

دبیر انجمن تولیدکنندگان باتری در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کاهش ۸ درصدی قیمت باتری خودرو با ثبات نسبی نرخ ارز

مهدی کامکار: به‌رغم اینکه قیمت‌ها در بازار باتری طی ماه‌های اخیر به‌شدت بالا رفته بود، اما طی هفته‌های اخیر در این بخش با افت قیمت مواجه بوده‌ایم و هر آمپر به‌حدود...
صفحه ۱۴

نارنجی پوشان جاده مخصوص از تنگنایی مثل تحریم کرونا و توقف تولید پراید سربلند بیرون آمدند
سهم ۴۹ درصدی سایپا از تولید هشت ماهه به‌رغم خداحافظی با پراید
صفحه ۴

ماده اولیه صنعت روانکارها فرمول مشخصی برای قیمت‌گذاری ندارد
افزایش نامتناسب قیمت روغن پایه در سه ماه گذشته
روغن پایه گروه یک به‌عنوان محصولی کاملاً داخلی، به ازای هر کیلوگرم ۸ هزار تومان...
صفحه ۱۱

الزام همراه داشتن کارت‌ملی در سیستم حمل‌ونقل عمومی به بعد موکول شد
چشم‌انداز تشدید محدودیت‌های کرونایی در سفرهای درون شهری
صفحه ۱۵

مدیرعامل اسبق «پارس خودرو» و «سایپادیزل» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

دولت حمایت مستقیم از مصرف‌کننده را جایگزین دخالت در صنعت خودرو کند

صفحات ۳ و ۲

۱۰ واردات خودرو؛ شاید ۹ ماه دیگر
۱۲ با «یاماها» هوشمندانه به ماجراجویی بروید!
۱۵ لابی چینی در برابر آزادسازی واردات خودرو؟!
۱۳ میشلن نخستین تایر با کربن طبیعی را معرفی کرد
۹ افول اتوبوس‌سازان داخلی با تشدید تحریم‌ها و تهدیدها

لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

پارس لنت

PARS LENT
www.parslent.com

ضدیخ

کاسپین

یخ نمی‌زند

سوپر ضدیخ ضدجوش

Anti-Boil
Anti-Rust

چهار فصل

محصول فومن شیمی

فومن شیمی

www.foumanchimie.com

foumanchimiegroup



دوگانه‌سوز مذکور از اشکودا و آتودی هم قرار دارد. این موتور که ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند، به لطف اصلاحاتی مثل ضریب تراکم یک‌به‌۱۲.۵، هم کارایی بالایی دارد و هم پاک است به گونه‌ای که در هر یک‌صد کیلومتر بین ۴.۱ تا ۴.۳ کیلوگرم CNG مصرف و در هر کیلومتر بین ۱۱۱ تا ۱۱۷ گرم دی‌اکسید کربن تولید می‌کند. مجموع ظرفیت مخازن CNG گلف دوگانه‌سوز ۱۱۵ لیتر یا ۱۷.۳ کیلوگرم است که امکان پیمودن حدود ۴۰۰ کیلومتر را صرفاً با استفاده از گاز فراهم می‌کند.

فولکس‌واگن برای نسل هشتم گلف طیف گسترده‌ای از پیشرفته‌ها را ارائه می‌کند و به خریداران حق انتخاب از بین نمونه‌های بنزینی، دیزلی و هیبرید را می‌دهد. حال گزینه دوگانه‌سوز CNG هم به این موتورها اضافه شده که در گلف TGI ارائه می‌شود. این در حالی است که گروه فولکس‌واگن به تازگی دو محصول دیگر یعنی اشکودا اکتاویا G-Tec و آتودی A3 G-Tron را هم معرفی کرده بود. گلف TGI به همان پیشرفته ۵.۵ لیتر چهار سیلندر توربوشارژر مجهز است که در سینه دو مدل



عرضه گلف دوگانه‌سوز جدید فقط در اروپا!

مدیر عامل اسبق «پارس خودرو» و «سایپادیزل» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

دولت حمایت مستقیم از مصرف‌کننده را جایگزین دخالت

اشخاص حقوقی گاه نقش زبان‌باری در سلب اعتماد سهامداران و تغییر جهت‌گیری سرمایه‌عمومی به سمت بازارهای غیرمولد و تورم‌زا داشته‌اند

اگر بخواهیم نگاهی جامع به خصوصی‌سازی در صنعت خودرو از ابتدای انقلاب به این سو داشته باشیم و موضوع سهام این شرکت‌ها را بررسی کنیم، به چه مواردی خواهیم رسید؟

دهه اول انقلاب با ملی شدن صنایع راهبردی و بزرگ، انتقال سهام آن‌ها به نهادهای دولتی، سامان‌بخشی، رتق وفتق مسائل و مشکلات صنایع به‌طور کلی و خودروسازی به‌طور اخص، سپری شد.

در این دوره، گرایش فکری سیاست‌گذاران و مدیران بیشتر معطوف به مالکیت دولتی بود و برای تقویت و توسعه مالکیت دولت در شرکت‌هایی که به موجب قانون یا به اجبار و به اقتضای ضرورت بار عایت مصالح کشور نقش بلامنازع داشتند، تلاش می‌کردند. بنابراین بدیهی است بحث خصوصی‌سازی در این دوره محلی از اعراب نداشت.

چه اتفاقی رخ داد که صنایع و به خصوص خودروسازان دوباره به سمت خصوصی شدن پیش رفتند؟

بعد از سپهری شدن دهه اول به تدریج تفکر دولتی بودن جای خود را به واگذاری و انتقال مالکیت به بخش خصوصی از طریق سازمان خصوصی‌سازی یا انتقال سهام به متقاضیان و مردم از کانال بورس داد.

واگذاری یک‌جا به متقاضیان در بسیاری از موارد با مشکلاتی مواجه شد که امروزه چالش‌ها و پیامدهای سیاسی و اجتماعی آن گریبان‌گیر دولت بوده و البته عواقب ناگوار و ناخوشایند این اقدام بازتاب نامطلوبی در افکار عمومی و آحاد مردم کشور داشته است.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

سال‌هاست صنعت خودرو در گیر خصوصی‌سازی است. سهم خودروسازان به‌بخش خصوصی واگذار شده و دولت هم سهم اندکی در این شرکت‌ها دارد. با این وجود همچنان نقش دولت در این شرکت‌ها بسیار پررنگ است و تصمیمات نهایی در خصوص نوع فروش، میزان فروش و همچنین قیمت محصولات توسط دولت گرفته می‌شود. در این بین اشخاص حقوقی سهام‌دار شرکت‌ها ظاهر آن‌طور که باید و شاید نتوانسته‌اند تأثیرگذار باشند و به عقیده برخی کارشناسان ظاهراً تأثیر غیرمثبتی هم داشته‌اند. با شرایطی که برای سهام شرکت‌ها به وجود آمده است و همچنین نقش دولت در خودروسازی‌ها، حالا خودرو از یک کالای معمولی به کالایی استراتژیک تبدیل شده است. این در حالی است که شرایط باید به گونه‌ای باشد که اغلب اقشار بتوانند خودرو بخرند. اما از یک سو، شرکت‌ها مدعی تولید با زیان هستند و از سوی دیگر نیز آزادسازی قیمت‌ها باعث از دست رفتن خودرو برای بخش بزرگی از جامعه می‌شود. در این شرایط، بسیاری معتقدند دولت باید یارانه لازم را به اقشار کم‌درآمد اختصاص دهد. در خصوص وضعیت سهام شرکت‌ها و چرایی خصوصی‌سازی ناقص خودروسازی‌ها با علیرضا غمگسار، مدیرعامل اسبق شرکت‌های «پارس خودرو» و «سایپادیزل» به گفت‌وگو پرداختیم.

مصائب میز پنجم

با افزایش نرخ ارز در یک‌سال و نیم گذشته و حیاتی‌تر شدن بحث صرفه‌جویی ارزی، پوشش ساخت داخل انگیزه بیشتری پیدا کرد و از تیرماه پارسال تا امروز، چهار میز داخلی‌سازی در زمینه صنایع خودرو و قطعه‌سازی برگزار شد که نتیجه آن ۴۴۳ میلیون یورو صرفه‌جویی ارزی بوده و ۴۰ درصد از صرفه‌جویی ارزی برنامه‌ریزی‌شده را محقق کرده است. طی برگزاری این چهار میز، برای تولید داخل ۲۵۱ قطعه قراردادهایی منعقد شده که تقریباً نیمی از این قراردادها به تولید انبوه رسیده است.

بنابر آخرین آمارهای اعلام‌شده، میزان پیشرفت فیزیکی و صرفه‌جویی ارزی در میز نخست به ترتیب ۸۲ درصد تعدادی و ۶۰ درصد ارزی، در میز دوم ۶۵ درصد تعدادی و ۷۰ درصد ارزی، در میز سوم ۵۷ درصد تعدادی و ۲۷ درصد ارزی و در میز چهارم ۵۴.۵ درصد تعدادی و ۲۵ درصد ارزی بوده است.

اما هرچه در فرآیند داخلی‌سازی جلو می‌رویم، سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای ساخت داخل بیشتر و دشوارتر می‌شود که البته عمده آن نیز ارزی است. چراکه قطعات پیچیده‌تر شده‌اند و نیازمند فناوری بالاتری هستند.

در این راستا، ۱۰ امشوق از سوی قطعه‌سازان به دستگاه‌های دولتی و همچنین خودروسازان پیشنهاد شده است. در زمینه مشوق‌های دولتی، اختصاص تسهیلات با بهره پایین، اختصاص منابعی از صندوق توسعه ملی، تدوین مشوق‌های مالیاتی، حمایت‌های رسانه‌ای و تبلیغاتی، حفاظت از مالکیت معنوی و جلوگیری از واردات قطعات ساخت داخل، مدنظر است. یکی دیگر از این مشوق‌ها خرید با قیمت تمام‌شده معادل واردات در ابتدای کار و پس از آن، کاهش بها در بلندمدت است. برگزاری میز پنجم نیز که شامل ۱۶ مجموعه و ۴۳ قطعه خواهد بود و کاهش ارزبری ۲۴۲ میلیون دلاری در آن پیش‌بینی می‌شود، تا پیش از این، معطل انتخاب وزیر صنعت بود و پس از آن نیز منتظر وقت آزاد وزیر. البته وزیر جدید به تازگی بر مسند وزارت نشسته و آغاز دوره وزارت وی نیز مقارن شده است با تعطیلات اجباری برای مقابله با شیوع بیماری کرونا که این نیز در معوق شدن برگزاری میز پنجم داخلی‌سازی تأثیرگذار است. هر چند قرار است این میز به‌صورت مجازی برگزار شود. اما به‌هر حال برای این منظور نیز ناگزیر عده‌ای باید در اتاقی گرد هم آیند. آخرین شنیده‌ها حاکی از آن است که اگر تعطیلات کرونایی طولانی‌تر از این نشود، میز پنجم هم تا پایان آذرماه برگزار خواهد شد.

رکورد ۳ ساله تولید چگونه شکست؟

با عبور تولید روز گذشته گروه صنعتی ایران خودرو از مرز دو هزار و ۹۵۰ دستگاه خودرو که تمامی این سبد تولیدی اختصاص به خودروهای داخلی دارد، رکورد تاریخی در استقلال تولید در صنعت خودروی کشور به ثبت رسید. این عدد فراتر از هدف گذاری بوده است.

۱. آمار و اطلاعات تولید در گروه صنعتی ایران خودرو نشان می‌دهد، روز گذشته قریب به سه هزار دستگاه در این مجموعه به تولید رسیده که تمامی آن متعلق به تولیدات داخلی و بدون حضور محصولات مشترک با شرکای خارجی بوده است.

۲. در سبوت گذشته ۴۰۰ دستگاه از تولید روزانه به خودروهای مشترک با شرکای خارجی اختصاص داشت که امروز این تعداد کم شده و تمام سبد به محصولات داخلی اختصاص دارد.

۳. برنامه تولید ماهانه ایران خودرو و گروه دیگر ۴ هزار دستگاه است که تا پایان سال هدف ۵۰۰ هزار دستگاهی محقق خواهد شد.

۴. تعداد خودروهای دارای کسری قطعه به کم‌تر از ۶۰ هزار دستگاه رسیده و این تعداد نیز با تریخیص قطعات از گمرک در حال تکمیل و عرضه است.

۴۰ هزار دستگاه

۵. تولید روزانه ایران خودرو در روز سه هزار دستگاه کاهش ۴۰۰ هزار دستگاهی تا نخستین رکورد سال گذشته.

۶. در سبوت گذشته ۴۰۰ دستگاه از تولید روزانه به خودروهای مشترک با شرکای خارجی اختصاص داشت که امروز این تعداد از تولید روزانه کم شده و تمام سبد به محصولات داخلی اختصاص دارد.

۶ هزار دستگاه



لینکلن بر نامه‌ای برای حضور در اروپا ندارد

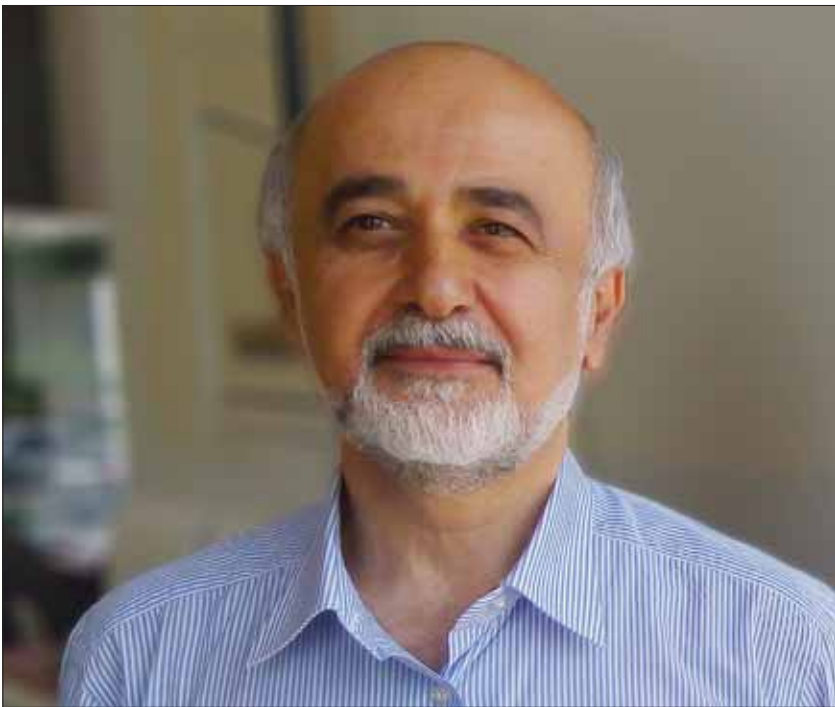


نیست بلکه یکی از مقامات رده‌بالای فورد آن را به صورت رسمی اعلام کرده است. استراتژی لینکلن همچنان بر پایه شاسی‌بلندها و کراس اوورها خواهد بود. این خودرو ساز اخیرا اعلام کرد برنامه‌ای برای بازگرداندن سدان‌های خود در آینده‌ای نزدیک ندارد و به رغم اینکه سدان‌ها در چین به عنوان یکی از مهم‌ترین بازارهای لینکلن محبوب هستند اما خبری از عرضه این محصولات نخواهد بود. در حال حاضر کانتیننتال تنها سدان تولیدی لینکلن است اما آن هم تا چند ماه دیگر باز نشسته خواهد شد.

فورد تلاش کرده تا محصولات آمریکایی بیشتری را روانه بازار اروپا کند. خودروهایی همچون مونتاناگ و اکسپلورر باعث شده‌اند اروپایی‌های بیشتری با این خودروها آشنا شوند و حتی مونتاناگ به پر فروش‌ترین خودرو اسپرت در این بازار تبدیل شده است. البته این برنامه‌ها شامل محصولات لوکس لینکلن نیستند. اگر به این فکر بودید که فورد باید برند لوکس خود را نیز در اروپا عرضه کند و بتواند سهمی از بازار لوکس سازان را به دست آورد پس بدانید این گونه نخواهد بود؛ و این یک گمانه‌زنی یا شایعه



ت در صنعت خودرو کند



واگذاری چگونه باید انجام می‌شد؟ اصولاً بهترین نوع خصوصی سازی با واگذاری سهم خودرو سازان چیست؟

به باور بسیاری از دست‌اندرکاران اقتصادی و مدیران اجرایی در سطح دولت، نمایندگان مجلس، کارشناسان رسانه و افراد حرفه‌ای، بهترین یا مناسب‌ترین گزینه واگذاری؛ انتقال سهام به مردم از طریق بازار سرمایه است. در این روش، نخست شرکت‌ها ملزم به اصلاح ساختار مالی و انطباق آن با استانداردها و ضوابط سازمان بورس هستند. دوم این که قیمت‌گذاری سهام و فروش آن‌ها از شفافیت و استحکام بالایی برخوردار خواهد بود. سومین مورد این که مالکیت به شکل عادلانه‌ای، مردمی تر شده و سبب رضایت‌مندی مردم می‌شود.

دلیل استقبال مردم از بازار سرمایه و همچنین سهم‌های دولتی طی یک سال اخیر چه بوده است؟ به نظر شما این واگذاری‌ها چه تاثیری بر اقتصاد خواهد داشت؟

عمومی کردن مالکیت شرکت‌های دولتی هم با انتظارات مردم همسو است و هم این که با تفکر و اصول حاکم بر اندیشه اقتصادی و اجتماعی و فلسفه سیاسی دولتی همخوانی و هماهنگی بیشتری دارد. همچنین از پایداری و قوام و اطمینان بیشتری برخوردار است. با اعلام سیاست دولت مبنی بر فروش سهام شرکت‌های دولتی به مردم از مجرای بورس در یک سال گذشته و تاکید بر حمایت و حفظ حقوق سهامداران، شاهد هجوم و استقبال چشمگیر مردم با ایجاد صف‌های طولانی برای اخذ کد بورسی و خرید سهام بورس بوده‌ایم. در دهه‌های دوم، سوم و چهارم سهم شرکت‌های خودرو سازی به تائی و به صورت تدریجی در بورس پذیرش و به مردم واگذار شد. صورت اسامی سهامداران بسیاری از شرکت‌های خودرو ساز و شرکت‌های تابعه اعم از تولیدی یا خدماتی بیانگر آن است که سهام دولت در اقلیت و سهامداران خصوصی در اکثریت هستند.

با وجود این که سهم دولت در شرکت‌های خودرو سازی در اقلیت است، چرا خصوصی سازی به صورت کامل و صحیح شکل نگرفت؟

به رغم این تحول و تغییر بنیادی در مالکیت‌ها، متأسفانه سایر ابعاد خصوصی سازی تاکنون به شکل شایسته‌ای مراعات نشده است. البته می‌توان دلایل مختلفی برای این خصوصی سازی ناقص ذکر کرد اما شاید مهم‌ترین آن؛ بحث اعمال مدیریت دولتی با دخالت دولت در عزل و نصب‌هاست که کماکان ادامه دارد. ضمن این که حرمت و اهمیت مالکیت سهام بخش خصوصی از دیدگاه قانونی و شرعی و مطابق

— توربالا —

اگر دولت نگران ناتوانی مردم از خرید محصولات تولیدی خودرو سازان در صورت آزاد سازی قیمت است، مابه‌التفاوت نرخ ارز یارانه‌ای را در قالب یارانه یا تسهیلات به خریداران پرداخت کند و هر گونه حمایت لازم را به جای خودرو ساز شامل حال مصرف کنندگان کند

موازن قانونی تجارت و اساسنامه شرکت‌ها با دخالت دولت در قیمت‌گذاری محصولات تولیدی و نحوه تودیع و اعمال محدودیت‌هایی در اصلاح ساختار نیروی انسانی و غیره به نحو شایسته و مطلوبی رعایت نمی‌شود. دلیل دیگر آن که هدف دولت از این برنامه راهبردی که دغدغه نگاه‌داری و در دسرهای اداره را از دوش دولت برداشته و به مردم واگذار کرده است، قاعدتاً نباید رقابت با سهامداران جدید و تحصیل درآمدهای غیر متعارف از سرمایه‌های مردم باشد.

