

جناب آقای مهندس سید مجید جلالی

مدیرعامل محترم شرکت «اروم کیان باتری توان»

اعطای مقام نخست فروش باتری در کشور را از سوی «صبا باتری» به آن شرکت تبریک می‌گوییم. از خداوند بزرگ موفقیت‌های روزافزون برای جنابعالی و همکاران محترم منتان آرزو می‌کنیم.
روزنامه «دنیای خودرو»

فعالان صنعت و بازار خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» پیش‌بینی کردند:

قیمت‌گذاری خودرو دوباره به سازمان حمایت محول می‌شود

اختلاف نظر مجلس و دولت در خصوص قیمت‌گذاری خودرو به دولت بعدی انتقال پیدا خواهد کرد و حتی در صورت آزادسازی قیمت هیچ تضمینی وجود ندارد که در دولت آینده...
۳۲ صفحه ۴

کارگزاری‌ها بازار شب عید ترسناکی دارند
افت فروش تامینی خودرو
به یک تا دو دستگاه در روز
کارگزاری‌ها و به اصطلاح تامین‌کنندگان بازار سال ۹۹ را
بدترین سال برای بازار آزاد...
۷ صفحه ۴

«ام ۲۶۳۱» آمیکو چه ویژگی‌هایی دارد؟
رونمایی از تنها کمپرسی
۱۰ چرخ ساخت ایران
در آرس خودرو دیزل
۹ صفحه ۴

از موتور «سه‌استوانه» تا «گیربکس شش‌سرعته»
باری که صنعت خودرو
می‌تواند از دوش دولت بردارد
تا سه سال آینده حدود ۳٫۲ میلیون خودرو فرسوده
پرمصرف خواهیم داشت...
۴ صفحه ۴

خبر خوش برای علاقه‌مندان به آفرود

بازار پیکاپ با ورود یک تازه‌نفس متنوع‌تر می‌شود



۵ چالش اخذ مالیات از میلیاردی‌ها
۱۱ چه روانکارهایی فراموش خواهند شد؟
۱۲ برای حفظ تایرها در دوران قرنطینه چه باید کرد؟
۲ روند سهام گروه خودرویی در روزهای پایانی سال
۱۲ تأیید فراخوان هیوندای کنا الکتریکی به خاطر اتصال کوتاه باتری‌ها

استارت Start



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

یک گفت‌وگو و این همه حواشی

گفت‌وگوی اخیر دکتر منوچهر منطقی، مدیرعامل اسبق شرکت ایران خودرو با یکی از رسانه‌ها، بازتاب گسترده‌ای در شبکه‌های مجازی داشت و موافقان...
۲ صفحه ۴

تیتراهای امروز Titles

دست‌دوم‌های پرطرفدار و گران
وقتی داخلی‌ها و چینی‌ها
جوابگوی نیاز مشتریان نیستند!
۱۰ صفحه ۴

«کرمان خودرو» و «لنت‌ترمز ایران»
تنها نمادهای مثبت خودرویی در بورس
۵ صفحه ۴

ستاره‌های کیفیت بردوش
ایران خودرو نشست
۳ صفحه ۴

کدام اتوماتیک در بازه ۲۰۰ میلیون تومان مناسب است؟
دوئل جذاب
هیوندای آوانته و پژو پارس
۸ صفحه ۴



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

PARS LENT
www.parslent.com



اصالت، ماندنی است

به تام روانکار، تولید کننده انواع روانکارهای خودرویی

QUANTIC RENOVATION

bt
BEhTam
Ravankar

www.btoil.co | btoilco | behtamfan



تولید این خودرو را با نسخه پرچم‌دارش آغاز خواهند کرد. به این ترتیب خریداران اولیه مالک قوی‌ترین نسخه iX با رنگ‌های ۱۲۱ بیتی، فرمان فعال و سیستم تعلیق پادی استاندارد خواهند شد. بامو هنوز مشخصات کامل خودرو را اعلام نکرده اما می‌دانیم که iX نخستین محصول این شرکت با تکنولوژی ۵G خواهد بود و تجهیزات پیشرفته‌ای همچون سواری و پارک خودکار را ارائه خواهد کرد. این خودرو همچنین دارای سیستم تهویه مطبوع متمایز، هدآپ دیسپلی پیشرفته و سیستم صوتی هارمن کاردون سفارشی با ۱۸ بلندگو خواهد بود.

بامو امسال محصولات جذابی را معرفی می‌کند اما تمرکز اصلی‌اش بر خودروهای الکتریکی خواهد بود. قطعاً سوپر سدان M5 CS یک خودرو هیجان‌انگیز است و آپینا B8 نیز نظرهای زیادی را به خود جلب می‌کند اما آینده‌از آن خودروهایی همچون بامو iX خواهد بود که البته اولین محصول تمام‌الکتریکی این برند محسوب می‌شود.

در نوامبر ۲۰۲۰ نگاهی جامع به این خودرو پاک داشتیم. iX قرار است امسال وارد خط تولید شود اما براساس جدیدترین خبرها تولید این خودرو از ۲۰۲۲ شروع خواهد شد. به گفته یکی از فرورهای بامو، باور بایی‌ها

بامو iX با
تاخیر تولید می‌شود



فعالان صنعت و بازار خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» پیش‌بینی کردند:

قیمت‌گذاری خودرو دوباره به سازمان حمایت

اختلاف نظر مجلس و دولت در خصوص نرخ‌گذاری خودرو به دولت بعدی انتقال پیدا خواهد کرد و حتی در صورت آزادسازی قیمت هی-

یک گفت‌وگو و این همه حواشی

پدر سمنند که با فیس لیفت پژو ۴۰۵ هم محصولی جدید به‌نام پژو پارس پدید آورد یا «جواد نجم‌الدین» که علاوه بر رکورداری تیراژ تولید دست‌نیافتنی تاکنون، مبدع و مبتکر اصلاحات ساختاری در شرکت ایران خودرو بود، یا «بیوک علیمرادلو» که با شکوفایی شرکت «مهر کام‌پارس» ابروی صنعت قطعه‌سازی شده بود و... اما این مدیران موفق بدون ارائه هیچ دلیل توجیهی و تنها متناثر از سیاست‌های جناحی و سیاسی تغییر می‌کردند و جایگزین‌های آنها به دلایل مختلف کار را به‌وضعیت امروز رساندند. به‌گونه‌ای که این صنعت بیمار براساس آمارهای منتشره طی ۹ ماه امسال بیش از ۱۶ هزار میلیارد تومان زیان داشت!

۳- ابتلای صنعت خودرو به بیماری سخت و نابودکننده و نیاز مبرم آن به جراحی و درمان اساسی، سال‌هاست که از زبان کارشناسان و آگاهان، گفته و شنیده می‌شود و روزنامه «دنیای خودرو» هم به کرات و مراتب به آن پرداخته است ولی مسئولان سیاستگذار بایستی اعتنایی به این توصیه‌ها، همچنان بر طبل اهداف سیاسی و جناحی خود کوفته‌اند و راه خود را می‌روند تا آنجا که صنعت خودرو را به‌صورت بنگاه اشتغالزایی در آورده‌اند و این شاید بهترین دلیل برای خودرو ساز شدن ایران پس از حدود ۶ دهه است!

چون سیاستگذار بیش غلط است

می‌رود هر زمان بر آن بیداد

ورنه ما هم به‌قدر چینی‌ها

بهره‌داریم ز هوش و استعداد

فرجام سخن اینکه: برای احتراز از تکرار اشتباهات باید از تجربه‌های مفید گذشته بی‌بهره‌تریم و عمل کنیم. از به‌کارگیری عناصر فرهیخته و علمی و احترام برانگیز در جایگاه مدیریت اجرایی بهره‌بریم و از تغییر مدیرانی که کارنامه موفق دارند، جفا خودداری کنیم زیرا کل این تغییرات از گذشته تاکنون نشان داده است که ضررش بیش از نفعش بوده است.

گفت‌وگویی اخیر دکتر منوچهر منطقی، مدیرعامل اسبق شرکت ایران خودرو با یکی از رسانه‌ها، بازتاب گسترده‌ای در شبکه‌های مجازی داشت و موافقان و مخالفان بسیاری در این زمینه به اظهار نظر

پرداختند ما هم از نگاه خود در این شماره به آن می‌پردازیم.

۱- آقای دکتر منطقی با فارسی کردن واژه «مونتاز» به «سرهم‌بندی» البته که پارسی را پاس داشت و عملکرد فعلی صنعت خودرو را موجه ندانست. این سخن گفته کسی است که حدود ۶-۷ سال با شعار خودرو ساز کردن ایران آن هم در کلاس جهانی، سکاندار بزرگ‌ترین خودرو ساز خاورمیانه شده بود. اما در عمل شعارهایش چندان تحقق نیافت و فضا برای رویش مشکلات بعدی نیز فراهم شد. اصولاً دکتر منطقی را همه یک شخصیت علمی و احترام برانگیز می‌دانند و نه مسند نشین جایگاه مدیریت اجرایی.

از فضایل دیگر او این بود که عادت نداشت به کسی جواب منفی بدهد و به قول منوچهری دامغانی: «کس نشینده است ز لب، لای او» شاید به همین دلیل باشد که تعداد معاونان او به دو رقم رسیده بود و در پایان دوره مدیریتش ایران توسط ایران خودرو نه اینکه خودرو ساز نشد بلکه صدها میلیارد تومان زیان در این شرکت پدیدار گشت! در آن بازه زمانی همچنین تورم نیروی انسانی به ده‌ها هزار نفر رسید!

۲- به اعتقاد نگارنده در طول ۴۲ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی تعداد مدیرانی که در ایران خودرو کارنامه قابل دفاعی دارند از تعداد انگشتان یک دست هم تجاوز نمی‌کند، مانند «منوچهر غروی»



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری



بازار خودرو در آستانه

سال جدید با رکود عجیبی

مواجه شده؛ رکودی که

به عقیده فعالان صنعت و

بازار خودرو ناشی از مسائل

بین‌المللی و اقتصادی است؛

تازمانی که مساله قیمت‌گذاری حل نشود و روند نرخ ارز تابع اظهار نظرها و تحریم‌هاست،

نمی‌توان بازار خودرو را از رکود سنگین فعلی خارج کرد. اختلاف نظر مجلس و دولت

در خصوص قیمت خودرو نیز به نظر نمی‌رسد در دولت فعلی حل‌شدنی باشد و به دولت بعدی

انتقال پیدا خواهد کرد. در حال حاضر ماه‌های پایانی عمر دولت را پشت سر می‌گذاریم و

حتی در صورتی که دولت بحث آزادسازی قیمت خودرو را اجرا کند، هیچ تضمینی وجود

ندارد در دولت آینده این روال ادامه داشته باشد. از سوی دیگر به نظر نمی‌رسد در ماه‌های

پایانی، دولت خود را وارد چالش قیمت‌گذاری خودرو کند. هر چند برخی معتقدند عزم

دولت برای آزادسازی جزم است. اما پیش‌بینی می‌شود قیمت‌گذاری خودرو طی ماه‌های

آینده نیز به سرانجام نرسد و همچنان چندین مرجع برای قیمت‌گذاری وجود داشته باشد.

فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

بازار خودرو متاثر از مس-

سعید مدنی، مشاور ارشد صنعت خودرو

بازار خودرو این روزها متاثر از مسائل بین‌المللی است؛ با توجه به مسائلی که این چند روزه در مورد برجام مطرح بود، خودرو با کاهش قیمت اندکی روبه‌رو شد. از سوی دیگر، دلار نیز بر بازار خودرو تاثیرگذار است. بنابراین می‌توان گفت این روزها خودرو تابعی از مسائلی است که زیاد به خود این صنعت ارتباط پیدا نمی‌کند، اما در کل به نظر می‌رسد نوسانات جزئی بازار خودرو در صورتی که وضع فعلی برقرار باشد، ادامه پیدا کند. به‌صورت سنتی در ماه پایانی سال و در آستانه شب عید، تقاضا برای خرید خودرو افزایش می‌یابد. اما امسال به دلیل کرونا و محدودیت‌هایی که برای جلوگیری از گسترش این ویروس در نظر گرفته خواهد شد، طبیعتاً بازار خودرو دیگر رونق گذشته را نخواهد داشت. بنابراین در حال حاضر رکودی که وجود دارد، همچنان ادامه خواهد داشت و نمی‌توان رونقی برای بازار خودرو متصور بود. متأسفانه وضعیتی که این روزها در بازار خودرو وجود دارد، به هیچ عنوان مناسب نیست. زیرا شاهدیم هر روز موضوع تازه‌ای در مورد قیمت‌گذاری این

KADEC

شرکت طراحی و مهندسی قطعات کرمان خودرو

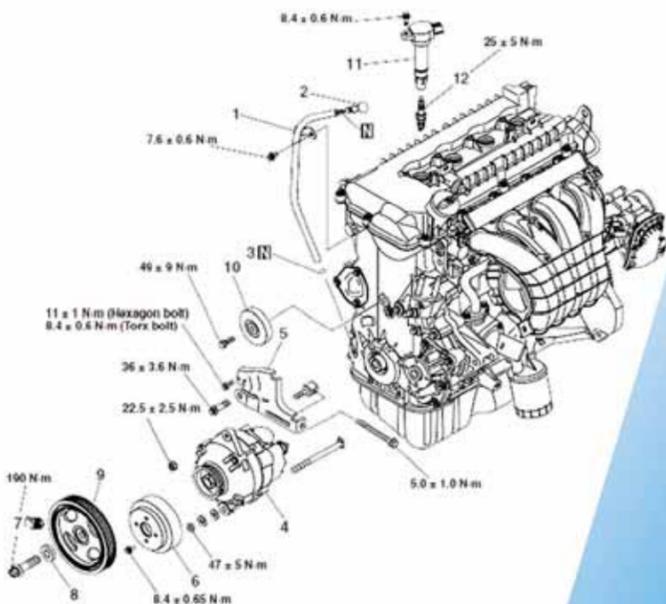
پیشرو در ساخت داخل با محوریت تکنولوژی روز قطعات خودرویی

دعوت از صاحبان صنایع و تولید کنندگان

نمایشگاه ساخت داخل

قطعات موتور

J4



هماهنگی و اطلاعات بیشتر:

WWW.KADEC.IR





کاهش تیراژ تولید خودرو در کانادا

پیش‌بینی‌های اولیه نشان می‌دهد تولید جهانی خودرو می‌تواند تا ۲۰ درصد کاهش یابد اما افت تولید خودرو در کانادا فقط به کرونا ارتباط ندارد. تولید خودرو در کانادا در سال ۱۹۹۹ به بالاترین حد خود رسید که کارخانه ۱۷ درصد کل تولید خودرو در آمریکای شمالی را به خود اختصاص دادند؛ اما از آن زمان به بعد افت ملایم تولید شروع شد. تا سال ۲۰۲۰، سهم کانادا از تولید خودرو در آمریکای شمالی فقط به ۱۱ درصد رسیده و از این نظر قافیه را به ایالات متحده و مکزیک باخته است.

تاریخچه صنعت خودرو کانادا طولانی‌تر از آن چیزی است که فکر می‌کنید اما تولید خودرو در کانادا طی سال ۲۰۲۰ به کمترین میزان در سه دهه پیش رسیده است. به گفته DesRosiers Automotive، تولید خودرو در سال ۲۰۲۰ به ۱.۴ میلیون دستگاه افت کاهش یافته که نسبت به تولید حدود ۲ میلیون دستگاهی در سال ۲۰۱۹ افت بیش از ۲۵ درصدی را نشان می‌دهد. در واقع انتظار هم می‌رفت که تولید جهانی خودرو در سال گذشته کاهش یابد. به خاطر همه‌گیری کرونا و کمبود قطعات خودرویی،



بلا تکلیفی فعالان بازار خودرو به دلیل نبود ثبات

حسین قاضیان، فعال بازار خودرو

از سر گرفته نخواهد شد. این روند می‌تواند به نابودی هزاران شغل و همچنین کساد بسیاری از مشاغل مرتبط با خودرو بینجامد. بنابراین هر تصمیمی که برای قیمت‌گذاری اتخاذ شود، باید به دور هر فوت وقت و سریعاً به اجرا دربیاید. ضمن این که گشایش اقتصادی و بین‌المللی، زمینه را برای صادرات فراهم خواهد کرد.

خودروسازان باید آمادگی لازم را در این زمینه داشته باشند. بنابراین موضوع قیمت‌گذاری باید به سرعت حل شود تا با رفع تحریم‌ها خودروسازان خیلی سریع بتوانند وارد بازارهای صادراتی شوند. در خصوص عرضه خودرو در بورس کالا نیز به نظر نمی‌رسد این رویه برای مشتریان تغییر خاصی ایجاد کند. در صورت مشتری برای خرید یک خودرو با چالش مواجه خواهد بود. زیرا عرضه خودرو در بورس با قیمت پایه از قبل تعیین شده خواهد بود و پیشنهاددهنده بیشترین قیمت صاحب خودرو خواهد شد.

بنابراین برای مشتری شرایط تغییر نخواهد کرد و مانند خرید از سایت خودروساز و شرکت در قرعه‌کشی خودرو با چالش مواجه است. قیمت خودرو باید به گونه‌ای باشد که خودروساز زیان نکند و مشتری نیز به راحتی بتواند خودرو مورد علاقه خود را خریداری کند و با سرعت تحویل بگیرد. پیش‌بینی‌ها بر این است که قیمت‌گذاری و آزادسازی قیمت‌ها طی ماه‌های آینده نیز به نتیجه نرسد و بحث نهایی قیمت‌گذاری در دولت بعدی به سرانجام خواهد رسید.

تا زمانی که قیمت‌گذاری رویه و ثبات واحدی پیدا نکند، بازار نیز با رکود و نوسان سنگین مواجه خواهد بود. این در حالی است که تجربه نشان داده با کنار رفتن شورای رقابت از قیمت‌گذاری شاهد آزادسازی قیمت نخواهیم بود و سازمان حمایت طبق روال جای شورای رقابت را خواهد گرفت که البته در مقایسه با شورای رقابت همدلی بیشتری با خودروسازان دارد.

طی روزهای اخیر قیمت خودرو بانوسان مواجه شده است و این نوسان به دلایل بسیاری بستگی دارد؛ یکی از این دلایل، مباحث بین‌المللی و تأثیر آن بر نرخ ارز و در نهایت بر قیمت خودرو است. در صورتی که به لحاظ اقتصادی و ارزی و همچنین به لحاظ کنترل و کاهش تورم به یک ثبات نسبی برسیم و در این زمینه شاهد نوسان شدید و افزایش‌های یک‌باره و جهشی نباشیم، بازار خودرو نیز تا حدودی آرام خواهد شد و روند سینوسی آن از بین می‌رود.

البته دستیابی به ثبات اقتصادی و ارزی یکی از مسائلی است که بر صنعت و بازار خودرو اثر می‌گذارد. در کنار این باید مساله نرخ‌گذاری نیز حل و رسیدن به ثبات در بحث قیمت‌گذاری نیز باید اعمال شود. متأسفانه روند سینوسی در قیمت‌گذاری خودرو نیز دیده می‌شود. طی دوره دوم دولت آقای روحانی، شاهد تغییر چندباره مرجع قیمت‌گذاری و نوع آن بوده‌ایم. حتی همین اظهار نظرهای متفاوت و اختلاف‌نظر در خصوص قیمت‌گذاری خودرو باعث شده است بازار با هر موضوعی واکنش نشان دهد.

