



«طرح ساماندهی» مجلس شانس اجرایی بیشتری دارد یا «سند پنج ساله» دولت؟

جزئیات آخرین ویرایش طرح بهبود وضعیت تولید و عرضه خودرو

با توجه به این که دولت دوازدهم در سال پایانی و مجلس یازدهم در سال نخست استقرار خود است، به نظر می‌رسد طرح مجلس شانس اجرایی بیشتری از طرح دولت دارد...
۸ صفحه

افزایش ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی قیمت خودرو با تصمیمات جدید شورای رقابت
قیمت خودروهای داخلی دوباره ترمز برید

به رغم آنکه هنوز تصمیم شورای رقابت عملی نشده است اما اعلام آن موجب افزایش...
۷ صفحه

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»: خودرو ساز شدن قطعه سازان، درد انحصار رادوانمی کند

۳۲ صفحه

محصولات جدید خودروسازان در بخش قوای محرکه چه حرف‌هایی برای گفتن دارند؟
«TU5 پلاس» و «M15T» روی خط تولید

سایپا و ایران خودرو تا دو سال آینده صاحب خانواده موتورهای خاص خود...
۴ صفحه

شاسی بلند ۷ نفره عملیاتی، مناسب برای پلیس راه، جنگل بانی، آتش نشانی و سازمان‌ها
فوتون ساوانا؛ قدرتمندترین و تنها SUV آفرودر ساخت داخل



۱۲ صفحه

۲ شعاری تازه برای لوگو جدید کیا

۷ شرایط فروش اقساطی «بامو 320i» توسط پرشیا خودرو

۱۲ تمام تایرهای میشلن تا سال ۲۰۲۳ به اینترنت متصل می‌شوند

۱۴ چرا افت قیمت خودرو در بازار کار کرده‌ها کمتر از صفر کیلومترها بود؟

۱۵ والوالین با ۲۷ مرکز سرویس سریع در آمریکا، جای اتوسرویس‌ها را می‌گیرد



استارت Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

نگاهی گذرا به سند ۵ ساله توسعه

اواخر هفته گذشته سند چشم‌انداز پنج‌ساله صنعت خودرو در بخش سواری سازی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت به واحدهای ذیربط...
۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

دنباله‌دار شدن روند نزولی خودروسازان بزرگ در بازار سهام
اقبال به نمادهای کوچک گروه خودرویی ادامه دارد

۵ صفحه

ادامه تولید «سالار وانت‌های داخلی» تا پایان سال جاری

۹ صفحه

فناوری «اورلیوس» در خدمت بازیافت باتری‌های LAB

۱۴ صفحه

ترکیه، از مونتاژ قطعه تا تولید خودرو الکتریکی ملی

زیر پوست بازار خودرو در ترکیه

۱۵ صفحه

لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!
پارس لنت PARS LENT
www.parslent.com

اصالت، ماندنی است
به تام روانکار تولید کننده انواع روانکارهای صنعتی و تخصصی

bt BehTam Ravankar

www.btoil.com | btoilco | behtamfan



از زبان طراحی کلاسیک لامبورگینی با استفاده از عناصر بصری جدید است. هسته ساختاری این کانسیبت از فیبر کربن مونوکوک بوده و بدنه نیز شامل خطوط و لبه‌های تیز و حجم‌های کریستالی است. در نمای جانبی هم، فرم گوه‌مانند لامبورگینی به خوبی مشخص است و ورودی هوای بزرگ و عمیق جانبی به همراه درهای پروانه‌ای نیز از خصوصیات آشنای لامبورگینی به شمار می‌آید. اسپویلرهای لایه‌ای عقب نیز هورا به سمت انتهای خودرو و یک اسپویلر جمع‌شونده هدایت می‌کنند.

لامبورگینی برندی است که بین سبک و جذابیت در کنار چهره تهاجمی و عملکرد نفس‌گیر تعادل برقرار می‌کند. بنابراین از نظر بسیاری محبوب‌ترین مدل‌های این شرکت یعنی اونتادور و هوراگان حتی نمادین‌تر از مدل‌های اغراق‌شده‌تری همچون ترزو میلتنو و سیان هستند. یک طراح مستقل اهل اسلواکی به نام جان پوزناک، بر داشت مشابهی از فلسفه لامبورگینی دارد. بنابراین با دیدن طراحی او از لامبورگینی Querderro تقریباً بلافاصله یک لامبورگینی را با ویژگی‌هایش شناسایی خواهید کرد. این طرح، یک تکامل



پردازش کامپیوتری از جایگزین خیالی لامبورگینی هوراگان

نگاهی گذرا به سند ۵ ساله توسعه

اواخر هفته گذشته سند چشم‌انداز پنج‌ساله صنعت خودرو در بخش سواری‌سازی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت به واحدهای ذیربط ابلاغ شد. در مقدمه ابلاغیه مذکور گفته شد که سیاست‌های مندرج در آن، فصل الخطاب بوده و به مدت پنج‌سال لازم‌الاجراست.

نخستین که وزیر تازه «صمت» که حدود دو ماه است سکان این وزارتخانه را به دست گرفته و همکارانش دست به تهیه و تدوین چنین سند مهمی زده‌اند، نشان از دلسوختگی آنان نسبت به صنعت خودرو کشور داشته و شایسته تحسین است. اما اگر دقیق و همراه با بصیرت به این سند سیاستی توسعه بنگریم، درمی‌یابیم که نه به اسناد دیگر چشم‌انداز شبیه است و نه مشابهتی با اسندهای راهبردی دارد؛ بلکه بیش‌تر شبیه به جزوه‌های آموزشی در دوره‌های کارشناسی ارشد دانشکده‌های «تومکانیک» است. البته از نام موسسات، انجمن‌ها، دفاتر و معاونت‌های ذی‌مدخل در تدوین این سند مشخص می‌شود که آن‌ها سال‌ها با مفاهیم مندرج در آن آشنا بوده و شاید به کرات مرآت آن را نوشته یا بازگو کرده‌اند؛ منتها با توجه به عجله‌ای که در کار تدوین و ابلاغ آن بود، حتی تقدم و تاخر موضوعات رعایت نشد و اهداف در نظر گرفته شده در فضای فعلی حاکم بر دو خودرو ساز بزرگ، دست‌نیافتنی می‌نماید و شاید در ویرایش کارشناسانه این سند نیز کوتاهی شده. در این سند به مشکلات موجود صنعت خودرو اشاره شده؛ اما راه‌حلی برای برون‌رفت از آن‌ها ارائه نشده است.

در این سند همچنین در تعیین هدف‌ها، اولویت در نظر گرفته نشده است؛ زیرا برای خودرو ساز شدن ایران، راه عمده طی شده و تنها دو مانع اصلی طراحی و تولید پلت‌فرم و نیز داخلی‌سازی قطعات الکترونیک مانده است که در این مورد بسیار کم‌رنگ به آن پرداخته شده است.

فرجام‌سخن باید گفت به صنعت قطعه‌سازی هم‌در این سند بهای لازم داده نشده است و قطعه‌سازان ایرانی همچنان با ادامه تولید به روش کپی‌کاری سه دهه پیش، در پنج سال آینده همچنان باید ادامه دهند و این در حالی است که تولید قطعات به‌طور پراکنده دیگر در دنیا منسوخ شده و قطعه‌سازان در شکل‌های مجموعه‌ساز به فعالیتشان ادامه می‌دهند. چنانچه از قطعه‌سازان ایرانی حمایت‌های لازم به عمل آید، آن‌ها نیز می‌توانند به‌روز عمل کرده و قطعات با کیفیت و به‌رمنند از تکنولوژی روز تولید کنند.



استارت Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاستگذاری



سیاست‌های مندرج در آن، فصل الخطاب بوده و به مدت پنج‌سال لازم‌الاجراست.

نخستین که وزیر تازه «صمت» که حدود دو ماه است سکان این وزارتخانه را به دست گرفته و همکارانش دست به تهیه و تدوین چنین سند مهمی زده‌اند، نشان از دلسوختگی آنان نسبت به صنعت خودرو کشور داشته و شایسته تحسین است.

اما اگر دقیق و همراه با بصیرت به این سند سیاستی توسعه بنگریم، درمی‌یابیم که نه به اسناد دیگر چشم‌انداز شبیه است و نه مشابهتی با اسندهای راهبردی دارد؛ بلکه بیش‌تر شبیه به جزوه‌های آموزشی در دوره‌های کارشناسی ارشد دانشکده‌های «تومکانیک» است. البته از نام موسسات، انجمن‌ها، دفاتر و معاونت‌های ذی‌مدخل در تدوین این سند مشخص می‌شود که آن‌ها سال‌ها با مفاهیم مندرج در آن آشنا بوده و شاید به کرات مرآت آن را نوشته یا بازگو کرده‌اند؛ منتها با توجه به عجله‌ای که در کار تدوین و ابلاغ آن بود، حتی تقدم و تاخر موضوعات رعایت نشد و اهداف در نظر گرفته شده در فضای فعلی حاکم بر دو خودرو ساز بزرگ، دست‌نیافتنی می‌نماید و شاید در ویرایش کارشناسانه این سند نیز کوتاهی شده. در این سند به مشکلات موجود صنعت خودرو اشاره شده؛ اما راه‌حلی برای برون‌رفت از آن‌ها ارائه نشده است.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

خودروساز شدن قطعه‌سازان، دردانه

ترکیه به دلیل عمل‌گرایی دولت‌هایش، در هدایت قطعه‌سازان خود به سمت خودروساز شدن موفق بوده است



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو در اکثر موارد دچار شعارزدگی بوده، اما در عمل کمتر مدیری در این صنعت توانسته است دستاوردی قابل ارائه برای مردم و صاحب‌نظران این حوزه داشته باشد. اغلب حمایت‌های غیر کارشناسی نیز که با توجیه اشتغال و خودکفایی در این صنعت، شامل حال خودروسازان شده، به ایجاد فضای بسته و انحصاری در این حوزه انجامیده است. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در بخش پایداری گفت‌وگوی خود با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به سند پنج‌ساله وزارت صمت برای توسعه صنعت خودرو، در خصوص حمایت از زنجیره تامین قطعات این صنعت گفت: «دولت می‌خواهد پیشنهاد حضور قطعه‌سازان در صنعت خودرو باشد؛ در حالی که طی دهه اخیر آنچنان که باید حمایت لازم را برای توسعه و تعمیق ساخت داخل در این صنعت به عمل نیاورد است.» وی افزود: «کارشناسان حوزه اقتصاد خودرو اطمینانی به‌اجرای شدن سند سیاستی توسعه صنعت خودرو ندارند. به‌ویژه آن که دولت‌ها هیچ‌گاه مایل به ورود مستقیم قطعه‌سازان به خودرو سازی و رقیب‌تراشی برای خودروسازان دولتی نبوده‌اند. با این حال، اظهارات وزیر صمت مبنی بر ورود قطعه‌سازان به عرصه تولید خودرو و می‌تواند محرکی باشد

برای ارتقای سطح فعالیت‌های صنعتی قطعه‌سازان بزرگ که پتانسیل تولید خودرو را دارند. اما اگر سبزه دولت بر صنعت و بازار خودرو ادامه‌دار باشد، خودروساز شدن قطعه‌سازان نیز درد انحصار را در مان نمی‌کند. بنابراین عملیاتی شدن پیشنهاد وزارت صمت برای تشکیل کنسرسیوم قطعه‌سازان، تا زمانی که دولت از خودروسازی کنار نکشد، تأثیر مورد انتظار را نخواهد داشت.»

در سند توسعه صنعت خودرو به موضوع حمایت از ایجاد مراکز تحقیقاتی مستقل خصوصی در حوزه مدیریت R&D، D&D و خدمات مهندسی با استفاده از نیروهای مجرب صنعت در راستای اتصال و هم‌پیوندی به‌زیست‌بوم نوآوری طبق مفهوم C&D اشاره شده است. به نظر شما برای تحقق این موضوع چه راه‌هایی پیش روی صنعتگران و دولت است؟

راه ترکیه، آن راهی که دولت و صنعتگران کشور همسایه شمالی ما رفتند، کوتاه‌ترین راه برای تحقق این بند از سند توسعه صنعت خودرو است. دولت ترکیه در حمایت از توسعه توانمندی‌های طراحی و تولید در ابرمجموعه‌های قوای محرکه نظیر موتور و جعبه‌دنده خود کار و ابرمجموعه‌های فناوریانه خودرو مانند سامانه‌های ایمنی خودرو، حسگرها، انژکتور و... و تحقق پروژه تولید خودرو ملی موفق عمل کرده است. هر چند این کشور به لحاظ زمانی بعد از ایران در مسیر خودروسازی قرار گرفته، اما به دلیل عمل‌گرایی دولت‌هایش موفق به هدایت قطعه‌سازان خود به سمت خودروسازی شده است. در پروژه خودرو ملی ترکیه، نقش

این پیکان
فیلمی از:
شاهین آرمین و سهراب دریابندری

برای خرید از digikala اسکن کنید

برهان
برهان
ضد یخ، ضد جوش، ضد زنگ
مخصوص خودروهای بنزینی و دیزلی سبک

انتقال حرارت مؤثر
عملکرد عالی در تمام فصول سال
(در سردترین و گرم‌ترین شرایط آب و هوایی)
محافظت کلیه قطعات سیستم خنک‌کننده
در برابر خوردگی و زنگ‌زدگی
پایداری شیمیایی عالی
سازگاری با الاستومرها
سازگاری با آب سخت

سطوح کیفیت:
ASTM D3306
INSO 338

www.behranoil.co

شده که از کامپوزیت ساخته شده است. برای این نسخه همچنین رینگ‌های آبرودینامیکی نیز در نظر گرفته شده که هم رنگ بدنه هستند. در حالی که در جلو خودرو نیز چراغ‌های Hella اینچی ۹ اینچی استکان تاییت، مجموعه بلبرینگ، ویزگی‌های این نسخه ویزه آگزوهای سرامیکی است که در یک سمت سفید و در سمت دیگر مشکی رنگ هستند. مدل P101 با دورنگ مشکی عمیق یا سفید ساتن ارائه می‌شود و چهار برچسب بدنه مختلف برای آن قابل انتخاب خواهد بود. در انتهای بدنه خودرو و نیز نشان خاص P101 کار شده است.

مورگان به‌زودی به تولید مدل Wheeler 3 یا سه چرخ خواهد داد و به این مناسبت، نسخه تولید محدود جدیدی از این خودرو با نام P101 را معرفی کرده است. P101 مخفف Project 101 است و مورگان با گداختی 3 Wheeler بیش از یک دهه پیش آن را توسعه داد. این سه چرخ بریتانیایی برای نخستین بار در سال ۲۰۱۱ معرفی شد و با فروشی بیش از ۲۵۰۰ دستگاه تاکنون، به یکی از پر فروش ترین محصولات تاریخ مورگان بدل شده است. نسخه ویژه و نهایی این محصول سه چرخ به کاور طلایی رنگ شفاف در قسمت سر نشین مجهز



نسخه اختصاصی برای خداحافظی با سه چرخ‌های مورگان



حمایت‌های دولت از داخلی‌سازی قطعات و مجموعه‌های گلوگاهی شامل ECU، استکان تاییت، مجموعه بلبرینگ، CVVT، مجموعه‌های توربوشاژر و پلوس و شیر هیدرولیک فرمان تا چه میزان قطعه‌سازان را برای حرکت جدی در این مسیر ترغیب خواهد کرد؟

قطعه‌سازان برای حرکت در این مسیر، اشتیاق زیادی دارند. زیرا سرمایه به دست می‌آوردند و در نهایت قطعات فعلی را می‌سازند. اما باید در این خصوص با بستن قراردادها و بلندمدت آن‌ها را از آینده این سرمایه‌گذاری‌ها مطمئن کرد.

آیا الزام سازمان ملی استاندارد به تدوین استانداردهای ملی همزمان با طراحی، توسعه و تولید محصولات جدید در حوزه قطعات، مجموعه‌ها و خودرو می‌تواند از میزان آلاینده‌گی و حوادث ناشی از کیفیت خودرو بکاهد؟

پرداختن به استانداردهای اقلیم ایران، کمک بزرگی به بهبود کیفیت در حوزه تولید قطعات، مجموعه‌ها و خودرو خواهد کرد؛ اما مشروط بر آن که این استانداردها دنیویسی صرفاً کپی برداری از چندین استاندارد مربوط به اقلیم‌های متفاوت جهانی و ملغمه‌سازی نباشد.

افزایش دسترسی به بازارهای صادراتی به واسطه بهره‌مندی از ظرفیت موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای دوجانبه یا چندجانبه جاری و تشویق حضور خودروسازان و قطعه‌سازان در رویدادهای بین‌المللی خودرویی نیازمند چه اقداماتی است؟

واقعیت این است که محصولات خودروسازان ما تنها از طریق همین موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای امکان صادرات دارند و این در حالی است که در بازار رقابتی تنها خود محصول ملاک است. اما دولتمردان ما می‌خواهند محصول بازار انحصاری را به شکل کلی صادر کنند. در خصوص تدوین و اجرای راهبردهای «مانام‌سازی» مشترک (Co-branding) با خودروسازان و قطعه‌سازان برتر منطقه‌ای و بین‌المللی و به کارگیری فناوری اطلاعات و روش‌های بازاریابی نوین و دیجیتالی نیز باید گفت این موضوع امری منقضی شده در صنعت جهانی خودرو محسوب می‌شود و برندها امکان تلفیق ندارند و تنها شاید سهامدار هم باشند.

نظر شما در خصوص اجرای برنامه‌های اعتبارسنجی و رتبه‌بندی تامین‌کنندگان و شرکت‌های قطعه‌ساز و مجموعه‌ساز بر اساس نظام FSS و اختصاص MRP بالاتر به تامین‌کنندگان دارای رتبه FSS چیست؟

این اعتبارسنجی‌ها و رتبه‌بندی‌ها که هم‌اکنون نیز کم‌وبیش صورت می‌گیرد، تاکنون جز تشدید انحصار حاصلی نداشته است. بنابراین به نظر بنده، آزموده را آزمودن خطاست.

آیا حمایت از خودروسازان در راه‌اندازی مرکز تخصصی طراحی مرجع برای استانداردسازی قطعات به منظور استفاده در انواع مختلف خودروهای تولیدی و ایجاد شمارگان اقتصادی تولید می‌تواند از هزینه‌های تولید در زنجیره ارزش و تامین قطعات بکاهد؟

بله؛ اما نه در بازار انحصاری که چنین امری به‌عنوان هزینه تلقی می‌شود، نه سرمایه‌گذاری.

نوربالا

پرداختن به استانداردهای اقلیم ایران کمک بزرگی به بهبود کیفیت در حوزه تولید قطعات، مجموعه‌ها و خودرو خواهد کرد. مشروط بر آن که این استانداردها دنیویسی صرفاً کپی برداری از چندین استاندارد مربوط به اقلیم‌های متفاوت جهانی و ملغمه‌سازی نباشد

به سمت خودروسازی شده است. در پروژه خودرو ملی ترکیه، نقش حمایتی دولت از فراگیری، به کارگیری و پیاده‌سازی هوش مصنوعی و اینترنت اشیا در فرآیندهای تولیدی زنجیره ارزش صنایع خودرو و قطعه در قالب شبکه و پلتفرم‌های یکپارچه به‌منظور کم کردن هزینه، کاهش فرآیند و زمان تولید و تسریع در عرضه محصول به بازار هدف، کاملاً مشهود است.

سند سیاستی بندهایی در مورد حمایت دولت از افزایش و ارتقای ظرفیت‌های فناورانه و تولیدی بنگاه‌های خودروسازی و قطعه‌سازی در طول زنجیره ارزش دارد. نظر شما در خصوص این راهکارها چیست؟

وقتی این بندها را مطالعه می‌کنید، بیش‌تر شبیه شعارهای انتخاباتی به نظر می‌رسند تا راهکارهای عملیاتی؛ به‌عنوان مثال افزایش و ارتقای ظرفیت‌های فناورانه و تولیدی بنگاه‌های خودروسازی و قطعه‌سازی از طریق ایجاد و راه‌اندازی شبکه‌های نوآوری محلی، منطقه‌ای و شبکه‌های خلق دانش یا سرمایه‌گذاری در مهارت‌های فنی و فناورانه برای افزایش ظرفیت انتقال فناوری و مهندسی معکوس در بستر زیست‌بوم نوآوری باز.