نقش اشخاص حقوقی در سهام خودرو سازان چه بوده است؟ آیا نقش مثبتی داشته‌اند یا برعکس نتوانسته‌اند تاثیر لازم را داشته باشند؟

اشخاص حقوقی بنا به اظهارات مشاوران سازمان بورس، گاه با افزایش یا کاهش ارزش سهام به منظور تامین کسری بودجه، نقش زیان باری در سلب اعتماد عمومی و بدبینی سهامداران برای تداوم مشارکت داشته‌اند و باعث تغییر جهت گیری سرمایه عمومی به سمت بازارهای غیر مولد و تورم‌زا شده‌اند.

در راستای خصوصی سازی واقعی، بحث آزاد سازی قیمت‌ها چگونه باید انجام شود؟ به هر حال با واقعی شدن قیمت‌ها بخش بزرگی از جامعه توان خرید خود را از دست می‌دهند...

آزاد سازی اقتصادی به این معنی است که شرکت‌های خصوصی بدون استفاده از یارانه دولتی در خرید ارز و تامین مایحتاج با قیمت بازار و به تبع آن فروش محصولات با مکانیسم عرضه و تقاضای بازار، بتوانند امور خود را اداره کنند. اگر دولت نگران ناتوانی مردم از خرید محصولات تولیدی خودرو سازان در صورت آزاد سازی قیمت است، مابه‌التفاوت نرخ ارز یارانه‌ای را در قالب یارانه یا تسهیلات به خریداران پرداخت کند و هر گونه حمایت لازم را به جای خودرو ساز شامل حال مصرف کنندگان کند.

لنت های صنعتی

کلاف (رولینگ)

پرس

دنده ای

توربین ها

دامپتراک

شمش (تخت)

لنت های ذغالی

ریسندگی و بافندگی

لنت های وسایل نقلیه ریلی

واگن های باری

واگن های مسافری

خطوط مترو

لوکوموتیوها

لنت های ماشین آلات و راهسازی

لودر و بولدوزرها

کمباین

تراکتور

غلثکها

جرثقیل ها

گریدر

ماشینهای آبیاری

لنت های تجهیزات و دکل های حفاری

دیسکی

کفشکی

لنت های خودروهای سواری

دیسکی

کفشکی

بدون کفشک با کفشک

لنت های خودروهای نیمه سنگین، سنگین و فوق سنگین

کفشکی

دیسکی

لنت های موتور سیکلت

کفشکی

دیسکی

لنت های کلاچ

خودرویی

سیک

سنگین

ماشین آلات راهسازی

ماشین آلات کشاورزی

دستگاه های برش

۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

www.jahantormoz.com

info@jahantormoz.com



مرزی را به‌دست آورده است. همچنین حفاظت از زانوها و ران‌ها کفایت کرده و ساختار جلو خودرو نیز در بر خورد با مانع تست تغییر شکل چندانی نداشته است. ID.3 در برخورد با مانع جانبی و فولکس نیز امتیاز خوبی را به‌دست آورده است. این خودرو بر پایه پلت‌فرم MEB فولکس ساخته شده و قیمت پایه ۲۲ هزار و ۹۹۰ پوندی در بریتانیا و ۲۵ هزار و ۵۷۴ یورویی در آلمان دارد. ID.3 از پیش‌ران الکتریکی ۲۰۱ اسب‌بخاری و باتری ۵۸ یا ۷۷ کیلووات-ساعتی استفاده کرده و با استفاده از باتری بزرگ‌تر برد ۵۴۱ کیلومتری دارد.

فولکس واگن ID.3 الکتریکی توانست ۵ ستاره ای‌مپی را از یورو انکاپ دریافت کند. نسخه Pro این خودرو در بخش حفاظت از سرنشینان بزرگسال امتیاز ۸۷ درصد را به‌دست آورده؛ درحالی‌که امتیاز حفاظت از سرنشینان خردسسال و حفاظت از عابران پیاده نیز به‌ترتیب ۸۹ و ۷۱ درصد بوده است. دربخش دستیار ایمنی نیز هاج‌بک الکتریکی فولکس توانسته ۸۸ درصد امتیازها را کسب کند. یورو انکاپ می‌گوید حفاظت از بخش‌های حیاتی پیکر آدمک سرنشین خوب بوده؛ درحالی‌که در تست جلویی سینه راننده امتیاز



موفقیت ID.3 در تست‌های تصادف اروپایی

نارنجی پوشان جاده‌مخصوص از تنگنایی مثل تحریم، کرونا و توقف تولید پراید سر بلند بیرون آمدند

سهم ۴۹ درصدی سایپا از تولید هشت‌ماهه به‌رغم خدا حافظی با پراید

سایپا و زیرمجموعه سواری‌سازش یعنی پارس خودرو موفق شدند در هشت‌ماهه امسال ۲۷۵ هزار و ۶۱۰ دستگاه خودرو تولید کنند



آبان‌ماه به ۶۶ هزار و ۷۶ دستگاه رسید. در مدت یادشده پارس خودرو ۲ هزار و ۹۶۳ دستگاه خودرو در گروه رنو و ۵۴ هزار و ۵۴ دستگاه خودرو در گروه برلیانس تولید کرد. برپایه آمارهای سامانه کدال، در هشت‌ماهه امسال، ۳۳ هزار و ۷۰۳ دستگاه در خانواده ایکس ۱۰۰ (پراید)، ۵ هزار و ۷۶۲ دستگاه در گروه کیو ۲۰۰ (کویک) و ۳ هزار و ۹۰۷ دستگاه در گروه اس ۲۰۰ (ساینا) نیز در پارس خودرو تولید شد. براساس این گزارش، ۷ هزار و ۸۰۱ دستگاه از خودروهای تولیدی یادشده مربوط به آمار آبان‌ماه این شرکت است.



علیرضا جاپتی
ajabeti@autoworld.ir

بررسی آمارهای منتشره سامانه کدال از تولید ۵۶۶ هزار و ۸۴۴ دستگاه خودرو از سوی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو از ابتدای امسال تا پایان آبان‌ماه حکایت دارد. برپایه آمارهای سامانه یادشده، سایپا و زیرمجموعه سواری‌سازش یعنی پارس خودرو موفق شدند در هشت‌ماهه امسال ۲۷۵ هزار و ۶۱۰ دستگاه خودرو تولید کنند که نشان‌دهنده سهم ۴۸.۶ درصدی از کل تولید است. این توفیق در سالی به‌دست آمد که سایپا علاوه بر دست‌وپنجه نرم کردن با مشکلات ناشی از تحریم‌ها و شیوع کرونا، خودروهای مشترک خود با خودروسازان فرانسوی و چینی را نیز از دست داد و در میانه راه از تولید پراید نیز دست کشید.

سهم هر محصول از سبد تولید سایپا

شرکت سایپا در هشت‌ماهه امسال توانست ۲۰۹ هزار و ۵۳۴ دستگاه خودرو شامل ۵۰ هزار و ۴۱۳ دستگاه خودرو در خانواده پراید، ۱۴۰ هزار و ۵۵۹ دستگاه در خانواده تیبا، ۱۰ دستگاه سراتو، ۱۳ دستگاه آریو و ۱۸ هزار و ۵۰۹ دستگاه وانت پراید (سایپا ۱۵۱) تولید کند. همچنین ۳۰ دستگاه شاهین به‌عنوان محصول جدید و نوبرانه سایپا، در این آمارها خودنمایی می‌کند که همگی آن‌ها مربوط به آمار آبان‌ماه این شرکت است. درمجموع ۲۱ هزار و ۲۶۳ دستگاه از خودروهای مذکور در آبان‌ماه تولید شده است. برپایه داده‌های سامانه کدال، سایپا در این مدت موفق به صادرات ۳۲۱ دستگاه خودرو کامل (CBU) به سایر کشورها نیز شده است.

وضعیت تولید هشت‌ماهه پارس خودرو

مجموع تولیدات پارس خودرو نیز از ابتدای امسال تا پایان

شکست پروژه تحریم صنعت خودرو ایران در همین راستا، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به بیانات اخیر مقام‌معمربهری درخصوص جهش تولید خودرو گفت: «فرامین رهبر معظم انقلاب در زمینه رشد تولید خودرو را با تکیه بر توان قطعه‌سازان داخلی محقق خواهیم کرد». سیدجواد سلیمانی افزود: «در دو

نوربالا

گام مهم دیگر توقف تولید پراید و حذف این محصول پرتیراژ از سبد محصولات سایپا بود که با توجه به ظرفیت ۵۰ درصدی آن از کل ظرفیت تولید سایپا، یک خلأ بسیار بزرگ محسوب می‌شد. اما سایپا با برنامه‌ریزی دقیق و همکاری قطعه‌سازان این خلأ جدی را پر کرد و توانست در سال جهش تولید، به ارتقای کیفیت نیز توجه داشته باشد. وی با بیان اینکه راهبرد سایپا توسعه همکاری با صنایع دفاعی و شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه داخلی‌سازی قطعات است، تصریح کرد: «در حال حاضر بیش از ۸۰ قطعه از محصولات خود را با همکاری وزارت دفاع، نیروی هوا-فضای سپاه پاسداران و نیروی هوایی ارتش در دست ساخت و بومی‌سازی داریم و پیش‌تر نیز بخش زیادی از قطعات مورد نیاز را با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌های ایرانی داخلی‌سازی کرده‌ایم.» سلیمانی جهش تولید با ادامه استفاده از ظرفیت‌های موجود و همگام با جهش تکنولوژی را هدف امسال سایپا عنوان کرد و گفت: «توسعه همکاری با همه قطعه‌سازان داخلی به‌ویژه نیروهای مسلح و شرکت‌های دانش‌بنیان را با قدرت پیش می‌بریم.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در پایان گفت: «برنامه‌های جدیدی را در زمینه ساخت قطعات بسیار پیشرفته خودرویی با تکیه بر توان داخلی به‌اجرا درآورده‌ایم که جزئیات آن را در آینده اعلام خواهیم کرد.»

پیگیری يك موضوع

Follow up

فرید زاوه

کارشناس صنعت خودرو

شورای رقابت تعیین‌کننده‌نهایی نرخ محصولات خودروسازان

در اصلاحیه طرح ساماندهی صنعت خودرو که به گفته تدوین‌کنندگان آن، شاه‌بیت این طرح را باید عرضه خودرو در بورس دانست، تغییراتی در این بند ایجاد شده و براساس آن شورای رقابت موظف است هر ۶ ماه یک‌بار خودروهای مشمول این طرح را با توجه به شاخص‌هایی مانند تورم، شدت فاصله قیمت کارخانه و بازار، تیراژ خودرو و میزان تأثیرگذاری در بازار و قیمت مشخص کند. فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو در ادامه به بیان نظرات خود می‌پردازد.

چه اصلاحاتی در طرح تحول صنعت خودرو صورت گرفته است؟

در طرح اولیه تمام خودروها باید در بورس عرضه می‌شد؛ اما در اصلاحیه انجام‌شده، شورای رقابت هر ۶ ماه یک‌بار تعیین خواهد کرد که چه خودروهایی در بورس عرضه شود. بنابراین این طرح از جهتی شبیه به ایده وزارت صمت است؛ اما عرضه خودرو در بورس قیمت‌گذاری را دستوری نخواهد کرد؛ بلکه خودروها بر اساس قیمت رقابتی عرضه خواهند شد.

آیا هدف اصلی عرضه خودرو در بورس که کشف قیمت واقعی براساس عرضه و تقاضا بود، با ورود شورای رقابت از مسیر اصلی دور نخواهد شد؟

این تصمیم تصویر کاملی از پافشاری در برخی از سیاست‌های اقتصادی است و با وجود ناکارآمدی تصمیمات این شورا و به‌هم‌ریختگی بازار، این شورا حاضر به کنار رفتن نیست. نتیجه این اقدام این است که هر روز تصمیم جدیدی گرفته می‌شود و این طرح نیز به دلیل انتقاداتی که مطرح می‌شود، تدوین شده است. درحالی‌که هدف اصلی از عرضه خودرو در بورس کالا مشخص نیست.

اصرار بر فروش محصولات خودروسازان در فضایی غیر از مبدا کالا چه دلیلی دارد؟

اصرار بر انجام این کار به دلیل حفظ انحصار است و اگر فضایی ایجاد شود تا صدور مجوزها و مراحل انجام ثبت سفارش و سایر موارد تسهیل و خودرویی در داخل کشور تولید شود که با سه برابر قیمت در بازار فروخته نشود، صف فروش خودرو در ایران شکل نخواهد گرفت و قیمت‌ها ناخودآگاه کاهش می‌یابد. اما مجلس باید بداند که عمر قانون مقطعی نیست و قرار نیست فضای فعلی کشور مدیریت شود و تا سال‌ها به‌همین شکل انحصاری باقی می‌ماند.

نگاه

view

احمد نعمت‌بخش

دبیر انجمن خودروسازان ایران

کاهش نرخ ارز، قیمت خودرو را تک‌نرخی می‌کند

در صورت تک‌نرخی شدن خودرو فساد، واسطه‌گری، توسل به روش‌های قرعه‌کشی و فروش مشروط از صنعت و بازار این محصول رخت برمی‌بندد. کاهش نرخ ارز بر انواع بازارها از جمله بازار خودرو اثرگذار بوده است. از این رو اشخاصی که باهدف کسب سود در طرح‌های فروش خودروسازان شرکت کرده بودند، با توجه به روند نزولی قیمت این محصول در بازار برای اجتناب از سود کمتر، درصدد عرضه خودروهای ثبت‌نامی برآمدند که همین افزایش عرضه موجب کاهش اختلاف قیمت کارخانه‌ای و بازاری خودروها شد. تدابیری وجود دارد که به‌تداوم کاهش قیمت خودرو و حذف ریشه‌های احتکار و واسطه‌گری در بازار کمک می‌کند و تجربیات گذشته چراغ راه آینده است. در دهه ۷۰ نیز اختلاف قیمت کارخانه و بازار وجود داشت و بر همین اساس تصمیم بر فروش خودرو در حاشیه بازار گرفته شد که تک‌نرخی شدن خودرو از نتایج آن بود. هر کالایی که دو نرخ باشد، منشا رانت و فساد خواهد بود و با توجه به اینکه بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد تقاضاهای ثبت‌نامی کاذب است، در صورت صدور مجوز فروش خودرو بر مبنای حاشیه بازار، این تقاضاهای کاذب و سرمایه‌ای از این بازار کوچ می‌کنند.

تنها ۲۰ درصد از متقاضیان طرح قرعه‌کشی را خریداران واقعی تشکیل می‌دهند و تصمیمات اتخاذی باید خروج خودروسازان از زیان را به‌دنبال داشته باشد. زیرا خودروهای ناقص کف کارخانجات و همچنین بدهی چند هزار میلیاردی خودروسازان به‌قطعه‌سازی‌ها ناشی از قیمت تکلیفی خودرو و سرکوب مالی خودروسازان است.

زیان‌دهی خودروسازان‌ها مانع از پرداخت به‌موقع قیمت قطعه و مطالبات قطعه‌سازان و در نتیجه کاهش توان مالی آن‌ها و عدم تأمین قطعات مورد نیاز خطوط تولید و مواجهه با پدیده خودروهای ناقص شده است. زمانی که خودروسازان به سوددهی نرسند، در جهت ارتقای کیفیت، صادرات R&D حرکتی نمی‌کنند. بنابراین قیمت خودرو باید اصلاح شود.

واگذاری قیمت‌گذاری خودروهای کم‌تیراژ به خودروسازان در چارچوب فرمول سازمان حمایت درمقایسه با شرایط فعلی قطعاً موثر بوده و به کاهش زیان این صنعت کمک می‌کند؛ اما راهکار اساسی همان فروش در حاشیه بازار است و از آنجایی که موجب ساماندهی بازار و خروج خودروسازان از زیان می‌شود، یک راه میانبر و یک تیر با دو نشان خواهد بود.

خودروهای خارجی جدی نیست.»

وی با بیان اینکه واردات خودرو با این شایعه پراکنی‌ها آزاد نخواهد شد، درباره الزام آزادسازی واردات خودروهای خارجی می‌گوید: «زمان گفتار درمانی مسئولان به پایان رسیده و نمی‌توان امیدوار بود که باهم با این شیوه مدیریتی کنترل بازار را بتوان در دست گرفت.»

گرفت و این موضوع رانت و فاجعه زیادی را به‌وجود خواهد آورد.»

اواخر شهریورماه مهدی دافدر از طرح جدید مجلس مبنی بر آزادسازی مشروط واردات خودرو خبر داد و حالا خبر آزادسازی واردات خودرو خارجی در حالی این روزها در فضای مجازی دست به‌دست می‌شود که به گفته دبیر انجمن واردکنندگان خودرو «آزادسازی واردات

زاپاس

Spare Tire

گفتار درمانی؛ جایگزین آزادسازی واردات خودروهای خارجی!



فعالیت در این زمینه زیان برای سرمایه‌گذاران محرز است.»

وی افزود: «به‌قدری موانع بر سر راه واردات خودرو زیاد است که از این پس افراد برای واردات خودرو باید مشکلات زیادی را تحمل کنند. نمایندگان مجلس سکان واردات را به‌سمتی می‌کشند که نهایتاً مجوز واردات خودرو در انحصار چهار گروه خودرویی قرار خواهد

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو درخصوص موانع پیش‌روی شرکت‌های نمایندگی رسمی و واردکنندگان خودرو به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «موانع بسیاری بر سر راه واردات خودرو قرار دارد و با وجود این معضلات تجار تمایلی به واردات خودرو نخواهند داشت. اساس یک نگاه اقتصادی برپایه سود و میزان ریسک احتمالی است. درحالی‌که پیش از هر اقدامی درخصوص



یک در اضافه؛ برای نسل جدید فیات ۵۰۰ برقی



برعکس باز می‌شود و همین‌طور حذف ستون B، دسترسی به صندلی‌های عقب آن بسیار آسان‌تر خواهد بود. به دلایل ایمنی، این در عقبی تنها زمانی باز می‌شود که در جلو باز باشد. به گفته فیات، در نسخه ۳+۱ تنها ۳۰ کیلوگرم به وزن ۵۰۰ اضافه شده که تاثیری بر هندلینگ یا مصرف انرژی آن ندارد. قیمت فیات ۵۰۰+۱ در ایتالیا با احتساب مشوق ۶ هزار یورویی دولت، از ۱۹,۹۰۰ یورو برای مدل پایه اکشن آغاز می‌شود.

پس از معرفی جهانی نسل جدید فیات ۵۰۰ در دو نسخه کوپه و کابریولت طی ماه مارس، حالا سووم با نام ۳+۱ به این خانواده اضافه شده است. ویژگی اصلی این نسخه جدید، اضافه شدن یک در کوچک عقب در سمت شاگرد است که آن را به کاربردی‌ترین نسخه ۵۰۰ جدید تبدیل می‌کند. به گفته فیات، این مدل جدید مناسب پدران یا مادران شاغلی است که یک یا چند فرزند دارند. نسخه ۳+۱ ابعاد یکسانی با نسخه معمولی ۵۰۰ دارد اما به لطف در کوچک عقب که به صورت

یک مساله؛ يك پیشنهاد

Suggestion

برای بهبود وضعیت کلان صنعت خودرو چه باید کرد؟

فعالیت می‌کنند و پیش از این در وزارتخانه صمت، نقش مدیریتی داشتند، هر یک به دلایل مختلف مایل به بهبود وضعیت صنعت خودرو کشور نیستند، هر چند به گونه‌ای در تلاشند به مردم نشان دهند بر آن هستند تا شرایط را بهتر کنند تا وضعیت کنونی اصلاح شود، اما برای اصلاح صنعت خودرو کشور نیازمند مدیریت خصوصی مستقل و کارآمد هستیم. واگذاری مدیریت شرکت‌های خودروسازی به افراد اهل فن و دارای اهلیت مهم‌تر از واگذاری سهام دولتی آنان است.

مردم از خودرو به‌روز و با قیمت مناسب که امنیت جان و مالشان را نیز تامین کند، بی‌بهره‌اند. طرح‌ها و برنامه‌های بسیاری برای رونق صنعت خودرو ارائه می‌شود، اما به رغم تمام طرح‌ها و برنامه‌ها حتی تغییر مدیران مادر روند صنعت خودرو کشور تغییر مفیدی رخ نمی‌دهد، و حتی در مواردی روز به روز مشکلات آن دامنگیر مردم نیز می‌شود.

