

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

هزینه ترخیص هر کامیون کارکرده حداقل یک میلیارد تومان است!

هنوز به‌طور رسمی اعلام نشده است که حتی یک دستگاه از این کشنده‌ها پلاک شده باشد. نوع خودروهای وارداتی یکی دیگر از اشکالات واردات کامیون‌های کارکرده است؛ تمام...

۹ صفحه

تقاضای خرید خودروهای چینی کاهش یافت

نبرد چینی‌ها در مارکتینگ برای کسب سهم بیشتر

تا حدود چندماه پیش تقاضای خرید انواع خودرو بالا بود و اوضاع به گونه‌ای...

۱۰ صفحه

مشاور ارشد صنعت خودرو

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

فعال‌سازی لیزینگ‌ها؛ نیازمند سرمایه‌گذاری ۲۵ هزار میلیارد تومانی

۳۲ صفحه

رئیس هیات‌مدیره کانون جایگاه‌داران سوخت

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد

دلایل کاهش شدید فروش بنزین سوپر

کاهش تقاضای بنزین سوپر موجب افزایش خواب

سرمایه جایگاه‌داران سوخت...

۱۵ صفحه



استارت Start
محمدعلی دیانتی زاده
عضو شورای سردبیری

پایان باز برای جهش تولید

سال ۱۳۹۹ در حالی به پایان می‌رسد که خودروسازان موفق شده‌اند افزایش تولید نسبی را در مقایسه با سال ۹۸ محقق کنند و تیراژ کل را از حدود ۷۵۹ هزار دستگاه در سال گذشته به...

۲ صفحه

تیترهای امروز
Titles

روند نزولی در بورس؛ قصه تکراری جاده‌مخصوصی‌ها
**شاخص مثبت هم صف فروش
خودروسازان را جمع نکرد!**

۵ صفحه

**بسترن B50؛ با کیفیت
اما سخت‌فروش**

۷ صفحه

**C کلاسی جدید؛ ستاره
دنباله‌دار اشتوتگارتی**

۸ صفحه

گفت‌وگوی «توموتیو نیوز» اروپا
با مدیرعامل جدید آستون‌مارتین
پوست‌اندازی در عصر جدید

۶ صفحه

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای بزرگراه آفریقا، ساختمان ۵، پلاک ۸، واحد ۶
کدپستی: ۱۵۱۴۹۴۷۴۳۱ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۰۰۷۱ / فکس: ۸۸۷۹۳۸۲۰

Asia Lent / **PREMIUM LOW-METALLIC BRAKE SHOES**

اکتان بوستر کاسپین

قدرت را حس کنید

foumanchimiegroupp
www.foumanchimie.com



هم همان طراحی داخلی رورو با صفحه آمپر دیجیتال و نمایشگر اطلاعاتی - سرگرمی ۱۰.۲ اینچی با بل کار پلی و اندروید اتو به چشم می خورد. گرم کن و تهویه صندلی ها، سیستم صوتی با هشت بلندگو و به روزسانی از راه دور نیز از دیگر ویژگی های قابل توجه این خودرو هستند. کارما GS-6 هم اکنون قابل خریداری است و اواخر امسال، نسخه تمام الکتریکی GS-e-6 هم به بازار خواهد آمد. قیمت پایه این نسخه از ۷۹.۹۰۰ دلار آغاز می شود و بر د آن به بیش از ۴۸۰ کیلومتر می رسد.

فصل بعدی سفر شرکت کارما با معرفی مدل جدید GS-6 آغاز شد. این خودرو در ظاهر قابل شناسایی است زیرا طراحی شیک مدل رورو GT را حفظ کرده اما از آن تر بوده و قیمت آن از ۸۳.۹۰۰ دلار آغاز می شود. GS-6 در سه تیپ مختلف با نام های استاندارد، لوکس و اسپرت به بازار عرضه می شود. کارما فعلا ویژگی های آن ها را اعلام نکرده اما برای هر سه تیپ می توان رنگ های ۲۱ یا ۲۲ اینچی را سفارش داد که سیستم ترمز برمیورا در خود پنهان می کنند. داخل GS-6 نیز آشنا به نظر می رسد زیرا در اینجا



نسخه ارزان تر محصولات اسپرت کارما

مشاور ارشد صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

فعال سازی لیزینگ ها؛ نیازمند سرمایه گذاری ۲۵۰ هزار

خودروساز وقتی می تواند طرح های توسعه ای خود را اجرا کند که درصد سودش کمی بالاتر از سود بانکی یا درصد تورم باشد

پایان باز برای جهش تولید



عضو شورای سردبیری



سال ۱۳۹۹ در حالی به پایان می رسد که خودروسازان موفق شده اند افزایش تولید نسبی را در مقایسه با سال ۹۸ محقق کنند و تیراژ کل را از حدود ۷۵۹ هزار دستگاه در سال گذشته به حدود ۹۰۰ هزار دستگاه تا پایان سال جاری برسانند. اما ظاهرا موعد تحقق جهش تولید به پایان بهار ۱۴۰۰ و اجرای کامل «بسته حمایتی» مربوط به آن منوط شده است.

با این حال هر یک از دو خودروساز کوشیده اند با افزایش

در صد داخلی سازی محصولات خود از این قافله عقب نمانند.

از یک سو در حالی سایپا از تولید ۴۰۰ هزار دستگاهی عبور کرده که تا دو سال پیش از هر ۴ خودرو تولیدی این خودروساز، یک خودرو مونتاژی یا محصول مشترک وجود داشت که با مشارکت شرکای خارجی این خودروساز اعم از رنو، برلیانس یا جانگن تولید می شد و از سه خودرو باقی مانده معادل ۲.۵ خودرو را پرآید تشکیل می داد.

اما در سال جاری، افزایش تولید در سایپا در غیاب پرآید و محصولات مشترک و به پشتوانه خودروهایی همچون تیبا، ساینو و کوییک و نیز مدل های جدید این خودروها رقم خورده است. شاهین هم که یک محصول به روز و کاملا جدید از سایپا است، پس از سال ها که پروژه آن متوقف بود، در دو سال گذشته به جریان افتاد و اکنون روی خط تولید است و به زودی تحویل به مشتری خواهد شد.

از سویی دیگر، ایران خودرو نیز در روزهای پایانی سال، در آستانه عبور از رکورد تولید ۵۰۰ هزار دستگاهی قرار دارد. ایران خودرو هم مانند سایپا در شرایط تحریم و کرونا توانست در زمینه توسعه محصولات خود گام های موثری بردارد و علاوه بر توسعه و ارتقای پنج محصول فعلی، طراحی و تولید انبوه محصول جدید تارا را با تکیه بر توان مهندسان داخلی و با همکاری مجموعه سازندگان زنجیره تامین آغاز کند.

ارتقای قوای محرکه، رونمایی موتور سه استوانه و همچنین تولید انبوه گیربکس شش سرعته مطابق با نقشه راه توسعه ایران خودرو از دیگر اقدامات مهم این خودروساز در مسیر کاهش مصرف سوخت بوده است. کاهش ۸۵ درصدی تعهدات معوق نیز محصل افزایش تولید و عرضه به بازار بوده است که تعداد باقی مانده از این تعهدات در روزهای پایانی سال به جز برخی محصولات مشترک به صفر خواهد رسید.

نظر شما در این خصوص چیست؟ اصولا روش های نرخ گذاری چگونه باید باشد؟

برای حل مساله قیمت چند راهکار وجود دارد؛ یکی از آنها فروش در حاشیه بازار بوده که بهترین روش محسوب می شود. اما شیوه دیگر بحث قیمت تمام شده به همراه یک سود معقول است تا خودروسازان بتوانند از زبان خارج شوند. البته به شرطی که سود خودروساز چند درصد بیشتر از سودهای بانکی یا تورم باید باشد، در این شرایط خودروسازی ها قرار است زبان کنند، دولت باید مابه التفاوت آن را بپردازد. در این جا اگر آزادسازی در مورد همه خودروها باشد، اتفاق خوبی است. به هر حال فروش با سود معقول یک قدم رو به جلو است.

این که گفته می شود قیمت برخی خودروهای کم تیراژ آزاد و خودروهای پر تیراژ همچنان توسط شورای رقابت قیمت گذاری می شوند، چه تاثیری بر صنعت خودرو خواهد داشت؟

اگر بخشی از خودروها مشمول قیمت گذاری آزاد و بخش دیگر کماکان از نظام دستوری تبعیت کنند، باز هم فایده ای برای صنعت خودرو ایجاد نخواهد شد. در این شرایط، قیمت ها باز هم غیر معقول خواهد بود و صف طولانی برای خودروهای داخلی که با نرخ تکلیفی عرضه می شوند، ایجاد خواهد شد. خودروسازان هم به منظور جبران بخشی از زیان خود مجبورند به بهای خودروهای کم تیراژ اضافه کنند. در نتیجه قیمت این خودروها هم نامعقول خواهد شد. پس باید به قیمت ها در تمام خودروها افزوده شود. تجربه افزایش بها در گذشته نشان داد هیچ مشکلی ایجاد نخواهد شد.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران دهه ۹۰ را با فراز و نشیب فراوان به پایان می رساند. ابتدای دهه ۹۰ با تیراژ تاریخی یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو و شروع و در سال های بعدی تیراژ به کمتر از نصف کاهش یافت حالا قرار است با بسته جهش اقتصادی تولید خودرو در سال آینده به یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو برسد. اما همچنان بحث قیمت در صنعت خودرو با مسائل پیچیده ای مواجه شده که یکی از آن ها عدم تناسب قیمت تمام شده با نرخ دستوری و بحث دیگر موضوع سهم های تودر تو در صنعت خودرو است. قیمت خودرو قرار است سال آینده در بخش خودروهای کم تیراژ آزاد شود. اما مساله مهم در این خصوص، قدرت خرید مشتری است. هر چقدر قیمت افزایش پیدا کند، تعداد متقاضیان کمتر خواهد شد و افراد بیشتری توانایی خرید خود را از دست می دهند. در این شرایط بحث فعال کردن صنعت لیزینگ نیز مطرح است؛ صنعتی که در سال های اخیر کم فروغ بوده و به گفته سعید مدنی، مشاور ارشد صنعت خودرو نیاز به ۲۵ هزار میلیارد تومان برای فعال سازی دارد.

قرار است قیمت گذاری در صنعت خودرو آزاد شود و تولید هم به یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال آینده برسد.

Flowmax Technology
روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com

نفت پارس

PARS LENT
www.parslent.com

لنت

لنت ترمز را فقط با نام پارس می شناسیم!



مشخصات سوزوکی سوئیفت جدید



پیش‌رانه نسل فعلی خواهند داشت. انتظار داریم سوزوکی سوئیفت جدید از ویژگی‌های ایمنی فعال و غیرفعال جدیدی برخوردار باشد. این خودرو دارای نسخه سوئیفت اسپرت به‌روز خواهد بود. گفته می‌شود تغییراتی نیز در پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱.۴ لیتری توربو کنونی رخ خواهد داد تا اثر می‌بیشتری داشته باشد و قدرت ۱۲۸ اسبی و گشتاور ۲۳۰ نیوتون‌متری آن نیز بهبود یابد. ظاهراً سوئیفت اسپرت جدید در سال ۲۰۲۳ از راه‌آورد خواهد رسید. ۵ ماه پیش سوزوکی نسخه فیس لیفت سوئیفت در بازار اروپا معرفی کرد.

نسل بعدی سوزوکی سوئیفت شاید اواسط سال ۲۰۲۳ معرفی شود. یکی از رسانه‌های ژاپنی می‌گوید پنجمین نسل سوئیفت از بهبودهایی در زمینه‌های مختلف از جمله پلت‌فرم جدید، سود خواهد برد. البته فعال‌مشخص نیست این پلت‌فرم نسخه ارتقا یافته کنونی بوده یا کاملاً توسعه یافته است. انتظار می‌رود حداقل دو پیش‌رانه برای سوئیفت جدید در نظر گرفته شود که یکی از نوع ۴ سیلندر ۱.۲ لیتری تنفس طبیعی و دیگری از نوع ۴ سیلندر ۱.۲ لیتری هیبرید ملایم است و مصرف سوخت و خروجی بهتری نسبت به

مادر هیات‌مدیره تعیین می‌کنند؛ به همین دلیل دولت حواسش به این ماجراست و برای این که جلوی این اتفاق را بگیرد، اقدام به تعیین مدیرعامل و هیات‌مدیره در خودروسازی‌ها می‌کند. بر این اساس، هر چند سال یک بار مدیران تعویض و برنامه‌های توسعه کیفی یا کمی معمولاً چندگانه می‌شوند و ناقص می‌مانند. بنابراین ابتدا باید تکلیف این سهام مشخص شود که در گزارش تحقیق و تفحص دوره قبلی هم در صنعت خودرو انجام و اعلام شده است.