همچنین بند دیگری در سند آمده است که به توسعه فرآیندهای پایین‌دستی زنجیره ارزش در صنایع خودرو و قطعه از طریق ایجاد پارک‌های تخصصی برای این صنایع اشاره دارد. این راهکار تنها در صورت حضور دانشگاهیان در این صنعت امکان‌پذیر خواهد بود. اما یک خودروساز دولتی که به‌صورت فرمایشی مدیریت می‌شود، آیا مجال فعالیت به‌متخصصان می‌دهد؟

چهار پیشنهاد در بند ۹ سند توسعه در خصوص بازنگری و اصلاح ساختار IPI قطعات و مجموعه‌های خودرو وجود دارد. به نظر شما آیا این پیشنهادها می‌تواند به توانمندی زنجیره ارزش و قطعه‌سازی در صنعت خودرو بینجامد؟

تأجایی که می‌دانیم همواره در خصوص تامین این قطعات و قراردادهای مربوط به آن‌ها ملاحظات خاصی در کار بوده است و بسیاری از تولیدکنندگان به‌رغم توانمندی‌های خود شجاعت ورود به این بخش را نداشته‌اند.

صارتادوانمی‌کند





قفل دیفرانسیل

Auto Diff. Lock

#تکنو آمیکو

آیا می‌دانید قفل دیفرانسیل در خودروها چه کاربردی دارد؟ احتمالاً خودروهایی که در مسیره‌های ناهموار گرفتار شده‌اند را دیده‌اید. وقتی که خودرو به دلیل عدم اصطکاک مناسب چرخ‌ها با زمین، نمی‌تواند از قدرت موتور برای حرکت استفاده کند، یعنی چرخ‌هایی که از اصطکاک مناسب برخوردار نیست اصطلاحاً هرزگردی می‌کنند. به این ترتیب قدرت موتور تماماً به چرخ‌هایی که هرزگردی می‌کند منتقل شده و در نتیجه به هدر می‌رود. به این ترتیب قدرت موتور به چرخ‌هایی که از اصطکاک کافی برخوردار است نیز رسانده شده و خودرو قابلیت حرکت پیدا می‌کند. اما قفل دیفرانسیل مجموعه‌ای از قطعات است که درون هوشینگ دیفرانسیل نصب شده و در مواقع لازم وارد عمل می‌شود و قدرت را به صورت مساوی بین چرخ‌ها تقسیم می‌کند. به این ترتیب چرخ‌هایی که به دلیل کاهش اصطکاک با سطح هرزگردی دارند نیز به اندازه چرخ‌هایی که هرزگردی ندارند، قدرت را دریافت کرده و خودرو از مسیر عبور می‌کند. آمیکو آسنا اولین پیکاپ با برند ایرانی است که به صورت استاندارد از قفل دیفرانسیل اتوماتیک با مکانیسم سانتری فیوژی بهره‌مندی برد.





info@amicoir.com
www.amicoir.com
۰۲۱-۴۸۰۱۹
۰۲۱-۴۴۵۶۶۲۳۳-۹







مهندس سوپارو و BRZ این مدل تویوتا هم مجهز به موتور ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی با ۱۲۸ اسب بخار قدرت و ۲۴۹ نیوتون متر گشتاور خواهد بود که رانندگی لذت بخشی را برای این کوپه سبک وزن اسپرت فراهم می کند. این خودرو سال آینده رونمایی و به عنوان مدل ۲۰۲۲ وارد بازار خواهد شد. اما دومین رندر مطرح این روزها، تویوتا سوپرایا ناپاد یشتن است که در واقع سقف آن برداشته شده و طرحی تاریک مانند یافته است. تویوتا این کانسپت را به زودی رونمایی خواهد کرد.

علاقه مندان تویوتا پس از معرفی نسل جدید سوپارو و BRZ منتظر رونمایی از همزادش با نشان GR86 هستند. بنابراین قبل از پرده برداری از این کوپه دیفرانسیل عقب با نشان تویوتا، شاهد رندهایی از آن خواهیم بود. نخستین رندر توسط Motor.es ارائه شده و شامل تغییراتی بسیار مختصر در سپر و چرخ است. البته عکس های جاسوسی اخیر، شکاف سپر بزرگ تری را نشان می دهند که بیشتر مشابه سوپارو و BRZ هستند اما در اینجا طراح با الگو گرفتن از سوپرا خواسته تشابه بیشتری بین محصولات تویوتا ایجاد کند.



تویوتا Gr86 بدون سقف

محصولات جدید خودروسازان در بخش قوای محرکه چه حرف هایی برای گفتن دارند؟

«TU5 پلاس» و «M15T» روی خط تولید

سایپا و ایران خودرو تا دو سال آینده صاحب خانواده موتورهای خاص خود خواهند بود



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

پیگیری يك موضوع

Follow up

حجت اله فیروزی

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس

فرمول جدید شورای رقابت منطقی نیست

تغییر نوع نرخ گذاری در شورای رقابت و آزادسازی قیمت بسیاری از محصولات خودروسازان در حالی انجام شده است که برخی نسبت به آن معترض هستند و معتقدند با این اقدام تنها قیمت خودرو افزایش می یابد و خبری از ساماندهی بازار خودرو نخواهد بود. در همین زمینه با حجت اله فیروزی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس به گفت و گو پرداختیم.

فرمول جدید قیمت گذاری خودرو توسط شورای رقابت را چگونه ارزیابی می کنید؟

تدوین فرمول نرخ گذاری خودرو باید براساس منطقی و استدلال علمی باشد. حال این سوال مطرح می شود چه منطقی پشت این مدل قیمت گذاری بوده و آیا تاکنون این شیوه، بازار خودرو را ساماندهی کرده است یا خیر.

به نظر شما این فرمول چه تأثیری بر بازار می گذارد؟

در یک ماه اخیر، قیمت ها در بازار نزولی بودند اما با اعلام فرمول جدید این روند افزایشی شد. بنابراین این مدل به دنبال منطقی و متعادل کردن بهای چهار چرخ ها در بازار نیست. اگر هدف از افزایش نرخ کارخانه ای خودرو حمایت از خودروسازان است، در وهله نخست باید قیمت کنونی خودرو در کارخانه مورد ارزیابی قرار گیرد. اما در شرایطی که یکی از محورها، تحقیق و تفحص نمایندگان از صنعت خودرو، انتقاد آنها از قیمت خودرو است پس چرا باید قیمت خودرو بر اساس فرمول های جدید بار دیگر افزایش یابد؟

در این فرمول به افزایش تولید هم اشاره شده است. نظر شما در این خصوص چیست؟

در حال حاضر خودروسازان توان تولید دارند و موظف هستند بدون توجه به موضوعاتی مانند رشد قیمت، تیراژ تولید را افزایش دهند. اما اگر ظرفیت تولید نداشته باشند، مشوق هایی مانند رشد قیمتی نیز نمی تواند کار خاصی انجام دهد تا تیراژ تولید افزایش یابد. در شرایط کنونی هر تصمیمی که ثبات بازار را به بهانه هایی مانند افزایش تولید و... از بین ببرد، منطقی نیست. وزیر صمت باید به این موضوع ورود کند زیرا این تصمیم با شعارهای وی مبنی بر متعادل کردن قیمت ها همخوانی ندارد. فرمول قیمت گذاری شورای رقابت موجب تلاطم فضای رانت در بازار خودرو می شود. از آنجا که بر اساس فرمول شورای رقابت کارخانه ای خودرو افزایش می یابد، بهای چهار چرخ ها در حاشیه بازار نیز بارشده همراهی می شود.

نگاه View



مازیار بیگلر

دبیر انجمن قطعه سازان

موافق افزایش قیمت خودرو نیستیم

شورای رقابت متنی را به عنوان فرمول جدید قیمت گذاری اعلام کرده است که در آن به موضوع آزادسازی قیمت ۴۵ درصد خودروها و دستوری ماندن ۵۵ درصد دیگر خودروها اشاره شده و کل شیوه نامه فروش در طرحی بوده که وزارت صمت به سران قوا فرستاده است. احتمال دارد سران قوا همین مصوبه شورای رقابت را مکفی اعلام کنند. اما موضوعی که وجود دارد این است؛ در طرح وزارت صمت همان طور که گفته شد در مورد شیوه فروش هم صحبت شده؛ بنابراین ممکن است سران قوا در مورد حذف قرعه کشی خودرو و تصمیماتی بگیرند.

البته هنوز فرمول منتشر نشده است اما بر اساس صحبت های رئیس شورای رقابت می توان گفت دو اتفاق مهم افتاده، نخست؛ بحث حذف تورم بخشی و تمرکز بر بازار است زیرا این موضوع همیشه محل اختلاف بود. دوم؛ بحث افزایش تیراژ تولید است. زیرا این موضوع مشوقی برای خودروساز محسوب می شود.

شورای رقابت در فرمول خود می گوید هر چه تیراژ بالاتر برود، به خودروساز مجوز افزایش قیمت می دهیم. اما با توجه به اینکه یکی از ملاک های قیمت گذاری، تمرکز بر بازار است و چون طبق اصل اقتصاد هر چه عرضه بیشتر شود، قیمت بازار کاهش می یابد، بنابراین قیمت گذاری خودرو حالت الاکلنگی پیدا می کند.

یعنی در ابتدا با بالا رفتن تیراژ، قیمت نیز افزایش می یابد. اما وقتی تیراژ بالا می رود باعث می شود حاشیه بازار، قیمت را پایین بیاورد و چون قیمت پایین تر می آید فرمول هم نرخ را کمتر محاسبه می کند.

در واقع حالت بالانس ایجاد می شود. با توجه به اینکه شورای رقابت به صورت جزئی مصوبه خود را تشریح نکرده است و سران قوا هم هنوز در مورد طرح وزارت صمت تصمیمی نگرفته اند، باید ببینیم در روزهای آینده چه اتفاقی می افتد.

البته به طور کلی به هر طرحی که باعث افزایش قیمت خودرو شود، مخالف هستیم. بحث ما همواره این بوده وقتی می توانیم با کنترل نرخ مواد اولیه خودرو و قطعه، قیمت خودرو را کاهش دهیم، چرا باید سراغ طرحی برویم که با حاشیه بازار، قیمت را کنترل کنیم؟

مواد اولیه مثل مس، آهن، آلومینیوم و محصولات پتروشیمی باید زیر نظر شورای رقابت بروند و به صورت دستوری قیمت گذاری شوند. قیمت خودرو در کارخانه تا ۳۰ درصد قابل کاهش است. در این صورت قیمت در بازار هم افت چشمگیری خواهد داشت.

کار قرار داده ایم و انا با گیربکس شش دنده امسال به بازار خواهد آمد و در پی آن، نقشه راه گیربکس نیمه اتوماتیک AMT را داریم که تا آخر سال نمونه اولیه آن تولید خواهد شد. وی افزود: «دنا پلاس توریو با گیربکس شش سرعته اتوماتیک و موتور EF7TC هم که اوایل سال جاری تولیدی شد، به زودی به گیربکس شش سرعته دستی نیز مجهز خواهد شد. تا آخر امسال، ۲۰۷ را هم با گیربکس شش سرعته اتوماتیک تولید خواهیم کرد.» پورمجیب ادامه داد: «موتور EF7 توربوشارژ مجهز به گیربکس شش سرعته اتوماتیک در محصول پروژه K132 هم به کار خواهد رفت. همچنین خرداد سال آینده این محصول با موتور ارتقا یافته TU5 و گیربکس شش سرعته اتوماتیک به تولید انبوه خواهد رسید. پژو پارس نیز در آینده مجهز به گیربکس شش سرعته اتوماتیک خواهد شد.» پورمجیب همچنین از آغاز طراحی توسعه گیربکس اتوماتیک DCT در سال جاری خبر داد و گفت: «با برنامه ای کاملاً روشن، طراحی و تولید گیربکس اتوماتیک با ساخت داخل بالا را در دستور کار داریم و در بازه زمانی دوساله به تمام نیازهای مشتریان خود پاسخ خواهیم داد.»

حل تناقض مصرف و قدرت در M15T اما در آن سوی میدان؛ خودرو شاهین را داریم که به پیشرانه ۱.۵ لیتری توریو مجهز است و جعبه دنده پنج سرعته دستی 5F18 توان آن را به چرخ های جلو منتقل می کند. این پیشرانه کم مصرف که در شرکت مگاموتور تولید می شود، حدود ۱۱۰ اسب بخار قدرت و ۱۶۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. از مزایای موتور شاهین، انتقال حداکثر گشتاور تولیدی در دور موتور پایین است که در رقابتی این خودرو دیده نمی شود. به گفته علی شیخ زاده، قائم مقام مدیرعامل سایپا در امور تولید، کیفیت و توسعه محصول، مدیریت ارشد این گروه خودروسازی به صورت ویژه پیگیری برنامه های توسعه ای و تولید قوای محرکه است.

وی افزود: «مگاموتور تا دوسال آینده باید صاحب خانواده موتور خاص خود باشد تا گروه خودروسازی سایپا بتواند از موتور و گیربکس نسل جدید در محصولات جدید خود مانند شاهین استفاده کند و اقدامات لازم در این خصوص شروع شده است.» بنابراین شنیده ها، موتور جدید که M18 نام دارد، ۱۶ سوپاپه و مجهز به سیستم متغیر وضعیت سوپاپ خواهد بود و به صورت تنفس طبیعی قدرتی بین ۱۱۷ تا ۱۲۲ اسب بخار تولید می کند.

است در خودرو تا نصب می شود و در آینده نزدیک در محصولاتی از جمله رانا پلاس به کار خواهد رفت. پلت فرم ترا با گونه ای طراحی شده است که امکان به کارگیری و جانمایی موتور EF7 و سایر موتورهای توسعه یافته در آن وجود داشته باشد و بنا بر اعلام ایران خودرو، عرضه ترا با موتور EF7 و نیز EF7 جدید نیز در برنامه است.

قلب تپنده تازه در محصولات ایران خودرو در زمینه عرضه آتی محصولات ایران خودرو با نسل جدید قوای محرکه، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو گفت: «در راستای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی محصولات، مطابق با نقشه راه موتور و قوای محرکه ایران خودرو، ارتقای موتورهای جاری، تولید موتور سه استوانه و عرضه خودرو با گیربکس های جدید در دستور کار قرار دارد.»

کیانوش پورمجیب افزود: «در نقشه راه موتور مشخص کردیم در آینده چه مسیری باید برای مجموعه موتور طی شود و ارتقای ظرفیت خط تولید مونتاژ موتور EF7 به روزانه یک هزار دستگاه را در دستور کار گذاشتیم. برای سری موتورهای EF پروژه بهبودی تعریف کردیم به نام EF پلاس که حداکثر طی یک سال آینده محصول این پروژه به بازار خواهد آمد و کاهش مصرف دستکم یک لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش را به دنبال خواهد داشت.» وی از ارتقای بسیار جدی در خانواده موتور XU تحت پروژه XU پلاس خبر داد و گفت: «موتور XU پلاس را هم امسال تولید می کنیم. نوع ارتقا یافته موتور TU5 هم پروژه بعدی موتوری است که با ایجاد ظرفیت تولید روزانه یک هزار دستگاه در دستور کار قرار دارد و هم زمان با تولید محصول پروژه K132 محقق خواهد شد.»

توسعه موتور سه استوانه و انواع گیربکس پورمجیب پروژه راهبردی دیگر در حوزه موتور را توسعه موتور سه استوانه اعلام کرد و گفت: «موتور سه استوانه یکی از روندهای جهانی است و تا آخر سال نمونه اولیه آن تولید خواهد شد و توسعه و تولید انبوه این موتور تا سال ۱۴۰۱ طول خواهد کشید که خود، کار بزرگی است.» معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصولات ایران خودرو، توسعه گیربکس را نیز یکی از برنامه های توسعه ای این خودروساز بر شمرد و خاطر نشان کرد: «برای حرکت بهتر خودرو در سرعت های بالا، کاهش مصرف سوخت، راحتی سرنشین، پروژه تولید گیربکس شش دنده را در دستور

زاپاس

Spare Tire

نیاز فوری قطعه سازان به مواد اولیه یارانه ای



امیر باعث بیکاری

ادامه داد: «تولیدکننده ها امسال با زبان انباشته روبرو هستند و دفاتر آنها مورد حسابرسی قرار گرفته است. سازمان امور مالیاتی باید به فکر بدهی تولیدکننده ها باشد. علاوه بر این سازمان تامین اجتماعی باید به لیست بیمه ای توقف یا تنفس بدهد. در حال حاضر تامین اجتماعی از واحدهای تولیدی، لیست و حق بیمه می خواهد که همین امر باعث بیکاری می شود.»

بهنیا با بیان اینکه طرح تحول بازار و صنعت خودرو سبک در کمیسیون صنایع و معادن مجلس رأی آورده و قرار است مکانیزم تنظیم و فروش خودرو را به صورت ساختاری اصلاح شود، گفت: «فروش خودرو باید از فضای قرعه کشی و صف طولانی خارج و در بورس کالا عرضه شود. البته باید نحوه عرضه، تقاضا و قیمت گذاری در عرضه خودرو در بورس کالا مورد بررسی قرار بگیرد.»

ما تولیدکننده فراموش شده است و مواد اولیه داخلی با مبلغ سنگین در اختیار قرار می گیرد.» وی افزود: «واحدهای تولیدکننده مواد اولیه باید وارد بورس کالا شوند. این کار باعث حفظ و ارتقای آنها و همچنین کاهش قیمت می شود. زیرا مواد اولیه تریجی در اختیار نگاهداران دارند.» او تاکید بر اینکه در شرایط کنونی باید تولید حفظ شود،

سخنگوی انجمن قطعه سازان با اشاره به نیاز فوری به تخصیص مواد اولیه یارانه ای به قطعه سازان به منظور جلوگیری از افزایش قیمت گفت: «در هر کشوری برای تامین مواد اولیه واحدهای تولیدی از سرمایه دولتی استفاده می شود.» فرهاد بهنیا بیان کرد: «در کشورهای پیشرفته به هیچ عنوان خام فروشی انجام نمی شود و از طریق تولید از تمام منابع خود استفاده می کنند اما در کشور



لایه‌های مورد نیاز ساخت، ساختار پارچه نیز شبیه یک شبکه سه‌بعدی است و برای استفاده در پانل‌های بدنه از داخل سطوح با تقویت کننده‌ها مناسب است. بنابراین می‌توان انتظار داشت این پانل‌های سبک‌وزن بتوانند جایگزین مناسبی برای پانل‌های فلزی در خودروهای الکتریکی باشند. با این حال این موضوع هنوز نیازمند صرف انرژی زیادی است. به‌عنوان مثال فرایند کربنی کردن الیاف در دامی ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ درجه صورت می‌گیرد.

چند سال است استفاده از الیاف طبیعی به جای فیبر کربن به‌طور جدی دنبال می‌شود. یکی از مواد مورده‌علاقه پژوهشگران برای این کار، کتان است. شرکت سوئیس Bcomp برای استفاده از الیاف کتان در ترکیب‌های کامپوزیتی، پیشرفت چشمگیری داشته است. کامپوزیت تقویت‌شده‌ای به نام Amplitex شامل پارچه‌های بافته‌شده و آغشته به رزین اپوکسی استاندارد است. مانند الیاف کربن می‌توان این ترکیب را با روش‌های مختلف و به میزان

مواد جایگزین با فیبر کربن!



یک مساله؛ یک پیشنهاد

داخلی سازی در ۲۴ خودرو ساز بخش خصوصی و ایجاد رقابت

داشتن سهم حدود ۹۰ درصدی از خودروهای سواری در بازار چنین شرایطی دارند. در عین حال، از دیدگاه دیگر این دو شرکت هیچ‌گاه اقدامات و فعالیت‌های انحصار گرایانه انجام ندادند. به‌عنوان مثال هیچ‌وقت به‌گونه‌ای حرکت نکردند که فرد یا گروه دیگری نتواند خودرو سازی در کشور تاسیس کند.