یک پیشنهاد

از نگاه برخی مسئولان کسبانی که در بخش خصوصی



مهدی پورقاسبی

رئیس اسبق کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی تهران

یک مساله

مدت‌هاست موضوع خودرو در ایران به یک معضل تبدیل شده است. تفاوتی ندارد در دوران تحریم هستیم یا غیر تحریم اما صنعت خودرو ایران هر دوره به راه خود می‌رود، بی‌آنکه

شاخص کل بورس کانال عوض کرد

بازگشت خودرویی‌ها به روند صعودی



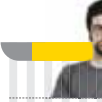
به‌عنوان رئیس جمهوری آمریکا، انتظارات توری برای آینده تا حدود زیادی کاهش پیدا کرده است. در کنار آن، با توجه به افزایش خوش‌بینی‌های ایجاد شده برای لغو تحریم‌ها و فروش دوباره نفت، زمینه کاهش قیمت دلار نیز فراهم است.

بورس دوباره جذاب می‌شود

به‌طور طبیعی با ثبات قیمت در بازار ارز، بازار سکه، خودرو و مسکن که با دلار بالا در حال معامله بودند، وارد مرحله رکود شده‌اند. بنابراین بورس با توجه به اصلاح ۴۰ درصدی که در چهار ماه اخیر تجربه کرد، تنها بازار جذاب برای سرمایه‌گذاری به حساب می‌آید. از سوی دیگر، این روزها شاهد ورود نقدینگی به بورس هستیم که این مساله می‌تواند روند صعودی فعلی را تضمین کند.

خوردند. همچنین روز یکشنبه در گروه خودرویی طی ۲۳۳ هزار نوبت معاملاتی، ۵ میلیارد سهم به ارزش ۲۶۹۰ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورسی بالغ بر ۲۹۶ هزار میلیارد تومان شد. شاخص کل نیز با افزایش بیش از ۳۶ هزار واحدی در روز یکشنبه در تراز یک میلیون و ۴۲۷ هزار واحدی قرار گرفت.

مقایسه بازارهای مالی برای سرمایه‌گذاری مناسب برخی کارشناسان معتقدند مهم‌ترین نکته قابل توجه در وضعیت فعلی اقتصاد کشور، مقایسه بازارهای مالی برای سرمایه‌گذاری مناسب و بهینه از سوی سرمایه‌گذاران است که در کنار آن باید اهمیت سرمایه‌گذاری در هر یک از آن‌ها با یکدیگر سنجیده شود. با انتخاب پابند



رامتین پیات

r.bayat@autoworld.ir

در دادوستدهای روز گذشته بازار سهام نمادهای بزرگ خودرویی دوباره به مدار صعود بازگشتند، به‌طوری‌که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، زامیاد، گروه بهمن، پارس خودرو، نیرومحرکه، سرمایه‌گذاری رنا، الکتریک خودرو شرق، سایپا آذین، ایران خودرو دیزل، فنر سازی خاور، تولید محور خودرو و لنت ترمز ایران مثبت شدند و در مقابل نمادهای چرخشگر، ایرکا پارت صنعت، کمک‌فتر اندامین و سازه‌پوش منفی

تلگرام

Telegram

حباب خودرو تا کف قیمت کارخانه کوچک می‌شود

طی یک سال و نیم گذشته افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو آنقدر شدید بود این روزها حتی با ریزش نزدیک به ۴۰ درصدی نرخ‌ها اما همچنان نمی‌توان یک خودرو کم‌کار کرد زیر ۵۰ میلیون تومان پیدا کرد. معضلی که به اعتقاد فعالان این حوزه بخشی از آن به دلیل وابستگی زنجیره تامین در این صنعت به واردات مواد اولیه و قطعات «های‌تک» و بخش دیگر به علت نوسانات ارزی است.

حمیدرضا حیدری، رئیس اتحادیه نمایندگان اتومبیل مشهد

دولت وعده‌هایی می‌دهد که بازار را دچار سردرگمی می‌کند. مدت‌هاست واردات خودرو انجام نمی‌شود و ثبت سفارش نیز بسته است، این شیوه گفتار درمانی دیگر جوابگو نیست، باید فکری برای تاثیرات منفی وعده‌های داده شده از سوی دولتمردان پیش از ایجاد تبعات غیر قابل کنترل و انفجاری در بازار انجام شود.



مصطفی مصری‌پور کارشناس صنعت خودرو

اما به دلیل کاهش نرخ ارز، بازار خودرو دچار شوک شده و انتظار برای کاهش هرچه بیشتر نرخ محصولات خودروسازان داخلی تا کف قیمتی کارخانه به وجود آمده، به همین دلیل عرضه خودرو در فضای مجازی با توجه به بسته بودن نمایشگاه‌ها چند برابر هفته‌های گذشته شده است.



حمیدرضا حیدری، رئیس اتحادیه نمایندگان اتومبیل مشهد

اگر تولیدکنندگان بتوانند جواب تمهیدات و ثبت سفارش‌ها را به موقع بدهند و رانت‌خواری صورت نگیرد، بازار ثبات پیدا خواهد کرد و قیمت‌ها، تا زمان واقعی شدن در بازار کاهش خواهند داشت.



ویژه‌ها

تدوین بسته رشد تولید و قیمت گذاری خودرو

وزیر صنعت در نامه‌ای به معاون اقتصادی رئیس جمهور خواستار بررسی بسته جهش تولید و خروج شرکت‌های خودروساز از زیان دهی شد. در نامه علیرضا زرم‌حسینی به محمد نهاوندیان آمده است: «این بسته اجرایی با سر فصل‌های تولید، رفع مشکلات اقتصادی و



قیمت گذاری محصولات شرکت‌های خودروساز، افزایش تیراژ تولید و تولید بدون ضرر و نهایتاً ایجاد آرامش در بازار خودرو و حذف واسطه‌گری در این بازار، با ساعته‌ها کار کارشناسی و مشارکت تشکل‌های بخش خصوصی و خبرگان عرصه صنعت خودرو کشور تهیه شده است.»

دیگه چه خبر؟

اخذ مالیات؛ پوشش دهنده فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد خودرو



حفظ حقوق مردم، جمعی از نمایندگان مجلس طرحی را با عنوان طرح «تحول بازار و صنعت خودرو سبک» ارائه کرده‌اند که به موجب آن پیشنهاد شده است خودرو در بورس کالا عرضه و اختلاف قیمت کشف شده در بورس کالا و نرخ مصوب به عنوان مالیات اخذ شود.

واسطه‌گران با خرید خودرو از کارخانه و فروش آن در بازار آزاد، سود فراوانی کسب می‌کنند، در چنین شرایطی مصرف‌کننده واقعی مجبور به خرید خودرو با قیمت بازار آزاد است و اختلاف قیمت بین بازار آزاد و نرخ مصوب دلالت می‌شود. از همین رو به منظور

اینفوگرافش

Infography

عددگرافش

Numerat Graphy

دستگاه خودرو



فروش خودروهای هیبریدی در بازار اروپا طی ماه اکتبر به ۷۷ هزار دستگاه خودرو رسیده است.

فورد پوما

۹,۰۵۴

دستگاه خودرو



فیات پاندا

۹,۶۱۱

دستگاه خودرو



تویوتا کرولا

۹,۷۲۸

دستگاه خودرو



تویوتا یاریس

۱۳,۳۳۸

ستگاه خودرو





ارتقای نرم افزار خودران تسلا ظرف دو هفته آینده

«ایلان ماسک، مدیرعامل شرکت تسلا روز جمعه اعلام کرد که به احتمال زیاد روند ارتقای گسترده سیستم نرم افزاری «تمام خودران» آن ها طی دو هفته آینده اجرا خواهد شد. در ماه اکتبر تسلا نسخه آزمایشی از نرم افزار «تمام خودران» خود را عرضه کرد که به صورت یک به روز رسانی اختصاصی برای تعداد محدودی از راننده های «حرفه ای و با دقت» ارائه شد. اما ماسک اخیراً در توییت خود اعلام کرده که



احتمالاً طی ۲ هفته آتی نسخه اولیه با گسترده گی بیشتری بین راننده ها عرضه خواهد شد. این توییت در پاسخ به سوالی درباره عرضه این نرم افزار در مینه سو تا منتشر شده است. ماسک پیش از این نیز وعده داده بود که تا پیش از پایان سال جاری نسخه به روز سانی شده از این نرم افزار عرضه خواهد شد. ویژگی اصلی این نرم افزار جدید را می توان افزایش حجم ذخیره سازی داده ها دانست.

نسخه هیبرید از هوندا HR-V به روزرسانی شد



«هوندا برای بازار اروپا و انگلستان نسخه جدیدی از هوندا HR-V در نظر گرفته که از لحاظ توانایی های برقی ارتقا یافته است. در بازار بریتانیا قرار است این کراس اوور از ماه دسامبر صرفاً در نسخه هیبرید عرضه شود.

این در حالی است که برای این خودرو ژاپنی قیمت پایه ۳۰ هزار و ۱۸۰ پوندی در نظر گرفته شده است. در این نسخه جدید غیر از استفاده از لوگو آبی رنگ هوندا و استفاده از عبارت «e:HEV» در ابتدای نام آن، از پیشرانه برقی در زیر کاپوت استفاده شده که کمک زیادی به پاک تر شدن، کاهش مصرف سوخت و افزایش توان این خودرو کرده است.

در بحث تجهیزات غیر از رنگ های ۱۸ اینچی، این خودرو در سطح پایه نیز مجهز به امکانات جذابی همچون شیشه با قابلیت ایجاد محیط شخصی، هدفون بی سیم شخصی و سیستم مولتی مدیا با سیستم عامل اندروید کار و ایل کار پلی شده است. این خودرو مر تفع با پیشرانه ۲ لیتری طی ۸.۸ ثانیه توان رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. البته در نسخه های دو دیفرانسیل این شتاب گیری ظرف ۹.۲ ثانیه صورت می گیرد.

تحلیل های جدید درباره ادغام تاریخی فیات - کرایسلر و PSA

دست بالای فرانسوی ها



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

«در بیانیه های عمومی که در خصوص به وجود آمدن کمپانی جدید استلانتیس از در هم آمیختن دو گروه خودروسازی فیات - کرایسلر و PSA منتشر می شوند، این امر «ادغامی برابر» نامیده می شود. اما آن طور که از اسناد مالی بر می آید، واقعیت این ادغام چیز دیگری است و طبق نظر بسیاری از کارشناسان با این پیوند عملا فیات - کرایسلر که شامل برندهای جیب، رم، دوج، مازراتی، آلفارومو، لاتیجا و فیات می شود، به مالکیت PSA فرانسه در خواهد آمد.

«در کنترل پژو تحلیل گران از مدت ها پیش این ظن را داشتند که PSA (مالک برندهای پژو، سیتروئن، DS و اویل) به عنوان طرف قدرتمندتر این ادغام خواهد بود؛ حتی با وجود اینکه جان الکسان از فیات - کرایسلر قرار است ریاست هیات مدیره این گروه جدید خودروسازی را برعهده داشته باشد. این طور که از شواهد و قرائن مربوط به شرایط ادغام که قرار است اواخر ماه ژانویه سال بعد در بارماش رای گیری شود بر می آید، این تحلیل گران چندان نیز براه نرفته اند و اصل ماجرا این است که بعد از نهایی شدن ادغام، طرف فرانسوی کنترل طرف آمریکایی - ایتالیایی را در دست خواهد گرفت.

بر اساس ارزیابی های شاخص های مالی تحت استانداردهای بین المللی گزارش های مالی و در نظر گرفتن شرایط و حقایق مشهود، از جمله بیانیه های مالی منتشر شده، مدیران فیات - کرایسلر و PSA مصمم هستند که کمپانی پژو به عنوان مسئول مقاصد مالی و مالکیتی معرفی شود. هفته گذشته فیات - کرایسلر بیانیه مالی مربوط به آینده خود را منتشر کرد و علاوه بر بازارهای بورس در اختیار کمیسیون بورس و اوراق بهادار ایالات متحده قرار داد.

خبر News

فولکس واگن ID.1 و ID.2 در راه هستند

«فولکس واگن به دنبال گسترش سبد محصولات الکتریکی خود با دو محصول کوچک تر از ID.3 است. این خودروساز آلمانی روی محصولاتی جذاب برای اروپایی هایی تمرکز خواهد داشت که به دنبال یک خودرو شهری پاک و بدون آلایندگی هستند. این خودروهای الکتریکی کوچک می توانند جایگزین آپ کنونی شوند. البته مدل بزرگ تر می تواند حتی جای پولو رانیز بگیرد؛ اما فعلاً در این باره تصمیم نهایی گرفته نشده است. همانند ID.3 و بسیاری دیگر از محصولات الکتریکی فولکس واگن، این خودروهای کوچک از پلت فرم MEB استفاده خواهند کرد. شاید فولکس در حرکتی هماهنگ با دیگر محصولاتش، نام کوچک ترین خودرو الکتریکی خود را ID.1 یا بگذارد و مدل دوم با ابعاد پولو را نیز ID.2



بنامند. در حال حاضر به نظر می رسد ID.2 روند توسعه خود را بیش تر پی گرفته است. فولکس واگن می خواهد این خودرو را تا سال ۲۰۲۳ و با قیمت حدود ۲۰ هزار یورو تولید کند. این خودرو به منظور کاهش هزینه ها شاید از باتری لیتیوم - آهن سولفات استفاده کند و این باتری نسبت به نمونه های لیتیوم - یونی تر ا کم انرژی کمتری دارد. ظاهر ID.1 تا سال ۲۰۲۵ عرضه نخواهد شد. اشکودا و سئات نیز نسخه های الکتریکی مخصوص خود را عرضه خواهند کرد.

رالف برنداستاتر، رئیس برند فولکس واگن برنامه های این شرکت برای تولید خودروهای الکتریکی کوچک تر را اعلام کرده است. او می گوید: «البته ما باید در نظر داشته باشیم که کلاس های سطح پایین تر در آینده تقاضای زیادی برای خودروهای الکتریکی خواهند داشت و ما در حال حاضر ایده هایی را برای این کلاس ها تدارک می بینیم. ما به زودی روی آن ها بحث خواهیم کرد و خودروهای حاضر در کلاس های کوچک تر مهم بوده و برای ما بسیار جالب هستند.» برنداستاتر همچنین گفته بود پیش از عرضه نسخه های تولیدی نهایی، از مدل های کانسپت رونمایی خواهد شد؛ روانی که برای نسخه های قبل از این سری نیز پیش گرفته شده بود و البته نشان داد که تفاوت زیادی بین نسخه های کانسپت و نمونه های تولید انبوه وجود ندارد.

مالکیت خود را به دست آورد و در سال ۲۰۰۹ اعلام ورشکستگی کرد. پس از آن فیات مالکیت این شرکت آمریکایی را به دست آورد و این دو شرکت در سال ۲۰۱۴ با هم ادغام شدند.

موازنه سهام

اگر چه شاید همه این حاضر فابرای رعایت دستورالعمل های مربوط به شرط و شروط مسئولیت پذیری در گروه های خودروسازی باشد، اما به هر حال PSA دقیقاً در همان موقعیتی است که بسیاری از تحلیل گران پیش تر پیش بینی کرده بودند.

از یازده عضو هیات مدیره استلانتیس، ۶ نفر (از جمله کارلوس توارس که برای ۵ سال آینده مدیریت این شرکت را برعهده خواهد داشت) فرانسوی هستند؛ به اضافه اینکه PSA به منظور موازنه مشارکت، به سهامداران هر دو طرف اضافه پرداخت پیش از ادغام می پردازد.

این بحث وجود دارد که بزرگ ترین سهامدار فیات - کرایسلر یعنی هلندینگ اکسور که به خانواده آنی یلی تعلق دارد، با در اختیار داشتن ۱۴.۴ درصد از سهام استلانتیس بزرگ ترین سهامدار این گروه خودروسازی آمریکایی - اروپایی خواهد بود.

برای مقابله با این خانواده پژو ۷.۲ درصد از سهام را در اختیار خواهد داشت و به علاوه شرکت چینی دانفنگ و دولن فرانسه نیز به ترتیب مالک ۵.۶ و ۶.۲ درصد از سهام خواهند بود که بر اساس گمانه زنی ها اگر بحثی پیش بیاید، همگی از طرف فرانسوی ادغام حمایت خواهند کرد.

همچنین در حالی که فیات - کرایسلر PSA را می بعد تا استلانتیس به دنیا بیاید، سهامداران PSA ۱.۷۴۲ از سهام فیات - کرایسلر را به ازای هر سهم PSA به دست خواهند آورد.

این پساداش بزرگی برای PSA خواهد بود که از مدت ها پیش نتوانسته بود به بازار آمریکای شمالی راه پیدا کند. فیات - کرایسلر در ۴۰ کشور جهان به فعالیت مشغول است و خودروها و وانت هایش را در ۱۳۰ کشور به فروش می رساند.



سابقه ادغام نابرابر

فیات - کرایسلر می گوید این «ادغام برابر» به مورد دیگری از این جنس ادغام های بزرگ تاریخی در صنعت خودرو شباهت دارد که در آن دایملر و کرایسلر در سال ۱۹۹۸ آن را با سرمایه ای ۳۶ میلیارد دلاری ترتیب دادند. اما آن طور که از بررسی تاریخ برمی آید، در این ادغام نیز کرایسلر دست پایین تر را داشته و موقعیت بسیار شبیه به چیزی بوده که امروز فیات - کرایسلر با آن روبه روست.

دوران همکاری دایملر - کرایسلر برای این کمپانی آمریکایی بسیار بد و آسیب رسان بود و به ویژه اینکه ۸۰.۱ درصد از سهام این شرکت آمریکایی تنها به قیمت ۷.۴ میلیارد دلار به یک شرکت خصوصی به اسم سربروس کپیتال منجمنت فروخته شد.

تا اینکه با ضمانت ۴ میلیارد دلاری دولت اوباما، بار دیگر

تجزیه و تحلیل

تحلیل گران از مدت ها پیش این ظن را داشتند که PSA (مالک برندهای پژو، سیتروئن، DS و اویل) به عنوان طرف قدرتمندتر این ادغام خواهد بود و مدیران فیات - کرایسلر و PSA تصمیم گرفته اند کمپانی پژو را به عنوان مسئول مقاصد مالی و مالکیتی معرفی کنند

مونیکس ها به فکر تولید برقی های کوچک تر هستند

فولکس واگن ID.3 برقی باشیم که فروش آن از ماه سپتامبر آغاز شده بود. البته در حال حاضر فولکس واگن اطلاعات زیادی از این محصول منتشر نکرده و نمی دانیم که این خودرو قرار است چه ظاهری داشته باشد، چه زمانی عرضه می شود و حتی قرار است در چه سایتی و خط مونتاژی تولید شود.

اما این خودروساز اعلام کرده که با افزایش سخت گیری ها در اتحادیه اروپا در زمینه محدودیت های آلایندگی، آن ها مجبور به ارتقای حجم فروش هیبریدها و برقی های خود در بازار محلشان تا سال ۲۰۳۰ هستند. بر اساس هدف گذاری جدید رشد فروش خودروهای پاک در اروپا تا این سال برای فولکس واگن باید تا میزان ۶۰ درصد باشد.

«بر اساس برنامه ای که در اختیار «رویترز» قرار گرفته، گروه فولکس واگن با توجه به افزایش سختگیری در مقررات زیست محیطی، در حال توسعه محصولات کوچک تر برقی برای تولید انبوه و عرضه گسترده در بازار است.