در شرایط فعلی بخش عمده‌ای از جامعه توان خرید خودرو ندارند. در این شرایط اگر قیمت گذاری آزاد شود، بخش بزرگ‌تری توانایی خرید خود را از دست می‌دهند. چه اقدامی در این زمینه می‌توان انجام داد؟

با توجه به بنیه ضعیف مالی خودروسازان و اینکه قیمت‌ها به تدریج افزایش می‌یابند، مردم توان خرید نقدی خودرو یا اقساطی کوتاه‌مدت را نخواهند داشت. بنا بر محاسبات کارشناسان، باید مبلغی حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان از سوی بانک‌ها، بخش خصوصی و خودروسازان برای فعال‌سازی شرکت‌های لیزینگ سرمایه‌گذاری شود تا خودروها را به صورت اقساطی به مردم بفروشند. این پیشنهاد را چند سال قبل به وزیر وقت صمت ارائه کردیم؛ آن زمان لیزینگ‌ها با ۱۰ هزار میلیارد تومان فعال می‌شدند، اما حالا به بیش از ۲۵ هزار میلیارد تومان سرمایه‌نیاز است. خودروهای ارزان در بسیاری از کشورها به صورت اقساطی به مردم فروخته می‌شوند و نیاز به سرمایه‌گذاری اولیه دارد.

با چنین اقدامی هم بانک‌ها و هم شرکت‌های لیزینگ سود خواهند برد و هم خودروسازی می‌تواند تیراژ محصولات را افزایش دهد و با قیمت مناسب به فروش برساند. این یکی از وظایفی است که دولت باید در چارچوب فروش محصولات خودروسازی در نظر داشته باشد.

به نظر شما بعد از حل مساله قیمت گذاری، صنعت خودرو باید وارد چه مرحله‌ای شود؟ آیا در بحث کیفیت و صادرات تغییری به وجود خواهد آمد؟

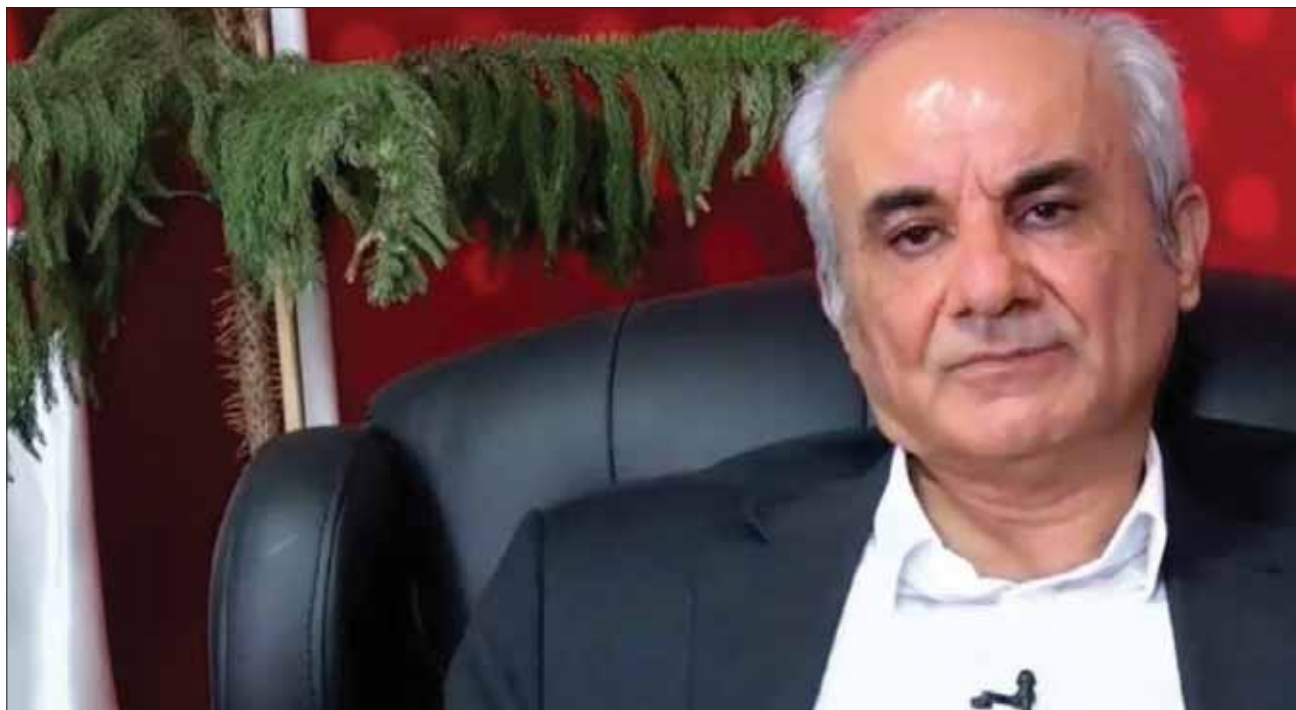
مشکلات خودروسازان صرفاً یکی دو مورد نیست؛ بحث قیمت‌گذاری اولویت نخست خودروسازان نیست، بلکه اولویت با تعیین تکلیف سهام این خودروسازان است. به نظر من، دلیل این که دولت دست از سر خودروسازان برنمی‌دارد، به خاطر ترکیب سهام‌داری شرکت‌های تودرتو در خودروسازی‌هاست.

خودروسازان سهام خود را به شرکت‌های زیرمجموعه خودشان فروخته‌اند. در واقع آن‌ها (هیات‌مدیره شرکت مادر) برای شرکت‌های زیرمجموعه هیات‌مدیره و مدیرعامل انتخاب کرده و شرکت‌های زیرمجموعه هم (به دلیل خرید سهام شرکت مادر) برای شرکت

نوربالا

پیشنهاد فعال‌سازی لیزینگ‌ها با ۱۰ هزار میلیارد تومان را چند سال قبل به وزیر وقت صمت ارائه کردیم. اما حالا باید مبلغی حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان از سوی بانک‌ها، بخش خصوصی و خودروسازان برای فعال‌سازی شرکت‌های لیزینگ سرمایه‌گذاری شود تا بتوانند خودروها را با اقساط بلندمدت به مردم بفروشند

زار میلیارد تومانی



www.iranlent.com



ایرانلنت

حرکت مطمئن توقف ایمن



واحد فروش ۴۴۹۰۵۵۵۳
تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج
Sales@iranlent.com
صدای مشتریان ۴۴۹۰۴۰۰۲



۲.۵ لیتری توربو با قدرت ۳۰۰ اسب بخار مجهز شده، بنابراین خروجی آن ۱۴۵ اسب بخار بیشتر از نسخه ۲ لیتری مدل قبلی است. این افزایش قدرت با هزینه بیشتری همراه بوده به گونه‌ای که قیمت مدل دینفرانسیل عقب و چهار چرخ عقب استیونگر ۲۰۲۲ به ترتیب از ۳۷۱۲۵ و ۲۹۲۳۵ دلار شروع می‌شود. برخی معتقدند بازار خودروهای اسپرت طرفداران زیادی ندارد و رقابت زیادی جا را برای استیونگر تنگ کرده‌اند اما مدیران کیا به دنبال عرضه اندام در این بخش از بازار هستند.

کیا استیونگر اولین بار اوایل سال ۲۰۱۸ و به عنوان پاسخ این خودرو ساز کره‌ای به رقیب اسپرت وارد بازار شد. گفته می‌شود جدیدترین نسخه استیونگر یعنی مدل ۲۰۲۲ دوباره به بازار آمریکا باز می‌گردد. TKCB مدعی است این اطلاعات کاملا درست هستند و توسط منابع مطلع تایید شده‌اند اما صرف نظر از این موارد باید گفت جدیدترین نسخه استیونگر رقیبی قابل‌اعتنا به نظر می‌رسد؛ اما چه چیزهایی تغییر کرده‌اند؟ نخست آنکه زیر کاپوت استیونگر تغییراتی رخ داده است. مدل پایه به پیش‌ران ۴ سیلندر



کیا استیونگر نسخه پایه به بازار آمریکا برمی‌گردد



نگاه View

رضا رضایی
عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن، نیرومحرکه و قطعه‌سازی

بی توجهی خودروسازان به اصلاح سه‌ماهه قراردادها

قراردادهای بین خودروسازان و قطعه‌سازان همیشه یک‌طرفه و به نفع خودروساز بوده اما آنالیز قرارداد و مفاد مندرج در آن مورد اعتراض قطعه‌سازان است، در واقع مانند قیمت گذاری خودرو که بیش از ۱۰ سال از آن می‌گذرد ولی همچنان اصلاحی انجام نشده است. با وجود تاکید بر اصلاح قراردادها اما تاکنون نتوانسته‌ایم به یک چارچوب در قراردادها دست یابیم. اگر قطعه‌ساز تا امروز به صورت کامل در زبانی دهی بود، به طور قطع دوام نمی‌آورد. در نهایت به یک توافق الکنگکی دست خواهیم یافت اما آنچه مسلم است، قطعه‌سازان با کمترین حمایت به سطح فعلی رسیده‌اند. شرایط قطعه‌سازان نباید با رقیبان خود در دنیا تفاوت چندانی داشته باشد اما تاکنون چارچوب اساسی برای قراردادها قطعه‌سازان تعریف و از آنها حمایت نشده است. هم‌اکنون نرخ ارز در قراردادهای قطعه‌سازان ۱۸ هزار تومان محاسبه می‌شود، شنیده‌ها حاکی از آن است که این رقم تا ۲۲ هزار تومان افزایش خواهد یافت حال این موضوع الگویی تعریف شده و مسود موقت دو خودروساز نیز قرار گرفته است.

بر اساس توافق انجام شده بین ایران خودرو، سایپا و زیر مجموعه‌های این شرکت‌ها با قطعه‌سازان، به روزرسانی قراردادها قطعه‌سازان آغاز و برای هر ماه یک نرخ ارز (به صورت میانگین) در نظر گرفته شده البته قرار است میانگین فصلی نرخ ارز نیز بر اساس فرمول‌های داخلی محاسبه شود. از سوی دیگر زنجیره تامین به تدریج در حال ارسال درخواست‌های خود است و بر این اساس به زودی همه قراردادها به صورت علی‌الحساب اصلاح خواهند شد. خودروسازان ملزم به بازنگری قراردادهای قطعه‌سازان هر سه ماه یکبار هستند، اما در عمل این اتفاق هر شش ماه یکبار رخ می‌دهد. هر چند این اصلاح در توافق با قطعه‌سازان و با توجه به نرخ دلار صورت می‌گیرد اما به هزینه‌ها افزایش آن در قراردادهای توجه نمی‌شود.

قراردادهای اصلاح شده مربوط به شش ماهه سال ۹۸ هستند در حالی که بررسی قیمت‌ها از پایان شهریور ماه سال گذشته تا امروز نشان از افزایش بیش از ۵۰ درصدی هزینه‌ها دارد. هنوز کف و سقف قیمتی برای قطعات در نظر گرفته نشده زیرا ماژول به ماژول و قطعه به قطعه هزینه‌ها و تاثیرات نرخ ارز متفاوت است. هر چند تاکنون بیشتر قراردادهای روز شده‌اند اما روش مشخصی تعیین نشده است، بنابراین قانونی در این باره وجود ندارد.



نتایج آزمون‌های ایمنی بر خورد با عابر پیاده موجب شد:

تایید ایمنی «تارا» در مراجع بین‌المللی

تارا با هر دو استاندارد مورد تست و تایید قرار گرفته است

سایپکو گفت: «در تولید تارا از نسل جدید موتور TU5 بهره گرفته شده است؛ موتور +TU5 از توان و گشتاور بالاتر و مصرف سوخت کمتری نسبت به موتور TU5 برخوردار است و استاندارد آلاینده‌ها را دارد.» حبیب جلالی با اشاره به برخی مشخصات تارا خاطر نشان کرد: «این خودرو مجهز به مولتی مدیا، ایربگ‌های جانبی (برای وار بانت گیربکس اتوماتیک) و سیستم‌های مختلف ایمنی است که مشتریان توجه ویژه‌ای به آن خواهند داشت. از مشخصات استاندارد این محصول، سامانه کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) و فرمان برقی خواهد بود.» وی با بیان این که بدنه محکم و ایمن یکی از مشخصات برجسته خودرو تارا است که در تولید آن از نوع خاص فولاد با استحکام بسیار بالا استفاده شده، افزود: «از دیگر ویژگی‌های پروژه تارا این است که چه در سطح بدنه و چه در سطح قطعات پلیمری، هم‌زمان با تعریف و اجرای پروژه از ظرفیت‌های بالای قالب‌سازان داخلی حداکثر استفاده شده است.» جلالی ادامه داد: «برای تولید تارا از خطوط رباتیک در فرآیندهای جوش و پرس قطعات استفاده می‌شود. در این پروژه علاوه بر استفاده از ظرفیت‌های موجود سازندگان، ظرفیت جدید و خطوط جدیدی در شرکت‌های قطعه‌ساز ایجاد شده است؛ بدین ترتیب سعی شده تا این خطوط جدید با اتوماسیون جدید و با استفاده از تکنولوژی‌های روز تجهیز

شوند تا بتوانیم قطعات مورد نیاز را با توجه به سطح کیفی تعریف شده ایران خودرو تولید کنیم و تحویل دهیم.» وی با بیان این که تارا یکی از خودروهای به روز با امکانات بسیار مورد پسند مشتریان است، تصریح کرد: «با توجه به کیفیت بالای قطعات و مجموعه‌های این محصول، در صورت رفع تحریم‌ها به راحتی قابلیت صادرات به کشورهای مختلف را خواهد داشت.»