داشتن سهم حدود ۹۰ درصدی از خودروهای سواری در بازار چنین شرایطی دارند. در عین حال، از دیدگاه دیگر این دو شرکت هیچ‌گاه اقدامات و فعالیت‌های انحصار گرایانه انجام ندادند. به‌عنوان مثال هیچ‌وقت به‌گونه‌ای حرکت نکردند که فرد یا گروه دیگری نتواند خودرو سازی در کشور تاسیس کند.



احمد نعمت‌بخش
دبیر انجمن خودروسازان

از دیدگاه برخی اقتصاددانان، زمانی یک صنعت انحصاری است که بتواند درصد بالایی از سهم بازار را در اختیار داشته باشد. در کشور ما، ایران خودرو و سایپا در مجموع با در اختیار

یک مساله

به‌نظر می‌رسد ۲۴ خودرو ساز کوچک دیگر در کشور به‌ویژه چند خودرو ساز که به تولیدات کیفی نیز شهره

دنباله‌دار شدن روند نزولی خودروسازان بزرگ در بازار سهام

اقبال به نمادهای کوچک گروه خودرویی ادامه دارد



از عرضه‌های شدید و بی‌حد و اندازه در بازار ترسیده‌اند. این امر باعث شد تا از چند روز گذشته نقدینگی به سمت سهام شرکت‌های کوچک متمایل شود.

شرق، موتورسازان تراکتورسازی ایران، کرمان خودرو، ایران خودرو دیزل، سایپادیزل، فنر سازی خاور، ساز پوشش و لنت ترمز ایران مثبت شدند. همچنین روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۲۰۳ هزار نوبت معاملاتی، ۲۶ میلیارد سهم به ارزش ۱۵۴۹ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورس تا پایان معاملات هفته گذشته بالغ بر ۲۶۸ هزار میلیارد تومان شد. روز چهارشنبه نیز شاخص کل بورس با کاهش بیش از ۱۴ هزار واحدی، کانال یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی را از دست داد و به‌تراز یک میلیون و ۲۹۷ هزار واحدی رسید.



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

در آخرین روز از دادوستدهای گروه خودرویی طی هفته گذشته، نمادهای بزرگ این صنعت بورس با هم روند نزولی طی کردند، به‌طوری‌که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، پارس خودرو، فنر سازی زر، گروه بهمن، زامیاد، نیرومحرکه، صنایع ریخته‌گری ایران، سایپا آذین، رادیاتور ایران، قطعات اتومبیل ایران، آهنگری تراکتورسازی ایران، ایرکا پارت صنعت و مهر کام پارس منفی خوردند و در مقابل، نمادهای کم‌فتر ایندپامین، مهندسی نصیر ماشین، رینگ‌سازی مشهد، ریخته‌گری تراکتورسازی ایران، بهمن دیزل، الکترونیک خودرو

ترس سهامداران از عرضه‌های شدید برخی فعالان بازار سهام معتقدند بورس از چند روز گذشته به سمت سهم‌هایی پیش رفته است که سهامداران نسبت به وضعیت آن‌ها اطمینان خاطر نداشته‌اند، البته در این سهم‌ها عرضه سنگین وجود ندارد. در واقع سهامداران

کاسه و کوزه‌هایی که بر سر بازار گردان‌ها شکست! گرچه پیش از این، انتقادات وارد شده به عملکرد بازارگردان‌ها را منعی برای ادامه این روند ایجاد نکرد، اما این بار تغییرات در شرایط کنونی، عملکرد بازارگردان‌ها تبدیل به بهانه‌ای شده است تا همه مشکل بازار را متوجه بازارگردان‌ها بدانند. در حالی که از یک سو مشکل فعلی بازار، صرفاً به بازارگردانی بازمی‌گردد و از سوی دیگر مفهوم جهانی بازارگردانی با آنچه در بازار بورس تهران دیده می‌شود، فاصله دارد. بازارگردان‌ها در بازار ایران فقط پول و سهم دارند، در حالی که بازارگردان‌ها در دنیا دارای ابزارهای مختلف مالی مانند فروش استقراضی و اختیار خرید و فروش هستند و از طریق آن اقدام به بازارگردانی و کنترل دامنه نوسان یک سهم می‌کنند.

اتو سهام

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۳,۱۱۰	-۲.۵۱	کاهش
سایپا	۲,۲۵۰	-۲.۶	کاهش
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۳,۹۹۰	-۲.۶۸	کاهش
پارس خودرو	۷,۹۷۰	-۴.۴۴	کاهش
فنر سازی زر	۳۰,۰۸۰	-۰.۴	کاهش
کم‌فتر ایندپامین	۴۳,۷۱۰	۵	افزایش
گروه بهمن	۳۳,۲۶۰	-۰.۰۹	کاهش
زامیاد	۱۲,۶۷۰	-۳.۹۴	کاهش
مهندسی نصیر ماشین	۷۹,۰۴۰	۴.۰۴	افزایش
رینگ‌سازی مشهد	۷۶,۲۲۰	۲.۳۹	افزایش
نیرومحرکه	۶,۴۴۰	-۴.۰۲	کاهش
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۴۶۰	-۱.۹۸	کاهش
سایپا آذین	۵,۹۴۰	-۲.۹۴	کاهش
رادیاتور ایران	۳۴,۹۶۰	-۴.۰۹	کاهش
سرمایه‌گذاری رنا	۸,۵۰۰	۴.۰۴	افزایش
قطعات اتومبیل ایران	۳,۸۰۰	-۳.۸	کاهش
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴۰,۱۳۰	-۰.۵۷	کاهش
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۵,۳۴۰	۰.۹۲	افزایش
چرخشگر	۱۹,۷۸۰	۴.۲۱	افزایش
ایرکا پارت صنعت	۲۷,۶۷۰	-۳.۲۹	کاهش
بهمن دیزل	۵۷,۶۷۹	۱.۴۳	افزایش
الکترونیک خودرو شرق	۲۲,۷۹۰	۳.۹۲	افزایش
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۸,۶۸۰	۴.۹۴	افزایش
کرمان خودرو	۶,۱۶۲	۱.۰۸	افزایش
مهر کام پارس	۶,۹۲۰	-۴.۱۶	کاهش
ایران خودرو دیزل	۸,۲۱۷	۳	افزایش
سایپا دیزل	۵,۵۱۷	۱.۹۶	افزایش
فنر سازی خاور	۲۱,۶۸۰	۱.۹۳	افزایش
محورسازان ایران خودرو	۸,۱۶۰	-۳.۷۷	کاهش
سازه پوشش	۴۳,۳۵۰	۱.۴	افزایش
لنت ترمز ایران	۹۷,۳۸۰	۳.۹۶	افزایش

تلگرام

درباره خودرو و ملی ترکیه

برخی رسانه‌ها اعلام کرده‌اند خودرو ملی ترکیه قرار است با قیمت ۱۶ هزار و ۵۰۰ دلار راهی بازار شود و این در حالی است که توگ (TOGG) یک خودرو کاملاً برقی است و با احتساب قیمت ۲۶ هزار تومان به ازای هر دلار، قیمت تمام شده آن حدود ۴۳۰ میلیون تومان خواهد بود و این تقریباً معادل قیمت یک دنا پلاس توربو اتوماتیک در بازار امروز ایران است. در این باره نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در شرایط فعلی و با معادلاتی که برای واردات خودرو به ایران وجود دارد، اگر این خودرو به ایران صادر شود، حدوداً یک میلیارد تومان تمام می‌شود و این در حالی است که اگر قیمت آن درست و منطقی باشد ارزش خرید دارد.



قیمت تمام شده برای واردات کم‌تر تمام می‌شود؛ زیرا تعرفه واردات خودروهای برقی ناچیز است.



بعید است قیمت ۱۶ هزار و ۵۰۰ دلار صحیح باشد؛ زیرا تنها ارزش باتری این مدل بیش‌تر از این‌هاست. این عدد نمی‌تواند قیمت یک خودرو تمام برقی ۱۵۰ کیلوواتی با برد ۳۰۰ کیلومتر و پلت‌فرم کاملاً جدید



این کراس‌اوور مدرن دارای دو موتور برقی است؛ یکی با قدرت حدود ۲۰۰ اسب بخار و دیگری ۴۰۰ اسب بخار که با موتور ضعیف‌تر ظرف ۷.۶ ثانیه و با موتور قوی‌تر می‌تواند طی ۴.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. همچنین در نسخه‌های پایه و فول، با یک بار شارژ به‌ترتیب ۳۰۰ و ۴۸۰ کیلومتر مسافت می‌تواند پیماید.



دیگه چه خبر؟



افزایش ۱۰۰۰ درصدی قیمت خودرو طی ۳ سال

فرید زاده، کارشناس خودرو و بابیان اینکه تغییر قیمت در مبدأ تولید اثری در بازار نخواهد داشت، گفت: «باتوجه به تجربه دو سال گذشته و اصرار شورای رقابت و سازمان حمایت در قیمت‌گذاری دستوری اما تورم

به هیچ عنوان کنترل نشده است.» وی تصریح کرد: «قیمت خودرو در بازه زمانی ۹۶ ماهه تاکنون ۱۰۰۰ درصد افزایش یافته اما پس از کنترل قیمت‌ها این رشد در محدوده افزایشی ۳۰۰ تا ۵۰۰ درصد قرار دارد.»

ویژه‌ها



بازگشت قیمت‌گذاری خودرو و فولاد به وزارت صمت

دو باره به این مجموعه در حال بازگشت است. «زم‌حسینی همچنین بابیان اینکه تمام فعالیت‌های صنعت خودرو در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) متمرکز شده است، بیان کرد: «باید هم انحصار شکسته و هم زیان خودرو سازان مرتفع شود.»

وزیر صنعت، معدن و تجارت بابیان اینکه یکی از آسیب‌های وزارت صمت، انتقال وظایف به خارج از این مجموعه بود، اظهار کرد: «تجارت خارجی، فولاد و قیمت‌گذاری کالاهایی مثل خودرو و وزارت صمت است اما افراد زیادی در آن دخیل هستند که با تلاش‌ها و رایزنی‌های انجام‌شده وظایف

اینفوگرافش

Infography



برض از پر فروش‌ترین محصولات تویوتا طی سال گذشته میلادی در بازار آمریکا

عددگرافش

Numerat Graphy



فروش محصولات تویوتا در بازار آمریکای سال ۲۰۲۰ به ۱ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو رسیده است.



مر تفعی را نشان می‌دهد که طراحی متفاوتی با فیوژن قدیمی دارد. اما به نظر می‌رسد این خودرو قرار است با نام فیوژن اکتیو رونمایی شود. کارشناسان تخمین زده‌اند این خودرو تا پایان سال ۲۰۲۱ میلادی معرفی خواهد شد و اتفاقاً از همان موتور دو لیتر توربوشارژ قبلی استفاده خواهد کرد؛ با این تفاوت که مجموعه پیش‌ران به صورت پلاگین-هیبرید خواهد بود و امکان شارژ باتری‌های آن به صورت مستقیم نیز وجود خواهد داشت.

از آنجایی که فیوژن یکی از مدل‌های غیر شاسی‌بلند فورد به حساب می‌آید، بر اساس برنامه‌ریزی از قبل تعیین شده، تولید این خودرو از سال ۲۰۱۸ متوقف شده است. اما حالا شیاعی مبنی بر بازگشت این خودرو در سگمنتی متفاوت و در واقع به‌الهام‌گیری از سوبارو اوونیک به عنوان یک خودرو واگن مرتفع منتشر شده است. خودرویی که اخیراً تصاویر تست آن در سطح فضای مجازی منتشر شده است، خودرو



نسل جدید فورد فیوژن (موندئو) به صورت کراس اوور می‌آید

06 افزایش سهم هیوندای و کیا از بازار آمریکا

سال گذشته برای صنعت خودرو کره جنوبی به شدت خوب بوده است. هیوندای و کیا موفق شدند غیر از عملکرد موفق در بازار محلی خودشان، سهم بیش‌تری در بازار آمریکا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بازارهای خودرو دنیا به‌دست آورند. بر اساس آمار و اطلاعاتی که موسسه «جی‌دی‌پاور» از ماه ژانویه تا نوامبر سال جاری منتشر کرده، با وجود افت ۱۲ درصدی فروش خودرو که همه ما دلیل آن را می‌دانیم، اما کیا و هیوندای سهم بیش‌تری از این بازار را به‌خود اختصاص داده‌اند. طراحی جذاب و افزایش قابلیت‌ها و آپشن‌های محصولات این دو برند سبب شد در این شرایط آن‌ها به‌انتخاب اول بسیاری از آمریکایی‌ها تبدیل شوند. در واقع ترکیبی از ارزش نسبت به‌هزینه پرداختی، امکانات و طراحی متفاوت به کیا و هیوندای کمک کرد بتوانند از طوفان ۲۰۲۰ با موفقیت خارج شوند. نتیجه این روند را می‌توان در تغییر زبان طراحی برخی محصولات، طراحی برندها و حتی شعارهای آن‌ها مشاهده کرد.



01 سال ۲۰۲۱ برای تسلا در چین خطرناک خواهد بود

تسلا در حال تسلط بر بازار خودروهای الکتریکی در چین است؛ اما انتظار می‌رود این شرکت سال آینده با چالش‌هایی از سوی رقبا مواجه شود. تسلا سال گذشته میلادی حدود ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو در چین به‌فروش رساند و به‌این ترتیب چین دومین بازار بزرگ این برند پس از آمریکا بود. اگرچه این آمار فروش برای تسلا جای تامل دارد، اما برخی تحلیلگران معتقدند فروش تسلا در چین سال آینده افزایش خواهد یافت و شرکت‌های چینی نیز می‌توانند فروش خود را بالا ببرند. انجمن خودروهای سواری چین تخمین می‌زند تسلا سال آینده بتواند فروش حدود ۲۸۰ هزار دستگاهی را در چین داشته باشد که یکی از دلایل آن تولید تسلا مدل ۷ در گیگافکتوری شانگهای خواهد بود. ایلان ماسک انتظار دارد این کراس اوور پر فروش تر از مدل‌های S، 3 و X باشد. اگر چه انتظار می‌رود فروش تسلا در چین افزایش یابد، اما انجمن خودروهای سواری چین پیش‌بینی کرده است کل فروش خودروهای باترزی‌های جدید در چین به ۱.۷ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۱ برسد؛ به‌این معنی که بیش از ۸۰ درصد بازار توسط شرکت‌های متنوع آماده تصاحب خواهد بود.

02 کسب ۹ جایزه طراحی توسط کیا و هیوندای

هیوندای و سایر برندهای این گروه خودروسازی در سال ۲۰۲۰ میلادی موفق به کسب تعداد زیادی از جوایز طراحی شدند. در واقع هر ساله در آخرین روزهای سال میلادی جایزه طراحی «Good Design» در بخش‌های مختلفی به بررسی طراحی خودروهای مختلف می‌پردازد. در سال ۲۰۲۰ سه برند کیا، هیوندای و جنسیس موفق شدند در صدر دریافت‌کنندگان این جایزه قرار بگیرند. در این میان هیوندای با کانسپت‌های پر فورمنسی ۴.۵، النترال و زیر ساخت شارژ Hi-Charger سه جایزه را در دریافت کرد که هر کدام در یک بخش موفق به دریافت جایزه شده بودند. جنسیس به‌عنوان برند پر میوم این گروه به‌خاطر برخی از جزئیات دو مدل GV80 و G80 شایسته تقدیر شش‌خانه شد و در نهایت کیا دو جایزه به‌خاطر مدل‌های سورنتو و K5 دریافت کرده است. این سه برند در سال جاری در بخش طراحی تغییرات عمیق و جسورانه‌ای را تجربه کرده و ثابت کرده‌اند که هیچ‌وقت برای تغییر دیر نیست.



07 توقف همکاری در جوینت ونچر ماهیندرا و فورد

فورد موتور روز چهارشنبه اعلام کرد همکاری خود در شرکت مشترکشان با ماهیندرا را متوقف کرده است. دلیل این قطع همکاری را فورد چالش‌های ایجاد شده به‌خاطر شیوع کووید-۱۹ اعلام کرده؛ اما به نظر می‌رسد این تصمیم بیشتر جنبه اقتصادی داشته است. طی ۱۵ ماه گذشته این دو شرکت نتوانستند محصولی را تولید یا حتی به‌سبب محصولات خود اضافه کنند و همین موضوع نشان‌دهنده کاهش سطح همکاری طرفین بوده است. سخنگوی فورد در این رابطه گفت: «اقتصاد جهانی و فضای کسب‌وکار همچون اکتبر سال گذشته نیست» و در واقع آن‌ها اشاره به تاریخ آخرین همکاری فی‌مابین ماهیندرا و فورد می‌کنند. فورد و ماهیندرا قرار بود سطح همکاری‌های خود را در روز ۳۱ دسامبر افزایش دهند؛ اما با طولانی شدن روند ارتباط‌گیری و پیشرفت در این پروژه، به‌طور کل دو طرف از این تصمیم با پس کشیدند و نسبت به این همکاری ناامید شدند.



03 شعاری تازه برای لوگو جدید کیا

چیس کری، مدیر فعلی فرمول یک که از اواخر ماه دسامبر جای خود را به استفانو دومنیگالی خواهد داد، در حال مذاکره با آمازون برای پخش مسابقات فرمول یک است. این پروسه در راستای جذب مخاطبان جوانی است که به‌دنبال تماشای رویدادهای ورزشی جهان به‌صورت زنده به‌جای تماشای کانال‌های سنتی تلویزیونی هستند. او در این خصوص به «فاینشیل تایمز» گفت که مذاکرات انجام شده است. او توضیح داد که با آمازون و همه سیستم‌عامل‌های دیجیتال جهانی در حال مذاکره است. او از آمازون به‌عنوان شریک بالقوه فوق‌العاده مهم یاد کرد و شراکت با آن‌ها را فرصتی در راستای گسترش و رشد تجارت فرمول یک دانست. آمازون هنوز در خصوص این مذاکرات اظهار نظری نکرده است و لازم به‌ذکر است پیش از این سرویس‌ها و کانال‌های مختلفی این مسابقات را به‌شکل زنده پخش کردند؛ اما دعوت رسمی مسئولان برگزاری از آمازون نشان‌دهنده برنامه‌های ویژه‌ای است که انتظار داریم در ادامه در این سری مسابقات شاهد آن باشیم.

04 ثبت پتنت خودران‌های تویوتا برای رفتن به کارواش

گاهی با بررسی اختراعات ثبت‌شده می‌توان تصویری از آینده به‌دست آورد. هر چند که همه آن‌ها فرصت تجاری شدن پیدا نمی‌کنند. در همین راستا تویوتا در آستانه کسب پتنت اختراعی را به‌ثبت رساند که یک اپلیکیشن برای سامانه قضاوت در مورد شست‌وشوی خودرو «car wash judgement system» است. نه اشتباه نکنید؛ این اپلیکیشن شما را قضاوت نمی‌کند که خودرویتان را چطور شسته‌اید. همین‌طور این اپلیکیشن خودرو شما را شست‌وشو نمی‌دهد که بخواهد درباره آن صحبت کند. در حقیقت این اپلیکیشن سامانه‌ای را کنترل می‌کند که از تعدادی حسگر و یک پردازشگر تشکیل شده و از طریق اینترنت به‌سرور نیز متصل است و زمانی که خودران «خودروهای نسل بعدی که نیاز به‌راننده ندارند» یا خودرو رباتی به‌قدر کافی کثیف شده باشد، به‌صاحب خود اطلاع می‌دهد که الان وقت شستن خودرو است. قرار است این خودران‌ها با خودروهای رباتی بدون راننده و در شبکه حمل‌ونقل جدید به‌ارائه خدمت بپردازند و به‌طور طبیعی راننده ندارند که در مورد کثیف بودن خودران یا خودرو رباتی قضاوت کند.