مونیکس ها باور دارند که این روش می تواند به آن ها در فروش بیشتر در عصر خودروهای سبز کمک کند. بر اساس پروژه ای که BEV های کوچک (Battery Electric Vehicle) یا خودرو الکتریکی باتری نام گرفته، مهندسان این گروه خودروسازی در حال توسعه خودروهای تمام برقی در ابعاد مدل پولو هستند که قیمت نهایی آن چیزی حدود ۲۰ الی ۲۵ هزار یورو (معادل ۲۴ الی ۳۰ هزار دلار) خواهد بود. بنابراین باید منتظر عرضه خودروهای برقی ارزان قیمت تر ی نسبت به





قیمت گذاری آرتئون مدل ۲۰۲۱



جدید است. همچنین چراغ های عقب جدید و سه رنگ بدنه متفاوت نیز در دسترس هستند. داخل کابین آرتئون فیس لیفت کاکبیت ارتقا یافته با ترمیم جدید، سیستم نورپردازی با ۲۰ رنگ و سطوح لمسی دیجیتال با باز خورد و... دیده می شوند. فولکس واگن آرتئون ۲۰۲۱ از سه ماهه پایانی سال جاری وارد نمایندگی های فروش شده و البته خبری از نسخه های آرتئون R با شوتینگ بریک در آمریکا نخواهد بود.

«اوایل سال جاری فولکس واگن اقدام به فیس لیفت آرتئون کرد و حالا این خودرو پرچم دار، روانه بازار آمریکا شده است. قیمت آغازین مدل پایه آرتئون SE مدل ۲۰۲۱ ۳۶۹۹۵ دلار اسسات که به این مبلغ باید ۱۱۹۵ دلار هزینه های تحویل را نیز اضافه کرد. به این ترتیب بهای خودرو یادشده یک هزار دلار بیشتر از مدل سال ۲۰۲۰ است اما این افزایش قیمت به نوعی توجیه دارد. آرتئون ۲۰۲۱ دارای نمای جلوی بازنگری شده با جلوینجره دید و نوار نورانی

چینی

Chinese

همکاری مرسدس بنز و جیلی برای ساخت موتورهای کم مصرف جدید



«کمپانی خودروسازی دایملر آلمان و همچنین جیلی چین با انتشار یک بیانیه، از سرعت بخشیدن به همکاری های خود در راستای طراحی، تولید، تجاری سازی، مهندسی و توسعه محصولات جدید خبر دادند و

یکی از پروژه های مهم آنان طراحی و ساخت موتورهای نسل جدید کم مصرف با بازدهی بالا است. کمپانی خودروسازی جیلی که موفق به خرید بخش کوچکی از سهام دایملر شده، همکاری متقابل را آغاز کرده و قرار است در زمینه طراحی، تولید و تجاری سازی، مهندسی و توسعه محصولات جدید با یکدیگر همکاری های بیشتری داشته باشند. یکی از اهداف این برنامه همکاری مشترک، طراحی و توسعه پیشرفته های درون سوز نسل جدید با امکان ساخت در چین و اروپا خواهد بود که در کنار مصرف سوخت بسیار پایین، می تواند بازدهی بسیار خوبی برای کاربران خود داشته باشد. یکی از اعضای هیات مدیره دایملر و مرسدس بنز این خبر را تایید و سپس اعلام کرد دو کمپانی خودروسازی دایملر و جیلی تصمیم جدی برای تولید نسل جدید موتورهای مدرن، اقتصادی و پاکسوز دارند که از آلایندگی نزدیک به صفر برخوردار است و می تواند بازدهی خوبی برای کاربران داشته باشد.

پیش فروش

Pre Sale

قرعه کشی طرح مشارکت در تولید ایران خودرو انجام شد



«هشتم آذرماه، مراسم قرعه کشی طرح مشارکت در تولید ایران خودرو انجام شد و برندگان این طرح مشخص شدند. همزمان با این قرعه کشی، شرایط فروش ایران خودرو به صورت تحویل فوری و پرداخت نقدی نیز منتشر شد. در

طرح مشارکت در تولید ایران خودرو، متقاضیان می توانستند از بین محصولاتی همچون دنا پلاس، پژو ۲۰۷، دستی، پارس TUV5، رانا پلاس و سورن پلاس خودرویی را برای پیش خرید انتخاب کنند. موعد تحویل خودروها فروردین تا آذر ۱۴۰۱ تعیین شده اما نکته مهم در این شرایط، فقدان شرط سند در رهن است که امکان فروش خودرو پس از تحویل را برای مشتریان فراهم می کند. سود مشارکت در نظر گرفته شده در شرایط مشارکت در تولید ایران خودرو نیز بین ۹ تا ۱۲ درصد بوده است. در این مراسم، ۱۵ هزار مشتری به عنوان فهرست اصلی و برابر با همین تعداد نیز به عنوان فهرست ذخیره انتخاب شدند. متخخبان، به مدت پنج روز مهلت دارند نسبت به واریز وجه اولیه خودرو اقدام کنند. در صورت عدم واریز، نفراحت ذخیره جایگزین خواهند شد. این طرح نیز مانند طرح های فروش فوق العاده دارای محدودیت های ثبت نام بوده و داشتن گواهینامه و نداشتن پلاک انتظامی فعال الزامی است.

چینی ها گوی افزایش قیمت را از سایر خودروها در بازار می ربایند

آیا روند کاهش قیمت خودرو موقتی است؟



شامل خودروهای چینی که تولید آن ها متوقف شده است، نیز می شود. به عنوان مثال برلیانس H320 پارس خودرو، با موتور ۱۶۰۰ سی سی که حدود ۲ سال پیش به مبلغ ۶۷ میلیون تومان قابل خریداری بود، اکنون ۲۴۰ میلیون تومان قیمت دارد. دانگ فنگ H30 کراس ایران خودرو نیز که یکی از خودروهای اتوماتیک در بازه قیمتی ۵۰ تا ۶۰ میلیون تومان به شمار می رفت، اکنون در نسخه صفر کیلومتر با مدل ۱۳۹۸ قیمتی معادل ۳۴۵ میلیون تومان دارد. البته باید گفت در شرایط فعلی بازار، خرید خودروهایی که تولید آن ها متوقف شده، همواره یک ریسک محسوب می شود زیرا امکان دسترسی مناسب به خدمات پس از فروش و قطعات یدکی در تمامی نقاط کشور برای آن ها وجود ندارد. اما اتفاق عجیب آنکه برعکس خودروهای داخلی در بازار، ارزش آن تر از قیمت کارخانه هستند. البته همچنان اختلاف قیمت کارخانه ای و بازار خودروهای داخلی قابل توجه است. هرچند به رغم کاهش قیمت بازار طی هفته های اخیر و افزایش نرخ رسمی کارخانه طی سه ماه گذشته اما همچنان فاصله قابل توجهی بین قیمت بازار و نرخ کارخانه وجود دارد که انگیزه افراد برای سفته بازی را زنده نگه داشته است. به عنوان مثال پژو پارس صفر کیلومتر در کارخانه حدود ۱۲۱ میلیون تومان قیمت گذاری شده است اما نسخه های صفر کیلومتر این خودرو در بازار به قیمت ۱۹۰ میلیون تومان آگهی می شوند. طبیعی است با افزایش تعداد خودروهای صفر کیلومتر تحویلی سری جدید ایران خودرو که سند آن ها تا یکسال در رهن کارخانه است، مشتریان توقع دارند قیمت ها باز هم کاهش یابد زیرا امکان انتقال سند خودروهای صفر کیلومتر داخلی وجود ندارد و خرید و فروش آنها به صورت قول نامه ای انجام می شود.

قرنطینه به دلیل شیوع کرونا را جبران کنند، دست به چنین اقدامی زدند. البته در شرایط کنونی مشخص نیست بازار خودرو همچنان روند کاهشی خود را حفظ خواهد کرد یا خیر زیرا هیچ کس نمی تواند در شرایط نوسانی نرخ ارز تصمیمی برای ثبات بازار خودرو بدهد. هرچند نرخ ارز نزولی است اما متأسفانه روند نوسانی چندماه اخیر بازار چشم مردم را تا حدودی ترسانده است. اتفاقی که باید نسبت به وقوع دوباره آن در بازار خودرو هوشیار بود. به رغم تمام این اتفاقات برخی خریداران همچنان از بیم ریزش بیشتر خودروهای میلیاردی خود، سعی در فروش این خودروها حتی به صورت قول نامه ای دارند زیرا احتمال می دهند قیمت این خودروها در آینده بیشتر ریزش کند. البته حدود دو سال از ممنوعیت واردات خودرو می گذرد و در این مدت بسیاری از خودروهای وارداتی در گمرک کشور انبار شده اند، علاوه بر آن نبود خودروهای خارجی جدید در بازار منجر به افزایش شدید قیمت خودرو وارداتی شده بود که به طبع آن قیمت خودروهای داخلی نیز افزایش داشتند. در این میان اما قیمت خودروهای چینی با افزایش قیمت شدید مواجه شد. اتفاقی که خرید این خودروها را برای برخی اقبال جامعه که بودجه آنها به خرید خودروهای وارداتی نمی رسید و برای خرید خودرو بهتر به چینی ها رو می آوردند بسیار سخت یا غیر ممکن کرده است. به شکلی که جک J4 اتوماتیک از محصولات کرمان موتور که به عنوان یک سدان اقتصادی و اتوماتیک وارد بازار شد، اکنون ۳۶۰ میلیون تومان از سوی کارخانه قیمت گذاری شده است. این در حالی است که جک J4 به قیمت ۳۳۰ میلیون تومان یعنی ۳۰ میلیون تومان ارزان تر از نرخ کارخانه در بازار قابل خریداری است. افزایش قیمت خودرو بدون تفاوت عمل می کند و حتی



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

«پس از اعلام پیروزی جو بایدن در انتخابات ریاست جمهوری ۲۰۲۰ آمریکا، روند کاهشی نرخ ارز در بازار به شکل قابل توجهی آغاز شد که این روند ناشی از خوش بینی به آینده بازار و بازگشت آمریکا به برجام بود. همزمان با این روند کاهشی، برخی بازارها از جمله بازار خودرو نیز دچار کاهش قیمت شدند و تغییرات مهمی به ویژه در حوزه قیمت خودروهای وارداتی رخ داد. این روند کاهشی قیمت که بسیاری آن را موقتی می دانند، سبب شد بازار خودرو بیش از پیش وارد رکود شود و خریداران در انتظار قیمت های پایین تر باشند. از سوی دیگر در پی اعمال قرنطینه دو هفته ای، بسته بودن مراکز تعویض پلاک و نمایشگاه های خودرو و عملاً خرید و فروش خودرو امکان پذیر نیست و فعالان بازار به امید بهبود شرایط دست نگه داشته اند.

چنین رویدادهایی در بازار خودرو باعث شده اغلب کسانی که در حوزه فروش فعالیت می کنند از روند افزایشی قیمت ها بعد از این دوران قرنطینه دو هفته ای خبر بدهند. اتفاقی که دقیقاً بعد از تعطیلی ایام نوروز ۹۹ و ادامه دار شدن آن تا پایان فروردین ماه رخ داد. در آن زمان و بعد از تعطیلی یک ماهه کشور، فروشندگان و نمایشگاه داران خودرو با روند صعودی قیمت ها در بازار روبه رو شدند، اتفاقی که حتی باعث تعجب بسیاری از فروشندگان بازار شد. البته شاید بتوان گفت دلیل آن زمان طولانی تعطیلات بود به همین دلیل بسیاری از دلالتان برای آن که ضررهای ناشی از

پیشنهاد

Offer

برای خرید اموی ام ۵۳۰ چه بودجه ای نیاز است؟

«بازار خودرو ایران طی دوده گذشته شاهد پیشروی آرام و همه جانبه چینی ها بوده است. در حالی که یک دهه پیش مشتریان خرید خودرویی همچون سمند را نسبت به لیفان ۵۲۰ برتر می دانستند، امروزه خرید خودروهای چینی برای بسیاری از مصرف کنندگان به یک رویا تبدیل شده است. در حقیقت تلاش های خستگی ناپذیر خودروسازان چینی و بهبودهای مکرر آن ها در زمانی کوتاه، سبب شد ایرادات ساختاری محصولات چینی به مرور رفع شود و با خودروهای بهتر از گذشته روبه رو باشیم. یکی از برندهای شناخته شده چینی در بازار ایران که چنین روندی را طی کرده، برند اموی ام است. اموی ام ۵۳۰ یک سدان



جمع و جور است که با نام چری A5 در بازار چین شناخته می شود. این خودرو در فاصله سال های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۵ توسط مدیران خودرو در ایران عرضه شد و به رقابت با خودروهایی همچون لیفان ۶۲۰ و سمند پرداخت. هنگام ورود اموی ام ۵۳۰ به بازار ایران برندهایی همچون جیلی، بی وای دی یا گرتیوال وارد کشور نشده بودند، از این رو مدیران خودرو توانست با استفاده از تبلیغات و بازاریابی مطلوب، توجه بخش بزرگی از جامعه خریداران را به محصول خود جلب کند. در شرایط فعلی برای خرید اموی ام ۵۳۰ در نسخه های کار کرده، نیاز به تامین بودجه حداقلی در حدود ۱۲۰ میلیون تومان خواهید داشت و با افزایش سطح بودجه به ۱۵۰ میلیون تومان، انتخاب های بیشتری پیش روی شماست. بازه انتخاب اموی ام ۵۳۰ برای خریدار با افزایش سطح بودجه تا ۲۰۰ میلیون تومان نیز گسترش خواهد یافت. آخرین نمونه های ساخته شده از اموی ام ۵۳۰ با کارکرد کم و بدنه سالم حدود ۳۰۰ میلیون تومان در بازار آزاد قیمت گذاری می شوند.

تولید

Production

برنامه فولکس برای تولید خودروهای برقی

«فولکس واگن به احتمال زیاد خودروهای برقی آپ و پولسورا با ID.1 و ID.2 جایگزین خواهد کرد. این اقدام نشان می دهد این خودروساز به دنبال ارائه خودروهای برقی ارزان تر است. فولکس واگن قصد دارد سبد محصولات برقی خود را بسط دهد و دو مدل کوچک تر از ID.3 به دامنه مدل های برقی خود اضافه کند. مدل های کوچک تر از ID.3 مشتریان و خریداران اروپا را هدف قرار داده اند که به دنبال خودروهای درون شهری هستند و مقررات سختگیرانه آلایندگی را بهتر رعایت می کنند. این خبر را اتوموتیونیز اروپا منتشر کرده که خبر رسمی



فولکس واگن نیست و بیشتر در حد حدس و گمان است و این خودروهای برقی جدید به احتمال زیاد خودروهای قدیمی تر را از گردونه تولید خارج خواهد کرد. همان طور که انتظار می رود، فولکس واگن تلاش می کند از سرمایه گذاری هنگفتی که برای معماری جدید پلت فرم MEB کرده، حداکثر استفاده را ببرد. طبیعی است کوچک ترین خودرو برقی را با ID.1 نامگذاری کند. خودرو در حد اندازه پولو می تواند نام ID.2 داشته باشد. در شرایط فعلی ID.2 پیشرفت بیشتری داشته اما بعید است زودتر از سال ۲۰۲۳ وارد خیابان های اروپا شود. انتظار می رود قیمت آن هم بین ۲۰ تا ۲۴ هزار یورو باشد. برای کاهش هزینه هم به احتمال زیاد پیل های لیتیوم، آهن و فسفات در باتری های آن به کار خواهد رفت. کوچک ترین خودرو برقی احتمالی فولکس واگن ID.1 زودتر از سال ۲۰۲۵ آماده نخواهد شد.



مشکلات شروع به بررسی کرده و تحلیل‌ها نشان داده‌اند دلیل این مشکل وجود خطا در فرایند تولید تأمین‌کننده بوده که از اتصال شیشه تمیز نشده در بدنه استفاده کرده است. کمیته تولید فراری در ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۰ جلسه‌ای تشکیل داد و خروجی جلسه نیز این فراخوان است. این خودرو ساز ایتالیایی اقدام به تعویض شیشه عقب خودروهای یادشده خواهد کرد. مالکان و نمایندگی‌های فراری نیز ۶ دسامبر اطلاعیه مربوط به این فراخوان را دریافت خواهند کرد.

فراری اقدام به فراخوان ۱۰۶۳ دستگاه ۸۱۲ سوپر فست مدل ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ در آمریکا خواهد کرد. دلیل فراخوان این خودروها احتمال کنده شدن شیشه عقب است. زیرا به خاطر اتصال نادرست شیشه عقب احتمال دارد که چسب پائل در طولانی مدت جدا و شیشه عقب از جای خود کنده شود. اولین نمونه از این مشکل که فراری از آن آگاه شد، در ۱۱ می ۲۰۲۰ و در آلمان ثبت شده، پس از آن دو گزارش دیگر نیز از همین کشور به دست فراری رسیده است. فراری با دیدن این



فراخوان نسخه سوپر فست فراری ۸۱۲

تنها ۱۳۰ دستگاه دوکاتی با ظاهر لامبورگینی به بازار می‌آید

2 ویژگی‌هایی که هیجان را بیشتر می‌کند

مهندسان دوکاتی برای آنکه دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی از محصولات دیگر و حتی نسخه‌های دیگر دیاول متمایز باشد، از سیستم تعلیق قابل تنظیم سفارشی استفاده کرده‌اند.

در محور جلو دو دامپر (کمک فنر) به قطر ۴۸ میلی‌متری قابل تنظیم سفارشی از کمپانی Öhlins و در محور عقب دامپر (کمک فنر) هیدروپنوماتیکی (که در بخش بالای این دامپر گاز فشرده نیتروژن قرار دارد) به سفارش Öhlins با ساختار مونوشوک (دامپر در میانه سازه)، اهرم‌های آلومینیومی برای جذب ضربات و تایر با سایز ۱۲۰/۷۰ پیرلی Diablo Rosso III با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و تایر با سایز ۲۴۰/۴۵ پیرلی Diablo Rosso III با رینگ ۱۷ اینچی سواری با کیفیتی را به راکب هدیه می‌کند.

البته سیستم کنترل سواری وضعیت رانندگی Riding Mode و Power Mode تجربه خاصی از دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی را به ارمغان آورده است. در زمینه ایمنی نیز سیستم ترمزهای خنک‌شونده در جلو با دو دیسک ۳۲۰ میلی‌متری، کالیپر چهار پیستون M50 سفارشی برمیو با هماهنگی سیستم ABS چهار گانه کمپانی بوش و در عقب نیز تک دیسک ۲۶۵ میلی‌متری با کالیپر دو پیستون برمیو و ABS کمپانی بوش، ضمن تعریف سیستم‌های الکترومکانیکی و الکترونیکی هوشمند کنترل کشش دوکاتی، کنترل دینامیکی دوکاتی و کنترل چرخ‌های دوکاتی؛ ایمنی بالایی را برای راکب و سرنشین فراهم می‌آورد. از دیگر تجهیزات ایمنی و رفاهی دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی می‌توان به کروژ کنترل، سیستم تسریع تعویض دنده‌ها، قطعات فیبر کربنی بدنه، سیستم لانچ کنترل دوکاتی، سیستم تعلیق قابل تنظیم و نمایشگر ۱۳ اینچی TFT با قابلیت اتصال به گوشی هوشمند و سیستم مولتی مدیا دوکاتی اشاره کرد.



3 قیمت و زمان عرضه

اگرچه برای خرید لامبورگینی سیان باید ۳٫۶ میلیون دلار هزینه کرد، اما آیا قیمت دوکاتی دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی نیز چنین خواهد بود؟ این اسپرت‌ساز ایتالیایی برای درانه خود که نتیجه همکاری با مهندسان لامبورگینی است، قیمت ۴۸ هزار و ۶۰۰ دلار در نظر گرفته و تنها ۶۳۰ دستگاه از دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی تولید و راهی خیابان‌های می‌شود. در خصوص زمان ارائه نیز مطابق آنچه دوکاتی اعلام کرده است از دومین ماه سال ۲۰۲۱ یعنی فوریه عرضه آن آغاز خواهد شد، هر چند پیش‌فروش این محصول اسپرت متمایز از یک هفته قبل استارت خورده است.



فرزند دورگه گاو ختنه‌گین و گربه چکمه‌پوشش ایتالیایی!



همان‌طور که انتظار می‌رفت، پیش‌رانه دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی همان موتور آشنا دوسیلندر V شکل دوکاتی است. قلب تپنده این سوپرنیکد دوکاتی به ظاهر لامبورگینی، یک موتور دوسیلندر با آرایش V شکل با پیستون‌های ۹۰ درجه‌ای و حجم دقیق ۱۲۶۲ سی‌سی است. برای این قوای محرکه بنزینی کم‌حجم به‌ازای هر سیلندر چهار سوپاپ طراحی شده و در مجموع ۸ سوپاپ و دو میل‌بادامک در بخش فوقانی موتور قرار گرفته‌اند.