طلوع ستاره پنجم در افق تارا

سطح کیفیت خودرو تارا پس از گذشت سه ماه از تولید انبوه و عرضه به بازار، بر اساس شاخص‌های ارزشیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و نظرسنجی از مشتریان تعیین خواهد شد. اندازه گیری این شاخص نیازمند پیمایش سه‌ماهه خودرو توسط مشتریان است. بنابراین تعیین سطح کیفی محصول تارا پس از تحویل دهی به مشتریان و پیمایش سه‌ماهه و تعیین نتایج شاخص بررسی اولیه کیفیت از نگاه آنان صورت می‌پذیرد که هدف گذاری انجام شده در ایران خودرو، کسب پنج ستاره کیفی برای محصول تارا است. شاخص بررسی اولیه کیفیت (IQS) که بیانگر تعداد ایرادات عنوان شده توسط مشتریان به ازای هر صد دستگاه خودرو است، از جمله شاخص‌های مهمی است که در سال‌های اخیر برای سنجش رضایت مصرف کنندگان خودروهای تولید داخل مورد استفاده قرار می‌گیرد. این شاخص با بهینه‌سازی شاخص‌های معتبر بین‌المللی استخراج شده و نتایج آن گویای میزان رضایت مشتریان از سطح کیفیت محصولات است. شاخص بررسی اولیه کیفیت، خودرو را پس از تولید و حین مصرف توسط مشتریان مورد ارزیابی قرار می‌دهد. این بررسی در فاصله زمانی سه ماهه پس از تحویل خودرو، از مصرف کنندگان صورت می‌گیرد و به همین جهت تعیین سطح کیفیت خودروهای جدید، فاصله زمانی سه‌ماهه با زمان ورود به بازار دارد. محصول تارا نیز که در آستانه تولید انبوه قرار دارد از این قاعده مستثنی نیست و با سپری شدن سه ماه از عرضه به بازار، وارد جدول ارزشیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران خواهد شد. فرایند ارزشیابی و بازرسی خودروها نیز سال‌هاست که بر اساس استاندارد ملی اجرا می‌شود. این فرایند عیوب کیفی خودرو و حین تولید انبوه و پس از اتمام مراحل پروژه بر اساس طرح کیفیت را بررسی می‌کند و کیفیت خودروها را در زمان خروج از خط تولید و پس از تجاری‌سازی نهایی مورد ارزیابی قرار می‌دهد. این فرایند در حال حاضر برای محصول جدید ایران خودرو نیز توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران به صورت کامل در حال اجراست.

مدیر مهندسی خودرو در پروژه «تارا» اعلام کرد: «تارا تنها خودرو داخلی و با نشان ایرانی است که علاوه بر استانداردهای تصادف از روه‌رو و تصادف از پهلو، موفق به دریافت تاییدیه استاندارد ایمنی بر خورد با عابر پیاده شده است.» محسن رضایی منش از موفقیت محصول تارا در آزمون‌های ایمنی عابر پیاده در تصادفات جاده‌ای (Pedestrian Safety Test) خبر داد و گفت: «نتایج این آزمون مورد تایید مراجع رسمی بین‌المللی قرار گرفته است.» وی افزود: «این آزمون‌ها در مراکز تست معتبر اروپایی مانند اسپانیا و آلمان، منطبق با استانداردهای روز بین‌المللی و با حضور بازرسان و نمایندگان قانونی مراجع صدور تاییدیه اروپایی ایمارک (E-mark) انجام شده است و تارا با کسب نتایج عالی موفق شد تمامی الزامات استانداردهای مربوط را تأمین کند و مورد تایید قرار گیرد.»



علیرضا جابتی

ajabeti@autoworld.ir

آمدادگی تارا برای ورود به بازار اروپا رضایی منش با تاکید بر توجه به ایمنی عابر پیاده علاوه بر سرنشینان در استانداردهای روز دنیا، اظهار کرد: «آزمون ایمنی عابر پیاده که شبیه‌سازی تصادف خودرو با عابر پیاده است، بر اساس استانداردهای اروپایی ECE-R127 و ECE/78/2009 انجام می‌شود. این آزمون دارای دو بخش اصلی بر خورد سسر با نقاط مختلف در موتور و بر خورد با نقاط مختلف سپر است.» مدیر مهندسی خودرو در پروژه تارا با بیان این که خودرو تارا با هر دو استاندارد مورد تست و تایید قرار گرفته است، گفت: «مراحل قانونی صدور تاییدیه رسمی ایمارک اروپایی کارسازی شده است. همچنین علاوه بر انجام تست‌های آزمایشگاهی، محاسبات عددی و شبیه‌سازی‌های مهندسی تصادف عابر پیاده نیز در مراحل مختلف طراحی و تولید خودرو تارا انجام شده است.» بر اساس این گزارش، استانداردهای ایمنی عابر پیاده ECE-R127، استانداردهای روز اروپا و یکی از الزامات ورود به بازار این کشورها به شمار می‌رود. با نتایج کسب شده از آزمون‌های این استاندارد، محصول تارا آمادگی ورود به بازار اروپا را دارد.

کیفیت؛ زمینه‌ساز اصلی برای صادرات تارا در همیم راستا، معاون طراحی مهندسی و خودکفایی

کیفیت؛ زمینه‌ساز اصلی برای صادرات تارا در همیم راستا، معاون طراحی مهندسی و خودکفایی

پیگیری يك موضوع Follow up



سیدمرتضی افقه کارشناس اقتصاد

صنعت خودرو همچنان گرفتار معضلات قدیمی

یکی از موضوعاتی که طی دهه‌های گذشته گریبانگیر خودروسازی کشور بوده، دست و پنجه نرم کردن با کمبود نقدینگی در این صنعت است که البته سوال‌های متعددی در این صنعت بوده است. در ادامه سیدمرتضی افقه کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بیان نظرات خود می‌پردازد.

نظر شما برای کاهش مشکلات صنعت خودرو و مدیران و تصمیم‌گیران این حوزه چه برنامه‌هایی را باید دنبال کنند؟

باید توجه داشت وضعیت خودروسازی کشور نیازمند بازنگری جدی است. باید مشخص شود این صنعت چه اهدافی را دنبال می‌کند و چه استراتژی و برنامه مدونی برای تکامل و رشد در دستور کار دارد. البته طراحی‌های جدید محصولات خودروسازان بزرگ توانسته است زمینه‌های لازم برای تغییر و تحول در صنعت خودرو و کشور را ایجاد کند؛ به طوری که در سال جاری بازم یکی از بخش‌های اثرگذار اقتصاد کشور بوده است.

برای تحقق جهش تولید در سال ۱۴۰۰ چه پیش‌نیازهایی را باید در نظر بگیرند؟

تحقق اهداف مندرج در قراردادها و تفاهم‌نامه‌های بین خودروسازان و زنجیره تامین قطعات، رشد تولید خودرو را به دنبال دارد. از جمله آثار مثبتی که می‌توان در سال آینده به آن دست یافت، ایجاد سرمایه در گردش با فروش اوراق مشارکت گام است. هر چند این اوراق هنوز نتوانسته مشکلات این صنعت را بر طرف کند اما انتظار اینکه یک‌باره همه مشکلات با تزریق پول رفع شود نیز درست نخواهد بود.

آیا برنامه‌های تولید برای سال آینده از سوی خودروسازان قابل اجراست؟

باید به این نکته توجه داشت وضع کنونی صنعت خودرو ناشی از عوامل مختلفی است. اما به نظر می‌رسد افزایش میزان تولید و تاکید بر اعتماد مردم برای ایجاد اشتغال نمی‌تواند گزینه مطمئنی برای پیشبرد اهداف این صنعت باشد. به بیان دیگر صنعت خودرو کشور همچنان با مساله کیفیت، قیمت، افزایش نهادهای تولید، نیروی کار مازاد، عدم رقابت پذیری، کاهش چشمگیر صادرات و مشکلاتی از این قبیل دست‌وپنجه نرم می‌کند. البته رسیدن به این میزان تولید از نظر زیرساختی قابل تحقق است.

زاپاس Spare Tire

ظرفیت پذیرش مدرن‌ترین مرکز خدمات گروه بهمن دوبرابر می‌شود



پروتکل‌های بهداشتی در این مجموعه گفت: «برای هر مشتری در لحظه ورود یک بسته بهداشتی در نظر گرفته شده است، همچنین از ابتدای پذیرش تا ترخیص خودرو از روکش‌های یکبار مصرف برای پوشش فرمان خودرو استفاده می‌شود.» تصریح کرد: «تمام قطعات نیز از شرکت مادر و اورجینال تامین می‌شوند و دارای هولوگرام و ۶ ماه یا ۱۰ هزار کیلومتر ضمانت هستند.»

این که مشتریان می‌توانند به صورت آنلاین با حضور در گالری و اقامت در فضای که مشرف به تعمیرگاه است، لحظه به لحظه عملیات سرویس را از نزدیک ببینند و از اینترنت رایگان نیز استفاده کنند.» براهنی ادامه داد: «این خدمات رضایت مشتریان افزایش داده است که نتایج آن را در ارزیابی ماه‌های آینده شرکت ISQI خواهیم دید.» مدیر تعمیرگاه مرکزی بهمن در خصوص رعایت

گفت: «یکی از خدمات جدید در این مرکز خدمات، وجود مشاور پذیرش آقا و خانم است که از بدو ورود تا انتهای ترخیص خودرو، با مشتری همراه خواهد بود. بدین منظور نیروی انسانی این بخش دوبرابر شده است.» وی افزود: «راه‌اندازی کافی‌شاپ رایگان، فضای بازی کودک، استفاده از میلمان و میزهای پذیرش استاندارد از دیگر تغییرات این مرکز محسوب می‌شوند. ضمن

مرکز پذیرش مدرن بهمن، در فضایی بالغ بر ۱۱۰۰ مترمربع به عنوان سالن پذیرش و ۱۸۰۰ مترمربع به عنوان سالن تعمیرگاه با جدیدترین تجهیزات مطابق با استانداردهای جهانی خدمات پس از فروش خودرو طراحی شده است که با اتمام فاز دوم، ظرفیت روزانه پذیرش از ۸۵ به ۲۱۰ دستگاه خودرو افزایش می‌یابد. علیرضا بیراهنی، مدیر تعمیرگاه مرکزی گروه بهمن



پیش‌رانه جدید نسخه پلاگین-هیبرید میتسویشی اوتلندر



هر چند میتسویشی، نسل جدید اوتلندر را معرفی کرده است اما کسانی که خواهان نسخه پلاگین-هیبرید این کراس اوور هستند باید سراغ نسل قبلی بروند. حال میتسویشی نسخه به‌روز اوتلندر پلاگین-هیبرید را برای مدل ۲۰۲۱ معرفی کرده است. هر چند در ظاهر به نظر نمی‌رسد این خودرو تفاوتی نسبت به نسخه قبلی داشته باشد اما قوای محرکه آن با قدرت بیشتر و باتری بزرگ‌تر ارتقا پیدا کرده است. اوتلندر پلاگین-هیبرید مدل ۲۰۲۱ به یک پیش‌ران ۲.۴ لیتری چهار سیلندر جدید مجهز شده که ۱۲۶ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ گشتاور دارد. این موتور جایگزین

نمونه ۲ لیتری قبلی است که ۱۱۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۶ نیوتون‌متر گشتاور داشت. موتور الکتریکی که روی محور عقب قرار دارد نیز به جای ۸۰ اسب‌بخار، ۹۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. در نتیجه این ارتقاها، مجموع خروجی قوای محرکه اوتلندر PHEV به ۲۲۱ اسب‌بخار رسیده است. اما علاوه بر قدرت بیشتر، باتری‌های ۱۲ کیلووات ساعتی اوتلندر نیز حالا با نمونه‌های بزرگ‌تر ۱۳.۸ کیلووات ساعتی جایگزین شده‌اند که برد تمام‌الکتریکی خودرو را از ۳۵ به ۴۰ کیلومتر افزایش داده است.

تلگرام Telegram

چالش تامین مواد اولیه سازندگان و ابهام در جهش تولید در سال ۱۴۰۰

این روزها در کنار چالش نحوه تامین فولاد و کاهش چشمگیر سهمیه مواد اولیه قطعه‌سازان و خودروسازان، موضوع سامانه بهین‌یاب و ایرادهای آن نیز موجب سردرگمی و مشکلات جدی برای بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی در کشور شده است.

فرهاد بهنید، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران:

سامانه بهین‌یاب و تامین مواد اولیه، نقایص و ایرادهای دارد اما به‌رغم پیگیری و مراجعات قطعه‌سازان تاکنون هیچ مرجعی به صراحت اعلام نکرده است چه حوزه‌ای باید مشکلات مربوط به این سامانه را برطرف کند. وزارت صمت نیز در پاسخ عنوان می‌کند در این زمینه نمی‌تواند اقدامی انجام دهد.