08 هوندا با بازار روسیه خداحافظی می‌کند

خودروسازی هوندا با صدور بیانیته‌ای از تصمیمش برای خروج از بازار روسیه خبر داد. به‌گزارش «راشاتودی» خودروسازی ژاپنی هوندا با صدور بیانیته‌ای اعلام کرد در راستای عمل به‌استراتژی جدید این شرکت در کاهش هزینه‌ها و بازسازی ساختاری از ابتدای سال ۲۰۲۲ از بازار خودرو روسیه خارج خواهد شد و فعالیت آن در این کشور تنها محدود به موتورسیکلت و تجهیزات موتوری خواهد شد. البته قرار است به‌مشترک روس این شرکت که تا سال ۲۰۲۱ خودروهای هوندا می‌خرند، خدمات پس از فروش ارائه شود. با وجود افزایش نسبی فروش برخی برندهای خارجی در بازار خودرو روسیه پس از فروکش کردن موج نخست کرونا، هوندا با اقبال زیادی مواجه نشده و فروش آن در روسیه در ماه نوامبر امسال نسبت به‌نوامبر سال قبل بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. این خودروساز ژاپنی ماه قبل تنها توانسته بود ۷۹ دستگاه خودرو در بازار روسیه بفروشد. در مجموع ۱۱ ماه نخست امسال هوندا در روسیه ۳۸۳ دستگاه خودرو فروخته که نسبت به‌سال قبل ۱۵ درصد کاهش یافته است. حتی قبل از کرونا نیز محبوبیت هوندا در روسیه کاهش یافته بود.



05 پیدا شدن شورولت کامارو دزدیده‌شده پس از ۱۷ سال!

دزدیده شدن خودرو احتمالاً یکی از بدترین حس‌هایی است که یک فرد می‌تواند تجربه کند. اما به‌رحال پس از گذشت چند سال این حس نیز فراموش خواهد شد. حالا اما تومی کوک از ایالات متحده با اتفاقی جالبی مواجه شده است. بر اساس اخبار درج‌شده در رسانه اجتماعی «فریلنس استار» سال ۲۰۰۳ خودرو کوک در تعمیرگاه دزدیده می‌شود و نظر به‌این که پیش‌ران این خودرو برای تعمیر از آن جدا شده بود، به‌نظر می‌رسد سارق‌ها به‌دنبال تبدیل این خودرو به‌خودرو دیگر یا تعویض قطعات آن بوده‌اند. البته غیر از میحت مربوط به‌فروش آن، طی این سال‌ها امید برای پیدا کردن آن وجود نداشته است و ظاهر از جایی به‌بعد کوک با خوش‌شانسی مواجه می‌شود و کامارو مدل ۱۹۶۸ وی در نزدیکی یک مغازه دیده می‌شود. در واقع رنگ خودرو کوک از قرمز به‌نارنجی تغییر کرده و طی این سال‌ها همچنان مورد استفاده قرار گرفته است.





عرضه کم‌ریز و ویژه اروپا با ظاهر بهتر



سدان هیبرید ژاپنی در داخل هم به نمایشگر ۹ اینچی جدید برای سیستم اطلاعاتی-سرگرمی مجهز شده که برای ارگونومی بهتر در مکانی بالاتر قرار گرفته است. این نمایشگر به دکمه‌ها و کنترل کننده‌های فیزیکی هم مجهز است تا استفاده از آن در شرایطی که هنگام رانندگی آسان تر باشد. سیستم اطلاعاتی-سرگرمی جدید تویوتا نرم‌افزار سریع‌تری دارد و به صورت استاندارد از اندروید اتو و اپل کاربلی بر خوردار است.

تویوتا نسخه اروپایی کم‌ریز هیبرید مدل ۲۰۲۱ را فیس لیفت و به‌روزرسانی کرد. در این خودرو، سپر باز طراحی شده و ورودی هوای جدیدی در آن به چشم می‌خورد. میله‌های این ورودی هوا بیشترین به طرفین سپر کشیده شده‌اند و تا خودرو پویاتر و عریض‌تر به نظر برسد. رینگ‌های آلایزی ۱۷ و ۱۸ اینچی، رنگ بدنه جدید خاکستری متالیک و گرافیک نون چراغ‌های LED عقب هم از دیگر تغییرات بیرونی کم‌ریز ۲۰۲۱ هستند. این

روسیه Russia

«یواز پاتریوت» با قیمت بالا در بازار آمریکا



وقتی در سال ۲۰۱۸ یواز پاتریوت توسط تیم‌های مختلف تست شد، می‌دانستیم با یک مدل آفرود قدرتمند و مقرون به صرفه طرف هستیم. اما قرار است این خودرو طبق یک قرارداد جدید بین شرکت روسی و واردکننده

آن، راهی بازار ایالات متحده شود. البته این شاسی بلند روسی با نام «برمک انوس» و با مدل ۲۰۲۲ در آمریکا عرضه خواهد شد. یواز پاتریوت با قیمت ۲۶،۴۰۵ دلار، به لطف امکانات ویژه که معمولاً به صورت آپشن برای مدل‌های شاسی بلند در دسترس هستند، حس با ارزش و خاص بودن را برای مشتریان فراهم می‌کند. برمک فون و کارپردی بودن و امنیت یک شاسی بلند مثل لکسوس LX را با قابلیت‌ها و ابزارهای پیشرفته لندروورر ارائه می‌دهد. در مقایسه با این مدل، قیمت اولیه جیپ چروکی ۲۶،۵۵۵ دلار است. این خودرو از موتور ۲.۷ لیتری چهار سیلندر با توان ۱۵۰ اسب بخار بهره می‌برد. البته پاتریوت تنها مدل یواز نیست که وارد بازار ایالات متحده می‌شود، چون برمک؛ وانت بریو را نیز که تقریباً هم‌اندازه فورد رنجر است، در آمریکا عرضه خواهد کرد. این مدل برای مسافران هنوز در دسترس نیست زیرا در مراحل تست‌های نهایی قرار دارد، اما گفته می‌شود قیمت اولیه آن ۲۷،۸۸۲ دلار خواهد بود.

پیش فروش Pre Sale

پایان مهلت ۳ روزه پیش فروش ۵ محصول ایران خودرو



گروه صنعتی ایران خودرو در راستای پاسخ به نیاز بازار و فروش خودرو به مصرف کنندگان واقعی، دور جدید پیش فروش محصولات خود را از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۱۰ دی ماه آغاز کرد که به مدت ۳ روز

ادامه داشت. براساس این طرح، مشتریان می‌توانستند ۵ محصول این گروه خودرو سازی را با موعد تحویل حداکثر یک ساله خریداری کنند. در این طرح فروش، خودروهای پژو پارس بنزینی، پژو ۲۰۶ تیپ ۲، پژو ۲۰۷ دستی پانوراما، رانا پلاس و همچنین سورن پلاس ثبت سفارش شدند. در این طرح فروش قیمت خودروها به روز محاسبه و از خریداران هنگام ثبت نام پیش پرداخت علی الحساب دریافت شد. به عنوان مثال برای پژو پارس؛ مبلغ ۶۰ میلیون و ۷۷۳ هزار و ۷۰۰ تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۲؛ مبلغ ۵۵ میلیون و ۵۵۵ هزار و ۷۰۰ تومان، برای پژو ۲۰۷ دستی پانوراما؛ مبلغ ۹۹ میلیون و ۸۱۰ هزار و ۸۰۰ تومان، برای خودرو رانا پلاس؛ ۸۹ میلیون و ۷۵۸ هزار و ۳۰۰ تومان و برای سورن پلاس مبلغ ۹۴ میلیون و ۲۵۲ هزار و ۴۰۰ تومان به عنوان علی الحساب از مشتریان دریافت شده است. موعد تحویل خودروهای پژو پارس، پژو ۲۰۶ تیپ ۲ و پژو ۲۰۷ دستی پانوراما از ۱۴۰۰ است و خودروهای رانا پلاس و سورن پلاس با موعد تحویل شهریور تا آذر ۱۴۰۰ در اختیار مشتریان قرار گرفتند.

کره ای Korean

سانگ یانگ «تیوولی ۲۰۲۰» با چهره جدید در بازار ایران



بسیاری از خودروهای که در گمرک مانده بودند طی چند ماه اخیر و به مرور ترخیص شده‌اند. در میان این خودروها ترخیص شده، سانگ یانگ تیوولی فیس لیفت مدل ۲۰۲۰ نیز مشاهده می‌شود که اخیراً وارد

بازار شده است. این کراس اوور کره‌ای از نظر ظاهری و به خصوص در نمای جلو تفاوت‌هایی با نسخه قبلی دارد؛ احتمالاً به زودی شاهد ترده نسخه‌های پلاک شده خواهیم بود. چراغ‌های جلو کاملاً تغییر کرده‌اند و خشن تر شده‌اند. طراحی سپر و مه شکن‌های جلویی نیز تغییر کرده است. سانگ یانگ تیوولی ۲۰۲۰ از فنی تفاوتی نسبت به مدل‌های کنونی ندارد و همچنان به پیش‌ران ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی مجهز است که می‌تواند حداکثر ۱۲۸ اسب بخار و ۱۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. البته استاندارد آلایندگی سانگ یانگ تیوولی ۲۰۲۰؛ یورو ۶ بوده و جزو به‌روزترین خودروهای کلاس محسوب می‌شود. کابین این خودرو تغییرات چشمگیری دارد، به عنوان مثال کنسول میانی به کلی تغییر کرده و مدرن تر شده است. اما کمترین تغییر تیوولی ۲۰۲۰ در نمای عقب دیده می‌شود با این حال چراغ‌ها و طرح سپر کمی تغییر کرده و نسبت به مدل کنونی کامل تر شده است. به نظر می‌رسد به زودی شاهد عرضه نسخه‌های تولید داخل تیوولی خواهیم بود که از نظر قیمتی می‌توانند در رده بسیار خوبی قرار بگیرند.

افزایش ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی قیمت خودرو در بازار قیمت خودروهای داخلی دوباره ترمز برید



فروشن Sale

شرایط فروش اقساطی «بامو 320i» توسط پرشیا خودرو

پرشیا خودرو شرایط فروش اقساطی ویژه بامو سری ۳ مدل ۲۰۱۸ را اعلام کرد. این خودرو که در حقیقت جدیدترین نسخه سری ۳ موجود در ایران است، به صورت صفر کیلومتر عرضه شده و در رنگ‌های مختلف قابل خریداری است.

بامو سری ۳ مدل 320i به یک پیش‌ران ۲ لیتری با حجم ۱۹۹۸ سی‌سی مجهز بوده و می‌تواند به کمک توربوشارژر حداکثر ۱۸۴ اسب بخار و ۲۷۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند.

عملکرد گیربکس ۸ سرعته خودکار این خودرو جزو بهترین‌های این سگمنت است. بامو سری ۳ مدل 320i می‌تواند در ۷،۳ ثانیه به سرعت یک صد کیلومتر در ساعت برسد. البته حداکثر سرعت مجاز این خودرو ۲۳۵ کیلومتر در ساعت است.

بامو 320i به صورت نقدی ۲ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان قیمت گذاری شده اما با توجه تسهیلات در نظر گرفته شده برای آن، می‌تواند با پیش پرداخت ۴۵۸ میلیون تومان، خودرو را خریداری و الباقی را در اقساط ۱۲ ماهه پرداخت کرد. به نظر می‌رسد در شرایط کنونی بازار و رکورد معاملات خودرویی، ارائه تسهیلات برای بازپرداخت اقساطی خود راه‌حلی برای عرضه کنندگان خودرو باشد. بنابراین پرشیا خودرو نیز از این فرصت استفاده و خودروهای صفر کیلومتر خود را با شرایط مذکور عرضه کرده است. پرشیا خودرو در ۱۱ و ۱۲ دی ماه، جشنواره ویژه‌ای برای فروش بامو سری ۳ در نظر گرفته بود و مشتریان می‌توانستند در این دو روز، از ساعت ۹ صبح تا ۷ عصر، به دفتر مرکزی پرشیا خودرو واقع در جاده مخصوص کرج مراجعه کنند و علاوه بر مشاهده خودروها، از شرایط ویژه فروش نیز باخبر شوند.



احسان ناصر ابایی

e.nasari@autoworld.ir

هرچند در ماه‌های اخیر بهای خودرو روند کاهشی را در بازار تجربه کرد اما از ابتدای هفته گذشته و پس از اعلام افزایش قیمت ۱۸ مدل خودرو توسط شورای رقابت، قیمت‌ها در بازار دوباره ترمز برید و با افزایش ۲۰ میلیون تومانی همراه شد. این موضوع باعث شد بازار خودرو از اوایل هفته گذشته تغییر رویه بدهد و افزایش محسوس خریداران را تجربه کند؛ آن هم بازاری که تا دو هفته گذشته، روند آرامی را طی می‌کرد و به نوعی در حال ثبات بود اما گفته می‌شود تصمیم اخیر شورای رقابت که با واکنش‌هایی نیز همراه بود، باردیگر بازار را متلاطم کرد.

با این حال به رغم آنکه هنوز تصمیم شورای رقابت عملی نشده است اما اعلام آن موجب افزایش قیمت خودرو شد. در واقع بازاری که تا هفته گذشته بسیاری به نوعی فروشنده بودند، حالا با برگشتن ورق و به دلیل احتمال افزایش قیمت‌ها عمدتاً خریدار شده‌اند.

از سوی دیگر ۱۸ مدل خودرو اعلام شده در نرخ گذاری جدید با افزایش قیمت روبه‌رو شده‌اند. به‌شکلی که خودروهای رده پایین و متوسط، افزایش قیمت ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند و خودروهای رده بالا نیز حدود ۲۰ تا ۳۰ میلیون رشد قیمتی داشته‌اند با توجه به شرایط کنونی و اقتصادی کشور چنین اقدامی منطقی به نظر نمی‌رسد و باید امیدوار بود شاید در این تصمیم تجدیدنظر شود. زیرا شورای رقابت با این طرح، دست کسانی را که با دریافت وام می‌توانستند صاحب خودرو شوند، از خرید کوتاه کرده است و این افراد در چنین

شرایطی نمی‌توانند حتی صاحب یک خودرو داخلی شوند. البته باید گفت تا پیش از این نیز فعالان تاکید داشتند بازار خودرو در رکود کنشاری به سر می‌برد. چون تعداد خریداران با کاهش محسوس همراه بود زیرا افکار عمومی انتظار کاهش بیشتر قیمت در بازار خودرو را به واسطه ثبات نرخ ارز داشت.

با این حال، محرک جدید بازار یعنی تغییر روش و فرمول نرخ گذاری خودرو شرایط را به طور کلی تغییر داد. پیش از این حتی نشانه‌هایی در زمینه کاهش استقبال از قرعه کشی‌ها به چشم می‌خورد اما روند افزایش قیمت خودرو و رشد مشتریان در بازار نشان از وضعیت جدیدی در بازار خودرو دارد. آن هم بازاری که هرچند در برابر سیگنال‌های کاهش قیمت مقاومت جدی نشان می‌داد اما به سرعت سیگنال افزایشی قیمت را دریافت کرد و بازار به سرعت از رکود خارج شد.

گویا مصاحبه رئیس شورای رقابت در خصوص قیمت گذاری خودروهای کم تیراژ علت اصلی افزایش قیمت خودرو بوده است. به رغم آنکه بازار خودرو طی هفته‌های گذشته از یک سو با افت بها و در برخی موارد تخلیه حباب قیمتی روبه‌رو شده بود از سوی دیگر بسیاری از واسطه‌ها و دلالان نیز از این بازار خارج شده بودند اما مصاحبه رئیس شورای رقابت در خصوص لزوم رشد تولید این خودروها برای صدور مجوز افزایش قیمت، باعث شد بازار خودرو با جهش ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی قیمت خودروهای داخلی همراه شود.

فرمول نرخ گذاری جدید شورای رقابت که سبب جهش قیمتی شد، مورد انتقاد برخی مسئولان کشور قرار گرفت. به عنوان مثال حسن درویشیان، رئیس سازمان بازرسی کل کشور از روند شکل گرفته در بازار خودرو انتقاد کرد و در جلسه‌ای با حضور علیرضا رم حسینی، وزیر صمت خواستار تجدیدنظر و بازنگری در قیمت گذاری خودرو شده است.

خودران Self Driving

اعتراف نیشان به قدیمی بودن برخی محصولات

بی تردید سبب محصولات کنونی نیشان برخی خودروهای قدیمی را نیز شامل می‌شود. GT-R و 370Z بیش از ۱۰ سال است که در بازار حضور دارند هرچند بازار محدودی دارند اما سن خودرو در این بخش از بازار چندان حیاتی نیست. به رغم آنکه شاسی بلندها بازار گسترده‌ای دارند اما پت فایندر ۹ ساله عملکرد قابل قبولی ندارد، فروتنی نیز مانند پت فایندر پیر و فروتن است. آیا این به معنی عرضه محصولات جدید خواهد بود؟ خیر، هرچند گفته می‌شود الکترونیک سازی بخشی از برنامه‌های نیشان برای آینده است. جدای از آریا جدید، نیشان می‌گوید نیمی



از محصولات در اروپا از قوای محرکه الکترونیک استفاده خواهند کرد. یعنی محصولات پر فورمنسی مانند Z جدید و GT-R از بازار اروپا خارج خواهند شد جایی که قوانین آلایندگی سختگیرانه‌ای دارند. البته این محصولات همچنان در آمریکا عرضه خواهند شد. گفته می‌شود نیشان؛ کشورهای ژاپن، چین و آمریکا را به عنوان بزرگترین بازارهای خود در نظر دارد اما باید گفت طرفداران نباید منتظر موج محصولات جدید باشند. برنامه احیای این شرکت شامل کاهش هزینه‌هاست بنابراین کاهش تولید نیز در نظر گرفته خواهد شد. به جای هدف گذاری کسب سهم ۸ درصدی از بازارهای جهانی، نیشان به دنبال سهم ۸ درصدی است که با همکاری رنو و میتسوبیشی به دنبال این هدف خواهد بود. با توجه به مشکلات متعدد جهانی در سال ۲۰۲۰، حتی کسب سهم ۸ درصدی از بازار تا سال ۲۰۲۳ نیز دشوار به نظر می‌رسد.

البته بیشترین تغییر در بازار مربوط به پژو ۲۰۷ دنده دستی بود که با افزایش ۱۶ میلیون، به قیمت ۲۹۶ میلیون تومان دست یافت.



به نمایش بگذارند. با این وجود مودلیستا در این زمینه چندان نیز شجاعانه وارد نشده و به تغییراتی مختصر و ظریف بسنده کرده است. یک اسپویلر در زیر سپر جلو خودرو اضافه شده که آن را به کف جاده نزدیک تر کرده است. بخش ویژه تویوتا همچنین تزئینات جدیدی را برای دستگیرهای در، آینه‌های جانبی و همچنین اسکرتهای جانبی این مدل در نظر گرفته است. در قسمت انتهایی خودرو نیز تغییراتی در زیر سپر به چشم می‌خورد که فرم آن را اگر در نشان می‌دهد.

