوی‌های بزرگ در این سگمنت رقابتی است. البته در بین همه خودروهای این کلاس، اینفینیتی QX80 و لکسوس LX بیشترین مصرف سوخت را دارند. هرچند ممکن است اسکالید کمی بر مصرف باشد، اما پیش‌ترانه V8 آن ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و از ظرفیت بکسل ۳۸۰۰ کیلوگرمی برخوردار است؛ بالین حال برای کسانی که به مصرف سوخت اهمیت زیادی می‌دهند، خبر خوبی داریم که آن ارائه یک پیش‌ترانه دیزلی برای اسکالید بدون نیاز به پرداخت هزینه اضافی است.

می‌دانیم که مصرف سوخت برای خریداران اس بوی‌های بزرگ لوکس به‌ویژه کسانی که سسراغ کاد پلاک اسکالید می‌روند، چندان مهم نیست. با این حال EPA مصرف سوخت نسسل جدید اسکالید را منتشر کرده که اعداد چندان جالبی نیستند. طبق اعلام این سازمان، اسکالید مدل ۲۰۲۱ با پیش‌ترانه ۶.۲ لیتر V8 بنزینی و انتقال قدرت محرک عقب، به‌طور ترکیبی در هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۳.۸ لیتر بنزین مصرف می‌کند. اگر سامانه چهار چرخ محرک سفارش داده شود، این عدد



اسکالید جدید چقدر بنزین می‌سوزاند؟

در اواخر دهه هفتاد و نیمه نخست دهه هشتاد با تثبیت نسبی نرخ خودرو مواجه بودیم که با توجه به صعودی بودن نرخ تورم سالانه حتی به‌نوعی کاهش قیمت نیز محسوب می‌شد. نکته دیگر، رانندازی لیزینگ‌های قوی با پشتیبانی نظام بانکی به‌ویژه بانک‌های خصوصی در اواخر دهه هفتاد و اوایل دهه هشتاد بود که به تقویت قدرت خرید مصرف‌کننده کمک می‌کرد. اما در شرایط فعلی با توجه به تشدید نوسانات ارزی و شتاب‌گیری نرخ تورم فعالیت لیزینگ‌ها به‌عنوان بنگاه‌هایی که مانند هر بخش اقتصادی دیگری به دنبال سود هستند، نمی‌تواند مانند آن دوره مقرون به‌صرفه باشد و از این رو، رونق تطبیق‌دهی شرایط فعلی با شرایط دهه هفتاد به دلیل تفاوت مختصات دو دوره چندان ممکن نیست.

شد. چرا که قیمت خودرو در بازار همین حالا هم از سقف صرفه اقتصادی برای خرید توسط بسیاری از مصرف‌کنندگان واقعی بالا رفته است. در چنین شرایطی، خودرو که از یک کالای مصرفی به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده است، قابلیت نقدشوندگی خود را از دست خواهد داد. در آن صورت، به تدریج دست به دست شدن خودرو بین دلالتان نیز به حد اشباع خواهد رسید. با این تفصیل، باز هم خودروسازان معتقد و مصر به آزادسازی قیمت خودرو هستند و در این خصوص به تجربه دهه هفتاد استناد می‌کنند. اما در این خصوص نیز ساز دو نکته قابل تأمل وجود دارد: نخست این که در آن زمان تیراژ تولید نیز با جهش مواجه شد و افزایش عرضه اجازه نداد که تعادل عرضه و تقاضا در بازار به هم بریزد و روند صعودی قیمت ادامه‌دار باشد. بدین ترتیب

تقاضای پاسخ‌داده‌نشده داشته‌ایم که این تقاضای انباشته به یک میلیون دستگاه رسیده و امسال نیز با توجه به تولید اکثر ۱.۲ میلیون دستگاه تا پایان سال، تقاضای انباشته بیش از این میزان یعنی به حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید. از سوی دیگر، چندی پیش دبیر انجمن خودروسازان میزان تقاضای واقعی در بازار خودرو را با توجه به افت شدید قدرت خرید مردم حدود ۸۰۰ هزار دستگاه در سال عنوان کرد. حال اگر این گزاره درست باشد، در صورتی که طبق فرضیه نخست این مطلب، خودروساز ۲ میلیون دستگاه خودرو تولید کند و همه این خودروها با توجه به واژه مردم از کاهش ارزش پول خریداری شوند، ۱.۲ میلیون نفر از خریداران با مشکل یافتن مشتری یعنی همان مصرف‌کننده واقعی مواجه خواهند

تقاضای واقعی در بازار خودرو؛ انباشت یا اشباع؟

برنامه تولید ۱.۲ میلیون دستگاه خودرو در حالی برای سال جاری هدف‌گذاری شده است که برخی فعالان صنعت خودرو می‌گویند با توجه به نوسانات نرخ ارز و بحث حفظ ارزش پول، حتی اگر ۲ میلیون خودرو هم تولید کنیم، باز هم مردم نسبت به خرید آن اقدام خواهند کرد. این ادعا یا به بیان دیگر پیش‌بینی از دو منظر قابل تأمل است.

نخست آن که در هر یک از سال‌های ۹۷ و ۹۸ که تولید سالانه خودروی ۹۰۰ هزار دستگاه بوده است، حدود ۵۰۰ هزار دستگاه



استارت

محمدعلی دیانتی‌زاده

سرپرست شورای سردبیری

معاون بازاریابی و فروش شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو خبر داد:

آسان‌سازی دسترسی به قطعات اصلی محصولات ایران خودرو

مدل جدید توسعه و ارتقای کمی مراکز عرضه لوازم یدکی اصلی مبتنی بر نیازمندی‌های هر شهر تعریف شده است



دنده يك

First gear

علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

افق واقعی سازی قیمت خودرو از نگاه خودروسازان

حاضر جواب: به، به... آدم این تیرها را که می‌بیند به هر چیزی فکر می‌کند جز گرانی خودرو!

واکنش بی‌رمق بازار خودرو در برابر کاهش نرخ ارز...

حاضر جواب: عوض در برابر افزایش قیمت ارز چنان واکنش قدرتمندی دارد که بیاوبین!

دلالتان، قطعات خودرو را گران کردند.

حاضر جواب: پس با این حساب برای ارزانی قطعات خودرو با دلالتان صحبت و سعی در قانع کردن آن‌ها داشته باشیم، موثر تر است!

کاهش ۴۰ درصدی فروش خودرو در هند

حاضر جواب: به این می‌گویند یک فیلم هندی اشک‌آور واقعی!

وزارت صمت بیان کرد: افزایش حداقلی قیمت خودرو...

حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها، حداقل، حداقل جمع گردد وانگهی!...

خدا حافظی بارویای خودرو ارزان قیمت...

حاضر جواب: الان دیگر خودرو ارزان از رویا به خواب و خیال رسیده!

کارشناس صنعت خودرو: قادر به تولید خودرویی ارزان تر از پراید نیستیم

حاضر جواب: پس یعنی خط تولیدش را که جمع کردند خیلی هم دور از دسترس نگذارند دیگر!

لغو جمع آوری پل حافظ به نفع خودروهای امدادی...

حاضر جواب: البته اگر فکر جانگذاشتن کارت سوخت ارزشمند برای استفاده از ماسک و دستکش حواس بگذارد!

تاکسی‌های اینترنتی پایتخت نرخ‌های بالا را به مسافر اعلام کنند

حاضر جواب: البته قبیلش یک لیوان آب قد هم بدهند دستش بد نیست!

نظارت بر بازار تایلر خودرو تشدید می‌شود

حاضر جواب: خلاصه در حدی نظارت‌ها تشدید می‌شود که لاستیک زاپاس هم بخواهید عوض کنید، قبیلش باید ثابت کنید؛ چون لاستیک دست‌تان است، اما فروشنده آن نیستید!

با کاهش قیمت دلار، خودرو ارزان می‌شود

حاضر جواب: احتمالاً عیزی دارد آرزوهایش را با صدای بلند تکرار می‌کند!

صورت گرفته، نیاز به ارتقای کمی در آن به‌منظور تسهیل دسترسی مشتریان، لازم به نظر می‌رسید.» وی افزود: «متقاضیان پس از رؤیت آگهی جذب فروشگاه ایساکو در نشریات و جراید، می‌توانند درخواست خود را در سامانه این شرکت ثبت کنند. این مجموعه نیز پس از بررسی استانداردهای کیفی، فضای فروشگاه‌ها و مصاحبه تخصصی با متقاضی، در صورت وجود شرایط لازم، امتیاز و مجوز تاسیس فروشگاه مجاز را به فرد متقاضی اعطا خواهد کرد.» غلامی همچنین گفت: «افزایش تعداد فروشگاه‌ها و ارتقای استانداردهای تاسیس فروشگاه‌ها، همچون سایر فعالیت‌های مجموعه به‌منظور ارتقای سطح کیفی خدمات و افزایش رضایت مشتریان صورت می‌گیرد و امیدواریم این اقدام نیز گام موثری در راستای نیل به اهداف گروه صنعتی ایران خودرو باشد.»

بیوستن به پلت فرم «تهران هوشمند»

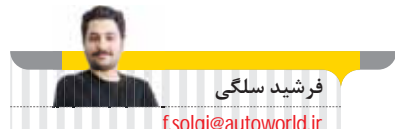
چندی پیش نیز پیرو توافق مهدی مونس‌ن، مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو و محمد فرجود، مدیرعامل سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران (فاوا) مقرر شد شرکت ایساکو به پلت فرم «تهران هوشمند» بپیوندد. هدف نهایی پلت فرم تهران هوشمند، دست یافتن به شهری برای زندگی سالم و شاد، با محیطی حفاظت‌شده، رفت‌وآمد روان و زیرساخت‌های یکپارچه ادامه در همین صفحه



در مدل نوین توسعه، معیارهایی همچون جمعیت هر شهر، نیاز فروش قطعه در منطقه، تعداد فروشگاه‌های فعال و فاصله از سایر فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های موجود مدنظر بوده است

ارتقای کمی مراکز عرضه به‌منظور تسهیل دسترسی مشتریان غلامی ادامه داد: «ایساکو در حال حاضر با دارا بودن بیش از یک هزار فروشگاه مجاز در سراسر کشور، در حال جذب فروشگاه جدید در مناطقی است که با توجه به بررسی‌های

توسعه، معیارهایی همچون جمعیت هر شهر، نیاز فروش قطعه در منطقه، تعداد فروشگاه‌های فعال و فاصله از سایر فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های موجود و... موثر بوده و براساس مطالعات و محاسبات مرتبط، تعداد فروشگاه‌های جدید مورد نیاز هر شهر تعیین می‌شود.»



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو به‌منظور تسهیل دسترسی مشتریان به قطعات و لوازم یدکی اصلی ایساکو، توسعه فروشگاه‌های مجاز این مجموعه را در دستور کار خود قرار داد. معاون بازاریابی و فروش شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو با اعلام این خبر گفت: «برنامه ایساکو در خصوص توسعه فروشگاه‌های مجاز، همواره بر پایه ارتقای کیفی و بهبود عملکرد شبکه موجود بوده و افزایش کمی تعداد فروشگاه‌ها، در اولویت بعدی مجموعه قرار داشته است.»

مدل جدید توسعه مبتنی بر نیازمندی‌های هر شهر شهرام غلامی افزود: «این اولویت‌بندی همچنان در روند کار شرکت قرار دارد، اما در مدل جدید توسعه فروشگاه‌های مجاز - که به‌عنوان نمایندگان این مجموعه، مسئولیت فروش قطعات و لوازم یدکی استاندارد با بسته‌بندی هولوگرام‌دار ایساکو را بر عهده دارند - اعطای امتیاز با توجه به نیازمندی‌های هر شهر صورت خواهد پذیرفت.» وی در این باره توضیح داد: «در مدل نوین

یعنی چقدر؟

تعداد سر نشین خودرو جزو آپشن‌ها نیست

در کشور ما منظور از خودرو ارزان قیمت خودرویی است که متناسب با قدرت خرید بخش زیادی از مردم باشد. کریمی سنجری ادامه داد: «در کشور ما خانواده‌هایی که قدرت پرداخت زیادی ندارند و به دنبال خودرو ارزان قیمت هستند، خانواده‌های ۴ یا ۵ نفره هستند. بنابراین نمی‌توانیم سر نشین را به‌عنوان آپشن در نظر بگیریم و آن را حذف کنیم تا قیمت ارزان تر شود.»

چرا؟

جامعه جوان و ثروتمندی نداریم

خودرو اسمارت خودرویی دو نفره است؛ اما این خودرو نمی‌تواند با شاخص‌های بازار ایران همخوانی داشته باشد. وی در این راستا افزود: «ما جامعه جوان و ثروتمندی نداریم که این خودرو بتواند نیاز آن را برطرف کند؛ در حالی که پراید یک خودرو سدان معمولی و ارزان است و زمانی از خودرو ارزان صحبت می‌شود که هیچ‌یک از شاخص‌های آن به‌جز قدرت خرید جزو شاخص‌های اصلی محسوب نمی‌شود.»

چقدر تلخ؟

خودرویی ارزان تر از پراید نداریم

نمی‌توان خودرویی استاندارد با شرایط روز تولید کرد، در حالی که قیمت آن از پراید ارزان تر باشد. کریمی سنجری درباره گمانه‌زنی‌ها برای تولید خودرو ارزان قیمت جایگزین پراید اظهار کرد: «خودرو ارزان قیمت در ایران تعریف مشخصی دارد و در اروپا خودرو اسمارت خودرویی دو نفره است که طرفدار زیادی دارد. البته ارزان نیست؛ اما با فرهنگ اروپایی و سطح درآمد آن‌ها همخوانی دارد.»

خبر News

تاکید موقیمی بر بهره‌مندی از ظرفیت‌های کمیته امداد در توسعه صنعت خودرو

از ظرفیت افراد با تحصیلات مرتبط صنعت خودرو نیز می‌توان در شرکت‌های دانش‌بنیان و پروژه‌های ساخت داخل بهره برد.» سیدمرتضی بختیاری در این دیدار با اشاره به تاریخچه تاسیس کمیته امداد امام خمینی (ره) با فاصله کوتاهی از پیروزی انقلاب، راه‌اندازی این کمیته را نشانگر اهمیت محرومان و ضعفا در ساختار و هرم جمهوری اسلامی دانست و گفت: «ماموریت اصلی کمیته امداد امام خمینی (ره) توانمندسازی محرومان است.» وی افزود: «حمایت از بیماران صعب‌العلاج و سالمندان به‌صورت دایم و همیشگی است.»

ظرفیت‌های دانشجویان و فارغ‌التحصیلان کمیته امداد امام خمینی (ره)، می‌تواند در صنعت خودرو کشور به کار گرفته شود. فرشاد موقیمی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در نشست با رئیس کمیته امداد با اعلام این مطلب، افزود: «ایران خودرو براساس مسئولیت‌های اجتماعی خود، می‌تواند از افراد تحت پوشش کمیته امداد حمایت کند.» وی با تأکید بر شناسایی ظرفیت‌های اثربخش این مجموعه، افزود: «این آمادگی وجود دارد که از توانمندی‌های افراد تحت پوشش کمیته امداد، در زنجیره تولید خودرو از تأمین تا خدمات پس از فروش حتی در قالب ایده و فکر استفاده شود.»

ادامه از همین صفحه

آسان‌سازی دسترسی به قطعات اصلی محصولات ایران خودرو

است که از مدیریت شهری کار آمد و اقتصادی بویا برخوردار خواهد بود و با این نگاه حضور شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو در این برنامه مشارکتی، رویداد مهمی در تحول حوزه حمل‌ونقل شهری رقم خواهد زد. بنابر توافق‌های صورت گرفته پیشنهاد شده است اپلیکیشن شرکت ایساکو و امداد خودرو ایران، به اپلیکیشن «تهران من» که از زیرمجموعه‌های پلت فرم تهران هوشمند است، افزوده شود تا دسترسی شهروندان تهرانی به خدمات ایساکو، از این طریق بیش از پیش تسهیل و تسریع شود. طی این اقدام با جانمایی تمام مراکز خدماتی مجاز ایران خودرو در نقشه هوشمند شهر و ترکیب آن با اپلیکیشن «مسیر یاب رایا» که یکی از کامل‌ترین برنامه‌های مسیریابی شهری است، دارندگان محصولات ایران خودرو به راحتی می‌توانند به نزدیک‌ترین نمایندگی‌ها و فروشگاه‌های این شرکت دست پیدا کنند.



حذف آکورا «RLX» از بازار ایالات متحده



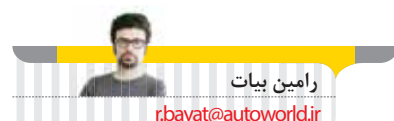
سدان میان‌ساز RLX در پایان مدل ۲۰۲۰ از سبد محصولات آکورا در آمریکای شمالی حذف خواهد شد. برای نخستین بار اتوموبیل‌سازان این تصمیم برند لوکس هوندا خبر داد و حالا آکورا خود در بیانیه‌ای این گزارش را تأیید کرده است. این شرکت در این باره گفت: «امروز نمایندگی‌ها را از برنامه خود برای خاتمه عرضه سدان RLX در آمریکای شمالی در پایان مدل ۲۰۲۰ مطلع کردیم. براساس ماه‌گذاری‌های قابل توجهی در مدل‌های اصلی که نمایانگر آینده آکورا هستند، انجام داده‌ایم. ما کراس‌اورهای بسیار موفق RDX و MDX را در

بازار لوکس داریم که هم‌اکنون بیش‌تازان فروش برند آکورا هستند و همچنان به قوی‌تر و مستحکم‌تر کردن مدل‌های اصلی خود ادامه می‌دهیم. البته نسل بعدی MDX نقش خود را به عنوان رهبر سبد محصولات آکورا پررنگ‌تر خواهد کرد.» با فروش تنها ۱۰۱۹ دستگاه در سال گذشته، تعجبی ندارد آکورا تصمیم به حذف RLX از بازار آمریکای شمالی گرفته است. البته به این حال برند لوکس هوندا در بیانیه خود اعلام کرد همچنان به سدان‌های اسپرت متعهد است و به‌زودی از نسل کاملاً جدید TLX مدل ۲۰۲۱ رونمایی خواهد کرد.

فعال و کارشناس بازار سهام در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تقاضای برخی نمادهای بورسی حتی در شرایط فشار عرضه!

روند صعودی بورس ادامه خواهد داشت، اما از سرعت رشد آن کاسته خواهد شد



رامین بیات

rbayat@autoworld.ir

در این روزها که شاخص کل بورس تهران در مجموع روند نوسانی را در پیش گرفته است، نمادهای خودرویی با سبزی‌پوشی در اکثر ایام، کام‌سهمداران خود را شیرین کرده‌اند.

در این رابطه، عرضه سهام دو شرکت ایران خودرو و سایپا در سبد صندوق ETF دولتی نیز بر جذابیت سهام شرکت‌های خودرویی و زیرمجموعه‌های آن‌ها افزوده است. در همین رابطه، عباسعلی حقانی‌نسب، فعال و کارشناس بازار سهام در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تشریح آخرین وضعیت بازار سهام و گروه خودرویی پرداخته است.

وضعیت بورس را در این روزها به‌خصوص با توجه به نوسانات نرخ دلار چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در حال حاضر با توجه به پمپاژ نقدینگی به بورس، انتظار می‌رود روند صعودی فعلی در مجموع ادامه‌دار باشد. این روزها همچنین شاهدیم تقاضای قدرتمندی در بازار وجود دارد که حتی اگر فشار عرضه بالا باشد، در برخی نمادها، خریدار برای آن وجود دارد.

بنابراین تا زمانی که چنین وضعیتی وجود داشته باشد، همچنان می‌توان وضعیت بورس را تا پایان سال مثبت پیش‌بینی کرد.

به تازگی دولت اعلام کرده است شنواری سهام باید در نمادهای بورسی حداقل به ۲۵ درصد افزایش پیدا کند. این مسأله چه تاثیری بر بورس خواهد داشت؟

این تصمیم هر چند اقدام درستی بود، ولی باید زودتر از این‌ها چنین تصمیمی گرفته می‌شد. در حال حاضر کم نیستند شرکت‌هایی که سهام آزاد و قابل معامله آن‌ها زیر ۲۵ درصد است.

بنابراین در این دسته از شرکت‌ها شاهد عرضه‌های بیشتر خواهیم بود. اما نکته مهم این است که به نظر می‌رسد این آزادسازی سهام کنترل شده باشد؛ تا این نمادها با فشار عرضه بیش از حد روبه‌رو نشوند و به‌نوعی افزایش میزان شنواری سهام‌ها مدیریت شده خواهد بود.

آیا بورس در ادامه نیز به روند ۵ ماه گذشته یعنی رشد بی‌وقفه ادامه خواهد داد؟

همان‌طور که عرض کردم، این رشد تا پایان سال ادامه خواهد داشت. اما نکته مهم این است که این روند صعودی متعادل خواهد بود و از سرعت رشد بورس کاسته خواهد شد.

نوربالا

نمادهای ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، گروه بهمن و ایران خودرو و دیزل و همچنین نمادهایی همچون گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، رشد خوبی را طی این مدت تجربه کرده‌اند و به نظر می‌رسد در ادامه کار نیز با توجه به تقاضایی که برای آن‌ها وجود دارد، همچنان مورد اقبال اهالی بازار سهام قرار بگیرند

با این وجود، همچنان شاهد ورود نقدینگی به بازار سهام خواهیم بود.

چرا که هیچ‌بازار دیگری توان رقابت با بورس را با توجه به بازدهی آن ندارد و بر این اساس، می‌توان همچنان به رشد سهام چشم دوخت.

طی یک ماه گذشته این روایت بین سهامداران نقل می‌شود که دولت با توجه به برنامه‌ای که برای واگذاری سهام خود در شرکت‌های بزرگ از طریق صندوق‌های ETF دارد، از این شرکت‌ها حمایت به عمل آورده و قیمت سهام آن‌ها را با رشد مواجه کرده است. ارزیابی شما از این سخنان چیست؟

در حال حاضر قیمت سهام نمادهای شاخص‌ساز که در این صندوق‌های حضور دارند، شامل ایران خودرو، سایپا، فولاد مبارک، صنایع ملی مس و همچنین شرکت‌های پالایشی با رشدی فوق‌العاده روبه‌رو بوده و بازدهی بسیار خوبی را نصیب سهامداران خود کرده است.