بنابراین باید مساله نوع قیمت‌گذاری حل شود و در این زمینه نیز ثبات پیدا کنیم. در حال حاضر به وضوح شاهد اختلاف نظر دولت و مجلس در خصوص قیمت‌گذاری خودرو و عرضه آن در بورس کالا هستیم. بحث بورس کالا در حالی مطرح می‌شود که اصولاً هیچ برنامه مشخصی برای آن ابراز نشده است و در جهان نیز نمونه آن وجود ندارد. این روند عدم تصمیم‌گیری سریع و یکپارچه برای صنعت خودرو تأثیر خود را روی بازار گذاشته است. بازار در حال حاضر با رکود مواجه است و یک بلا تکلیفی بزرگی در فعالان بازار خودرو دیده می‌شود. یعنی فعالان بازار خودرو واقعا نمی‌دانند در حال حاضر باید خودرو را بفروشند یا وقت خرید خودرو است. به نظر می‌رسد شرایط پیچیده در بازار خودرو تا زمانی که بحث قیمت‌گذاری و ثبات اقتصادی و ارزی به سرانجام نرسد، ادامه خواهد داشت و خرید و فروش خودرو جز در موارد اندک و جزئی

ت محول می‌شود

تضمینی وجود ندارد که در دولت آینده هم این روال ادامه داشته باشد

سائل بین‌المللی است



بازار تعیین کنیم، به طوری که هم ما به عنوان تولیدکننده راضی بودیم و هم مصرف‌کننده با قیمت پایین‌تری توانست خودرو را به نسبت زمانی که قیمت‌گذاری دستوری بود، تهیه کند. در این میان، تنها دست‌دلان از رانت‌خواری کوتاه شد، اما این موضوع برای مدت‌زمان زیادی نتوانست ادامه پیدا کند شورای رقابت نیز اصولاً صلاحیتی برای قیمت‌گذاری ندارد. بر اساس قانون، این شورا باید انحصارزدایی و برای رقابت‌پذیر شدن صنعت خودرو راهکار ارائه کند.

اما متأسفانه شاهدیم تنها کاری که شورای رقابت انجام می‌دهد، آنالیز قیمتی خودرو است، در صورتی که این وظیفه را سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان سال‌هاست بر عهده دارد و در مورد تمام کالای مصرفی این سازمان قیمت کالاها را تعیین می‌کند و کار تخصصی سازمان حمایت همین است. حال اگر می‌خواهند شورای رقابت را حذف کنند، بهتر است وظیفه قیمت‌گذاری را به همان سازمان حمایت واگذار کنند. اصولاً یک خلط مبحث بزرگ در مورد وظایف و کارکرد شورای رقابت به وجود آمده، در حالی که این شورا به دلیل آن که یک نهاد فراقوه‌ای است و تمام نهادها در آن عضویت دارند، دارای قدرت بوده و کماکان به فعالیت خود ادامه می‌دهد، هر چند که این رویه سرانجام دیر یا زود کنار گذاشته خواهد شد.

محصول استراتژیک به میان می‌آید. در حال حاضر نیز بر اساس مصوبه‌ای که مجلس تصویب کرده، قرار است خودرو در بورس کالا عرضه شود. این در حالی است که اگر قرار باشد به حلقه‌های واسط در خرید و فروش خودرو واسطی تازه اضافه شود، این موضوع کار را سخت خواهد کرد. در گذشته نیز زمانی که من مدیرعامل سایپا بودم، برای کشف قیمت سراتو از مکانیزم بورس کالا استفاده شد.

متأسفانه نکته‌ای که در این زمینه همواره مغفول مانده و کمتر به آن اشاره می‌شود، این است که در هیچ کجای دنیا نمی‌توانید کشوری را پیدا کنید که خودرو را در بورس عرضه کند. به صورت کلی خودرو محصولی است که همواره در بازار مورد دادوستد قرار می‌گیرد، نه در بورس و به نظر می‌رسد مکانیزم عرضه در بورس کالا نیز در کشور ما به هیچ عنوان فراهم نیست. در این رابطه، خود مسئولان بورس کالا نیز به صورت جسته‌وگر یخته و غیر مستقیم در اظهار نظرهایی که دارند، تمایلی به عرضه خودرو در این بورس ندارند. همواره قیمت‌گذاری دستوری در هر محصولی محکوم به فناست. در قضیه قیمت‌گذاری فولاد دیدیم دوباره این موضوع با مخالفت‌های زیادی روبه‌رو شد. در موضوع خودرو نیز این مساله مصداق پیدا می‌کند؛ زمانی که مسئولیت سایپا را بر عهده داشتیم، باتوجه به رایزنی‌هایی که انجام شد، توانستیم قیمت پراید را در حاشیه

ستاره‌های کیفیت بر دوش ایران خودرو نشست



نخستین پنج ستاره ایرانی در کشور

- پژو ۲۰۰۸** (5 stars)
- دنا پلاس توربو** (5 stars)
- سمند** (4 stars)
- پژو ۲۰۰۷ آی** (5 stars)
- هایما SY** (5 stars)

دنا پلاس توربو اتوماتیک (5 stars)

دنده سلگین



از مجموعه‌ای از سیستم‌های کمک‌راننده شامل کروز کنترل تطبیقی با قابلیت توقف و حرکت دوباره، پایش نقاط کور، هشدار برخورد در هر سرعت با قابلیت تشخیص عابران پیاده و دوچرخه‌سواران و ترمز فعال، دستیار پارک عقب و هشدار خروج از خط با دستیار حفظ حرکت میان خطوط پر خوردار است. زیر کاپوت این تیپ پیشرفته آشنای ۳.۶ لیتری V6 پنتاستار قرار می‌گیرد که ۲۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور به یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک متصل است که به صورت استاندارد د نیرو را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند.

چند ماه پیش جیب مدل جدید گردن چروکی را معرفی کرد و حالا نرخ گذاری نسخه‌های مختلف آن مشخص شده است. قیمت این اس‌یووی سه ردیفه در تیپ پایه از ۳۸,۵۹۰ دلار آغاز می‌شود که تنها ۳ هزار دلار از گردن چروکی دور دیف قبلی بیشتر است. این تیپ به صورت استاندارد به چراغ‌های LED، رینگ‌های آلومینیومی ۱۸ اینچی، صفحه آمپر دیجیتالی ۱۰.۲۵ اینچی، صفحه نمایش ۸.۴ اینچی سیستم اطلاعاتی-سرگرمی، گرم‌بیک فرمان چرمی، تنظیم برقی ۸ جهته صندلی راننده، سیستم صوتی با ۶ بلندگو و کنترل تهویه اتوماتیک در منطقه‌ای مجزا است. در بخش ابعادی هم تیپ پایه گردن چروکی



سخت‌فروشی جیب در فروش نسخه لاگردن چروکی!

پیکری يك موضوع Follow up



حمید میرمعینی

کارشناس بازار سهام

روند سهام گروه خودرویی در روزهای پایانی سال

بازار سرمایه نیاز به یک محرک قوی و جدید به نام کاهش تنش‌های بین‌المللی و توافق بر سر برجام دارد. به بیان دیگر اگر مذاکرات بین‌المللی حل‌وفصل شوند، این مساله می‌تواند به نفع سهام‌داران باشد و موجبات افزایش ارزش سهام را نیز فراهم آورد.

در ادامه حمید میرمعینی، کارشناس بازار سهام در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» نظرات خود را بیان کرد.

آیا جریان سازی در بازار سرمایه و هدایت نقدینگی، می‌تواند بار دیگر رونق را به این بازار برگرداند؟
واکنش بازار به افت نرخ دلار می‌تواند با کاهش تنش‌ها روبرو شود، در این صورت ممکن است بازار به کاهش قیمت دلار واکنش منفی نشان دهد و این در حالی است که افت نرخ ارز به بازار سهام نیز فشار خواهد آورد.

آیا گروه خودرویی باتوجه به زیان کشف‌شده در این صنعت دوباره رونق صعودی طی خواهد کرد؟

اگر منظور این است که در بازار سرمایه مثبت شدن ادامه پیدا کند و به نوعی تداوم داشته باشد، به نظر من جای تردید دارد، زیرا روند دو ماهه بازار نشان داد همه به دنبال نوسان‌گیری هستند و در یک بازه ۵ تا ۱۰ درصدی سهام خود را به فروش می‌رسانند. حال باید دید در معاملات روزهای پایانی سال این روند چگونه طی خواهد شد.

آیا تغییر جهانی قیمت مواد اولیه در بورس کالا و صنایع بالا دستی خودرو تاثیر گذار خواهد بود؟

قیمت‌های جهانی از جمله فلزات اساسی با افزایش روبرو شده که در برخی نمادهای این صنعت بسیار تاثیر گذار بوده، اما ممکن است این روند در روزهای آینده ادامه نداشته باشد و قیمت‌ها اصلاح شوند، بنابراین چنین مسائلی نمی‌تواند محرک جدی بازار برای یک رشد قابل توجه باشد.

دلایل افزایش عرضه سهام گروه‌های تاثیر گذار در شاخص کل به خصوص خودرو چیست؟

این فشار به خصوص در هفته پایانی اسفندماه به دلیل آنکه برخی افراد و همچنین حقوقی‌های این گروه برای تسویه بدهی‌های خود قصد دارند سهام را بفروشند، بسیار پررنگ می‌شود.

از موتور «سه‌استوانه» تا «گیربکس شش سرعته»

باری که صنعت خودرو می‌تواند از دوش دولت بردارد

تا سه سال آینده حدود ۳,۲ میلیون خودرو فرسوده پرمصرف خواهیم داشت



مدیر توسعه و صنعتی‌سازی موتور کم‌مصرف ایران خودرو در این باره گفت: «شمارگان تولید خانواده موتور سه‌استوانه طی پنج سال پس از آغاز تولید، سالانه بالغ بر ۷۰۰ هزار دستگاه خواهد بود. این موتورها در محصولات جدید ایران خودرو در سطح ملی، قابلیت نصب روی سایر خودروهای داخلی را دارند.» وی افزود: «نخستین موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایرانی با بهره‌گیری از توان علمی و خلاقیت مهندسان گروه صنعتی ایران خودرو، بدون وابستگی به شرکای خارجی و باهمت سازندگان داخلی در شرایط تحریم‌های بین‌المللی طراحی و تولید شده که قابل رقابت با موتورهای روز مشابه خودرو سازان اروپایی است.»



علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

گرچه سرانه مالکیت خودرو در ایران پایین است اما میزان مصرف سوخت بالا محسوب می‌شود؛ به گونه‌ای که تعداد خودرو در ایران به ازای هر ۱۰۰۰ نفر ۲۴۰ دستگاه تعریف شده که این عدد برای آمریکا ۸۳۳، ژاپن ۵۹۱ و آلمان ۵۸۹ است. با این حال، متوسط مصرف سوخت خودروهای تولیدی ایران حدود ۷.۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر بوده که در مقایسه با مصرف سال ۲۰۲۰ اتحادیه اروپا یعنی ۴.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، بالا بودن مصرف سوخت و آلایندگی خودروهای تولیدی را نشان می‌دهد. حدود ۲۰ میلیون دستگاه خودرو سبک (سواری و وانت) در ایران وجود دارد که از این تعداد، مطابق آمار ناچا تا پایان سال ۹۷ نزدیک به ۱.۳ میلیون دستگاه، خودرو فرسوده سبک در ناوگان ثبت شده است و تا سال ۱۴۰۳ بیش از ۱.۹ میلیون خودرو به تعداد خودروهای فرسوده اضافه خواهد شد یعنی با توجه به توقف روند اسقاط خودرو در سه سال اخیر تا سه سال آینده حدود ۳.۲ میلیون خودرو فرسوده پرمصرف خواهیم داشت و همچنین از یک میلیون خودرو سنگین نیز بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده است.

طراحی متناسب با جغرافیای اقلیم ایران به گفته شرقی موتور کم‌مصرف سه‌سیلندر متناسب با جغرافیای اقلیم ایران طراحی، تولید و نمونه‌سازی شده؛ وی با اشاره به این که پیشرفته‌ترین سه‌استوانه ایرانی، قابل رقابت با موتورهای مشابه خودرو سازان بزرگ است، افزود: «این طرح، ایران را در زمره کشورهای قرار می‌دهد که دارای مالکیت دانش طراحی و توسعه موتورهای سه‌استوانه کم‌مصرف با تزریق مستقیم سوخت و سازگار با محیط زیست هستند.» شرقی هدف از اجرای این طرح را تحقق بیانات مقام معظم

نور بالا

تعداد خودرو در ایران به ازای هر ۱۰۰۰ نفر ۲۴۰ دستگاه تعریف شده که این عدد برای آلمان ۵۸۹ است. با این حال، متوسط مصرف سوخت خودروهای تولیدی ایران حدود ۷.۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است که در مقایسه با مصرف سال ۲۰۲۰ اتحادیه اروپا یعنی ۴.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، بسیار بالاست

صرفه جویی ۶۸۴ میلیون دلاری در پراکنده سوخت در همین راستا و برای کاهش مصرف سوخت با تولید خودروهای کم‌مصرف، گروه صنعتی ایران خودرو تولید خانواده موتور کم‌مصرف سه‌استوانه ایرانی را کلید زده است که علاوه بر کاهش ۲۵ درصدی میزان تولید گازهای گلخانه‌ای، صرفه جویی ۶۸۴ میلیون دلاری پراکنده سوخت برای شمارگان تولید یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاهی را در یک دوره پنج ساله به همراه خواهد داشت. پیمان شرقی،

نگاه View



عماد مردانی

عضو هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران

رقابت و ارتقای کیفیت نیاز صنعت خودرو کشور

افزایش تیراژ و ارتقای کیفیت در سایه خروج صنعت خودرو از انحصار و رقابتی شدن فضای خودرو سازی کشور است.

خصوصی سازی در کشور ما تعابیر متفاوتی دارد. صاحب برند بودن، صلاحیت، تجربه کافی و اهلیت از جمله شرایط واگذاری یک مجموعه به بخش خصوصی به شمار می‌رود اما گاه با واگذاری آنها به مجموعه‌های خصوصی با فاقد اهلیت مواجهیم.

واگذاری باید عادلانه تر باشد. این موضوع به ویژه در خودرو سازی به عنوان یک صنعت بزرگ و مادر بسیار حائز اهمیت است.

واگذاری با تسهیل، آینده مثبت تری پیش روی خودرو سازی کشور قرار نمی‌دهد، بلکه این صنعت را روبرو زوال می‌برد و با مشکلات بیشماری مشابه سایر واگذاری‌ها مواجه می‌کند.

تا زمانی که انحصار یا مونوپول بر خودرو سازی کشور حاکم باشد، به این معنا که شرایط رقابت واقعی میان خودروسازان داخلی و خارجی فراهم نشود، همچنین تا وقتی ابزار تعرفه وجود دارد، خودرو ساز داخلی بر محور کیفی سازی حرکت نخواهد کرد.

در شرایط افت کیفیت نیز متأسفانه باتوجه به قیمت بالای خودروهای داخلی، خودروسازی کشور به یک صنعت جهانی یا حتی منطقه‌ای تبدیل نخواهد شد.

دولت باید انحصار را از صنعت خودرو کشور بردارد و اجازه رقابتی شدن فضا را بدهد، همچنین خودرو سازی‌های مشابه در کشور ایجاد شوند و کیفیت حرف اول را بزند نه اینکه مردم را روی اجبار محدود به خرید از دو خودروساز شوند که در این شرایط رعایت مسائل کمی و کیفی در دستور کار قرار نمی‌گیرد. در برخی استان‌ها؛ اقتصاد پیشران، صنعت است. متأسفانه دولت به دلیل کمبود منابع مالی که دارد و الگویی که از کشورهای توسعه یافته گرفته است، می‌خواهد تمرکز را از فروش نفت بردارد.

البته این نگاه خوبی است ولی ایراداتی هم دارد نحوه اجرای این دیدگاه نادرست بوده زیرا ممکن است آسیب‌هایی که کشور از این الگویی می‌بیند بسیار جدی تر از محاسنی باشد که به همراه خواهد داشت. دولت تصمیم دارد خزانه را از مالیات پر کند که به دنبال آن فشارهای مالیاتی افزایش می‌یابد. همچنین اعلام ضرایب بیش از اندازه به بنگاه‌های اقتصادی در شرایطی که کشور در تحریم است و چرخ‌دنده‌های اقتصادی به خوبی نمی‌چرخند، راهکار مناسبی نیست.

رهبری و دستیابی به مصرف سوخت کمتر از ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر بیامی با سطح آلایندگی یورو ۶، اقتصادی بودن موتور در چرخه عمر محصول و قابلیت به کارگیری در خودروهای دور که (هیدر پیکر) عنوان کرد.

خانواده موتور سه‌استوانه کم‌مصرف با پنج محصول شامل دو پیشرفته تنفس طبیعی ۱ و ۱.۳ لیتری با فناوری تزریق سوخت در گاهی (PFI)، موتور سوم از نوع ۱.۳ لیتری پر قدرت با فناوری توربوشارژ (TC) و تزریق در گاهی بنزین، چهارمین پیشرفته با ظرفیت ۱.۳ لیتر، پایه گاز سوز با پاشش مستقیم بنزین به درون سیلندر و پنجمین و قدرتمندترین موتور از این خانواده نیز یک پیشرفته ۱.۳ لیتری ۱۴۸ اسب‌بخاری با بهره‌گیری از فناوری توربوشارژ و سامانه تزریق مستقیم بنزین (GDI) تحت مالکیت معنوی شرکت ایران خودرو است. نمونه‌های دیگر این خانواده موتور، در نیمه نخست سال آینده معرفی خواهد شد. مدیر توسعه و صنعتی سازی موتور کم‌مصرف ایران خودرو با اشاره به این که گروه صنعتی ایران خودرو برنامه تجاری سازی موتور سه‌استوانه را متناسب با نقشه راه‌های محرک محصولات آینده خود و با رویکرد جهادی دنبال می‌کند، تصریح کرد: «تولید قطعات اصلی این پیشرفته مانند پدیده‌ها و سیلندر و همچنین هم‌بندی آن، در شرکت ایران خودرو انجام خواهد شد.»

کاهش مصرف سوخت در سرعت‌های بالا با گیربکس شش سرعته

در همین زمینه، مدیر عامل شرکت نیرومحرک ایران خودرو از بهره‌برداری از خط تولید انبوه گیربکس شش سرعته با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، در روز جاری (نهم اسفندماه) خبر داد. داود اسماعیل پور گفت: «کاهش مصرف سوخت به ویژه در سرعت‌های بالا، رانندگی در جاده‌ها و اتوبان‌ها، بهبود تعویض دنده و مطلوبیت بیشتر در رانندگی از مزایای این گیربکس است.» وی افزود: «در فرآیند تولید گیربکس شش سرعته ایران خودرو ۱۳۵ قالب جدید با همکاری ۸۵ سازنده ساخته شده است.» مدیر عامل شرکت نیرومحرک که ایران خودرو با اعلام کاهش مصرف انرژی ناشی از تولید این گیربکس گفت: «صرفه جویی ارزی ۸۷ میلیون دلاری ظرف مدت چهار سال، از دستاوردهای این پروژه توسعه‌ای به شمار می‌رود.» اسماعیل پور عمق بالای ۹۵ درصد خودکفایی را مهم‌ترین ویژگی پروژه گیربکس شش سرعته ایران خودرو خواند و گفت: «تمام مراحل طراحی و تولید این گیربکس به دست توانمند متخصصان کشور صورت گرفته است.» وی رانپلاس نخستین محصول مجهز به گیربکس شش سرعته دانست و گفت: «به مرور سایر محصولات ایران خودرو نیز با نصب این گیربکس عرضه خواهند شد.»