از رونمایی تویوتا میرای جدید مدل ۲۰۲۱ تنها چند هفته می‌گذرد اما در همین زمان کوتاه، مودلیستا از بهر ورزش سانی مخصوص خود برای این سدان هیدروژنی رونمایی کرده است. در مقایسه با نسل قبلی میرای، مدل جدید از طراحی منسجم‌تری برخوردار است و دیگر خبری از ظاهر سوال‌برانگیز مدل قدیمی در آن نیست. همه چیز معمولی تر شده و یک سدان لوکس تداعی می‌شود و این دست طراحی افترا مارکتی را باز تر می‌گذارد تا شجاعت خود را برای عبور از محدودیت‌های طراحی محافظه کارانه



مودلیستا نخستین ارتقا دهنده نسل جدید میرای هیدروژنی شد

بخش نخست

«طرح ساماندهی» مجلس شانس اجرایی بیشتری دارد یا «سند پنج ساله» دولت؟

جزئیات آخرین ویرایش طرح بهبود وضعیت تولید و عرضه خودرو در کشور

بنابراین طرح، خودروساز اجازه هزینه‌های غیر تولیدی و زیان‌های خود را در قیمت پایه محصولاتش محاسبه کند



پایه عرضه خودرو در بورس کالا، خودروسازان مجاز هستند بر اساس دستورالعمل قیمت گذاری کالاهای تولید داخل، قیمت پایه عرضه خودرو را به بورس کالا اعلام کنند. حال اگر قیمت معامله خودرو در بورس کالا بالاتر از قیمت پایه عرضه آن باشد، مابه‌التفاوت مربوطه به عنوان عوارض دولتی تلقی شده و توسط بورس کالا به حساب خزانه واریز می‌شود و به صورت ۱۰۰ درصد تخصیص یافته، بدین شرح تخصیص می‌یابد:

۲۰ درصد از منابع حاصله توسط وزارت صمت و با همکاری وزارت مسکن و راه‌وشهر سازی، صرف توسعه حمل و نقل عمومی با اولویت خرید داخل، جایگزینی خودروهای فرسوده، توسعه جایگاه‌های سوخت رسانی گاز طبیعی فشرده و توسعه شبکه ریلی می‌شود. ۵۰ درصد از منابع حاصله، توسط وزارت صمت و با همکاری معاونت علمی و فناوری به صورت تسهیلات قرض الحسنه با موعده باز پرداخت دوساله به ترتیب اولویت، به طرح‌های افزایش شمارگان تولید خودروهای مشمول ماده ۳، توسعه روش‌ها و فناوری‌های جدید خودرویی و توانمندسازی شرکت‌ها و موسسات مستقل طراحی خودرو، در اختیار واحدهای مربوطه قرار می‌گیرد.

۲۰ درصد از منابع حاصله توسط وزارت صمت و با همکاری وزارت ورزش و جوانان به صورت تسهیلات قرض الحسنه با موعده باز پرداخت پنج‌ساله به منظور خرید خودرو از بورس کالا در اختیار زوج‌های فاقد خودرو که بیش از سه سال از تاریخ عقد آن‌ها نگذشته باشد، قرار می‌گیرد.

۱۰ درصد از منابع حاصله، در صورت افزایش مستمر و غیر کاهشی خودرو و به شرط رعایت برنامه عرضه خودرو در بورس (موضوع بند ۲ ماده ۴) به تشخیص سازمان گسترش، به عنوان پاداش افزایش تولید، به خودروساز مربوطه تعلق می‌گیرد.

مانده جذب نشده این منابع و نیز منابع حاصل از بازپرداخت تسهیلات موضوع بندهای ۲ و ۳ نیز به مصارف مندرج در بند یک می‌رسد. همچنین خودرو با طراحی جدید، مشروط بر این که نسبت به تولیدات قبلی خود حداقل ۴۰ درصد تغییرات داشته باشد، به تشخیص سازمان گسترش و تأیید شورای رقابت، در دو سال اول عرضه در بورس کالا از این ماده مستثنی است.

علاوه بر این، خودروهای تولید شده توسط خودروسازانی که تمام سهام آن‌ها متعلق به بخش خصوصی است، مشروط بر این که ضریب ساخت داخل خودروهای آن‌ها بالای ۵۰ درصد باشد، به تشخیص سازمان گسترش و تأیید شورای رقابت، تا پنج سال اول عرضه در بورس کالا، از این ماده مستثنی هستند.

مکلف است با همکاری خودروسازان و تشکیل‌های قطعه‌سازان، ترتیبی اتخاذ کند تا از محل جریان نقدی ایجاد شده از معاملات خودرو در بورس کالا، نسبت به پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان اقدام شود و دوره این مطالبات به حداقل زمان ممکن کاهش یابد.

ممنوعیت محاسبه هزینه‌های غیر تولیدی و زیان‌ها در قیمت پایه

بنا بر ماده ۵ طرح ساماندهی، سازمان حمایت مکلف است با همکاری سازمان گسترش، برای هر گونه از خودروهای مشمول ماده ۳، قیمت پایه عرضه در بورس کالا را بر اساس دستورالعمل قیمت گذاری کالاهای تولید داخل مصوب هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها، تعیین و به بورس کالا اعلام و تغییرات احتمالی آن را هر سه ماه یک بار به بورس کالا اعلام کند. در همین راستا، سازمان گسترش موظف است با همکاری خودروسازان، نسبت به، به کارگیری و انتشار روش‌ها و فناوری‌های کارآمد نرم‌افزاری به منظور محاسبه دقیق، کامل و سریع هزینه‌های مختلف در واحدهای خودروسازان اقدام کند. همچنین خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی و هزینه‌های مالی غیر تولیدی و هزینه‌های جذب نشده خودروسازان و همچنین زیان انباشته و نیز زیان ناشی از فعالیت‌های غیرمولد خودروسازان نباید در قیمت پایه عرضه در بورس کالا محاسبه شود. از سوی دیگر، در صورت تعلل سازمان حمایت در اعلام قیمت

با قاچاق کالا و ارز محکوم می‌شود. قیمت گذاری تکلیفی نیز توسط دولت برای سایر خودروهای داخلی ممنوع است. بر اساس این طرح، عرضه خودرو در بورس کالا تابع شرایط و الزامات زیر است:

۱- تعیین کف و سقف قیمت برای خودروهای عرضه شده در بورس کالا ممنوع است.

۲- سازمان گسترش مکلف است با همکاری خودروسازان، برنامه عرضه خودروهای مشمول ماده ۳ در بورس کالا را تعیین کرده و ماهانه به صورت عمومی منتشر کند.

۳- اولویت تخصیص خودرو در بورس کالا با آن دسته از متقاضیان حقیقی دارای شناسه ملی و گواهینامه رانندگی است که در زمان تقاضای خرید خودرو داخلی یا خارجی شماره گذاری شده نبوده و همچنین متقاضی یک دستگاه خودرو باشند. در صورت وجود موارد عرضه نسبت به تقاضا در هر نوبت از عرضه خودرو در بورس کالا، تخصیص خودرو بهر تعداد و به هر نوع از متقاضیان حقیقی یا حقوقی بلامانع است. ناچنانچه موظف است دسترسی بورس کالا به سامانه شماره گذاری خودرو را به نحوی فراهم کند که امکان رصد متقاضیان برای تحقق این ماده را داشته باشد.

۴- بورس کالا موظف است شیوه رقابت را برای متقاضیان به نحوی فراهم کند که نیاز به قرعه کشی، دریافت شناسه (کد) بورسی و دسترسی لحظه‌ای و آنی به سامانه بورس نباشد.

۵- بورس کالا موظف است طبق قوانین و مقررات، جرایم مربوط به دیرکرد یا مغایرت در تحویل خودرو را برای خودروسازان مربوطه تعیین و اعمال کند.

۶- تا زمانی که مجموع تعداد خودروهای تحویل داده نشده یک خودروساز، بیش از ۱۰ برابر مجموع خودروهای تحویل داده شده ماه قبل همان خودروساز باشد، خودروساز مجاز به عرضه خودرو در بورس کالا نخواهد بود. عدم رعایت این امر نیز جرم بوده و مرتکب اعم از مدیران شرکت خودروساز و بورس کالا هر کدام به مجازات‌های درجه چهار مندرج در قانون مجازات‌های اسلامی محکوم می‌شوند.

۷- بورس کالا مکلف است اطلاعات مربوط به این خودروها شامل شناسه مذکور، نام خریدار، مدل خودرو، قیمت معامله و تاریخ خرید را به صورت برخط برای اطلاع عموم منتشر کند. این بند شامل خودروهای فروخته یا پیش‌فروش شده تحویل داده نشده قبل از لازم‌الاجرا شدن این قانون نیز می‌شود. از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون نیز صدور سند فروش خودرو، سند قطعی منقول خودرو، سند مالکیت خودرو، شماره راهنمایی و رانندگی، کارت خودرو و کارت سوخت برای خودروهای مشمول ماده ۳، صرفاً در صورتی که شناسه رهگیری ینکتهای فروش صادر شده باشد، مجاز است و این شناسه روی سند فروش و سند مالکیت خودرو درج می‌شود. در غیر این صورت اسناد مذکور، فاقد اعتبار است و جعلی محسوب می‌شود. وزارت صمت

گروه خبر: چهار فصل مختلف طرح ساماندهی تولید و عرضه خودرو سبک در حالی همچنان در مجلس تحت چکش کاری کمیسیون صنایع قرار دارد که به موازات آن وزارت صمت نیز سند سیاستی توسعه صنعت خودرو سواری را رو کرده است. این در حالی است که طرف حساب طرح مجلس، تنها وزارت صمت نیست و تکالیفی نیز در این خصوص برای معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزارت اقتصاد، بورس کالا، سازمان‌های حمایت، گسترش، بورس، استاندارد و مالیات، نیروی انتظامی، شرکت‌های وابسته به خودروسازی و... در نظر گرفته است. با توجه به این که دولت دوازدهم در سال پایانی و مجلس یازدهم در سال نخست استقرار خود است، به نظر می‌رسد طرح مجلس شانس اجرایی بیشتری از طرح دولت دارد. اما طرح ساماندهی مجلس نیز در صورت تصویب، برای تسریع در اجرا نیاز به همدلی و همراهی عملی دولت فلی دارد.

الزام به فروش سهام خودروسازان در بورس
بنابر ماده ۲ این طرح، خودروسازان و شرکت‌های وابسته به خودروسازی، مجاز به حفظ تملک سهام بیش از سه ماه خزانه، مصوب سازمان بورس یا تعیین عضو هیات مدیره در گروه ایران خودرو، گروه سایپا و بانک‌ها نیستند و مکلفند ظرف یک سال پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، سهام مربوط خود را از طریق بورس به فروش برسانند. در صورت عدم فروش این سهام‌ها در مهلت تعیین شده، اعضای هیات مدیره شرکت‌های مختلف هر کدام به شکل مستقل به مجازات‌های درجه چهار مندرج در قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شوند. وزارت اقتصاد نیز موظف است نسبت به زمان بندی و نحوه فروش این سهام اقدام و نظارت کند. در همین راستا، سازمان بورس مکلف است حداکثر تا شش ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، امکانی فراهم آورد تا سهامداران شرکت‌های ایران خودرو و سایپا بتوانند به صورت مجازی و برخط در جلسات مجمع عمومی آن‌ها شرکت کرده و امکان مشارکت برخط آن‌ها در رای گیری‌های مربوطه فراهم شود. هیچ شخص حقیقی و حقوقی نیز با رعایت قاعده ذینفع واحد به تشخیص شورای عالی بورس، نمی‌تواند بیش از ۲۰ درصد سهام گروه‌های ایران خودرو و سایپا را تملک کند. سازمان بورس موظف است نسبت به فروش مزاد سهام سهامداران کنونی اقدام کند.

شناسه رهگیری ینکتهای فروش و دیگر ضوابط عرضه خودرو
هر مدل خودرو تولیدی خودروسازان با سهم دو درصد و بیش تر در بازار داخلی به تشخیص شورای رقابت بوده و خودروسازان موظفند صرفاً از طریق بورس کالا آن‌ها را عرضه کنند. عرضه این خودروها در خارج از بورس کالا به هر نحو، جرم است و مرتکب اعم از فروشنده و خریدار، هر کدام به مجازات مندرج در تبصره یک ماده ۱۸ قانون مبارزه

نوربالا

تازمانی که مجموع تعداد خودروهای تحویل داده نشده یک خودروساز بیش از ۱۰ برابر مجموع خودروهای تحویل داده شده ماه قبل همان خودروساز باشد، خودروساز مجاز به عرضه خودرو در بورس کالا نخواهد بود. عدم رعایت این امر نیز جرم بوده و مرتکب اعم از مدیران شرکت خودروساز و بورس کالا مشمول مجازات خواهند بود

نصب و در مواقع لزوم عمل می‌شود و قدرت را به صورت مساوی بین چرخ‌ها تقسیم می‌کند. به این ترتیب قدرت موتور به چرخ‌ها که از اصطکاک کافی برخوردار است نیز می‌رسد و خودرو قابلیت حرکت پیدا می‌کند. آمیکو آشنا، نخستین پیکاپ با برند ایرانی است که به صورت استاندارد از قفل دیفرانسیل اتوماتیک با مکانیسم ساتری فیوزی بهره می‌برد.

احتمالاً خودروهایی را که در مسیرهای ناهموار گرفتار شده‌اند، دیده‌اید. وقتی خودرو به دلیل نبود اصطکاک مناسب چرخ‌ها با زمین، نمی‌تواند از قدرت موتور برای حرکت استفاده کند و چرخ‌ها که از اصطکاک مناسب برخوردار نیست به اصطلاح هرزگرددی می‌کنند، قدرت موتور تماماً به چرخ‌ها که هرزگرددی می‌کند، منتقل می‌شود و در نتیجه به هدر می‌رود. اما قفل دیفرانسیل مجموعه‌ای از قطعات است که درون هوزینگ دیفرانسیل

کاربر دقفل دیفرانسیل در آمیکو آشنا



خودروسازی سایپا در واکنش به اخبار توقف تولید و شماره گذاری نیسان زامیاد مطرح کرد

ادامه تولید «سالار وانت‌های داخلی» تا پایان سال جاری

در آینده نزدیک، موتوری با بازدهی بیشتر و تکنولوژی روز، جایگزین موتور فعلی این خودرو خواهد شد



و EBD، فرمان هیدرولیک، شیشه‌ها و آینه‌های برقی و مه‌شکن‌های جلو و عقب از دیگر امکاناتی است که در این خودرو جلب توجه می‌کند. به نظر می‌رسد چنانچه نیسان آبی از خط تولید خارج شود و به راحتی مدل‌های پادرا و پادرا پلاس با توجه به شباهت ظاهری با این وانت، سهم مناسبی از این بازار را به دست بیاورد.

محیط زیست در راستای قانون هوای پاک، این شرکت قصد دارد در آینده‌های نزدیک، موتوری با بازدهی بیشتر و با تکنولوژی روز، جایگزین موتور فعلی کند.

4 بیکه تازی نیسان آبی در بازار

به رغم آن که در سال‌های اخیر تلاش‌های بسیاری از سوی سازمان‌های ذی‌ربط به منظور خروج این وانت قدیمی از خط تولید و بعد از آن بازار، انجام شده، اما شرکت سازنده آن یعنی گروه خودروسازی سایپا همواره تلاش کرده است با ارتقای فنی و کیفی این خودرو در بازار حفظ کند. مشخص است تلاش زامیاد و گروه مادر آن یعنی سایپا برای حفظ چنین خودرویی با وجود از رده خارج شدن، به سهم بالای این خودرو در بازار داخلی بازمی‌گردد.

وانت نیسان در تمام سال‌های فعالیت خود به ویژه بعد از توقف تولید وانت پیکان، به یکی از بی‌رقیب‌ترین محصولات داخلی تبدیل شده است. گرچه این خودرو از نظر فنی و تجهیزات ایمنی و رفاهی پیشرفت محدودی داشته است، اما به نظر می‌رسد حداکثر تقاضای این بازار از این خودرو راضی هستند. البته تفاوت قیمتی این خودرو با سایر مدل‌های خارجی و توانایی بارگیری آن به نسبت وزن اسمی، موضوعاتی هستند که باعث شده‌اند این خودرو قدیمی با وجود تمام اما و اگرها، همچنان در بازار بیکه تازی کند.

دلیل دیگر قدرت نامی این خودرو، نبود مدل پرتوانی است که بتواند با آن به رقابت بپردازد. در حال حاضر بازار ایران تشنه محصولاتی در رده پیکاپ‌ها و وانت‌هاست. گرچه در سال‌های اخیر برخی خودروسازان تلاش کرده‌اند مدلی را برای تامین نیاز این بخش و پیشرفته‌تر کردن این ناوگان وارد بازار کنند، اما می‌توان گفت کم‌وبیش این محصولات با شکست در بازار همراه بودند و آن طور که سازندگان آن‌ها برنامه‌ریزی کرده بودند، نتوانستند سهمی از بازار را به خود اختصاص دهند.

زامیاد با کمک شرکت‌های دانش بنیان، توانسته است گواهینامه تایید آلاینده‌گی یورو ۵ EODB+ را برای وانت‌های تولیدی با موتور Z24NI از شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و نیز شرکت بازرسی مورد تایید سازمان حفاظت محیط زیست اخذ کند

5 پادرا؛ جایگزین مناسب نیسان زامیاد

باتوجه به آن وانت نیسان زامیاد همواره در تمام دوران فعالیت خود پیش از آن که این خودرو از چرخه تولید خارج شود، به طور قطع باید مدل مناسبی جایگزین آن شود. البته خودروسازی زامیاد پیش تر نگاه‌های هم به این بخش داشته و به نظر می‌رسد محصول مناسب آن یعنی پادرا و پادرا پلاس را جایگزین و در سال‌های اخیر معرفی کرده است. پادرا از نظر ظاهری شباهت بسیاری به وانت نیسان دارد اما تفاوت‌های فنی آن، کار را برای ورود به خط تولید و بازار آسان می‌کند. پادرا پلاس با برخورداری از استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ به سادگی استانداردهای داخلی را پاس خواهد کرد و به مرحله شماره گذاری خواهد رسید. این وانت از یک پیش‌رانه ۲،۴ لیتر Z24 بهره می‌برد که قدرت ۹۵ اسب بخار و گشتاور ۱۷۵ نیوتون متری را برای این خودرو تولید می‌کند. گیرکس ۵+۱ نیز در هماهنگی با موتور این خودرو کار می‌کند. در کنار این مشخصات فنی به روز، امکاناتی مانند ABS

نیسان آبی بعد از گذر از بیخ و خم‌های فراوان بر اساس اعلام خودروسازی سایپا توانسته است مجوز تولید و شماره گذاری تا پایان سال



فرانک آقاصفی

f.aghasafi@autoworld.ir

جاری را به دست بیاورد. این خودرو گرچه از نظر سازمان استاندارد و محیط زیست مشکلات بسیاری دارد، اما به دلیل تقاضای بالادار بازار داخلی، همچنان یکی از گزینه‌های زامیاد و گروه خودروسازی سایپا برای تولید است. سهم خواهی این خودرو از بازار با اختلاف فراوان از رقیب، موضوعی است که توان جنگیدن برای توقف تولید را از سازمان‌های ذی‌ربط گرفته است.

1 آغاز شماره گذاری وانت نیسان تا چند روز آینده

شرکت زامیاد از آغاز شماره گذاری وانت نیسان تا چند روز آینده خبر داد. بر اساس اعلام این شرکت، با توجه به صدور مجوزهای مربوطه برای شماره گذاری وانت‌های زامیاد از سوی سازمان حفاظت محیط زیست و شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، شماره گذاری این خودروها در روزهای آتی آغاز خواهد شد.

طبق اعلام سازمان حفاظت محیط زیست، برای این که شرکت زامیاد بتواند به تعهدات خود در قبال مشتریان خودروهای وانت زامیاد عمل کند، مقرر شد مجوز شماره گذاری برای این نوع خودروها صادر شود. بر اساس اعلام این شرکت، صدور مجوز نهایی پلاک گذاری خودروها در اختیار پلیس راهور است که این امر با انجام مراحل اداری در روزهای آینده، نهایی خواهد شد.

2 خبر خداحافظی با نیسان آبی

این موضوع در شرایطی مطرح می‌شود که طی هفته گذشته اخباری مبنی بر خداحافظی با این وانت قدیمی اما پرطرفدار منتشر شده بود. وانت نیسان قرار بود به دلیل عدم موفقیت در کسب استاندارد یورو ۵ با توقف تولید مواجه شود.

در همین راستا، بهزاد اشجعی؛ دبیر کمیته فنی صدور مجوزهای خودرویی سازمان حفاظت محیط زیست اعلام کرده است؛ «طی سال جاری، برخی مجوزهای مشروط برای شماره گذاری خودروهای یورو ۴ صادر شده است که تنها حدود ۵۵ درصد از خودروهای تولیدی سال جاری را شامل می‌شود. بنابراین مصوبه ارتقای استاندارد خودروها به یورو ۵ در کشور اجرایی شده است.»