در چنین شرایطی دولت نیز از رشد قیمت سهام این گونه شرکت‌ها راضی به نظر می‌رسد. اما پیش‌بینی می‌شود که از این پس، این دسته از نمادهای رشد متعادل‌تری را نسبت به گذشته پشت سر بگذارند. هر چند به‌طور کلی جهت‌گیری این شرکت‌ها صعودی خواهد بود.

وضعیت کلی گروه خودرویی به‌عنوان یکی از لیدرهای اصلی بازار سهام در چگونه است؟

در حال حاضر چهار گروه بانکی، پالایشی، فلزات اساسی و خودرویی، صنایعی هستند که بیشترین نقدینگی موجود را در بورس به خود اختصاص داده‌اند و همین مسأله باعث شده است بالاترین تقاضا نیز در بورس برای این چهار گروه باشد.

در این بین، گروه خودرویی نیز با توجه به گزارش‌های به‌نسبت خوبی که ارائه دادند و همچنین خروج از زیان‌دهی به سبب افزایش سرمایه ناشی از تجدید ارزیابی‌های دارایی‌ها، بسیار مورد اقبال قرار گرفت.

نمادهای خودروساز در این گروه نظیر ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، گروه بهمن و ایران خودرو و دیزل و همچنین نمادهایی همچون گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، رشد خوبی را طی این مدت تجربه کرده‌اند و به نظر می‌رسد در ادامه کار با توجه به تقاضایی که برای آن‌ها وجود دارد، همچنان مورد اقبال اهالی بازار سهام قرار بگیرند.

از سوی دیگر، خودروسازان با مجوزهای افزایش قیمتی که طی بازنگری‌های سه‌ماهه از شورای رقابت اخذ می‌کنند، با سودآوری بیشتری همراه می‌شوند و این خود محرکی است که می‌تواند در بلندمدت به نفع شرکت‌های خودرویی باشد.

بهران سوپر رانا+

- تومیه شده برای انواع موتورهای بنزینی
- تنفس طبیعی و توربو شارژ
- مطابق با سطح کیفیت API SN PLUS

تمام سینتتیک
SAE 5W-30
API SN PLUS

محتوی ۴ لیتر

انتخاب بیست بیست

- مناسب برای خودروهای جدید (با طراحی موتور تا سال 2020)
- سازگار با سیستم‌های کنترل نشر آلاینده‌ها
- موثر بر کاهش مصرف سوخت
- طول عمر بالا
- کمک به حفظ محیط زیست

www.behranoil.com



در مدل های آتی به کار گیرد. گلدوینگ بیش از ۴۰ سال است که موتورسیکلت پرچمدار هونداست و در سال ۲۰۱۷ و زمانی که نسل جدید این موتورسیکلت پدیدار شد، گلدوینگ به نخستین موتورسیکلت دنیا مجهز به اپل کاربلی بدل شد. هم اکنون نیز اندروید با اینتر فیس ساده شده و عملکرد صوتی راحت تر در دسترس است. این سیستم به منظور کاهش حداکثری حواس پرتی و اختلال موتورسوار طراحی شده و بنابراین موتورسواران می توانند روی جاده تمرکز کنند.

هوندا در حال ارائه اندروید اتو در نسل فعلی موتورسیکلت تورینگ گلدوینگ است. مالکان این موتورسیکلت که دارای گوشی های هوشمند با سیستم عامل اندروید ۵ و بالاتر هستند می توانند از سرویس هایی همچون موسیقی، تماس و پیام رسان بدون هزینه اضافی لذت ببرند. البته مالکان برای استفاده از این سرویس باید به هدست بلوتوث مجهز باشند که به صورت جداگانه به فروش می رسد. البته این به روزرسانی از اواسط ژوئن ۲۰۲۰ در نظر گرفته می شود؛ زیرا هوندا می خواهد هر دو سیستم اندروید اتو و اپل کاربلی را



موتورسیکلت هوندا گلدوینگ مجهز به اندروید اتو شد

بازخوانی شفاف سازی سایپا از تاثیر هزینه مواد اولیه و قطعات در قیمت تمام شده خودرو

خودروسازان با افزایش ۱۳۰ درصدی نرخ نهاده های تولید چه کنند؟

افزایش قیمتی که شورای رقابت با آن موافقت کرده، مبتنی بر نرخ تورم اعلام شده از سوی بانک مرکزی است



عکس: روزنامه دنیای خودرو

پیگیری يك موضوع

Follow up



جواد مرزبانراد

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

دولت از واردکنندگان مواد اولیه تولید حمایت کند

تعیین قیمت خودرو براساس مولفه های متعددی شکل می گیرد که یکی از آن ها بازار است؛ این بدان معناست که خرید یک کالا با قیمت مشخص از سوی بازار عاملی است که می تواند بر قیمت خودرو و سایر کالاها اثر گذار باشد. در ادامه جواد مرزبانراد، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران به بیان نظرات خود پیرامون این موضوع می پردازد.

تاثیر وضعیت ارزی و نحوه مصرف آن در کشور بر قیمت نهایی خودرو چیست؟

هزینه تمام شده محصول با اختصاص درصدی سود معین برای تولیدکننده قیمت تمام شده را تعیین می کند. بنابراین به نظر می رسد تلفیقی از بازار و هزینه تمام شده در قیمت گذاری نقش داشته باشد. در حال حاضر بازار خودرو نمی تواند وظیفه قیمت گذاری را به تنهایی برعهده گیرد؛ زیرا شاهد یک بازار تیره و تار غیرواقعی هستیم که مملو از حباب قیمت است.

با توجه به مشکلات ارزی قطعه سازان، مشکلات گمرکی و تعهدات معوقه خودروسازان، دولت چگونه می تواند از این صنعت حمایت کند؟

دولت می تواند نقش موثری در خصوص ارائه ارز به واردکنندگان مواد اولیه داشته باشد. در حال حاضر بسیاری از مواد اولیه تولید قطعه از خارج از کشور تامین می شود و افزایش نرخ ارز و مشکلات واردات ناشی از آن، موجب افزایش قیمت قطعه خواهد شد که بر قیمت نهایی خودرو و تاثیر می گذارد.

البته تخصیص ارز از سوی دولت باید بسیار کنترل شده باشد؛ زیرا متأسفانه در این راستا شاهد اختصاص ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی و واردات برخی اقلام غیر ضروری هستیم که نبود آن ها مشکلی برای کشور ایجاد نمی کند؛ اما عدم واردات برخی قطعات موجب بروز نقصان در تولید برخی مدل های خودرو یا افزایش قیمت تمام شده آن می شود.

پیشنهاد شما برای کاهش التهابات صنعت خودرو چیست؟

برخی شرکت های داخلی نوپا و همچنین تولیدکنندگان فعلی مواد اولیه می توانند با حمایت و تشویق دولت مواد اولیه ای را تولید کنند که مشکلات ارزی، مبادلات پولی و همچنین کمبود ارز مانع از واردات می شود که این، بی نیازی در حوزه واردات و حتی صادرات را به دنبال خواهد داشت.

نگاه View



احمد نعمت بخش

دبیر انجمن خودروسازان ایران

ضرورت واقعی سازی قیمت خودرو از نگاه خودروسازان

اقدام وزارت صمت مبنی بر واقعی سازی قیمت خودرو برای نیل به تولید یک میلیون دستگاه در سال و تحویل به موقع تعهدات است. شورای رقابت در نخستین بازنگری بهای خودرو در سال جاری اقدام به افزایش ۱۰ تا ۲۳ درصدی قیمت ها کرده؛ اما در مقایسه با رشد متوسط ۸۰ درصدی نرخ مواد اولیه و تاثیر ۷۰ درصدی آن بر قیمت خودرو، لزوم افزایش ۵۶ درصدی بهای خودرو در مقام جبران رشد نرخ مواد اولیه احساس می شود که اعمال نشد.

افزایش قیمت خودرو در دومین مرحله قیمت گذاری طی سال جاری نیز تاثیری بر توقف زیان دهی خودروسازان نخواهد داشت و با وجود تاکید وزارت صمت بر این امر که روند سیاست گذاری هابنحوی باشد که به زیان خودروسازان منجر نشود، باز هم شاهد تصمیم موثری در این راستا نیستیم. این در حالی است که انجمن خودروسازان ایران بهترین راهکار را استفاده از تجربه دهه ۷۰ و فروش خودرو در حاشیه بازار می داند. فروش خودرو در حاشیه بازار موجب حذف تقاضای کاذب از بازار است و به رغم شروط سفت و سخت مندرج در قراردادهای طرح های فروش، ۷۰ تا ۸۰ درصد تقاضای موجود خرید خودرو را تقاضای کاذب و با هدف کسب سود در برمی گیرد.

کالایی که دور نخ باشد نیز موجب جذب سرمایه های سرگردان، دور زدن قوانین و در نهایت منشأ بروز رانت و فساد می شود؛ بنابراین تکرار شدن از نتایج فروش خودرو در بورس یا بر اساس حاشیه بازار خواهد بود.

بازنگری فصلی قیمت خودرو و رشد حداقلی قیمت های کاهش فاصله نرخ میان کارخانه و بازار تاثیر گذار است. اما افزایش قیمت کارخانه لزوماً به معنای کاهش اختلاف قیمتی با بازار نیست؛ به نحوی که متعاقب این افزایش ها، رشد نرخ خودرو در بازار نیز محتمل است؛ بنابراین نمی توان به طور قطع این رویکرد را موجب کاهش فاصله قیمتی با بازار دانست؛ هر چند شاید کمکی حتی جزئی به رفع این معضل باشد.

افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو ممکن است نرخ را در بازار تا ۵ درصد نیز افزایش دهد و این به معنای یک تاثیر حداقلی است و تنها راه چاره برای ممانعت از بروز رانت و فساد این است که خودرو تکرار نمی شود. فروش در حاشیه بازار، کاهش قیمت ها را به همراه خواهد داشت که البته این امر با گذشت حداقل مدت زمانی بین یک تا دو ماه محقق خواهد شد و نیازمند صبر و حوصله است؛ زیرا اقدام ناگهانی در این خصوص ممکن است موجی از اعتراضات رسانهای را به همراه داشته باشد.

میانگین ۱۲۷ درصدی افزایش نرخ نهاده های تولید نورد خشان اظهار کرد: «میزان تاثیر گذاری هر یک از این نهاده ها بر قیمت تمام شده خودروها متفاوت و موثر است، اما به طور میانگین ۱۲۷ درصد رشد داشته اند. این در حالی است که افزایش قیمت خودروها در این مدت زمان بسیار کمتر از ۱۲۷ درصد بوده است.»

قیمت های سرسام آور مواد اولیه داخلی افزایش نرخ نهاده های تولید در حالی است که به عنوان مثال اگر خودروساز ورق مورد نیاز خود را از خارج کشور تهیه کند، ارزان تر از ورق های داخلی تمام می شود. چرا که تولیدکنندگان مواد اولیه داخلی، این مواد را به مقدار نیاز و به قیمت مناسب در اختیار خودروساز قرار نمی دهند.

نرخ تورم از نظر شورای رقابت ششورای رقابت در حالی به عرصه قیمت گذاری خودرو بازگشته است که فرمول مد نظرش همچنان معطل اعلام نرخ تورم کلی و نرخ تورم بخشی از سوی بانک مرکزی است. این در حالی است که هزینه های خودروسازان نیز به صورت جزئی و هم به صورت میانگین کلی به صورت پیاپی به شورای رقابت ارائه می شود.

هزینه اجرای استانداردهای جدید در همین حال، اصرار سازمان استاندارد به رعایت استانداردهایی مانند رادار خروج از خط برای خودروهای تولید داخلی در شرایطی که جاده های کشور خط کشی مناسب ندارند، یا الزامی شدن رعایت استاندارد آلاینده یورو ۵ از سوی سازمان محیط زیست آن هم در حالی که زیرساخت های بسوخت مناسب آن فراهم نیست، جای سوال دارد. به همین ترتیب، افزودن کاتالیست به خودروهای گازسوز که حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیون تومان برای خودروساز هزینه مزاد دارد و ششورای رقابت هم حاضر به لحاظ کردن این هزینه ها در فرمول قیمت گذاری خود نیست. بر این اساس، بازخوانی شفاف سازی مدیر مالی سایپا از تاثیر هزینه مواد اولیه و قطعات در قیمت تمام شده خودرو می تواند همراه با یک هشدار در خصوص ضرورت توجه به تولید در سالی باشد که از آن توقع چشم ناز داریم.

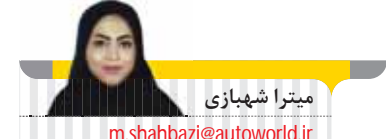
رشد ۲۰۷ پرابری قیمت کانی های فلزی نورد خشان به افزایش قیمت کانی های فلزی در ۱۸ ماه گذشته نیز اشاره کرد و گفت: «آلومینیوم در این مدت از کیلویی ۱۹ هزار و ۷۰۰ تومان به ۲۸ هزار و ۷۰۰ تومان، مس از ۵۳ هزار و ۴۰۰ تومان به ۱۲۳ هزار تومان، بیلت فولاد و چدن از ۳ هزار و ۹۰۰ تومان به ۹ هزار و ۲۰۰ تومان، آهن ورق داخلی از ۵ هزار و ۱۴ هزار و ۶۰۰ تومان و آهن ورق خارجی از ۷ هزار و ۱۰۰ تومان به ۱۹ هزار و ۵۰۰ تومان رسیده است.»

رشد ۱۱۰ درصدی نرخ ارز نیمایی طی ۱۸ ماه مدیر مالی گروه خودروسازی سایپا با بیان این که علاوه بر این مواد، افزایش نرخ ارز نیز بر بهای تامین مواد و قیمت تولید محصولات خودروسازان تاثیر قابل ملاحظه ای دارد، افزود: «در ۱۸ ماه گذشته نرخ دلار آزاد از ۱۰ هزار و ۸۵۴ تومان به ۲۰ هزار و ۸۹۴ تومان رسیده است که رشد ۹۲ درصدی را نشان می دهد.» وی ادامه داد: «دلار مبادله ای موسوم به نیما نیز از قیمت ۸ هزار و ۸۱ تومانی در بهمن ۹۷ تا رشد ۱۱۰ درصدی به ۱۶ هزار و ۹۷۰ تومان رسیده است.»

نوربالا

افزایش نرخ نهاده های تولید در حالی است که به عنوان مثال اگر خودروساز ورق مورد نیاز خود را از خارج کشور تهیه کند، ارزان تر از ورق های داخلی تمام می شود. چرا که تولیدکنندگان مواد اولیه داخلی، این مواد را به مقدار نیاز و به قیمت مناسب در اختیار خودروساز قرار نمی دهند.

رشد ۲۰۲ درصدی قیمت تابر بنا بر اعلام مدیر مالی گروه خودروسازی سایپا، در اصول حسابداری صنعت خودرو، لاستیک را با شاخص کیلوگرم محاسبه می کنند که این محصول در دی ماه ۹۷، ۹۷ کیلوگرم ۱۲ هزار و ۴۰۰ تومان بود اما در ماه گذشته، با رشد ۲۰۲ درصدی با بهای ۳۷ هزار و ۵۰۰ تومان تهیه شده است.



میترا شهبازی

m.shabazi@autoworld.ir

مدیر مالی گروه خودروسازی سایپا در هفته اخیر اعلام کرد: «بررسی قیمت مواد اولیه و قطعات مورد نیاز برای تولید خودرو نشان می دهد این شاخص بر اثر تغییرات قیمت ارز و نهاده ها، بیش از ۱۲۷ درصد افزایش داشته است.» سهیل نورد خشان اظهار داشت: «میانگین رشد نهاده های تولید از بهمن ۹۷ تا پایان تیر ۹۹ نشان می دهد در ۱۸ ماه گذشته شاهد افزایش ۱۲۷۰۲ درصدی در این شاخص ها بوده ایم.» هم زمان با این سخنان مجوز افزایش ۱۷ تا ۲۳ درصدی محصولات خودروسازان داخلی از سوی ششورای رقابت و پیرو قرار بازنگری سه ماهه هزینه های تولید اعلام شد که به نظر می رسد این چه از سوی مدیر مالی گروه خودروسازی سایپا اعلام شد، پیش از این در اختیار شورای رقابت نیز قرار گرفته بود، اما این شورا با بررسی مستندات خودروسازان در نهایت باز هم با همان افزایش حداقلی قیمت مبتنی بر اعلام نرخ تورم کلی و تورم بخشی از سوی بانک مرکزی موافقت کرده است.

رشد ۴۴ درصدی قیمت مواد پلیمری و شیمیایی نورد خشان در تشریح جزئیات افزایش نرخ نهاده های تولید گفته است: «یکی از مواد اولیه در تولید خودرو، مواد پلیمری و شیمیایی هستند که با داشتن سهم ۶ درصدی از کل بکچ مواد و قطعات، ۷۴ درصد بر قیمت یک محصول تاثیر می گذارند.» به گفته وی، این مواد در دی ماه ۹۷ به ازای هر کیلوگرم ۱۰ هزار و ۸۰۰ تومان تهیه می شده، اما در تیر ماه ۹۹ با رشد ۴۴ درصدی به ۱۵ هزار و ۶۰۰ تومان رسیده است.

رشد ۲۰۲ درصدی قیمت تابر بنا بر اعلام مدیر مالی گروه خودروسازی سایپا، در اصول حسابداری صنعت خودرو، لاستیک را با شاخص کیلوگرم محاسبه می کنند که این محصول در دی ماه ۹۷، ۹۷ کیلوگرم ۱۲ هزار و ۴۰۰ تومان بود اما در ماه گذشته، با رشد ۲۰۲ درصدی با بهای ۳۷ هزار و ۵۰۰ تومان تهیه شده است.

زاپاس

Spare Tire

سردرگمی قطعه سازان به دلیل تعطیلات تابستانی ناهماهنگ



است: «پیرو اخبار واصله در مورد تعیین تاریخ تعطیلات تابستانی در شرکت های ایران خودرو (۲۳ مرداد لغایت اول شهریور ماه) و سایپا (۹ مرداد لغایت ۱۸ مرداد ماه)، به اطلاع می رساند که اعمال تاریخ های متفاوت برای تعطیلات تابستانی توسط خودروسازان موجب سردرگمی و بی نظمی در تولید قطعه سازان خواهد شد و در عمل فرصت تامین مواد اولیه کسری

انجمن قطعه سازان در نامه ای به خودروسازان، هماهنگی ایران خودرو و سایپا را در مورد زمان تعطیلات تابستانی خواستار شد و اعلام کرد که اعمال تاریخ های متفاوت برای تعطیلات تابستانی توسط خودروسازان موجب بی نظمی در تولید قطعه می شود.

به گزارش «فارس» در نامه مازیسار بیگلر، دبیر انجمن قطعه سازان به مدیران عامل ایران خودرو و سایپا آمده

و همچنین تعمیرات پیشگیرانه قطعه سازان را از بین خواهد برد.»

در این نامه با تاکید بر لزوم ایجاد هماهنگی بیشتر بین قطعه سازان و خودروسازان آمده است: «زنجیره تامین مشترک شرکت های سایپا و ایران خودرو نیاز به تعیین تاریخ واحد جهت تعطیلات دارند تا اقدامات ضروری تامین کسری مواد و تعمیرات اساسی تجهیزات تولیدی

را انجام دهند.»

در نامه انجمن قطعه سازان با اشاره به نقش مهم تعطیلی هم زمان صنایع خودرو و قطعه در کاهش نرخ شیوع ویروس کرونا، از خودروسازان خواسته شده تعطیلات تابستانی در تاریخ واحد صورت گیرد و قطعه سازان نیز امکان استفاده از این تعطیلات را داشته باشند.



شکست «فارادی فیوچر» از «تسلا» در فضای مجازی

فضای مجازی بی‌رحم است! البته فارادی فیوچر پس از تلاش برای جلب توجه در توئیتر این موضوع را به خوبی درک کرد. این شرکت قصد داشت وارد ماجرای انتقال تأسیسات تولید تسلا از کالیفرنیا به نوادا شود اما نتیجه کار کاملاً معکوس بود. در توئیتر نه‌چندان عاقلانه، فارادی فیوچر گفت: «ما از حمایت کالیفرنیا و دولت فدرال تشکر می‌کنیم. تسلا آخرین خودروساز کالیفرنیا نیست، ما هم آنجا هستیم.» این توئیتر ظاهراً در پاسخ به ادعای ایلان ماسک بود که گفت تسلا



آخرین خودروسازی است که در کالیفرنیا می‌ماند و مقر و کارخانه فرمونت را از این ایالت به نوادا منتقل خواهد کرد. فارادی فیوچر در توئیتر خود ماسک، تسلا و دونالد ترامپ را تگ کرده است. اگرچه مشخص نیست این شرکت چرا رئیس جمهور آمریکا را در توئیتر تگ کرده اما به محض انتشار این توئیتر با انتقادات قابل توجه کاربران روبه‌رو شد و کامنت‌هایی همچون «شما پیش از آنکه خودتان را یک خودروساز بدانید، باید خودروساز باشید» در زیر این توئیتر به چشم می‌خورد. افراد زیادی نیز فارادی فیوچر را فاقد ارزش برای توجه می‌دانند.

تلگرام Telegram

نارضایتی مردم و تولیدکنندگان از بی‌ثباتی قیمت خودرو

طی ماه‌های اخیر بارها به موضوع قیمت‌گذاری خودرو از سوی کارشناسان مختلف این صنعت اشاره شده است و همچنان نه مردم، نه خودروسازان و نه حتی قطعه‌سازان از شیوه‌ای که مسئولان دولتی در پیش گرفته‌اند، رضایت دارند.

ممنفی مصری پور کارشناس صنعت خودرو

اکنون بی‌ثباتی قیمت خودرو به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های مردم معرفی می‌شود، چراکه تفاوت قیمت چهارچرخ‌ها در کارخانه و بازار شریانی را فراهم کرده است تا سوداگران به این بازار ورود و آن را متلاطم‌تر کنند. از همین رو باید با بررسی راهکارهای مناسب در صدد رفع این مشکلات برآمد.