زاپاس

Spare Tire

سایا به زودی می‌تواند صادرات به کشورهای همسایه را دنبال کند



خودروسازی سایا با توجه به توانایی خود توانست آن را عملیاتی کند.» وی با بیان این که گروه خودروسازی سایا به توانمندی‌های داخلی تکیه دارد و بر این مبنای حرکت است، گفت: «این روند سایا، این قابلیت وجود دارد که این مجموعه به یکی از قطب‌های صنعت خودرو منطقه تبدیل شود. زیرا به حدی از توان رسیده است که می‌تواند در تولید خودروهای ملی بسیار پررنگ ظاهر شود.»

حمایت جدی‌تر از شبکه گسترده قطعه‌سازان است، به گونه‌ای که پرداخت مطالبات آن‌ها در اسرع وقت باشد. مساله بعدی قیمت گذاری مناسب محصولات خودرویی است؛ قیمت‌ها باید به گونه‌ای باشند که تولیدکننده متضرر نشود.» وی با بیان این که هزینه‌های تولید خودرو به شدت افزایش پیدا کرده است، گفت: «کمیسیون صنایع و معادن مجلس در حال تدوین طرحی است که به واسطه آن و در

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «تلاش‌های صورت گرفته در حوزه تنوع محصولات سایا این نوید را می‌دهد که به زودی این مجموعه می‌تواند صادرات به کشورهای همسایه را با جدیت دنبال کند. برای عملیاتی شدن سریع این تصمیم بهتر است نسبت به تامین سرمایه در گردش و تزریق منابع مالی اقدامات لازم صورت گیرد.» علی اکبر کریمی افزود: «موضوع دیگر؛



تیراژ تویوتا در آمریکا به ۳۰ میلیون دستگاہ رسید



تویوتا که بیشترین میزان جسدت و جوی مجازی برای یک برنر داشت و توانست بیشترین میزان فروش در دنیا را کسب کند...

بود. پس از گذشت ۳۵ سال از آن تاریخ، تویوتا دارای ۱۰ کارخانه در ایالات متحده و ۱۴ کارخانه در آمریکا شمالی است...

تلگرام

چالش اخذ مالیات از میلیاردی‌ها

ایس روزها صحبت در خصوص قیمت‌های رایج در بازار خودرو و همچنین پیش‌بینی فعالان و کارشناسان در خصوص آینده این بازار زیاد است...

نمونه کاشانی‌نسب، نایب‌رئیس اتحادیه نمایندگان خودرو تهران

بیش از ۹۰ درصد خودروهای وارداتی، ارزشی بیش از یک میلیارد تومان دارند و با اجرای قانون دریافت مالیات از میلیاردی‌ها، شاهد افت تقاضا و رکود بیشتر در بازار وارداتی‌ها خواهیم بود.



علیرضا قربانی‌نژاد، فعال صنعت خودرو

بازار خودروهای وارداتی در ماه‌های اخیر با افزایش نرخ دلار و ادامه ممنوعیت واردات، جهش قیمت قابل توجهی داشته که با آغاز کاهش نرخ دلار، ریزش قیمت و افزایش رکود همراه شد...



نمونه کاشانی‌نسب، نایب‌رئیس اتحادیه نمایندگان خودرو تهران

تاوقتی واردات خودرو آزاد نشود و بازار خودرو منحصر به مدل‌های ۱۸ به پایین باشد قیمت وارداتی‌ها به دلیل کمبود نبود مدل‌های رز و نرخ دلار افزایشی خواهد بود...



Message

یک مساله؛ یک پیشنهاد

اولویت نخست این روزهای صنعت خودرو



علیرضا شهبازی عضو کمیسیون برنامه و محاسبات کشور

یک مساله

باید با طرح و اجرای راهکارهایی؛ مابه‌التفاوت قیمت کارخانه‌ای و بازاری خودرو و همچنین دلالی در این بازار برچیده شود...

مابه‌التفاوت قیمتی و پرداخت آن به حساب خودروسازان یا دولت منطقی تر است.

یک پیشنهاد

عرضه خودرو در بورس کالا یک راهکار منطقی است، هر روشی که موجب از بین رفتن این فاصله قیمتی شود...

جاده مخصوصی‌ها باز هم روند نزولی در پیش گرفتند

«کرمان خودرو» و «لنت ترمز ایران»؛ تنها نمادهای مثبت گروه خودرویی



کرمان خودرو و لنت ترمز ایران مثبت شدند. همچنین چهارشنبه هفته گذشته در گروه خودرویی طی ۱۹ هزار نوبت معاملاتی، ۴۵۰ میلیون سهم به ارزش ۱۴۵ میلیارد تومان...



رامتین بیات r.bayat@autoworld.ir

در آخرین روز از دادوستدهای گروه خودرویی در هفته گذشته، نمادهای این صنعت بورسی روند نزولی را طی کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، مهندسی نصیرمانشین، گروه بهمن، مهر کام پارس، فترسازی زر، پارس خودرو، زامیاد، صنایع ریخته‌گری ایران، آهنگری تراکتورسازی ایران، ریخته‌گری تراکتورسازی ایران، کمک‌فتر ایندما، ایران خودرو دیزل، سرمایه‌گذاری رنا و سازه‌پویس منفی خوردند...

دیگه چه خبر؟



آیا اخذ مالیات بر عایدی سرمایه از خودرو باعث کاهش قیمت‌ها خواهد شد؟

خاندوزی افزود: «طرح اخذ مالیات بر عایدی سرمایه حدود سه ماه پیش در کمیسیون اقتصادی مصوب شد و در نوبت سخن علنی قرار گرفت اما باتوجه به طرح‌ها و لواچی که در صحن مطرح شده، هنوز نوبت به طرح مالیات بر عایدی سرمایه نرسیده است.»

نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه مالیات بر عایدی سرمایه می‌تواند به عنوان سرعت‌گیر در مسیر حرکت نقدینگی به سمت بازارهایی مانند خودرو قرار گیرد، گفت: «این مالیات می‌تواند سرعت رشد قیمت خودرو را در کشور کاهش دهد.» سیداحسان

ویژه‌ها



مصائب آشفته بازار فولاد برای خودروسازان و قطعه‌سازان

و قطعه‌سازی می‌فرشند که این امر موجب التهاب بازار می‌شود. علی جدی افزود: «تولید فولاد کشور دوبرابر مصرف است اما در شرایط کنونی مصرف‌کننده برای خرید شمش فولاد با مشکل روبه‌رو و ناچار است برای تامین آن به دلیل خرید از واسطه قیمت بالایی پرداخت کند.»

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره وضعیت نابسامان بازار فولاد گفت: «التهاب موجود در این حوزه سودهای کلانی برای واسطه‌ها ایجاد می‌کند. محصولات فولادی را از تولیدکننده خریداری می‌کنند و با قیمت‌های گزاف به مصرف‌کننده از جمله صنایع خودروسازی

اینفوگرافش



عدنگرافش



فروش مینی‌ون هادر بازار آمریکا طی سال ۲۰۲۰ به ۲۷۲،۰۵۲ دستگاہ خودرو رسیده است.



دھیم. در کلاس A1 برخی برندهای دیگر از گروه فولکس واگن حضور دارند که بسیار هم فعال و موفق هستند و تولید بالایی دارند. بنابراین ما در باره A1 باید به تصمیم قطعی برسیم. A1 اسپرت بک در بریتانیا قیمت پایه ۱۹۴۹۵ پوندی داشته و ارزان ترین محصول آتودی است. اگر ژرمن‌ها تصمیم به حذف این خودرو از بازار بگیرند، این A3 اسپرت بک خواهد بود که به از آن ترین محصول اروپا حلقه‌ها بدل خواهد شد؛ زیرا قیمت پایه ۲۳۸۷۵ پوندی دارد. البته از نظر ابعاد Q2 با قیمت آغازین ۲۳۹۱۵ پوندی می‌تواند نقطه ورود به سبد محصولات آتودی باشد.

«هاج بک ساب کامپکت آتودی که نخستین بار در سال ۲۰۱۰ عرضه شد، برای مدل سال ۲۰۱۸ کاملاً دگرگون شد؛ چرا که از باب حلقه‌ها نسل دوم آن را معرفی کرد. انتظار منطقی این است که ژرمن‌ها در ماه‌های آینده فیس لیفت A1 را ارائه کنند. البته شاید این کار انجام نشود؛ زیرا احتمال حذف کلی این خودرو از بازار وجود دارد. در واقع پاس کردن قوانین سخت‌گیرانه آلاینده‌ها و ایمنی برای چنین خودروهای کوچک در عین حفظ سوددهی آن‌ها کار دشواری است. مارکوس دوزمن، رئیس آتودی به این موضوع اشاره کرده و گفته است: «ما در حال بررسی این موضوع هستیم که با خودروهای کلاس کوچک چه کاری می‌توانیم انجام

حذف آتودی A1 جدی است



06 پیش‌رانه آستون مارتین والهالا از مرسدس اخذ می‌شود

«بر اساس تغییراتی که تویباس مونر، مدیرعامل آستون مارتین در این خودرو ساز بریتانیایی اعمال کرده، به نظر می‌رسد تولید آستون مارتین والهالا با تاخیر مواجه شده است. اما بحث بر سر پیش‌رانه‌های است که قرار است زیر کاپوت این خودرو قرار بگیرد. مونر طی یک سخنرانی در جمع سرمایه‌گذاران این شرکت گفت: «ما تا نیمه دوم سال ۲۰۲۳ والهالا را در کنار خود خواهیم داشت و طی توافق فناوری محوری که با مرسدس بنز داشتیم، فرصت‌هایی برای استفاده از پیش‌رانه درون سوز وجود دارد و البته همچنان در این مدل از پیش‌رانه برقی استفاده خواهد شد.» بنابراین به نظر می‌رسد تولید والهالا با استفاده از پیش‌رانه شش سیلندری که از طراحی موتورهای فرمولان الهام گرفته شده، منتفی به نظر می‌رسد یا حداقل این پیش‌رانه تا سال ۲۰۲۲ آماده نخواهد شد. این در حالی است که مرسدس نیز به دنبال تولید پروژه مشابهی است؛ یعنی استفاده از طراحی پیش‌رانه خودروهای فرمولان برای تولید خودروهای اسپرت.



07 کمبود چیپ، تولید تسلا مدل ۳ را متوقف کرد

«تسلا به کارمندان خود گزارش داده که تولید مدل ۳ در کارخانه پانلو آلتو کالیفرنیا باید کاهش یابد. بلومبرگ بر اساس منابعی که قصد نداشته‌اند سمت آن‌ها فاش شود، گزارش داده که تسلا قصد دارد از ۲۲ فوریه تا هفتم مارس تولید را در این گیگافکتوری کاهش دهد و حتی در تاریخ ۲۴ فوریه این خط هیچ نسخه‌ای از مدل ۳ تولید نکرده است. البته بر اساس گزارش تحلیلگران به وجود آمدن مشکل کمبود در زنجیره تامین مشکلی عادی برای این خودرو ساز خواهد بود؛ اما به هر حال کمبود منابع در این خودرو ساز می‌تواند به خاطر مشکلات آب‌وهوایی و تأثیر آن در حمل‌ونقل ایالات متحده نیز باشد. این خودرو ساز برقی ماه گذشته نیز اعلام کرده بود که ممکن است در ادامه با مشکل کمبود نیمه‌رساناها مواجه شود. سامسونگ الکترونیک هفته گذشته اعلام کرده بود که تولید را در تاسیسات تگزاس خود به دلیل افزایش قیمت برق متوقف خواهد کرد. این کارخانه یکی از تامین‌کنندگان تسلا به حساب می‌آید.



08 مدیرعامل بامو رشد سهام تسلا را همیشگی نمی‌داند

«اولیور زیپس، مدیرعامل بامو به‌ادعای تسلا مبنی بر رشد فروش متوسط ۵۰ درصد در سال و اکتش نشان داد. این مدیر ارشد توانایی تسلا در حفظ سهم خود از بازار الکتریکی‌ها را زیر سوال برده و گفته است: «دامه حرکت تسلا با این سرعت چندان راحت نخواهد بود؛ زیرا بقیه رقبای این برند در صنعت خودرو نیز با سرعت بالایی در حال حرکت رو به جلو هستند.» تسلا در سال ۲۰۲۰ حدود ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فروخته که این یک رکورد محسوب می‌شود. البته واقعیت این است که هر روز به تعداد خودرو سازان مطرحی که وارد بازار خودروهای الکتریکی می‌شوند، افزوده می‌شود. با حضور فولکس‌واگن، جنرال موتورز، فورد، مرسدس و بامو در این بازار، تمرکز روی آن زیاد شده و بی‌شک تسلا در آینده رقبای زیادی خواهد داشت. اظهارات زیپس بافت شدید ارزش سهام تسلا از زمان ورود به بازار سرمایه همراه شده و این در حالی است که به لطف بازار گسترده چین و ورود به بازار هند در اواخر سال جاری و همچنین عرضه خودرویی الکتریکی با قیمت ۲۵ هزار دلار، تسلا همچنان از پتانسیل رشد برخوردار است.



02 سهام کیا به دلیل ارتباط با اپل ارتقا یافت

«ارزش سهام کیا پس از این که یک وبسایت در کره جنوبی اعلام کرد که این خودرو ساز کماکان با اپل برای همکاری در تولید خودرو در حال مذاکره است، رشد یافت. سهام هر دو برند هیوندای و کیا به‌عنوان زیرمجموعه‌اش تحت تأثیر این خبر قرار گرفته و حالا هیچ کدام از مدیران این دو برند حاضر به پاسخگویی درباره این شایعات نیستند.

وبسایت گوسان بیز «Chosun Biz» روز جمعه این خبر را اعلام کرد و توضیح داد که با وجود نرسیدن به توافق نهایی، اما مدیران اپل و کیا در حال مذاکره برای همکاری در هشت حوزه مختلف هستند که تولید خودروهای برقی یکی از آن‌هاست. در واقع همچون سایر حوزه‌های همکاری مشترک، بحث درباره این مورد همچنان ادامه دارد. روزنامه گوسان به نقل از یک منبع ناشناس نوشت: «حتی اگر مذاکرات در مورد خودروهای برقی به شکست منجر شود، موارد زیاد دیگری وجود دارد که می‌تواند مورد مذاکره قرار گیرد. بنابراین ما هنوز در مورد احتمال همکاری بین دو طرف خوشبین هستیم.»



03 فیسکر برای تولید باتری با فاکسکان همکاری می‌کند

«شرکت تولیدکننده وسایل نقلیه فیسکر و فاکسکان برای تولید بیش از ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو الکتریکی در سال همکاری خواهند کرد. بنابر گزارش اپل اینسایدر به نقل از «رویترز» فاکسکان، اصلی‌ترین تولیدکننده گوشی‌های ایفون، در صدد همکاری بلندمدت با فیسکر اتوموتیو، شرکت فعال در حوزه تولید خودروهای الکتریکی است. این همکاری با نام رمز Project PEAR بازارهای آمریکای شمالی، اروپا، چین و هند را هدف قرار خواهد داد. فاکسکان علاوه بر فیسکر، با استارت‌آپ چینی Byton نیز همکاری کرده است. غول تایوانی صنعت مونتاز قصد دارد در بازه زمانی سال ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۷، قطعات ۱۰ درصد از وسایل نقلیه الکتریکی جهان را تامین کند. گفتنی است به‌موجب همکاری بالقوه این دو شرکت، ارزش هر برگه سهام فیسکر در معاملات روز گذشته با جهش ۴۲۳ درصدی به ۲۰۱۰ دلار رسیده است. اپل در صدد است وسیله نقلیه‌اش را با نام تجاری خود تولید کند و به‌نوعی تنها به‌دنبال تولیدکننده‌ای برای برون‌سپاری این پروژه است.



04 هیوندای بحران کمبود چیپ را پیش‌بینی کرده بود

«هیوندای موتور به‌شکل شگفت‌انگیزی با مشکل کمبود چیپ مواجه نیست و بر اساس گفته تحلیل‌گران این شرکت پیش از وقوع چنین بحرانی، آن را پیش‌بینی کرده و اقدام به جمع‌آوری این چیپ‌ها کرده است.

«رویترز» گزارش داده که برخی منابع آگاه از خرید تعداد زیادی چیپ توسط این خودرو ساز در سال گذشته میلادی و جمع‌آوری آن‌ها خبر داده‌اند. این کمبود با وجود این که به‌صورت جهانی درک شده و خودرو سازان بزرگی همچون فولکس‌واگن در آلمان و جنرال موتورز را در ایالات متحده تحت تأثیر قرار داده است، اما برخی شرکت‌ها با چنین مشکلی در فرایند تولید مواجه نشده‌اند. البته هیوندای تنها خودرو سازی نیست که این دور اندیشی را داشته و تویوتا از ژاپن نیز طی ماه جاری اعلام کرده که از چهار ماه پیش احتمال وقوع چنین مشکلی را پیش‌بینی کرده و اقدام به جمع‌آوری منابع کافی برای تولید کرده است. البته در این میان هیوندای اعلام کرده که در صورت ادامه‌دار بودن این بحران، مشکلات زیادی برای تمام خودرو سازان ایجاد خواهد شد.



05 مدیرعامل فورد تقاضای ساخت باتری‌های بیشتر را دارد

«جیم فرلی طی کنفرانس تحقیقات ولفی «Wolfe» پیشنهاد داده که ایالات متحده برای کاهش وابستگی به باتری‌های ساخت آسیا لازم است خود کارخانه‌هایی را برای تولید سلول‌ها احداث کند. فرلی گفت: «ما باید تولید باتری در مقیاس گسترده را به ایالات متحده بیاوریم و در مورد این موضوع با دولت صحبت خواهیم کرد. ما نمی‌توانیم کاری را که هم‌اکنون با تراشه انجام می‌دهیم با تایوان انجام دهیم. این موضوع خیلی مهم است.» یکی از محصولات مهمی که فورد قصد دارد آن را تولید کند، وانت پر فروش اف-۱۵۰ در نسخه برقی است که فعلاً پیشنهاد شده باتری آن توسط شرکت کره‌ای اس‌کی اینویشن تامین شود. اما این شرکت کره‌ای تضمین داده است طی سال جاری زیرساخت لازم برای طراحی و تولید باتری برای این مدل وانت را فراهم کند. فرلی اعلام کرده برای ایالات متحده مهم است که باتری‌ها را بدون مشکل تامین کند. در واقع رسیدن به موفقیت در صنعت خودرو به‌تأمین منابع مطمئن برای تولید باتری بستگی دارد.





شورولت بلیزر هم در امتیاز کامل تست IHS ناکام بود

و ضعیف را به دست آورده اند. این شاسی بلند در تری های 1LT، 2LT، 3LT و RS و پریمیوم عرضه می شود و قیمت آن از ۲۸۸۰۰ دلار شروع و به ۴۲۵۰۰ دلار هم می رسد. دو تری اول بلیزر دارای پیشترانه چهار سیلندر ۲.۵ لیتری با قدرت ۱۹۳ اسب بخار هستند؛ در حالی که تری های دیگر از پیشترانه دو لیتری توربو ۲.۳ اسب بخاری استفاده می کنند. نیروی پیشترانه تری RS نیز پیشترانه شش سیلندر ۳.۶ لیتری با خروجی ۲۰۵ اسب بخار است. البته این پیشترانه را می توان به عنوان آپشن در تری های 2LT و 3LT و پریمیوم سفارش داد.