موسی تریبی، فعال قطعه‌سازی:

در حال حاضر قطعه‌سازان با استفاده از ذخیره مواد اولیه توان تولید دارند اما در سال ۱۴۰۰ یا کاملاً متوقف خواهند شد یا ظرفیت تولید آن‌ها به شدت کاهش خواهد یافت. این یعنی عرضه خودروها به کسری مواد اولیه کاهش خواهد یافت.



فرهاد بهنید، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران:

متأسفانه اخیراً بحثی بین فولادی‌ها و وزارت صمت بر سر نرخ گذاری، صادرات فولاد و افزایش بهای مواد اولیه ورودی به صنعت فولاد در گرفت که اعتراض فولادسازان را نیز به همراه داشت. این مسائل و طرح ایراد به جریان برون‌سپاری موجب شد فولادسازان میزان عرضه به تولیدکنندگان را کاهش دهند.



یک مساله؛ یک پیشنهاد Suggestion

چرخش چرخ خودروسازان بر مدار زیان‌دهی با قیمت‌های دستوری

تولید همچنان زیان‌ده خواهد بود.



سیامک مقتدری عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور

یک مساله

بهای تمام‌شده علاوه بر هزینه‌های تولید، متناثر از هزینه‌های سربار است اما در مقابل افزایش تیراژ و سرشکن آن، از قیمت تمام‌شده تولید می‌کاهد. اگر محصولی زیان‌ده باشد و رشد تیراژ و سرشکن هزینه‌ها بر تیراژ نیز نتواند زیان‌های وارد را جبران موثر کند در نتیجه

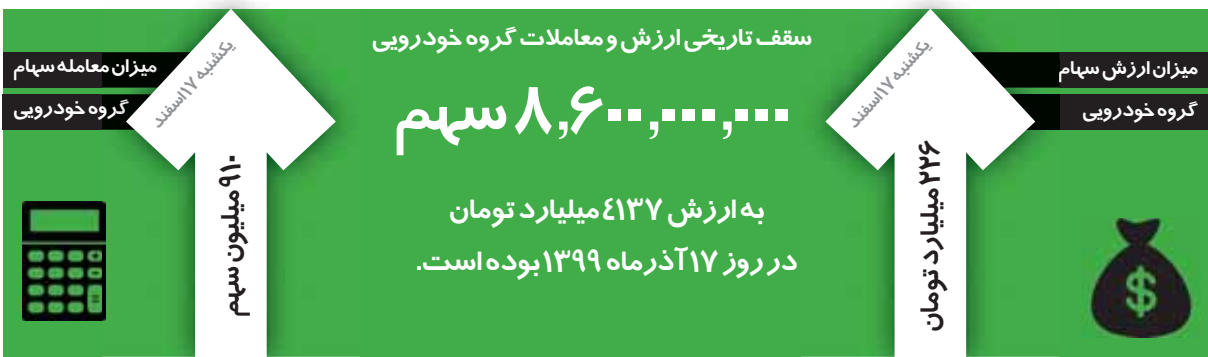
یک پیشنهاد

حتی اگر بهای تمام‌شده یک محصول شامل قیمت مواد اولیه و هزینه‌های مستقیم دستمزد، بیشتر از قیمت یک محصول باشد، هر چقدر که سربار به سمت صفر میل کند، کاهش قیمت تمام‌شده محقق خواهد شد. نرخ مصوب خودرو و بسیار کمتر از هزینه‌های تمام‌شده است و در واقع معضل اصلی خودروسازان به‌شمار می‌رود به گونه‌ای که حتی افزایش ۲۰ درصدی قیمت خودرو نیز تاکنون قادر به پوشش هزینه‌ها نبوده است. با وجود رشد سه‌برابری

نرخ فولاد یا مواد اولیه پتروشیمی طی امسال اما روند افزایش قیمت در خصوص محصولات خودروسازان ساری و جاری نبوده است. حتی در صورت خروج دولت از سهامداری خودروسازان به دلیل اعمال قیمت‌های دستوری، همچنان چرخ تولید بر مدار زیان‌دهی خواهد چرخید. با افزایش زبان‌های انباشته، صنعتگران از جمله خودروسازان ناچار به افت تولید می‌شوند که این امر به کاهش عرضه می‌انجامد آن‌هم در حالی که تقاضا همچنان رو به‌فزونی است. بنابراین عرضه باید زیاد شود اما این امر زمانی عملیاتی خواهد شد که محصول برای تولیدکننده سودآور باشد.

روند نزولی در بورس؛ قصه تکراری جاده مخصوصی‌ها

شاخص مثبت هم‌صف فروش خودروسازان را جمع نکرد!



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز شنبه ۱۶ اسفند بالغ بر ۲۲ میلیارد تومان بوده است. میزان معاملات گروه خودرویی طی روز طای بالغ بر ۴۷ میلیون سهم بوده است.



رامین بیات r.bayat@autoworld.ir

روز گذشته و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی طی هفته جاری، نمادهای این صنعت بورسی بار دیگر روند نزولی خود را ادامه دادند تا جایی که شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، آهنگری تراکتورسازی ایران، پارس خودرو، صنایع ریخته‌گری ایران، مهندسی نصیر ماشین، سایپادیزل، رینگ‌سازی مشهد، موتورسازان تراکتورسازی ایران و ایرکا پارت صنعت منفی خوردند و در مقابل هیچ نمادی

مثبت نشد. همچنین روز یکشنبه در گروه خودرویی طی ۲۳ هزار نوبت معاملاتی، ۹۱۰ میلیون سهم به ارزش ۲۲۶ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورسی تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۲۱۴ هزار میلیارد تومان شد. شاخص کل بورس نیز دیروز با افزایش بیش از ۵ هزار واحدی در تراز یک میلیون و ۱۷۵ هزار واحدی قرار گرفت.

شرکت‌هایی که در پی نقد کردن سهام خود در بازارند فعالان بازار سهام معتقدند بازار سهام از لحاظ تکنیکالی و بنیادی در شرایط خوبی قرار دارد، اما با وجود اقداماتی که برای بهبود وضعیت بازار انجام شده است، همچنان بورس در موقعیت نزولی قرار دارد و این امر در افزایش

ترس و نگرانی سهام‌داران تاثیرگذار بوده؛ این درحالی است که هیچ‌گاه در اسفندماه شاهد بازاری مثبت در روند معاملات بورس نبوده‌ایم. این موضوع که به‌شدت بر روند اصلاحی بازار تاثیرگذار بوده است، به شرکت‌هایی برمی‌گردد که به دلیل کسب نقدینگی در پی نقد کردن سهام خود در بازارند.

پیش‌بینی وضعیت بورس در ایام کاری نوروز به نظر می‌رسد روند فرسایشی بازار سهام تا پایان سال نیز به همین منوال ادامه پیدا کند و نباید انتظار رخ دادن اتفاق خاصی را داشت. از سسوی دیگر، در ایام کاری نوروز نیز باتوجه به این‌که به‌طور سنتی از حجم و ارزش معاملات کاسته می‌شود، به نظر می‌رسد بورس قدرت چندانی برای طی کردن یک مسیر رو به‌رشد را نداشته باشد.

ویژه‌ها

خبر آزادسازی پول‌های بلوکه‌شده قیمت خودرو را کاهش داد

نایب‌رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو گفت: «بازار خودرو دوباره دچار رکود و کاهش قیمت شد. ریشه کار در کشور ما وابسته به دلار است؛ دیروز که در مورد پول‌های بلوکه‌شده ایران در عراق صحبت شد، دلار به ۲۴ هزار و ۵۰۰ تومان رسید و انتظار کاهش



دیگه چه خبر؟

تمدید تخصیص سهمیه ورق مورد نیاز خودروسازان تا فروردین



رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (یدرو) از تمدید تخصیص سهمیه ورق مورد نیاز آنها تا پایان فروردین ماه ۱۴۰۰ خبر داد. محسن صالحی‌نیا در نامه‌ای خطاب به مدیران عامل دو شرکت بزرگ خودروسازی کشور آورده است: «مقرر شد مهلت تخصیص ورق

خودروسازان به صورت عرضه اختصاصی متناسب با سهمیه مورد نیاز، برای فروردین ماه سال آتی (یک دوره) تمدید شود و پس از آن تمام خودروسازان و قطعه‌سازان موظف هستند برای تامین ورق مورد نیاز خود از طریق دریافت کد بورسی و ثبت‌نام در سامانه بهین‌یاب اقدام کنند.»

اینفوگرافیک Infography

عددگرافیک Numerat Graphy



قیمت گذاری شده است. فورد در گزارش ماه فوریه خود، از این پیکاپ با عنوان «C-PickUp» یاد کرده و سخنگوی فورد گفته است این شرکت نظری در مورد پیکاپ جدید ندارد و اطلاعات خاصی ارائه نخواهد کرد. با این وجود، عکسی که از این خودرو منتشر شده است، از یک پیکاپ جمع و جور خبر می‌دهد. این ۲۱ خودرو تولیدی، احتمالاً مدل‌های اولیه فورد هستند و پیش‌بینی می‌شود فروش آن‌ها از اوایل سال آینده به‌عنوان مدل ۲۰۲۲ آغاز شود.

فورد ماه گذشته ۲۱ دستگاه پیکاپ کوچک جمع‌وجور را در کارخانه خود در هموسیلو مکزیک (کارخانه تولید Bronco Sport) تولید کرد. خودرو جدید پیکاپ تک‌بندنه 2022 Maverick است که با کراس‌اوور برانکو اسپرت اشتراکاتی دارد. فورد در اوایل سال گذشته به‌نمایش‌های خود اعلام کرده است تولید پیکاپ کوچک جدید با قیمت زیر ۲۰ هزار دلار آغاز می‌شود؛ اما این موضوع بعد به‌منظر می‌رسد. چرا که برانکو اسپرت بیش از ۲۸ هزار دلار

فورد «موریگ» جدید روی خط تولید مکزیک رفت



جدیدترین خودرو برقی آمریکا یک سه چرخ است



اگر نگاه کوتاهی به تاریخ صنعت خودرو داشته باشیم، درمی‌یابیم که به‌خودروهای مختلف در هر دوره توجه ویژه شده است و سال‌ها پیش خودروهای سه‌چرخ در مدل‌های متنوع به‌دلایل مختلف که بیش‌تر متوجه ابعاد کوچک‌تر و مصرف سوخت کمتر آن‌ها بود، تولید می‌شدند. جالب است که این روند در چند سال اخیر نیز به‌شدت دنبال شده است. امروز اما برخی شرکت‌های کوچک در کنار خودروهای بزرگ و چندمحوره، هنوز هم خودروهای سه‌چرخ جاده‌ای یا مخصوص پیست عرضه می‌کنند. همه ما به‌وجود خودروهای چهار چرخ عادت کرده‌ایم و به‌محض دیدن یک مدل سه‌چرخ با خنده و شاید کمی تحسین

سازنده و خریدار واکنش نشان می‌دهیم. شرکت خودروسازی مورگان (Morgan) بریتانیا به‌واسطه رویکرد متفاوت در ساخت خودرو، یکی از مشهورترین خودروسازان خصوصی جهان است و همانند دیگر محصولات مورگان، خودرو سه‌چرخ این شرکت محصول سال ۲۰۱۱ نیز، ترکیبی از طراحی کلاسیک و فناوری‌های مدرن و البته کاملاً دست‌ساز است. ریچارد هموند، مجری محبوب بریتانیایی طرفدار سرسخت محصولات مورگان است.

آغاز عرضه هوندا لجن‌د؛ نخستین خودران سطح ۳ ژاپنی



به‌گزارش «رویترز» هوندا به‌دنبال تبدیل شدن به نخستین خودروساز جهان است که خودروهای خودران سطح سه را به‌بازار عرضه می‌کند. این خودروها توانایی رانندگی خودکار در ترافیک شلوغ بزرگراهی را دارند و این به‌طور قانونی به‌راندن اجازه می‌دهد تا چشم خود را از روی جاده بردارد. دولت ژاپن قبلاً برای سیستم Traffic Jam Pilot به‌هوندا گواهی‌نامه ایمنی اعطا کرده است و نخستین خودرویی که به این سیستم مجهز خواهد شد، سدان لجن‌د خواهد بود که تا پایان ماه مارس سال ۲۰۲۱ راهی بازار ژاپن می‌شود. وزارت زمین، زیرساخت، حمل‌ونقل و جهانگردی ژاپن در این باره گفته است: «انتظار می‌رود خودروهای خودران نقش بزرگی در کمک به کاهش تصادفات رانندگی و همین‌طور حمل‌ونقل افراد مسن داشته باشند.» برای این که یک خودرو بتواند با استانداردهای ایمنی اصلی رانندگی خودکار مطابقت داشته باشد، سیستم خودران باید بتواند راننده را از انتقال کنترل خودرو به‌حالت خودکار آگاه کند و رانندگی ایمن را تا زمان انتقال کنترل به‌راندن تضمین کند. درواقع هنگامی که امکان انتقال به‌راندن وجود نداشته باشد، سیستم باید بتواند با ایمنی کامل خودرو را متوقف کند.