3 تولید نیسان زامیاد تا پایان سال جاری

شرکت زامیاد در واکنش به مطالب درج شده در برخی رسانه‌ها مبنی بر متوقف شدن تولید وانت‌های زامیاد تا پایان سال جاری، اعلام کرد؛ با توجه به اخذ مجوزهای قانونی مربوطه، تولید وانت‌های زامیاد با موتور Z24 تا پایان سال جاری ادامه خواهد یافت. ضمن این که به موازات آن و بای اثر ساختن تحریم‌ها، زامیاد با کمک شرکت‌های دانش بنیان، توانسته است گواهینامه تایید آلاینده‌گی یورو ۵ EODB+ را برای وانت‌های تولیدی با موتور Z24NI از شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و نیز شرکت بازرسی مورد تایید سازمان حفاظت محیط زیست اخذ کند. همچنین مطابق برنامه‌های توسعه‌ای گروه خودروسازی سایپا و هماهنگی انجام شده با سازمان حفاظت

رد ادعای افزایش ۴۰ درصدی قیمت خودرو زراعی

رئیس مرکز مکانیزاسیون وزارت جهاد کشاورزی خبر افزایش ۴۰ درصدی قیمت خودرو زراعی را رد کرد. کامبیز عباسی در این باره گفت: «قیمت تراکتور امسال ۴۵ درصد افزایش یافته است.» وی افزود: «در خاور میانه هیچ کشوری مانند ما با نرخ سود ۱۵ درصد به کشاورزان تسهیلات نمی‌دهد و همین امر باعث توسعه مکانیزاسیون در بخش کشاورزی کشور شده است.»

عباسی با بیان این که جامعه کشاورزی به توسعه مکانیزاسیون و خرید ماشین‌آلات کشاورزی بسیار علاقه‌مند شده است، اظهار کرد: «وزارت جهاد کشاورزی به نحو شایسته‌ای به وظایف خود در شناسایی و آشنایی کشاورزان با خودروهای زراعی عمل می‌کند. در کنار این کار نیز تسهیلات بسیاری را در این بخش برای کشاورزان در نظر گرفته است.» رئیس مرکز مکانیزاسیون وزارت جهاد کشاورزی همچنین بیان کرد: «از ابتدای سال تاکنون بیش از ۲۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات توسط بانک کشاورزی به کشاورزان برای خرید پرداخت شده است. بیش از ۲۲ هزار دستگاه تراکتور و بیش از ۳۵۰ دستگاه کمباین غلات



نیز به کشاورزان تحویل داده شده و حدود ۴۵ هزار دستگاه ادوات کشاورزی هم وارد بخش کشاورزی شده است.»

وی اضافه کرد: «از سال ۱۳۹۲ تاکنون ۱۵۰ هزار دستگاه تراکتور، ۳۲۰ هزار ادوات کشاورزی، بیش از

۴۱۰۰ دستگاه کمباین غلات و ۷ هزار تا ۸ هزار دستگاه کمباین برنج به کشاورزان تحویل داده شده است. بر این اساس، بخش عمده‌ای از فعالیت کشاورزان مکانیزه و فضای سرمایه گذاری عظیمی در بخش مکانیزاسیون کشاورزی ایجاد شده است.» عباسی در ادامه اظهار داشت: «به تازگی افرادی که با بخش کشاورزی آشنا نیستند، مدعی شده‌اند تراکتورها به دست کشاورزان نمی‌رسند. اما قرار نیست وقتی کسی حرف غیر واقع می‌گوید، پاسخگوی او باشیم. چون این تراکتورها جز کشاورز به درد کسی نمی‌خورد و اسامی تمام کسانی نیز که تراکتور دریافت کرده‌اند، با کد ملی و پلاک راهنمایی و رانندگی موجود است و در صورت نیاز آمادگی انتشار این اسامی را داریم.»

وی در پاسخ به این سوال که برخی کشاورزان اعلام کرده‌اند سهمیه استانی آن‌ها از کمباین و تراکتور به دست افراد خاصی می‌رسد و آن‌ها با قیمت‌های بیشتر این ماشین‌آلات را به فروش می‌رسانند، بیان کرد: «در هر استان، رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان، معاون تولیدات، رئیس مکانیزاسیون، نماینده بازرسی و نماینده حراست مسئول توزیع کمباین و تراکتور هستند و کمیته‌ای متشکل از ۱۰ نفر اهلیت کشاورز را بررسی می‌کنند تا این ماشین‌آلات دقیقاً به دست کشاورزان برسد.»



قصد دارند واردات و عرضه این خودروها را آغاز کنند. در حالی که گفته می‌شود واردات این خودروها می‌تواند تهدید جدی برای خودروهای تجاری داخلی که عمدتاً از بازنده‌های چینی هستند یا با تکنولوژی آنها تولید می‌شوند، باشد.

با آغاز تحریم‌ها تولید یا واردات خودروهای تجاری اروپایی متوقف شد. اما حال بعد از تصویب قانون واردات خودروهای تجاری دست‌دوم، برخی تولیدکنندگان خودروهای تجاری اروپایی یا نمایندگی خودروهای تجاری وارداتی



واردات کامیون‌های کار کرده تهدیدی برای محصولات داخلی

چرا افت قیمت خودرو در بازار کار کرده‌ها کمتر از صفر کیلومترها بود؟

در نهایت مهم‌ترین دلیل این موضوع را می‌توان خروج سرمایه‌گذاران عمده از بازار خودرو دانست. زیرا بخش اصلی سرمایه‌گذاران بازار خودرو فقط به دنبال خرید خودروهای صفر کیلومتر هستند بنابراین ریسک خرید خودروهای دست‌دوم را قبول نمی‌کنند. در چند هفته گذشته با کاهش شدن قیمت‌ها، این سرمایه‌گذاران خودروهای صفر کیلومتر را که قبلاً خریداری کرده‌اند، در بازار عرضه می‌کنند. چنین اقدامی باعث افزایش عرضه و در نتیجه کاهش بیشتر قیمت خودروهای صفر کیلومتر شد.

خودروهای صفر کیلومتری که تولید آنها ادامه دارد و همچنین خودروهای وارداتی که هنوز تعداد قابل ملاحظه‌ای از آنها به صورت صفر کیلومتر در بازار وجود دارند، می‌توان گفت این امر باعث شده است بعد از کاهش قیمت‌ها روند عرضه آنها تسریع شود. به عبارت دیگر تولیدکننده و واردکننده یا دلالان از نگهداری و احتکار خودرو خودداری می‌کنند. دلیل بعدی کاهش قیمت خودروهای صفر کیلومتر؛ عرضه برخی خودروهای تولید داخل است. عرضه این خودروها که به دلیل نقص قطعه یا مشکلات شماره گذاری متوقف شده بود، بعد از تغییر و تحولات اخیر در بازار سرعت گرفته است.

بعد از آغاز روند کاهش بهای خودرو، قیمت خودروهای نو یا اصطلاحاً صفر کیلومتر حداقل ۳۰ درصد کاهش یافت و حتی در برخی خودروهای تولید داخل یا چینی این افت قیمت بیش از این میزان به چشم خورد اما در همین حال و در یک بازه زمانی یکسان؛ میزان کاهش قیمت خودروهای دست‌دوم کمتر بوده است.

از جمله دلایل این کاهش قیمت می‌توان به ادامه روند تولید یا عرضه بسیاری از خودروهای صفر کیلومتر اشاره کرد. این در حالی است که در مورد برخی خودروهای دست‌دوم می‌توان گفت تولید یا واردات آنها متوقف شده؛ در نتیجه عرضه آنها تغییر نکرده است. اما در مورد

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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 کارگزار	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هابیرید ۲۰۱۰
میتسوبیshi ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راکو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشرفته حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورت تیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هابیرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هابیرید
میتسوبیshi اولندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیب	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیshi اولندر هابیرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	جلو	هاچ‌بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نيسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کولئوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
کیا اپتیما ۲۰۱۸ هابیرید	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هابیرید
تویوتا CHR 1200	چهار چرخ/جلو	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیر منطقی	۲۰۰۰	DS6
تویوتا CHR 1800	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014
بی ام دبلیو ۲۱۸	جلو	MPV	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۸ اتوماتیک	.	.	.	کابین جادار	موتور ضعیف	۱۷۰۰	تویوتا پریویا
بی ام دبلیو ۱۲۰	عقب	هاچ‌بک	توربو ۱۶۰۰	۱۷۷	۲۵۰	۸ اتوماتیک	۷.۵	۵.۶	۱۴۳۰	هندلینگ	آپشن‌های کم	۱۸۵۰	BMW 328
بی ام دبلیو ۱۲۵	عقب	هاچ‌بک	توربو ۲۰۰۰	۲۱۸	۳۱۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۶.۴	۱۵۲۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۱۹۰۰	BMW 428
بوگوارد BX7	دو دیفرانسیل	CROSS OVER	توربو ۲۰۰۰	۲۲۴	۳۰۰	۶ اتوماتیک	۹.۸	۹	۱۷۴۰	کیفیت ساخت	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	BMW X3 2013
کیا سورنتو ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۸	۱۰.۷	۱۷۰۰	کیفیت ساخت	شتاب کم	۲۳۰۰	BMW X3 2013
تویوتا RAV4 ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۷	۲۳۳	۶ اتوماتیک	۹.۵	۹.۲	۱۶۲۰	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۲۳۰۰	لکسس ان ایکس
هیوندای آرزو	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۹۰	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۱	.	.	آپشن‌های زیاد	شتاب کم	۲۳۰۰	BMW 520 2014
تا ۳ میلیارد تومان													
فولکس واگن تیگوان	دو دیفرانسیل	Crossover	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۷.۸	۱۵۹۰	شتاب	بدون ایراد	۲۸۰۰	BMW X3 2014
بی ام دبلیو X1 2.5	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۶.۶	۱۶۱۵	هندلینگ	ظاهر نازیب	۲۹۰۰	BMW X3 2016
بی ام دبلیو 320	عقب	سدان	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۹۰	۸ اتوماتیک	۷.۶	۵.۳	۱۴۲۰	هندلینگ	آپشن‌های کم	۲۸۰۰	BMW 528 2014
تا ۷۵۰۰ میلیارد تومان													
لکسس NX300h	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 2500	۱۹۷	۲۱۰	ECVT	۹	۷.۴	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۳۶۵۰	BMW X4 2015
لکسس NX200	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۴	۹.۸	۱۸۱۴	آپشن‌های زیاد	هندلینگ ضعیف	۳۷۵۰	BMW X4 2015
بی ام دبلیو X3	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۷	۷.۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	ظاهر قدیمی	۴۰۰۰	BMW X6 2011
بی ام دبلیو X4	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۴	۷.۴	.	شتاب و هندلینگ	فضای بار کم	۴۷۵۰	BMW X6 2012-3
بنز E250 AMG	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۱۱	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۷.۴	۶	۱۶۸۰	کیفیت ساخت و دوام	بدون ایراد	۵۲۰۰	S 350 2012
بامو M330	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵.۹	۶.۳	۱۴۳۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳۹۰۰	BMW 528 2016
پورشه ماکان	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۷.۲	۱۷۷۰	هندلینگ و لذت سواری	فضای کم در عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
بامو ۴۲۸ کابریولت	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۶.۹	.	هندلینگ و لذت سواری	استهلاک بالا	موجود نیست	SL 500 2012
بی ام دبلیو I8	چهار چرخ	کوبه	موتور برقی ۱۵۰۰+	۳۶۲	۵۷۰	۶ اتوماتیک	۴.۴	۲.۱	۱۴۹۰	ظاهر بی نظیر	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰	مازراتی گرند کابریو
ولوو XC90	چهار چرخ	SUV	۲۰۰۰ توربو سوپر	۳۱۶	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۹	۷.۷	۲۰۲۵	بهترین در کلاس خود	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰-۵۵۰۰	کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۷۳۰	عقب	سدان مجلل	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۳	۶.۱	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۷۵۰۰-۵۴۰۰	S500 2011-12
بی ام دبلیو ۵۳۰	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۲	۶.۱	۱۶۱۵	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۵۸۰۰-۴۴۰۰	BENZ E250 2016
بنز E200 اتاق جدید	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۳۰۰	۹ اتوماتیک	۷.۷	۶.۱	۱۶۰۵	بهترین در کلاس خود	قیمت غیر منطقی	۶۵۰۰-۵۵۰۰	S 350 2013
پورشه باکستر	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴.۹	۶.۱	۱۳۸۵	ظاهر بسیار جذاب	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2011 911
پورشه باکستر اس	عقب	کروک	۲۵۰۰ باکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۶.۱	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911





افزایش بهره‌وری انرژی‌های پاک به کمک شل



بخش روانکار ساز شرکت انگلیسی - هلندی رویال - داج شل، روغن گیربکس جدیدی را برای توربین‌های بادی طراحی کرده که اوما لاس ۵ بادی (Omala S5) نام دارد. فرمولاسیون تمام‌سنجی این روغن هابه‌وسيله پلی آلفا‌ولفین‌ها طراحی شده و سبب می‌شود میزان سایش و اصطکاک بین دنده‌ها در حد

میکروسکوپی کاهش یابد. با توجه به دمای سرد محل کارکردن این توربین‌ها، ویسکوزیته این روانکار نیز برای عمل کردن در دمای پایین طراحی شده است. همچنین برای افزایش عمر قطعات گیربکس توربین‌های بادی، شل سعی کرده است میزان کف کردن (Foamin) را به کم‌ترین حد ممکن برساند.

صنعت روانکارها در مسیر جدید خدمات‌رسانی به مشتریان

والوالین با ۲۷ مرکز سرویس سریع در آمریکا، جای اتوسرویس‌ها را می‌گیرد

و کارواش پارتنر هنوز مشخص نشده است؛ اما انتظار می‌رود مراحل اجرایی قرارداد تا پیش از پایان تقویم سال مالی جاری آغاز شود. تونی پوکت «Tony Puckett» معاون ارشد در والوالین و فردی که به‌عنوان مدیر مراکز ارائه خدمات والوالین با سرعت زیاد یا «Valvoline Quick Lubes» انتخاب شده است، در این باره گفت: «نکته مهم در استراتژی تجاری والوالین توجه به ادامه رشد شبکه خدمات در صنعت روانکارها در بازارهای جدید است. این همکاری به هر دو شرکت فرصتی می‌دهد تا با نقاط قوت خود خدمات بهتری را ارائه کنند.»

والوالین مراکز تعویض سریع روغن موتور را برپا می‌کند و این در حالی است که در این مراکز خودرو شست‌و‌شو داده می‌شود. رد پای این ۲۷ مرکز واقع در بازارهای مختلف در سراسر کشور، همچنین به‌ولوالین اجازه می‌دهد از شرکای جدیدی در بحث فرانچایزینگ پشتیبانی کند تا پایگاه فروشگاه‌های موجود خود در سطح کشور را خیلی سریع‌تر گسترش دهد. ما مشتاقانه منتظر استقبال از ۲۶۰ نفر کارمند جدیدی هستیم که قرار است در این ۲۷ مرکز فعالیت کنند. «جان لای، مدیر عامل شرکت «Car Wash Partners» نیز گفت: «والوالین یک اپراتور با سابقه طولانی در کلاس اول جهانی در صنعت روانکار سازی محسوب می‌شود. ما در بخش افراد متخصص و خدمات سریع دارای ارزش‌های یکسانی هستیم؛ بنابراین این امر را به‌عنوان یک تناسب در نظر می‌گیریم که می‌تواند به‌هر دو شرکت کمک کند. ما به‌عنوان همسایگان نزدیک به کار خود ادامه خواهیم داد و به تعهد والوالین در زمینه ارائه فرصت‌های جدید به‌اعضای تیم‌مان اعتماد خواهیم کرد.»



والوالین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان روانکار خودرو در دنیا، از برنامه خود برای تاسیس ۲۷ مرکز ارائه خدمات سریع در مکان‌های جدید خبر داد. قرار است این مراکز در سال ۲۰۲۱ در قالب یک شبکه منسجم خدمات‌رسانی داشته باشند.



این شرکت طی قرارداد همکاری خود با مجموعه «Car Wash Partners» قرار است در هفت ایالت آمریکا ۲۷ نقطه را برای خریداری زمین و تاسیس مراکز خدمات سریع در نظر بگیرد. در بین این ۲۷ مرکز ۱۵ مورد تحت مالکیت کمیانی والوالین فعالیت خواهد کرد و ۱۲ مرکز دیگر نیز به‌صورت فرانچایزینگ و تحت نظارت فعالیت خواهد کرد؛ اما با مالکیت دیگر شرکت‌ها یا افراد. همچنین در این ۱۲ مرکز با هماهنگی والوالین خدمات دیگری نیز با سرعت بالا به مشتریان ارائه می‌شود. والوالین در حال حاضر امکان ارائه خدماتی همچون کارواش رانیز به این مجموعه‌ها اعطا کرده؛ اما مهم‌ترین نکته در مورد این خدمات انجام آن‌ها در کمتر از ۱۰ دقیقه است. قرار است در این مراکز خدمات تعویض روغن نیز در کمتر از ۱۰ دقیقه ارائه شود؛ چرا که هدف والوالین در احداث این مراکز ارائه خدمات بدون اتلاف وقت مشتری است. البته شرایط مالی قرارداد والوالین

لیست قیمت جدید محصولات موتوری شرکت نفت بهران براساس مصوبه جدید

توضیحات	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	نوع ظرف	سطح کیفیت	نام کالا	روغن‌های موتور بنزینی
-	۸۹۸,۲۴۷	گالن فلزی	API SG	بهران نکتاز 20W-50	
-	۱,۰۰۲,۹۱۵	چهار لیتری پلاستیکی	API SJ	بهران پیشناز 20W-50	
-	۱,۲۸۳,۴۱۸	سه و نیم لیتری پلاستیکی	API SJ	بهران پیشناز 10W-40	
دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	۱,۱۶۲,۷۸۰	چهار لیتری فلزی کتابی	API SL	بهران سوپر پیشناز 20W-50	
دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	۱,۷۰۰,۵۵۵	چهار لیتری فلزی کتابی	API SL	بهران سوپر پیشناز 10W-40	
-	۲,۰۴۰,۶۶۷	چهار لیتری فلزی کتابی	API SM	بهران رانا 10W-40	
-	۲,۶۸۰,۱۳۵	چهار لیتری فلزی کتابی	API SM	بهران رانا 5W-50	
-	۲,۲۴۴,۷۳۵	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN	بهران سوپر رانا 10W-40	
دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	۲,۹۰۴,۵۵۲	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN(RC)	بهران سوپر رانا 5W-40	
-	۲,۸۱۹,۹۵۴	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN(RC)	بهران سوپر رانا 5W-30	
-	۳,۶۰۹,۵۲۳	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN(RC)	بهران سوپر رانا 0W-20	

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت بهران

توضیحات	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	نوع ظرف	سطح کیفیت	نام کالا	روغن‌های موتور دیزلی
-	۳,۱۸۹,۰۵۴	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CC	بهران کوبر 50	
-	۳,۷۲۲,۱۸۳	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API SC/CC	بهران صحرا 25W-50	
-	۳,۷۲۵,۴۶۸	سطل ۲۰ لیتری فلزی	API CD	بهران بندر 50	
-	۴,۱۵۲,۳۷۶	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CF	بهران بندر ویژه 20W-50	
-	۴,۷۲۶,۸۰۲	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CH-4	بهران توربوشارژ 20W-50	
دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان و گروه ولووسوند	۵,۲۳۱,۲۵۱	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CH-4	بهران توربو دیزل 15W-40	
دارای تاییدیه دایملر (بنز) IMAN آلمان و گروه ولووسوند	۵,۴۴۲,۸۰۳	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CI-4	بهران سوپر توربو دیزل 15W-40	
دارای تاییدیه دایملر (بنز) و IMAN آلمان	۷,۱۲۵,۹۸۹	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CI-4	بهران توربو E III 10W-40	
دارای تاییدیه دایملر (بنز) آلمان و گروه ولووسوند	۸,۴۷۳,۴۲۴	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CJ-4	بهران اولترا توربو دیزل 15W-40	
دارای تاییدیه IMAN آلمان	۹,۷۴۴,۴۳۷	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CJ-4	بهران توربو EVI 10W-40	
-	۹۳۲۰۷۳۲	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	API CK-4	بهران اولتیمما توربو دیزل 15W-40	



روغن موتورهای موتوسل،
تحت لیسانس موتوسل کانادا
و دارای تأییدیه از بزرگترین
خودروسازان دنیا



موتوسل،
روغن موتور پیشنهادی ایتویا
برای خودروهای تویوتا و لکسوس در ایران

موتوسل، برای سلامت موتور



مدرن بودن آن گواهی می دهد. در واقع GLA یک طراحی نمادین از کلاس خود است که تعریف جدیدی را به همراه دارد؛ چراکه ویژگی های یک خودرو آفرود جسور را با فلسفه جدید ما ترکیب می کند. اما در عین حال طراحی با قدرت موتور متناسب بوده و هماهنگی کاملی دارد. اگر بخواهیم به شکل کوتاه GLA را برایتان توصیف کنیم، استایل بدنه با وجود پر آمذگی های کوتاه در جلو و عقب در کنار استفاده از خطوط نرم و زاویه بیش تر ستون A آن را به لحاظ بصری بسیار جذاب کرده است و در عین حال حس اسپرت بودن را به شکل آرامی به بیننده القا می کند.»