با توجه به نسبت قطر پیستون به کورس پیستون ۱۰۶ میلی‌متری در ۷۱٫۵ میلی‌متری، کاهش فضای احتراق و نسبت تراکم ۱۳ به یک، طراحی انژکتورهای سوخت‌پاش روی درپچه‌های گاز به قطر ۵۶ میلی‌متری، هدرزهای از متر یال آلومینیوم و بهره‌گیری از سیستم زمان‌بندی متغیر هوشمند دوکاتی سبب شده حداکثر توان خروجی ۱۵۷ اسب‌بخار در ۹۲۵۰ آرپی‌ام، ۱۵۹ اسب‌بخار در ۹۵۰۰ آرپی‌ام و بسا اندکی تغییر در پروگرامینگ ECM نسل جدید بوش ۱۶۲ اسب‌بخار در ۹۵۰۰ آرپی‌ام و همچنین حداکثر ۱۲۹ نیوتون‌متر گشتاور در ۷۵۰۰ آرپی‌ام برسد.

این پیش‌رانه کم‌حجم بر توان مجهز به کاتالیست دوگانه است و سطح آلایندگی یورو ۵ دارد. گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با ضرایب کوتاه و سیستم کلاچ چند صفحه‌ای با کنترل هیدرولیکی به واسطه زنجیر دو تایی، قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می‌کند.

مکانیزم مکا هیدرولیکی دوکاتی با توجه به یک سوپاپ هیدرولیکی چهار گانه و یک مکانیزم آزادکننده مکانیکی با در نظر گرفتن یک چند صفحه‌ای کلاچ، روند تعویض دنده‌ها را بهبود و نهایتاً شتاب را تسریع می‌بخشد.

اواخر هفته گذشته دوکاتی

سوپرنیکد (Supernaked) معروف خود یعنی دیاول را با اندکی تغییرات به جهان معرفی کرد. البته اقدام هیجان‌انگیز این اسپرت‌ساز ایتالیایی باعث

شد نشریات معتبر مانند Cycleworld، اتوبلاگ، اتوکار و موتوروان تیتراهای نخست خود را تا دو روز به آن اختصاص دادند. شاید این سوال برایتان مطرح شود که دیاول جدید چه ویژگی‌هایی دارد؟ پاسخ این پرسش یک جمله است: «دوکاتی در لباس لامبورگینی». دوکاتی به‌عنوان یکی از پرتیرین اسپرت‌سازهای صنعت موتور سیکلت است و لامبورگینی نیز نماد یک اسپرت‌ساز عالی در جهان. هر دو ایتالیایی تبار و زیرمجموعه بزرگ‌ترین خودروساز جهان یعنی فولکس‌واگن هستند. بنابراین جای تعجب نیست که هر دو غول اسپرت‌ساز در یک پروژه همکاری کنند، بر این اساس دیاول با نام دوکاتی دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی یکی از غافلگیری‌های سال ۲۰۲۱ خواهد بود. با ما همراه باشید تا دوکاتی را در ظاهر لامبورگینی بررسی کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

1 ترکیب عالی دو غول اسپرت‌ساز

بیش از یک دهه است که دیاول روی خط تولید دوکاتی قرار دارد و تا امروز شاهد دو تغییر اساسی در ظاهر خود بوده، ابتدای سال ۲۰۱۵ دیاول با اضافه شدن فلاپ‌های چندضلعی به یک سوپرنیکد عضلانی بدل شد. پس از آن یعنی اواخر نوامبر سال ۲۰۱۸ دستخوش تغییرات طراحی این کمپانی اسپرت‌ساز قرار گرفت تا با بهره‌مندی از آلمان‌های زبان جدید طراحی دوکاتی، استایل جذاب‌تر و البته به‌روزی به خود بگیرد. اما این بار غافل‌گیری دوکاتی برای مشتریان خود و اسپرت‌دوستان بیش از قبل هیجان‌انگیز است. زیرا دیاول پروژه مشترک دوکاتی و سوپراسپرت‌ساز معروف هم‌وطن خود یعنی لامبورگینی خواهد بود.

بنابراین شاید در ظاهر دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی تفاوت چندانی با نسخه‌های دیگر خود نداشته باشد. اما در مصاحبه کوتاهی که با مدیر طراحی دوکاتی یعنی آندره فراری‌سی انجام شده است، می‌خوانیم: «دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی از همان آلمان‌های طراحی دوکاتی بهره می‌گیرد البته در جزئیات آن تغییرات اساسی داده شده و بر این اساس دیاول نماد خاص و یک محصول کلکسیونی عالی خواهد بود.» به‌خوبی می‌توان اشتراکات محدودی را میان سوپراسپرت جدید لامبورگینی یعنی سیان و دیاول دید. با نگاه به پروفیل دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی با توجه به حجم‌های مشخص که استایلی تنومند را ارائه می‌دهند، با اضافه شدن جزئیاتی مانند داکت (ورودی هوا) در جلو، این بخش فرم چهارضلعی گرفته است و دقیقاً همان ورودی هوا در کنار درهای لامبورگینی سیان را تداعی می‌کند.

همچنین اسپویلرهای به‌کناره بدنه این سوپرنیکد اضافه شده، عدد ۶۳ نیز با همان فونتی که روی بدنه آن‌تاندور SVJ نوشته شده بود، حک شده که ادای احترامی به تاسیس این سوپراسپرت‌ساز در سال ۱۹۶۳ است. مواردی چون گلگیرهای جلو و عقب از متر یال فیبر کربن، اسپویلرهای فیبر کربنی، قاب چراغ‌های جلو فیبر کربنی، فلاپ‌های فیبر کربنی، ترکیب عالی رنگ بدنه سبز Gea با قطعات فیبر کربنی و اسپایدرهای فیبر کربنی سبب شده‌اند یک لامبورگینی سیان در دو چرخ خلاصه شود. هر چند در این پروژه مدیر طراحی سیان میتجا بورکرت (Mitja Borkert) نیز همکاری داشته است. رینگ ۱۷ اینچی فورج شده تایر عقب دقیقاً همان فرمت ۵ پرده ستاره‌ای با ۵ پرده باریک درونی را دارد، همچنین رنگ طلایی و سبز Gea بدنه جذابیت دیاول ۱۲۶۰ لامبورگینی را دوچندان می‌کند. از سوی دیگر فقط در ظاهر از فیبر کربن استفاده نشده است، بلکه داشبورد و دقیقاً محل نصب نمایشگر ۱۳٫۵ اینچی TFT نیز به کار رفته، به دلیل استفاده از این متر یال در سازه بدنه، فولاد سبک وزن و رینگ‌های فورج شده جلو و عقب مجموع وزن خالص بدون آن در نظر گرفتن سرنشین و باک پر از سوخت، ۲۲۰ کیلوگرم است.



شد؛ پیشرانه ۱،۹ لیتری دیزل با ۱۴۸اسب بخار قدرت و ۳۵۰نیوتون متر گشتاور قابل سفارش است و موتور ۲،۴ لیتری بنزینی توربوشارژ با ۲۰۷اسب بخار قدرت و ۳۲۰نیوتون متر گشتاور به عنوان پیشرانه قوی تر قابل سفارش خواهد بود. پیشرانه دیزل با جعبه دنده ۶سر عته دستی هماهنگ می شود و برای پیشرانه توربوشارژ بنزینی علاوه بر جعبه دنده ۶سر عته دستی، جعبه دنده ۶سر عته اتوماتیک هم قابل سفارش است. نسخه ضعیف تر لند ترک به صورت دیفرانسیل عقب عرضه می شود، اما نسخه قوی تر چهار چرخ محرک است و قابلیت انتخاب دنده سبک و سنگین در سیستم چهار چرخ محرک هم وجود دارد.

«به تازگی پژو از پیکاپ لند ترک مدل ۲۰۲۱را معرفی کرده که در مکزیک تولید خواهد شد. این پیکاپ در فاز نخست فروش، در کشورهای مکزیک، اروگوئه، اکوادور، پاراگوئه، پاناما، پرو، جمهوری دومینکن، گواتمالا، هائیتی و شیلی عرضه می شود و پس از آن در کشورهای آرژانتین، برزیل و کلمبیا به فروش خواهد رسید. پژو اعلام کرده است این مدل در کشورهای از قاره آفریقا هم عرضه خواهد شد. برای اثبات کیفیت این مدل، کمپانی پژو سفری ۲۶هزار کیلومتری را برای این خودرو در سرتاسر آمریکای جنوبی در نظر گرفته است تا قبل از عرضه این خودرو تبلیغ خوبی برای این پیکاپ انجام داده باشد. لند ترک با دو پیشرانه عرضه خواهد



معرفی پیکاپ لند ترک پژو



تولید کنندگان خودروهای تجاری مسافری بیشترین تاثیر را از مشکلات اقتصادی گرفتند

افول اتوبوسی سازان داخلی با تشدید تحریم ها و تهدیدها

در صورت ادامه شرایط فعلی تنها اتوبوس ساز فعال بخش خصوصی هم توان ادامه فعالیت نخواهد داشت



فرانک آقاسفی

f.aghassafi@autoworld.ir

«اگر چه قرار بود خودروسازان داخلی براساس هدف گذاری های انجام شده تا پایان سال پیش از ۴۲هزار دستگاه خودرو تجاری را به تولید برسانند، اما این رقم به دلیل محدودیت های اعمال شده در مسیر واردات قطعات به سرانجام نرسید. این کاهش تولید بیش از هر بخش در میان اتوبوس سازان داخلی نمود پیدا کرد که در کنار مشکلات خارجی، با کمبودهایی هم در بازار داخلی مواجه اند. مشخصا مشغولترین اتوبوس های شهری، ششپدری های کشور هستند که در سال های اخیر به دلیل نبود بودجه، تقاضایی برای خرید این خودروها نداشته اند. از سوی دیگر، در بخش بین شهری نیز مالکان شخصی این خودروها، توان خرید مدل های گران فعلی را ندارند. در نتیجه بازار اتوبوس های کشور با رکودی شدید همراه شده و همین موضوعی است که توان تولید را در این بخش به حداقل رسانده، هر چند در ایام پر جام بسیاری از تولید کنندگان اتوبوس به بازار خود رونق دادند و برنامه های بسیاری را برای توسعه فعالیت خود در نظر گرفتند، اما با خروج آمریکا از برجام بخش بزرگی از اهداف آن ها تحقق نیافت و فعالیت این تجاری سازان به حداقل رسید. در ادامه این گزارش، مروری خواهیم داشت بر تصمیمات اتوبوس سازان اصلی کشور و آن چه طی چند سال اخیر بر آن ها گذشته است.

تنها اتوبوس ساز فعال خصوصی کشور در مرز توقف تولید

«عقاب افشان» به عنوان یکی از بزرگ ترین تولید کنندگان اتوبوس در کشور، سال های گذشته را پر قدرت به تولید خود ادامه داد. عقاب افشان جزو معدود خودرو سازانی بود که در دوران نخست تحریم ها، تاثیر چندانی از وضعیت اقتصادی و محدودیت های تحریمی نگرفت و توانست همکاری اش را با شریک تجاری خود یعنی اسکانیا ادامه دهد. با این حال دوران پر جام، برای این خودرو ساز خوشایند بود و برنامه های بسیاری را در فهرست فعالیت های آتی خود قرار داد. این شرکت در سال ۹۵ و بعد از حدود یک سال مذاکره قرار داد همکاری و تولید مشترک با شرکت اتوکار ترکیه را

امضا کرد و قرار بود در دوران پسایر جام مدل های این برند ترکیه ای را با ۴۰ تا ۶۰ درصد میزان داخلی سازی به بازار کشور عرضه کند. عقاب افشان در سال ۹۵ موفق به تولید ۸۲۰ دستگاه انواع خودروهای مسافری شد که در مقایسه با ۴۰۵ دستگاه تولید شده در سال ۹۴ یا رشد ۲،۵ تا ۱۰ درصدی مواجه بود. در حال حاضر اما توان تولید این خودرو ساز کشور به حداقل رسیده است و در صورت ادامه شرایط فعلی به نظر نمی رسد تنها اتوبوس ساز فعال بخش خصوصی توان ادامه فعالیت خود را داشته باشد.

شهاب خودرو؛ از ورود الکتریکی ها تا بازسازی فرسوده ها

«شهاب خودرو» نیز به عنوان دومین تولید کننده اتوبوس های شهری در کشور، در سال های اخیر مشکلات بسیاری را تجربه کرده است، اما با این حال همچنان ظرفیت تولید خود را پابرجا نگه داشته است. این شرکت در سال های ۹۶ برنامه های استراتژیکی را در حوزه تولید و صادرات در نظر گرفته بود که بخش عمده ای از آن ها به واسطه تحریم های دوباره و خروج آمریکا از برجام

نوربالا

در فهرست تولید کنندگان خودروهای مسافری سنگین یک دهه گذشته نام هایی چون عقاب افشان، شهاب خودرو، ایران خودرو دیزل، پیش رود دیزل، آسیا، یاوران خودرو شرق، آکیادویچ و هوراند خودرو دیزل وجود داشت که اکنون از برخی آن ها حتی نامی شنیده نمی شود و تولید، محدود به یکی دو خودرو ساز نیمه فعال شده است

نیمه کاره ماند. شهاب خودرو در روزهای پر جام با همکاری شرکت سام سبز خودرو ایرانیان، قراردادی را با خودرو ساز «بل کامون ماش» بلاروس امضا کرد که براساس آن قرار بود نخستین اتوبوس های ابر خازنی مجهز به باتری و سیستم بی سیم در کشور تولید شوند. این اتوبوس ساز داخلی اما بعد از اعمال تحریم های دوباره علیه ایران، برنامه های تولیدی خود را از دست داد و در حال حاضر بر بازسازی اتوبوس ها متمرکز شده است.

کاهش تولید در ایران خودرو دیزل با آغاز تحریم ها «ایران خودرو دیزل» نیز در فهرست اتوبوس سازان کشور قرار دارد، اما این شرکت به رغم برخورداری از حمایت های دولت، باز هم بی تاثیر از تحریم ها نبود و با کاهش چشمگیر تولید در بخش مسافری های سنگین همراه بوده است. در سال ۹۵ که روزهای خوش تولید خودروهای تجاری در بخش باری و مسافری بود، این تجاری ساز دولتی ۱۳۹ دستگاه اتوبوس تولید کرد که البته در مقایسه با رقم ۷۵ دستگاهی سال پیش از آن، رشد ۸۵،۳ درصدی را به ثبت رسانده است. سال بعد از آن نیز ایران خودرو دیزل با رشد ۳۰،۲ درصدی در این بخش مواجه بود. گرچه این خودرو ساز همچنان جسته و گریخته در این بخش تولیداتی را عرضه کرده، اما آن طور که مورد انتظار است، نتوانسته تولید خودروهای مسافری را در یکی، دو سال اخیر افزایش دهد.

چهار اتوبوس سازی که نیمه ماده رفتند «پیش رود دیزل آسیا» با کاهش ۸۰،۱ درصدی تولید در سال ۹۵ در مقایسه با ۹۴ و رشد ۱۴ درصدی تولید در سال ۹۶ یکی دیگر از اتوبوس سازان کشور بود که در این بازار تولید خود را هر چند اندک ادامه می داد. البته به نظر می رسد این تولید کننده داخلی در حال حاضر هیچ تولیدی ندارد و با تشدید تحریم ها علیه ایران شرایط نه چندان مناسبی را تجربه می کند. در فهرست تولید کنندگان خودروهای مسافری سنگین یک دهه گذشته نام هایی چون «یاوران خودرو شرق»، «آکیادویچ» و «هوراند خودرو دیزل» نیز به چشم می خورد که در ایام پر جام، هر یک برنامه ریزی های ریز و درشتی را برای ادامه فعالیت خود اعلام کرده بودند، اما حالا باز دیک شدن به سال ۱۴۰۰ که قرار بود نقطه عطفی برای تولید خودرو چه در بخش سواری و چه در بخش تجاری باشد، نامی از آن ها شنیده نمی شود و در آمارهای تولیدی نقشی ندارد.

زیان ۱،۲ میلیارد دلاری بابت فراخوان ۷ میلیون پیکاپ



جنرال موتورز باید ۷ میلیون دستگاه وانت را به خاطر کیسه های هوای معیوب تاکاتا ژاپنی در سراسر جهان فراخواند تا جلوی خطر مرگ احتمالی رانندگان این خودروها را بگیرد. سازمان ایمنی ترافیک بزرگراهی ملی آمریکا اعلام کرده است جنرال موتورز باید ۵،۹ میلیون دستگاه وانت و شاسی بلند در آمریکا و ۱،۱ میلیون دستگاه در سراسر جهان را که به کیسه های تاکاتا مجهز شده اند، به تعمیرگاه فرا بخواند و نقض آن را رفع کند.

هزینه این تعمیرات ۱،۲ میلیارد دلار بوده که یک سوم در آمد خالص سالانه این گروه عظیم خودرو سازی است. کیسه های هوای تاکاتا بزرگ ترین فراخوان در تاریخ خودرو سازی را رقم زدند.

در صورت انفجار این کیسه های هوا، ذرات تیز پر تاب شده آسیب شدیدی به سر نشینان وارد می کند. تا امروز ۲۷ نفر در اثر انفجار کیسه های هوای تاکاتا ژاپن جان خود را از دست داده اند. از این ۲۷ نفر، ۱۸ نفر در ایالات متحده به ثبت رسیده است. بر اساس آماران بی سی تابه حال ۱۰۰ میلیون دستگاه خودرو فراخوانده شده اند و مشکل کیسه هوای آن ها رفع شده است.

جنرال موتورز از سال ۲۰۱۶ می جنگد که زیر بار این فراخوان و زیان هنگفت نرود و می گوید تابه حال محصولات این شرکت فاجعه ای به بار نیاورد اند.

این خودرو ساز آمریکایی ۳۰ روز مهلت دارد برنامه اجرایی این فراخوان را کلید بزند و در این برنامه باید به صاحبان این خودروها با روش های مختلف اطلاع رسانی شود تا به نمایندگی های خدمات پس از فروش این خودرو ساز مراجعه و بخش معیوب این کیسه های هوا را تعویض کنند. از آن جاکه تاکاتا، سازنده این کیسه های هوا و شرکتساخت شده است، تمام هزینه های این فراخوان به پای جنرال موتورز نوشته می شود.

جنرال موتورز بیانیهای داده و در آن گفته است با یافته های NHTSA موافق نیست، اما دستور آن ها را اجرا می کند. در این بیانیه آمده است: «بمبنی و اعتماد کسانی که خودروهای ما را می رانند، در اولویت همه فعالیت های جنرال موتورز است.» بسیاری از مدل های پر فروش و جدید جنرال موتورز مشمول این طرح فراخوان می شوند که از سال ۲۰۰۷ به بعد وارد بازار شده اند مدل هایی مثل شورولت های سیلورا، ایدو، سابربن، تاهو، آوانتسه، اسکالید، جی ام سی های سی پرو و یوکان. سه چهارم از ۸۰۰ هزار خودروی فراخوان شده جنرال موتورز در فراخوان قبلی رفع نقص شده اند.



لابی چینی در برابر آزادسازی واردات خودرو؟!

«گفته می‌شود احتمالاً یکی از موانع پشت پرده برای آزادسازی واردات خودرو لابی چینی‌ها است و احتمالاً آزاد شدن واردات خودرو خبر خوبی برای

برندهای چینی نخواهد بود. به همین خاطر شاید آن‌ها برای ممانعت از واردات خودرو یا به تعویق انداختن آن این روزها حداکثر تلاش خود را می‌کنند.



پیگیری صحت و سقم یک خبر

واردات خودرو؛ شاید ۹ ماه دیگر

واردات خودرو داشته باشد؛ در نتیجه در صورت تصویب این طرح، اجرای آن به سال آینده موکول خواهد شد. با این تفاسیل برخلاف هیاهوی بسیار در این باره، در واقع در بهترین حالت نیز تا تابستان سال آینده هیچ مدل خودرویی از خارج وارد کشور نخواهد شد.