گفت‌وگوی «تومو تینو نیوز» اروپا با مدیرعامل جدید آستون مارتین

پوست اندازی در عصر جدید



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

این روزها آستون مارتین زیر نظر توپایس موتورز، رئیس پیشین مرسدس-آام‌گ که از اوت گذشته به‌تیم این برند انگلیسی پیوسته، در حال پوست‌اندازی است. پیوند نزدیک آستون مارتین با فناوری‌های دایملر، تمرکز جدید این برند روی کارآمدی و همچنین ارتقای این شرکت به‌واسطه حضور در مسابقات فرمول یک مواردی است که می‌تواند سودآوری پایداری را که در گذشته رسیدن به آن برای این شرکت دشوار و دست‌نیافتنی به‌نظر می‌رسید، امکان‌پذیر کند. در این جا بخش‌هایی از مصاحبه نشریه «تومو تینو نیوز» اروپا را با مدیرعامل آستون مارتین مطالعه می‌کنید.

اندی پالم، مدیرعامل قبلی آستون مارتین معتقد بود مشکل بزرگ این برند کمبود نقدینگی برای سرمایه‌گذاری روی نسل‌های بعدی خودروهای است. راه‌حل شما برای حل این مشکل چیست؟

آنچه در این مورد تفاوت ایجاد می‌کند، نوع توجه به‌بخش‌های اساسی کارخانه و موارد مربوط به لجستیک است که در صورت تغییر و اصلاح دیدگاه، با شرکتی متفاوت از گذشته مواجه خواهیم بود.

ظرف شش‌ماه آینده قرار است ۳۰ درصد بر میزان بهره‌وری‌مان افزوده شود و هدف نهایی این است که آستون مارتین را به‌کارآمدترین و همچنین تحول‌پذیرترین کمپانی در جهان ابرخودروهای لوکس تبدیل کنیم و قطعاً به‌این هدف نیز خواهیم رسید. از دیگر اجزای سازنده توجه به‌راهبرد است و در حال حاضر ما تیم مهندسی قوی‌تری داریم و افرادی مانند دورموند جکوی، مدیر ارشد توسعه و رالف ایلنبرگر، مدیر پیش‌رانه که از مرسدس-آام‌گ می‌آیند، با فناوری‌های مرسدس آشنایی دارند.

این همکاری نزدیک‌تر با دایملر چه دستاوردی می‌تواند داشته باشد؟

به‌لحاظ مهندسی خودروهای توپایس کارآمدتر عمل کنیم؛ زیرا انتقال فناوری با راحتی بیش‌تری صورت می‌گیرد و دیگر لازم نیست روی سازه‌های، مخصوص خودروهای برقی سرمایه‌گذاری کنیم. همچنین نیازی به سرمایه‌گذاری روی فناوری پلاگین-هیبرید نیست. در نتیجه می‌توانیم منابع مالی‌مان را صرف متنوع‌سازی محصولاتمان کنیم.

نقطه عطف بهبود آستون مارتین چه زمانی است؟

با توجه به‌برنامه‌ای که برای رونمایی‌هایمان در نظر گرفته‌ایم، سال ۲۰۲۳ با هیاهو و جنجال‌های بسیاری همراه خواهد بود و ما دوباره به‌روند معمول باز خواهیم گشت و در موقعیتی خواهیم بود که بتوانیم به‌لحاظ مالی کسب و کارمان را سرسامانی مجدد ببخشیم. همچنین قادر خواهیم بود طیف محصولاتمان را افزایش دهیم و بهبود ببخشیم و همچنین پلت‌فرم‌های جدید را به‌وجود بیاوریم. من نسبت به‌این موضوع اطمینان خاطر زیادی دارم و احتمالاً زیرمجموعه‌های بیش‌تری برای مدل‌هایی مانند

ونتج و شاسی‌بلند DBX خواهیم داشت و همچنین یک محصول جدید براساس پلت‌فرم DBX عرضه خواهیم کرد.

بنتلی به پلت‌فرم‌های مالک خود یعنی گروه فولکس‌واگن دسترسی دارد؛ اما شدیداً در تلاش است به‌سودآوری پایدار دست پیدا کند. آیا شما می‌توانید سر نوشت متفاوتی داشته باشید؟

در این نوع کسب و کار، شما باید خود بین عرضه و تقاضا تعادلی برقرار کرده و اطمینان حاصل کنید که خودروهای زیادی در انبار نماند. چرا که اگر ما مازاد محصول مواجه شویم، اوضاع برایتان دشوارتر می‌شود. خواستی بودن برند در آینده نیز برای خریداران اهمیت زیادی دارد و از این حیث فرمول یک به‌ما کمک می‌کند تا به‌سطح متفاوتی از کیفیت برسیم.

نقاط قوت آستون مارتین چیست؟

آستون مارتین جزو کارآمدترین خودروسازانی است که تاکنون با آن برخورد داشته‌ام و توانسته به‌بدنه‌هایی با طراحی متفاوت جان ببخشد و با هزینه معقول یک پلت‌فرم جدید بسازد. این دقیقاً همان نکته‌ای است که این کمپانی با در نظر گرفتن آن تاکنون تجربه خوبی از لحاظ حرفه‌ای داشته است. هر چند به‌عنوان مثال در زمینه تولید موتورهای درون‌سوز چندان قوی عمل نمی‌کنند؛ اما می‌توان در چنین مواردی روی انتقال فناوری از دایملر حساب باز کرد و هر آنچه هم که از مرسدس می‌گیریم، قیمتی معقول و منطقی دارد.

آیا عرضه محصول جدید براساس شاسی‌بلند DBX راهی برای توسعه خط تولید آستون مارتین خواهد بود؟

بله؛ اما نمی‌خواهم فعلاً در این باره توضیحی بدهم؛ برای این که ما هنوز با رقبایی سرسخت طرف هستیم. پیش‌تر آستون مارتین مدل‌های دیگری از DBX را برای عرضه در نظر گرفته بود. اما حالا ما با رسیدن به توافق بر سر استفاده از فناوری مرسدس می‌توانیم طیف متنوع‌تری را براساس DBX طراحی و تولید کنیم.



گوربالا

موتورز: هدف نهایی این است که آستون مارتین را به کارآمدترین و همچنین تحول‌پذیرترین کمپانی در جهان ابرخودروهای لوکس تبدیل کنیم و قطعاً به این هدف نیز خواهیم رسید

نسخه لوکس‌تر از لندروور دیفندر ۱۳۰ تا ۸ ماه دیگر از راه می‌رسد

لندروور دیفندر پس از گذشت سال‌ها در نهایت دومین نسل حقیقی خود را در سال ۲۰۲۰ معرفی کرد و همچنین پس از غیبت ۲۰ ساله مجدداً وارد بازار خودرو آمریکای شمالی شد.

شایعات مربوط به یک دیفندر بزرگ‌تر حتی قبل از احیای لندروور آفرود افسانه‌ای در سپتامبر ۲۰۱۹ مطرح شد و مدیران این شرکت اکنون رسماً تأیید کرده‌اند که یک مشتق سه‌دریغه در دست تولید است و طی ۱۸ ماه آینده به‌فروش می‌رسد. شاسی‌بلند جادارتر معروف به «دیفندر ۱۳۰» در آمریکای شمالی، چین و همچنین خاورمیانه عرضه خواهد شد و طبق یک سند داخلی از دو سال پیش اعلام شد که این خودرو خانوادگی فاصله بین دو محور ۱۱۹ اینچ (۳۰۲۲ میلی‌متر) دیفندر ۱۱۰ را



خبر News

کمبود فوم؛ مشکل بعدی خودروسازان است

سال ۲۰۲۰ یکی از پرچالش‌ترین سال‌ها برای تمام افراد روی کره زمین بود. اما به‌نظر نمی‌رسد سال ۲۰۲۱ نیز تفاوت چندانی با آن داشته باشد. این موضوع برای آمریکایی‌ها نمود بیشتری دارد؛ چرا که شاهد کشمکش‌های سیاسی و نگرانی‌های مربوط به گسترش کووید ۱۹ هستند و مشکل نسبتاً جدید آن‌ها نیز موج‌سرمایی است که ایالت‌های جنوبی این کشور را در نوردیده و سبب قطعی برق و مشکلات دیگری شده است. بخش زیادی از ذخایر نفتی آمریکا در این منطقه قرار دارد و نفت تنها برای سوزاندن به‌کار نمی‌رود. کارخانه‌های پتروشیمی در جنوب آمریکا که مشغول تولید فوم هستند، تحت‌تأثیر سرمای شدید قطعی قرار گرفته‌اند و برای تولید فوم پلی‌اورتان به‌کار رفته در صندلی



خودروها به‌نفت نیاز است و یکی از منابع ناشناس به «توموتیو نیوز» گفته است که کارخانه‌های تولید فوم احتمالاً تا هشتم مارس تعطیل خواهند شد. به‌طور خاص باید گفت پروپیلن اکسید که یکی از محصولات جانبی فرآیندهای شیمیایی است، برای تولید فوم مورد نیاز بوده و از آنجایی که مشکلاتی در برخی کارخانه‌ها وجود دارد، بنابراین شاهد کمبود این ماده در خطوط تامین هستیم. البته کشورهای دیگری نیز دارای ذخایر فراوان نفت هستند؛ اما به‌نظر می‌رسد سنسوال اصلی درباره توانایی تامین‌کنندگان در جلوگیری از تعطیلی‌های گسترده‌تر مطرح می‌شود. «توموتیو نیوز» به‌نقل از چندین منبع مطلع می‌نویسد تولید فوم می‌تواند تا اواسط ماه جاری میلادی تحت‌تأثیر قسار بگردد و در این صورت مشکلات تولید خودرو در هفته‌های آتی خودش را بروز خواهد داد. البته اگر ذخایر مورد نیاز سریعاً تامین شده و تولید فوم افزایش یابد، شاید این مشکل مرتفع شود. مشکل فوم مورد نیاز یکی دیگر از مشکلات گوناگون صنعت خودرو است که چندماهی است خودروسازان را درگیر خود کرده است. کمبود جهانی چیپ‌های کامپیوتری قبلاً سبب تعطیلی خط تولید چندین شرکت شده و جنرال موتورز به‌صورت موقت تولید خود در چندین کارخانه را به‌حال تعلیق درآورده است.



توسعه مدل های جدید برقی سیتروئن در کنار پژو



حد اکثر سرعت آن نیز به ۱۳۵ کیلومتر بر ساعت می رسد. باتری لیتیوم-یونی یاد شده شعاع حرکتی ۲۸۰ کیلومتری را ارائه کرده و پنج کیلومتر بیش تر از برد پارتنر و ریفرتر الکترونیکی است. همچنین شارژ این باتری با شارژر خانگی ۷.۵ ساعت زمان می برد و این در حالی است که با استفاده از شارژر سریع می توان ۸۰ درصد باتری را ظرف نیم ساعت شارژ کرد. سیتروئن برلینگو الکترونیکی از نیمه دوم سال ۲۰۲۱ در بازار اروپا عرضه خواهد شد.

پژو اخیراً نسخه های بدون آلاینده ای با ریفتر را معرفی کرده و حالانویست به سیتروئن رسیده که همین کار را با برلینگو انجام دهد. برای برجسته ساختن قوای محرکه الکترونیکی در برلینگو یک حرف L به اول نام این خودرو اضافه شده است. برلینگو الکترونیکی از همان قوای محرکه پسرعموهای پژویی خود استفاده می کند و پیشرفته الکترونیکی این خودرو که توسط باتری ۵۰ کیلووات-ساعتی تغذیه می شود، قدرت ۱۳۴ اسب بخاری و گشتاور ۲۶۰ نیوتون متری داشته و

فروتن Safe

جشنواره فروش اقساطی خودروهای کلاسیک بامو در «پرشیا خودرو»



شرکت پرشیا خودرو به عنوان تنها فروشنده و ارائه دهنده خدمات پس از فروش بامو و مینی در ایران برای نخستین بار و هم زمان با رونمایی از برند پرشیا کلاسیک، جشنواره فروش اقساطی و اعتباری خودروهای کلاسیک بامو را در

پرشیا خودرو برگزار کرد. در این جشنواره که روز جمعه ۱۵ اسفندماه از ساعت ۱۱ الی ۱۶ در شوروم مرکزی پرشیا خودرو واقع در کیلومتر ۶ جاده مخصوص تهران-کرج برگزار شد، انواع خودروهای کلاسیک بامو در معرض بازدید عاشقان این دسته از خودروها قرار گرفت و این امکان وجود داشت که مشتریان علاقه مند، خودرو کلاسیک مورد نظر خود را با ۵۰ درصد پیش پرداخت و اقساط ۱۲ ماهه خریداری کنند. البته فروش نقدی و اقساطی خودروهای دیگر نیز همچنان به قوت خود باقی است. گفتنی است تمام این خودروها در واحد پرشیا کلاسیک بازسازی شده و در راستای آسودگی خاطر مشتریان، خودروهای کلاسیک بامو با گارانتی یک ساله پرشیا خودرو و یک ساله BSI که شامل سرویس های دوره ای رایگان است، ارائه می شوند. علاقه مندان می توانند برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱۴۹۱۱۰۲ داخلی ۳ تماس حاصل کرده یا به وبسایت پرشیا خودرو به آدرس www.persiakhodro.ir مراجعه کنند.