رضا نجوی، کارشناس اقتصادی

در شرایط فعلی قیمت‌گذاری خودرو مانند یک کلاف سردرگم است؛ زیرا خودروسازان از ورود شورای رقابت به روند قیمت‌گذاری خودرو انتقاد دارند و برخی تفاوت قیمت کارخانه و نمایندگی را حاصل تصمیمات این شورا می‌دانند. از سوی دیگر برخی معتقدند حذف این شورا از فرآیند تعیین بهای چهارچرخ‌ها، مشکلاتی ایجاد می‌کند.



ممنفی مصری پور کارشناس صنعت خودرو

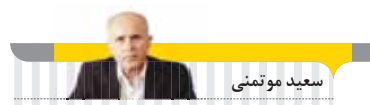
حالا که خبرهایی از ورود نمایندگان مجلس یازدهم به موضوع قیمت‌گذاری خودرو شنیده می‌شود باید با تدوین طرحی اساسی فرمول قیمت‌گذاری خودرو را تعریف کنند تا از التهابات بازار کاسته شود.



یک مساله؛ یک پیشنهاد Suggestion

خروج خودرو از کالای سرمایه‌ای در گرو افزایش تیراژ تولید خودروسازان

دلار در محدوده ۲۵ هزار تومان بود، با افزایش قیمت خودرو در بازار روبه‌رو شدیم اما حال که دلار در کانال ۲۰ هزار تومانی قرار گرفته است، باز طبق بررسی‌های بینیم اختلاف قیمت چندانی نسبت به هفته گذشته مشاهده نمی‌شود اما فاصله قیمت کارخانه و بازار همچنان بالاست. برخلاف آنکه خودرو کالایی مصرفی و ضروری است و باید متناسب با نیازی که در بازار برای آن وجود دارد، تامین شود اما از سال گذشته تا تنها به این نیاز به‌درستی پاسخ داده نشده بلکه در نهایت به فاصله چشمگیری بین قیمت کارخانه و بازار منجر شده است؛ همین موضوع خودرو را به کالایی سرمایه‌ای تبدیل کرده که



سعید مومتمنی رئیس اتحادیه نمایندگان فروشندگان خودرو تهران

یک مساله قیمت خودرو نسبت به هفته‌های گذشته که ارز نرخ‌های بالایی را تجربه کرد، در بازار تغییر چندانی نداشته است و همچنان مشتری در بازار نیست اما فروشنده بسیار است و کسی برای خرید مراجعه نمی‌کند. همچنین زمانی که نرخ

در روز کاهش ۶ هزار واحدی شاخص بورس رخ داد:

باز گشایی نماد نارنجی پوشان بار شد ۱۸ درصدی



ارزش معاملات گروه خودرویی طی شبانه ۴ مرداد بالغ بر ۱۷۹۷ میلیارد تومان بود. میزان داد و ستد گروه خودرویی طی شبانه ۴ مرداد بالغ بر ۹۹۶ میلیون سهم بود.

گروه بهمن، نیرومحرکه، زامیاد، قطعات اتومبیل ایران، رادیاتور ایران، آهنگری تراکتورسازی ایران، صنایع ریخته‌گری ایران، مهر کام پارس، سایپا آذین، محورسازان ایران خودرو، فترسازي خاور، الکتریک خودرو و شرق، رینگ‌سازی مشهد، فترسازي خاور، فترسازي زر، ریخته‌گری تراکتورسازی ایران، موتورسازان تراکتورسازی ایران، کم‌کفتر ایندیمین، مهندسی نصیر ماشین، چرخشگر، بهمن دیزل، ایرکا پارت صنعت، سازه پوشش، تولیدمحور خودرو، لت ترمز ایران، صنایع تولیدی استاد ایران

بسته بود، در حالی روز گذشته باز شد که رشدی ۱۸ درصدی را تجربه کرد. پیش‌بینی می‌شود روند رو به رشد سهام شرکت سایپا طی روزهای آینده ادامه پیدا کند.

ایران خودرو و پیش‌بینی رشد ۲۰ درصدی نماد ایران خودرو نیز که طی روزهای اخیر به دلیل برگزاری مجمع بسته بوده، امروز در حالی قرار است باز شود که پیش‌بینی‌ها از رشد ۱۵ تا ۲۰ درصدی این سهم حکایت دارد. به نظر می‌رسد ایران خودرو و سایپا طی روزهای آینده و هم‌زمان با صعود بازار سرمایه به قله ۲ میلیون واحدی، افزایش ارزش سهم خود را حفظ کنند. در مجموع آن طور که از روند بازار برمی‌آید، طی روزهای آینده ارزش گروه خودرویی بار دیگر رشد خواهد کرد و بسیاری از سهام‌ها مثبت خواهند شد.



رامتین بیات r.bayat@autoworld.ir

در پایان معاملات روز گذشته بازار سرمایه بارنیز شاخص کل، گروه خودرویی نیز عمدتاً قرمزپوش شد تا بعد از گذشت چند هفته مثبت‌پیمایی در این بخش، شاهد افت ارزش سهام بخشی از خودرویی‌ها باشیم. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو»، در پایان دادوستدهای روز یکشنبه، سهم یکی از لیدرهای گروه خودرویی یعنی سایپا همچنان مثبت بود و با وجود سقوط ۶ هزار واحدی شاخص کل، این سهم همچنان خود را سبز نگه داشت. اما سهم شرکت‌های پارس خودرو،

نارنجی پوشان و بازگشت سبز با افزایش ۱۸ درصدی نماد سایپا که به دلیل برگزاری مجمع این شرکت چند روزی



دیگه چه خبر؟

دلان، این بار قیمت قطعات خودرو را افزایش دادند

به فلک گذاشته است. «لطفاله سیساکلی افزود: «مسئولان نباید نسبت به گرانی افسار گسیخته قطعات یدکی خودرو بی‌توجه باشند گرانی این محصولات سودی برای قطعه‌سازان ندارد، زیرا واسطه‌گران از طریق احتکار و دلالی زمینه افزایش قیمت‌ها را فراهم کردند.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با انتقاد از افزایش قیمت قطعات یدکی خودرو گفت: «رشد حداکثر ۲۰ درصدی نرخ ارز، قیمت قطعات یدکی خودرو را افزایش می‌دهد و موجب گرانی آن می‌شود، این در حالی است که به دلیل فعالیت دلان در بازار قیمت‌ها سر



ویژه‌ها

مجلس به دنبال تدوین فرمول قیمت‌گذاری خودرو

توزیع از منظر افکار عمومی از اهمیت بسیاری برخوردار است. وی از ورود جمعی از نمایندگان به موضوع مشکلات موجود در حوزه خودرو خبر داد و افزود: «مقرر شد با توجه به شرایط خودروسازان و مطالبات و خواسته مردم تصمیمی روشن و مشخص در این حوزه اتخاذ شود.»

عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: «مجلس در صدد است با تدوین طرحی، فرمول قیمت‌گذاری خودرو را تعریف کند و از التهابات بازار بکاهد.» سید نظام‌الدین موسوی با اشاره به افزایش قیمت مجدد کارخانه‌های خودروییان کرد: «کیفیت خودروهای داخلی، قیمت و شیوه

اینفوگرافش Infography



عددگرافش Numerat Graphy





این مشکلات بر طرف شده و نسخه‌های سوپر کروزر در CT6 با ظاهر جدید در چین قیمت پایه ۴۶۹ هزار و ۷۰۰ یوان (معادل ۶۶ هزار و ۹۳۴ دلار) دارند. این محصول مجهز به دو صفحه‌نمایش یکی به‌عنوان پنل روبروی راننده با ابعاد ۱۱۲.۳ اینچ و دیگری به ابعاد ۱۰۲ اینچ به‌عنوان سیستم مولتی‌مدیاست. مجهزترین نسخه از این خودرو قیمت ۴۸۹ هزار و ۷۰۰ یوان (معادل ۶۹ هزار و ۷۸۴ دلار) دارد.

«اوایل سال جاری کادیلاک نسخه به‌روز سانی شده از سدان میان‌سایز خود به‌نام CT6 را که قرار است در سسایت هم‌تراک دیترویت تولید شود، رونمایی کرد. اما نسخه‌های قدیمی این خودرو کماکان در چین در حال فروش و حتی تولید بودند. اما در حقیقت کادیلاک در حال کار روی نرم‌افزار خودران خود به‌نام سوپر کروزر بود تا امکان عرضه در چین را نیز داشته باشد. حالا پس از گذشت ۶ ماه



تجهیز نسخه‌های چینی کادیلاک CT6 به سوپر کروزر

کادیلاک لیریک به صفحه‌نمایش ۳۳ اینچی مجهز می‌شود



«کادیلاک لیریک (Lyriq) یک محصول بسیار مهم برای کمپانی سازنده خواهد بود. این خودرو نه تنها نخستین مدل تمام‌الکتریکی کادیلاک محسوب می‌شود، بلکه به لحاظ تکنولوژی نیز در بالاترین سطح ممکن قرار خواهد داشت. گفته می‌شود این کراس اوور برقی جدید در کابین خود از یک نمایشگر بسیار بزرگ سود خواهد برد. ابعاد این نمایشگر ۳۳ در ۱۵ اینچ (۸۳.۸ در ۱۲.۷ سانتی‌متر) اعلام شده است. با بهره‌گیری از چنین نمایشگر بزرگی، شرکت کادیلاک در نظر دارد تمام اطلاعات مورد نیاز راننده و داده‌های مربوط به سیستم اینفو تینمنت را به‌شکل واحد در اختیار راننده

بگذارد. این کمپانی پیش‌تر با نصب یک نمایشگر ۳۸ اینچی (۹۶.۵ سانتی متری) در نسل جدید اسکالید تمایل خود را نسبت به استفاده از نمایشگرهای بزرگ نشان داده بود. البته در شاسی‌بلند اسکالید این نمایشگر در واقع از اتصال دو صفحه کوچک‌تر به وجود آمده است؛ اما در لیریک نمایشگر به کار برده شده یک‌تکه و منحنی خواهد بود. گفتنی است براساس برنامه‌ریزی‌ها کادیلاک لیریک در ششم آگوست (۱۶ مردادماه) معرفی خواهد شد.

نسخه‌های اختصاصی از مدل‌های محبوب فولکس



«بازار انگلستان به‌زودی پذیرای نسخه اختصاصی از سه محصول پولو، تی-کراس و تی-راک فولکس‌واگن خواهد بود. شاید تصور کنید این نسخه‌ها برای افزایش سودآوری فولکس از محصولات فوق باشد؛ اما قضیه کاملاً برعکس است. فولکس در این نسخه‌ها تجهیزات بیشتری را در ازای قیمتی کمتر از تریمی که این تجهیزات را ارائه می‌کنند، در نظر گرفته است. به‌عنوان مثال پولو با قیمت ۱۷ هزار و ۳۵۰ پوند (معادل ۲۲ هزار و ۸۴ دلار) عرضه می‌شود که از امکانات خاصی در نمای ظاهری و داخل کابین بهره می‌برد.

قیمت نهایی در صورت انتخاب بخشی از این تجهیزات به‌ترتیب سطح سوم پولو می‌رسد که قیمت ۲۰ هزار پوندی دارد. در مورد تی‌راک و تی‌کراس هم قیمت به‌ترتیب ۲۰ هزار و ۴۱۰ و ۲۳ هزار و ۵۵۰ پوند در نظر گرفته شده است.

این دو خودرو براساس تریم SE تجهیز شده‌اند که قیمت پایه آن‌ها ۲۲ هزار پوند و ۲۵ هزار پوند است. پولو و تی‌کراس با پیش‌رانه یک‌لیتری سه‌سیلندر عرضه می‌شود؛ اما برای تی‌راک امکان سفارش پیش‌رانه چهار لیتری نیز وجود دارد.

آیا خودروهای برقی بدون حمایت‌های دولتی می‌توانند به‌مسیر خود ادامه دهند؟

کمک به ساختن آینده

خبر News

جذب سرمایه نیم‌میلیارد دلاری رقیب چینی تسلا

«Xpeng» یک استارت‌آپ خودروهای برقی است که توسط مدیر اجرایی سابق علی‌بابا «He Xiaopeng» مدیریت می‌شود. این استارت‌آپ امروز از جذب ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه سری C پلاس خبر داده تا بتواند مدل‌های مناسب مصرف‌کنندگان طبقه متوسط چینی را توسعه دهد. اواخر سال گذشته میلادی این استارت‌آپ از جذب ۴۰۰ میلیون دلار سرمایه سری C خبر داده بود. به گفته «TechCrunch» در جدیدترین دور جذب سرمایه این استارت‌آپ، شرکت سرمایه‌گذاری خصوصی هنگ‌کنگی «Aspx Management»، صندوق پوشش ریسک آمریکایی «Coatue Management» و شرکت‌های چینی



«Hillhouse Capital» و «Sequoia Capital» حضور داشته‌اند. این استارت‌آپ توسط شرکت‌های بزرگی حمایت مالی می‌شود که از میان آن‌ها می‌توان به فاکسکان، شیائومی، «GGV Capital» و «IDG Capital» اشاره کرد. با وجود جذب مقدار زیادی سرمایه، استارت‌آپ خودروهای برقی Xpeng با چالش‌های زیادی مواجه‌اند. فروش خودروهای الکتریکی به‌علت شیوع ویروس کرونا کاهش پیدا کرده و احتمالاً این رکود تا چندین ماه آینده نیز ادامه خواهد داشت. رقیب چینی این استارت‌آپ «Byton» که سرمایه‌گذاران بزرگی مانند تنسنت، فاکسکان و گروه‌های دینز شریک‌داری را تجربه می‌کند.

این شرکت مجبور شده به‌علت شیوع کووید-۱۹، نزدیک به نیمی از کارکنان خود در آمریکای شمالی را به‌مرخصی بفرستد. Byton ماه گذشته میلادی برای سازماندهی مجدد داخلی، تولید خود را متوقف کرد. رقبای دیگر Xpeng ظاهراً وضعیت بهتری دارند. استارت‌آپ «Nio» اخیراً موفق به جذب یک میلیارد دلار سرمایه شده و کمپانی «Li Auto» نیز خواهان عرضه اولیه سهام خود در بازار بورس ایالات متحده آمریکا شده است. Xpeng ادعا کرده که تا به امروز توانسته در برابر مشکلات ناشی از شیوع کرونا مقاومت کند.

چین بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی در جهان است و به‌طور بالقوه در آستانه متلاطم کردن صنعت خودرو جهان است. اما با کاهش حمایت‌های دولتی حتی برخی از بزرگ‌ترین شرکت‌های خودروسازی نیز با کاهش سودآوری یا ضرر در تولید مواجه شده‌اند.

هر چند چین پرداخت یارانه را به‌بهبود گسترده قابل پیمایش خودروها و بهره‌وری نیروی خودروها منوط کرده که می‌تواند اقدام مثبت و تاثیرگذاری برای تشویق خودروسازان به‌بهبود فناوری محصولاتشان باشد.

توسعه زیرساخت‌های شارژ

یک فاکتور مهم دیگر می‌تواند زیرساخت‌های شارژ باشد. این مساله تاحدی مانند موقعیت معماری مرغ یا تخم‌مرغ است. چراکه راه‌اندازی زیرساخت‌های شارژ تنها زمانی می‌تواند به‌لحاظ اقتصادی موجه باشد که خودروهای برقی کافی برای بهره‌برداری از آن‌ها وجود داشته باشد و از سوی دیگر اگر ایستگاه‌های شارژ به‌قدر کافی فعال نباشد، متقاضیان رغبت چندانی به خرید خودروهای برقی نخواهند داشت. به‌همین دلیل هاگاکن سامونلسون، مدیرعامل ولوو گفته که یاری دولت‌ها در این بخش بسیار ضروری است. البته برای شارژ خودرو در منازل مشوق‌های بسیاری وجود دارد.

به‌عنوان مثال انگلستان یارانه ۳۵۰ پوندی (معادل ۴۵۰ دلار) را برای نصب تجهیزات شارژ خودرو در منزل در نظر گرفته که عملاتی‌تری از بهای نصب این تجهیزات را شامل می‌شود. با این تفصیلات تقریباً مشخص است که در صورت کاهش یافتن و قطع شدن حمایت‌های دولتی، فروش خودروهای برقی دست‌کم تا یکی، دو سال رشد مثبتی را شاهد نخواهد بود و مخصوصاً تا مشخص شدن وضعیت زیرساخت‌های شارژ این خودروها، تولیدکنندگان آن‌ها نمی‌توانند نظر بخش زیادی از خریداران را به‌خود جلب کنند.

واضح است مسیری که تولیدکنندگان خودروهای برقی در حال پیمودن آن هستند، غیر قابل بازگشت است و به‌یقین می‌توان آن را مسیر آینده خودروسازی دانست. در نتیجه بهتر است دولت‌ها تمام تلاش خود را برای تشویق مشتریان برای خرید این مدل خودروها به کار گیرند تا هم به‌این تغییر جهت که ناگزیر به‌نظر می‌رسد، کمک کنند و هم نقش مثبتی در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای داشته باشند.



نور ۱۱۱

چین شاید بهترین نمونه برای نشان دادن تاثیر یارانه‌های دولتی باشد؛ زیرا دولت این کشور به تدریج در حال کاهش دادن مشوق‌های مالی است که به نوبه خود روی فروش خودروهای برقی در این کشور تاثیر منفی گذاشته است

«مشوق‌ها در کشورهای مختلف انگلستان برای کاهش تاثیر بهای باتری یارانه‌های ۳ هزار پوندی را برای هر خودرو برقی زیر ۵۰ هزار پوند (معادل ۶۴ هزار دلار) اختصاص داده است.

ایالات متحده نیز برای هر خودروسازی که بتواند فروش سالانه محصولات برقی خود را به ۲۰۰ هزار دستگاه برساند، معافیت مالیاتی تا سقف ۷ هزار و ۵۰۰ دلار را بسته به اندازه باتری خودرو در نظر گرفته که تاکنون تنها کمپانی‌های تسلا و جنرال موتورز موفق به دستیابی به این سطح از تولید شده‌اند.

اما اتحادیه اروپا قدم را از این هم فراتر گذاشته است. به‌عنوان مثال در فرانسه سقف پرداخت یارانه با در نظر گرفتن پاداش اوراق کردن خودرو قدیمی برای هر نفر ۱۲ هزار یورو (۱۳ هزار و ۲۱۱ دلار) اعلام شده است. این یارانه قیمت خودرویی مانند رنو زویی را به چیزی حدود ۲۰ هزار یورو (۲۲ هزار دلار) کاهش می‌دهد.

اما چین شاید بهترین نمونه برای نشان دادن تاثیر یارانه‌های دولتی باشد؛ زیرا دولت این کشور به تدریج در حال کاهش دادن مشوق‌های مالی است که به نوبه خود روی فروش خودروهای برقی در این کشور تاثیر منفی گذاشته است.



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

«خودروهای الکتریکی به‌شکلی فزاینده مناقشه‌برانگیز بوده‌اند. چیزی که زمانی به‌عنوان فناوری نوآورانه برای علاقه‌مندان به ابداعات نوین به‌شمار می‌رفت، حالا کاملاً رنگ و لعابی سیاسی پیدا کرده است. علاقه‌مندان به سوخت‌های فسیلی از این بابت چنان احساس خطر می‌کنند که در کشورهایمانند آمریکا گاهی مالکان مظلوم خودروهای تسلا را از سرجیازی با فشار بیش از حد پدال گاز غرق دوده گازوتیل می‌کنند.

نقش حمایت‌های دولتی

مانند هر مورد دیگر بین طرفداران پروپاقرص خودروهای برقی و علاقه‌مندان به موتورهای احتراق داخلی جاروجنگال‌های بسیاری به‌پاست؛ اما آنچه مدام مطرح می‌شود این است که آیا رشد سریع خودروهای برقی می‌توانست بدون عرضه مشوق‌های مالی دولتی نیز اتفاق بیفتد و اگر پاسخ این سوال منفی است، آیا خودروهای برقی واقعاً لایق دریافت چنین پشتیبانی‌هایی هستند؟ شواهد زیادی در این خصوص وجود دارد که حمایت‌های دولتی کمک زیادی به فروش خودروهای برقی کرده و این حمایت ضروری بوده است. چرا که خودروهای برقی به‌طور فزاینده همچنان گران‌تر از گزینه‌های بنزینی و دیزل هستند و مشخصاً این ناشی از قیمت بالای باتری این مدل خودروهاست. به‌همین دلیل اقدام جدید تسلا در روی آوردن به باتری‌های بدون کبالت می‌تواند تا حدود زیادی باعث کاهش قیمت در این بخش شود. با توجه به اینکه باتری حدود ۳۰ درصد از هزینه تولید خودرو برقی را تشکیل می‌دهد، هرگونه اقدام در راستای کاهش قابل توجه هزینه تولید می‌تواند تاثیر به‌سزایی روی قیمت کلی خودروهای برقی داشته باشد. در واقع کاهش ۳۰ درصدی قیمت باتری که انتظار داریم تا سال ۲۰۲۳ شاهد آن باشیم، به معنی کاهش ۱۰ درصدی قیمت کلی خودروهای برقی است.

کاهش تیراژ تویوتا

ارقام مشابه در جولای و ژوئن است و به این ترتیب تا حدودی بهبود ادر اوضاع شرکت نشان می‌دهد. در ماه‌های جولای و ژوئن که کارخانجات تویوتا به دلیل شیوع کرونا تعطیلی مواجه شده بودند، تولیدات شرکت به‌ترتیب ۱۰ و ۴۰ درصد نسبت به ورآد اولیه آن کاهش یافت. در شرایطی که ژاپن نگران گسترش موج دوم ابتلا به بیماری از پایتخت آن است، تویوتا روز سه‌شنبه تست کاروانی یکی از کارکنان شاغل در فاکتور مرکزی آن در توکیو را مثبت اعلام کرد. این خودروساز اضافه کرد محیط‌های کاری را که این کارمند در آنجا مشغول به کار بوده در روز ۱۷ جولای ضد عفونی کرده و بلافاصله عملیات را از سر گرفته است. یک سخنگوی شرکت به «رویترز» اعلام کرد با توجه به پاندمی بیماری، تویوتا قصد دارد از نشست‌های رسانه‌ای برای اعلام نتایج مالی فصول اول و سوم صرف‌نظر و تنها خلاصه‌ای از آن‌ها را منتشر کند.