و کار فعلی واردات خودرو برهم خواهد خورد و در واقع تدوین آیین‌نامه اجرایی برای چنین طرحی حداقل ۶ ماه زمان می‌برد. بنابراین در خوشبینانه‌ترین حالت واردات خودرو تا ۹ ماه آینده عملی نخواهد شد و با توجه به سیاست‌های دولت فعلی بعید به نظر می‌رسد دولت فعلی علاقه‌ای به آزادسازی

در روزهای اخیر بحث بر سر صدور مجوز برای واردات خودرو بسیار داغ شده است و برخی سایت‌ها خبر از آزاد شدن واردات خودرو داده‌اند. اما در پشت این هیاهو در واقع تنها یک طرح است که هنوز در صحن علنی مجلس مطرح و تصویب نشده و در کمیسیون صنعت و معدن در حال تکمیل شدن است و در صورت تصویب این طرح نیز تمام ساز

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

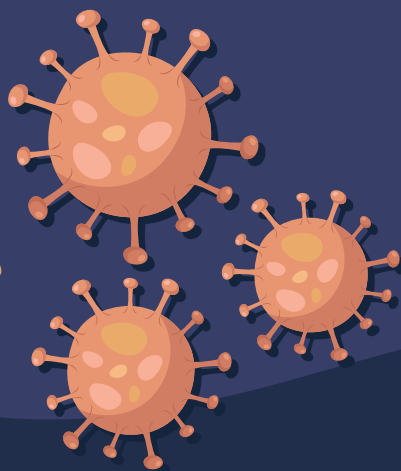
k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات
کلیه خودروهای بازار ایران

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ‌بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبا
تیبا هاچ‌بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌لره بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/اریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبا هاچ‌بک	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیش‌لره بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۴-۱۳۴	کیارو
تیبا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌لره بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۰-۱۳۷	۴۰۵/اریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۵۰	پیش‌لره بروز نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۲۵-۱۴۰	ام‌وی ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX 405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXE F7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
ران LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
T2, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E2۹۰
T5, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E2۹۰
V8, ۲۰۶	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E2۹۰
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک J5 ۱۸۰ اتوماتیک
ام‌وی ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیب	۲۸۰	جک J5 ۱.۵
۲۰۷	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک J5 ۱۸۰ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن‌های زیاد	ظاهر نامناسب	۳۵۰	ام‌وی ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیا پیکانتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای آوانته
ام‌وی ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

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 شرکت‌های معتبر خودرویی بهره‌مند شوید و پس از پایان کار نسبت به ضد عفونی بخش‌های مختلف کابین خودرو اقدام فرمایید.



راننده گرامی

هشدار!

#کرونا_در_کمین_است ■ مراقب سلامتی خود و دیگران باشیم

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و وزارت صمت، روغن موتور به‌قیمت مصوب دولتی تهیه و به استان فارس ارسال شده است. «بزدانی افزود: «با دستور مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان، مکانی مناسب در پایانه اکبر آباد شیراز در اختیار یکی از عوامل توزیع معتبر قرار گرفت و روزانه ۳۰ تا ۴۰ حواله روغن موتور با قیمت مصوب بین رانندگان بخش حمل و نقل کالای شهرستان شیراز توزیع می‌شود.»

«معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فارس گفت: «توزیع روغن موتور برای ناوگان حمل و نقل کالای شیراز در حال انجام است.» به گزارش گروه استان‌های باشگاه خبرنگاران جوان از شیراز، علی بزدانی معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فارس گفت: «روغن‌های ۹.۷ و ۱۷ هزار با قیمت‌های مصوب که روی گالن‌ها حک شده است با صدور حواله به متقاضیان تحویل داده می‌شود.» او افزود: «با توجه به هماهنگی‌های انجام شده از سوی



توزیع روغن موتور بین رانندگان سنگین سوار شیراز



ماده اولیه صنعت روانکارها فرمول مشخصی برای قیمت گذاری ندارد

افزایش نامتناسب قیمت روغن پایه در سه ماه گذشته

جدید به روغن موتورهای باکیفیت بالا سبب شده تا این محصول نقش بسزایی در قیمت گذاری روانکارهای صنعتی داشته باشد. یک محاسبه ساده کافی است تا مشخص شود برخی شرکت‌های پالایشگاهی که بخش عمده‌ای از نیاز کشور به روغن پایه را نیز تامین می‌کنند، دست به رقابتی ناسالم با بخش خصوصی زده‌اند.

این شرکت‌ها که در تبلیغات تلویزیونی نیز بسر یک‌تازی خود در تامین روغن پایه گروه یک در منطقه نیز تاکید دارند، یک بشکه روغن هیدرولیک ۶۸ را به قیمت ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان در بازار عرضه می‌کنند.

اما وقتی پای محاسبه قیمت تمام شده به میان می‌آید، هر بشکه از این روانکار برای یک تولیدکننده خصوصی ۴ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان تمام می‌شود!

هزینه تمام شده برای تولید یک بشکه از این روانکار در شرکت‌های خصوصی ۱۸۰ کیلوگرم روغن پایه ۱۷ هزار تومانی به علاوه ۲۵۰ هزار تومان ادتئو، ۲۰۰ هزار تومان هزینه‌های عملیاتی و اداری و ۶۵۰ هزار تومان بشکه خالی است که در نهایت رقمی ۴ میلیون و ۱۶۰ هزار تومانی را به همراه دارد. جالب اینجاست که تولیدکنندگان روغن پایه این محصول را تنها با قیمت ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان عرضه می‌کنند که می‌تواند سوزه جالبی برای سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، ستاد تنظیم بازار و حتی شورای رقابت باشد.

❖ ترجیح خام‌فروشی به رونق تولید داخل

از سوی دیگر برخی شرکت‌های بزرگ پالایشگاهی روغن پایه تولیدی خود را به جای به حرکت در آوردن چرخ تولید بخش خصوصی به صورت خام به خارج از کشور صادر می‌کنند و البته با بهایی به مراتب کمتر از آنچه از خریداران داخلی دریافت می‌کنند. به گزارش «دنیای خودرو» خبرها حکایت از در دستور کار قرار گرفتن قیمت گذاری روغن پایه داخلی و تعیین فرمولی مشخص برای آن در سازمان حمایت و شورای رقابت دارد.

اما آنچه به تجربه ثابت شده این است که تنها با ورود ستاد تنظیم بازار به چنین مواردی است که می‌توان بر اصلاح روندها امیدوار بود و منافع نزدیک به ۲۰۰ واحد تولیدی با هزاران نفر نیروی کار را از این کارزار مطالبه کرد. در غیر این صورت در آینده‌ای نه چندان دور باید شاهد تعطیلی بخش خصوصی تولید روانکار و بیکاری چندین هزار کارگر و نیروی کار شاغل در این کارخانه‌ها باشیم.



اخیر این ضریب از ۱،۸۶ به ۲،۴ رسیده است و لوب کات ۷ هزار تومانی پالایش نفت بندرعباس که با ضریب ۱،۴ باید به روغن پایه ۹ هزار و ۹۰۰ تومانی تبدیل می‌شد، در بورس کالا به قیمتی بیش از ۱۷ هزار تومان به فروش رفت و در عمل ضریب مذکور به جای ۱،۴ که مورد تایید اتحادیه صادر کنندگان فراورده‌های نفتی است، ۲،۴ محاسبه شده است!

❖ رقابت ناسالم برخی پالایشگاه‌داران با بخش خصوصی

تغییر ماهیت کاربردی روغن پایه گروه یک در بازار و خروج انحصار تولید روغن‌های موتوری با این روغن پایه به سبب نیاز خودروهای

در این مدت قیمت روغن پایه با نرخ دلار نیز تناسبی نداشته و با وجود کاهش قیمت دلار با افزایش قیمت روغن پایه مواجه بوده‌ایم. بررسی چندماهه قیمت لوب کات و روغن پایه در بورس کالا حکایت از عدم وجود فرمولی واحد و قانونی برای قیمت گذاری این کالای استراتژیک دارد. تا جایی که قیمت لوب کات سنگین پالایشگاه نفت بندرعباس در چهارم مردادماه ۴ هزار و ۵۰۰ تومان بوده و اگر با ضریب ۱،۴ تبدیل به روغن پایه می‌شد، باید هر کیلوگرم از آن ۶ هزار و ۳۰۰ تومان در بورس عرضه می‌شد. در حالی که قیمت عرضه روغن پایه نزدیک به ۸ هزار و ۴۰۰ تومان بوده که نشان از محاسبه قیمت بر مبنای ضریب ۱،۸۶ دارد. اما نکته عجیب ماجرا اینجاست که به یکباره در سه ماهه



❖ عدم تناسب قیمت روغن پایه با لوب کات به‌ویژه در سه ماه اخیر سبب شده است روغن پایه گروه یک به عنوان محصولی کاملاً داخلی، به ازای هر کیلوگرم ۸ هزار تومان گران تر به دست واحدهای تولیدی روانکار برسد. فرآیندی که بخش خصوصی تولید روانکار در کشور از آن به عنوان گران‌فروشی روغن پایه توسط پالایشگاه‌های روغن سازی یاد می‌کند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» در آخرین عرضه روغن پایه در بورس کالا، روغن SN500 به ازای هر کیلو ۱۷ هزار و ۵۰۰ تومان عرضه شد که نشان از عدم شفافیت در قیمت گذاری و نبود نظارت بر نحوه تعیین قیمت این محصول داخلی دارد. از آنجا که ادامه حیات بیش از ۲۰۰ واحد تولید انواع روانکارهای صنعتی و خودرویی در کشور به قیمت و میزان عرضه روغن پایه به عنوان اصلی ترین ماده اولیه این صنعت بستگی دارد، نبود نظارت و تعیین فرمولی واحد برای قیمت گذاری سبب شده بخش خصوصی فعال در این صنعت با مرگ تدریجی و تعطیلی مواجه شود.

به گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» و براساس مکاتبات رسمی اتحادیه صادر کنندگان فراورده‌های نفتی با مدیر کل صنایع غیر فلزی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، ضریب وابستگی قیمت روغن پایه به قیمت لوب کات ۱،۴ اعلام شده است. این بدان معناست که افزایش قیمت روغن پایه داخلی نیز پای بالا رفتن قیمت لوب کات توسط پالایشگاه‌های نفتی غیر منطقه‌ای است و سازمان حمایت و ستاد تنظیم بازار به عنوان متولیان حمایت از صنایع وابسته و مصرف کنندگان نهایی باید برای نهادینه کردن فرمولی واحد در قیمت گذاری روغن پایه گروه یک تولید داخل ورود کنند.

اگر چه اتحادیه مذکور که کار گروه بلندپن‌گ‌های روغن نیز تحت نظارت آن مشغول به فعالیت هستند، براساس محاسبات جهانی و بین‌المللی ضریب وابستگی قیمت روغن پایه به قیمت لوب کات را ۱،۴ اعلام کرده‌اند، اما این ضریب از ۱،۸۶ در مردادماه سال جاری بدون ارائه هیچ دلیل و توجیهی از سوی پالایشگاه‌های روغن سازی به ۲،۴ رسیده است و همین افزایش ضریب سبب بالا رفتن ۳۰ درصدی قیمت روغن پایه جهت عرضه در بورس کالا شده است. این در حالی است که

لیست قیمت جدید محصولات موتوری شرکت نفت تهران براساس مصوبه جدید

روغن‌های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
بهران تکناز 20W-50	API SG	گالن فلزی	۸۹۸,۲۴۷	-	
بهران پیش‌تاز 20W-50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۲,۹۱۵	-	
بهران پیش‌تاز 10W-40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۳۸۳,۴۱۸	-	
بهران سوپر پیش‌تاز 20W-50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۶۲,۷۸۰	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر پیش‌تاز 10W-40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۰۰,۵۵۵	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران رانا 10W-40	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۴۰,۶۶۷	-	
بهران رانا 5W-50	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۶۸۰,۱۳۵	-	
بهران سوپر رانا 10W-40	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۳۴۴,۷۳۵	-	
بهران سوپر رانا 5W-40	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۹۰۴,۵۵۲	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر رانا 5W-30	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۸۱۹,۹۵۴	-	
بهران سوپر رانا 0W-20	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۳,۶۰۹,۵۴۳	-	



ضد یخ آلی وارداتی تولید فوکس آلمان

MAINTAIN FRICOFIN

مطابق با استانداردهای بین‌المللی

ASTM D 3306 TYPE I
ASTM D 4985

توصیه‌های فوکس:

DAF 74001
LIEBHERR TLV 035/TLV 23009 A
OPEL/GM B 040 0240
VW TL 774-C (G11)

تاییدیه‌ها:

BMW GS 94000
(BMW N 600 69.0)
CAT/MWM TR 0199-99-2091
DEUTZ DQC CA-14
GE JENBACHER TA 1000-0201
MAN 324 TYPE NF
MAN 324 TYPE NF PRINTARDE
MB-APPROVAL 325.0
MTU MTL 5048
PN-C 40007:2000
VOITH TURBO 172.00225010



شرکت روغن فوکس ایرانیان

fuchs.ir

www.fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir





اما آنچه آتودی TT کامپیتیشن پلاس را از دیگر مدل هامتایز می کند، قوای محرکه پر توانی است که نیروی محرکه آن را تولید می کند. در همین راستا یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری خطی مجهز به تکنولوژی TFSI بااندکی تغییرات در این بخش دیده می شود. ورودی های و بهینه سازی تایمینگ سوپاپ ها می تواند حداکثر ۲۲۰ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید. در عین حال گیربکس ۷ سرعته اس ترونیک قدرت و گشتاور را با سامانه منحصر به فرد آتودی کوآترو به چهار چرخ منتقل می کند تا ظرف ۴.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

به تازگی کمپانی آتودی از نسسخه ارتقا یافته کو به محبوب خود یعنی TT با پسوند کامپیتیشن پلاس رونمایی کرد. از نظر ظاهری تنها قطعات آیرودینامیک پر فورمنسی روی TT کامپیتیشن پلاس طراحی شده واندکی تغییرات در این بخش دیده می شود. ورودی های هوای درون سپر به رنگ مشکی بیانونویی و لیپ زیر سپر جلو نیز به همین رنگ مزین شده و در بخش عقب خودرو شاهد نصب یک اسپویلر و دو ورودی هوای کوچک زیر چراغ های عقب هستیم که به رنگ مشکی بیانونویی بوده و یک دیفیوزر از جنس فیبر گرین و دو خروجی دوپل در طرفین سپر طراحی شده است.



پیشرا نه قدرتمند برای کوپه آتودی

تلگرام

Telegram

اهمیت به خنک کاری موتور

در موتورهای احتراق داخلی پیستونی، دما مهم ترین عامل در کاهش یا افزایش خرابی به شمار می رود. چرا که در صورت افزایش دمای کاری موتور، تنش حرارتی نیز افزایش یافته و در نتیجه شاهد تسریع مستهلک شدن قطعات مکانیکی خودرو خواهیم بود. بر این اساس بسیاری از مالکان برای خنک کاری بهتر پیشرا نه خودروهایشان اقداماتی در این راستا انجام می دهند که می تواند ضریب استهلاک و خرابی را افزایش دهد. بنابراین در اینجا این سوال مطرح می شود که برای پیشگیری از این گونه خسارت ها که ممکن است با اعمال تغییر در سیستم خنک کاری خودرو به وجود آید، چه می توان کرد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می کنیم:

متاسفانه مالکان خودروهای وارداتی گاهی چنین اقداماتی را انجام می دهند و در حالت کلی هر گونه تغییر در هر سیستمی از خودرو به منظور کاهش دمای پیشرا نه بدون انجام محاسبات و بررسی جوانب فنی نتیجه عکس خواهد داشت. در همین ارتباط برخی خودروهای داخلی و وارداتی سیستم CAN حساسی دارند که مالکان آن ها بدون در نظر گرفتن این موضوع، اقدام به دستی کردن فن رادیاتور برای خنک کاری بهتر می کنند. اما مالکان خودرو برای پیشگیری از خرابی های ناشی از افزایش دما بهتر است به نمایندگی های مجاز خودرو مراجعه کنند.

علی پور

بیشتر این تغییرات در خودروهای داخلی رخ می دهد و مالکان آن ها اغلب سعی می کنند سنسور دمای آب و ترموستات خودرو را با چند درجه کاری کمتر تعویض کنند. این مورد می تواند علاوه بر کاهش رانندمان خودرو استهلاک رانی نیز افزایش دهد. اگر خودرویی از نظر عملکرد فنی سیستم های سوخت رسانی، خنک کاری، جرقه زنی و حتی روغن کاری سالم باشد، نیازی به اعمال تغییرات نیست.

نعمتی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عدم ارائه گارانتی

خودرو شاسی بلند چینی دارم و چندی پیش برای نصب نمایشگرهای پشت صندلی های جلوان به یکی از مراکز معتبر نصب آپشن مراجعه کردم. پس از نصب نمایشگرهای ساخت کشور مالزی، تکنسین اعلام کرد که این دو نمایشگر گارانتی دارند و با در نظر گرفتن این نکته، تمام خدمات مربوط به خودرو شامل چند درصد تخفیف می شود. این در حالی است که بعد از گذشت سه هفته یکی از نمایشگرها روشن نشد و با مراجعه به این مرکز تکنسین گفت این مشکل ناشی از عدم نگهداری صحیح بوده و شامل گارانتی نمی شود!

۰۹۱۲***۵۶۸۳

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۳۱۰

گزینه ۱	۳۹ درصد
گزینه ۲	۲۵ درصد
گزینه ۳	۳۶ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از موارد زیر می تواند رانندگی را غیرایمن کند؟

در پاسخ به این پرسش ۳۹ درصد به گزینه یک یعنی کاهش میدان دید راننده، ۲۵ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از قطعات غیراستاندارد در خودرو و ۳۶ درصد به گزینه سوم یعنی تغییرات غیراصولی در خودرو رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۳۱۱
کدام یک از موارد زیر در محافظت رنگ بدنه موثر است؟

- ۱- کاور بدنه
- ۲- شست و شوی صحیح بدنه
- ۳- سرامیک و پولیش بدنه

پیامک

SMS

فعال شدن کیسه هوا

آیا هنگام فعال شدن ایربگ پوسته داشبورد نیز باز یا پرتاب می شود و علت اینکه تنها در تصادف از بخش جلوا ایربگ فعال می شوند، چیست؟
۰۹۳۸***۸۷۳۷

اجزای داشبورد و پوسته های تزئینی آن به گونه ای طراحی و تولید می شوند که در زمان باز شدن ایربگ، کیسه هوا از داخل پوسته خارج شده و اجزای داشبورد و فرمان در جای خود ثابت خواهند ماند. طبق قوانین ایمنی و استاندارد تولید نباید اجسامی با وزن بیشتر از دو گرم از سطح داشبورد و... جدا شوند؛ زیرا می توانند منجر به مجروحیت شدید برای سرنشینان شوند.

همچنین در نظر داشته باشید که در طراحی های جدید، باتوجه به استانداردهای به روز طراحی و تولید، داشبورد خودرو باید به گونه ای طراحی شود که در زمان فعال شدن ایربگ، کمترین آسیب را به سرنشینان برساند. یکی از عواملی که در این زمینه تاثیر مثبت خواهد داشت و از سرنشینان محافظت می کند، استفاده از مترپال جدید و منعطف است که در خودروهای وارداتی با این نوع طراحی مواجه هستیم. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت ایربگ ها از نظر آرایش محل قرارگیری و عملکردی انواع مختلفی دارند. معمولاً برای خودروهای ارزان قیمت از ایربگ هایی استفاده می شود که در زمان تصادف خودرو از جلو فعال شوند و مانع از برخورد سرنشین با اجزای داخل اتاق شوند. زیرا متداول ترین نوع تصادف، برخورد خودرو از جلواست که بیشترین نیرو را دارد. اما در خودروهای گران قیمت تر ایربگ های جانبی، پرده ای و زانویی نیز نصب شده است. در این نوع خودروها حتی اگر خودرو از قسمت عقب دچار تصادف شود، ایربگ های تعبیه شده در جلو خودرو فعال خواهند شد.