آمریکایی American

قیمت پایه شورولت کوروت ۲۰۲۱ از اول مارس افزایش می یابد



این بدیهی بود که قیمت شورولت کوروت C8 تا بد کمتر از ۶۰ هزار دلار نخواهد ماند و این خودرو اسپرت موتور وسط در ابتدا با قیمت ۵۹ هزار و ۹۹۵ دلار با احتساب هزینه حمل و نقل عرضه شد و این در حالی است که بسیاری

از خریداران، مدل پایه بدون آپشن 1LT را انتخاب نمی کردند. اما شرایط به زودی تغییر خواهد کرد. چرا که به تازگی اعلام شده است قیمت تمام نسخه های کوروت از اول ماه مارس هزار دلار افزایش خواهد یافت. افزایش قیمت هزار دلاری خیلی زیاد نیست؛ اما سبب می شود قیمت این خودرو موتور وسط از ۶۰ هزار دلار بیش تر شود. کوبه 1LT تنها ۱۵۹ هزار دلار کوروت ۲۰۲۰ را به خود اختصاص داد؛ اما قیمت این مدل کمتر از ۶۰ هزار دلار نبود؛ چرا که دارای آپشن های اضافی است. از طرفی بیش تر خریداران، نسخه بالا رده 3LT را انتخاب کردند که قیمت آن بیش از ۷۰ هزار دلار بود. در ژوئن ۲۰۲۰ شورولت اعلام کرد قیمت پایه شورولت کوروت برای سال ۲۰۲۱ افزایش نخواهد یافت. اما در آن زمان هنوز تاثیرات شدید ویروس کرونا روی اقتصاد جهان آشکار نشده بود و به جای تولید بیش از ۴۰ هزار دستگاه خودرو در سال اول تولید، تنها نیمی از این مقدار از خط مونتاژ کارخانه بولینگ گرین خارج شد.

چینی Chinese

هونگچی H9؛ رقیب لوکس چینی مرسدس بنز و بامو



برای سال ها مجوز استفاده از خودروهای برند لوکس هونگچی تنها در اختیار سران حزب کمونیست بود. اما این شرکت با رویکردی جدید، قصد ورود به بازار خودروهای لوکس و گران قیمت را دارد. هونگچی H9 یکی از سدان های لوکس این برند است که سال گذشته رونمایی شد و به زودی وارد بازار جهانی خواهد شد.

مدیر ارشد طراحی هونگچی قبلاً نیز در رولز رویس مشغول به فعالیت بوده و این شباهت ها طبیعی به نظر می رسند و همانند برخی از محصولات لوکس اروپایی، هونگچی H9 از تریم دورنگ بدنه بهره می برد و نمونه رونمایی شده نیز مزین به رنگ های بنفش و طلایی است. عرضه نسخه هایی از خودروهای لوکس که فاصله بین دو محور آن ها زیاد است و کابین بزرگ تری دارند، امری مرسوم در دنیای خودرو سازی محسوب می شود و دوتای پیشرو برای هونگچی H9 در نظر گرفته شده است که یک مدل موتور دولتری چهار سیلندر توربوشارژر با ۲۵۲ اسب بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتون متر گشتاور است و پیشرو دوم نیز یک موتور ۷۶ سلیتری سوپرشارژر با ۲۷۲ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور است.

طراحی ژاپنی در کنار اصالت چینی

بستر B50؛ با کیفیت اما سخت فروش



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir



گذشته شد و سپس در سال ۲۰۰۹ وارد بازار های جهانی شد. بستر B50 با همکاری شرکت خودروسازی ژاپنی «مزدا» تولید شده است و از این رو می توان برعکس دیگر خودروهای چینی، بستر را برندی مناسب برای استفاده در نظر گرفت. از آن جا که B50 با همکاری مزدا و ژاپن ساخته شده است، این سدان از پیشرفته بنزینی ۱۶ لیتری با ظرفیت ۱۰۳ اسب بخار بهره می برد که مشابه آن در مزدا ۶ نسل اول نیز به چشم می خورد. این واحد با آرایش سیلندر درون خطی برای تمام سطوح تریم و نسخه های متعدد FAW Besturn B50 یکسان است. اما برای انتخاب مدل، تنها می توان نوع گیربکس مورد نظر را تعیین کرد. بنابراین خریداری می تواند تنها یک گیربکس شش سرعته دستی یا شش سرعته اتوماتیک را انتخاب کند. تعویض دنده نیز عملکرد مناسبی دارد و با هر سبکی از رانندگی هماهنگ است. رانندگی با بستر B50 روان، با کیفیت و قابل اطمینان بوده و برای خودرویی با وزن ۱۳۰۰ کیلوگرم، ۱۰۳ اسب بخار قدرت بسیار ناچیز است. اما موتور این خودرو توسط ژاپنی ها ساخته شده است و B50 قطعا در زیر کاپوت مشکلی بابت عملکرد نخواهد داشت. اما نکته جالب این که بین مدل دنده ای و اتومات تفاوت چندانی وجود ندارد و هر دو مدل ظرف ۱۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسند. ظاهر امپندسان چینی گیربکس اتوماتیک را به گونه ای تنظیم کرده اند که موتور بتواند برای سریع ترین شتاب ممکن از تمام توان خود استفاده کند.

این خودرو نیز ۷.۵ لیتر بوده و برای یک سدان در این کلاس، این موارد تا حدی تحسین برانگیز است. نمای بیرونی B50 بسیار چشمگیر است؛ اما آیا چینی ها به تنهایی چنین جذابیتی را تدارک دیده اند؟ پاسخ منفی است و باید گفت ایتالیایی ها هستند که دستی در طراحی ظاهر این خودرو داشته اند. در واقع زباترین خودروهای دنیا را ایتالیایی ها می سازند و به بطور متوالی سفارش های زیادی از جنرال موتورز، مرسدس بنز و بسیاری دیگر از تولید کنندگان دریافت می کنند. با این حال، ظاهر بستر B50 کاملاً مختص به خودش است و در آن هیچ المان تقلیدی مشاهده نمی شود. در عین حال قسمت جلو این خودرو در عین سادگی، بسیار جذاب و قدرتمند طراحی شده است و طراحی سپر در کنار چراغ های مه شکن، ظاهر یک خودرو سدان کلاسیک را برای B50 فراهم کرده است. اما کاپوت از نظر بصری بزرگ به نظر می رسد و در عین حال قسمت عقب خودرو کوچک تر از مدل های قبلی است. البته این تفاوت به لطف سقف گرد آن سبب شده است طراحی این سدان تا حدودی مطابق با اصول آیرودینامیکی باشد. همچنین شیشه بزرگ جلو B50 زاویه دید راننده را بیش تر کرده و قسمت عقب خودرو نیز بسیار ساده طراحی شده است. البته طراحی بیرونی بستر B50 را نمی توان شاهکار نامید؛ اما بسیار قدرتمند، اصیل و جذاب است. این همان چیزی است که برای یک سدان با بودجه خرید متوسط امری ضروری محسوب می شود.

با تمام این تفصیلات باید گفت خودرو بستر B50 برای کسانی که مصرف کننده هستند و این خودرو را برای سرمایه گذاری نمی خواهند، گزینه بسیار مناسبی است و با این مشخصات نمی توان مدلی دیگر را در بازار به راحتی پیدا و خریداری کرد.

هم زمان با دور قبلی تحریم بود که گروه خودروسازی بهمن در پی خروج مزدا از بازار خودرو ایران، تصمیم گرفت به خودروسازان چینی روی خوش نشان دهد و از میان تمام آن ها نیز، بستر به سبب سابقه همکاری با مزدا برای حضور در بازار ایران انتخاب شد. اما نخستین میوه این همکاری، چیزی جز بستر B50 نبود که به شکل هم زمان از پلت فرم خودروهای مزدا و موتور ساخت فولکس واگن بهره می گرفت. این مساله در کنار عرضه بسیار محدود این خودرو در بازار و ناشناخته بودن آن، سبب شد بستر بی ۵۰ به محصولی کم فروش در بازار ایران تبدیل شود. البته بهمن خودرو به سرعت نسخه فیس لیفت همین خودرو را با طراحی اصلاح شده مخصوص در نمای جلو و با استفاده از موتور ۱.۸ لیتری مزدا روانه بازار کرد که به سبب تبلیغات گسترده و هماهنگی بهتر، توانست سهم مناسبی را در بازار از آن خود کند. اما در عوض این روزها نسخه های سری اول با موتور ۱.۶ لیتری در زمره خودروهای کم لوازم و بد فروش بازار دسته بندی می شوند.

بستر B50 یک خودرو سدان کامپکت است که توسط «First Automotive Works» قدیمی ترین تولید کننده خودرو در چین ساخته شد. این کمپانی خودروسازی در دهه ۵۰ توسط متخصصان روسی تاسیس شد و تا امروز توانسته سهم نسبتاً قابل قبولی از بازار خودروهای آسیایی را به خود اختصاص دهد. بستر B50 برای نخستین بار در بهار سال ۲۰۰۸ در یکن در نمایشگاه خودرو این شهر به نمایش



انگلیسی English

احتمال توقف تولید موتور آستون مارتین V6 سفارشی

اواخر سال گذشته مرسدس و آستون مارتین قراردادی را منعقد کردند که طی آن خودروساز آلمانی سهام خودش را در این برند بریتانیایی از ۲۶ درصد به ۲۰ درصد افزایش داد. این قرارداد جدید سبب شد آستون مارتین به پیشروهای هیبرید و برقی مرسدس دسترسی پیدا کند که ممکن است سبب توقف تولید موتور V6 سفارشی شود که این شرکت در حال توسعه آن برای آبر خودرو والهاست. به گفته تویاس مورز، رئیس آستون مارتین ممکن است والها با موتوری متفاوت از آنچه انتظار می رفت،



ساخته شود. آستون مارتین با معرفی این آبر خودرو در سال ۲۰۱۹ اعلام کرد از یک موتور V6 توربوشارژر در کنار یک سیستم هیبرید باتری الکترونیکی استفاده خواهد کرد که شایعه شده بود توانی معادل یک هزار اسب بخار تولید می کند. سپس مشخص شد این یک موتور سه لیتری است. البته آستون مارتین هرگز به خروجی شایعه شده این موتور اشراف ای نکرد. با این حال، به نظر می رسد صرف این همه وقت و هزینه بیهوده بوده و این شرکت در حال ارزیابی مجدد مدل والهاست. البته آستون مارتین هنوز تصمیم نگرفته است از کدام پیشروانه مرسدس بنز در این مدل استفاده کند. مورز گفته است والها احتمالاً پیشروانه متفاوتی نسبت به آنچه در کانسپت سال ۲۰۱۹ دیده بودیم، خواهد داشت. نسخه جدیدی از والها ظرف چهار ماه آینده به متقاضیان ارائه خواهد شد و مورز بیان کرده تا زمانی که مشتریان از تغییرات جدید والها مطلع نشوند، اطلاعات بیش تری درباره آن منتشر نخواهد شد.



صنعت خودرو گذاشته است، سهم خود را از بازار بیش تر کرده‌اند. این شرکت همچنین خاطر نشان می‌سازد فروش خودروهای الکتریکی در ماه دسامبر سال پیش سه برابر بیش تر از سه سال پیش بوده است. انتظار می‌رود این روند ادامه‌دار باشد؛ زیرا HISMarkit معتقد است خودروهای الکتریکی در سال جاری سهم ۳.۵ درصدی از بازار را به خود اختصاص خواهند داد. پیش‌بینی می‌شود این میزان در سال ۲۰۲۵ به ۱۰ درصد برسد. وفاداری مالکان به خودروهای الکتریکی نیز رو به افزایش است. زیرا بیش از نیمی از مالکان خودروهای الکتریکی به دنبال مدلی دیگر با همین ساختار و ویژگی هستند.

همه می‌دانیم که نروژی ها علاقه زیادی به خودروهای الکتریکی دارند؛ اما HISMarkit می‌گوید میزان فروش خودروهای الکتریکی در سال ۲۰۲۰ بهر کورد جدیدی در آمریکا رسیده است. البته این خودروها هنوز راه زیادی برای تصاحب بازار پیش رو دارند؛ زیرا سهم آن‌ها از این بازار، رقم ناچیز ۱.۸ درصد است. با این وجود خودروهای الکتریکی ظاهراً روی غلظت افتاده‌اند و در ماه دسامبر ۲۰۲۰ بیشترین سهم ماهانه از بازار را به دست آورده‌اند و این میزان برابر با ۲.۵ درصد بوده است. همچنین HISMarkit می‌گوید خودروهای الکتریکی به‌رغم شیوع گسترده کرونا که تاثیر منفی روی



وقتی برقی‌ها در بازار آمریکا نیز کورد می‌زنند



C کلاس جدید؛ ستاره دنباله دار اشتوتگارتی

فرزند S کلاس و ادای احترام به اصالت

طراحی داخلی؛ بچه S کلاس با فضای مدرن

در طراحی داخلی با مدل کاملاً جدیدی از مرسدس بنز مواجهیم. البته در گذشته از این سبک طراحی داخلی در مدل‌هایی از S کلاس نیز بهره گرفته شده و این مورد نیز قابل پیش‌بینی بوده و به دلیل مرتبط بودن طراحی سدان‌های مرسدس بنز با یکدیگر، اساساً به S کلاس (Baby S Class) نیز می‌گویند.