این شاسی بلند میان سایز در تمام تست های تصادف شامل اورلپ کوچک جلو، اورلپ متوسط جلو و بخش جانبی، استحکام سقف و ... امتیاز خوب را به دست آورده است. البته به رغم عملکرد خوب در این تست ها بلیزر ۲۰۲۱ نتوانسته بالاترین رتبه ایمنی این موسسه یعنی Top Safety Pick+ را کسب کند که دلیلش چراغ های جلو است. به منظور کسب این رتبه ایمنی خودروها باید در تست چراغ های جلو امتیاز خوب یا قابل قبول را به دست آورند. چراغ های بلیزر بسته به تری های متنوع در این تست تنها امتیاز مرزی



بریتانیایی

British

مک لارن آر تورا؛ ابر خودرو هیبرید با ۶۷۱ اسب بخار قدرت



در سال ۲۰۱۲، مک لارن ابر خودرو P1 را عرضه کرد. نخستین محصول هیبرید این برند توان کلی ۹۰۳ اسب بخار، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۸ ثانیه و محدوده مسافت برقی ۳۱ کیلومتری را ارائه

داد. اما قیمت این خودرو بیش از یک میلیون دلار بود و حاکم لارن یک مدل با قدرت برقی مشابه را با قیمت منطقی تری ارائه می دهد. مک لارن آر تورا ۲۰۲۲ نخستین خودرو هیبرید قدرتمند تولید انبوه این برند است و این مدل دارای موتور ۳ لیتری V6 توئین توربوشارژ است که به تنهایی توان ۵۷۷ اسب بخار و گشتاور ۵۸۴ نیوتون متر تولید می کند. موتور برقی که درون پوسته فلاپویل قرار گرفته، ۹۴ اسب بخار توان و ۲۲۵ نیوتون متر گشتاور به قدرت این مدل اضافه می کند تا خروجی کلی را به ۶۷۱ اسب بخار و گشتاور ۸۰۴ نیوتون متر برساند. این سبب می شود شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آر تورا تنها سه ثانیه یعنی ۰.۲ ثانیه کندتر از P1 باشد. سرعت نهایی آر تورا به ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است و این مدل همچنین از یک جعبه دنده هشت سرعته دو-کلاچه جدید بهره می برد. قیمت مدل پایه مک لارن آر تورا در آمریکا از ۲۲۵ هزار دلار آغاز می شود.

خدمات

Serivce

تصاویر مرسدس SL مدل ۲۰۲۲ با سقف قرمز لو رفت



در حالی که برخی از ما سقف های فلزی را به سقف های پارچه ای ترجیح می دهیم، اما همگی بر این نکته تاکید داریم که مرسدس SL جدید در حال تبدیل شدن به خودرویی جذاب است. این مدل که تصاویرش در مراحل

پایانی تولید لو رفته است، ظاهر کاملاً متفاوتی با نسل R231 دارد. SL جدید با همکاری AMG ساخته شده و احتمالاً پس از نسخه کروکی، شاهد عرضه نسخه کوپه GT دو-در آن هم باشیم. با توجه به این که این نمونه اولیه دارای چهار اگزوز است، احتمالاً نسخه بالا رده این مدل جدید باشد. جلوبنجه ویژه نیز از بالا رده بودن این SL خبر می دهد و در تصاویر منتشر شده با چرخ های ۲۰ اینچی و تایر های زمستانی دیده می شود. در حالی که بخش هایی از بدنه سفید رنگ بوده، اما بخش زیرین اسپویلر عقب به رنگ زرد است. این مدل جدید بیش از آن که مثل SL کوئونی یک GT لوکس باشد، یک مدل کروکی اسپرت دو-صندلی به نظر می رسد و ممکن است نسخه بالاتر دارای پیشترانه هیبرید مشابه GT 73e باشد که انتظار می رود توان ۸۰۰ اسب بخار تولید کند. گویا قرار است نسخه های SL53e، SL55S و SL63 نیز تولید شوند.

آلمانی

German

خدمات ویژه «ایران خودرو» به دارندگان مرسدس بنز



شرکت ستاره ایران برای نخستین بار به صورت تخصصی خدمات امداد و سرویس در محل را به مشتریان محصولات مرسدس بنز ارائه می کند. این خدمات توسط نماینده انحصاری خودروهای سواری بنز در ایران یا هدف جلب

حداکثر رضایت مشتریان و توسعه خدمات پس از فروش اجرا می شود. ارائه تمام سرویس های ادواری، کارشناسی فنی خودرو، تعویض باتری، عیب یابی با دستگاه تخصصی مرسدس بنز، بازدید و تعویض برخی قطعات مانند لنت و دیسک ترمز، تسمه دینام و اجزای وابسته، شمع، وایر و کوئل سیستم برق خودرو و همچنین آنالیز کیفیت و تعویض ضد یخ و ترموستات توسط امدادگر در محل استقرار مشتری ارائه می شود. افزایش سرعت خدمات و کاهش زمان انتظار مشتری، گسترش خدمات به مشتریان بنز و عدم محدودیت جغرافیایی از ارائه خدمات، از جمله مزایای امداد بسیار شرکت ستاره ایران است. مشتریان محصولات بنز می توانند از طریق سایت اینترنتی این شرکت به نشانی setarehiran.com نسبت به دریافت نوبت اقدام کنند. ستاره ایران از زیرمجموعه های شرکت ایران خودرو و نماینده انحصاری فروش و خدمات پس از فروش مرسدس بنز در ایران است.

کارگزاری ها بازار شب عید ترسناکی دارند

افت «فروش تامینی» خودرو به یک تادو دستگاه در روز

توزیع خودرو از سوی کارگزاری های بین نمایندگان و پنگاه های معاملاتی به منظور تامین نیاز مشتریان در بازار اصطلاحاً «فروش تامینی» می گویند



احسان ناصر با بلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار شب عید برای فروشندگان خودرو در شرایطی در حال سپری شدن است که فروش کارگزاری ها و تامین کنندگان خودروهای داخلی در بازار از روزی ۳۰ تا ۳۵ دستگاه به روزی یک تادو دستگاه رسیده است. در چنین شرایطی تامین کنندگان بازار از وضعیت فعلی بسیار گلهمند و ناراضی هستند و بازار شب عیدشان را بسیار ترسناک می بینند. توزیع خودرو از سوی کارگزاری های بین نمایندگان و پنگاه های معاملاتی به منظور تامین نیاز مشتریان در بازار اصطلاحاً «فروش تامینی» می گویند.

کارگزاری ها و به اصطلاح تامین کنندگان بازار سال ۹۹ را بدترین سال برای بازار آزاد خودرو می دانند و می گویند هیچ سالی از نظر فروش همانند امسال ضعیف نبوده است. در واقع میزان فروش با توجه به نوسانات قیمتی و حاشیه سود آن طی سال جاری، بسیار بد گزارش می شود.

در همین راستا روزهایی از سال بوده که قیمت خودرو به شکل لحظه ای تغییر کرده و در روزهایی که میزان خرید و فروش خوب بوده نیز حاشیه سود متعارف و مناسب نبوده است و در کل بازار خودرو روزهای پر التهابی را پشت سر گذاشته که میزان فروش برای فعالان بازار راضی کننده نبوده است. مجموع آنچه بیان شد سبب شده است که اکثر قریب به اتفاق فروشندگان خودرو به چنین شرایطی اعتراض کنند و سال ۹۹ را بدترین سال کاری شان تا به این لحظه



نوربالا

کارگزاری ها و به اصطلاح تامین کنندگان بازار سال ۹۹ را بدترین سال برای بازار آزاد خودرو می دانند و می گویند هیچ سالی از نظر فروش همانند امسال ضعیف نبوده است

بدانند. اما با کاهش انتظارات تورمی و نرخ ارز و همچنین ایجاد خوش بینی به آینده توافق هسته ای و برجام، بازار خودرو نیز همچون دیگر بازارها پس از یک دوره کوتاه تجربه اوج گیری قیمت، از اوایل هفته گذشته با افت قیمت مواجه شد و در عین حال این نیز به رونق بازار شب عید کمک چندانی نکرد و راکت در هر زمان دیگری شده است. در واقع در چنین مواقعی خریدار به امید افت بیش تر قیمت ها از خرید یک کالای بخصوص، حتی اگر نیاز مبرم به آن داشته باشد نیز همچنان خودداری می کند. در عین حال هر گونه بررسی و هر چند اندک در سطح بازار، ما را با این واقعیت تاسف بار مواجه می کند که هر گاه قیمت کالایی به شکل افسار گسیخته و بی دلیل بالا می رود، استقبال از آن حالت چشمگیری پیدا می کند و برعکس هر گاه با افت قیمت در بازار مواجه هستیم، مقاومت خریداران را در برابر خرید کالا نظاره گر هستیم.

فروشن

اجرای هم زمان دو طرح فروش محصولات سایپا در طرح عید تا عید

گروه خودروسازی سایپا با هدف تسریع و تسهیل در مشارکت متقاضیان خرید محصولات این گروه خودروسازی، به صورت هم زمان دو طرح فروش فوق العاده و پیش فروش محصولات خودرو را در قالب طرح عید تا عید از ولادت حضرت علی (ع) تا مبعث حضرت رسول (ص) اجرا می کند. در این شیوه فروش ابتکاری، هفت مدل از محصولات سایپا به صورت فروش فوق العاده و ۹ مدل از محصولات به صورت پیش فروش یکساله عرضه می شود و مشتریان امکان مشارکت در یک یا هر دو طرح عرضه را دارند. فرآیند ثبت نام مشتریان در این شیوه عرضه محصولات به شکلی طراحی شده است که مشتریان می توانند در هر یک از طرح ها با هر دو طرح فروش ثبت نام کنند و در روز قرعه کشی، ابتدا منتخبین فروش فوق العاده مشخص می شود و سپس سایر ثبت نام کنندگان در قرعه کشی طرح پیش فروش با موعده تحویل یکساله شرکت داده خواهند شد. بر این اساس متقاضیان مشارکت در این طرح های فروش می توانند از ساعت ۱۴ امروز شنبه ۹ اسفندماه به مدت سه روز و به صورت ۲۴ ساعته با ورود به سایت فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به آدرس: https://saipa.iranecar.com اطلاعات شخصی را وارد کرده و پس از دریافت کد کاربری و رمز عبور، نسبت به ثبت نام و انتخاب نوع خودرو اقدام کنند. در طرح فروش فوق العاده، خودروهای سایپا ۱۵۱، تیباصندوقدار و تیبیا ۲، سایننا و کوپیک دنده ای به همراه کوپیک آر و سایننا و در طرح پیش فروش با موعده تحویل حداکثر یکساله، خودروهای شاهین، تیباصندوقدار و تیبیا ۲، سایننا و کوپیک دنده ای، سایپا ۱۵۱، کوپیک اس، سایننا و کوپیک آر عرضه خواهند شد. با هدف عرضه خودرو به مصرف کنندگان واقعی و کم کردن تنش واسطه ها در بازار خودرو، محدودیت های قبلی برای ثبت نام در این طرح های فروش نیز در نظر گرفته شده است. هم وطنان می توانند برای کسب اطلاعات بیش تر به نمایندگی های مجاز سایپا مراجعه کنند.



خبر خوش برای علاقه مندان به آفرود

بازار پیکاپ با ورود یک تازه نفس متنوع تر می شود

پس از مدت ها، انتظار آفرودسواران با ورود یک پیکاپ و سوسه کننده به پایان می رسد. بر این اساس یک شرکت خصوصی فعال و خوشنام در حوزه خودروهای تجاری، به تازگی به بازار پیکاپ و خودروهای آفرود نیز وارد شده و به نظر می رسد در این بخش با تحول شگرفی مواجه خواهیم بود.

این شرکت که به زودی یک پیکاپ دو دیفرانسیل با موتور دو لیتری را به بازار عرضه می کند، رقیبی سرسخت برای دیگر عرضه کنندگان این قبیل خودروها خواهد بود؛ چرا که با بهره گیری از تجربه موفق خود در بازار ایران، در این بخش یکی از بهترین خودروهای آفرود را در معرض رونمایی و عرضه این محصول در آینده نزدیک باشند.



برخی قطعات داخلی، سیستم تریق آب-متانول و برنامه‌ریزی دوباره نرم‌افزار پیش‌ران و گیربکس به‌دست آمده‌است. نتیجه این بهبود قدرت نیز ثبت شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۸ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت محدود شده ۲۵۰ کیلومتر بر ساعتی است. پوسایدون همچنین یکجک‌های ملایم‌تری را ارائه می‌کند که یکی از آن‌ها سبب ایجاد قدرت ۸۶۸ اسبی و گشتاور ۱۲۰۰ نیوتون‌متری می‌شود. این کیت قیمت ۲۹۹۹۰ یورویی داشته و سبب ثبت شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۹ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعتی می‌شود. البته این کیت فاقد برخی تغییرات پیش‌ران‌های کیت قبلی است.

پوسایدون معتقد است یک پروژه تیونینگ باید شامل افزایش قابل توجه قدرت تولیدی پیش‌ران باشد و کیت ارتقای این تیونر برای مرسدس-ای ام جی S63 کوپه به‌خوبی این دستورالعمل را دنبال کرده‌است. باقیمت ۵۲ هزار یورویی در آلمان، یکجک هر حله اولتیمیت این تیونر سبب می‌شود پیش‌ران هشت‌سیلندر چهار لیتری توئین توربو مرسدس قدرت ۹۲۷ اسببخاری و گشتاور ۱۲۸۰ نیوتون‌متری تولید کند. این نیروگاه آهنین در حالت استاندارد خروجی ۶۰۳ اسبی و گشتاور ۹۰۰ نیوتون‌متری دارد. این قدرت پیش‌تر با استفاده از توربوهای پر فرور منس، خروجی‌های اغ‌روز دارای مبدل‌های کاتالیتیک، فیلتر هوای اسپیرت، تغییرات



ارتقای اس کلاس کوپه تا مرز ۱۹۳۰ اسببخار

کدام اتوماتیک در بازه ۳۰۰ میلیون تومان مناسب است؟

دوئل جذاب هیوندای آوانته و پژو پارس



این روزها استهلاک پایین، خدمات پس از فروش مناسب، سهولت در تأمین قطعه و مصرف بهینه‌تر در نهایت یک مدل خودرو را گزینه‌ای مناسب برای خرید می‌کند. از آنجا که سدان‌ها همواره کلاسی محبوب در بازار خودرو کشور محسوب می‌شوند و گزینه‌ای مناسب برای استفاده خانوادگی به‌شمار می‌روند، در این مطلب ما به بررسی دو سدان محبوب بازار کشور که هر یک مشخصات فنی خاص خود را دارند و در بازار جزو بهترین گزینه‌ها در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان شناخته می‌شوند، خواهیم پرداخت.

هیوندای آوانته اتوماتیک که در بازار دست‌دوم‌ها جایگاه ویژه‌ای دارد و دیگری پژو پارس اتوماتیک صفر کیلومتر است که در کنار پر خور داری از خدمات پس از فروش مناسب می‌تواند رضایت شما را تا حد زیادی فراهم کند.

کره‌ای ساده یا فرانسوی اسپرت؟

هیوندای آوانته به‌عنوان سدان خانوادگی کامپکت سگمنت C بیش از دو دهه است در بازار کشور حضور دارد و این مدل کره‌ای تنها به‌مدت یک دهه یعنی تا سال ۱۳۹۰ روی خط تولید کرمان موتور قرار داشت.

آوانته یا همان نسل سوم ال‌ترا که از سال ۲۰۰۰ میلادی به بازار جهانی معرفی شد و همواره نماد یک سدان کم‌درسر با کیفیت خانوادگی بوده است تا سال ۲۰۰۶ در خط تولید هیوندای حضور داشت و نهایتاً در سال ۲۰۱۴ در خط تولید این خودرو ساز در چین قرار گرفت. آوانته با توجه به سال ساخت آن از نظر طراحی قدیمی محسوب می‌شود و در عین حال برای آن دسته از افرادی که به یک خودرو و خانوادگی کم‌درسر و با ظاهری قابل قبول اهمیت می‌دهند، گزینه مناسبی است. اما در مقابل رقیب فرانسوی ایرانی تبار آن، پژو پارس که در طراحی آن از برادر باتجربه‌اش یعنی ۴۰۵ الهام گرفته شده، از ظاهری اسپرت برخوردار است.

در واقع پژو پارس را باید فیس لیفتی از ۴۰۵ دانست که تنها در ظاهر از چراغ‌های جلو و عقب و کابین متفاوتی بهره می‌برد. همچنین خطوط تریز و کاپوت و چراغ‌های افقی شفاف در قسمت جلو، چهره‌ای اسپرت به‌این سدان خانوادگی فرانسوی ایرانی تبار بخشیده است. اما در نهایت هر دو، ظاهری قدیمی دارند که پاس‌خوگی نیز از دسته مشتریان نیست که به دنبال گزینه‌ای به‌روز هستند.

کابین‌های قدیمی

کابین هر دو مدل قدیمی محسوب می‌شود و چندان به‌روز نشده است. اما در زمان ورود به کابین هیوندای آوانته، غریب‌گرم‌مان نه‌چندان جذاب و بزرگ نخستین پارامتر منفی است که به چشم می‌خورد. اما کلیت طراحی آن ساده و بر پایه مینیمالیست است؛ چرا که با نامتقارن‌سازی برخی پارامترها همچون طراحی درجه‌های سیستم تهویه مطبوع، طرحی جذاب دارد که فرم کمانی شکل قسمت میانی داشبورد و متمایل شدن آن به سمت راننده به‌منظور ارگونومیک بودن بهتر قطعات به‌جاذبیت آن می‌افزاید. نکته بسیار مهم در این بخش کیفیت بالای ساخت قطعات داخلی است که حتی پس از کارکرد ۲۰۰ هزار کیلومتر نیز از حالت استاندارد خارج نشده‌اند و مهم‌تر از آن عایق‌بندی بسیار عالی صدا و حرارتی است که هیچ ارتعاش یا گرمای بیش از حدی

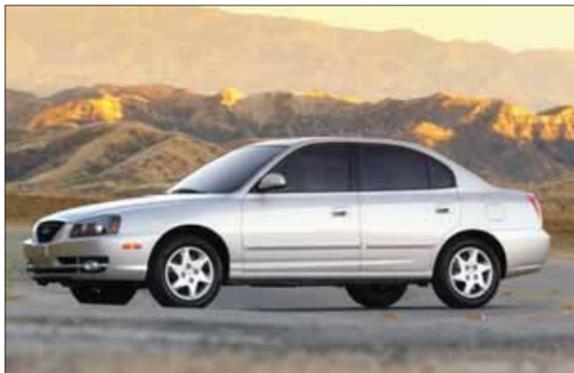


از سمت موتور مانند بسیاری از محصولات داخلی و چینی به‌داخل کابین راه پیدا نمی‌کند و کابینی آرام و به‌دور از ارتعاشات را در اختیار سر نشینان می‌گذارد. البته با توجه به سال ساخت هیوندای آوانته، نباید توقع زیادی در راستای آپشن‌های رفاهی داشت و در عین حال مهم‌ترین امکانات آوانته تعبیه دو ایربگ برای سر نشینان جلو، سیستم‌های ترمز ABS (ضد قفل)، ترمز توزیع الکترونیکی میان چرخ‌ها (EBD)، تنظیم برقی آینه‌های جانبی، تنظیم نور پشت آمپر، تنظیم برقی شیشه‌های جلو و عقب و مکانیزم بازکننده در صندوق عقب و باک از داخل است. در مقابل پژو پارس اتوماتیک صفر کیلومتر قرار دارد که اگر چه در سال ۱۳۹۳ گروه صنعتی ایران خودرو کابین پژو پارس و ۴۰۵ را دست‌خوش تغییرات اساسی کرده و ادوات آن را در مقایسه با گذشته تا حدی به‌روز کرد، اما کیفیت ساخت پایین‌تری نسبت به قبل دارد. در واقع نخستین نکته منفی در کابین پژو پارس‌های جدید، استفاده از قطعات سفت و سخت است که همچون داشبوردهای قبلی منطف نیست.