«اواخر سال ۲۰۱۹ بود که کمیانی مرسدس بنز از نسل دوم کراس اوور اس یووی ساب کامپکت لاکچری خود یعنی GLA رونمایی کرد. GLA جدید در واقع هشتمین مدل بیوسته در خط تولید این خودرو ساز انشتوتگارتی است که نسل فعلی این خودرو مرسدس بنز را تا حدودی به کلاس کامپکت ها نزدیک می کند. اما در عین حال نشان دهنده سطح جدید ورود مرسدس بنز به مدل های اس یووی از یک برند است. گوردن واگنر (مدیر طراحی بخش گروه دایملر) در این خصوص در مصاحبه ای کوتاه می گوید: «GLA جدید ترکیبی عالی از یک اس یووی جمع و جور است که بر لوکس و



مرسدس بنز GLA ساختار شکن در طراحی

شاسی بلند ۷ نفره عملیاتی، مناسب برای پلیس راه، جنگل بانی، آتش نشانی و سازمان ها

فوتون ساوانا

قدرتمندترین و تنها SUV آفرودر ساخت داخل

شاسی بلند ۷ نفره آفرود فوتون ساوانا برای پلیس راه، جنگل بانی، آتش نشانی، شهرهای دری، بانک ها، استانداری ها، نیروهای نظامی و انتظامی و اداره کل استان ها جهت دسترسی به مناطق صعب العبور مناسب است زیرا این خودرو با قابلیت هایی که دارد جایگزین مناسبی برای نیسان رونیز و خودروهای دیگر است و از آنجا که طبق قوانین مجلس و مصوبه هیات محترم وزیران دستگاه های دولتی موظف به خرید خودروهای ساخت داخل جهت تامین نیازهای خود هستند لذا این سازمان های توانمند فوتون ساوانا را با یک پنجم قیمت نسبت به خودروهای نظیر لند کروزز و پرادو خریداری نمایند.

«بعد از خودروهای رونیز و

سوزوکی گرد و بتنارا که معمولاً

توسط سازمان های دولتی برای

تردد در خارج از پایتخت انتخاب

می شدند، گفته می شود فوتون

ساوانا نیز به عنوان یک خودرو و

مرادنه انتخاب مناسبی در رنج قیمت مشابه به حساب می آید که از سوی صنایع تولیدی عظیم خودرو و برای عرضه به بازار ایران انتخاب شده است اما متأسفانه به دلیل مشکلات به وجود آمده این خودرو و بار شد تولید مواج نشد. این در حالی است که شاید به ودی بار فع مواع، شرا یط تولید این خودرو در کشور هموار شود. در طراحی این آفرودر چینی با شاسی مجزا (همچون خودروهای پرادو، رونیز و...) که توسط بزرگ ترین تجاری ساز دنیا یعنی کمیانی فوتون در چین تولید شده، از تویوتا فور جونا الهام گرفته شده و همچنان در بخش R&D آن از توانایی طراحان فولکس واگن آلمان بهره گرفته شده است. این شاسی بلند هفت نفره که ۲۰ درصد قطعات آن نیز ساخت داخل است، از گیربکس هوشمند TOD ساخت شرکت ZF آلمان سوئی می برد که می تواند با توجه به شرایط جاده های ناهموار، گشتاور را بین چرخ های خودرو تقسیم کند و در واقع مهم ترین مزیت اصلی آفرودی این خودرو به حساب می آید.

در این نوشتار قصد داریم به ویژگی ها و قابلیت های ساوانا که در سال های اخیر به طور محدود به بازار عرضه شده است، بپردازیم و آن را با چند شاسی بلند موجود مقایسه کنیم. از تویوتا لند کروزز و پرادو گرفته تا کیا سورتو و هیوندای توسان و سانتافه، با وجود این که این خودروها دقیقاً در یک کلاس خودرویی قرار نمی گیرند، اما مقایسه ساوانا با آن ها دید بهتری به مشتریان خواهد داد. این روزها بازار خودرو جهان و حتی بازار خودرو کشورمان که همیشه با محدودیت های مختلف همراه بوده، مملو از انواع شاسی بلندهاست. البته اکثر آن ها شاسی بلندهای امروزی با به اصطلاح کراس اوورهایی هستند که ظاهر شاسی بلند به خود گرفته اند و صرفاً مناسب رانندگی شهری و آفرود بوده و از رسالت اصلی شاسی بلندها یعنی قابلیت پیمایش مسیرهای آفرود و خارج جاده ای دور شده اند.

بر اساس مشخصات فنی گفته می شود یکی از محدود شاسی بلندهای واقعی بازار ایران که می توان با آن مسیرهای خارج جاده ای را پیمود، فوتون ساوانا است.

آشنایی با فوتون ساوانا

برند فوتون در سال ۱۹۹۴ در چین تاسیس شد و اکنون ۲۶ سال قدمت دارد و در زمینه تولید اتوبوس، کامیون، ماشین آلات کشاورزی، خودروهای تجاری سبک همچون کامیونت ون، پیکاپ و خودروهای شاسی بلند فعالیت می کند. فوتون پاراز چین فراتر گذاشته و در بازار برخی کشورهای قاره آسیا، اروپا، آفریقا، اقیانوسیه، آمریکای شمالی و جنوبی نیز حضور دارد. این شرکت زیرمجموعه گروه «پایک» محسوب می شود که شرکتهای تجاری بابرندهای بزرگی همچون هیوندای و مرسدس بنز دارد. مراکز تحقیق و توسعه فوتون در کشورهای همچون آلمان، ژاپن، تایوان، فیلیپین و... مستقر بوده و این امر بر محصولات این برند تأثیر مثبتی داشته است. شاسی بلند ساوانا در سال ۲۰۱۴ توسط فوتون معرفی و روانه خط تولید شد تا به عنوان محصول ۲۰۱۵ راهی بازار شود. این شاسی بلند نزدیک به ۵ متر طول دارد و شاسی مستقل، سیستم دو دیفرانسیل و... آن خبر از یک شاسی بلند مرادنه می دهد. مدلی که بازار خودرو و کشورمان تشنه آن بوده و در غیاب بسیاری از شاسی بلندهای آفرود، فرصت خوبی برای عرض اندام ساوانا فراهم شده است. البته این مدل تاکنون آن طور که باید به عموم مردم معرفی نشده است و در ادامه بیشتر با آن آشنا خواهیم شد.



نزدیک به ۵ متر طول با چهارای خشن

فوتون ساوانا با طول بدنه ۴۳۰۰ میلی متری تنها ۱۷ سانتی متر تا ۵ متر فاصله دارد و در کنار عرض و ارتفاع به ترتیب ۱۹۱۰ و ۱۸۸۵ میلی متری به یکی از بزرگترین شاسی بلندهای موجود در کشور بدل شده است و از مدل هایی همچون توسان، سانتافه و سورتو نیز بزرگتر است. این در حالی است که ساوانا از پرادو عرض تر بوده، اما با کمی اختلاف از لند کروزز کوچکتر است. این اختلاف در طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱۲، ۶، ۵/۰ سانتی متر می شود. این در حالی است که وزن ساوانا به مراتب از دو رقیب هم قد و قسوارش کمتر بوده و به ۱۹۹۰ کیلوگرم می رسد. از سوی دیگر بالا بودن این وزن نسبت به دیگر رقیبا که از سایز به مراتب کوچکتری برخوردار هستند، کاملاً طبیعی است. ساوانا در ظاهر دارای چهارای مخمت و جدی بوده که به خوبی نمایان گر جان سخت بودن این شاسی بلند و توانایی آن در پیمایش مسیرهای خارج جاده ای است. شاید ساوانا رزق و برقی و شلوغی طراحی کراس اوورهای امروزی را نداشته باشد، اما طراحی ساده آن در خور شخصیت یک شاسی بلند واقعی و مرادنه است. البته این سادگی دلیل بر قدیمی بودن نیست و ویژگی هایی همچون دی لایت باهمان چراغ روشن در روز از آپشن های خوب و امروزی ساوانا خبر می دهد.

آشنایی با شرکت سازنده

این خودرو توسط شرکت عظیم خودرو تولید و روانه بازار شد. این شرکت از سال ۱۳۸۱ فعالیت خود را در زمینه لیزینگ انواع خودروها آغاز کرد و تا اواسط سال ۱۳۹۷ حدود ۱۸۰ هزار دستگاه انواع خودرو و سواری و تعدادی خودرو کار ساخت داخل و وارداتی را تحویل مشتریان داد. عظیم خودرو در سال ۱۳۹۵ با عقد قرارداد با جاره به شرط تملیک با شرکت زاگرس خودرو واقع در بروجرد، رسماً وارد عرصه تولید خودرو شد. شرکت زاگرس خودرو با توجه به جدی شدن تحریم ها و عدم امکان تولید محصولات قبلی هم اکنون میزان قوی ترین شرکت لیزینگ در ایران است و با ظرفیت اسمی ۳۵ هزار دستگاه در سال و تجربه همکاری ۸ ساله با پوتون مالزی و ۷ ساله با نیسان ژاپن (به واسطه همکاری با شرکت پارس خودرو به عنوان پیمانکار تولید وانت نیسان پیکاپ) توانست پارتنر بسیار مناسبی برای شرکت

عظیم خودرو باشد. در سال ۱۳۹۵ شرکت جدیدی بانام شرکت صنایع تولیدی عظیم خودرو، بارویکرد تولید و عرضه خودروهای باکیفیت و ایمن متولد شد و با اجرای فاز دوم و تجهیز و نوسازی سالن های جوش بدنه، مونتاژ و تجهیزات کنترل نهایی هویت و پتانسیل جدیدی به کارخانه داده و توانست سه محصول فوتون ساوانا، هن تنگ X5 و هن تنگ X7 را به مرحله تولید و عرضه برساند.

درون کابین شاسی بلند فوتون ساوانا ۷ نفره با امکانات قابل توجه

درون کابین شاسی بلند فوتون برای نشستن ۷ نفر در قالب ۳ ردیف صندلی فضا در نظر گرفته شده و این یعنی ساوانا یک شاسی بلند ۷ نفره است. برای درک بهتر باید گفت توسان شاسی بلند ۵ نفره بوده و پرادو، سانتافه و سورتو ۷ نفره هستند و کابین لند کروزز ۸ نفره است. فوتون فهرست مفصلی از امکانات رفاهی و ایمنی را برای ساوانا در نظر گرفته است که شامل حالت رانندگی اکو، سیستم کنترل پایداری، کروز کنترل، سیستم کنترل کشش، کنترل سرعت در سرازیری، سنسور عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل، ترمز کمکی، اتولایت، چراغ مه شکن جلو و عقب، چراغ جلو هالوژن، فرمان هیدرولیکی حساس به سرعت با قابلیت تنظیم دو حالت و دکمه های کنترلی روی آن، سیستم صوتی با چهار اسپیکر و هندز فری، مانیتور هفت اینچی لمسی، دوربین عقب، قابلیت پشتیبانی از بلوتوث، USB، WMA، AUX، USB، Mirror Link، نمایش خطوط کمکی پارک با حرکت فرمان، ایربگ راننده، سر نشین جلو و په درای، کمربند ایمنی پیش کشنده و محدود کننده، ورود بدون کلید و استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتومات دو گانه با دریچه اختصاصی برای تهویه ردیف عقب، صندلی سر نشین جلو چهار حالت دستی، روکش چرم فرمان و صندلی ها، صندلی عقب تاشو دو تکه، ایر و فیکس صندلی، شیشه بالا بر آنتی تریپ راننده، آیینه جانبی با گرمکن و تنظیم برقی، سانروف و خروجی ۱۲ ولت می شود.

قدرتمندترین پیشراننده با بیش از ۱۴ اسب بخار و ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور

فوتون ساوانا از یک پیشراننده چهار سیلندر دو لیتر بهره می برد که به توربوشارژر مجهز است و ۱۴ اسب بخار قدرت و ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار راننده می گذارد. برای آن که درک بهتری از قدرت ساوانا نسبت به کلاسی که در آن قرار دارد داشته باشیم، نگاهی به بازدهی پیشراننده های رقیب آن می اندازیم.

اگر از اختلاف زیاد میان قدرت و گشتاور توسان و ساوانا بگذریم، باید گفت سورتو و سانتافه هر کدام زیر ۱۹۰ اسب بخار قدرت و زیر ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. همچنین لند کروزز و پرادو نیز با پیشراننده مشابه شش سیلندر چهار لیتری حدود ۲۷۰ اسب بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. شاید در ارتباط با حداکثر سرعت، ساوانا در برابر با رقیب ای مذکور حرف زیادی برای گفتن نداشته باشد، اما حداکثر سرعت ۱۷۵ کیلومتر بر ساعتی آن برای یک شاسی بلند متوسط ۷ نفره قابل قبول خواهد بود.

مخزن سوخت ساوانا ۷۵ لیتر گنجایش دارد که از نظر بزرگی پس از لند کروزز و پرادو قرار می گیرد. البته علت بزرگتر بودن حجم باک این دو شاسی بلند تویوتا مصرف سوخت بسیار زیاد آن ها بوده که بالای ۱۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. این در حالی است که مصرف سوخت ساوانا زیر ۱۰ لیتر است. از نظر آلایندگی نیز، همچون سورتو و سانتافه از استاندارد یورو ۶ بهره نمی برد؛ اما مانند لند کروزز، توسان و پرادو دارای استاندارد یورو ۵ است. در کل می توان از ساوانا به عنوان گزینه ای مناسب در میان شاسی بلندهای واقعی موجود در بازار نام برد. شاسی مستقل در کنار گیربکس شش سرعته اتومات با حالت زمستانی و اسپرت و همچنین سیستم دو دیفرانسیل هوشمند TOD با گیربکس ZF آلمان و محدود کننده لغزش و قفل عقب مناسب برای شاسی بلند مناسب برای پیمودن مسیرهای صعب العبور بدل کرده است. طبق اعلام کمیانی، این شاسی بلند توان بالاروی با شیب ۶۰ درجه از روبه رو و توان حرکتی با شیب جانبی ۴۰ درجه را دارد. همچنین با ساوانا می توان در آب هایی تا عمق ۶۰۰ میلی متر نیز رانندگی کرد. همچنین گفتنی است ساوانا بدون ترمز تریلر قابلیت بکسل ۷۵۰ کیلوگرم را دارد و این رقم با ترمز تریلر به سه هزار کیلوگرم (سه تن) نیز می رسد.

جدول مقایسه مشخصات فنی فوتون ساوانا با خودروهای همکلاس

مشخصات	فوتون ساوانا	تویوتا لند کروزز GXR	هیوندای سانتافه	کیا سورتو	تویوتا پرادو	هیوندای توسان TL	
حجم موتور (سی سی)	۱۹۸۱	۳۹۵۶	۲۳۵۹	۲۳۵۹	۳۹۵۶	۱۹۹۹	
حداکثر توان موتور (اسب بخار)	۲۱۴	۲۴۰	۱۸۸	۱۸۸	۲۷۱	۱۶۴	
گشتاور (نیوتون متر)	۳۲۰	۳۷۶	۲۴۵	۲۴۱	۳۸۶	۲۰۴	
حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	۱۷۵	۲۰۰	۱۹۰	۱۸۹	۲۰۰	۱۸۵	
نوع گیربکس	۶دنده خودکار ZF-6HP21	۵دنده خودکار	۶دنده خودکار	۶دنده خودکار	۵دنده خودکار	۶دنده خودکار	
حجم باک (لیتر)	۷۵	۹۳	۶۶	۷۱	۸۷	۶۲	
مصرف سوخت سیکل ترکیبی در ۱۰۰ کیلومتر	۹/۸	۱۳/۱	۱۱/۱	۱۰/۲	۱۳/۵	۱۰/۱	
طول (میلی متر)	۴۸۳۰	۴۹۵۰	۴۶۸۰	۴۷۸۰	۴۹۹۰	۴۴۷۵	
عرض (میلی متر)	۱۹۱۰	۱۹۷۰	۱۸۸۰	۱۸۹۰	۱۸۸۵	۱۸۵۰	
ارتفاع (میلی متر)	۱۸۸۵	۱۸۹۰	۱۶۷۹	۱۶۹۰	۱۸۸۰	۱۶۵۰	
فاصله بین محور جلو و عقب (میلی متر)	۲۷۹۰	۲۸۵۰	۲۷۰۰	۲۷۷۹	۲۷۸۹	۲۴۷۰	
ظرفیت سرنشینان	۷	۸	۷	۷	۷	۵	
وزن خالص (کیلوگرم)	۱۹۹۰	۲۴۳۵	۱۸۶۸	۱۶۸۰	۱۹۱۰	۱۵۸۳	
استاندارد آلایندگی	یورو۵	یورو۵	یورو۶	یورو۶	یورو۵	یورو۵	
سیستم کنترل پایداری	ESP	VSC	ESC	VSM	VSC	ESP	
آپشن ها	کنترل کنترل / مجهز به دیفرانسیل محدودکننده لغزندگی / سیستم تپویه خودکار / سنسور فشار صندلی جلو / سنسور خاموش و روشن شدن خودکار چراغ ها / تنظیم ارتفاع نور چراغ ها / سنسور باران / تنظیم خودکار گیربکس به صورت هوشمند (TOD)	سیستم تپویه خودکار / دیفرانسیل عقب با سیستم ضدلغزش به همراه قفل / کروز کنترل / رادار جلو به همراه سیستم پیشگیری از تصادف (PCS) / رادار نقطه کور / سیستم هشدار خروج از خطوط / فرمان برقی / آیینه وسط الکتروکرومیک / سنسور باران	سیستم تعلیق با قابلیت ثابت نگاه داشتن ارتفاع هنگام حمل بار / سنسور نور / سیستم انطباق روشنایی چراغ با چرخش فرمان / کروز کنترل / سقف پاناروما / سنسور باران	سیستم تعلیق با قابلیت ثابت نگاه داشتن ارتفاع هنگام حمل بار / سنسور نور / سیستم انطباق روشنایی چراغ با چرخش فرمان / کروز کنترل / سقف پاناروما / سنسور باران	چراغ های جلو مجهز به سیستم AFS (روشنایی بهتر در جاده و هنگام پیچیدن) / مجهز به دیفرانسیل محدودکننده لغزندگی / LSD / تنظیم خودکار گیربکس به صورت هوشمند به کمک سیستم AI-Shift	چراغ های جلو مجهز به سیستم AFS (روشنایی بهتر در جاده و هنگام پیچیدن) / مجهز به دیفرانسیل محدودکننده لغزندگی / LSD / تنظیم خودکار گیربکس به صورت هوشمند به کمک سیستم AI-Shift	سنسور نور / سانروف پاناروما / آیینه الکتروکرومیک / سیستم شناسایی نقطه کور
امتیاز آپشن های ارزشمند	۸	۹	۳	۶	۳	۴	
قیمت کارخانه (تومان)	۹۳۰ میلیون	۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون	۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون	۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون	۱ میلیارد و ۳۵۰ میلیون	
قیمت بازار (تومان)	۹۶۰ میلیون	۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون	۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون	۱ میلیارد و ۹۵۰ میلیون	

این شاسی بلند نزدیک به ۵ متر طول دارد و شاسی مستقل، سیستم دو دیفرانسیل و... آن خبر از یک شاسی بلند مرادنه می دهد. مدلی که بازار خودرو و کشورمان تشنه آن بوده و در غیاب بسیاری از شاسی بلندهای آفرود، فرصت مناسبی برای سازمان ها و ارگان های دولتی است تا نیازهای خود را از تولیدات داخل تامین کنند. این خودرو همچنین پاسخ نسبتاً ارزانی به آفرود بازار ایرانی است



پاسخ «یوکوهاما» به تقاضای شاسی‌بلندسواران



ظرفیت بالای کابین، افزایش راحتی سرنشینان و فضای بار بسیار بزرگ، بخشی از مهم‌ترین دلایلی است که سبب شده است فروش خودروهای مرتفع‌تر از سایر مدل‌ها باشد. به‌طور قطع زمانی که یک سوم از محصولات بازار جهانی را شاسی‌بلندها تشکیل می‌دهند، باید توجه ویژه‌ای به این سگمنت شود. به‌عنوان مثال در بازار بریتانیا شاسی‌بلندهای نیسان، فورد و کیا به‌عنوان پر فروش‌ترین محصولات این بازار شناخته می‌شوند و با افزایش تقاضا برای شاسی‌بلندها، توجه بیش‌تری به نیازهای اختصاصی این خودروها می‌شود. ابعاد بزرگ‌تر این خودروها سبب شده است نیاز به

لاستیک‌هایی داشته باشند که علاوه بر تحمل وزن بالا، قابلیت پیمایش در مسیرهای خارج از جاده را علاوه بر جاده‌های آسفالت‌شده داشته باشد. همچنین ابعاد بزرگ‌تر سبب شده است به این معنی این خودرو توجه بیش‌تری شود. یوکوهاما سری ۴ ایکس محصولات خود را برای کراس‌اورها، شاسی‌بلندها و آفرودها طراحی کرده علاوه بر عمر بالا، چسبندگی، نوز با بین و هندلینگ بالایی را برای این خودروها به‌ارمغان می‌آورد. محصولات جدید این شرکت برای شاسی‌بلندهای جمع‌وجور به نام ADVAN Sport V105 در ابعاد شعاع ۱۷ تا ۲۲ اینچ معرفی و ارائه شده است.