«در پی افزایش نگرانی از بازگشت موج دوم کرونا به ژاپن، شرکت تویوتا اعلام کرد در ماه آگوست ۱۵ هزار دستگاه خودرو کمتر از برنامه اولیه تولید خواهد کرد. تولیدات جهانی تویوتا در ماه آگوست حدود ۲ درصد کمتر از برنامه‌ریزی اولیه این شرکت خواهد بود و در حالی که تویوتا قصد داشت طبق برنامه اولیه در ماه آگوست ۷۵۰ هزار دستگاه خودرو در سراسر جهان تولید کند، اما با توجه به نگرانی از بازگشت موج دوم کرونا به ژاپن این شرکت اعلام کرد ۱۵ هزار دستگاه کمتر از برآورد اولیه تولید خواهد کرد. به گفته تویوتا ۶ هزار دستگاه خودرو کمتر در ژاپن تولید خواهد شد؛ در حالی که تولیدات خارجی نیز ۹ هزار دستگاه کمتر از برنامه اولیه خواهد بود. به این ترتیب تولید تویوتا در آگوست شاهد کاهش ۹ درصدی نسبت به سال گذشته خواهد بود. این در حالی است که کاهش تولیدات تویوتا در ماه آگوست کمتر از





فراخوان برای تعمیر فورد موستانگ

فورد طی سه بیانه جداگانه در حال فراخوان خودروهای اکسیدیشن، موستانگ، ترازیت کانکت و لینکلن نویکتور است. این فراخوان شامل ۱۰۴۶۰ دستگاه خودرو در آمریکا و ۱۵۸ و ۱۷ دستگاه دیگر در کانادا و مکزیک می‌شود و این فراخوان موستانگ مدل ۲۰۱۸ و ۲۰۲۰ و اکسیدیشن ۲۰۱۹ را دربرمی‌گیرد. این خودروها آمریکایی می‌گویند زمانی که پیش‌راننده خاموش و درها بسته‌شوند، رانندگان با پیام هشدار قرار نگر فتن گیرکس در حالت

پارک روبه‌رو خواهند شد. این پیام می‌تواند به مدت ۱۰ ثانیه فعال بماند و پیام هشدار هم نیم ساعت به نمایش درآید. به خاطر این مشکل شاید راننده متوجه نباشد که گیرکس در حالت پارک واقعی قرار ندارد و از خودرو خارج شود که این امر می‌تواند حرکت خودرو و ریسک تصادف را در پی داشته باشد. تکنسین‌های فورد اقدام به برنامه‌ریزی دوباره پشت آمپرها خواهند کرد تا این مشکل برطرف شود.

تکنولوژی

استفاده از فناوری جدید کیسه هوا در نسل جدید مرسدس بنز S کلاس



کمپانی مرسدس بنز پیش از رونمایی رسمی از نسل جدید کلاس در تاریخ دوم سپتامبر، برخی فناوری‌های ایمنی منحصر به فردی را که در آن به کار خواهد رفت، معرفی کرد. جزئیات جدیدترین فناوری ایمنی خودرو مرسدس بنز در دسترس نیست، هرچند این خودروها قسمت دیگری از «Meet the S-Class» را در تاریخ ۲۹ ژوئیه ارسال خواهد کرد که به فناوری جدید می‌پردازد. مرسدس بنز می‌گوید کلاس S جدید نخستین خودرو مجهز به ایربگ خواهد بود که برای محافظت از سر نشینان صندلی عقب در اثر برخورد جلو طراحی شده است. این خودروها در اطلاعیه خود با بیان اینکه کیسه‌های هوا باید با صندلی‌های کودک مطابقت داشته باشند، گفت: «این مفهومی کاملاً متفاوت با کیسه‌های هوای جلورا می‌طلبد. اما این تنها قابلیت ایمنی جدید نیست که در خودرو لوکس کلاس S عرضه می‌شود. مرسدس بنز S کلاس همچنین از قابلیت جدید Pre-Safe Impulse Side برای بالا بردن این شرکت بهره می‌برد که از سیستم تعلیق E-Active Body Control برای بالا بردن کل وسیله نقلیه هنگام احساس نزدیکی تصادف خودرو استفاده خواهد کرد.

دوچرخه

«ای اسکرمبلر» دوچرخه برقی دوکاتی



سری اسکرمبلر شامل دوچرخه‌های الکتریکی دوکاتی است که به دلیل وزن کم، قیمت نسبتاً ارزان و ظاهر مدرن بسیار مورد توجه قرار گرفته‌اند. حال جدیدترین مدل این سری با نام ای اسکرمبلر معرفی شده که حاصل همکاری دوکاتی و توکای بایکس است. نیروبخش این دوچرخه الکتریکی باتری ۵۰۴ وات ساعتی بوده که نیروی الکتریسیته خود را به پیش‌راننده ۲۵۰ واتی شیمانو E7000 می‌دهد. البته شعاع حرکتی این دوچرخه اعلام نشده است. محصول مورد بحث از قطعات سطح بالایی همچون فریم آلومینیومی، گیربکس ۱۱ NX سرعته، ترمزهای ۴ پیستونی Sram و همچنین لاستیک‌های پیرلی سایکل ای GT سود می‌برد. ای اسکرمبلر همچنین دارای لوازم جانبی مورد نیاز برای استفاده روزمره از جمله کیف حمل وسایل، گلگیر و چراغ‌های گردش است. دوکاتی می‌گوید ای اسکرمبلر همان تجربه سواری نسخه‌های عادی را به لطف مرکز نقل پایین و ژئومتری فریم ارائه می‌کند. قیمت ای اسکرمبلر از ۳ هزار و ۶۹۹ یورو در اروپا شروع می‌شود که نصف قیمت ارزان‌ترین موتورسیکلت دوکاتی اسکرمبلر یعنی Sixty2 با قدرت ۳۹ اسب بخار است.

آلمانی

«M340i تورینگ فرست ادیشن» محصول جذاب و دور از انتظار بامو



بامو M340i تورینگ خودرویی خانوادگی اما با عملکرد فوق العاده است که تاکنون توانسته نظر خریداران بسیاری را به خود جلب کند. به تازگی بامو این محصول را توسعه و ارتقا داده و تغییراتی دور از انتظار روی آن اعمال کرده است. این خودرو فقط به تعداد ۳۴۰ دستگاه تولید خواهد شد و از بدنه‌ای به رنگ خاکستری تیره و چراغ‌های لیزری سود می‌برد. اضافه شدن ترمزهای مسکشی برقی به بخش‌هایی از جلو پنجره، دیفیوزر عقب، ریل‌های سقف و باعث بهبود هر چه بیشتر طراحی این استیشن شده‌اند. رنگ‌های ۱۹ اینچی دورنگ و کالیبرهای ترمز فرم‌زنگ از دیگر نکات بارز آن به شمار می‌روند. کابین هم به همان اندازه فوق العاده و ترکیبی از چرم و دوخت نارنجی است. نشان فرست ادیشن با شماره تولید در بالای جعبه داشبورد سمت سر نشین خودنمایی می‌کند. داشبورد، کنسول مرکزی و پائل در هانیز دارای ترمز کریبن انحصاری هستند. بامو M340i تورینگ فرست ادیشن از پیش‌راننده ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو با قدرت ۳۸۲ اسب بخار و گشتاور ۵۰۰ نیوتون متر استفاده می‌کند. این نیرو از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک به تمام چرخ‌ها فرستاده می‌شود.

تیونینگ

پیش‌راننده ۱۱۵۰ اسب بخاری شورولت

موتورهای آماده مونتاژ یکی از رایج‌ترین قطعات در بخش افترمارکتی برخی شرکت‌ها هستند که در تیونینگ، بازسازی و ارتقای خودروهای کلاسیک یا توسعه خودروهای مسابقه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرند. کمپانی شورولت و شرکت کانتک از عرضه‌کنندگان این پیش‌راننده‌ها هستند. شرکت کانتک به مونتاژ موتورهای ساخت خودروهای مسابقه‌ای شهرت دارد و از سابقه درخشان در ساخت پیش‌راننده پر فورنس ۷۸ جنرال موتورز برای تیم مسابقه کوروت این شرکت برخوردار است. به تازگی، کانتک پیش‌راننده آماده مونتاژ Track Attack LT5 را رونمایی کرده است که بر اساس پیش‌راننده LT5 شورولت



ساخته شده و ۴۰ درصد قدرتش افزایش یافته است. پیش‌راننده LT5 از نوع ۶.۲ لیتری ۷۸ سوپرشارژر و با قدرت ۱۷۵۵ اسب بخار، اولین بار در خودرو کوروت ZR1 نسل هفت که تا سال ۲۰۱۹ روی خط تولید بود، نصب شد. با تیونینگ کانتک، این موتور ۱۱۵۹ اسب بخار قدرت و ۱۴۴۱ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. تغییرات یادشده به لطف استفاده از سوپرشارژر ساخت Magnuson با بهره‌گیری از سرسیلندر پورت شده خود کانتک به دست آمده است. در نتیجه، حجم پیش‌راننده از ۶.۲ لیتر به ۶.۴ لیتر افزایش و البته نسبت تراکم نیز کمی بیشتر شده است.

پیش‌راننده‌های بلوک کوچک ۷۸ جنرال موتورز به دلیل اندازه مناسب، چگالی قدرت زیاد و دوام، گزینه‌های مناسبی برای تیونرهای خودرو هستند. این موتورهای خودروهایی مختلفی از برندها و مدل‌های متفاوت نصب می‌شوند و پیش‌راننده LT5 شورولت نیز از این قاعده مستثنای نیست.

تنها نیسان پاترول جدید پلاک ملی در کشور چه ویژگی‌هایی دارد؟

۱۴ میلیارد تومان ناقابل!



به شرایط واردات و قوانینی که در این حیطه وضع شد، مدل‌های جدید و به‌روز شده آن فقط توانستند به مناطق آزاد کشور راه پیدا کنند.

طراحی خارجی نیسان پاترول در بخش طراحی بدنه نیسان پاترول، سادگی اصلی‌ترین رکنی است در نگاه نخست به چشم می‌خورد. جثه تنومند و بزرگ این خودرو سبب شده است چهره‌ای با ابهت و خشن از آن به نمایش گذاشته شود. نیسان پاترول از جمله شاسی‌بلندهای فول سایزی است که در بسیاری از کشورهای حاشیه خلیج فارس، جزو پر فروش‌ترین‌ها به حساب می‌آید از همین رو می‌توان این غول ژاپنی را حریفی سرسخت برای تویوتا لند کروز، لکسوس LX570 و اینفینیتی QX80 دانست که اتفاقاً این خودروها هم وطن نیسان پاترول نیز هستند. شاید همین موضوع، بررسی را برابری آسان‌تر کند، زیرا نیسان در مقایسه با تویوتا لند کروز که شاید اصلی‌ترین رقیبش هم باشد، از طراحی ساده‌تر و خشن‌تری برخوردار است.

طراحی کابین و امکانات رفاهی در کابین پاترول شاهد فضایی کاملاً لوکس، برعکس طراحی نسبتاً ساده خارجی خودرو هستیم زیرا قطعات چوبی و فلزی در آن به کار رفته شده است. برای استفاده بهینه سر نشینان این خودرو، صندلی‌های جلو دارای



آرمین محسنی
a.mohseni@autoworld.ir

در این روزها که بازار و صنعت خودرو کشور وضعیت چندان مناسبی ندارد، شنیدن اخبار عجیب چندان دور از انتظار نیست. از جمله این اخبار آگهی یک دستگاه نیسان پاترول نسل جدید با قیمت باورنکردنی ۱۴ میلیارد تومان برای فروش است. در نگاه نخست، این آگهی، دروغین به نظر می‌رسد و باورش برای مخاطب کمی سخت است. زیرا نیسان پاترول هرگز نتوانست مجوز واردات رسمی طی سال‌های گذشته را دریافت کند و به صورت قانونی پایه‌های ایران بگذارد. از سوی دیگر حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی باعث شد در سال‌های گذشته این خودرو توسط شرکت‌های گری‌مارکت نیز وارد بازار ایران نشود.

اما خودرو مورد نظر در این آگهی با پلاک ملی مجوز تردد دائمی و قانونی در جاده‌های کشور دارد. این در حالی است که طی دو سال گذشته هیچ خودرویی نتوانسته وارد خاک ایران شود. این خودرو پس از ورود از مبدأ کشور کویت، توانست مراحل شماره گذاری را پشت سر بگذارد و به صورت کاملاً قانونی پلاک ملی بگیرد که همین موضوع سبب شد اکنون بر حسب قیمتی ۱۴ میلیارد تومانی بر آن چسبانده شود. جالب است بدانید این خودرو در سایر بازارهای جهانی چندان گران نیست و به عنوان یک شاسی‌بلند خوش قیمت شناخته می‌شود. در بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز نسل جدید نیسان پاترول مدل ۲۰۲۰ با قیمتی حدود ۲۵۰ هزار درهم ارزش گذاری می‌شود که با تبدیل آن به واحد پول کشور، قیمتی حدود یک میلیارد دوپانصد میلیون تومانی برای آن اعلام می‌شود. اما از آن جاکه این خودرو در کشور نمونه مشابه ندارد، قیمت باورنکردنی ۱۴ میلیارد تومانی برایش در نظر گرفته شده است.

تاریخچه نیسان پاترول تولید نیسان پاترول از سال ۱۹۵۱ در ژاپن آغاز شد اما با توجه به تولید شدن نسل از آن، هنوز در میان خودروهای SUV جایگاه مناسبی دارد. پاترول یکی از مدل‌های کمپانی نیسان است که حدود ۱۶ سال توسط کارخانه پارس خودرو مونتاژ و تولید شد. پاترول؛ مورد توجه علاقه‌مندان افروزد و البته جوانان بود و در اولین گزینه خرید آن را انتخاب می‌کردند، اما با توجه

کره‌ای

معرفی هیوندای سوناتا ۲۰۲۱ با تغییرات اندک

نسل جدید هیوندای سوناتا که با یک سنت‌شکنی همراه شده است، این روزها بسیار مورد استقبال علاقه‌مندان قرار گرفته و عنوان زیباترین نسل از این سدان میان سایر رده‌ها را به خود اختصاص داده است. اما برخی کارشناسان معتقدند طراحی نسل جدید سوناتا مناسب نبوده و ظاهر آن از زیبایی چندان برخوردار نیست. با این وجود هیوندای به تازگی نسخه فیس لیفت سوناتای جدید را برای سال ۲۰۲۱ معرفی کرده که تغییرات اندکی را به خود دیده است. هیوندای که به دنبال افزایش حداکثری جذابیت این خودرو است، سوناتا ۲۰۲۱ را با رنگ‌های بزرگ‌تر ۱۹ اینچی در



تیم‌های SEL، پلاس و لیمیتد معرفی کرده است. رنگ‌های جدید با لاستیک‌های ۴۰/۲۴۵ چهارفصل پیرلی پی زیرو همراه شده‌اند. هیوندای می‌گوید این لاستیک‌ها مناسب کسانی است که خواهان ترکیبی از پرفورمنس، هندلینگ، دوام، کشش و زیبایی هستند. از دیگر تجهیزات استاندارد این خودرو می‌توان به هشدار خروج امن در تیم‌های SEL، پلاس و لیمیتد اشاره کرد. این سیستم هنگام پارک دوپل و با استفاده از رادارهای پایش نقاط کور، راننده و سر نشینان را از ترافیک و خودروهای دیگر آگاه می‌کند. هیوندای تنظیمات ارتفاع الکترونیکی برای صندلی سر نشین جلو را نیز در تیم‌های لیمیتد اضافه کرده است. این تجهیزات در حالی به سوناتای ۲۰۲۱ اضافه شده‌اند که قبلاً تجهیزات استاندارد بسیاری نیز در این سدان کره‌ای وجود داشته است. از جمله تجهیزات این خودرو می‌توان به پشت‌آمپرهای ۱۲.۳ اینچی، صفحه مرکزی ۱۰.۲۵ اینچی، ناوبری، اپل کاربی، اندروید اتو، شارژی سیم‌گوشی هوشمند، هدآپ دیسپلی و کلید دیجیتال هیوندای اشاره کرد.

مشخصات فنی قوای محرکه

نیسان پاترول، از جعبه‌دنده ۷ سرعته اتوماتیک با دیفرانسیل هوشمند چهار چرخ محرک بهره گرفته است که در مواقع ضروری، نیروی بیشتری را به چرخ‌های جلو وارد می‌کند. موتور ۵.۶ لیتری V8 پاترول؛ ۳۹۹ اسب بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند و در همین حال، دارای صدای گوش‌نوازی است.

این موتور در کنار وزن ۶.۲ تنی خودرو باعث شده است نیسان پاترول در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف بالای ۱۴.۵ لیتری داشته باشد. در بخش ایمنی نیز برای نیسان پاترول، کیسه‌های دو گانه در جلو، کناری و دیواره در نظر گرفته شده است.

سیستم کنترل کشش و پایداری، حسگرهای پارکینگ جلو و عقب، دوربین نمای عقب، استارت سراسیمبی و کنترل شیب از دیگر امکانات ایمنی نیسان پاترول هستند که در نسخه کامل T-IL وجود دارند.



افسپریت به ترتیب از ۴۰ هزار دلار، ۴۴ هزار دلار و ۴۸ هزار دلار آغاز خواهد شد. هر چند این ارزش گذاری دقیق نیست و باید منتظر اعلام قیمت نهایی این خودرو و منحصر به فرد از سوی کمپانی لکسوس باشیم.

در حال حاضر اطلاعات دقیق و جامعی از IS جدید در دسترس نیست. اما بر اساس آنچه مجله کاراندرایو اعلام کرده، انتظار می رود بایز سال ۲۰۲۱ شاهد حضور این سدان اسپرت لکسوس باشیم. قیمت احتمالی سه نسخه IS350، IS300 و IS350



قیمت گذاری و بازار IS

«IS» جدید؛ مدرن ترین لکسوس کلاسیک

سامورایی در انتظار ورود به خیابان هاست

رسمی لکسوس از نسخه فیس لیفت IS بودیم. تغییرات طراحی این سدان به حدی چشمگیر و تاثیر گذار است که بسیاری از نشریات را و بای این محصول جدید بر ندلو کس تو بوتو را بر گبرنده این خودرو ساز در بازار سدان های کامپکت سال آینده می دانند. باین مقدمه طراحی IS2021 را بررسی خواهیم کرد.

کابین کلاسیک اما جذاب

در باره طراحی داخلی لکسوس باید گفت کیفیت مواد مورد استفاده و همچنین جزئیات بی نظیرند و به طور خلاصه می توان گفت «داشپور د عجیب». این عبارت، به حس کلاسیک و مدرن اشاره دارد که سنت شکنانه است و در محصولات لکسوس به خوبی نمود دارد. IS نیز از این مقوله مستثنا نیست، اما اگر بخواهیم توضیح جامعی از فضای داخلی لکسوس IS جدید داشته باشیم، باید گفت IS ویژگی منحصر به فردی دارد که در حال حاضر در هیچ یک از محصولات لکسوس دیده نمی شود. البته طراحی خارجی و داخلی این سدان اسپرت تفاوت چشمگیری دارد و این اختلاف در طراحی چندان مورد رضایت طراحان نخواهد بود.

البته طراحی خارجی IS جدید بسیار عالی و طراحی داخلی نیز فوق العاده است، اما فاصله بسیار زیادی با یکدیگر دارند که در برخی مدل ها این گونه نیست، به عنوان مثال در لکسوس UX، طراحی خارجی و داخلی نزدیک به یکدیگر است، زیرا پس از نسل سوم IS طراحی شده و پشتوانه کانسپتی دارد و پدر سدان فول سایز لاکچری لکسوس LS که چندی پیش هم شاهد فیس لیفت این خودرو بودیم، اثراتی از برادر کوچک ترش یعنی IS جدید را می توان در طراحی دید. باتوجه به این نکته که فرایند طراحی هر دو خودرو در کمپانی لکسوس، تقریباً در یک بازه زمانی انجام شده، اما عنوان کلاسیک ترین طراحی داخلی براننده IS است. زیرا این طراحی خارجی بسیار آوانگارد در یک فیس لیفت با تغییرات قابل توجه و همچنین مدرنی همراه بوده که البته از فضای داخلی کلاسیک نیز بهره می گیرد. بنابراین در یک جمع بندی، می توان لکسوس IS جدید را یک سدان اسپرت ژاپنی متشکل از دو عنصر دانست، مدرن ترین سبک طراحی خارجی و کلاسیک ترین سبک طراحی داخلی لکسوس.

قلب های تپنده پر توان



مهندسان لکسوس در بخش فنی، دو پیشروانه پرتوان برای IS جدید تدارک دیده اند. نخست، پیشروانه چهار سیلندر خطی دولیتری توربوشارژ و دیگری یک موتور شش سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳.۵ لیتری تنفس طبیعی است. در نسخه IS300؛ موتور چهار سیلندر دولیتری توربوشارژ قوای محرکه این سدان اسپرت را تشکیل می دهد که باتوجه به سیستم زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ ها VVTi-W، چرخه اتکینسون و پاشش مستقیم سوخت حداکثر ۲۴۱ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید و به واسطه یک گیربکس ۸ سرعته با مکانیزم تعویض دنده اسپرت مستقیم به چرخ های عقب منتقل می کند.