اما استفاده از قطعات دکوراتیو طرح چوب و دورنگ بودن ادوات و فرمت نسبتاً به‌روز در قسمت میانی داشبورد تا حدی حس لوکس بودن را تقویت می‌کند. در عین حال به‌لحاظ امکانات رفاهی، باید پژو پارس اتوماتیک را به‌روزتر از هیوندای آوانته دانست. زیرا فارغ از تجهیزاتی همچون پهر مندی از دو ایربگ، سیستم ABS و EBD، تنظیمات برقی آینه‌های جانبی و شیشه‌ها، این مدل از امکاناتی همچون مستر لاک، اتو فلاشر، کلیدهای کنترل روی فرمان MFC، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک و سنسور دنده عقب نیز بهره می‌گیرد.

سواری و هندلینگ

هر دو خودرو به‌صورت استاندارد از تایرها ۱۸۵/۶۵ بارینگ ۱۵ اینچی بهره می‌گیرند. البته با توجه به ساختار هندسی و تکنولوژی ساخت در سیستم تعلیق هیوندای آوانته، این سدان کره‌ای از سواری با کیفیت‌تری برخوردار است. اما در بخش هندلینگ نیز به دلیل توزیع وزن بهتر در آوانته، این خودرو از هندلینگ بهتری نیز بهره می‌گیرد. در عین حال با توجه به سهولت در تأمین و در دسترس بودن قطعات پژو پارس، این خودرو به‌لحاظ تأمین قطعات و خدمات در جایگاه بهتری قرار می‌گیرد.



جمع‌بندی

به‌عنوان کلام آخر، اگر خودرو را تنها به‌عنوان کالای مصرفی و قابل فروش در نظر گرفته‌اید، هیوندای آوانته مدل ۸۸ با کارکرد ۱۸۲ هزار کیلومتر، در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

اما در نظر داشته باشید که بیش از ۱۱ سال است از عمر این خودرو می‌گذرد و به همین دلیل به‌لحاظ فروش نسبت به پژو پارس شرایط ضعیف‌تری دارد و با توجه به این که برخی قطعات این خودرو وارداتی است، هزینه نگهداری بسیار بالاتری دارد و تنها پارامتر مثبت آن کم‌استهلاک بودن و با کیفیت بودن قطعات این خودرو است که گزینه مناسبی برای خرید محسوب می‌شود. از طرفی پژو پارس اتوماتیک با توجه به این که بین ۲۵ تا ۶۰ هزار کیلومتر را به‌راحتی می‌پیماید، با در نظر گرفتن صفر کیلومتر بودن آن ارزش خرید بیش‌تری دارد و اگر از آن به‌درستی نگهداری شود تا پنج سال گزینه‌ای به‌نسبت کم‌درسر خواهد بود و جایگاه بهتری در بازار داشته و با توجه به کم‌مصرف بودن آن و سهولت در تأمین قطعات، در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان برای خرید گزینه جج است.

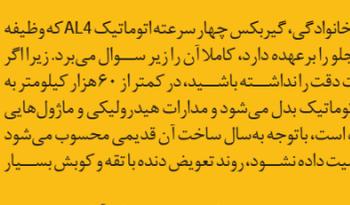
مختصات فنی

در بخش فنی هیوندای آوانته یک سر و گردن نسبت به پژو پارس اتوماتیک بالاتر است و قلب تپنده آن را یک موتور چهار سیلندر خطی به‌حجم دولیتر مجهز به ۱۶ سوپاپ تشکیل می‌دهد. این موتور موسوم به‌تا ۲ در سال ۲۰۰۳ مجهز به سیستم CVT یا تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ‌ها شد که با توجه به نصب این سیستم برای متغیرسازی زمان باز و بسته شدن سوپاپ‌ها، کنترل هوشمند جرقه‌زنی شمع‌ها و پاشش سوخت انژکتوری حداکثر ۱۴۰ اسببخار قدرت و ۱۸۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

همچنین کیفیت ساخت قطعات موتور و گیربکس نسبت به پژو پارس در سطح بالاتری است؛ چرا که مطابق آنچه کمپانی هیوندای اعلام می‌کند، این پیش‌ران تا ۳۰۰ هزار کیلومتر را به‌راحتی طی می‌کند.

اما گیربکس چهار سرعته اتوماتیک با در نظر گرفتن مدارات هیدرولیکی، فرآیند تعویض دنده را تا حد زیادی آسان می‌کند تا قدرت به‌بهرترین شکل به چرخ‌های جلو منتقل شود. البته به دلیل قدیمی بودن ساختار گیربکس، دنده‌ها با تاخیر تعویض می‌شوند؛ اما هیچ‌گونه ارتعاش و کوبشی ندارند.

ام‌ا‌در مقابل پژو پارس اتوماتیک از موتور چهار سیلندر خطی به‌حجم دقیق ۱۵۸۷ سی‌سی یا ۱۶ سوپاپ در بخش فوقانی بهره می‌گیرد که معروف به TU5 است و



با توجه به تکنولوژی ساخت قدیمی فاقد سیستم تایمینگ متغیر و پر خوران بوده و حداکثر ۱۰۵ اسببخار قدرت و ۱۴۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. موتور TU5 با بیش از یک دهه تجربه در خودروسازی کشور، جزو یکی از کم‌مصرف‌ترین و به نسبت کم‌استهلاک‌ترین پیش‌ران‌هاست.

اما در بخش فنی این سدان خانوادگی، گیربکس چهار سرعته اتوماتیک AL4 که وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو را برعهده دارد، کاملاً آن را زیر سؤال می‌برد. زیرا اگر در نگهداری از خودرو نهایت دقت را نداشته باشید، در کمتر از ۶۰ هزار کیلومتر به پر درسرترین گیربکس اتوماتیک بدل می‌شود و مدارات هیدرولیکی و مازول‌هایی که در گیربکس تعبیه شده است، با توجه به سال ساخت آن قدیمی محسوب می‌شود و اگر به‌روغن گیربکس اهمیت داده نشود، روند تعویض دنده با تقه و کوبش بسیار همراه خواهد بود.

در واقع گیربکس AL4 نمونه ضعیف‌تری نسبت به گیربکس هیوندای آوانته بوده و مورد دیگر، موتور ۱.۵ لیتری TU5 است که قوی نیست و شاید برای چنین اتاقی گزینه قابل قبولی نباشد. اما ظاهر آن اگر چه در مقایسه با آوانته تا حدی نامطلوب به‌نظر می‌رسد، اما نمی‌توان آن را به کلی مردود دانست. همچنین از فروش خوبی برخوردار است و به‌راحتی برای آن مشتری پیدا می‌شود. این در حالی است که هیوندای آوانته به‌راحتی فروش نمی‌رود. با توجه به هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری از خودرو، اگر اولویت بر کاهش این گونه هزینه‌هاست، پارس به‌مراتب گزینه بهتری است و نظر به این که قطعات هیوندای وارداتی محسوب می‌شود، به‌مراتب گران‌تر است. همچنین می‌توانید اطمینان بیش‌تری به پارس صفر کیلومتر داشته باشید و هر کجا خواهید با آن به‌راحتی بروید. اما آوانته این گونه نیست و به‌سختی می‌توان قطعات آن را یافت.

بسیاری از خودروهای هم‌رده‌اش به فناوری‌های ایمنی بسیاری مجهز نشده است. البته می‌توان گفت نوسان ناواریا توانسته نظر کارشناسان را جلب کند و به آن اجازه داده‌اند در تبلیغاتش از عنوان ۵ ستاره ایمنی که در سال ۲۰۱۵ دریافت کرده بود، استفاده کند. طبق قوانین، خودرویی که امتیاز ۵ ستاره ایمنی را دریافت می‌کند، می‌تواند بدون تاریخ انقضا از آن استفاده کند. البته در اصلاحیه سال ۲۰۱۸ اعلام شد که امتیاز ۵ ستاره، تا ۶ سال اعتبار خواهد داشت.

نوسان جزئیات مربوط به قیمت و مشخصات فنی را از بکاپ ناواریا نسخه ۲۰۲۱ منتشر کرد. نوسان ناواریا دارای یک موتور ۲.۳ لیتری توربو دوگلولی چهار سیلندر دیزل است که ۱۴۰ کیلووات توان دارد. قیمت این بکاپ در حدود ۲۹ هزار دلار اعلام شده است. گرچه ناواریا در سال ۲۰۲۱ تحت مدل جدیدی عرضه شده ولی همچنان از رقیبش یعنی تویوتا هایلوکس، فورد رنجر، ایسوزو دی‌مکس و مزدا BT 50 عقب‌تر است. به نظر می‌رسد نوسان بیشتر وقت خود را صرف بهبود طراحی بدنه کرده، چراکه ناواریا به‌رغم



تازه‌ترین جزئیات از ناواریا جدید



«ام ۲۶۳۱» آمیکو چه ویژگی‌هایی دارد؟

رونمایی از تنها کمپرسی ۱۰ چرخ ساخت ایران در ارس خودرو دیزل

محصول ام ۲۶۳۱ آمیکو دارای موتور «ای‌ای‌وی» ۵ پلاس ۶ سیلندر، توربوشارژر با توان ارائه ۴۰۰ اسب بخار و گشتاور ۱۹۵۰ نیوتون متر است



مراسم رونمایی از محصول

جدید شرکت ارس خودرو دیزل (آمیکو) طی هفته گذشته و با حضور مدیرعامل منطقه آزاد، مدیران عامل شرکت‌های بزرگی

فرانک آقاصفی
faghasafi@autoworld.ir

مانند چرخشگر و همچنین بسیاری از مقامات ارشد نظامی و انتظامی استان آذربایجان شرقی و شهر جلفا برگزار شد. در این مراسم، آمیکو از تنها کمپرسی ۱۰ چرخ ایران که دارای استاندارد یورو ۵ پلاس است رونمایی کرد. محصول ام ۲۶۳۱ تنها کمپرسی ۱۰ چرخ ساخت ایران است که قدرتی معادل ۴۰۰ اسب بخار تولید می‌کند. این محصول توانسته است استانداردهای خود را نسبت به سال ۹۵ پلاچر دو علاوه بر تقویت سیستم‌های تعلیق، موتور و شاسی، استاندارد این کمپرسی را از یورو ۲ به یورو ۵ پلاس ارتقا دهد. قرار است از این محصول بیش از ۲۵۰۰ دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۰ تولید شود. به گفته مدیران شرکت آمیکو، در حال حاضر تقاضای بسیار بالایی برای این محصول وجود دارد و شرکت روزانه ۲۰ دستگاه از آن تولید می‌کند. قدرت بالای این محصول و امکانات فوق‌العاده‌ای که در آن وجود دارد، تقاضای برای آن را افزایش خواهد داد. آن‌طور که گفته می‌شود، کمپرسی ام ۲۶۳۱ در بازه قیمتی بین ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تا ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری خواهد شد و طی هفته آینده پیش‌فروش آن آغاز خواهد شد.

۱ ام ۲۶۳۱؛ تلفیقی از هنر و فناوری

مدیر فروش شرکت ارس خودرو دیزل در مراسم رونمایی از کمپرسی ام ۲۶۳۱ یورو ۵ این خودرو را تلفیقی از هنر، تکنولوژی و اندیشه دانست و گفت: «آماده‌سازی و تولید خودرو ۲۶۳۱ یورو ۵ پلاس که یکی از بهترین محصولات داخلی است، امروز انجام شده و از هفته آینده برنامه فروش خوبی را برای این محصول در نظر داریم.»

حمید عبدالحمیدی افزود: «با توجه به تحریم‌ها علیه کشور، واحد تامین قطعات شرکت بلافاصله بعد از افتتاح خط، قطعات این خودرو را در سراسر کشور و در تمامی نمایندگی‌ها توزیع خواهند کرد و باطمینان خاطر می‌گویم که تامین خودرو این قطعات انجام شده است.» وی با اشاره به فعالیت ۱۶ شرکت در حوزه تامین قطعات تجاری و بازرگانی اظهار کرد: «این محصول به‌روز است و می‌تواند ۱۶ تا ۲۰ درصد بازار کشور را پوشش دهد.»

محمدی عنوان کرد: «در سال ۹۲ با تولید مدل ۲۶۳۱ یورو ۲ حدود ۲۰ درصد سهم بازار را به خود اختصاص دادیم و امیدواریم در سال ۱۴۰۰ حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد از سهم بازار را با کمپرسی ۲۶۳۱ یورو ۵ برآورده کنیم.» وی با اشاره به قابلیت کمپرسی آمیکو برای استفاده به‌عنوان دامپ‌تراک تصریح کرد: «این محصول با قیمتی بسیار مناسب به بازار عرضه خواهد شد و می‌تواند در پروژه‌های راهسازی مورد استفاده قرار گیرد.»

۲ جایگاه صادراتی برای ام ۲۶۳۱ در بازارهای منطقه

مدیر پروژه توسعه خودروهای سنگین این شرکت نیز با اشاره به صادرات این خودرو گفت: «تسل قبلی این کمپرسی در بازار صادراتی جایگاه مناسبی داشت.» محسن باقری با اشاره به ارتقای کمپرسی ۲۶۳۱ اظهار کرد: «اصلی‌ترین دلایل ارتقا و تولید این کمپرسی آمیکو، رقابت با دیگر محصولات

خارجی و داخلی، افزایش قدرت موتور، تغییرات در استانداردهای ملی، افزایش تناژ، تغییرات در الزامات سازمان محیط‌زیست و ارتقای برند و بالا بردن ظرفیت‌های فیزیکی ارس خودرو دیزل است.» وی عنوان کرد: «کمپرسی ام ۲۶۳۱ از استاندارد آلایندگی یورو ۵ پیروی کرده و همگام با استانداردهای ۸۵ گانه تولید شده است.»

مدیر پروژه توسعه خودروهای سنگین شرکت ارس خودرو دیزل از دیگر تغییرات این خودرو به افزایش ۲۴ سانتی‌متری طول آن اشاره کرد و گفت: «این تغییر هندلیتگ بهترین را برای کمپرسی جدید آمیکو به همراه داشته است.» به گفته وی، این خودرو از یک موتور ۱۲ لیتری بهره‌م می‌برد که می‌تواند قدرتی معادل ۴۰۰ اسب بخار تولید کند. باقری افزود: «گشتاور این محصول ارس خودرو دیزل از ۱۲۵۰ نیوتون‌متر به ۱۹۵۰ نیوتون‌متر افزایش یافته است.» وی همچنین بیان کرد: «این کمپرسی توان حمل ۳۲ تن بار را در محور عقب دارد.» مدیر پروژه توسعه خودروهای سنگین شرکت ارس خودرو دیزل همچنین به بحث کاربری‌سازی این شرکت در راستای توسعه ظرفیت‌ها اشاره کرد و می‌آید این اقدام را کاهش در هزینه متقاضیان دانست.



گیربکس این خودرو با تکنولوژی ایتون آمریکا تولید شده؛ جعبه‌فرمان این خودرو ساخت شرکت زد.اف آلمان است و از سیستم خنک‌کننده انرژي Buer آلمان بهره می‌برد. پدال گاز این خودرو با بهره‌گیری از سیستم شرکت ویلیامز کانادا برقی شده و سیستم اگزوز، ECU و سیستم ادبلیو این کمپرسی از بوش آلمان تامین شده است

۳ ویژگی‌های ام ۲۶۳۱ که باعث اقبال مشتریان می‌شود

قدرت موتور این خودرو توسط کلاچ تک‌صفحه‌ای خشک به گیربکس منتقل می‌شود. گیربکس این خودرو با تکنولوژی ایتون آمریکا تولید شده است. اکسل جلوی آن ۸ تن و اکسل‌های عقب هر یک ۱۶ تن تحمل بار دارد و در مجموعه تحمل وزن آن ۳۲ تن می‌رسد. جعبه‌فرمان این خودرو ساخت شرکت زد.اف آلمان است و از سیستم خنک‌کننده انرژي Buer آلمان بهره می‌برد. پدال گاز این خودرو نیز با بهره‌گیری از سیستم شرکت ویلیامز کانادا برقی شده، همچنین سیستم اگزوز، ECU و سیستم ادبلیو این کمپرسی با استفاده از برند بوش آلمان تامین شده است.

ضریب ایمنی این خودرو با بهره‌وری از سیستم ترمز شامل ABS، EBS، اینریتارد و خفه‌کن سیستم ترمز بسیار بالاست. یکی از شاخص‌های اصلی این خودرو که آن را از سایر کمپرسی‌های موجود در بازار متمایز می‌کند، قابلیت تبدیل خودرو به مدل باری است. باک این خودرو قابل باز یافت بوده که یک ویژگی منحصر به فرد است. آلایندگی این خودرو را می‌توان شاخصه اصلی آن در نظر گرفت؛ خودرو ملی با استانداردهای آلایندگی روز اروپا یعنی یورو ۵ پلاس EEV که قابلیت تبدیل به یورو ۶ را هم دارد.

کامیون‌های کار کرده اروپایی بهتر از چینی‌های صفر

«رئیس هیات‌مدیره انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار تهران در ضرورت تعیین نقشه راه برای نوسازی ناوگان تجاری کشور تاکید کرد. عبدالله خانعلی اظهار کرد: «متأسفانه ناوگان حمل‌ونقل ما متولی و نقشه راه مشخصی برای نوسازی ندارد و نوسازی با کامیون بی کیفیت چینی مقدور نیست. اگر قرار است کامیون چینی پس از دو سال فرسوده و خراب شود، تفاوتی با کامیون‌های ماک قدیمی نخواهد داشت.»

وی درباره افزایش تولید خودروهای سنگین در کشور گفت: «آن چه به‌عنوان کامیون در کشور ما تولید می‌شود، مونتاژ قطعات چینی بوده که متأسفانه فاقد استاندارد و کیفیت لازم است. بنابراین افزایش کیفیت کسندهای چینی از اهمیت بیشتری نسبت به افزایش تولید آن‌ها برخوردار است. رانندگانی هم که در مرزهای بین‌المللی تردد می‌کنند، تمایلی به خرید کامیون‌های چینی مونتاژ داخل ندارند. زیرا این کسندها به لحاظ استانداردهای لازم مورد قبول کشورهای دیگر نیستند.» وی افزود: «اگر صرفاً تصاد ساخت کامیون در کشور انجام می‌شود، واردات کامیون می‌توانست رقابت ایجاد کند و موجب افزایش کیفیت کامیون‌های داخلی شود.»



اما با مونتاژ، تولید کنندگان داخلی نمی‌توانند نقشی در افزایش کیفیت داشته باشند. زیرا قطعات توسط تولیدکننده چینی ساخته شده است. البته اگر در پی قطعات با کیفیت‌تر چینی باشیم، قیمت آن هم به‌مراتب بیشتر از قطعات اروپایی تمام خواهد شد. زیرا نیروی انسانی ارزان، کپی‌برداری و مشابه‌سازی قطعات موجب کاهش قیمت قطعات چینی می‌شود.» رئیس هیات‌مدیره انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار تهران ادامه داد: «به اعتقاد من، کامیون‌های فرسوده اورهال شده عملکرد بهتری نسبت به کامیون‌های چینی نو دارند. زیرا دارای استانداردهای لازم هستند و حداقل با تعمیرات انجام شده قادر به ۵ تا ۱۰ سال فعالیت هستند. اما کامیون‌های چینی در سال اول اسقاط قرار دارند. بنابراین افزایش تولید کامیون‌های چینی نه تنها پاسخگوی نیاز سیستم حمل‌ونقل کشور نیست، بلکه موجب نابودی این ناوگان شده و پس از چند سال با تابشاتی از ضایعات مواجه خواهیم شد.» به گزارش خبر خودرو، وی درباره تأثیر واردات کامیون‌های کار کرده اروپایی بر قیمت‌ها گفت: «واردات کامیون‌های کار کرده نه تنها تأثیری بر قیمت‌ها نخواهد داشت، بلکه وضعیت را از آن چه هست، بدتر خواهد کرد. قیمت در درجه اول تابع شاخص ثبات اقتصادی و در درجه دوم عرضه است که تقاضا را پوشش می‌دهد. در حال حاضر کامیون اروپایی گران نیست و مانند سایر کالاهای وارداتی بر اساس قیمت‌ارز محاسبه می‌شود و مسئولان می‌توانند با کنترل نرخ ارز و افزایش ارزش پول ملی اقدام به واردات کامیون‌های اروپایی با قیمت مناسب کنند.»