موتورسیکلت

موتورسیکلت آپاچی RTR150 مدل ۹۲ دارم و حدود سه روز است موقع استارت زدن، صدایی مشابه بر خورد دو قطعه آهن با یکدیگر از موتور به گوش می رسد و در اوایل استارت نیز صدای تیک تیک تولید شده و موتور با تاخیر روشن می شود. همچنین موتور هنگام حرکت در سرعت های بالا ریپ می زند؛ علت چیست؟
۰۹۲۴۱***۹۳۲۴

عیب یابی از راه دور صحیح نیست؛ اما به صورت کلی می توان گفت باید تمام پارامترهای مورد نیاز به صورت دقیق بررسی شود. نخست اینکه صدایی مشابه بر خورد دو تکه آهن با یکدیگر در اوایل استارت می تواند به دلیل تنظیم نبودن سوپاپ های موتورسیکلت شما باشد. به عبارت دیگر اگر لقی بین سوپاپ ها بیشتر شده باشد، چنین مشکلی را به وجود می آورد که در این حالت باید سوپاپ ها فیله شوند. از سسوی دیگر شنیده شدن صدای تیک تیک از موتور در زمان استارت تنها ناشی از ضعیف بودن باتری آن است.

زیرا اگر باتری ضعیف باشد، توان لازم را برای به گردش در آوردن استارت نخواهد داشت و چنین صدایی را ایجاد می کند. همچنین اگر تنها با استارت زدن موتور با تاخیر روشن شود، باتری آن نیاز به تعویض دارد و اگر در زمان هندل زدن نیز چنین باشد، آن وقت باید سیستم سوخت رسانی و همچنین جرقه زنی موتور بررسی شود. همچنین ریپ زدن موتور در زمان شتاب گیری با آن به مناسی تنظیم نبودن یسا خرابی تعلقات سیستم سوخت رسانی است. به عبارت دیگر برای بررسی دقیق تر باید در پیچه ساسات را مورد بررسی قرار داد؛ چرا که اگر این قطعه در حد استاندارد خود با نشود، در سرعت های بالا سبب ورود حجم بیشتر هوا شده و این امر ریپ زدن موتور را به همراه خواهد داشت. اما برای برطرف کردن مشکل باید در پیچه ساسات تنظیم شود.



با یاماها هوشمندانه به ماجراجویی بروید!



قدرتمندی دارای یک مخزن سوخت ۱۸ لیتری است و از طرفی یک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت باضرایب دنده کوچک و بافاصل کوتاه، قدرت و گشتاور را به وسیله زنجیر باورینگ های آلایز فولادی به چرخ عقب منتقل می کند. مهندسان یاماها برای آنکه این اسپرت تورینگ بتواند شتاب بهتری نسبت به همکلاسان خود داشته باشد، در نسل جدید از یک سیستم کلاچ با مکانیزم مکاهیدرولیکی بهره گرفته اند که تنها با فشار اندکی بر دسته کلاچ و شیفتر دنده، دنده تعویض می شود. در عین حال این مکانیزم مکاهیدرولیکی مجهز به سوپاپ دوطرفه هیدرولیکی است که باعث بالا رفتن شتاب می شود. آنچه Tracer 9GT را از نسسخه های قبل متمایز می کند، سیستم تعلیق با مکانیزم الکترونیکی است، چرا که یک دامپر (کمک فنر) به قطر ۱۳۰ میلی متر در میانه سازه بدنه این مدل قرار گرفته که از نوع هیدروپنوماتیکی است و با استفاده از کنترلر الکترونیکی تنظیم می شود و ارتفاع آن را تا حدود ۱۰ میلی متر افزایش می دهد و حدود ۶.۴ میلی متر کاهش ارتفاع را نیز در اختیار راکب خود می گذارد. در این مدل هر یک از دامپر ها (کمک فنر های) محور جلو با قطر ۱۲۷ میلی متر قابل تنظیم هستند و تایر های با سایز ۱۲۰/۷۰ سوار بر رینگ ۱۷ اینچی در جلو و ۱۸۰/۵۵ بارینگ ۱۷ اینچی در عقب، ساخت کمپانی پرچستون سواری با کیفیت و تجربه رانندگی متفاوتی را در اختیار راکب می گذارد. در آخر از مهم ترین آپشن های یاماها Tracer 9GT می توان به سیستم کروز کنترل، نوربالای خودکار هوشمند، سیستم ترمز موتور، صفحه نمایشگر ۱۳ اینچی TFT و سیستم تعلیق با قابلیت تنظیم الکترونیکی اشاره کرد.

یاماها که یکی از برترین سازندگان موتورهای احتراق داخلی پیستونی شناخته می شود، در زمینه طراحی و تولید موتورسیکلت های با عملکرد بالا و با کیفیت همواره زبان زد بوده است و سال ۲۰۱۵ با معرفی «Tracer» در کلاس اسپرت تورینگ (موتورسیکلت دومنظوره اسپرت) یکی از بهترین های این کلاس را به بازار عرضه کرد. اما اواخر سال 2018 Tracer 900 دستخوش تغییرات طراحی با یاماها قرار گرفت و این بار بنام Tracer 9GT راهی بازار شد که البته در این مطلب نیز همین مدل مدنظر ماست و تغییرات آن برای سال ۲۰۲۱ تنها به روز شدن گرافیک چراغ ها و بهبود کیفیت مترپال قطعات است. استایل Tracer 9GT به لطف حجم های پراکنده روی بدنه، عضلانی و تنومند به چشم می آید و همانند دیگر اسپرت تورینگ ها فاصله زیاد تایر جلو نسبت به دماغه و همچنین گلیگبر عقب با تایر آن، بر قابلیت آفرود بودن این موتورسیکلت تاکید دارد. همچنین نشیمنگاه U شکل با بهره گیری از صندلی جیر و دوخت با کیفیت در کنار ارتفاع ۸۴۵ میلی متری صندلی و زاویه ۲۴.۵ درجه ای موقعیت قرارگیری راکب نسبت به فرمان، بهترین حالت نشستن روی زین (صندلی) را در اختیار وی می گذارد. دو جعبه از جنس پلاستیک فشرده نیز در کنار های بدنه Tracer 9GT تعبیه شده است تا نیاز راکب و سرنشین را هنگام سفر به خوبی برطرف کند. مهندسان کمپانی یاماها با استفاده از مترپال آلومینیوم و فولاد سبک وزن در فریم جلو و آلومینیوم در بلوکه سیلندر و آلومینیومی شدن اکثر قطعات پیشرا نه، مجموع وزن این اسپرت تورینگ جسور را بدون در نظر گرفتن باک بنزین و سوخت موجود در آن، به ۳۵۰ کیلوگرم رسانده اند. اما مهم ترین بخش Tracer 9GT قلب تپنده کم حجم اما قدرتمند آن است، چرا که یک موتور ۳ سیلندر خطی به حجم دقیق ۸۴۷ سی سی در تنه این اسپرت تورینگ جا خوش کرده است. همچنین باتوجه به طراحی سوپاپ در هر سیلندر و مجموع ۱۲ سوپاپ در سر سیلندر، نسبت قطر پیستون به کورس آن به ترتیب ۷۸.۲ و ۵۹.۶ میلی متری بوده و با نسبت تراکم ۱۱.۵ به یک و طراحی ۶۰ درجه تور برای پاشش سوخت در دریچه های ۷۸ میلی متری و سیستم جرقه زنی هوشمند پیوسته، حداکثر قدرت در نسخه 2020 Tracer 9GT به ۱۷ اسببخار در ۱۰ هزار آپریام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۸.۷ نیوتون متر در ۸۵۰۰ آپریام (دور در دقیقه) می رسد. گفتنی است چنین پیشرا نه

در هفته گذشته از طریق گمرک جمهوری اسلامی ایران به سراسر کشور از جمله استان بوشهر ابلاغ شد، اطلاع رسانی به صاحبان کالا انجام گرفت. «قره بیگی ادامه داد: «در این زمینه با برگزاری نشست های کارشناسی روش های اجرایی احصا شد تا در کمترین زمان ممکن نسبت به ترخیص کالاها اقدام شود.» وی ادامه داد: «همچنین از هفته گذشته تاکنون ترخیص بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ تن کالاهایی که بیشتر اجزا، قطعات و مواد اولیه خط تولید هستند، آغاز شده است.»

مدیر کل گمرک بوشهر گفت: «ترخیص ۱۰۰ کانتینر لاستیک خودرو در این بندر آغاز و در نخستین محموله نیز ۱۱ کانتینر شامل ۲ هزار و ۵۰۰ حلقه برای عرضه به بازار از گمرک خارج شد.»



آغاز ترخیص ۱۰۰ کانتینر تایر از گمرک بوشهر



ادامه تلاش تایر سازان برای حفاظت از محیط زیست

میشلن نخستین تایر با کربن طبیعی را معرفی کرد

به توان پیمایشی خودروهای الکتریکی اضافه می کنند.

برای رسیدن به این عملکرد میشلن از تکنولوژی به نام «انرژی نهفته» استفاده می کند که آمیزه اولیه تایر را انعطاف پذیر تر کرده و باعث بهبود اتصال بین لایه های پرکننده فضای تایر می شود. بخش بالایی تایر ها و دیواره های این محصول نیز تا ۳۰ درصد تاخک کردن آنها و تهویه تایر به نحو مطلوب تری انجام و انرژی کمتری تلف شود.

این روند باعث عملکرد استثنایی سری جدید محصولات میشلن در تجربه رانندگی شده است که در ذهن هر مشتری به یادگار می ماند. میشلن سعی کرده در روند تحویل این محصول هم کاهش انتشار کربن را در نظر بگیرد، به همین خاطر ناوگانی از کامیون های نقل وانتقال تمام برقی را سفارش گذاری کرده ولی برای رسیدن آنها باید تا سال ۲۰۲۱ منتظر ماند.

میشلن با معرفی سری e.Primacy اقدام به معرفی نخستین تایر تولید شده با کربن طبیعی کرد. پاسخگو بودن به شرایط محیط زیستی در قلب روند طراحی استودیو میشلن از روز اول طراحی محصول قرار گرفته و در نتیجه این شرکت فرانسوی تایری را طراحی کرده است که کمترین میزان مقاومت غلتشی را از خود نشان می دهد. این ویژگی باعث می شود مصرف سوخت و آلایندگی دی اکسید کربن این تایر ها به کمترین میزان ممکن برسد. تست های میشلن نشان می دهند رانندگانی که از سری ای پریماسی استفاده می کنند، حدود ۲۱ صد لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر صرفه جویی دارند که این میزان برابر با ۸۰ پورو صرفه جویی در کل عمر یک تایر است. کاهش بی مثال مقاومت غلتشی در این تایر باعث می شود طی مدت زمان کار کرد آنها ۱۷۴ کیلو گرم دی اکسید کربن کمتری در هوا منتشر شود. همچنین متخصصان میشلن محاسبه کرده اند این تایر ها تا ۷ درصد

گزارش

Report

سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

بارز (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۹,۵۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۹,۵۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22
	SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - بی وای دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۱,۸۸۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۳,۶۴۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 - RAV4-SORENTO SX



کویر تایر (ایران)	گل تایر	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۱,۴۹۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۲,۴۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88	۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۸,۲۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31	۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77	۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۶,۹۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۳,۴۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵
	KB66	۲۱۵	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان X60
	KB200	۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700	۲۳۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700	۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو



یزد تایر (ایران)	گل تایر	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	VENUS	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲ - ام وی ام ۱۱۰
	MARS	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۱,۵۹۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱
	VENUS	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	ریو - تیبا
	URANUS	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پرشیا - پژو ۴۰۵
	URANUS	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - تندر ۹۰
	MERCURY	۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	رینگ پهن سمند - زانتیا
	MARS	۲۰۵	۵۰	۱۶	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ
	NEPTUNE	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۸۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵
	NEPTUNE	۲۱۵	۵۵	۱۷	۶۱۵	۲۴۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	ام جی ۶ - مزدا ۳ - کیا سراتو





این آیدیت شامل یک شارژر آنبورد جدید خنک‌شونده با آب با یک خروجی ۱۱کیلوواتی است.این شارژر به‌روزرسانی‌شده به‌طرز قابل توجهی زمان لازم برای شارژ آسان یک باتری‌ها را کوتاه می‌کند. با یک شارژر جدید به‌روزرسانی‌شده، باتری ۸۰کیلووات-ساعتی آن ظرف ۷ ساعت و ۳۰ دقیقه از ۱۰ به ۱۰۰ درصد قابل شارژ است. نسخه‌های قبلی این خودرو دارای شارژر ۷.۴کیلوواتی بودند که برای شارژ باتری از ۱۰ تا ۱۰۰درصد نیاز به ۱۱ساعت زمان داشتند.

«مرسدس‌بنز کارنامه خوبی در حوزه خودروهای برقی دارد؛ به‌طوری‌که این شرکت با افتخار اعلام کرده که جمعا ۴۵ هزار دستگاه خودرو برقی و دوگانه‌سوز برقی در سه‌ماهه سوم سال جاری به‌فروش رسانده است.این شرکت تنها در ماه سپتامبر ۲ هزار و ۵۰۰دستگاه خودرو برقی EQC فروخته است. به‌گزارش «اپتنا» و به نقل از اسسلیش‌گیر، این خودرو ساز آیدیت‌هایی را برای EQC 400 4Matic اعلام کرده که قاعدتا می‌تواند سبب محبوب‌تر شدن آن نزد خریداران شود.

ارتقای نخستین شاسی بلند برقی مرسدس با امکان شارژ سریع



دبیر انجمن تولید کنندگان باتری در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کاهش ۱۸ درصدی قیمت باتری با ثبات نسبی نرخ ارز

نسبی نرخ ارز تاثیر خود را بر محصول باتری گذاشت و در این بخش شاهد مقاومت تولید کنندگان برای بالا نگه‌داشتن قیمت‌ها نبودیم. این درحالی است که در بسیاری از صنایع حتی شاهد افزایش قیمت نیز بوده‌ایم.»

مهدی کامکار با بیان اینکه عرضه ز یاد محصول توسط تولید کنندگان از دلایل مهم افت قیمت باتری بوده است، تصریح می‌کند: «صنعت باتری یک صنعت به‌شدت رقابتی است و تولید در آن حتی شکل مازاد دارد. این مساله سبب شده است بر خلاف برخی صنایع، شرکت‌ها عرضه محصول به بازار را کاهش ندهند و اگر شرکتی از میزان عرضه بکاهد، تنها بازار خود را از دست می‌دهد.» وی همچنین معتقد است کاهش تقاضا برای باتری در ۶ ماهه دوم نیز از دیگر دلایل کاهش قیمت باتری است.

اما بررسی بازار باتری به‌طور کلی حکایت از کاهش قیمت این محصول دارد. در همین زمینه مهدی کامکار، دبیر انجمن تولید کنندگان باتری کشور در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با بیان اینکه قیمت باتری طی هفته‌های اخیر و با توجه به شرایط موجود، حدود ۱۸ درصد کاهش یافته است، با اشاره به دلایل این امر گفت: «دلیل نخست اینکه حباب قیمت باتری‌های فرسوده طی ماه گذشته از بین رفته است. در واقع به‌رغم اینکه قیمت باتری‌های فرسوده طی ماه‌های اخیر به‌شدت بالا رفته بود، اما طی هفته‌های اخیر در این بخش بافت قیمت مواجه بوده‌ایم و هر آمپر به‌حدود ۶ هزار تومان رسیده است.» دبیر انجمن تولید کنندگان باتری، ثبات نسبی نرخ ارز را دلیل دیگر افت قیمت باتری می‌داند و تأکید می‌کند: «بر خلاف بسیاری از بازارها و البته صنایع دیگر، کاهش و ثبات

این روزها مردم مرتب در حال بررسی قیمت کالاهای مختلف در بازارهای متفاوت هستند و یکی از بازارهایی که در طول سال ثبات نسبی خود را حفظ کرد و با وجود افزایش قیمت ارز، قیمت محصولات برای مصرف کننده قابل دسترس بود، بازار باتری خودرو بوده است. طی نیمه نخست سال قیمت باتری ثبات خود را حفظ کرد و حالا در ماه‌های پایانی سال شاهد کاهش ۱۸ درصدی قیمت باتری‌ها هستیم. در این بین نقش شرکت‌های بزرگی مانند صیاب‌باتری، پاسارگاد صنعت باتری و نیرو گستران خراسان، به‌عنوان شرکت‌های تاثیرگذار بر بازار قابل توجه است و در نیمه نخست سال قیمت محصولات این شرکت‌ها ثابت ماند و با ثبات نرخ ارز و کاهش بودن آن، این شرکت‌ها قیمت محصولانشان را تا حد امکان حتی کاهش داده‌اند.

گزارشReport

فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	صبا باتری بایرندهای مختلف بانامهای VARIAN, ARMP, SABA SCOT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAVPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, KHAZAR, RWSKA, KOBOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO و SOULAI, HITECH, KOTRA به بازار عرضه می‌شود	گارانتی محصولات صبا باتری به توجه به زمان انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشند	۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری کو بیگ	۶۴-۷۴	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۸۵۰	۱۵,۱۵۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری بایرندهای بار کاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، بر جیس، اور بیتال، اورانوس، سیمولکس و یاشا، ویا پوشش آمپر از ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB یا گارانتی ۲۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه، و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۵۰۰	۱۶,۸۰۰	

دورنا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	دورنا باتری	گارانتی کلیه محصولات دورنا باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	با برندهایی همچون دورنا، پوشیتا و ارس به بازار عرضه می‌شود.		۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰,۳۰۰	۱۵,۸۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری بایرندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دینز، هندل، لیدر، تایگون، پاتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۶-۷۴	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	

نیرو گستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیرو گستران خراسان بایرندهای مختلف بانامهای VOLTA, CENE, SHARK, SILVER و TURBO به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۲ ماهه می‌باشند	۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۶-۷۴	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری تندر و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۸,۷۰۰	۱۵,۲۰۰	



نیاز به اورهال و تعمیر ۴۰۰ دستگاه واگن در مترو تهران

«ایسنا: معاون شهردار تهران گفت: «در حال حاضر ۴۰۰ واگن از مجموع ۱۵۰۷ واگن مترو تهران نیازمند اورهال است. تلاش می‌کنیم از منابعی که برای اتوبوس‌ها در نظر گرفته‌ایم، قطارهای مترو را نیز اورهال کنیم.»»

سیدمناف هاشمی افزود: «تنها نصب بخشی از تجهیزات و پله‌برقی‌ها در ایستگاه امیرکبیر باقی مانده است.»

معاون شهردار تهران با بیان اینکه ایستگاه مترو امیرکبیر به‌عنوان

یک صدوسی امین ایستگاه مترو پایتخت به بهره‌برداری می‌رسد، تصریح کرد: «این ایستگاه در خیابان ۱۷ شهریور و در خط ۶ مترو واقع شده است.»

هاشمی با بیان اینکه ساخت و بهره‌برداری از ایستگاه امیرکبیر بیش از ۲۷۰ میلیارد تومان هزینه در برداشته است، اظهار کرد: «با بهره‌برداری از ایستگاه برج میلاد و امیرکبیر طی روزهای آینده، بهره‌برداری از ۱۱۰ ایستگاه دیگر در خط ۶ و ۷ مترو تا پایان سال جاری در دستور کار است.»



قیمت بلیت مترو ثابت می‌ماند

«مهر: رئیس شورای اسلامی شهر تهران گفت: «پیشنهاد معاون حمل‌ونقل شهردار این بود سهم مردم در بلیت مترو توسط دولت و شهرداری پرداخت شود، این امر به‌معنای افزایش قیمت بلیت مترو نبوده و نیست.»

محسن هاشمی افزود: «معاونت حمل‌ونقل شهرداری باتوجه به افزایش قیمت‌ها و کاهش تعداد مسافران این موضوع را اعلام

کرد. البته با این شرایط خودبه‌خود قیمت بلیت مترو افزایش یافته است. الان در فصل بودجه هستیم و باید یارانه دولت در بودجه برای سیستم حمل‌ونقل عمومی دیده شود.»