اما در نسخه IS300AW؛ یک موتور پر قدرت ۶ سیلندر وی شکل ۳.۵ لیتری تنفس طبیعی در زیر کاپوت این سدان اسپرت جا خوش کرده که توان خروجی را به ۲۶۰ اسب بخار و گشتاور را به ۳۲۰ نیوتون متر می رساند. این گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک برای انتقال قدرت به چهار چرخ در این مدل در نظر گرفته شده است. اما لکسوس برای مشتریانی که به شتاب سریع تر و قدرت بیشتر علاقه دارند، نسخه IS350 را تدارک دیده است. زیرا با بهره مندی از موتور ۶ سیلندر وی شکل به حجم ۳.۵ لیتری، تغییرات در پروگرامینگ ECU و بهینه سازی زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ ها قدرت به ۳۱۱ اسب بخار و گشتاور نیز به ۳۷۹ نیوتون متر رسیده است. گیربکس هشت سرعته و ۶ سرعته برای دو نسخه محور محرک عقب RWD و چهار چرخ محرک AWD این نسخه نیز قابل نصب است که IS350 RWD در ۵.۶ ثانیه از حالت سکون به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و در نسخه AWD این زمان ۵.۷ ثانیه است سیستم شیشه ساز بهترین وضعیت تعویض دنده به کمک هوش مصنوعی از جدید ترین فناوری لکسوس در بخش فنی IS جدید به شمار می آید.

تجهیزات و امکانات

نمایشگر ۸ اینچی به صورت استاندارد و ۱۰.۳ اینچی به صورت optional قابل نصب است و همچنین قابلیت اتصال به اندروید اتو و آپل کار پلی را دارد. علاوه بر این موارد، سیستم دستیار آمازون الکسا و سیستم صوتی پریمیوم Mark Levinson با ۱۷ بلندگو و توان ۱۸۰۰ وات نیز در نظر گرفته شده است.

پوشش چرم صندلی ها همراه تزئینات کروم، سیستم تهویه مطبوع دو منطقه ای، ساعت آنالوگ میان درپچه های افقی سیستم تهویه، سقف سانروف و یک صفحه لمسی (screen touchpad) برای دسترسی آسان تر به سیستم اطلاعات - سرگرمی و استارت دکمه ای فضای داخلی IS را جدید و منحصر به فرد نمایش می دهد.

نمای آوانگارد

این کانسپت ها را در طراحی IS جدید به کار گرفت. البته طراحی خارجی کانسپت های لکسوس بسیار پیشرفته تر از طراحی داخلی آن هاست و همین موضوع به تغییر دیدگاه بازار نسبت به طراحی محصولات این برند لو کس تو بوتو منتج شد.

از سوی دیگر مدل های تولید انبوه جدید از سوی لکسوس، موجب شد IS در این میان عقب بماند و به کلاسی از خودروهای تولیدی لکسوس تبدیل شود که به یک فیس لیفت گسترده و تغییرات بزرگ نیاز داشته باشد. اما اگر بخواهیم نگاه تیزبینانه تری به جزئیات طراحی IS جدید داشته باشیم، باید گفت چراغ های این سدان اسپرت ساده تر طراحی شده اند. به عبارتی باندری (محیط اطراف یک شکل)

ساده تری دارند که این نوع طراحی به معنای صراحت بیشتر است. جلو پنجره نیز در باندری فعلی لکسوس قرار دارد. جلو پنجره با همان فرمت آشنا طراحی شده، با این تفاوت که هر چند این المان بصری جدید است اما در ماهیت آن اثر گذار نیست.

به رغم اینکه افراد بسیاری IS جدید را یک سدان با فرم کوپه می دانند اما باید گفت اکثر سدان های اسپرت جدید به فرم کوپه طراحی می شوند. زیرا دارای جلو پنجره در ارتفاع پایین و ستون C فست (فست بک مانند) هستند که سبب می شود فرم کوپه به خودرو بیخشد. در باره طراحی چراغ ها باید به این نکته اشاره کرد که باندری ساده تر و جسور تر بوده که به دلیل صراحت بیشتر در طراحی فیس لیفت IS نسبت به مدل قبلی است. حرکات خطوط

برجسته و درشت تر در طراحی بدنه به خصوص در صندوق، قسمت پایین چراغ (که محل پلاک و سایر متعلقات است)، دیده می شود.

در بخش بالای آن که چراغ های عقب طراحی شده اند، گویی این بخش جداگانه طراحی شده زیرا از صراحت حجمی بیشتری نسبت به IS قبلی برخوردار است.

حال باتوجه به آنکه لکسوس طی چند سال اخیر کانسپت های جدیدی را معرفی کرده، IS جدید بسیار صریح تر و رکت تر است و باتوجه به حرکات خطوط برجسته و درشت، خودرویی پر انرژی را به نمایش می گذارد اما از ساخت و سازهای زائد و بی بدنه اجتناب کرده است. منظور این نیست که در طراحی لکسوس ساخت و سازی دیده نمی شود اتفاقاً طراحی ها حجمی زیادی دیده می شود اما از پارامترهای بدون صراحت اجتناب شده و فقط ساخت و سازها و سرفیس های بسیار صریح هستند. البته نه مانند سرفیس صریحی که برای فولکس واگن و آودی ساخته می شود اما صراحت از جمله ویژگی های منحصر به فرد در طراحی لکسوس است.

حسین سلیمانی: بیش از ۲۲ سال است برند لو کس تو بوتو، سدان کامپکت لو کس خود را به بازار عرضه کرده و تاکنون سه نسل از آن روی خط تولید قرار دارد. «IS» یا سدان کامپکت لکسوس، این روزها در میان اسپرت دوستان جایگاه ویژه ای را به خود اختصاص داده و از نظر طراحی زیباتر هم کلاس های خود است. هر چند عرضه ۵۱ هزار و ۳۵۸ دستگاه از این سدان

لکسوس IS؛ سدان سگمنت C لکسوس است و ماهیت اسپرت دارد. به عبارت دیگر، از چهار نسل قبل تاکنون این مدل لکسوس، روح و ویژگی اسپرت در طراحی آن از نکات برجسته است. به همین دلیل می توان هر نسل از IS را در قالب یک سدان اسپرت بررسی کرد.

در مورد فیس لیفت این مدل باید گفت به اصطلاح کیبورد جامع و کاملی از یک سدان اسپرت است. در این مدل برخی مولفه های طراحی را تنها می توان در نمای خارجی حس کرد؛ اما طراحی داخلی دقیقاً همان چیزی است که در نسخه قبل نیز شاهد آن بوده ایم. پس بهتر است این پروژه را یک فیس لیفت سنگین به حساب آورد تا یک نسل جدید (New generation). حال این سوال مطرح می شود چرا

لکسوس چنین فیس لیفت سنگینی را انجام داده است؟ دو احتمال به عنوان پاسخ وجود دارد، نخست و شاید اصلی ترین دلیل، طراحی خارجی است که منجر به افت فروش شده، بنابراین یک فیس لیفت سنگین روی این سدان اجرا شد. دوم آنکه طراحی داخلی (به دلیل رضایت کامل مشتریان) در این نسخه هیچ تغییری نکرده است.

افت فروش همان پارامتری است که لکسوس را ناگزیر کرد تا برای طراحی کلی بدنه، باز طراحی کل بدنه چراغ ها، جزئیات، تریم ها و... هزینه سنگین و سرسام آور را متحمل شود تا خودرو و متفاوت تری راهی بازار کند.

در واقع لکسوس در فضای داخلی تغییرات ساختاری اعمال نکرده است. به تعبیری همچنان فضای داخلی این برند لو کس ژاپنی در قالب طراحی مدرن لکسوس

می گنجد، اما طراحی خارجی کمی عقب مانده است. با نگاهی دقیق به کانسپت های اخیر این برند لو کس تو بوتو تا چون LS ایپلاس کانسپت، LF-1 Limitless، UX کانسپت، LF-FC کانسپت و LF-C2 کانسپت به این نتیجه می رسیم طراحی خارجی بسیار آوانگارد تر و مدرن تر از طراحی داخلی است. دقیقاً همان چیزی که در IS نیز به خوبی دیده می شود. به رغم آنکه این موضوع بسیار مهم در طراحی داخلی کانسپت های لکسوس کاملاً رعایت شده، اما مانند طراحی خارجی آوانگارد و مدرن نیست. این امر نشان می دهد که از زمان معرفی IS نسل قبلی تاکنون، طراحی خارجی لکسوس دو پایه برابر نسبت به طراحی داخلی پیشرفت کرده است و در این بازه زمانی که نسل سوم IS به بازار عرضه شد، لکسوس با ایجاد تغییرات توانسته بازار را کنترل کند و به ایده هایی برای فروش بیشتر در بازار دست یابد و در نهایت در مسیر خود به حرکت ادامه دهد.

اما با در نظر گرفتن این فاصله زمانی حدود هفت ساله از عرضه نسل سوم IS موسوم به XE30 تا معرفی این فیس لیفت جدید، کمپانی لکسوس دستاورد تمام کانسپت های خود را جمع آوری کرد و اطلاعات





وام ۲۴۰ میلیون تومانی برای بازسازی اتوبوس‌های فرسوده

مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر استان زنجان با بیان این که معرفی نامه‌های وام گفته شده هفته پیش به وزارت کشور ارسال شده است، ادامه داد: «رئیس‌دانی که موفق به اخذ این وام می‌شوند باید تعهد دهند که پس از بازسازی اتوبوس خود به مدت ۵ سال برای سازمان حمل‌ونقل خدمت کنند.»

رئیس سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر استان زنجان مهم‌ترین اولویت‌های لحاظ شده در سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر زنجان در سال جاری را بازسازی و نوسازی اتوبوس‌ها و ون‌ها خواند.

رئیس سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر استان زنجان از اختصاص وام ۲۴۰ میلیون تومانی برای بازسازی هر اتوبوس خبر داد. فرهاد رفیعی اظهار کرد: «وام مذکور با نرخ بهره ۴ درصد است. البته دوره بازپرداخت اقساط آن ۵ ساله است و افراد متقاضی مشمول این وام در خواست‌های خود را ارائه کرده‌اند و در حال حاضر مهلت ثبت‌نام این وام به اتمام رسیده است.» وی افزود: «این وام به آن دسته از بخش خصوصی که سن فرسودگی اتوبوس‌های آن‌ها از ۱۰ سال گذشته است تعلق می‌گیرد که با توجه به شرایط کنونی بسیاری از آن‌ها مشمول این وام بوده‌اند.» رئیس سازمان

سهام امسال زامیاد از بازار خودروهای تجاری کشور به ۴۷ درصد رسید

زامیاد؛ سکاندار تولید خودروهای تجاری سبک

این شرکت در سه‌ماهه ابتدایی سال جاری تولید انواع محصول خود را نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴ درصد افزایش داد



زامیاد؛ سکاندار تولید وانت و ون وانت پادرا دیگر محصول تجاری سبک شرکت زامیاد است که طی سال‌های اخیر مشتریان خاص خود را داشته است. تولید این محصول نیز درآمدی بیش از ۲۱ میلیارد تومان برای زامیاد به همراه داشته است.

از ابتدای سال تا پایان تیرماه، تولید این محصول بیش از ۴۸۰ دستگاه خودرو بوده و ۲۸۱ دستگاه از این محصول نیز به فروش رسیده است. وانت‌دیزل یورو ۵ زامیاد‌های نیز جزو محصولات پر فروش این شرکت بوده است.

تولید این محصول از ابتدای سال جاری، یک‌هزار ۱۳۸ دستگاه از این خودرو به فروش رسیده و درآمدی بیش از ۱۳۹ میلیارد تومان برای این شرکت به همراه داشته است. پیکاپ ریچ دیگر محصول زامیاد است که این شرکت با فروش ۲۰۰ دستگاه از آن تا تیرماه سال جاری درآمدی ۳۵ میلیارد تومان را کسب کرده است.

همچنین شرکت زامیاد طی ۴ ماه از سال جاری ۱۱۴ ون 2615A به فروش رسانده که درآمدی بالغ بر ۴۸ میلیارد تومان را برای این شرکت به همراه داشته است. علاوه بر این، زامیاد از فروش قطعات و لوازم یدکی به درآمدی ۱۵ میلیارد تومانی طی این مسدست دست پیدا کرده است.

به نظر می‌رسد زامیاد به‌عنوان سکان‌دار تولید خودروهای تجاری سبک در سال جاری نیز نه تنها سهم بازار خود را حفظ خواهد کرد، بلکه پیش‌بینی می‌شود در سال جاری سهم بازار بیشتری از این بخش به دست آورد.

یادآور شد: «این شرکت در سال گذشته، ضمن افزایش ۴۳ درصدی تولید نسبت به سال ۹۷ و کسب ۵۱ درصد از سهم بازار خودروهای تجاری سبک و متناسب با آن سهم ۴۷ درصدی از کل بازار خودروهای تجاری کشور، توانست رتبه نخست تولید را در این بخش حفظ کند و همچنین رکورد تولید سال‌های اخیر خود را نیز بشکند.»

افزایش ۱۴ درصدی تولیدی سبک محصولات زامیاد شرکت زامیاد در سه‌ماهه ابتدایی «سال جهش تولید» توانسته است تولید انواع محصول خود را نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴ درصد افزایش دهد.

بر اساس آخرین آمارها، شرکت زامیاد از فروش انواع محصولات خود تا پایان تیرماه سال جاری موفق به کسب ۷،۲۶۳ میلیارد ریال درآمد شده است.

بر اساس گزارش منتشر شده از شرکت زامیاد در سامانه کدال، این شرکت از ابتدای سال تا پایان ماه چهارم سال جاری ۱۲۲ دستگاه خودرو وانت NI (نیسان) یورو ۴ تولید کرده و بیش از ۲ هزار ۵۰۰ دستگاه از این خودرو را نیز به فروش رسانده است.

درآمد زامیاد‌های از فروش این خودرو ۱۶۹ میلیارد تومان بوده است. همچنین زامیاد از ابتدای سال تا پایان تیرماه سال جاری ۱۶۵ دستگاه از وانت NIB یورو ۴ تولید کرده و بیش از ۴ هزار ۱۰۰ دستگاه از آن نیز به فروش رسانده است. درآمد زامیاد از این بخش نیز ۲۹۶ میلیارد تومان بوده است.

گروه سایپا با بهره‌مندی از نیروی انسانی متخصص و نیز دارا بودن سال‌ها تجربه در تولید ساخت خودروهای با استحکام و توانایی حمل بار مناسب، دارای جایگاهی ویژه در برنامه کلان گروه خودروسازی سایپا در حوزه خودروهای کار است. «مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا ادامه داد: «فرآیند تولید و اجرای پروژه‌های متنوع توسعه‌های و زیرساختی در این شرکت رشد قابل توجهی یافته است و امیدوار به تداوم این روند هستیم.» وی افزود: «تولید و توسعه سبک محصولات گروه سایپا از اولویت‌های این گروه در سال «جهش تولید» بیان کرد و گفت: «باید با استفاده صحیح از امکانات و سرمایه‌های موجود، به سمت تولید بهره‌ور حرکت کرده و همزمان، با توسعه سبک محصولات به عنوان یکی از برنامه‌های استراتژیک و مهم در مجموعه گروه سایپا، خود را در مسیر سودآوری قرار دهیم.»

سهم ۵۱ درصدی زامیاد از بازار خودروهای تجاری در سال ۹۸

در این بازه، همچنین بهروز غفاری؛ مدیر عامل شرکت زامیاد ضمن اشاره به روند افزایش تولید این شرکت اظهار داشت: «سیر صعودی تولید به همراه حفظ و ارتقای کیفیت یکی از مهم‌ترین اهداف فعلی زامیاد به شمار می‌رود و این امر با همکاری و اجماع تمامی شرکت‌های زنجیره تأمین گروه خودروسازی سایپا، در حال انجام است.»

وی در ادامه از کسب بیش از نیمی از سهم بازار خودروهای تجاری سبک کشور توسط شرکت زامیاد خبر داد و

فرانک آقاصفی
f.aghafasi@autoworld.ir

خودروسازی زامیاد سال گذشته موفق به کسب سهم بالای ۵۰ درصد از بازار خودروهای تجاری «سبک» شده است. به گفته مدیر عامل این شرکت، زامیاد سال گذشته رکورد تولید خود را شکسته و با افزایش ۴۳ درصدی تولید نسبت به سال ۹۷ سهمی بالغ بر ۴۷ درصد از کل بازار خودروهای تجاری کشور (اعم از سبک و سنگین) را در اختیار گرفته و رتبه نخست تولید را در این بخش حفظ کرده است. به گفته مدیر عامل گروه سایپا نیز زامیاد به‌عنوان بزرگ‌ترین تجاری‌ساز این گروه دارای جایگاهی ویژه در برنامه کلان این گروه در حوزه خودروهای کار است.

جایگاه ویژه زامیاد در برنامه کلان سایپا مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا در بازدید از خطوط و سالن‌های تولید شرکت زامیاد بر تداوم عملکرد مناسب شرکت زامیاد در سال جاری به منظور دستیابی و تحقق شعار «جهش تولید» تأکید کرد. سید جواد سلیمانی در این بازدید با اشاره به عملکرد مناسب شرکت زامیاد در سال گذشته و سه‌ماهه ابتدایی سال جاری، خاطر نشان کرد: «این شرکت به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز تجاری

پیکاپ فورد برانکو ۲۰۲۱ در راه است

فورد برانکو ۲۰۲۱ کاملاً در سرخط خبرهای این روزها بوده و بر پایه خبر جدیدی که منتشر شده، نسخه پیکاپ این خودرو نیز در حال توسعه است. گفته می‌شود فورد در حال توسعه پیکاپ جدیدی برای مقابله تمام‌عیار با جیب گلا دیاتور است. البته که این خبر جای تعجب ندارد، زیرا برانکو بر پایه نسخه ارتقا یافته از فریم رنجر شکل گرفته است. متأسفانه این پیکاپ چند سال با بازار فاصله دارد، زیرا گفته شده است برانکو پیکاپ در سال ۲۰۲۴ و به‌عنوان مدل سال ۲۰۲۵ عرضه خواهد شد.

البته ظاهر فورد تولید این خودرو را در اولویت قرار داده است و شاید عرضه آن در سال ۲۰۲۲ انجام شود. ظاهر برانکو پیکاپ هم مثل گلا دیاتور فقط به صورت کروکب عرضه خواهد شد و همان تجهیزات و تیریم‌های مدل استاندارد را خواهد داشت. احتمالاً پیش‌رانه‌های این خودرو با شاسی بلند برانکو مشترک خواهد بود و بنابراین شاهد پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲.۳ لیتری اکوبوست



دست هستند. زمانی قیمت بازار این خودروها از قیمت شرکتی آن ها کمتر بود، اما در حال حاضر در برخی مدل ها که بیش فروش قبلی نداشته اند، قیمت بازار از کارخانه بالاتر است.

بیشترین میزان تفاوت قیمت های رسمی و بازار خودروهای چینی مربوط به شاسی بلندهای پرطرفدار چینی از جمله تیگو ۷، تیگو ۵، هایما اس ۷ و اس ۵، جک اس ۵ و خودروهایی از این



شاسی بلندهای چینی روی سر و دست

تحلیل analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تفاوت تا ۲۰ درصدی نرخ رسمی و بازار خودروهای چینی

شاسی بلندها در حال حاضر دارای فاصله ۲۰ تا ۲۵ درصدی قیمتی بین نرخ بازار و نرخ رسمی کارخانه هستند به شکلی که مشتریان برای ثبت نام آنها سرودست می شکنند. حال چینی ها می توانند سر خوشی خودروسازان داخلی در سال های نه چندان دور را تجربه کنند.

گذشته شاهد ایجاد حاشیه قیمت یا تفاوت بهای معنادار و بسیار محسوس بین نرخ رسمی و قیمت بازاری خودروهای چینی هستیم.