هدف گذاری صنعت لاستیک در اینترنت اشیا

تمام تایرهای میشلن تا سال ۲۰۲۳ به اینترنت متصل می‌شوند



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

میشلن اعلام کرد در تلاش است با تجهیز تمام لاستیک‌های خود به فناوری RFID و تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه از قطعات RFID مختص تایر تا پایان سال ۲۰۲۱، امکان اتصال تمام محصولات خود به شبکه اینترنت جهانی را فراهم کند. قرار است این تکنولوژی تا پایان سال ۲۰۲۳ میلادی روی تمام محصولات میشلن به کار گرفته شود. فرستنده‌های RFID یا سامانه شناسایی با امواج رادیویی برد کوتاه سبب می‌شود امکان مدیریت بر شرایط تایر از زمان تولید تا پایان عمر آن امکان‌پذیر باشد. همچنین به کمک این فناوری می‌توان زمان سرویس‌های دوره‌ای تایر را پیش‌بینی و اعلام کرد که در نهایت به افزایش تجربه کاربری راننده کمک می‌کند.

میشل اورت «Michael Ewert» معاون ارشد در بخش فروش جهانی تجهیزات میشلن در این باره گفت: «در حال حاضر ما در حال همکاری با خودروسازان دیگر برای تهیه الگوریتم‌ها و توسعه نرم‌افزارها هستیم و از آنجایی که فناوری RFID سبب می‌شود ما به اطلاعات دقیق از تایر دسترسی داشته باشیم، این احتمال وجود دارد که رانندگان



در آینده در کنار نشانگر سطح باک بنزین، نشانگر وضعیت تایر را نیز مشاهده کنند.» میشلن تاکید کرد که در آینده نزدیک نظارت بر وضعیت لاستیک اهمیت پیدا می‌کند؛ به‌ویژه با توجه به حضور فناوری اتصال خودروها بر بستر نسل پنجم ارتباطی «5G» که در حال تبدیل شدن به یک الزام برای خودروسازان است. این نکته بر این موضوع تاکید دارد که یکی از مزایای استفاده از فناوری RFID، روش نسبتاً مقرون به‌صرفه برای شناسایی تایرها در طول چرخه عمر آنها محسوب می‌شود و در مقایسه با بسیاری از سنسورهای هوشمند دیگر دقت بالایی دارد. به‌لطف ارتباط بین تایر و خودرو، فناوری RFID به آپشن‌هایی مانند سیستم‌های پیشرفته کمکی راننده و حتی خودران‌ها برای سازگاری بیش‌تر با مشخصات خاص تایر کمک خواهد کرد. به‌عنوان مثال با توجه به این که تایر زمستانی از ویژگی‌های متفاوتی در ترمزگیری نسبت به تایر تابستانی برخوردار است، این تکنولوژی به‌نوبه خود می‌تواند در هماهنگی سیستم‌های کمکی راننده با نوع تایر تاثیرگذار باشد.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۱۱,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۰	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۱۲,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۴,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۱۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۴,۷۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
کاپرا	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	۲۲۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	
AZERA 2001-2006	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۹۰	۱۶	۵۵	۲۲۵	P624	PREMIUM GRIP	
MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۷۵	۱۷	۵۵	۲۳۵	P624	PREMIUM GRIP	
SANTAFE 2013-2020 - RAV4 - SORENTO SX	به زودی	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵	S673	RIDE RUNNER	



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۲,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندو	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیوس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راولو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	





تولید شدند. ولوو در حال حاضر اهداف خود را به عنوان یک شرکت تولیدکننده خودروهای الکتریکی مشخص کرده که شامل سهم ۵۰ درصدی خودروهایی تمام الکتریکی از فروش کل این شرکت تا سال ۲۰۲۵ است. باقی سهم فروش نیز شامل خودروهای هیبرید خواهد بود. در حال حاضر ولوو طراحی موتورهای الکتریکی و باتری‌ها را در مراکز خود در شهر گوتنبرگ و همچنین شانگهای انجام می‌دهد.

شرکت خودروسازی سوئدی ولوو که توسط شرکت چینی جیلی خریداری شده، اخیراً اعلام کرد قصد دارد ۸۲ میلیون دلار برای فراهم کردن زیرساخت مناسب به منظور تولید موتورهای الکتریکی سرمایه‌گذاری کند. این شرکت می‌خواهد در پنج سال آینده کارخانه موتورسازی خود را در شهر اسکوده سوئد به مونتاز و ساخت موتورهای الکتریکی اختصاص دهد. این کارخانه از زمان تأسیس در سال ۱۹۲۷ مشغول به کار است و اولین خودرو ولوو و موتور آن در این کارخانه



سرمایه‌گذاری کلان ولوو در موتورهای برقی

فناوری «اورلیوس» به کمک باز یافت باتری‌های LAB می‌آید

ارزش بازار باتری‌های سرب‌اسیدی به ۹۵ میلیارد دلار می‌رسد

«FenixPb» نامیده می‌شود، هزینه‌های به‌مراتب کمتری (حدود یک‌هفتم) در مقایسه با کارخانه‌های ذوب و مواد مشابه دارد. در این فناوری گازهای سمی منتشر نمی‌شوند و می‌توان اثر کربن را نیز تا حدود ۸۵ درصد کاهش داد. این در حالی است که در باز یافت متداول، بخار سرب و گازهای مضر دی‌اکسید گوگرد ایجاد می‌شود. فرآیند انرژی‌بر و سرمایه‌بر است و همچنین تأثیر منفی بر محیط‌زیست می‌گذارد. اما رویکرد اصلی در فرآیند FenixPb گوگردزایی است. آنان فاکس، مدیر فناوری اورلیوس می‌گوید: «FenixPb از این نظر منحصر به‌فرد است که قادر به تولید ۹۹٫۹۹ درصد ترکیب سرب مستقیم از باتری‌های مصرف‌شده هستیم. زیاده‌های تولید نمی‌کنیم و مواد افزودنی خمیر باتری نیز کاملاً تمیز از واکنش جدا می‌شوند.»

بسیار بالایی بر خوردار است. باتری‌های سرب‌اسیدی بسیار ایمن و مقرون به‌صرفه بوده، به‌طور گسترده در بخش‌های خودرو کنشش ایجاد می‌کنند و منبع تغذیه بدون‌وقفه هستند. البته از آنجا که باز یافت باتری می‌تواند یکی از آلاینده‌ترین صنایع در جهان باشد، به‌همین منظور از فناوری‌های جدید در زمینه باز یافت باتری‌ها استفاده می‌شود تا ضمن کاهش آلاینده‌گی‌های ناشی از باز یافت، هدر رفت کمتری هم رخ بدهد و مصرف انرژی نیز کارآمدتر باشد. فناوری‌های نوآورانه برای باز یافت خمیر باتری سرب‌اسید و کاتالیز کردن به کار گرفته می‌شوند.

این فناوری با جداسازی خمیر باتری از باتری‌های سرب‌اسید آغاز می‌شود. مواد مصرف‌شده در یک فرآیند باز یافت «مبتنی بر آب» دوباره تولید می‌شوند. این فرآیند که

باتری‌های سرب‌اسیدی (LAB) از قدیمی‌ترین باتری‌های تولیدشده هستند. باتری سرب‌اسیدی در سال ۱۸۵۹ یعنی قبل از تولید مکانیکی برق اختراع شد. امروزه سرب‌اسیدها بیشترین سهم بازار را بر اساس نوع باتری در اختیار دارند. انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۶ ارزش این باتری‌ها به ۹۵ میلیارد دلار (۸۳۶۲ میلیارد یورو) برسد. اما چرا تولید این باتری‌ها موفقیت‌آمیز بوده است و تولید آن‌ها همچنان خواهد داشت؟

در ایالات متحده، این باتری‌ها جمع‌آوری و پردازش می‌شوند، در حالی که در اروپا میزان باز یافت این باتری‌ها تا ۹۵ درصد است. هر چند از میزان باز یافت این باتری‌ها در کشور اطلاعاتی در دست نیست اما به نظر می‌رسد در ایران نیز بیش از ۹۵ درصد باتری‌ها باز یافت می‌شوند. سرب، قابلیت باز یافت بی‌نهایتی دارد و به لحاظ اقتصادی از کارایی



گزارش

فرشید سلگی

f.solgji@autoworld.ir

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	صبا باتری (ایران)
	۱۵,۰۰۰	۸,۹۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری به‌زمان انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشد	صبا باتری با برندهای مختلف: VARIAN, ARMP, SABA SCOT, ALBORZ, SAHAND, YOSH, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAVPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, KHAZAR, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA به‌باز عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	برنا باتری (ایران)
	۱۵,۰۵۰	۸,۹۵۰	گارانتی کلیه محصولات برنا باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	برنا باتری با برندهای مختلف: برناما، ولف، آکتیو، سحر، برنا گلدن، سیلد، وایت، آرشن، اترک، پرستیز، پاور، تورنادو و ویتکس به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۱۶,۶۰۰	۱۰,۵۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB، گارانتی ۳۰ ماهه، سوزنی ۱۵ ماهه و اوربیتال پر پیوم ۲۷ ماهه و باتری محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	سپاهان باتری با برندهای بارکس، باورایکس، سوزوکی، سوپو، بو جیس، اوربیتال، اورانوس، سیبولکس و پاشا، ویا پوشش آمپراژ ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	نیرو گستران خراسان (ایران)
	۱۵,۰۵۰	۸,۹۵۰	گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف: بانام‌های VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, SILVER و TURBO به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	پاسارگاد باتری (ایران)
	۱۵,۰۵۰	۸,۹۵۰	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمور، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باطریکس، کینگ پاور به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	دورنا باتری (ایران)
	۱۴,۷۰۰	۹,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات دورنا باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	دورنا باتری با برندهایی همچون دورنا، پوشیتا و ارس به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (تال کوچک), 50L2 (تال بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	



Autoworld.ir

شنبه ۱۳ دی ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۳۳۴

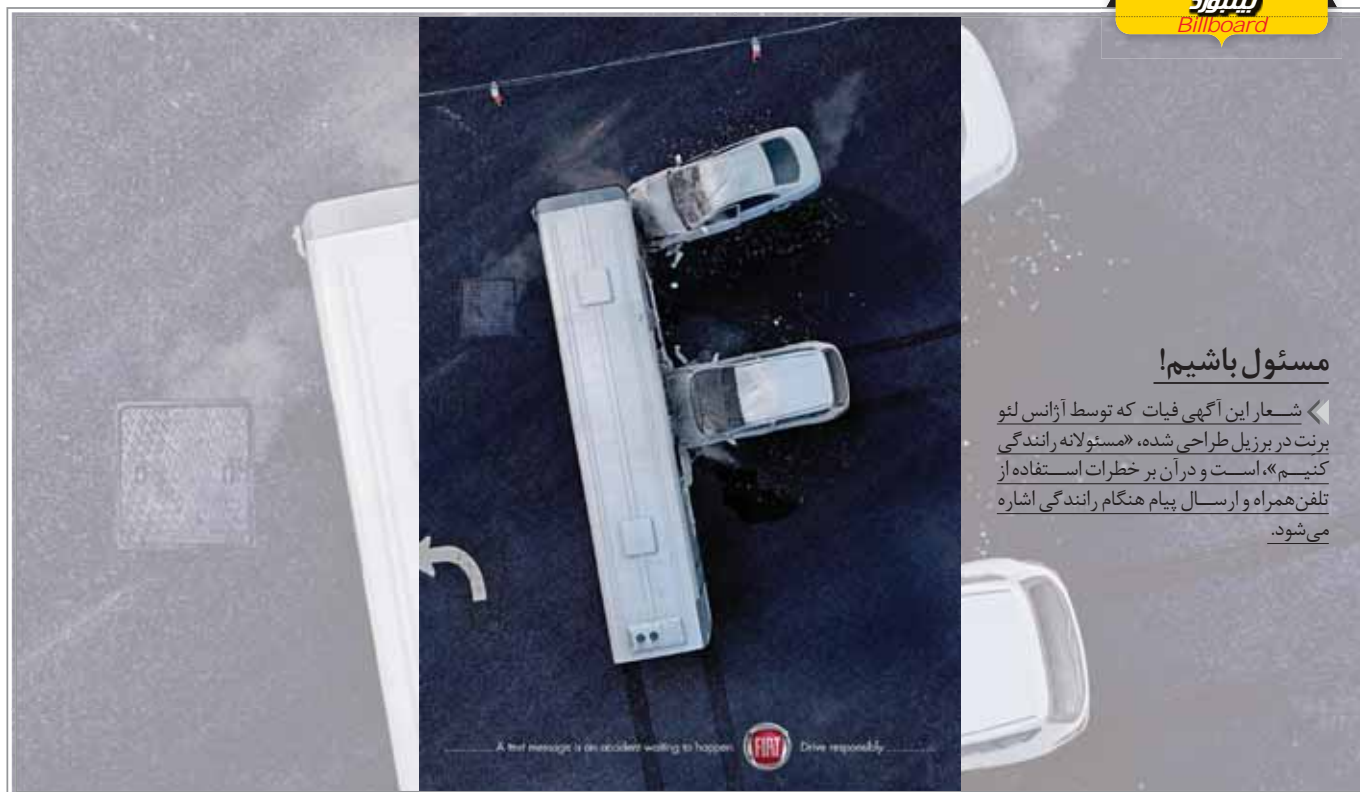
دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«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: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیبانتی زاده

تهران ۹ - اصفهان ۱۱ - شیراز ۱۴ - مشهد ۱۱ - تبریز ۷ - ارومیه ۵ - رشت ۱۲ - گرگان ۱۴ - ساری ۱۴ - شهرکرد ۸ - اهواز ۲۳ - یزد ۱۱ - کرمان ۹ - بندرعباس ۲۵ - زاهدان ۱۱



بیلدورد

Billboard

مسئول باشیم!

«شعار این آگهی فیات که توسط اژانس لئو پرنیت در برزیل طراحی شده، «مسئولانه رانندگی کنیم»، است و در آن بر خطرات استفاده از تلفن همراه و ارسال پیام هنگام رانندگی اشاره می‌شود.»

شورای رقابت و فرمول‌هایی برای تبدیل آهن به طلا!

فرمول جدید شورای رقابت در حالی از سوی رضا شیوا، رئیس این شورا اعلام شد که بسیاری همچنان فرمول‌های این شورا را غیر منطقی می‌دانند. هر چند موافقان و مخالفان بسیاری برای فرمول‌های شورای رقابت وجود دارد اما نکته مهم فرمول جدید و به‌طور کلی نگرش شورای رقابت به مقوله قیمت گذاری خودرو؛ حذف تورم بخشی است. این مدل تورم همواره منتقدان بسیاری از جمله خودروسازان، اقتصاددانان و کارشناسان صنعت خودرو داشته و دارد.

البته انتقادات از شرایط کنونی اقتصادی و تورم افسارگسیخته به هر شکل به گوش شورای رقابت رسید و که البته تاثیر گذار هم بود، زیرا سرانجام بعد از گذشت بیش از ۹ سال این فرمول عجیب تغییر کرد. هر چند به فرمول جدید هم اشکالات فراوانی وارد است. آن طور که اعلام شده، گویا قرار است قیمت گذاری بخشی از خودروها مربوط به بررسی نرخ بازار و به صورت هر سه ماه یکبار باشد. یعنی قیمت‌ها هر سه ماه یک بار و بر اساس میانگین نرخ بازار تعیین خواهند شد.

اما آنچه در این فرمول پیش‌بینی نشده، میزان عرضه خودروسازان است. اگرچه هر دلیلی خودروساز عرضه مناسب با تقاضا در بازار نداشت و قیمت‌ها در سه ماه روند افزایشی یافت، چرا باید در پایان ماه سوم، میانگین در نظر گرفته شود و قیمت‌ها افزایش پیدا کنند؟ مساله دیگر این فرمول، اصرار بر قیمت گذاری خودروهای پر تیراژ توسط شورای رقابت است. البته بخش اصلی تقاضا در بازار؛ این خودروها را در بر می‌گیرد. با این حال مشخص نیست چرا همچنان شورای رقابت بر تصمیم‌های این چنینی اصرار دارد.

حرف آخر

The Last Word



فرشیدسلگی

روزنامه‌نگار



روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار



موتور اجازه می‌داد تا به سرعت ۲۸۱ کیلومتر بر ساعت برسد که در دوران خود یک رکورد غیرقابل دسترس بود. تولید موتور گوتزی به دلیل هزینه‌های بالای تولید، تنها بین سال‌های ۱۹۵۵ تا ۱۹۵۷ ادامه داشت. با این حال شهرت و افتخار آفرینی این موتورسیکلت تا سال‌ها بعد در پیست‌های مسابقه ادامه داشت.

«شاید ظاهر موتور گوتزی کمی عجیب به نظر برسد، اما این دوچرخه موتوری یکی از مشهورترین ستاره‌های پیست‌های مسابقه در دهه ۱۹۵۰ میلادی است. موتور گوتزی که به یک موتور V8 مجهز بود، امروزه از شاهکارهای مهندسی در صنعت خودرو محسوب می‌شود. برای خنک کردن موتور ۵۰۰ سی‌سی این موتورسیکلت از آب استفاده می‌شد. این کار به

موتور «گوتزی V8»



www.iranlent.com

ایران
ایرانلنتحرکت مطمئن
توقف ایمن

واحد فروش ۴۴۹۰۵۵۵۳

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج Sales@iranlent.com

صدای مشتریان ۴۴۹۰۴۰۰۲