از ورود به بازار، مشخصات فنی و کیفیت سواری آن‌ها تا چه میزان می‌تواند دل خریدارانی را به دست آورد که با مدل‌های موجود همچون دنا و تندر ۹۰ ارتباط برقرار نکرده‌اند و خودروهای چینی نیز در این محدوده قیمتی برای آن‌ها جذابیت نداشته و ندارد.

به نظر می‌رسد ایران خودرو و سایپا با درک حجم گسترده تقاضا در محدوده قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان به بالا برای خودروهای خانوادگی، اقدام به طراحی و توسعه «تارا» و «شاهین» کرده‌اند. البته هر دو محصول روی کاغذ جذاب به نظر می‌رسند؛ اما باید دید بعد

هدف گذاری درست

دست‌دوم‌های پرطرفدار و گران



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

وقتی داخلی‌ها و چینی‌ها جوابگوی نیاز مشتریان نیستند!

با قیمت ۵۰۰ میلیون تومان بسیار بالاست، ناگفته نماند که مدل‌های مختلف چینی در این رنج قیمت معمولاً قدیمی محسوب می‌شوند. با این تفاسیل متأسفانه در این بخش نیز شاهد قیمت‌های نجومی هستیم. به عنوان مثال یک دستگاه ماکسیمامدل ۱۳۸۳ و با چندلکه رنگ با کارکرد ۲۰۰ هزار کیلومتر در محدوده قیمتی ۳۵۰ میلیون تومان قرار دارد؛ یا یک دستگاه رنو مگان ۲۰۰۰ مدل ۸۹ با کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر و چندلکه رنگ، حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

دناست. در نتیجه می‌توان گفت در این بخش تنها چینی‌ها هستند که از تنوع محصول برخوردارند. با این وجود تعداد زیادی از مشتریان به خودروهای چینی در این بازه قیمتی علاقه‌ای ندارند و خودروهای داخلی نیز جوابگوی نیاز آن‌ها نیستند. در نتیجه این دسته از مشتریان به طور عمده جذب بازار خودروهای دست‌دومی همچون رنو مگان، مزدا ۳، ماکسیمام، سوزوکی ویتارا، انواع خودروهای کیا، هیوندای و حتی تویوتا (به‌رغم قدیمی بودن مدل‌های موجود) می‌شوند. بخصوص در این بخش میزان تقاضا برای خودروهایی

افزایش شدید قیمت خودرو طی سال جاری بالطبع بر نرخ خودروهای وارداتی نیز تاثیر گذاشته و این در حالی است که ارزان‌ترین آن‌ها نیز با وجود افت قیمت ۲۰ تا ۳۰ درصدی در محدوده یک میلیارد تومان به بالا معامله می‌شود. در نتیجه بخش لوکس بازار (بازه قیمتی ۲۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان) که قبلاً در اختیار برندهای خارجی معروف بود، در اختیار مدل‌های چینی و داخلی قرار گرفته است. به عنوان مثال خودروهای داخلی کوچک، تندر ۹۰ و ساندرو هستند و مدل‌های متوسط نیز

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 کارتنی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ‌بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبیا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبیا
تیبیا هاچ‌بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/ریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبیا هاچ‌بک	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۳۴-۱۲۴	کیاریو
تیبیا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۳۷-۱۲۰	۴۰۵/ریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	دستی	۱۴	۷	۱۰۵۰	بیشتر به بروز نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۴۰-۱۲۵	ام‌وی ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX 405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXEF7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی	۱۳	۷.۸	۱۳۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
ران LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی	۱۲	۷	۱۱۰۴	هنرلینگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
۲۰۶.T2	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هنرلینگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E2۹۰
۲۰۶.T5	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E2۹۰
۲۰۶.V8	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E2۹۰
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک ۱۸۱۵ اتوماتیک
ام‌وی ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیبا	۲۸۰	جک ۱۵۱۵
۲۰۷	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک ۱۸۱۵ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن‌های زیاد	ظاهر نامناسب	۳۵۰	ام‌وی ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیلیکانتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا آواته
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۲۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای آواته
ام‌وی ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

خبر News

پرداخت بیش از ۶۶ هزار میلیارد ریال تسهیلات تبصره ۱۸ در ۱۰ ماهه امسال



تسهیلات انجام شده است. گفتنی است از ابتدای اسفندماه ۱۳۹۷ تا پایان دی‌ماه امسال ۷ هزار و ۳۹۴ واحد تولیدی برای دریافت تسهیلات برنامه تولید و اشتغال (تبصره ۱۸) ثبت‌نام کرده بودند. از این تعداد، دوهزار و ۹۴۱ فقره معرفی به‌بانک برای دریافت بیش از ۲۱۹ هزار و ۸۶۷ میلیارد ریال تسهیلات انجام شده است. همچنین از ابتدای اسفندماه ۱۳۹۷ تا پایان دی‌ماه امسال بیش از ۸۲ هزار و ۲۵۸ میلیارد ریال تسهیلات تبصره ۱۸ (برنامه تولید و اشتغال) به‌بانک‌ها و واحدهای تولیدی پرداخت شده است. این میزان تسهیلات به ۱۳۸۵ بنگاه و واحد تولیدی از ابتدای اسفندماه ۱۳۹۷ تا پایان دی‌ماه امسال پرداخت شده است.

در ۱۰ ماهه امسال بیش از ۶۶ هزار و ۳۱۹ میلیارد ریال تسهیلات تبصره ۱۸ (برنامه تولید و اشتغال) به‌بانک‌ها و واحدهای تولیدی پرداخت شده است. براساس آمار ارائه‌شده از سوی دفتر آمار و فراوری داده‌های معاونت طرح و برنامه وزارت صمت، این میزان تسهیلات به ۱۰۸۰ بنگاه و واحد تولیدی در ۱۰ ماهه امسال پرداخت شده است. بر این اساس، در ۱۰ ماهه امسال دو هزار و ۷۰۱ واحد تولیدی برای دریافت تسهیلات برنامه تولید و اشتغال (تبصره ۱۸) ثبت‌نام کرده بودند. برآوردی که پراخت این تسهیلات در ۳۱ استان کشور و مناطق آزاد بوده است و در این بازه زمانی همچنین یک هزار و ۲۴۵ فقره معرفی به‌بانک برای دریافت حدود ۱۰۳ هزار و ۴۰ میلیارد ریال



اگزون موبیل تولید دیزل بدون گوگرد را افزایش داد



بهرغم آنکه محدودیت‌های زیادی برای تردد خودروهای دیزلی در شهرهای مهم بریتانیا اعمال شده اما اگزون موبیل با سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری، ظرفیت تولید این سوخت را در پالایشگاه فاوولی بریتانیا افزایش داده است. این رشد تولید به میزان ۴۵ درصد و به حجم ۳۸ هزار بشکه در روز خواهد بود.

برای این میلیون، مدیر عامل این شرکت گفت: «اگزون موبیل به افزایش سرمایه برای پالایشگاه فاوولی و تیم تحقیقات این سایت ادامه خواهد داد. این کارخانه

بزرگ‌ترین تأسیسات ما در بریتانیاست و باعث می‌شود سودآوری ما در بازار بریتانیا افزایش پیدا کند. همچنین این تصمیم باعث خواهد شد عملیات بازار بابتی و لجستیک ما با قدرت بیشتری ادامه پیدا کند.»

آنها سرمایه یک میلیارد دلاری را صرف واحد هیدروترینگ کرده‌اند که می‌تواند حجم زیادی از گوگرد را از این سوخت جدا کند. به این ترتیب کیفیت سوخت تولید شده نیز افزایش خواهد یافت. اگزون اعلام کرد عمده مصرف این سوخت در وسایل کشاورزی، اتوبوس‌ها، تجهیزات آفرود و ناوگان کشتیرانی خواهد بود.

چه روانکارهایی فراموش خواهند شد؟

آینده مبهم گریس‌های ویژه خودروهای الکتریکی

گریس کاری قطعات متحرک نقش اساسی در کاهش اصطکاک و ساییدگی و وسایل نقلیه، محافظت در برابر خوردگی، جلوگیری از آلودگی و ورود و نشت آب دارد. ۱۴۰۰ سال قبل



از میلاد، هیتی‌ها که در منطقه باستانی آناتولی (ترکیه امروزی) سکونت داشتند، از چربی حیوانات و سنگ آهک برای روغن کاری محورها برای به حداقل رساندن سایش در ارباب‌های خود استفاده می‌کردند. در حال حاضر، براساس تحقیقات انجام شده توسط Research Reports World، انتظار می‌رود بازار جهانی گریس خودروها تا سال ۲۰۲۶ به شکل قابل ملاحظه‌ای رشد داشته باشد. با این حال، ظهور وسایل نقلیه الکتریکی آینده بازار گریس را کاملاً مبهم کرده است.

چند روش گوناگون برای برقرسانی وسایل نقلیه وجود دارد. از آنجا که تولیدکنندگان مختلف از استراتژی‌های متفاوت برای این کار استفاده می‌کنند، تولیدکنندگان روانکارها باید پاسخگوی انواع تغییرات فنی باشند. در مقایسه با موتورهای احتراق داخلی که کارکرد ثابتی دارند اما مشخصات موتورهای وسایل نقلیه برقی متفاوت است. به گفته اشلی مارتینی، پروفیسور دانشکده مهندسی مکانیک دانشگاه کالیفرنیا (UCM)، عملکرد گریس‌ها بیش از حد پختنواخت است و باید انعطاف‌پذیری بیشتری نسبت به محیط و مواد اولیه جدید داشته باشند. مارتینی که دو دهه از عمر خود را صرف مطالعه در زمینه مهندسی روانکاری قطعات متحرک کرده، مشغول تحقیق در مورد «عملکرد روانکاری گریس‌های موتور الکتریکی موجود در بازار و مشخصات بهبود یافته آن» است. این پروژه

با حمایت (NLGI National Lubricating Grease Institute) در حال انجام بوده و خصوصیات اصطکاک و سایشی گریس‌های تجاری ISO ۱۰۰ موجود در نمایندگی‌های موتورهای برقی را بررسی می‌کند. مسائلی مانند کاهش سر و صدا، افزایش راندمان و حضور جریان الکتریکی و میدان مغناطیسی در برقی‌ها برای مهندسان روانکاری مطرح است. انتقال حرارت، آب‌بندی و سازگاری مواد از دیگر نکات مهم به‌شمار می‌رود. به گفته مارتینی، یک محصول واحد ممکن است در برابر چالش‌های جدید ایجاد شده برای گریس‌های موتورهای الکتریکی در محیط برقی‌ها کافی نباشد. موتورهای احتراق داخلی، لرزش، حرکت و سرد و صدای درون خود مهم‌ترین چالش‌ها برای موتورهای الکتریکی اینطور نیست که همین موضوع، اهمیت گریس در کاهش سر و صدای اضافه را نشان می‌دهد. سروصدا می‌تواند بر حسگرهای هدایتی و ایمنی وسیله نقلیه اثر بگذارد.

گریس‌های موجود در بازار با گریس‌های کهنه صدا متفاوت هستند. مارتینی در این باره توضیح داد راندمان انرژی ارتباط مستقیمی با ضخامت فیلم روانکار دارد. لایه نازک‌تر روان‌کننده، اصطکاک و ویسکوزیته را کاهش می‌دهد اما انرژی بیشتری را حفظ می‌کند. با این حال، در دمای بالا ممکن است گریس بیش از حد نازک شود و لایه نازک روان‌کننده چالش‌های خاص خود را ایجاد می‌کند. فیلم نازک گریس به محدوده‌ای که به نوعی مرز این اختلاط به‌شمار می‌رود، نزدیک خواهد شد که این بخش، نگرانی اصلی در مورد ایجاد سایش است. بنابراین، هدف اصلی، ایجاد توازن و تداوم آن بین ناحیه فیلم کامل و حفظ نازکی لازم برای حداکثر بهره‌وری انرژی است. نکته مهم دیگر، لزوم پایین بودن زبری سطوح است تا یک فیلم نازک روانکار بتواند سطوح را کاملاً از هم جدا کند و سایش را کاهش دهد. دانیل سانچز گاردو، عضو دیگر این پروژه تحقیقاتی، گریس‌هایی با گریدهای ویسکوزیته مشابه

سازمان بین‌المللی استاندارد (ISO) را معرفی کرد که دارای ترکیبات متفاوت شامل پرکننده‌های پلی‌اوره یا لیتیم با روغن‌های پایه معدنی و یا سنتتزی هستند. اگرچه برای اظهار نظر قطعی زود است اما سانچز می‌گوید نتایج اولیه نشان می‌دهند هر یک از این گریس‌ها عملکرد خاص خود در محیط شبیه‌سازی شده برقی‌ها را دارند و در شرایط مختلف آزمایشی، گریس‌های متفاوت ترجیح داده می‌شوند. به گفته مارتینی، برخی روغن‌های موجود در بازار کمتر تحت تأثیر دمای بالا و سختی سطوح قرار می‌گیرند که این نشان‌دهنده توانایی بیشتر آن‌ها در حفظ فیلم کامل روغن در شرایط عملیاتی سخت است.

چالش دیگر مهندسان روغن کاری، مواد اولیه مورد استفاده در ساخت اجزای خودروهای برقی است. پیش‌بینی می‌شود استفاده از باتاقان‌های هیبرید با وزن کمتر به جای باتاقان‌های فولادی می‌تواند مشکلات مربوط به جریان‌های الکتریکی ناخواسته را کاهش دهد. با این حال، محققان UCM، با انجام آزمایش جایگزینی باتاقان‌های فلزی با نوع سرامیکی و با پروتکل‌های استاندارد، متوجه رفتارهای اصطکاک و سایشی متفاوتی شدند. اما تنها نگرانی تولیدکنندگان گریس، رفع نیازهای مرتبط با محیط و مواد اولیه جدید برقی‌ها نیست. نامنی‌های بازار گریس از جمله عدم ثبات در عرضه مواد اولیه مشکل‌دیگر این صنعت است. براساس یک تحقیق در سال ۲۰۱۸ توسط NLGI، برطرف‌دارترین گریس‌ها دارای پایه لیتیمی هستند و ۷۲٫۲۶ درصد سهم بازار را به خود اختصاص داده‌اند. البته تحقیقاتی در مورد مواد پرکننده و افزودنی‌های جدید در تولید گریس‌ها در حال انجام و فناوری برقی‌ها نیز در حال تحول است. بنابراین کاربران صنعت روانکاری باید انعطاف‌پذیر و آماده انطباق باشند تا از فناوری‌های جدید در غالب پرکننده‌ها و مواد افزودنی نوظهور استفاده کنند.

لیست قیمت جدید محصولات موتوری شرکت نفت بهران براساس مصوبه جدید

روغن‌های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	توضیحات
بهران تکناز 20W-50	API SG	گالن فلزی	۸۹۸,۳۴۷	-	
بهران پیشناز 20W-50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۲,۹۱۵	-	
بهران پیشناز 10W-40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۲۸۳,۴۱۸	-	
بهران سوپر پیشناز 20W-50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۶۲,۷۸۰	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر پیشناز 10W-40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۰۰,۵۵۵	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران رانا 10W-40	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۴۰,۶۶۷	-	
بهران رانا 5W-50	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۶۸۰,۱۳۵	-	
بهران سوپر رانا 10W-40	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۲۴۴,۷۳۵	-	
بهران سوپر رانا 5W-40	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۹۰۴,۵۵۲	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر رانا 5W-30	API SN (RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۸۱۹,۹۵۴	-	
بهران سوپر رانا 0W-20	API SN (RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۳,۶۰۹,۵۴۳	-	

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت بهران

روغن‌های موتور دیزلی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	توضیحات
بهران کوپر 50	API CC	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۳,۱۸۹,۰۵۴	-	
بهران صحرا 25W-50	API SC/CC	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۳,۷۲۲,۱۸۳	-	
بهران بندر 50	API CD	سطح ۲۰ لیتری فلزی	۳,۷۲۵,۴۶۸	-	
بهران بندر ویژه 20W-50	API CF	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۴,۱۵۲,۳۷۶	-	
بهران توربوشارژ 20W-50	API CH-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۴,۷۲۶,۸۰۲	-	
بهران توربو دیزل 15W-40	API CH-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۵,۲۳۱,۳۵۱	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان و گروه ولوو سوئد	
بهران سوپر توربو دیزل 15W-40	API CI-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۵,۴۴۲,۸۰۳	دارای تاییدیه دایملر (بنز) IMAN آلمان و گروه ولوو سوئد	
بهران توربو 10W-40 E III	API CI-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۷,۱۳۵,۹۸۹	دارای تاییدیه دایملر (بنز) و IMAN آلمان	
بهران اولترا توربو دیزل 15W-40	API CJ-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۸,۴۷۳,۴۲۴	دارای تاییدیه دایملر (بنز) آلمان و گروه ولوو سوئد	
بهران توربو 10W-40 EVI	API CJ-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹,۷۴۴,۴۳۷	دارای تاییدیه IMAN آلمان	
بهران اولتیمیا توربو دیزل 15W-40	API CK-4	سطح ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹۳۲۰۷۳۲	-	

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

**موتوسل،
روغن موتور پیشنهادی فولکس واگن
برای خودروهای فولکس در ایران**

موتوسل، برای سلامت موتور



نسل سوم کراس اوور پر فروش نیسان با طراحی بیرونی پویاتر، کابین کاملاً جدید با فضای بیش تر، ارتقای ایمنی و مجموعه‌ای از پیشرفته‌های هیبریدی یک هفته گذشته معرفی شد. جدیدترین مدل نیسان قشقایی از یک طراحی ظاهری عضلانی و خطوط خشک با زوایای تیز برخوردار است که در کنار جلو پنجره V-Motion، چراغ‌های جلو C شکل و چراغ‌های عقب باریک و کشیده با تکنولوژی LED ماتریس، پیکره‌های استخوانی و جذاب را به نمایش می‌گذارد. در نمای جانبی خط ششانه با کاراکتری قوی در طول خودرو به صورت سراسری به کار رفته و در ترکیب با سایر المان‌ها، توانسته طراحی اسپرت و ظریف را ارائه دهد. نیسان قشقایی جدید کمی بزرگ تر از نسل قبل خود است و با طول، عرض و ارتفاع ۱۸۲۸، ۴۴۲۵ و ۱۸۲۸

نسل سوم نیسان قشقایی



تلگرام

Telegram

به روز رسانی سیستم معاینه فنی

حدود ۳۵ درصد خودروهای بازار کشور را وارداتی‌ها تشکیل می‌دهند و از آنجا که خودروها هر ساله ملزم به پاس کردن مراحل مربوط به اخذ برگه معاینه فنی می‌شوند و این امر برای پر خور داری از خدمات خودرو و مهم ترین پارامتر محسوب می‌شود، با توجه به آمارها و همچنین بررسی‌های میدانی خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» با یاد گفت اغلب مراکز معاینه از تکنولوژی به روز برخوردار نیستند تا بتوانند از خودروهای وارداتی که از تکنولوژی بالاتری برخوردارند تست‌های استاندارد بگیرند و به آن‌ها معاینه فنی ارائه دهند. حال اینجاست سوال مطرح می‌شود که برای به روز رسانی سیستم معاینه فنی چه چالش‌هایی وجود دارد و مالکان این دسته از خودروها حین مراجعه به مراکز مجاز معاینه فنی باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

خودروهای آلمانی با توجه به ماهیتی که دارند، بالطبع از مدل‌های اسپرت وارداتی محسوب می‌شوند و تمام مدل‌های جدید از پیشرفته توربوشارژ برخوردارند. در همین راستا مالکان چند دستگاه با محدودیت‌های ناشی از استانداردهای آلاینده‌ها و مواردی مربوط به سیستم تعلیق، برگه معاینه فنی را دریافت نکردند. این در حالی است که از نظر چندین کارشناس فنی فعال در نمایندگی انحصاری این برند در ایران، این خودروها فاقد مشکل بوده‌اند ظاهراً تنها راه‌حل این است که مراکز معاینه فنی از سیستم‌های به روز استفاده کنند تا ضمن تشخیص دقیق معایب این دسته از خودروهای با تکنولوژی بالا، مالکان آن‌ها بتوانند برای رفع مشکل اقدام در خور و مناسبی داشته باشند.