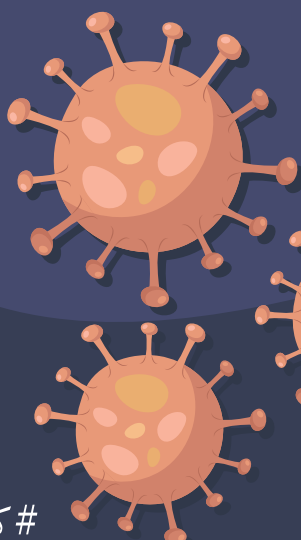
شاید دو سال پیش هیچ کس تصور نمی کرد خودروهای چینی بتوانند حاشیه قیمتی ۲۰ درصدی هم را تجربه کنند. خودروهای چینی پرطرفدار بازار به خصوص انواع

زمانی دور تنها خودروهای داخلی پرطرفدار دارای حاشیه قیمت زیاد بازار یا به عبارتی تفاوت محسوس و معنادار نرخ های رسمی و کارخانه ای بودند. اما بعد از ممنوعیت موقت واردات خودرو در سال ۹۶ و سپس ممنوعیت دائمی واردات خودرو در سال ۹۷ این شرایط در مورد اکثریت خودروهای وارداتی هم رخ داد. حال این روزها و در چند ماه

دست دوم هم قیمت کم کار کرد	قیمت بازار با گارانتی	قیمت شرکت	کشور سازنده	فاصله محور ها (میلی متر)	وزن	مصرف سوخت (ترکیبی)	شتاب صفر تا ۱۰۰	گیربکس	گشتاور (نیوتن)	قدرت (اسب بخار)	حجم موتور (سی سی)	مدل	محور محرک	سگمنت	قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران
تا ۱۲۵ میلیون تومان															
			ایران	۲۳۴۵	۸۵۰	۷	۱۴.۵	۵دستی	۱۰۳	۶۳	۱۳۰۰	هاچبک	جلو	B	پراید ۱۱۱
	۹۵	موجود نیست	ایران	۲۳۴۵	۸۹۰	۷	۱۵	۵دستی	۱۰۳	۶۳	۱۳۰۰	سدان	جلو	B	پراید ۱۳۱
	۸۴	۳۸	ایران	۲۴۱۵	۱۰۱۳	۷	۱۴	۵دستی	۱۲۶	۸۰	۱۵۰۰	سدان	جلو	B	تیبا
	۹۸	۵۴	ایران	۲۴۱۵	۱۰۰۳	۷	۱۳.۵	۵دستی	۱۲۶	۸۰	۱۵۰۰	هاچبک	جلو	B	تیبا ۲
	۱۰۹	۹۰	ایران	۲۴۱۵	۱۰۵۰	۷	۱۴	۵دستی	۱۲۸	۸۷	۱۵۰۰	سدان	جلو	B	ساینا
	۱۰۹	۷۶	ایران	۲۴۱۵	۱۰۶۳	۷	۱۴	۵دستی	۱۲۸	۸۷	۱۵۰۰	هاچبک	جلو	B	کوییک
	۱۲۴	۹۴	ایران	۲۴۱۵	۱۰۰۳	۷	۱۳.۵	۵دستی	۱۲۶	۸۰	۱۵۰۰	هاچبک	جلو	B	تیبا ۲ پلاس
	۱۱۳	۹۰	ایران												
تا ۲۱۵ میلیون تومان															
	۱۴۵	۶۳	ایران	۲۶۶۹	۱۱۲۰	۹	۱۱.۸	۵دستی	۱۴۲	۱۰۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	C	پژو GLX ۴۰۵
	۱۶۱	۶۸	ایران	۲۶۶۹	۱۱۲۰	۷.۵	۱۳.۲	۵دستی	۱۵۳	۱۰۸	۱۶۰۰	سدان	جلو	C	پژو SLX ۴۰۵
	۱۴۳	۶۳	ایران	۲۶۷۱	۱۲۲۰	۸.۶	۱۴.۵	۵دستی	۱۵۳	۱۰۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	C	سمند LX
	۱۷۸	۶۵	ایران	۲۶۷۱	۱۳۴۰	۷.۸	۱۳	۵دستی	۱۵۵	۱۱۳	۱۷۰۰	سدان	جلو	C	سمند LXEF7
	۱۸۰	۷۳	ایران	۲۶۷۱	۱۳۴۰	۷.۸	۱۳	۵دستی	۱۵۵	۱۱۳	۱۷۰۰	سدان	جلو	C	سمند LXEF7 CNG
	۲۴۶	۱۲۱	ایران	۲۶۷۱	۱۱۶۵	۷.۵	۱۳.۲	۴ اتوماتیک	۱۴۲	۱۰۸	۱۶۰۰	سدان	جلو	C	پارس اتوماتیک AT
	۱۸۰	۸۵	ایران	۲۶۷۱	۱۲۲۰	۸.۶	۱۴.۵	۵دستی	۱۵۳	۱۰۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	C	سورن ELX
	۱۷۶	۷۷	ایران	۲۶۷۱	۱۱۸۵	۹.۵	۱۱	۵دستی	۱۵۳	۱۰۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	C	پارس سال
	۲۱۲	۸۲	ایران	۲۶۷۱	۱۱۶۵	۷.۵	۱۳.۲	۵دستی	۱۴۲	۱۰۸	۱۶۰۰	سدان	جلو	C	پارس TU5
	۱۶۳	۷۵	ایران	۲۴۴۵	۱۱۰۴	۷	۱۲	۵دستی	۱۴۲	۱۰۵	۱۶۰۰	سدان	جلو	B	رانا LX
	۱۶۴	۷۳	ایران	۲۴۴۵	۱۰۲۵	۶.۴	۱۴	۵دستی	۱۱۸	۸۰	۱۴۰۰	هاچبک	جلو	B	۲۰۶ T2
	۲۰۲	۸۳	ایران	۲۴۴۵	۱۰۵۵	۶.۶	۱۱.۵	۵دستی	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	هاچبک	جلو	B	۲۰۶ T5
	۱۸۷	۸۰	ایران	۲۴۴۵	۱۱۳۸	۶.۶	۱۱.۵	۵دستی	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	سدان	جلو	B	۲۰۶ V8
تا ۳۲۰ میلیون تومان															
	۳۹۰	۳۹۰	ایران-چین	۲۵۲۷	۱۲۱۰	۶.۵	۱۲.۵	۵دستی	۱۴۰	۱۰۷	۱۵۰۰	سدان/هاچبک	جلو	B	ام وی ام ۳۱۵ پلاس اتومات
	۲۳۲	۱۲۲	ایران	۲۴۴۵	۱۰۵۵	۶.۶	۱۱.۵	۵دستی	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	هاچبک	جلو	B	۲۰۷
	۳۱۰	۱۳۰	ایران	۲۴۴۵	۱۰۵۵	۷.۹	۱۲.۵	۴ اتوماتیک	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	هاچبک	جلو	B	۲۰۷ اتوماتیک
	۳۱۵	۱۳۸	ایران	۲۴۴۵	۱۱۳۸	۸.۱	۱۲.۸	۴ اتوماتیک	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	سدان	جلو	C	۲۰۷ اتوماتیک صندوقدار
	۲۱۵	۹۴	ایران	۲۴۴۵	۱۲۷۷	۸.۱	۱۲.۸	۴ اتوماتیک	۱۴۲	۱۱۰	۱۶۰۰	سدان	جلو	B	دنا
	۲۶۲	۱۱۰	ایران	۲۶۷۱	۱۲۷۷	۸	۱۲	۵دستی	۱۵۵	۱۱۴	۱۷۰۰	سدان	جلو	C	دنا پلاس
	۳۳۰	موجود نیست	ایران	۲۶۷۱	۱۲۶۰	۸	۱۰	۵دستی	۲۱۵	۱۵۰	۱۷۰۰	سدان	جلو	C	دنا پلاس توربو
	موجود نیست	موجود نیست	ایران	۲۶۳۰	۱۱۰۰	۶.۹	۱۱.۵	۴ اتوماتیک	۱۴۰	۱۰۵	۱۶۰۰	سدان	جلو	B	تندر پلاس اتوماتیک
	۲۲۰	موجود نیست	چین-ایران	۲۵۸۰	۱۲۵۰	۶.۷	۱۲	۵دستی	۱۳۸	۱۰۳	۱۵۰۰	سدان/هاچبک	جلو	C	برلیانس H320/330
	۳۲۰	موجود نیست	چین-ایران	۲۶۱۰	۱۲۵۴	۶.۹	۱۲.۵	۴ اتوماتیک	۱۴۰	۱۰۵	۱۶۰۰	CUV	جلو	J	دانگ فنگ H30

کرونا و سرویس خودرو در منزل

این روزها برای جلوگیری از شیوع بیماری کرونا جهت تعمیر یا سرویس خودرویتان حتی الامکان از خدمات در محل شرکت های معتبر خودرویی بهره مند شوید و پس از پایان کار نسبت به ضد عفونی بخش های مختلف کابین خودرو اقدام فرمایید.



راننده گرامی

هشدار!



#کرونا_در_کمین_است ■ مراقب سلامتی خود و دیگران باشیم



پروژه پالایشگاه صربستان گاز پروم به حالت تعلیق در آمد



«غول روسی نام آشنای گاز پروم نفت اعلام کرده است برنامه افتتاح خط تولید روغن پایه در شهر نووی ساد کشور صربستان در حال حاضر متوقف شده است. یکی از تحلیلگران بیان کرده که این تصمیم به احتمال زیاد به خاطر کاهش فروش روانکارها در صربستان و اختصاص بودجه گاز پروم به سایر پروژه‌های فعال است. این در حالی است که در قرارداد گاز پروم ذکر شده که این شرکت بخشی از

سهام و سودآوری از پالایشگاه نووی ساد را در اختیار خواهد داشت. کریل ترودنو (Krill Tyrudenev) مدیر عملیاتی این پروژه گفت: «احداث این پالایشگاه به زمانی بهتر موکول خواهد شد. البته ما امیدواریم این زمان هر چه زودتر فرا برسد و در شرایط فعلی بلندبندگ و نقاط ذخیره این سایت به فعالیت خود ادامه خواهند داد.»

روزنامه «دنیای خودرو» بررسی می کند

۱۰ چالش بزرگ برای ادامه فعالیت تولیدکنندگان روغن موتورهای با کیفیت



۷ افزایش حقوق و دستمزد

در شرایطی که واحدهای تولیدی به تبعیت از قانون مجبور به افزایش حقوق و دستمزد کارکنان خود هستند، اما هنوز سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان گامی برای جبران هزینه‌های تولید از این محل برداشته است.

۸ بحران کرونا گریبان گیر شرکت‌های روغن ساز

کاهش سفرهای بین شهری طی تعطیلات نوروز و تابستان باعث شده میزان فروش شرکت‌های تولیدکننده روانکار در بخش بنزینی که به نوعی می‌توانست زیان حاصل از تولید و توزیع روغن‌های دیزلی را پوشش دهد، به شدت کاهش یابد. این موضوع بسیاری از شرکت‌ها را به ویژه مجموعه‌هایی که به صورت اعتباری کالا را در اختیار عوامل فروش خود گذاشته بودند با مشکل مواجه کرده و سبب شده است تعداد زیادی چک برگشتی از مشتری‌های شرکت به بخش مالی بعضی روغن سازان ارسال شود.

۹ افزایش صد درصدی کرایه حمل طی ۶ ماه

اگرچه دولت قیمت روغن‌های دیزلی را برای جلوگیری از افزایش کرایه‌های حمل بار و مسافر ثابت نگه داشته است، اما روغن سازان برای حمل محصولات خود مجبور به پرداخت مبالغ سنگین کرایه هستند؛ تاجایی که به گفته فعالان این حوزه کرایه حمل روغن طی شش ماه گذشته صد درصد افزایش داشته است.

۱۰ فروش قطره چکانی روغن پایه در بورس

فروش روغن پایه تولید داخل در بورس همچنان قطره چکانی است و عده‌ای با داشتن سرمایه زیاد می‌توانند بخش عمده‌ای از روغن پایه عرضه شده را خریداری کنند که وجود این انحصار باعث شده است برخی شرکت‌های خصوصی تولید روغن موتور موفق به تامین نیاز خود از بورس کالانشوند و در عوض مجبور به خرید روغن پایه از شرکت‌های واسطه‌ای شوند که روغن پایه را به قیمتی بالاتر از آنچه در بورس عرضه شده است به مصرف کننده اصلی یعنی بلندبندگ‌ها می‌فروشند. با تمام این اوصاف هنوز هم شرکت‌های بزرگ پالایشگاهی یعنی پهران، ایرانول، نفت پارس و سیاهان در راستای انجام وظیفه اجتماعی خود تولید و فروش روانکارها را ادامه می‌دهند. روندی که در درازمدت می‌تواند این شرکت‌ها را با زیان مواجه کند و آینده صنعت روانکارها و ده‌ها هزار شغل دیگر را به چالش بکشد.

۳ بالارفتن قیمت روغن پایه‌های وارداتی

استفاده از روغن پایه‌های وارداتی در گروه‌های ۲ به بالا یکی از الزامات تولیدکنندگانی است که بر حفظ کیفیت روغن‌های تولیدی خود تاکید دارند. بالارفتن قیمت این روغن‌ها که ارتباط مستقیمی نیز به نرخ ارز دارد، باعث شده هزینه تمام شده روغن‌های گرید به شدت افزایش یابد. از سوی دیگر تحریم‌ها واردات این دسته از روغن‌ها را به کشور با سختی مواجه کرده است که در نهایت باعث افزایش قیمت تمام شده محصول می‌شود.

۴ افزایش قیمت بی سابقه ملزومات بسته بندی

طی شش ماه گذشته قیمت تمام اقلام مورد استفاده در بسته بندی روانکارها به شدت افزایش یافته است. از بشکه‌های فلزی ۱۵۰ هزار تومانی که حالا برای تولیدکننده روانکار ۴۲۰ هزار تومان تمام می‌شود تا افزایش قیمت ملزومات بسته بندی از پلیمر به کاررفته در ساخت قوطی‌های پلاستیکی تا کارتن، لیبل و حتی چسب که برای تولیدکننده روانکار غیر اقتصادی است.

۵ نقش تحریم و نرخ ارز بر قیمت ادتیو

کیفیت پکیج‌های ادتیو به کاررفته در تولید روغن‌های موتوری و صنعتی مهم ترین نقش را در مرغوبیت یک روغن پایه می‌کنند. با سخت تر شدن تحریم‌ها واردات پکیج‌های ادتیو مرغوب و معتبر نیز با مشکل مواجه شده و برای دور زدن تحریم‌ها و خرید این محصولات باید هزینه بیشتری پرداخت کرد. این جدای از تاثیر نرخ ارز روی قیمت تمام شده ادتیو یا همان مواد شیمیایی به کاررفته در روغن موتور است که در مجموع به شکل چشمگیری بر هزینه‌های تولید روانکار در کشور می‌افزاید.

۶ نوبت‌های ۳ ماهه برای دریافت ارز

اگرچه روانکارها با وجود استراتژیک بودن و تاثیر بسیاری که بر معیشت خانوارها دارند، سهمی در گروه یک ارزی با همان ارز دولتی ندارند، اما همین ارز نیمایی نیز به سختی به دست تولیدکنندگان می‌رسد.

تاثیر روانکارها بر اقتصاد مردم از آنجا مهم به نظر می‌رسد که صنایع بزرگ کشور برای به گردش درآوردن چرخ تولید خود نیاز به روانکار دارند و از سسوی دیگر حمل و نقل بار و مسافر نیز وابستگی شدیدی به این ماده و قیمت تمام شده آن دارد. با این تفصیلات تولیدکنندگان روانکار برای تامین مواد اولیه وارداتی خود مجبور به معطلی سه ماهه در صف تخصیص ارز هستند و همین موضوع باعث خواب سرمایه و ایجاد موانع بر سر راه تولیدشان می‌شود.

«با افزایش هزینه‌های تولید از یک سو و عدم صدور مجوز افزایش قیمت برای روغن‌های با کیفیت تولید داخل، ادامه فعالیت برای واحدهای تولیدکننده روانکارهای مرغوب در کشور غیر ممکن شده است؛ تاجایی که بسیاری از شرکت‌ها مجبور به کاهش میزان عرضه به بازار و حتی توقف فروش روغن‌های دیزلی شده‌اند. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» اردیبهشت ماه سال گذشته بود که سازمان حمایت با وجود درخواست انجمن پالایشگاه‌های روغن مبنی بر افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت روغن‌های دیزلی تنها با بالارفتن ۶۰ درصدی قیمت‌ها موافقت کرد و در همان زمان نیز تولیدکنندگان رسمی و شناسنامه دار که بر حفظ کیفیت محصولات خود تاکید داشتند، بارها بر این موضوع تاکید کردند که تولید روغن‌های دیزلی برایشان نه تنها سودی به همراه ندارد، بلکه محصولات خود را با زیان به بازار عرضه می‌کنند. حال اما با بالارفتن هزینه‌های تولید همچنان قیمت‌های مصوب اردیبهشت سال ۹۸ حاکم است و همین موضوع باعث شده شرکت‌های معتبر با چالش‌های بزرگ برای ادامه تولید مواجه شوند و به موازات آن‌ها شرکت‌های متفرقه که از قضا نظارت کافی بر کیفیت و قیمت محصولاتشان وجود ندارد، به یکه تاز میدان بازار روانکارها تبدیل شوند. در اینجا به مواردی اشاره خواهیم کرد که وجودشان برای ادامه تولید روانکارهای مرغوب و با کیفیت مشکل آفرین خواهد بود.»



۱ افزایش ۸۰ درصدی نرخ ارز

در نامه‌ای که حمیدرضا خلیلی، دبیر کل انجمن پالایشگاه‌های روغن سازی ایران به سرپرست معاونت بازرگانی داخلی و دبیر ستاد تنظیم بازار زده، میزان افزایش نرخ ارز از سال گذشته تا امروز برای این صنعت ۸۰ درصد رشد داشته است. افزایشی که قیمت تمام شده محصول را به شدت بالا می‌برد و همین یک مورد کافی است تا سازمان حمایت و وزارت صمت برای تغییر قیمت روغن‌ها دست به کار شوند.

۲ فروش روغن پایه داخلی به دو برابر قیمت

قیمت روغن پایه‌های تولید داخل در حالی هر روز بالا می‌رود که به اذعان کارشناسان صنعت روانکار، استفاده از روغن پایه‌های گروه ۲ وارداتی تا چندی دیگر برای روغن سازان بخش خصوصی مقرون به صرفه تر خواهد بود. اگرچه روزنامه «دنیای خودرو» در یکی از گزارش‌های خود به گران فروشی روغن پایه آن هم به دو برابر قیمت پرداخت، اما هنوز نهاد‌های نظارتی بر بازار به این حوزه ورود نکرده‌اند و برای واقعی سازی قیمت روغن پایه داخلی اقدام عملی صورت نگرفته است.

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

تأمین کننده انواع گریس و روغن‌های صنعتی فوکس لوپریتک

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

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

FUCHS

LUBRITECH
Special Application Lubricants

تلفکس: ۰۲۱-۷۱۱۶۴

www.fuchs.ir



برابر با ۱۱۰۰ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۱۷۲ نیوتون متر تولید می کند. این پیشرانه سه سیلندر یک لیتری که موسوم به کایاست، تا سال ۲۰۱۸ با تغییراتی در بخش حجم موتور و سرسیلندر حداکثر قدرتی برابر با ۸۷ اسب بخار و گشتاور ۱۲۱ نیوتون متری تولید می کرد. اما با نصب یک توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر و البته استفاده از مواد آلومینیوم در بلو که سیلندر و سبک سازی قطعات و در مقابل نصب واحد پر خوران، قدرتی برابر با یک موتور چهار سیلندر تنفس طبیعی نسبتاً به روز با یک پیشرانه سه سیلندر یک لیتری به ارمغان می آورد.

افزایش آلاینده های خروجی از اگزوز خودروها و استانداردهای سخت گیرانه در این زمینه سبب شده است خودروسازان مطرح در این راستا، با توجه به تغییرات و اصلاح پیشرانه های کم حجم بتوانند جایگزین مناسبی برای قوای محرکه پر حجم و با سطح بالایی از آلاینده های معرفی کنند. اخیراً کمپانی هیوندای با توجه به معرفی هاج بک های خود، از پیشرانه های کم حجم و با توان بالا و سطح آلاینده های پایین رونمایی کرده است و در مدل جدید N110 این که به تازگی از سوی این خودروساز کره ای معرفی شد، شاهد نصب موتور سه سیلندر به حجم یک لیتری روی آن هستیم که توانی



توسعه موتورهای کم حجم هیوندای

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۲۶

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۲۲۷

فضای پارک خودرو در سطح معابر شهری در کلانشهرها را چگونه ارزیابی می کنید؟

۱- مناسب
۲- نامناسب

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم عامل اصلی آلودگی این روزهای پایتخت چیست؟

گزینه ۱
۶۹ درصدگزینه ۲
۳۱ درصد

در پاسخ به این پرسش ۶۹ درصد به گزینه یک یعنی کیفیت سوخت و ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی تکنولوژی خودروها رأی داده بودند.



برای حل این مشکل مهندسان حالت تعویض دنده دستی را روی گیربکس تعبیه کرده اند و این حالت رفته رفته جزو یکی از آپشن های پرطرفدار گیربکس های اتوماتیک شد. بنابراین خودروسازان سعی کردند در کنار ایجاد عملکرد مناسب برای یک مدل خودرو نیاز بازار را نیز پاسخ دهند و این حالت تعویض دنده در بسیاری از محصولات دیده می شود.

اما در مورد آنچه شما بیان کردید، می توان گفت کمپانی خودروساز با فراهم کردن شرایط سخت افزاری و نرم افزاری در گیربکس، عملکرد آن را به حدی هوشمند کرده و البته تعویض دنده ها را تسریع بخشیده که نیازی به حالت تعویض دنده به صورت دستی نیست. هرچند که در شرایط اضطراری اگر راننده سریع و پی در پی ترمز کند، به سرعت دنده معکوس ایجاد خواهد شد. اما کمپانی های بزرگ خودروسازی هیچ گاه این حالت را از روی مدل گیربکس حذف نخواهند کرد.

می کند. بنابراین باید ضمن باز و بررسی شدن گیربکس موتور سیکلت شما، در صورت نیاز برای رفع مشکل قطعه مربوطه تعویض شود.

حذف حالت دستی

در برخی خودروهای چینی مجهز به گیربکس اتوماتیک CVT حالت دستی در گیربکس حذف شده و دلیل آن را بهبود عملکرد گیربکس می دانند. اما در شرایط ضروری و در صورتی که نیاز به استفاده از دنده معکوس باشد، چه می توان کرد؟

هنگام تولید یک محصول یا سیستم، ممکن است در ابتدا طراح استراتژی را تعریف کند که منجر به عدم عملکرد صحیح خودرو شود. بنابراین در نسل های بعدی اصلاحاتی صورت می گیرد. گیربکس های اتوماتیک در اجرای فرمان الکتریکی که به وسیله راننده توسط لیور دنده به گیربکس ارسال می شود، تاخیر دارند و

اگر این سنسور با اتصالات آن دچار مشکل شده باشد، چراغ چک به صورت متناوب شش بار چشمک می زند و در این صورت باید ضمن بررسی اتصالات سنسور اکسیژن در صورت وجود مشکل آن را تعویض کنید و حتی ممکن است سنسور اکسیژن معیوب شده باشد که برای رفع مشکل باید این قطعه نیز تعویض شود. اما برای عیب یابی باید از دستگاه دیاگ استفاده شود و به این منظور و برای رفع مشکل به شکل اساسی بهتر است به نمایندگی مربوطه موتور سیکلت مراجعه کنید.

اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما، این مشکل بیشتر زمانی به وجود می آید که مکانیزم اهرم بندی یا چرخ دنده مربوطه معیوب شده باشد و به صورت دقیق تر اگر اهرم بندی ماهک مشکل داشته باشد، تعویض دنده به سختی انجام می شود. همچنین باید توجه داشته باشید که اگر دنده برنجی به هر دلیلی خراب شده باشد، چنین مشکلی را ایجاد

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت ۱۵۰ سی سی انژکتوری دارم و بیش از چهار روز است در زمان روشن شدن موتور سیکلت، چراغ چک به صورت نامر تب شش بار روی صفحه کیلومتر خاموش و روشن می شود. علاوه بر این دنده از ۳ به ۴ با بالعکس به سختی تعویض می شود و برای غلبه بر این مشکل باید نیروی بیشتری را به شیفتر دنده وارد کنم؛ علت چیست؟

۰۹۱۹***۸۷۱۶

ابتدا باید گفت عیب یابی از راه دور صحیح و کاملاً دقیق نیست؛ اما با توجه به اینکه موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت رسانی انژکتوری است، این مشکل تنها به معیوب بودن سنسور اکسیژن مربوط می شود. چراکه

تلگرام

Telegram

ارز را تامین کنید

از ابتدای سال ۹۹ تاکنون هیچ گونه ارزی به صنعت خودرو و تخصیص داده نشده است و این مساله سبب به چالش کشیدن ادامه حیات صنعت خودرو خواهد شد. اما برای حل این مشکل چه می توان کرد؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مرور می کنیم:

خودرو را بانک مرکزی در سبب تورمی جامعه قرار داده است و بر این اساس برای کاهش میزان تورم و سیاست مدیریت ارزی از تخصیص ارز به این صنعت خودداری می شود. به رغم طرح مشکلات و پیامدهای این مساله، اما همچنان بانک مرکزی حاضر به تغییر سیاست های خود در قبال صنعت خودرو نیست.