هاشمی ادامه داد: «در حال حاضر قیمت بلیت مترو ۱۵ هزار تومان است که براساس تصویب پیشین، یک‌سوم از این هزینه را مردم، یک‌سوم را

دولت و یک‌سوم را شهرداری پرداخت می‌کرد. بر این اساس باید ۵ هزار تومان را دولت و ۵ تومان را شهرداری بدهد اما باید برای ۵ هزار تومان مردم هم تصمیم‌گیری شود. پیشنهاد ایشان این بود سهم مردم هم توسط دولت و شهرداری پرداخت شود که این امر به معنای افزایش قیمت بلیت مترو نبود.»

الزام همراه داشتن کارت ملی در سیستم حمل‌ونقل عمومی به بعد موکول شد

چشم‌انداز تشدید محدودیت‌های کرونایی در سفرهای درون‌شهری

مثبت باشد، نمی‌تواند بلیت دریافت کند.»

«ارائه کارت ملی در سیستم حمل‌ونقل عمومی به بعد موکول شد

وی افزود: «به این ترتیب این فرد شناسایی و به‌وی اعلام می‌شود که به قرنطینه برود و در صورت خروج از قرنطینه، جریمه خواهد شد. این موضوع در حوزه حمل‌ونقل ریلی، هوایی و جاده‌ای عملیاتی شده است.»

دبیر کمیته اجتماعی، انتظامی ستاد ملی مدیریت کرونا با اشاره به ارائه پیشنهادی در جلسه قبلی ستاد ملی مدیریت کرونا گفت: «در این جلسه پیشنهادی را مطرح کردیم که با استفاده از کارت ملی علاوه بر سیستم حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی در حوزه‌های شهری نیز این موضوع عملیاتی شود، اما این موضوع به‌صورت مرحله‌به‌مرحله در شهرها اجرایی می‌شود.»

وی ادامه داد: «به‌عنوان مثال افراد در ادارات برای اخذ خدمات اداری باید کارت ملی همراه داشته باشند، بنابراین اگر فردی در آنجا شناسایی شود که قبلاً کرونا مثبت بوده یا هنوز دوره ۱۴ روزه خود را طی نکرده است، اجازه ورود و ارائه خدمات به وی داده نمی‌شود. این مساله در بانک‌ها یا در سایر دستگاه‌هایی که به مردم خدمات ارائه می‌کنند، اجرا خواهد شد. البته در مرحله بعد شامل سیستم حمل‌ونقل عمومی نیز می‌شود.»

قاسمی ادامه داد: «این موضوع بازه زمانی مکانی ندارد و جزو مواردی است که به‌صورت مستمر انجام می‌شود. زیرا به بحث پایش، غربالگری و نظارت کمک می‌کند. بنابراین محدودیت ندارد. اجرای آن نیز در حوزه شهری مرحله‌به‌مرحله است زیرا در حوزه زیرساخت‌ها و به‌عنوان مثال در حمل‌ونقل عمومی هنوز اتصال برقرار نشده پس، در مرحله نخست این دستور در مکان‌هایی که امکانات زیرساخت‌های لازم را دارند، اجرایی می‌شود و همزمان در جاهایی که فاقد زیرساخت‌های مورد نیاز هستند، با فراهم شدن شرایط به تدریج اضافه خواهند شد.»



بالای ۱۵ سال باید شماره ملی و کارت ملی داشته باشند و این کارت همیشه همراه‌شان باشد. بنابراین از لحاظ الزام قانونی در سال ۱۳۷۶ این قانون مصوب شده است.»

قاسمی به ایسنا گفت: «در حال حاضر ۶۲ میلیون میلیونی ایرانی واجد شرایط گرفتن کارت ملی هستند، اما از این ۶۲ میلیون نفر، حدود ۵۰ میلیون نفر کارت ملی گرفته‌اند.»

قاسمی در تشریح استفاده از کارت ملی برای اعمال محدودیت‌ها گفت: «در حال حاضر براساس طرحی که با هماهنگی وزارت ارتباطات و وزارت راه انجام شده است، ارائه خدمات حمل‌ونقل مسافری بین استان‌ها با ارائه کارت ملی انجام می‌شود. یعنی اگر فردی بخواهد با هواپیما، قطار یا اتوبوس از تهران به هر جای ایران سفر کند هنگام اخذ بلیت باید کد ملی را ارائه کند تا بلیت برای وی صادر شود.»

وی ادامه داد: «وقتی شخص کد ملی را ارائه می‌کند سامانه وزارت راه در حمل‌ونقل ریلی، هوایی و جاده‌ای به بانک‌های اطلاعاتی وزارت بهداشت متصل است. به این ترتیب اگر فردی به آزمایشگاه یا بیمارستانی مراجعه و به‌دلیل کرونا آزمایش داده یا بستری شده باشد اما بخواهد بلیت دریافت کند سابقه فرد مورد بررسی قرار می‌گیرد و اگر فرد کرونا

می‌کنند، باید کارت ملی همراه داشته باشند.»

رئییی ادامه داد: «ادارات دولتی تعطیل هستند، مگر اینکه بالاترین مقام مسئول یک دستگاه یا اداره الزامی برای حضور حداقلی کارکنان داشته باشد. بنابراین حضور حداقلی برای کارکنان دولت در این هفته مدنظر است.»

وی تأکید کرد: «برنامه ما یک محدودیت هوشمند است. به‌طوری‌که دوشنبه هفته جاری باردیگر وضعیت شیوع و بروز بیماری را رصد کرده و اگر شهرهایی در وضعیت قرمز یا نارنجی باشند، اعمال محدودیت می‌کنیم و اگر شهر یا شهرستانی از شرایط قرمز به نارنجی یا زرد بدل شده باشد، محدودیت‌ها به همان نسبت کاهش می‌یابد.»

«استناد به قانون ۲۳ ساله

از دیگر سو حسین قاسمی، دبیر کمیته اجتماعی انتظامی ستاد ملی مدیریت کرونا نیز در توضیح جزئیات طرح الزام اخذ کارت ملی برای ارائه خدمات توسط دستگاه‌های اجرایی در حوزه شهرها گفت: «در سال ۱۳۷۶ قانون داشتن کد ملی اختصاصی برای هر فرد ایرانی در مجلس مصوب شده است. در ماده ۱۲ آیین‌نامه این قانون الزام می‌کند افراد ایرانی



«هم‌زمان با نزولی شدن آمار مبتلایان به کرونا در کشور، اخبار ضدونقیض در مورد تعطیل بودن یا نبودن ادارات و البته احتمال تمدید محدودیت‌های دو هفته‌ای کرونایی در کشور، زمزمه تشدید محدودیت‌های کرونایی در هفته‌های آینده هم به گوش می‌رسد. مسئولان ستاد ملی مقابله با کرونا، طی دو روز گذشته در مورد تصمیم این ستاد مبنی بر الزام همراه داشتن کارت ملی در سفرهای درون‌شهری و برون‌شهری اظهار نظر کرده‌اند و با این همه، ظاهراً این تصمیم هنوز لازم‌الاجرا نشده است. دبیر کمیته اجتماعی انتظامی ستاد ملی مدیریت کرونا در این مورد گفت این طرح به تدریج و براساس زیرساخت‌ها اجرایی خواهد شد، اما اجرای سراسری آن هنوز آغاز نشده است. در هر صورت، به نظر می‌رسد محدودیت‌های کرونایی در هفته‌های آینده تشدید خواهند شد.

سخنگوی ستاد ملی مقابله با کرونا، دو روز پیش از الزام همراه داشتن کارت ملی برای گرفتن خدمت در ادارات و همچنین استفاده از حمل‌ونقل عمومی، جهت کنترل افراد کرونا مثبت خبر داد. علیرضا رئیسی، روز شنبه در حاشیه جلسه ستاد ملی مقابله با کرونا، با اشاره به نزولی شدن سیر مبتلایان به کرونا در کشور گفت: «طی چهار روز گذشته از حضور و سفر ۱۷۴۸ نفر که مثبت بودند و قصد خرید بلیت و مسافرت با اتوبوس، هواپیما و قطار داشتند، جلوگیری کردیم.»

سخنگوی ستاد ملی مقابله با کرونا ادامه داد: «یکی از مصوبات ستاد مقابله با کرونا این بود که همراه داشتن کارت ملی برای گرفتن خدمت، الزامی است. بنابراین هموطنان اگر به ادارای برای گرفتن خدمت مراجعه

تشدید بر خورد با پلاک‌های مخدوش

«ایسنا: معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ از تشدید برخورد با پلاک‌های مخدوش در ساعات ممنوعه تردد در شهر خبر داد. سرهنگ علی همه‌خانی با اشاره به اعمال محدودیت‌های تردد شبانه گفت: «در مواردی مشاهده شد برخی افراد با مخدوش کردن پلاک یا پوشاندن آن سعی در تردد در ساعات غیرمجاز داشته‌اند.»

به گفته وی تیم‌های گشتی پلیس راهنمایی و رانندگی با حضور در معابر با هرگونه مخدوش کردن یا پوشاندن پلاک در ساعات ممنوعیت تردد برخورد می‌کنند. مخدوش کردن پلاک علاوه بر اینکه تخلف و مشمول جریمه است، جرم محسوب شده و مرتکبان به مرجع قضایی معرفی و خودرویشان نیز توقیف می‌شود.

تعطل شهرداری در رفع آلودگی پایانه‌ها

«فارس: عضو شورای شهر تهران با اشاره به نقش پایانه‌های اتوبوسرانی در ایجاد ذرات معلق گفت: «شهرداری تهران لایحه ضوابط کنترل آلاینده‌ی پایانه‌های اتوبوسرانی و ترمینال‌ها را به شورا ارائه نکرد.»

شهردانو امانی افزود: «پایانه‌های اتوبوسرانی با وجود اینکه نقش بسزایی در عملکرد ترافیک دارند اما نبود مدیریت و بهره‌برداری نادرست از آن موجب ایجاد یک منبع آلودگی جدید



شده است.»

به گفته وی، مطابق بند ۱۱ ماده ۵۵ برنامه پنج‌ساله سوم شهرداری تهران موظف است در راستای کاهش و کنترل انتشار آلاینده‌های محیطی هوا ناشی از ایستگاه‌های اتوبوسرانی درون‌شهری و پایانه‌های اتوبوسرانی برون‌شهری مستقر در محدوده تهران لایحه ضوابط کنترل آلاینده‌ی پایانه‌های اتوبوسرانی و ترمینال‌ها را طی ۶ ماه برای تصویب به شورا ارائه کند.»

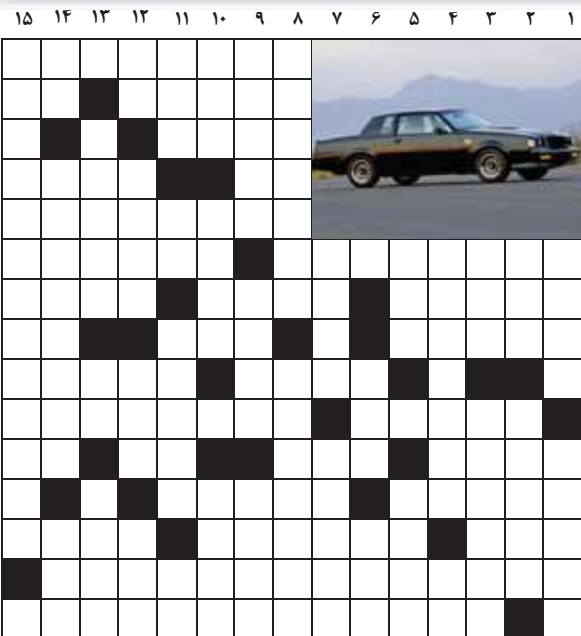
امانی ادامه داد: «متأسفانه با گذشت دوسال تاکنون این لایحه به شورا ارسال نشده است و ضرورت دارد نسبت به تسریع در ارسال لایحه توسط شهرداری اقدام شود.»

عدم جریمه وانت‌بارهای پلاک عمومی

«ایسنا: رئیس پلیس راهور ناجا از مجاز بودن تردد وانت‌بارهای پلاک عمومی و سوارهای عمومی (تاکسی‌ها و تاکسی‌های اینترنتی) در طول شبانه‌روز خبر داد و گفت: «محدودیتی برای آنها قائل نشده‌ایم و جریمه‌ای برای آنها ثبت نخواهد شد.»

سردار سیدکمال هادیانفر گفت: «وانت‌بارهای پلاک شخصی هم می‌توانند برای جابه‌جایی اقلام و نیازمندی‌های مردم (به جز ساعت‌های ۲۱ تا ۴ صبح که برابر مصوبات مرتب طبق تردد ندارند) تردد کنند.»

وی افزود: «اگر جریمه‌ای برای این وسایل نقلیه ثبت شده باشد، بعد از اتمام مدت محدودیت و ممنوعیت در تردها، نسبت به بررسی، اصلاح و حذف آنها به‌صورت سیستمی اقدام خواهیم کرد.»



حل جدول شماره ۱۱۷۰



افقی

۱- این خودرو آمریکایی زمانی به ایران می‌آمد (در تصویر) ۲- منسوب به هوی - آخرین رقم ۳- مدلی از هیوندای ۴- روداروپایی - برای تعویض دنده می‌گیرند ۵- راهبرداست ۶- قطاروی آن می‌رود- سواری معروف رنو - تنها خودرو ساز کشور چک ۷- خودرو ساز وطنی - کوهی است در آذربایجان - مدلی از پروتون ۸- موجب شرم است - خوردن - بالای انگلیسی - پنجم به زبان عربی - وانفسالی ناتمام ۱۰- مدلی از اوپل - موتورسیکلت‌ساز معروف ژاپن ۱۱- منسوب به مرو - محصولی از گروه بهمن - نمایش انگلیسی - برج معروفی در فرانسه ۱۲- آقایی - باشیدی ۱۳- همان قطار است - به‌نوعی جمع کولی است - لوکوموتیوان‌ها را می‌کشد ۱۴- در این صنعت نیز راهبر نداریم ۱۵- این خودرو کرای در کرمان موتور مونتاژ می‌شد.

عمودی

۱- محصول پرفروش ایران خودرو - همیشگی ۲- کشور عربی در حال جنگ با عربستان ۳- نوعی مسابقه سراسری فوتبال - این خودرو کرای زمانی در کرمان موتور تولید می‌شد ۴- خودرو کلاس کوچکی از کره - ضمیر جانشین او ۵- ماه انگلیسی - به آدم خودخواه می‌گویند ۶- منطقه‌ای که نافه آن مشهور است - توس بی آغاز ۷- کاروتجاری ساز استان آذربایجان - جامد انگلیسی ۸- منسوب به بهاران - نمایشگاه خودرویی که در آلمان برگزار می‌شود ۹- خریدوفروش نسیه به زبان انگلیسی - موسسه فضا نوردی آمریکا - نوعی مسابقه اتومبیلرانی ۱۰- هوش و ذکاوت - کادتر هم - موجود افسانه‌ای معروف یونان قدیم اگر حرف آخرش می‌آمد ۱۱- یکتاش بی‌سروته - باران اندک - منسوب به لواش است - بیماری مهلک ۱۲- همسایه قدیمی تهران - برادر شیرازی - شرکت معروف چپانی در تولید روغن موتور - یک انگلیسی ۱۳- اولی مردم یک کشور و دومی ضمیر جانشین اوست - آخرین رقم - همین‌طوری هم نوعی سوخت است ۱۴- ضمیر اشاره به دور - نوعی کشتی جنگی - دنده به زبان انگلیسی ۱۵- این خودرو ایتالیایی در بازار جهان به استقبال روبه‌رو است.



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۰ آذر ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۳۱۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

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

تهران ۱۱ ☀️ اصفهان ۱۴ ☁️ شیراز ۱۷ ☁️ مشهد ۱۳ ☀️ تبریز ۴ ☀️ ارومیه ۶ ☁️ رشت ۱۱ ☀️ گرگان ۱۳ ☁️ ساری ۱۴ ☀️ شهرکرد ۱۰ ☁️ اهواز ۲۱ ☀️ یزد ۱۸ ☀️ کرمان ۲۱ ☀️ بندرعباس ۲۸ ☁️ زاهدان ۲۴ ☁️

بیل‌بورد

Billboard

در نور دیدن دشت‌ها

◀ در این آگهی لندروور که توسط آژانس Y&R در آفریقای جنوبی طراحی شده، به قدرت محصولات این برند در در نور دیدن دشت‌ها و صحراها اشاره شده است.

قرنطینه را رعایت کنید، محدودیت بیشتر ممکن نیست!

◀ ممنوعیت سفر با خودرو شخصی و سخت‌گیری‌ها برای ارائه شواهدی مبنی بر عدم ابتلا به کرونا در صورت سفر با هواپیما، قطار و اتوبوس، قطعاً شیب آمار مبتلایان به کرونا را در ایران کاهش خواهد داد. از آن سو، علاوه بر تعطیلی صنوف غیر ضروری، ممنوعیت جابه‌جایی‌های درون‌شهری در فاصله ساعات ۹ شب تا ۴ صبح نیز به‌طور مشخص برای جلوگیری از افزایش آمار ابتلا در دورهمی‌های خانوادگی وضع شده است و اتفاقاً هر سه شکل محدودیت هوشمندانه بوده و در کشورهای دیگر نیز استفاده می‌شوند. با این همه، این روزها روی دیگر سکه محدودیت‌های کرونایی را نیز می‌توان در شهر دید؛ ترافیک صبحگاهی برای حضور در دفاتر بخش خصوصی که نظارت خاصی بر آن‌ها اعمال نمی‌شود و البته شهروندانی که می‌خواهند هرطور که شده تا پیش از ساعت ۹ شب در خانه باشند. جالب اینجاست که در این مورد اخیر، ساعات منتهی به اعمال منع آمد و شد شبانه، اتفاقاً شلوغ‌ترین ساعات روز هستند و احتمال اختلاط افراد مبتلا و غیرمبتلا نیز در این ساعات بیشتر است. اما چه می‌شود کرد که دولت‌ها در تمام دنیا بیش از این نمی‌توانند در زندگی شخصی افراد مانع‌تراشی کنند و اگر غم‌ان برای فرودستان را کنار بگذاریم، نمی‌توان آن‌هایی را که بیمار شدن خودشان یا اطرافیانشان را مهم نمی‌شمارند، بیش از این تحت فشار قرار داد!

حرف آخر

The Last Word

محمد مهدی حاتم‌ی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

غرش غیر طبیعی موتور



◀ اگر هنگامی که پاتان را روی پدال گاز فشار می‌دهید، غرش یا صدایی غیر طبیعی به گوشتان می‌رسد که به‌نظر می‌رسد در سرعت‌های بالاتر باید به‌گوش برسد، باید دو احتمال را در نظر گرفت. نخست اینکه ممکن است سیستم اکروز خودرو شما دچار مشکل شده باشد که این امر سبب می‌شود موتور خودرو با صدای بلندتری کار کند. همچنین احتمال می‌رود سیستم انتقال نیروی خودرو مشکلی پیدا کرده باشد که در این صورت تعمیر آن



بهران اتوماتیک MV

تمام سینتیک

ویژه انواع خودروهای سبک و نیمه سنگین ژاپنی، کره‌ای، اروپایی و آمریکایی

مژدا، تویوتا، هوندا، میتسوبیشی، نیسان، سوزوکی
هیوندای، گیاموتورز و سایر خودروسازان معتبر جهانی

سطوح کیفیت:

JASO M315 Type1-1A
Allison C-4/TES-295
GM Dexron IIE/IIIE
Chrysler ATF⁺ / ATF⁺
Idemitsu K17
ZF TE-ML 11A/11B
MAN 339A
Volvo P/N 1161521/1161540/1161640
MB 236.1/236.3/236.5/236.6/236.7/236.9/236.10/236.11
Audi G 055 025/G 052 162/G 052 990/G US 000162
Porsche P/N 000 043 204 41/000 043 205 09/000 043 205 28
Hyundai-kia SP-II/III

مقاومت عالی در برابر اکسیداسیون

خواص ضد سایش تقویت شده و خواص استپلکی مناسب جهت عملکرد نرم و بدون لرزش کلاچ (Anti Shudder Property)
پایداری عالی در برابر تغییر گرانشی در کارکردهای طولانی (پایداری برشی عالی)

سازگاری با انواع الاستومرها و آب‌بندها

خواص ضد کف عالی

PARS LENT
www.parslent.com

لنت پارسلنت



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!