تعمین

یکی از موارد بسیار مهم در این زمینه عدم انجام تست به شکل به روز شده و مطابق استانداردهای جهانی است که برخی از پارامترهای آن در خودروهای توربوشارژ و فاقد این سیستم پر خوران در راستای تست سلامت خودرو در نظر گرفته نمی‌شود. بنابراین برای رفع مشکل باید تجهیزات مورد استفاده به روز شود.

صابری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین واشر

خودرو تولید داخل دارم که تنها ۵۰ هزار کیلومتر کار کرده است و به تازگی چراغ چک آن پشت کیلومتر روشن شده و مدام اخطار می‌دهد، بسا مراجعه به کلینیک تخصصی و بررسی مکانیک مربوطه، وی گفت به دلیل ضعف کیفیت واشر در سوپاپ‌ها روغن به کونول نشست می‌کند و این امر منجر به روشن شدن چراغ چک می‌شود. این در حالی است که طی شش ماه دو بار این واشر را تعویض کردم؛ اما مشکل همچنان پابرجاست و برای رفع آن نیز باید هزینه گزافی را بپردازم.

۰۹۱۵***۴۲۲۰

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۳۷۱

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۳۷۲

آیا با اعمال سخت‌گیری بیش تر در ارتباط با خودروهایی فاقد معاینه فنی، میزان آلودگی هوای کلانشهرها کاهش می‌یابد؟

۱- بله

۲- خیر

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا با در نظر گرفتن تسهیلات برای خرید موتورسیکلت‌های الکتریکی می‌توان شاهد استقبال بیش تر از این دسته از وسایل نقلیه بود؟ در پاسخ به این پرسش ۵۹ درصد به گزینه یک یعنی ۴۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.



پیامک

SMS

ایراد در گیربکس

خودرو چینی مونتاژ داخل دارم و مدتی پیش عملکرد گیربکس و تعویض دنده‌ها با شوک و افت قدرت مواجه شد. ما مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک مربوطه پس از بررسی سطح روغن گفت روغن بوی سوختگی می‌دهد و باید تعویض شود؛ آیا این سخن درست است و آیا روغن گیربکس نیز هوای می‌گیرد؟

محمد پور - تهران

بله؛ یکی از بارزترین نشانه‌های خرابی و ایراد در گیربکس اتوماتیک، حس کردن بوی سوختگی از روغن گیربکس است. هنگامی که مقدار مواد اصطکاکی در سطح روغن به دلیل سایش بیش از حد قطعات بیش تر می‌شود، در دماها و کارکرد بالای خودرو، بوی نامطبوعی از روغن گیربکس حس خواهد شد. این مورد می‌تواند به دلیل فرسودگی و معیوب شدن فیلتر روغن گیربکس نیز باشد. بنابراین در صورت مواجه شدن با چنین مشکلی باید گیربکس ابتدا تست و سپس تعمیر شود. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت اگر سطح روغن پایین باشد، ممکن است زمان کارکردن خودروها توسط پمپ به داخل مدارات هیدرولیکی گیربکس ارسال شود و در این حالت حباب‌هایی در مدارات یا شیرهای هیدرولیکی تشکیل می‌شود که موجب خرابی کلاچ‌ها، شیرها و تاخیر در تعویض دنده خواهد شد. بنابراین توصیه می‌شود برای انجام هر گونه سرویس و تعویض روغن گیربکس اتوماتیک تنها به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

خرابی دسته موتور

خودرو نیسان رونیز دارم و هر سه ماه یک بار برای تعویض دسته موتورهای آن به مکانیکی مراجعه می‌کنم. علت چیست؟

صابری - کرج

وظیفه اصلی دسته موتور اتصال پیش‌ران به شاسی خودرو است تا از انتقال ارتعاش و لرزش موتور به شاسی جلوگیری کند. طراحی و تولید این قطعه با توجه به کلاس و نوع خودرو متفاوت است و مانند هر قطعه دیگر طول عمر مشخصی دارد. معمولاً دسته موتور زمانی معیوب می‌شود که حین حرکت، خودرو دچار تنش‌های نامتعارفی شود و در خودروهای شاسی بلند نیز پیش‌ران‌های شدید منجر به خرابی آن می‌شود. نیسان رونیز هم از این قاعده مستثنی نبوده و متأسفانه این خودرو دارای ضعف طراحی در بخش دسته موتور است.

هشدار حضور

سیستمی در برخی خودروهای وارداتی وجود دارد که حضور کودک یا حیوان را در خودرو به راننده اطلاع می‌دهد. نام این سیستم چیست و چگونه عمل می‌کند؟

ناغی - تهران

باهوشمند شدن خودروها، بسیاری از سیستم‌های جدید برای کاهش خطای انسانی و بهبود عملکرد راننده در آن‌ها طراحی و تعبیه شده. یکی از مواردی که گاهی سبب به خطر افتادن جان انسان یا حیوان در خودرو می‌شود، جا گذاشتن آن‌ها در خودرو به خصوص در زیر نور آفتاب است.

مهندسان برای افزایش هوشمندی محصولاتشان سنسوری را تحت نام ورود غیرمجاز در کابین خودرو طراحی و تعبیه کرده‌اند که در یکی از مدل‌های وارداتی توپوتا را مشاهده می‌کنیم. عملکرد این سیستم به گونه‌ای است که اگر درهای خودرو توسط راننده قفل شده باشند و کودک یا حیوان خانگی در خودرو جا مانده باشد، آزر خودرو برای یادآوری فعال خواهد شد. هدف از نصب این سیستم کاهش مرگ کودکان و حیوانات در صورت جاماندن در خودرو است.

دگر دینی به سبک سوپارو!

BRZ؛ تنومندتر به باشگاه کوپه‌ها وارد می‌شود



سوپارو در این مدل از یک موتور چهار سیلندر ۲،۴ لیتری تحت تنفس طبیعی ۲۲۸ اسب بخاری موسوم به باکسر استفاده کرده که با یک شش سر عته دستی با مکانیزم الکترومکانیکی قفل دیفرانسیل و سیستم لغزش محدود LSD عرضه می‌شود. همچنین پیش‌ران‌های جدید به لطف سیستم‌های الکتریکی نسبت به نسل قبلی حدود ۱۷ درصد بهبود رانندگی داشته تا عملکرد خودرو را بهبود بخشد.

با این وجود به نظر شما BRZ جدید با موتور ۲۲۸ اسب بخاری و دیفرانسیل LSD می‌تواند همچنان گزینه‌ای ایده‌آل برای دریافت‌های خیابانی باشد؟

وزن نسخه جدید BRZ به دلیل استفاده از آلومینیوم در سازه سقف، گلگیرهای جلو و کاپوت، ۱۲۱۵ کیلوگرم بوده که عدد قابل توجهی است. طول کلی این مدل در مقایسه با نسل قبل ۳۰ میلی‌متر بیش تر و ارتفاع آن ۱۰ میلی‌متر کاهش یافته است. طراحی فضای داخلی و داشبورد با چشمی چشم‌گیر نسبت به نسل قبلی، زیباتر، خوش‌ساخت‌تر و مدرن‌تر شده است و توجه به تسلط بیش تر راننده هنگام رانندگی و کار با اداوات و نمایشگرهای لمسی داشبورد در طراحی آن کاملاً مشهود است.

در مجموع می‌توان سوپارو و BRZ جدید را حاصل یک دگر دینی محافظه کارانه اما چشم‌نواز در طراحی، همراه با تغییرات ساختاری و فنی قابل توجه توصیف کرد که برای ورود هر چه سریع‌تر به بازار آمریکا (اویل پاییز ۲۰۲۱) لحظه‌شماری می‌کند. از طرفی کمپانی سوپارو قیمت پایه‌ای را که برای درانه اسپرت خود برای بازار ایالات متحده در نظر گرفته است، از ۲۸ هزار و ۸۴۵ دلار آغاز می‌شود.





ادامه همکاری هانکوک با لیک هاکی روی یخ روسیه



هانکوک به عنوان یکی از برندهای معتبر همکاری رسمی خود با لیک هاکی روی یخ روسیه تا سال ۲۰۲۲ تمدید کرد. در متن این قرارداد ذکر آمده است که هانکوک، این لیک و هودرانش را طی دو فصل آبی و در مجموع ۷۴۴ بازی آینده (که شامل مراحل پلی آف و مسابقات اصلی آل استار می شود)، حمایت می کند. همچنین هانکوک باید به ۱۰ هزار نفر از هواداران این لیک فرصت تماشای مسابقات را در فضای

مجازی البته به صورت قرعه کشی را فراهم کند. این همکاری به طور قطع برای هانکوک بسیار موثر خواهد بود. زیرا روسیه بازار بسیار بزرگی برای تایرهای زمستانی است و آنها از سال ۲۰۱۷ با توجه به این موضوع اقدام به همکاری با KHL با لیک هاکی روی یخ روسیه کرده اند. سند انجام این همکاری توسط هان جیم کین، مدیر شعبه اروپا هانکوک تایر و دیمیتری چرنیشنکو مدیر ت KHL امضا شد.

نکاتی برای افزایش طول عمر لاستیک در دوران کرونا

برای حفظ تایرها در دوران قرنطینه چه باید کرد؟

گزارش Report

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

شیوع ویروس کرونا شرایط خاصی را پدید آورده است و بسیاری از مردم در کشورهای مختلف مجبورند به خاطر شکستن زنجیره انتقال، اوقات خود را در قرنطینه خانگی سپری کنند. این مساله سبب شده رفت و آمد در مسیرهای عمومی به کمترین حد ممکن برسد. طبق گزارش اخیر مسیر یاب «ویز» رانندگی در سطح دنیا تا ۶۰ درصد کاهش یافته است.

به منظور پیشگیری از صدمه دیدن تایرها در دوران قرنطینه و حفظ آنها در وضعیت بهینه، نشریه تخصصی TyreReviews اخیرا با انتشار یک ویدئو، رعایت چند نکته را به مالکان خودرو توصیه کرده است. چنانچه شما هم مجبورید برای مدت نسبتا طولانی (مثلا چند هفته) خودرویتان را در جایی متوقف کنید، می توانید با رعایت این نکات میزان آسیب دیدگی تایرها را به حداقل برسانید.

بازبینی و بررسی دقیق تایرها قبل از پارک

در گام نخست باید تایرها را با دقت بررسی و هرگونه ذرات و گردوغبار را از آنها پاک کرد. برای این کار می توان از همان روش سنتی ایر و کف کمک گرفت. در کارواش ها معمولا

از آب پرفشار برای تمیز کردن تایرها استفاده می شود، Tyre Reviews این روش را به خاطر احتمال صدمه به دیواره تایر مناسب نمی داند. امواج فرابنفش نیز برای تایرها مضر هستند، به همین دلیل چنانچه قرار است خودروی زیر آفتاب بماند، پیشنهاد می شود جدارها با واکس های محافظ UV پوشانده شوند. بستن سروالف (والو) تایر نکته دیگری است که Tyre Reviews توصیه می کند.

افزایش فشار باد تایر

حتما می گوئید استفاده از جک برای همه امکان پذیر نیست. در این حالت می توان به شیوه افزایش فشار باد تایر متوسل شد. با این کار لاستیک ها مقاومت بیشتری در برابر وزن سنگین خودرو پیدا می کنند. برای اینکه بدانید تا چه حد می توانید فشار باد تایرها را افزایش دهید، باید به مشخصات مندرج در دیواره لاستیک توجه کنید.

جابه جایی خودرو و هر چند وقت یک بار

پس از افزایش فشار باد تایرها و پارک خودرو در مکان مناسب، باید هر چند روز یا نهایتا

هر هفته یک بار، خودرو را جابه جا کرد تا فشار مداوم فقط بر یک قسمت ثابت از تایرها نباشد. حرکت دادن خودرو به اندازه ۳۰ سانتی متر برای تحقق این هدف کافی است.

استفاده از نگهدارنده های مخصوص

قطعات جانبی ویژه ای برای قرار گرفتن زیر چرخها طراحی شده اند. این قطعات نقش نگهدارنده را ایفا می کنند و دارای یک قوس مشابه تایر هستند. با گذاشتن این قطعات در زیر هر چهار چرخ، فشار پخش و از احتمال مسطح شدن قسمتی از لاستیک که با زمین در تماس است، تا حد زیادی پیشگیری می شود. درگیر نکردن ترمز دستی، نکته دیگری است که باید مدنظر قرار بگیرد.

چنانچه لنت و دیسک برای مدتانی طولانی باهم در تماس باشند، احتمال دارد به هم بچسبند یا فرسوده شوند. از این رو توصیه می شود برای ثابت نگه داشتن خودرو و آن رادرنده قرار دهید باز همان نگهدارنده های مخصوص یا استاپر (قطعاتی که برای قرار گرفتن جلوی چرخها طراحی شده و نقش سنگ را به روشی با کلاس تر ایفا می کند) استفاده کنید.

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



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





گسترش نوع جدیدی از مشکلات فنی در صنعت خودرو

تأیید فراخوان هیوندای کنا الکتریکی به خاطر اتصال کوتاه باتری‌ها

کره جنوبی نیز به ماه اکتبر بازمی‌گردد که در آن زمان بیش از ۲۵ هزار دستگاه خودرو الکتریکی بین سال‌های ۱۷ تا ۲۰۲۰ به خاطر به‌روزرسانی نرم‌افزاری و تعویض باتری فراخوان شدند.

رویترز آن زمان گفته بود ۱۳ حادثه آتش‌سوزی مربوط به کنا الکتریکی گزارش شده که یکی از آن‌ها در اتریش و دیگری در کانادا بوده است. هیوندای این فراخوان را واکنشی پیش‌دستانه برای بررسی باتری‌های ولتاژ بالای به‌کار رفته در این خودروها می‌داند. احتمال دارد این باتری‌ها با آتش‌سوزی‌های گزارش شده در ارتباط باشند. با این وضعیت به نظر می‌رسد که با هر چه محبوب‌تر شدن خودروهای برقی احتمال ایجاد خطا در سیستم باتری و اتصالات آنها افزایش پیدا می‌کند و در واقع در آینده‌ای نزدیک شاهد هر چه بیشتر شدن فراخوان برای تعمیر چنین مشکلاتی در خودروها خواهیم بود.

در کارخانه نانجینگ چین ساخته شده‌اند. به نظر می‌رسد این مشکل با یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری ساده قابل حل نبوده و بنابراین باید برخی قطعات به صورت فیزیکی تعویض شوند. داد که شاید کل مجموعه باتری این خودروها تعویض شوند. همچنین هیوندای شاید تصمیم بگیرد به جای باتری‌های شرکت LG از محصولات شرکت SK استفاده کند. تاریخچه فراخوان‌های هیوندای در



هفته پیش بود که خبر احتمال فراخوان حداکثر ۱۰۰ هزار دستگاه هیوندای کنا الکتریکی به خاطر اتصال کوتاه مجموعه باتری‌ها که می‌تواند منجر به آتش‌سوزی شود منتشر شد. هم‌اکنون جزئیات تاثیر این مشکل روی محصولات هیوندای در دسترس قرار گرفته است. یکی از سخنگوهای هیوندای به کار اندر ایور گفته که حدود ۵۵ هزار دستگاه از کنا الکتریکی خارج از بازار کره جنوبی تحت تاثیر این فراخوان قرار گرفته‌اند. این شرکت در حال فراخوانی داوطلبانه بوده و جزئیات آن را با NHTSA به اشتراک گذاشته است. نمایندگی هابسه زودی جزئیات مربوط به این فراخوان را اعلام می‌کنند. هیوندای گفته هزینه کلی این فراخوان حدود ۹۰۰ میلیون دلار خواهد بود. اما مشکل این خودروها به احتمال اتصال کوتاه سولول‌های باتری مربوط می‌شود، باتری‌هایی که توسط شرکت LG و



f.solgi@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)
	۱۴,۲۰۰	۹,۲۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری به‌زمن انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشند	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALMOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, MONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEWVEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO, SOULAL, HITECH, KOTRA	سیلد	50L1 (فالب کوچک), 50L2 (فالب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا 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)
	۱۵,۷۰۰	۱۰,۷۰۰	گارانتی کلیه محصولات برنا باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	برنا باتری با برندهای مختلف، پانام‌های صدف، ولف، اکتیو، سحر، برنا گلین، سیلد، وایت، آرشن، اترک، پرستیز، پاور، تورنادو و زیتکس به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (فالب کوچک), 50L2 (فالب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا 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)
	۱۶,۲۰۰	۱۱,۲۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اورینتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، و اورینتال پریمیوم ۲۷ ماهه و مافی ۱۵ ماهه می‌باشند	سپاهان باتری با برندهای بارکاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اورینتال، اوراتوس، سیبولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراژ ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (فالب کوچک), 50L2 (فالب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا 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)
	۱۵,۴۰۰	۱۰,۴۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف باتری‌های VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, TURBO و SILVER به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (فالب کوچک), 50L2 (فالب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا 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)
	۱۵,۴۰۰	۱۰,۴۰۰	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باطریکس، کینگ پاور به‌بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (فالب کوچک), 50L2 (فالب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرلو باتری خانواده دنا	



توقف فعالیت سایت صدور مجوز تردد بین شهری



مهر: مشاور فرماندار و رئیس روابط عمومی فرمانداری تهران از توقف فعالیت سایت صدور مجوز تردد بین شهری به دستور استاندار تا اطلاع ثانوی خبر داد. ایمان قربانی با اشاره به دستور استاندار تهران مبنی بر توقف صدور مجوزهای تردد بین شهری به دلیل شروع موج جدید شیوع بیماری کووید-۱۹ و گسترش

کرونا انگلیسی در کشور گفت: «توصیه ما این است هموطنان در شرایط حاضر از ترددهای غیر ضروری به دیگر شهرها پرهیزند.» او افزود: «در این شرایط اگر هموطنان نیازمند تردد به شهرهای دیگر هستند، می‌توانند از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند.»