رضایی

مساله اینجاست که در تمام دنیا دولت ها به دلیل حفظ اشتغال و ارزش افزوده از صنعت خودرو حمایت می کنند و این صنعت پیشرانده ۷۰ صنعت دیگر است و اگر بخشی از آن دچار مشکل یا بحران شود، خود به خود روی سایر صنایع نیز تأثیرات منفی خواهد داشت.

برای

بهترین شیوه برای تامین نقدینگی صنعت خودرو این است که ارز حاصل از درآمد بدون شناسایی منشأ آن در اختیار صنعتگران قرار گیرد و مطالبات خودروسازان به وسیله خرید دین یا در نهایت از سوی بانک ها تامین شود که البته این مهم نیاز به حمایت ویژه دولت دارد.

قاسمی

مکانیک خودبازبینید

Self Mechanic

انفجار باتری

در فصل گرما یکی از سوالاتی که به کرار در ذهن مالکان خودروها ایجاد می شود، این است که چه عواملی سبب منفجر شدن باتری خودرو می شود و یا گرما می تواند یکی از این عوامل باشد؟ قطعاً پاسخ این مورد اخیر خیر است و ممکن است باتری در اثر گرمای چهار کاهش توان عملکردی شود، اما هیچ گاه منفجر



نمی شود. در عین حال انفجار باتری خودرو می تواند دو علت اساسی داشته باشد؛ نخست اینکه اگر قطب های مثبت و منفی باتری را به یکدیگر وصل کنیم، فعل و انفعالات شیمیایی سبب بروز جوشش سیال داخل باتری شده و نهایتاً باعث انفجار می شود. همچنین اتصال غیراصولی باتری کمکی یا افزایش ناگهانی جریان و ولتاژ برق در خودرو سبب انفجار باتری آن خواهد شد. گفتنی است انفجار باتری خودرو و خارج شدن اسید داخل آن سبب از بین رفتن رنگ بدنه خودرو و تخریب قطعات موتوری می شود. بنابراین برای پیشگیری از چنین حالتی سعی کنید از اتصال غیراصولی باتری و افزایش جریان برق در آن خودداری کنید. در صورت منفجر شدن باتری نیز از پاک کردن سیال آن با دستمال پیر هیزید و قسمت های آلوده را با آب فراوان شست و شو دهید.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

قطعه اسل نخرید



www.isaco.ir



تایرهای جدید میشلن برای تریلرها



میشلن سری جدید لاستیک‌های باری خود با شناسایی بالا را معرفی کرد. این تایرهای میشلن که به نام سری CargoBib شناخته خواهند شد، در چهار اندازه استاندارد VF ۷F عرضه می‌شوند تا کمترین میزان فشردگی در خاک اعمال شود. تایرهای VF 650/55R26.5، VF 600/55R26.5، VF 710/50R26.5 و VF 750/50R26.5 از آخرین تکنولوژی باری میشلن به نام الترافلکس

استفاده می‌کند که باعث می‌شود این لاستیک‌ها قابلیت انعطاف بالایی داشته باشند. در نتیجه این تایرها نسبت به نسل قبلی خود تاثیر کمتری بر جاده، خاک و محیط عملیاتی مورد نظر می‌گذارد. البته در طراحی بر حسب مشخصات این تایرها از گرافیک متفاوت تری نیز استفاده شده است تا نسبت به نسل قبل قابل شناسایی باشند.

درخواست فوراً برای حذف نام رانگلر از تایرهای گودیر!

تایرهای در دسر ساز برای نخستین شاسی بلند دنیا

گزارش

Report



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

باتوجه به توانایی‌های بی نظیر تایرهای سری رانگلر گودیر، فوراً تصمیم گرفته است از این تایرها برای نسل دوم از نخستین شاسی بلند خود یعنی فوراً برانکو استفاده کند. برانکو که قرار است با هدف کسب سهم از بازار جیب رانگلر به بازار عرضه شود، به دنبال بهترین تایر برای عبور از مسیر خارج جاده است که البته گودیر بهترین محصول خود با نام رانگلر را تولید می‌کند. به همین دلیل قدیمی ترین خودروساز آمریکا با گودیر وارد تعامل شد تا عبارت و نام «رانگلر» را از روی محصولات خود حذف کند و همان تایر مورد استفاده در جیب رانگلر را زیر چرخ‌های فوراً برانکو ببرد. فوراً با استدلال‌های منطقی از جمله باز آفرینی برانکو پس از غیبت ۲۴ ساله و انتظارات طرفداران از این خودرو، گودیر را مجاب کرد فقط عبارت سفید رنگ «Wrangler» را از روی قالب تایرهایش حذف کند. این درخواست فوراً هفته گذشته از سوی وبسایت موتوروان (Motor1.com) فاش شده است. سام اسکمبیری (Sam Schembari)، سخنگوی فوراً در مصاحبه با این وبسایت

گفت: «گودیر پذیرفت عنوان (رانگلر) را از ساییدوال (دیواره تایر) حذف کند ولی عبارت برند گودیر به همان سبک سابق روی ساییدوال درج خواهد شد.» وی اعلام کرد این تغییر صرفاً برای محصولاتی اعمال خواهد شد که گودیر برای تامین خط تولید برانکو تولید می‌کند. فوراً از برانکو جدید دو هفته پیش رونمایی کرد ولی تأییدیه بازگشت رسمی این محصول پس از گذشت ۳۰ سال در سال ۲۰۱۷ اتفاق افتاد. بنابراین فوراً ۴ سال زمان داشت تا با تایر ساز این محصول وارد تعامل شود یا حتی محصول دیگری را انتخاب کند، اما در نهایت مجبور شد سراغ همان سری رانگلر که به طور استاندارد توسط رقیب اصلی این محصول استفاده می‌شود، برود. تحلیلگران صنعت خودروساز اعلام کرده‌اند بازگشت برانکو، فوراً تلاش جدی برای به چالش کشیدن جیب رانگلر انجام داده است. محصولی که مدت‌هاست بخش مهمی از بازار شاسی بلندهای تفریحی در سراسر دنیا را به خود اختصاص داده است. بر مبنای تحقیقات موسسه معتبر Kelley Blue Book طی پنج

سال گذشته، جیب رانگلر به طور متوسط ماهانه ۱۷ هزار دستگاه فروش داشته است. اما از سوی دیگر فوراً از نام محصولی استفاده کرده است که سال ۱۹۶۶ برای اولین بار از آن برای تولید خودرویی چهار چرخ محرک و مر تفع بهره گرفت که البته این محصول قابلیت‌های ویژه‌ای داشت که در نهایت باعث شد سبک جدیدی به نام SUVها خلق شود. این خودرو شامل سه نسخه اسپرت (چهار در ثابت) که در مکزیک تولید می‌شوند و همچنین نمونه‌های دودر و چهاردر که سایت تولید آنها در منطقه وین از ایالت میشیگان قرار دارد، روی خط مونتاژ رفته است. فوراً اعلام کرد هنگام سفارش گذاری این محصول امکان درخواست دو تایر اضافه (مجموعاً شش تایر) برای مشتری وجود دارد. البته تنها فرصت برای در اختیار داشتن تایرهای گودیر سری رانگلر ویژه برانکو هنگام ثبت نام برای خودرواز زمان معرفی این محصول یعنی ۱۶ جولای است. نخستین مشتریان این محصول بهار سال ۲۰۲۱ خودرو خود را در نسخه‌های ویژه‌ای تحویل خواهند گرفت.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازار (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا 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 استپ وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	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 استپ وی	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 60 - 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 - بی وای دی 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	



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۷,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا 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 207i	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	



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	گل تایر	یزد تایر (ایران)
سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲ - ام وی ام ۱۱۰	۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	VENUS	
سایپا 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	





شده، سود بسیار زیادی را به جیب زده است. شکایت اصلی از سوی یکی از کارکنان CWD مطرح شده که به تخلف این شرکت در اعلام اطلاعات نادرست در خصوص واردات پدهای ترمز بی برده بود. طبق گزارش‌های منتشر شده در کالیفرنیا واقع است و یکی از اصلی‌ترین عرضه‌کنندگان قطعات مربوط به ترمز و شاسی خودروها محسوب می‌شود. اقدام به واردات غیرقانونی اجزای ترمز از کشور چین کرده و با دور زدن تعرفه‌هایی که در قانون امریکا مشخص

گروه حقوقی هویسر در ایالات متحده پرونده‌ای را علیه هلدینگ بزرگ CWD، یکی از بزرگ‌ترین توزیع‌کنندگان قطعات خودرویی در آمریکای شمالی تشکیل داده است. براساس این پرونده هلدینگ CWD که در کالیفرنیا واقع است و یکی از اصلی‌ترین عرضه‌کنندگان قطعات مربوط به ترمز و شاسی خودروها محسوب می‌شود، اقدام به واردات غیرقانونی اجزای ترمز از کشور چین کرده و با دور زدن تعرفه‌هایی که در قانون امریکا مشخص

تخلف میلیونی بزرگ‌ترین توزیع‌کننده قطعات خودرویی در آمریکای شمالی



چراغ برق Cheraagh Bargh

قطعات چند؟

«در این ستون سعی داریم قیمت قطعات موجود در بازار را به صورت هفتگی منتشر کنیم تا اگر قصد خرید قطعه‌ای را داشتید، با قیمت آن آشنا باشید. هر چند نوع برند و قیمت آن در بازار به نوعی از تنوع برخوردار است و در این جدول تنها میانگین قیمت قطعات درج شده و ممکن است با مراجعه به بازار با اختلاف اندکی در قیمت‌ها مواجه شوید.»

نام خودرو	چراغ جلو (جفت)
پراید ۱۳۱ برند SNT	۴۳۹/۰۱۰ تومان
پراید ۱۳۲ برند SNT	۴۳۵/۰۰۰ تومان
پراید ۲۰۶ برند SNT	۳۳۳/۲۰۰ تومان
ساینا موتوردار برند SNT	۵۳۲/۰۰۰ تومان
پژو ۴۰۵ برند SNT	۲۳۳/۷۶۰ تومان
پارس برند SNT	۵۶۲/۰۰۰ تومان
کوییک برند SNT	۵۷۵/۴۲۰ تومان
سمندال ایکس برند SNT	۳۰۵/۶۹۰ تومان
تیبا برند SNT	۵۱۹/۲۰۰ تومان

قطعات لاستیکی	قیمت
لاستیک تعادل پراید	۳۰/۰۰۰ تومان
لاستیک چاکلر پراید	۵۷/۰۰۰ تومان
لاستیک سر کمک عقب پراید	۳۰/۰۰۰ تومان
بوش اسل پراید	۱۱/۰۰۰ تومان
توبی سر کمک پراید	۳۶/۰۰۰ تومان
زیرفنر عقب پراید	۵/۰۰۰ تومان
زیرفنر جلو پراید	۵/۰۰۰ تومان
زیرفنر عقب پراید CNS	۱۰/۰۰۰ تومان
بوش طبق پراید (30mm)	۸/۰۰۰ تومان
بوش طبق پراید (27mm)	۷/۰۰۰ تومان
بوش پایه کمک عقب پراید لاستیکی	۱۱/۰۰۰ تومان
گردگیر کمک جلو پراید	۱۳/۰۰۰ تومان
گردگیر کمک عقب پراید	۱۴/۰۰۰ تومان
گردگیر بولوس پراید ساده	۱۶/۰۰۰ تومان
گردگیر بولوس پراید (خاردار)	۱۶/۰۰۰ تومان
گردگیر جعبه فرمان پراید	۱۶/۰۰۰ تومان
گردگیر جعبه فرمان پراید هیدرولیک	۱۶۵/۰۰۰ تومان
سیبک طبق پراید (طرح سامینگ)	۷۵/۰۰۰ تومان
سیبک طبق پراید (رنگ طلایی)	۷۰/۰۰۰ تومان
سیبک قرقری فرمان پراید (هیدرولیک)	۳۵/۰۰۰ تومان
واشر هلالی کارتل پراید	۱۰/۰۰۰ تومان
دسته موتور تک‌بج پراید	۴۴/۰۰۰ تومان
دسته موتور دو بج پراید	۴۰/۰۰۰ تومان

نام خودرو	رادیا توری کولر
تندر ۹۰	۳۷۲/۰۰۰ تومان
کیا ریو	۲۵۷/۰۰۰ تومان
تیبا ۲	۲۲۴/۵۰۰ تومان
ساینا	۳۸۰/۰۰۰ تومان
پراید	۲۲۴/۰۰۰ تومان
پژو ۲۰۶	۲۲۴/۰۰۰ تومان

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

«کروز»؛ تولید کننده قطعات و سیستم‌های با کیفیت و مطمئن خودرو

افزوده شده به این محصول، تکنولوژی جدیدی در کشور به شمار می‌رود. «قائم‌مقام مدیرعامل کارخانه سایت ۳ کروز با اشاره به اینکه این مجموعه با همت صنعت و دانشگاه به دستاوردهای مهمی دست یافته است، گفت: «توانستیم کشور را در عرصه تولید قطعات استراتژیکی مانند ای‌سی‌یو به عنوان یکی از قطعات اصلی خودرو و قطعات ایربگ خودکفا کنیم.» شبانی با اشاره به اینکه یک‌هزار نفر نیروی انسانی از ابتدای سال جذب کروز شده‌اند، تصریح کرد: «در این سال‌ها با ایجاد تحریم‌های بی‌رحمانه علیه کشورمان با تلاش مضاعف در بومی‌سازی قطعات گام برداشتیم و در ادامه همین مسیر با جذب ۳۵۰ نفر، توانستیم به ۳ هزار و ۳۵۰ نفر نیروی انسانی در سایت ۳ کروز برسیم و میزان جذب ما با این روند رشد، به زودی به حدود ۶۰۰ نفر در سایت ۳ می‌رسد.»

وی ادامه داد: «این امر به تحقق شعار جهش تولید کمک می‌کند و می‌تواند منجر به افزایش تیراژ تولید و اشتغالزایی در شرکت شود.» قائم‌مقام مدیرعامل کارخانه سایت ۳ کروز در خصوص هدف این شرکت در آینده نزدیک اظهار کرد: «چشم‌انداز ما افزایش تیراژ و بالا بردن تنوع تولید همراه با ارتقای سطح کیفی قطعات است تا به اهداف فروش خود در آینده دست یابیم.»

قطعات خودرو در کشور یک نیاز بوده و از آنجا که قطعه‌سازی یکی از ارکان اصلی تولید خودرو محسوب می‌شود، می‌توان گفت توسعه و افزایش کیفیت محصول در صنعت قطعه‌ساز منجر به رشد خودروسازی کشور



خواهد شد. وی با اشاره به اینکه در سایت ۳ کروز مهم‌ترین محصولات تولیدی از نظر ایمنی ایربگ، سیستم ترمز و چراغ هستند، بیان کرد: «طراحی جدیدی را در چراغ‌های تولیدی کروز به کار گرفته‌ایم که سبب تمایز آن از دیگر محصولات موجود در بازار شده است و ال‌ای‌دی‌های

هرگز نمی‌توان منکر شرایط سخت، پیامدها و کمبودهای متعددی شد که تحریم‌های ظالمانه آمریکا با خود به همراه آورده است؛ اما واقعیت این است که این محدودیت‌ها موجب شد تا همدلی و یکپارچگی میان قطعه‌سازانی همچون شرکت صنایع تولیدی کروز با خودروسازان شکل گیرد و در نهایت منتج به خلق اتفاقات بزرگ و شکوفایی فراوان شود. از بومی‌سازی بسیاری از قطعات استراتژیکی که روزی تنها در حد رویایی دست‌نیافتنی بود تا اشتغالزایی برای یک‌هزار نفر در سال جاری با وجود مشکلات فراوان و کاستی‌های موجود که از جمله توفیقات کروز بوده است.

محمد رضا شبانی، قائم‌مقام مدیرعامل کارخانه سایت ۳ شرکت صنایع تولیدی کروز با اشاره به اینکه کروز فعالیت خود را با تولید کلیدها و دسته‌سیم آغاز کرده است، گفت: «با گذشت زمان و با رشد و توسعه محصولات، در حال حاضر ۳ هزار نوع محصول را با شماره‌های فنی متفاوت در سه‌سایت خود تولید می‌کنیم که از جمله آن می‌توان به محصولات چون داشبورد و سپر، آینه، چراغ، کوئل، قطعات موتوری، ایربگ، سیستم تهویه و سنلندر اشاره کرد.» شبانی با تاکید بر اینکه رشد خودروسازی در گرو رشد قطعه‌سازی است، اظهار کرد: «همواره تولید

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات قطعات یدکی قاچاق با ارز سیاه و خانگی

عدم ترخیص قطعات از گمرکات و همچنین عدم تامین ارز، تعداد خودروهای غیرتجاری خودروسازان را افزایش داده است

قطعات یدکی به صورت قاچاق صورت می‌گیرد و ارزش مورد نیاز برای واردات قطعات قاچاق از طریق ارزهای خانگی یا ارزهای سیاه موجود در بازار تامین می‌شود. وی می‌افزاید: «پیشنهاد همیشگی ما به بانک مرکزی این بوده که بخشی از ارز موجود در دست مردم که مایل نیستند منشأ آن مشخص شود (چرا که در این صورت به همان اندازه که بانک مرکزی مادر جریان قرار می‌گیرد، تحریم‌کنندگان نیز از آن باخبر می‌شوند و جلو آن را می‌گیرند) برای بخشی از واردات قطعات، بدون نیاز به ذکر منشأ به کار گرفته شود.»

ارش محبی‌نژاد با بیان اینکه رقم این ارزها کم نیست، تاکید می‌کند: «ارز موجود در کشور رقم بسیار مناسبی است که می‌توان از آن برای واردات استفاده کرد. همچنین ارز ایرانیان نیز از آن باخبر می‌شوند که به دلیل تحریم‌ها و به دلیل دیگر نمی‌خواهند منشأ ارزشان مشخص باشد، به راحتی در اختیار قاچاق و سفته‌بازی قرار می‌گیرد و این درحالی است که این نوع ارزها می‌تواند به واردات رسمی و در اختیار تولید تعلق گیرد.»

به نظر می‌رسد در شرایط فعلی که قطعه‌سازان و خودروسازان نیازمند تامین ارز برای واردات قطعه و مواد اولیه هستند، بانک مرکزی باید تمام توان و امکانات خود را بدون بوروکراسی‌های پیچیده به کار گیرد و در شرایط جنگ اقتصادی وجود بوروکراسی و سنگ‌اندازی توسط نهادها و سازمان‌های مختلف خودتحریمی است و بازنده این جنگ کسی جز تولیدکننده داخلی نخواهد بود.



تامین شود. ارز نیامی نیز همچنان مورد درخواست قطعه‌سازان است؛ اما متأسفانه این نوع ارز را به ما اختصاص نمی‌دهند.»

بحث واردات قطعات یدکی آن هم به صورت قاچاق موردی است که بسیاری در خصوص جلوگیری از آن هشدار داده‌اند. اما نکته بسیار مهم در این خصوص تامین ارز برای واردات قطعات یدکی قاچاق است.

در این خصوص دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به راه‌های تامین ارز برای واردات قاچاق قطعات یدکی اظهار می‌کند: «در حال حاضر حجم بسیار بزرگی از واردات در بخش

مشتریان نیز تجاری نمی‌شود.» وی با بیان اینکه در نتیجه عدم ترخیص قطعات از گمرکات هم حق الناس ادا نمی‌شود و هم خودروسازان و قطعه‌سازان به پولشان نمی‌رسند، تاکید می‌کند: «باید یک فکر اساسی به حال این موضوع بشود و برای ارز خودروساز و قطعه‌ساز هم فکری بشود. در این زمینه یک کمیته در وزارت صمت تشکیل شده و انجمن‌های قطعه‌سازی و خودروسازی و خودروسازان هم نمایندگانشان را معرفی کرده‌اند.»

وی در خصوص این سوال که چه راه‌هایی برای تامین ارز قطعه‌سازان وجود دارد؟ می‌گوید: «امیدواریم ارز مورد نیاز ما از محل تهاوت و همچنین از محل ارز صادراتی



خودروسازان سال جدید را با وجود تعطیلی گسترده ناشی از شیوع ویروس کرونا بسیار خوب آغاز کردند و نتیجه آن در افزایش ۱۸ درصدی تولید طی ماه‌های گذشته نسبت به مدت مشابه سال پیش نمود پیدا کرد. حال اما به نظر می‌رسد افزایش قیمت ارز و بحران ارزی که کشور با آن مواجه است، روند واردات قطعه و مواد اولیه را با مشکل مواجه کرده و دوباره شاهد افزایش خودروهای کف کارخانه تا ۱۰۰ هزار دستگاه هستیم. موردی که می‌تواند روند افزایش تولید را که از ابتدای سال روی دور افتاده و سرعت گرفته است، تضعیف کند.