اما این نوع طراحی داخلی که در C کلاس جدید به چشم می‌خورد، کاملاً رولوشنالی (انتقالی) محسوب می‌شود. به بیان دیگر ما در طراحی داخلی C کلاس با مدل کاملاً جدید و بسیار عجیب و غریبی از مرسدس بنز مواجهیم و همان‌طور که پیش از این نیز به آن اشاره کردیم، این سبک طراحی از مرسدس بنز را تنها در مدل W223 شاهد بوده‌ایم و C کلاس جدید نیز بهبوددهنده آن بوده و گامی رو به جلو محسوب می‌شود.

همچنین طراحی داشبوردهای S کلاس نیز به گونه‌ای است که آن را در C کلاس جدید نیز می‌بینیم و این بیانگر آن است که مرسدس بنز در این مسیر اهداف خاصی را دنبال می‌کند. در این میان از دو نمایشگر ۱۰،۲۵ اینچی افقی مقابل راننده (کلاستر) و ۱۱،۲۳ اینچی عمودی با قابلیت اتصال به سیستم اطلاعات-سرگرمی MBUX نیز بهره گرفته شده است.

همچنین به‌تازگی تیزرهایی از EQS منتشر شده که از وجود یک LCD بسیار بزرگ در کنسول آن خبر می‌دهد که ظاهری یک‌تکه و تخت دارد و در عین حال به دلیل وجود LCD تلوویزور را به شکل مجزا به نمایش می‌گذارد. بنابراین مادر C کلاس جدید نیز با یک طراحی معمولی در ظاهر و یک طراحی انقلابی و رو به جلو در داخل خودرو طرف هستیم.

ساختار هیبرید متوسط در بخش مشخصات فنی

در بخش فنی C کلاس جدید، چهار پیش‌رانه بنزینی با ساختار ۴۸ ولتی هیبرید متوسط و دو پیش‌رانه دیزلی با همین ساختار قابل ارائه است و قوی‌ترین نسخه بنزینی این سدان کامپکت لوکس، C300 است که با موتور چهار سیلندر خطی دولتری مجهز به‌بای توروبو (توربوشارژهای دوگانه) و هماهنگی با ساختار هیبرید متوسط می‌تواند توسط موتور بنزینی و الکتریکی به ترتیب حداکثر ۲۵۸ و ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۴۰۰ و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کند.

گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک اسپیدشفت مرسدس بنز با سامانه فورماتیک پلاس نیز در دسترس مشتریان قرار دارد. همچنین دو نسخه دیزلی برای بازار در نظر گرفته شده که هر دو دارای پیش‌رانه چهار سیلندر دولتری هستند و با ساختار EQ بوست هیبرید متوسط ارائه می‌شوند. اما در مدل C300d حداکثر ۲۶۵ و ۲۰ اسب‌بخار قدرت به‌ترتیب از موتورهای احتراق داخلی و الکتریکی و حداکثر ۵۵۰ و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور از آن‌ها تولید شده و در اختیار راننده قرار می‌گیرد.

زمان عرضه و قیمت

کمپانی مرسدس بنز در حال حاضر اطلاعات دقیقی از قیمت نسل جدید C کلاس منتشر نکرده است. اما فروش این سدان کامپکت لاکچری در اروپا از سال جاری میلادی آغاز خواهد شد و مشتریان ایالات متحده باید تا اوایل سال آینده میلادی در انتظار نسل جدید این خودرو باشند.

بدنه پاینده به‌هویت است. البته در بخش گرید (جلوپنجره) دیگر از لوگو مرسدس بنز و قطعات کروم خبری نیست و تمام C کلاس‌های جدید با جلوپنجره اسپرت عرضه خواهند شد و ارتفاع خودرو نسبت به نسل قبل کمی کمتر شده و در نهایت به صورت کلی می‌توان گفت C کلاس جدید یک خودرو و کاملاً اسپرت است.

با این وجود اگر بخواهیم این مدل را با نسل قبلی خود مقایسه کنیم، درمی‌یابیم که این مدل به‌رغم برخورداری از چهارهای ته‌جیمی و خشن کاراکتر اسپرتی دارد و در برابر آن C کلاس قبلی با اتحنای بزرگ روی بدنه، خودرویی لوکس به‌نظر می‌رسد.



یکی از سوره‌پزهای

مرسدس بنز در سال جاری میلادی، رونمایی از نسل پنجم C کلاس بود. این سدان کامپکت لاکچری محبوب مرسدس بنز کمی بیش از ۱۰ روز

قبل به صورت رسمی به جهان معرفی شد و این مدل که مورد نقد بسیاری از کارشناسان و طراحان این صنعت قرار گرفته، در پس چهره جدید از تکنولوژی نوینی بهره می‌برد که حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. همان‌طور که گفته شد نقدهای بسیاری بر نسل پنجم C کلاس وارد است و همین امر سبب شده است این سدان کامپکت لوکس بیش از پیش مورد توجه قرار بگیرد. در ادامه به بررسی فنی C کلاس جدید می‌پردازیم.



حسین سلیمانی

h.soleimani@gmail.com

طراحی خارجی؛ کلاسیک و با اصالت

طراحی C کلاس جدید در قالب طراحی سدان‌های مرسدس بنز تعریف می‌شود و در کل تمام این مدل‌ها به لحاظ طراحی با هم اشتراکاتی دارند. به عبارت دیگر کلاس‌های C، E و S به لحاظ طراحی کاملاً به هم مرتبط هستند و نمی‌توان آن‌ها را از یکدیگر جدا کرد. در حقیقت طرحی آن‌ها از یک المان استایلی تبعیت می‌کند و این اشتراکاتی مرسدس بنز از قدمت زیادی برخوردار است. اما در طراحی E کلاس فیس لیفت شده که بیش تر معرفی شده بود (اواسط سال ۲۰۲۰) شاهد تغییری جزئی در چراغ‌های جلو و یک تغییر اساسی در طراحی چراغ‌های عقب هستیم که حالت افقی و دو تکه به خود گرفته است.

همچنین پس از معرفی E کلاس، با فاصله چندماه بعد و دقیقاً اواخر سال ۲۰۲۰ S کلاس جدید W223 نیز معرفی شد که رونمایی از هر دو سدان مرسدس بنز پیش از C کلاس جدید بود. با عنایت به این مهم، در S کلاس جدید با المان‌های خاص طراحی مواجهیم که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به چراغ‌های دو تکه اشاره کرد (در نسل‌های قدیمی این خودرو چراغ‌های دو تکه به چشم نمی‌خورد و تنها در مدل‌های W116 و W126 شاهد چراغ افقی بزرگی هستیم که البته دو تکه نبوده و کاملاً کلاسیک به نظر می‌رسد).

اما در مورد W223 باید گفت این خودرو الهام بخش استفاده از چراغ‌های دو تکه‌ای روی خودروهای موجود در بازار است. اما با وجود این که پیش از این C کلاس جدید معرفی شده و با در نظر داشتن آن که E کلاس فیس لیفت شده و S کلاس جدید نیز پیش تر رونمایی شده است، باید این رویداد را اشتراکاتی مرسدس بنز بدانیم و با این تفاسیل می‌شود به راحتی پیش‌بینی کرد که طراحی C کلاس جدید چگونه است. به بیان دیگر در عقب C کلاس جدید نیز برای نخستین بار از چراغ‌های دو تکه استفاده شده است.

از طرفی می‌شد حتی این موضوع را نیز در نظر داشت که چراغ‌های جلو آن نیز بسیار شبیه مدل‌های مختلف S کلاس خواهد بود و کاراکتر لاین جانبی آن به صورت افقی و سرتاسری بوده و دیگر از خط کجی که در جلو و عقب خودرو موج می‌شد، خبری نیست. این‌ها مواردی هستند که می‌شود به راحتی پیش‌بینی کرد.

به بیان ساده‌تر با بررسی سدان‌های مرسدس بنز در کلاس‌های C، E و S می‌توان به راحتی از سبک طراحی نسل جدید آن‌ها با خبر شد که این امر بسیار جالب توجه است. بنابراین نمی‌توان گفت طراحی خارجی C کلاس انقلابی است؛ بلکه یک طراحی بسیار کلاسیک و باهویت مرسدس بنز اما کمی رو به جلو محسوب می‌شود. در نهایت این بسیار مهم است که C کلاس جدید در طراحی



اعلام شرایط فروش نقد و اقساط وانت کارا ۲۰۰۰ ویژه اسفندماه

شد. بر اساس این اطلاعیه ثبت نام فقط اینترنتی و فاقد حق صلح است. این شرایط ویژه فروش با موعد تحویل دو ماهه برای خرید نقدی و اقساطی اعلام شد. در طرح فروش نقدی - اعتباری وانت کارا، شرایط اقساط ۱۲ و ۱۸ ماهه و نرخ سود تسهیلات ۱۶ درصد در نظر گرفته شده است. شرایط بازپرداخت نیز ۱۸ ماهه دارای دو سسال بیمه بدنه و بازپرداخت ۱۲ ماهه دارای یک سال بیمه بدنه است. لازم به ذکر است کارا ۲۰۰۰ در رنگ های سفید، قرمزی و تقریبی قابل عرضه خواهد بود.

گروه بهمن از فروش نقد و اقساطی وانت کارا ۲۰۰۰ تک کابین و دو کابین از ساعت ۹ صبح امروز هجدهم اسفندماه تا ساعت ۱۶ روز دوشنبه ۲۵ اسفندماه جاری با زمان تکمیل ظرفیت آن خبر داد و شرایط فروش نقدی و اعتباری این خودروها را اعلام کرد. همچنین با هدف جلوگیری از ثبت نام واسطه ها و افزایش امکان ثبت نام برای مصرف کننده نهایی خودرو، شرکت بهمن موتور فیلترهایی را مطابق شروط مندرج در قواعد و ضوابط بخشنامه قرار داده است که در صورت ثبت نام مغایر با آن، ثبت نام مشتری از سوی این شرکت به صورت یک طرفه ابطال شده و وجه ایشان مسترد خواهد

دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون داران کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

هزینه ترخیص هر کامیون کارکرده حداقل یک میلیارد تومان است!

هنوز به طور رسمی اعلام نشده است که حتی یک دستگاه از این کسندها پلاک شده باشد

سرمایه گذاری کانادا برای الکتریکی کردن ناوگان اتوبوس رانی

کانادا در نظر دارد در زمینه الکتریکی کردن ناوگان حمل و نقل خود سرمایه گذاری هنگفتی کند. این کشور اعلام کرده است میلیارد دلار صرف برقی کردن سیستم حمل و نقل عمومی خود خواهد کرد تا میزان انتشار گازهای آلاینده توسط اتوبوس ها در این کشور به صفر برسد. دولت کانادا بودجه ۲.۷۵ میلیارد دلاری (معادل ۲.۱۷ میلیارد دلار آمریکا)



برای برقی کردن تمامی اتوبوس های مورد استفاده در سیستم حمل و نقل عمومی این کشور اختصاص داده و امیدوار است طی پنج سال بتواند اتوبوس های مذکور را برقی کند. کانادا همچنین قصد دارد اینکار عملی را برای تولید اتوبوس های برقی کم هزینه و کم مصرف که هیچ گونه آلاینده ای نداشته باشند، اجرا کند. اقدامات دولت کانادا در این زمینه بخشی از یک طرح کلان تر ۱.۴۹ میلیارد دلاری (برابر با ۱.۱۷ میلیارد دلار آمریکا) برای به روز رسانی کامل سیستم حمل و نقل عمومی کانادا است. در قالب این طرح خریداری، ۳۰۰ اتوبوس سازگار با محیط زیست در مرحله اول پیش بینی شده است. تعداد کل این اتوبوس های طی یک بازه زمانی پنج ساله به ۵ هزار دستگاه افزایش می یابد. سه شرکت بزرگ سازنده اتوبوس در کانادا به نام های نوو ایس، گرین پاور و نیوفلایر در اجرای این طرح با دولت کانادا همکاری می کنند.