خبر News

تغییرات تازه سهمیه بنزین وانت بارها



ایران: روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران طی اطلاعیه‌ای آخرین تغییرات سهمیه بنزین وانت بارها را اعلام کرد: «۱- سهمیه تخصیصی به وانت بارها به دو صورت سهمیه لیترآژی (شارژر در کارت هوشمند سوخت) و سهمیه اعتباری (تخصیص اعتبار ریلی در کارت‌های بانکی عضو شبکه شتاب) انجام می‌شود. ۲- مجموع سهمیه تخصیص یافته بر اساس دو سهمیه اشاره شده در بند یک به وانت بارهایی که توسط متولیان امر ساماندهی شده‌اند و خدمات عمومی ارائه

می‌کنند، به تفکیک وانت بار تک‌سوز کم‌مصرف از ۱۲۰ تا ۴۰۰ لیتر و وانت بار تک‌سوز پر مصرف از ۲۰۰ تا ۴۰۰ لیتر متناسب با عملکرد خودرو و است. ۳- سهمیه تخصیصی به صورت لیترآژی برای تمام وانت بارها اعم از وانت بارهایی که خدمات عمومی ارائه می‌دهند یا به صورت شخصی استفاده می‌شوند، به صورت یکسان و یکپارچه در ابتدای هر ماه در کارت هوشمند سوخت شارژ می‌شود؛ بدیهی است وانت بارهایی که در بخش عمومی فعالیت دارند، سهمیه متناسب با عملکردشان را در قالب

سهمیه اعتباری توسط کارت بانکی دریافت خواهند کرد. ۴- برای توزیع عادلانه سوخت یارانه‌ای در حوزه خدمات عمومی به خصوص وانت بارها و همچنین به منظور حمایت از کسب و کارهای ارائه‌کننده خدمات عمومی، از ابتدای اسفندماه سال جاری سهمیه لیترآژی تمامی ناوگان وانت بار تک‌سوز کم‌مصرف از ۱۵۰ به ۱۲۰ لیتر و پر مصرف از ۲۵۰ به ۲۰۰ لیتر تغییر یافت که معادل ریالی این تغییرات تا سقف پرداختی فعلی جهت ناوگان ساماندهی شده در قالب سهمیه اعتباری جبران خواهد شد.»



دنده یک First gear

علی زراندوز

a.zarrandooz@autoworld.ir

احتمال با شدن درهای واردات صنعت قطعه‌سازی را تهدید می‌کند. **حاضر جواب:** این چه دری است که بسته ماندنش برای عده‌ای تهدید است و باز شدنش برای عده‌ای دیگر...؟! **ارزش سهام تسلا در مقایسه با ماه ژانویه ۲۰ درصد کاهش یافت و حالا دیگر ایلان ماسک مدیریت آن ثروتمند ترین مرد جهان نیست.** **حاضر جواب:** احتمالاً الان جناب ماسک دارد برای فرزندان این نصیحت را می‌نویسد که: پسرانم! به سهام‌تان و سلامتی‌تان نیازید که اولی به شبی بند است و دومی به تبی!

امسال برای بازار خودرو سالی پر نوسان و پرتالتهاب بود و قیمت خودرو صعوددهایی تاریخی را تجربه کرد. **حاضر جواب:** طفلی این کاوشگر «بشتکار» هم که کلی راه رفته تا مریخ، دید قیمت خودروهای مسافران را رسید به آنجا!

وزارت صمت به دنبال افزایش اختیارات خودروسازان است. **حاضر جواب:** در این حد که عروس خانم‌ها هم سر سفره عقد باید بگویند؛ با اجازه پند و مoadرم و بزرگ‌ت‌ها و خودروسازان؛ ب‌ها!

ارز، خودرو را از سکه انداخت. **حاضر جواب:** کلا در این طور موارد، لذتی که در بازنشر این شعر مولانا وجود دارد در هیچ چیز دیگر وجود ندارد؛ لاجرم هر کس که بالاتر نشست/استخوانش سخت‌تر خواهد شکست!

خودروهای بالای یک میلیارد تومان مشمول مالیات می‌شوند. **حاضر جواب:** البته دل آدم از این می‌سوزد که خودروهایی که اینجا یک میلیارد قیمت دارند و باید بابتشان مالیات داد، اگر بقیه جاهای دنیا داشته باشند، به شما یارانه هم می‌دهند!

تخفیف ۲۵ درصدی رئیس جمهور برای عوارضی آزادراه غدیر... **حاضر جواب:** بفرمایید... اصلاً کجای دنیا دیده‌اید رئیس جمهور بان همه مشغله، بایند در زمینه عوارض آزادراه، برای ملت چک و چانه بزنند و تخفیف بگیرند؟! **بگیرند!؟**

از ابتدای اسفندماه سال جاری سهمیه تمامی ناوگان وانت بار تک‌سوز کم‌مصرف از ۱۵۰ به ۱۲۰ لیتر و پر مصرف از ۲۵۰ به ۲۰۰ لیتر تغییر یافته است. **حاضر جواب:** برای سلطان خیابان‌ها که تا امروز همه برای گرفتن بنزین، دست جلوبی باکش دراز می‌کردند، افت دارد از این به بعد برای چند لیتر بنزین، دنبال باک بقیه خودروها باشد!

تجهیزات جدید و خیره‌کننده پلیس برای دستگیری ماشین‌های فراری... **حاضر جواب:** این طور قرتی بازی‌ها برای خارج است... این جفا فقط کافی است در بلندگو، خودرو فراری را تهدید به قطع سهمیه بنزین کنند، جفت پامی‌رود روی ترمز!

عصر خودروهایی بنزینی رو به پایان است. **حاضر جواب:** همه دل‌تنگی‌های خداحافظی از خودروهای بنزینی یک‌طرفه؛ دل‌کنند از این کارت سوخت و خاطرات شیرین شب‌های واریز سهمیه، یک طرف دیگر!

خسارت مستقیم کرونا به نظام حمل و نقل عمومی تهران ماهانه بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان است

ضد حمله مالی به کرونا در پایتخت



محمد مهدی حاتمی
m.hatami@autoworld.ir

هنوز آمار جمعی دقیقی در مورد زیان‌های اقتصادی ناشی از کرونا در ایران اعلام نشده است اما می‌توان حدس زد مجموع این زیان‌ها، به بیش از صدها هزار میلیارد تومان بالغ شده باشد و با تداوم همه‌گیری، به این مبالغ نیز اضافه خواهد شد. محاسبه زیان‌ها در زیربخش‌های اقتصادی اما آسان‌تر و معقول‌تر است و بر همین اساس، زیان‌ها در بخش حمل و نقل عمومی در برخی شهرها (از جمله در تهران) حدودی محاسبه شده‌اند. داده‌های آماری نشان می‌دهند نزدیک به یک سالی که از آغاز همه‌گیری در ایران می‌گذرد، تنها حدود ۸۰۰ میلیارد تومان خسارت مستقیم به مترو تهران وارد شده است. از آن سو، آن گونه که داده‌های آماری شهرداری تهران نشان می‌دهند، زیان ماهانه وارده به نظام حمل و نقل عمومی تهران که مترو تنها یکی از ارکان آن است نیز ماهانه به حدود ۱۰۰ میلیارد تومان می‌رسد! این در حالی است که عدم تحقق سهم شهرداری تهران از دریافتی مالی از سمت دولت نیز مزید بر علت شده و سال سختی را برای شهرداری تهران رقم زد؛ در این میان، شهرداری تهران قصد دارد برای نخستین بار با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، یک ضدحمله مالی به این وضعیت از خود نشان دهد.



را شاید بتوان به چند بخش کلی تقسیم کرد: زیان وارده به نظام درماتی و بیمه‌ای، زیان وارده به نظام اقتصادی و به طور کلی و زیان وارده به خانوارها در بی‌ابتلا یافت بر اثر کرونا.

ماموریت غیرممکن: محاسبه زیان ناشی از کرونا اما آیا می‌توان داده‌های دقیق تری در مورد هر یک از این زیربخش‌ها به دست آورد؟ احتمالاً بله. به‌طور مشخص، شاید بتوان زیان ناشی از همه‌گیری کرونا بر نظام حمل و نقل عمومی در شهری مانند تهران را به صورت عددی مشخص کرد. فریونوخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه چند روز پیش اعلام کرد مترو تهران در ۳ ماه نخست پس از اعلام همه‌گیری در سال ۱۳۹۸، تنها از محل فروش بلیت حدود ۲۰۰ میلیارد تومان خسارت دیده است، تعیین این موضوع به ۱۱ ماه که از این همه‌گیری می‌گذرد، خسارتی معادل حدود ۸۰۰ میلیارد تومان را نشان می‌دهد. این در حالی است که تعداد مسافران مترو از حدود روزانه ۲ میلیون مورد (بر حسب نفر-سفر) اکنون به کمتر از ۶۵۰ هزار مورد رسیده و در واقع رسیده که حدود ۷۰ درصد کاهش یافته است. علاوه بر این، مترو تهران در مقایسه با پایان سال ۱۳۹۶، شاهد افزایش حدود ۳۰۰ درصدی در هزینه‌های اجرایی خود

بوده اما میزان عدم تحقق بودجه این نهاد در یک سال گذشته به حدود ۷۰ درصد رسیده، با توجه به وضعیت مالی دولت، این موضوع البته دور از انتظار هم نبوده است. از آن سو، بر اساس آماری اعلامی کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران، به‌طور کلی همه‌گیری کرونا ماهانه حدود ۱۰۰ میلیارد تومان به نظام حمل و نقل عمومی تهران زیان وارد کرده، در حالی که عدم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی در تهران طی سال‌های اخیر، مشکل را حتی وخیم‌تر هم کرده است. بر این اساس، با توجه به آخرین طرح جامع حمل و نقل ریلی درون‌شهری، تهران تا پایان سال ۱۴۲۰ نیازمند تزریق نقدینگی سالانه ۲۰ هزار میلیارد تومانی به قیمت پایه سال ۱۳۹۹ است. تامین این میزان نقدینگی با توجه به وضعیت کنونی اقتصاد ایران و همچنین چشم‌انداز کوتاه‌مدت و میان‌مدت آن، دور از انتظار است.

مدیریت شهری تهران چه باید بکند؟ آیا با توجه به این تصویر نگران‌کننده از آینده سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی در تهران (و صد البته دیگر شهرهای ایران) راه‌حلی هم برای برون‌رفت از این وضعیت وجود دارد؟ به نظر می‌رسد پاسخ به این پرسش در استفاده دولت و

تعداد موارد فوت ثبت شده بر اثر ابتلا به ویروس کرونا در کشور، به تازگی مرز ۶۰ هزار نفر را رد کرده، در حالی که محاسبه زیان اقتصادی ناشی از این موضوع، به شدت دشوار و شاید حتی ناممکن است. از آن سو، میزان موارد ابتلا (اعم از درمان شده، در حال درمان یا فوت) به کرونا هم در ایران، از یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر عبور کرده است. میزان زیان‌های ناشی از کرونا

جدول شماره ۱۳۲۰ Cross Word

۱۵ ۱۴ ۱۳ ۱۲ ۱۱ ۱۰ ۹ ۸ ۷ ۶ ۵ ۴ ۳ ۲ ۱

۱																				
۲																				
۳																				
۴																				
۵																				
۶																				
۷																				
۸																				
۹																				
۱۰																				
۱۱																				
۱۲																				
۱۳																				
۱۴																				
۱۵																				

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۳۱۹

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	ر	ف	ن	ا	س	ا	ن	ا	س	ا	ن	ا	س	ا
۲	ا	و	ک	و	ه	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
۳	ن	ن	ز	و	ل	ا	ت	ا	ت	ن	ن	ن	ن	ن
۴	ا	و	و	و	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
۵	ر	ک	ت	ا	ی	ر	ر	ک	ت	ا	ی	ر	ر	ک
۶	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س
۷	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن
۸	م	ت	ا	س	ی	ش	ی	ش	ی	ش	ی	ش	ی	ش
۹	ه	و	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
۱۰	ا	ت	و	م	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا	ن
۱۱	ک	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
۱۲	ا	ر	ا	ر	ا	ر	ا	ر	ا	ر	ا	ر	ا	ر
۱۳	م	ه	ر	ا	م	ا	پ	ا	ر	س	ا	ب	ا	د
۱۴	ا	م	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
۱۵	س	ا	ن	ا	س	ا	ن	ا	س	ا	ن	ا	س	ا

۱- محصلی از فولکس واگن (در تصویر) - این وانت در کرمان خودرو تولید می‌شد ۲- الزام خودروسازان به پاس کردن این استاندارد ۳- این خودرو دیگر در ایران تولید نمی‌شود ۴- کیسه پول رئیس جمهور فرانسه در جنگ‌دوم جهانی ۵- یک رذن بی‌سرته به دفعات ۶- از این خودروساز ژاپنی دیگر خبری نیست - سیلیکون ناتمام - حرف تعجب ۷- کارشان راه بردن خودروهاست ۸- همان نهر ورود معنا می‌دهد - مند بی‌آغاز - شورولت صددرد برقی ۹- مجله به‌هم‌ریخته - این هم کوکنا در هم است - به منزل حیاط‌دار می‌گویند ۱۰- شکستن - مادر عرب - ضمیر اول شخص جمع - امر به پریدن می‌کند ۱۱- نفی عربی - اولی مدلی از نینسان دومی بزکوهی است - وسیله‌ای برای آسان روشن کردن خودروهای قدیمی ۱۲- عیب‌عار - دیتونا بود که حرف اول در آن درآمد - سرمایه‌آدم وقیح ۱۳- به‌معنای امضاست - از ماه‌های رومی است - لوله‌ای که دهان را به معده وصل می‌کند ۱۴- صریح - از مجلات معروف خودرویی جهان - حرف فاصله ۱۵- شرکت ایرانی که اتوبوس مونتاز می‌کند - کاروتجاری ساز کشور سوئد.

عمودی
۱- خودرو آمریکایی با تکرار حرف آخر ۲- نمایشگاه خودرویی فرانکفورت ۳- بدون گره - پسوندی است ۴- خودروساز سوئدی است - در تایرها نوجویندش - حرف افسوس ۵- شاسی بلند فول‌سایز هیوندای - علامت صفت برتر ۶- نشانه مفعولی - مادر همه است ۷- کاروتجاری ساز معروف ایرانی ۸- رانندگی با خودرو مجهز به آن آسان است ۹- از معروف ترین شرکت‌های بیمه دنیا - مدلی از اوایل ۱۰- نخستین ماه خورشیدی - وانت فول‌سایز دوچ - پانس در هم ۱۱- این هم هوس به‌هم‌ریخته است - از صیفی‌ها - اولی به معنای سیل و دومی صریح است ۱۲- در مان - از گروه‌های افراطی چنددهه قبل آمریکا - نام آذری - از ادات تشبیه ۱۳- مدلی از برند دوچ - اولی ماده‌ای فرار و دومی به معنای کافی است ۱۴- شهری در آفریقای جنوبی - همان چاله‌سرویس است ۱۵- محصول مشترک هیوندای و کرمان خودرو - نماینده رسمی شرکت تویوتا در ایران با تکرار حرف آخر.



Autoworld.ir

شنبه ۹ اسفند ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۳۷۲

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 تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۱۱ آصفهان ۱۱ شیراز ۱۶ مشهد ۹ تبریز ۹ ارومیه ۹ رشت ۱۴ گرگان ۱۲ ساری ۱۳ شهرکرد ۱۰ اهواز ۲۴ یزد ۱۳ کرمان ۱۴ بندرعباس ۲۷ زاهدان ۱۵





نیسان پشتیبان راگبی

نیسان ایرلند به مناسبت بازی تیم‌های ملی راگبی این کشور با فرانسه با این آگهی حمایت خود را از این تیم اعلام کرده است. نیسان لیف که پرفروش‌ترین خودرو پاک در ایرلند به‌شمار می‌رود، حمایت خود را با شال گردن‌های سبز (رنگ لباس تیم ملی ایرلند) در این آگهی نشان داده است.

ALWAYS SUPPORTING GREEN ENERGY.
Best of luck to Ireland tomorrow from the nation's leading electric vehicle, the Nissan LEAF.

حرف آخر
The Last Word



نهاد
علی بیگ زاده
روزنامه‌نگار

کمی صبور تر و مهربان تر باشیم!

خودرو جلویی لاک پشت‌وار حرکت می‌کند و راننده آن همانند تخته‌سنگی به فرمان چسبیده بود. با این که دستم را لحظه‌ای از روی بوق بر نمی‌داشتم، باز هم به من راه نمی‌داد. کم‌کم کنترل از دستم خارج می‌شد که ناگهان بر چسب کوچکی که روی شیشه عقب خودرو نصب شده بود، توجهم را به خود جلب کرد:

«دارای نقص فنی، خواهش می‌کنم صبور باشید!»

با خواندن آن، ناگهان بسیاری از مفاهیم در نظرم شکل دیگری پیدا کردند!

بلافاصله سرعتم را کاهش دادم. راستش را بخواهید حتی مراقب آن خودرو و راننده‌اش نیز بودم! در نهایت تنها چند دقیقه دیرتر به‌خانه رسیدم و مشکلی نیز پیش نیامد. اما چرا باید آن بر چسب به من تا این حد تلنگر می‌زد؟

یعنی اگر آن بر چسب را ندیده بودم، باز هم صوری به‌خرج می‌دادم؟ اصلاً چرا باید برای افزایش آستانه تحمل مردم به خودمان بر چسب بزنیم؟ با خود گفتم بعد از این روی پیشنهادی تمام مردم بر چسب‌هایی فرضی را در نظر خواهیم گرفت؛ تا شاید بتوانم با دیگران صبور تر و مهربان تر باشم! به‌عنوان مثال «بشان در حال مبارزه با بیماری سرطان است»، «این مرد به دلیل گذراندن مراحل طلاق، در بدم‌مخصه‌ای گرفتار شده است» یا آن که «او عزیزی را از دست داده است» و «این خانم که این‌گونه در صف خرید خشک و خشن برخورد می‌کند، امروز کارش را از دست داده است» و یک بر چسب دیگر که این روزها خبر از حال بد بسیاری از افراد می‌دهد: «به دلیل اوضاع آشفته اقتصادی، در شرایط طاقت‌فرسا و بد روحی و مالی قرار گرفته است» و صدها شاید و هزاران باید دیگر که می‌توانند به‌مثابه بر چسبی ما را از حال نامناسب یکدیگر با خبر کنند؛ شاید که مدارایمان با هم بیش تر شود. در آخر آن که مردم این روزها مشکلاتی ای بسا بزرگ دارند که ما از آن‌ها اطلاعی نداریم. بنابراین در چنین شرایطی حداقل کمی که می‌توانیم به یکدیگر بکنیم آن که تنها کمی صبور تر و مهربان تر باشیم.

زکته
آموزش

مراقب کمک‌فتر باشیم

هنگام راندن روی ناهمواری‌ها و دست‌اندازها، ضربه‌ها و ارتعاشات می‌تواند سبب ناراحتی و نارضایتی سرنشینان خودرو شود و به همین دلیل برای خودرو سیستم تعلیق طراحی شده و اصلی‌ترین و مهم‌ترین قطعه در آن نیز کمک‌فتر است. کمک‌فتر بیش‌تر از تعاش‌های وارده را جذب می‌کند و طبیعی است که مثل هر قطعه‌ای عمر مفیدی داشته باشد. اما گاه رانندگان از روی دست‌اندازها به سرعت عبور می‌کنند و به تبع آن زمینه برای خرابی کمک‌فتر فراهم می‌شود. در همین راستا باید توجه داشته باشید که زمان حرکت روی سرعت گیرها و دست‌اندازها، هم‌زمان هر دو لاستیک عقب و جلو خودرو را عبور دهید و در عین حال از گرفتن ترمز ناگهانی روی دست‌اندازها خودداری کنید. در واقع زمان حرکت روی سرعت گیرها نباید تنها یک سمت خودرو از روی آن عبور کند؛ زیرا این کار سبب فرسوده شدن سریع کمک‌فتر می‌شود.




باتری اسمارت

کیفیتی عالی
تکنولوژی هوشمند

مرکز ارتباط مشتریان ۱۶۵۲

آمیزه ای از دانش نوین و تجربه کهن