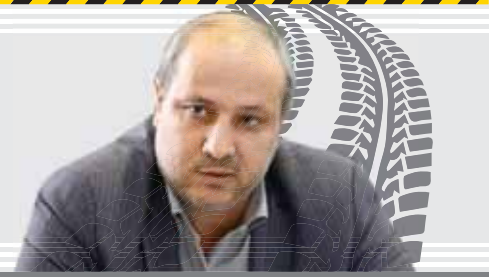
آن طور که دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور می‌گوید، از ابتدای سال ۹۹ و به دلیل محدودیت شدید ارزی در کشور بانک مرکزی نیز عرضه قطره چکانی ارز را برای صنعت خودرو در پیش گرفته و از طرف دیگر خودروهای کف پارکینگ خودروسازان به بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه رسیده است. آرش محبی‌نژاد در این باره به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «یک سری مقررات و قوانینی وجود داشت و قطعه‌سازان می‌توانستند به صورت درصدی برخی قطعات را از گمرکات خارج کنند؛ اما در حال حاضر بسیاری از قطعات موجود در گمرک ترخیص نشده و خودروهای

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 پخش 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	

۷۵ سال سابقه

ایران



افتتاح ۱۱۲ ایستگاه مترو در پی انتشار اوراق مشارکت



ایسنا: معاون حمل و نقل شهرداری تهران ضمن تشریح چگونگی انتشار ۱۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت گفت: «هدف گذاری ما تا پایان سال افتتاح ۱۱۲ ایستگاه مترو بود که با این منابع مالی قطعاً محقق می‌شود.»
سیدمناف هاشمی افزود: «در حوزه اتوبوس نیز در نظر داریم یک هزار دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس به ناوگان اضافه کنیم که کار دشواری است. البته اولین قرارداد را با ایران خودرو

امضا کردیم و از همین منابع کمک خواهیم گرفت. در حوزه واگن سازی نیز تلاش خواهیم کرد علاوه بر قرارداد ۳۰ واگنی که دولت از طرف چینی در حال پیگیری است ما نیز قرار داخلی با شرکت واگن سازی داشته باشیم تا در سال جهش تولید، میاد همکاران واگن سازی بیکار نشوند و ۱۰۵ واگن تولید کنند. این سه هدف برای بهبود وضعیت تردد شهروندان تهرانی است.»

خبر News

افزایش ساعت کاری مراکز تعویض پلاک



فارس: رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا از افزایش ساعت کار مراکز تعویض پلاک در کل کشور خبر داد.
سرهنگ علی محمدی افزود: «با توجه به موج دوم شیوع کرونا و قرارگیری تعدادی از استان‌ها در شرایط قرمز و هشدار و لزوم رعایت حداکثری پروتکل‌های بهداشتی مقرر شد ساعت کاری مراکز تعویض پلاک افزایش یابد.»
به گفته رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا برای جلوگیری از

معطلی شهروندان، ساعت کاری مراکز تعویض پلاک که قبلاً از ساعت ۱۴ تا ۷ بود به ساعت ۱۶ تا ۷ تغییر می‌کند.
وی ادامه داد: «روزهای شنبه تا چهارشنبه ساعت کاری تمام مراکز تعویض پلاک در کل کشور از ساعت ۱۶ تا ۷ و پنجشنبه‌ها نیز از ساعت ۱۲ تا ۷ است. البته در استان‌هایی با شرایط سفید، این ساعت می‌تواند مانند گذشته ۱۴ تا ۷ باشد که البته این اختیار به رؤسای پلیس راهور استان‌ها داده شده است.»

وی ادامه داد: «داشتن ماسک هنگام ورود به مراکز الزامی است و از ورود افراد بدون ماسک جلوگیری خواهد شد. همچنین، مقرر شد مراجعان در خودروهای خود حضور داشته باشند و باتوجه به ظرفیت سالن‌ها اجازه ورود به آنها داده نشود.» به گفته سرهنگ محمدی، افراد در بدو ورود به مراکز تعویض پلاک تب‌سنجی می‌شوند و مواد ضد عفونی کننده در دسترس است؛ همچنین فاصله گذاری اجتماعی در سالن‌ها نیز به شدت رعایت می‌شود.

نبود زیرساخت و قیمت پایین سوخت، موانع اصلی برای تشویق رکابزنی در تهران هستند

تلاش مدیریت شهری تهران برای اعطای وام خرید دوچرخه



محمد مهدی حاتمى
m.hatami@autoworld.ir

پس از حدود دوده تلاش برای جانداختن دوچرخه به عنوان یک مادیوم حمل و نقل درون شهری، حالا مدتی است مدیریت شهری تهران می‌خواهد با اعطای وام خرید دوچرخه، شهروندان تهرانی را به استفاده از این وسیله تشویق کند. طی این مدت، دستکم سه تلاش عمده برای ایجاد کرایه‌دهی اختصاصی تردد دوچرخه در تهران صورت عملی به خود گرفته اما هر بار به در بسته خورده است. با تلاش شهرداری برای تشویق طرف تقاضا، اما ممکن است این ماجرا وارد فاز تازه‌ای شود. با این همه، بررسی‌ها نشان می‌دهند علاوه بر آماده نبودن زیرساخت‌های شهری و پایین بودن نسبی نرخ سوخت در ایران، برخی تفاوت‌های فرهنگی و قوانین عرفی نیز مانع از جا افتادن این وسیله برای ترددهای درون شهری شده است.

تهران هیچگاه شهر دوچرخه‌سواران نبوده است. شهرهای دوستدار دوچرخه، برخلاف تهران، عمدتاً شهرهایی مسطح هستند که علاوه بر داشتن ویژگی‌های جغرافیایی مناسب، از نظر زیرساخت نیز برای تردد دوچرخه‌سواران مناسب‌سازی شده‌اند. با این همه، پایتخت ایران در دوره مدیریت شهرداران مختلف طرح‌هایی به خود دید و این افراد تلاش کردند شهر را برای عبور و مرور رکاب‌زان به جای مناسب‌تری بدل کنند. ایجاد کرایه‌دهی ویژه تردد دوچرخه‌سواران و تسهیل فعالیت استارت‌آپ‌های اجاره دوچرخه که ایستگاه‌های متعددی در نقاط مختلف شهر



دارند، از جمله جدیدترین و البته موفق‌ترین تلاش‌ها در این زمینه بوده‌اند.

تحریک طرف تقاضا برای خرید دوچرخه با این همه، شهرداری تهران مدتی است به این نتیجه رسیده برای ترغیب شهروندان به استفاده از دوچرخه، می‌تواند طرف تقاضا را هم تشویق کند. به همین دلیل، مدتی قبل زرمه اعطای تسهیلات برای خرید دوچرخه نیز به میان آمد. در همین رابطه، چندروز پیش مدیر واحد توسعه سیستم‌های حمل و نقل پاک شهرداری تهران درباره سرانجام وام دوچرخه توسط شهرداری و دلایل تأخیر در اجرای این کار توضیحاتی داد. یعقوب آزادهدل درباره سرانجام ارائه وام دوچرخه توسط شهرداری تهران گفت: «ارائه وام دوچرخه فرآیندهای خاصی دارد و ماهنوز در حال طی کردن این فرآیند هستیم.»
وی افزود: «هر چند ارائه وام دوچرخه نهایی شده است، ولی به دلیل شرایط اقتصادی و افزایش قیمت دوچرخه،

فروشنده‌گان دوچرخه برای تأمین دوچرخه‌های مورد نیاز مشکلاتی دارند.» مدیر واحد توسعه سیستم‌های حمل و نقل پاک شهرداری تهران ادامه داد: «بالا بودن نرخ تعرفه گمرکی واردات دوچرخه و مشکلات اقتصادی فروشنده‌گان دوچرخه دو علت عمده تأخیر در ارائه وام دوچرخه توسط شهرداری تهران هستند، با این حال موضوع را دنبال کنیم.»
آزادهدل به احتمال تخصیص وام برای خرید دوچرخه هم اشاره کرد و گفت: «به دنبال راهکارهایی هستیم تا بتوانیم مشارکت بانک‌ها و فروشنده‌گان دوچرخه را برای ارائه وام دوچرخه جلب کنیم. در واقع، موضوع وام دوچرخه منتفی نشده و شهرداری همچنان پیگیر این موضوع است.»
معاونان سابق حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از جمله محسن پورسیدآقایی و یوسف حجت‌طی دو سال گذشته وعده ارائه وام دوچرخه به برخی شهروندان تهرانی از جمله کارمندان و اهالی رسانه را داده بودند. همچنین سال گذشته معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد خبرنگاران

در صورت حذف درخواست طرح ترافیک از کارت بلیت رایگان اتوبوس و مترو و وام دوچرخه بر خوردار خواهند شد.

مشکل از زیرساخت هاست

دبیران دو انجمن مرتبط با دوچرخه سواری، یعنی انجمن صنفی فروشندگان دوچرخه و موتورسیکلت و انجمن صنفی تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت حاضر به گفت‌وگو با خبرنگار ما نشدند، اما محمدعلی سادسی، کارشناس شهرسازی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در مورد اعطای تسهیلات برای خرید دوچرخه گفت: «اعطای وام برای خرید دوچرخه احتمالاً راهکار مناسبی برای تشویق شهروندان به استفاده از این وسیله حمل و نقل نیست، زیرا عدم تمایل شهروندان به استفاده از دوچرخه برای جابه‌جایی نه به دلیل قیمت دوچرخه، که به دلیل نبود زیرساخت‌های شهری برای دوچرخه سواری است.» او ادامه داد: «موضوع دیگری که وجود دارد، بحث فرهنگی است که با وجود سال‌ها تبلیغات، هنوز در میان عامه مردم جا نیفتاده است.»

این کارشناس شهرسازی ادامه داد: «شهرداری تهران دستکم در سه دوره زمانی مختلف طی دوده اخیر برای ایجاد کرایه‌دهی اختصاصی برای دوچرخه‌سواری اقدام کرده و آخرین بار نیز در سال ۱۳۹۹ این اتفاق رخ داده است، اما می‌بینیم این کرایه‌دهی به جای جذب دوچرخه‌سواران، به محلی برای تردد موتورسیکلت‌ها بدل شده‌اند. این در حالی است که مثلاً در شهری مانند هامبورگ آلمان، حتی پیاده‌روها را برای جای موتورسیکلت از دوچرخه استفاده می‌کنند. به این ترتیب، به نظر می‌رسد در کنار عواملی مانند نبود زیرساخت‌های شهری و نرخ سوخت، عوامل فرهنگی هم مانع از جا افتادن دوچرخه به عنوان یک وسیله برای حمل و نقل شهری در ایران شده‌اند.»

خبر News

انتقال ویروس کرونا در جایگاه سوخت به ۸۰۰۰ نفر

ایرنا: براساس گزارش وزارت بهداشت، در مسان و آموزش پزشکی جایگاه‌های سوخت از جمله پرخطرترین مکان‌ها هستند و می‌توانند ویروس کرونا را به هشت‌هزار نفر انتقال دهند، به همین دلیل رانندگانی که خود اقدام به سوخت‌گیری می‌کنند باید از ماسک و دستکش بیکار مصرف استفاده کنند.

هاشمی، متخصص بیماری‌های عفونی افزود: «پس از انجام سوخت‌گیری باید دستکش یکبار مصرف را در کیسه پلاستیکی قرار دهید یا در سطل زباله بیاندازید و سپس بدون دستکش



کارت سوخت را از دستگاه بردارید.» به گفته وی رانندگان نباید کارت بانک را به اپراتور پمپ بنزین بدهند، بلکه باید خودشان اقدام به کشیدن کارت کنند و از اپراتور بخواهند رمز را وارد کند. البته استفاده از ماسک اجباری است و هنگام بنزین زدن باید ماسک زد.
وی اضافه کرد: «اگر فردی دستکش همراهش نبود برای برداشتن نازل سوخت‌گیری می‌تواند دستمال کاغذی استفاده کند و باید در مدت حضور در پمپ‌بنزین و بعد از آن به هیچ‌وجه دستت به صورت نزنند و در اولین فرصت بعد از اتمام سوخت‌گیری دست‌ها به مدت ۳۰ ثانیه با آب و صابون شست‌وشو داده شود.

طبق دستورالعمل وزارت بهداشت، به جایگاه‌داران توزیع فرآورده مایع و سی‌ان‌جی اعلام شد فرآیند سوخت‌گیری و پرداخت در تمام جایگاه‌های عرضه سوخت توسط اپراتور جایگاه انجام شود. همچنین دستکش یکبار مصرف جهت استفاده مردم در دسترس قرار دارد تا فرآیند سوخت‌گیری و پرداخت بدون دستکش یکبار مصرف انجام نشود.»

کاهش ۵۳ درصدی مسافران بین شهری

ایسنا: مدیرکل حمل و نقل مسافری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: «ظرفیت مسافر در ناوگان حمل و نقل عمومی بین شهری ۵۳ درصد نسبت به بازه زمانی مشابه سال گذشته کاهش یافته است.»
داریوش باقرچون افزود: «براساس بررسی‌ها از نظر تعداد مسافر ۵۳ درصد کاهش در چهار ماهه ابتدایی امسال نسبت به همین بازه



زمانی در سال گذشته اتفاق افتاده و سفرهای بین شهری در همین مدت ۳۷ درصد نسبت به پار سال کمتر شده است. همچنین براساس آخرین پروتکل‌های ابلاغی ستاد مقابله با کرونا خوابگاه‌های رانندگان در پایانه‌های مسافری به عنوان یکی از کانون‌های خطرناک برای مقابله با شیوع ویروس کرونا تعطیل شد.» به گفته وی در حال حاضر فروش اینترنت‌ای یا حضوری بلیت وسایل حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس با رعایت فاصله گذاری اجتماعی انجام می‌شود.

جدول لغزش ۱۰۸۶ Cross Word

افقی

۱- محصول مشترک سایپا و کیا (در تصویر) - بزرگ ۲- از وسایل تفریحی ورزشی - حرف ندا ۳- نام کوهی در ایران که فیلمی هم به این نام ساخته شد ۴- آهنگ - از وسایل سوار کاری ۵- مربوط انگلیسی - خودرو ملی ایران ۶- خودرو ساز ژاپنی که دیگر خبری از آن نیست - این خودرو ایتالیایی در لهستان تولید می‌شود ۷- نماینده رسمی توپو تار ایران - دوتا نیست - همسایه قدیمی تهران ۸- خودرو ملی تولید سایپا - کلاسی از خودرو - این هم کلاس دیگری از خودرو است ۹- پول ژاپنی - سواران - سوپر اسپرت مشهور از آمریکا ۱۰- ر.ساز ناتمام - سوز به هم ریخته ۱۱- شیارهای داخل لوله تنگ را گویند - گیرنده امواج - پسر عرب - قلم انگلیسی ۱۲ - خدا نکند در دل کسی راه بیاید - گردهمایی است ۱۳ - راننده آدم مزاحم - کیسه هوا در خودرو - واحدی در سطح - جانشین ۱۴ - لاستیک دورن تابر - این دو خودرو زمانی در ایران تولید می‌شدند ۱۵ - قوی‌ترین و پر شتاب‌ترین خودروی فعلی دنیا - در کنار جاده‌ها و اتوبان‌ها نصب است - سونج قدیمی خودروها.

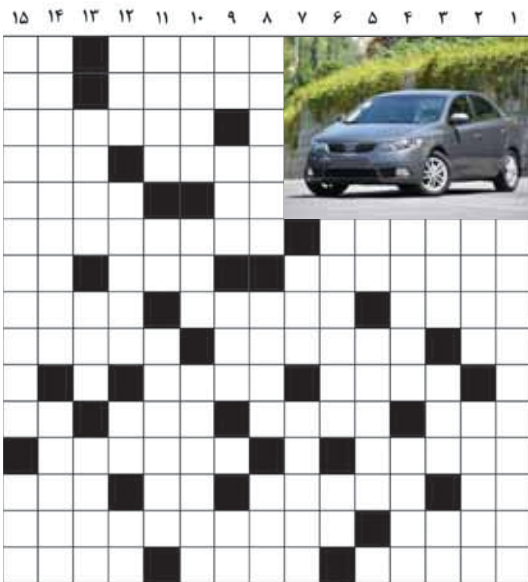
عمودی

۱- از شرکت‌هایی که به تازگی در عرصه خودرو فعال شده است ۲- شیوه و رسم - آسمان انگلیسی ۳- از سبزی‌های خوردنی - خودرو ساز فرانسوی - میوه هم معنی می‌دهد ۴- سیاره‌ها به دورش می‌چرخند - روستایی در مرکز مازندران ۵- تکرار حرفی است - پرتیازترین روزنامه دنیا از ژان ۶- پدران - باران اندک ۷- نخستین مرکب بشر - در خشنده ۸- سایبان خودرو - از محصولات شرکت مرکب - از انواع طلا ۹- خاک قالب گیری - شاسی بلند اشکودا - نام کوچک دکارت - دست عرب ۱۰- مدل به هم ریخته‌ای از اوپل - کاپت بی آغاز - مجموعه‌ای از خودرو را می‌گویند ۱۱- تایم در هم - یگانه - خودرو ساز ژاپنی ۱۲- از قهرمانان فعلی مسابقات فرمول یک - مدلی از توپوتا - ساز شاکتی - خدا نکند از نهاد کسی برآید ۱۳- ماهنامه معروفی که در ایران منتشر می‌شود - تقویت امواج رادیویی - از بزرگ‌ترین شرکت‌های تولید کننده روغن موتور جهان ۱۴- دومین خودرو ساز هند - شکار است ۱۵- لوکس‌ترین خودرویی که در کره جنوبی ساخته می‌شود.



حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۰۸۵





Autoworld.ir

دوشنبه ۶ مرداد ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۲۷

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 تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان و رکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیبانی زاده

تهران ۴۰ ۲۷ اصفهان ۳۹ شیراز ۴۰ مشهد ۳۸ تبریز ۳۸ ارومیه ۳۷ رشت ۳۳ گرگان ۳۶ ساری ۳۴ شهرکرد ۳۳ اهواز ۵۱ یزد ۴۱ کرمان ۳۶ بندرعباس ۳۷ زاهدان ۳۸

بیلборڈ
Billboard

تردید جبران ناپذیر!

«در مجموعه جدید آگهی های فولکس واگن که توسط آژانس «سوپر دیوب» در فرانسه طراحی شده به این نکته اشاره شده که تردید در هر جایی غیر از رانندگی مجاز است. هر چند در قالب این آگهی این نکته نیز مدنظر قرار گرفته که سیستم ترمز خودکار فولکس واگن می تواند تردیدهای رانندگان را جبران کند.

Hesitate everywhere except in your car.
Front Assist. Brakes the car if you don't react fast enough.

نفس به نفس مرگ!

ما همیشه تهدیدها و ترس ها را به سخره می گیریم و از تلخی ها موقعیت های طنز می سازیم. نه آنکه خیلی طنز باشیم و خوش خنده و دلمان با هر ترک دیواری غش و ضعف برود و روده بر شویم! اتفاقا بسیار هم تلخیم، تلخ! با وجود هزار بدبختی، مگر تنها بخندیم و آن هم چندان معلوم نیست! اما خوب بلدیم! از بدبختی ها و مصیبت هایمان طنز و لطیفه بسازیم! از سیل و زلزله گرفته تا افزایش قیمت ها و تورم که بیخ گلویمان را گرفته و نفسمان را بند آورده است؛ همه چیز را به شوخی می گیریم و حالا طاعون قرن و آتشی که به جانمان افتاده را هم باور نداریم و چندان جدی نمی گیریم. در روزهای نخست شیوع بیماری کرونا، تصاویر آخرالزمانی مخابره شده از چین را می دیدیم و باورمان نمی شد یک روزی همان شرایط را خودمان نیز تجربه کنیم. می دیدیم و اتفاقا دسته جمعی هم وحشت می کردیم و هشتگ می زدیم؛ مختصری هم احتیاط می کردیم تا باز افتادیم به همان دنده شوخی گرفتن و خندیدن! یعنی از همان موقع که روزی صد تا چناره را در سکوت و ترس زیر خوراها خاک کردیم تا بعدتر که رکوردها جابه جا شد، دسته جمعی و خوش و خرم زدیم به دل کوه و بیابان و این قصه همچنان ادامه داشته تا حالا که میزان مرگ و میر بر اثر این بیماری به بالای ۲۰۰ نفر در روز رسیده است! اما مگر از این تصویر، خاکستری تر و دودآلودتر هم داریم؟! سرد است و وهم آلود؛ اما باورش نداریم؛ همچنان که مرگ را به شوخی می گیریم و کنار هم می نشینیم و آن را دست می اندازیم و گاهی هم به شکل تفریحی ماسک می زنیم! اما در نهایت باور نداریم که نفس به نفس با مرگ رخ به رخ هستیم و حاضر نیستیم از دور همی ها و تجمع در اماکن خصوصی و عمومی دل بکنیم!

حرف آخر

The Last Word

پهنای جلالی پور

دبیر گروه اجتماعی



تعداد محدود ۲۵ دستگاه از این مدل را برای سنجش بازار تولید و فروش آن ها را بررسی کند. مادر عمل تنها یک دستگاه بولدگ تولید شد و آستون مار تین برای اینکه به میزان شگفتی این خودرو ۱,۳ میلیون دلاری بیفزاید، به آن کد «DPK901» را داد که برگرفته از یکی از شخصیت های مجموعه تلویزیونی دکتر هو بود.

بدون شک آستون مار تین بولدگ، عجیب ترین مدل این برند لوکس بریتانیایی است. این خودرو شباهت زیادی به خودرو دلورین دارد که در سری فیلم های بازگشت به آینده به شهرت رسید و حتی مانند همان مدل دارای درهای بال مرغابی است. آستون مار تین در سال ۱۹۷۹ تنها یک نمونه از آن را تولید کرد و در ابتدا قصد داشت

آستون مار تین «بولداگ»



انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از ما بخواهید.

جهان لنت
Jahan Lent

www.jahantormoz.com
021-88737959
info@jahantormoz.com
021-88517322

Manufactured in International Petro Energy Arg Co. | شرکت بین المللی پترو انرژی آرگ

NELL
ENGINE
نیل نماد روشنایی

pe-arg.com | @irnell | nell.iran

درس دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فیاضی (فرشته)، مجتمع تجاری دارپوش، پلاک ۵۱، طبقه ۳
درس کارخانه: یزد، روبروی مجتمع فولاد میبد، کارخانجات بین المللی پترو انرژی آرگ
شماره تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۵۲۶۲۲