کامیونت NPR75K؛ سومین پنج ستاره بهمن دیزل

در آخرین ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از خودروهای سنگین تولید داخل، کامیونت NPR75K باار تقای یک ستاره ای به جمع سه خودرو دارای ستاره کیفی بهمن دیزل پیوست. شرکت بهمن دیزل چند ماهی است فرآیند افزایش کیفی محصولات خود را آغاز کرده، بر اساس جدیدترین ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد کشور



مربوط به بهمن ماه، کامیونت NPR75K موفق به کسب ۵ ستاره کیفی شد. پیش از این نیز کامیونت NMR85E به عنوان اولین کامیونت دیزلسی و مینی بوس سحر به عنوان اولین مینی بوس مسافری در کشور، ۵ ستاره کیفی را کسب کرده بودند و حال تنها سه خودرو مذکور در بین خودروهای سنگین تولید داخل دارای پنج ستاره کیفی هستند. کامیونت NPR75K دارای موتور ۵.۲ لیتر ۴ سیلندر خطی سوپاپ بالا و تزریق مستقیم مجهز به توربوشارژر و اینتر کولر و از سیستم ترمز ضد قفل مجهز به کنترلگرهای الکترونیکی به منظور تعادل در سطوح لغزنده (ABS، EBD) و پهره مند است. در این ارزیابی سایر محصولات بهمن دیزل نیز در سطح بالایی از کیفیت قرار گرفته اند. در گروه خودروهای مسافری؛ مینی بوس شیلر، در گروه خودروهای باری؛ کامیونت شیلر و در بخش کامیون ها؛ ایسوزو NPR75M چهار ستاره کیفی را کسب کرده اند که با توجه به ادامه دار بودن روند افزایش سطح کیفی محصولات، به زودی پنج ستاره می شوند.

نیاز مبرم به باز تعریف جدی نوسازی

کریمی اظهار کرد: «می توان گفت واردات آن طور که انتظار می رفته، نتوانسته است فرآیند نوسازی را پیش ببرد.» وی ادامه داد: «با توجه به روش در نظر گرفته شده و سرعت عمل انجام این کار، امیدوار نیستیم که شاهد نوسازی در حد قابل قبول و چشمگیری باشیم.» وی با اشاره به نقش مسئولان در حمایت از این طرح گفت: «حتما باید مراجع ذیربط با محوریت وزارت راه و سازمان راهداری موضوع نوسازی را در قالب یک پروژه جدی تر تعریف کنند.» وی به برخی شرایط برای به سرانجام رسیدن این طرح اشاره کرد و گفت: «به این منظور باید تمام زوایای طرح دیده شود، شرایط بازپرداخت و امکان بازپرداخت آن را برای مالکان در نظر بگیرند و بازار کار این خودروها به طور کلی ارزیابی شود.»

تصمیمات با همکاری تشکل ها و اصناف گرفته شود

کریمی گفت: «۶۵ هزار دستگاه خودرو فرسوده ای که متوسط کارکرد پایی دارند، انتظار می رود بعد از نوسازی کارکرد دو یا سه برابری داشته باشند. تمام این موارد باید در کنار هم در نظر گرفته شوند.» وی همچنین به نقش مشورت با تشکل ها و سازمان های مربوطه اشاره کرد و افزود: «سازمان راهداری متاسفانه در این خصوص تصمیمات تک بعدی می گیرد، در حالی که با دریافت نظرات تشکل های صنفی از هر نظر بهتر می تواند نوسازی را انجام دهد.»

سهام ۴۰ درصدی کامیون های اتاق دار از ناوگان کشور

دبیر انجمن های کانون صنفی کامیون داران کشور در ادامه نوع خودروهای وارداتی را به عنوان یکی دیگر از اشکالات واردات این خودروها دانست و بیان کرد: «تمام شرکت های خودروساز اقدام به واردات کسند کرده اند. این در حالی است که بالغ بر ۳۵ تا ۴۰ درصد از ناوگان داخلی کشور شامل خودروهای اتاق داری است که برای حمل کالاهای اساسی، نیاز مبرمی به حضور آن ها در ناوگان وجود دارد.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «اگر موضوع نوسازی به صورت جدی در دستور کار قرار بگیرد، به نتیجه مورد نظر دست خواهیم یافت.»

همان طور که در گزارش های اخیر روزنامه «دنیای خودرو» آوردیم، واردات خودروهای تجاری از مبدأ اروپا، زاین و کره جنوبی طی ماه های گذشته



فرانک آقاصفی

faghafani@autoworld.ir

آن طور که بر نامه ریزی شده بود، پیش نرفته است. گرچه بسته و گریخته خبرهایی از برخی منابع در خصوص پلاک گذاری و به سرانجام رسیدن این خودروها شنیده می شود، اما به گفته برخی کارشناسان؛ هنوز هیچ یک از این خودروها به مرحله پلاک گذاری و ورود به جاده های کشور نرسیده است. دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون داران کشور هم با تایید عدم پلاک گذاری این خودروها تا امروز، موضوع هزینه های داخلی مربوط به ترخیص این خودروها را از اصلی ترین مشکلات این طرح دانست. احمد کریمی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» قیمت یک تا ۱.۴ میلیارد تومانی برای ترخیص این مدل ها را دور از توان مالکان خودروهای فرسوده و متقاضیان نوسازی دانست.

هیچ کامیون وارداتی پلاک نشده است

احمد کریمی در خصوص پلاک گذاری کامیون های وارداتی به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «تعدادی از این خودروها توسط واردکنندگان و برخی شرکت های خودروساز وارد کشور شده در گمرک است، اما هنوز به طور رسمی اعلام نشده که حتی یک دستگاه خودرو هم پلاک شده باشد.» دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون داران کشور در ادامه اظهار کرد: «این در حالی است که چندین بار اعلام شده این خودروها در مرحله تایید راهنمایی و رانندگی هستند یا در پارکینگ راهور برای پلاک به سر می برند، اما هنوز پلاک گذاری هیچ خودرویی انجام نشده است.»

هزینه های گزاف؛ از ترخیص تا پلاک گذاری

کریمی در ادامه مشکلات مربوط به هزینه های داخلی این خودروها و اضافه شدن آن ها به هزینه های اولیه مدل های کارکرده اروپایی را از مشکلات اصلی طرح نوسازی با واردات مدل های کارکرده دانست و در این زمینه اعلام کرد: «هزینه های مربوط به ترخیص هر یک از این خودروها در کشور حدود یک میلیارد تومان است.» وی با اشاره به وضعیت نوسازی ناوگان فرسوده کشور تصریح کرد: «البته با در نظر گرفتن شرایط خودروهای فرسوده، این قیمت تا یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان هم متغیر است.» دبیر کانون انجمن های صنفی کامیون داران کشور در ادامه افزود: «باید این نکته را در نظر گرفت که پرداخت این هزینه ها از توان دارندگان خودروهای فرسوده خارج است.»

ارائه مشوق و تسهیلات؛ راهکار رونق نوسازی

وی راهکار اصلی به منظور مشارکت مالکان خودروهای فرسوده در نوسازی ناوگان و استقبال از خودروهای کارکرده اروپایی را ایجاد تسهیلات و سایر مشوق ها از سوی مسئولان و شرکت ها دانست. کریمی در این خصوص بیان کرد: «برخی شرکت ها با در نظر گرفتن توان مالی خریداران و متقاضیان این طرح و همچنین شرایط کار خودروهای سنگین، هماهنگ کرده اند تا از طریق تسهیلات، به مالکان خودروهای فرسوده کمک کنند تا بخشی از نوسازی انجام شود.» وی همچنین شرایط پرداخت این تسهیلات را بسیار مهم ارزیابی و بیان کرد: «اگر قرار باشد این تسهیلات طی اقساط کوتاه مدت و مبالغ سنگین پرداخت شود، باز هم در نوسازی خودروهای سنگین افقهای نخواهد کرد و امکان مشارکت مالکان مدل های فرسوده به حداقل می رسد.»





ایران را ترک کرد، در هفته گذشته اعلام ورشکستگی کرد و بدین ترتیب به زودی از فهرست خودرو سازان چینی حذف خواهد شد!

بر لیانس به عنوان یکی از شرکای سایپا که سهم مدلی از خودروهای آن در این شرکت تولید می شود و البته بعد از تحریم های صنعت خودرو توسط آمریکا بازار



بر لیانس ورشکست شد

تقاضا برای خرید خودروهای چینی کاهش یافت

نبرد چینی ها در مارکتینگ برای کسب سهم بیشتر

مشوق های فروش با هدف حفظ سهم خود در بازار باشند. بدین ترتیب پیش بینی می شود در ماه های آینده شاهد افزایش بیش از پیش سطح تبلیغات تولیدکنندگان خودروهای چینی و دادن انواع مشوق های فروش برای ترغیب خریداران این مدل محصولات باشیم.

خودرو، حالا اوضاع بر عکس شده و قیمت مدل های چینی در بازار بین ۱۰ تا ۱۵ درصد از آنچه توسط نمایندگی اعلام می شود، پایین تر است. این وضعیت سبب شده است تولیدکنندگان خودروهای چینی به تکاپو بیفتند و به دنبال استفاده از انواع روش های تبلیغاتی و همچنین

تا حدود چندماه پیش تقاضا برای خرید انواع خودرو بالا بود و اوضاع به گونه ای پیش می رفت که حتی قیمت خودروهای چینی در بازار از آنچه توسط شرکت اعلام می شد، گاه تا بیش از ۲۰ درصد بالاتر بود. اما با گذشت زمان و تغییر و تحولات سیاسی اخیر و کاهش قیمت

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آوانته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۹۵-۳۵۵	میتسوبیشی میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوقدار	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایپلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک X5 ۱۸ اتوماتیک
رنو ساندر و	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیلیکنتو
بر لیانس H320/330	جلو	سدان/هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیلیکنتو
رنو ساندر و استپ وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت بدلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱.۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آوانته
ام وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آوانته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۸۵-۴۵۸	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا بیکناتو ۲۰۱۶	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچبک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیلیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بستر بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیاسراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبیشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گرت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم بدنی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
کیاریو	جلو	سدان/هاچبک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم بدنی	موجود نیست	کیاسراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۲۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا کروالا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	آپشن های کمی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزدا ۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچبک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	۰	۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزدا ۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸ ۱۸۰۰	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ نیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزدا ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	۰	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نيسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	۰	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچبک سه در	۱۲۰۰	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	۰	هندلینگ	لوازم بدنی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای لانترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزدا ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲.۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نيسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیاسراتو ۲۰۱۲-۱۳
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	۰	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷

آل هلد (oelheld) به عنوان یکی از تولیدکنندگان روانکارهای صنعت فلزکاری، به تازگی محصول جدیدی را ارائه کرده که به طور اختصاصی برای دستگاه‌های فورج با هوا طراحی شده است. این محصول که AirForge OH نام دارد یک روانکار سنتتیک است که برای فلزکاری آهن، تیتانیوم و نیکل با اضافه شدن مقداری گرافیت مناسب‌سازی شده، محصول دیگر آل هلد؛

نیازهای متفاوت خودروهای برقی باعث خواهد شد روغن‌های فعلی از لحاظ عملکرد در برخی موارد مناسب نباشند.



روانکار اختصاصی صنعت ماشین‌کاری



روغن پایه‌هایی که جایگزین نمونه‌های مرسوم می‌شوند

سیلیکون؛ ماده‌ای مناسب برای خودروهای برقی

چند ماده دیگر از جمله فلورسیلیکون نیز خواص روانکاری بسیار عالی دارند. ماده دیگر پتسیلیکن است که برای روانکاری یاتاقان‌ها در دمای بسیاری بالا و به عنوان گریس استفاده می‌شود. البته طی سال‌های اخیر فرمولاسیون فلورسیلیکون‌ها پیشرفت زیادی داشته است به عنوان مثال در ترکیب با پتسیلیکن مقاومت کلی این مواد در برابر دما و سایش افزایش چشمگیری می‌یابد.

کاربرد در خودروهای برقی

قیمت نهایی این مواد ۵ تا ۲۰ برابر بیشتر از روانکارهای عادی است که در حال حاضر از آنها استفاده می‌شود. بنابراین در کاربردهای اقتصادی چندان مقرون به صرفه نیستند اما وقتی استفاده در حجم کم برای افزایش کارایی یا نیازهای خاص مانند ویسکوزیته ایندکس بالاتر از ۳۵۰؛ مطرح باشد، این هزینه منطقی به نظر می‌رسد. این نکته را نیز در نظر داشته باشید که خودروهای برقی هم نیازهای مشابهی دارند. در باتری خودروهای برقی دمای به شدت بالایی تولید می‌شود که نیازمند کنترل آن هستیم، از سوی دیگر حجم مصرف این مواد پایین است اما روی کارایی آن تاثیر قابل توجهی می‌گذارد. به دلیل آنکه محیط فعالیت خودروهای برقی تمیزتر از خودروهای درون سوز است، به همین دلیل فضای برای استفاده از روانکارهای سیلیکونی مناسب‌تر خواهد بود. در حال حاضر شرکت‌هایی همچون سنفور در کارولینای شمالی مطالعاتی درباره کاربرد این روانکارها در خودروهای برقی انجام داده‌اند اما به طور قطع باید چندسالی صبر کرد تا تاثیر آن را در بازار روانکارها مشاهده کنیم.

شرکت‌های تولیدکننده روانکار سیلیکونی

کارخانه‌های مختلفی در ایالات متحده، اروپا و آسیا از جمله داولسیکونز «Dow Silicones»، الکم سیلیکونز «Elkem Silicones»، اوونیک «Evonik»، مومنتیو «Momentive»، شین استتو کمیکال «Shin-Etsu» و واسکر شیمی «Wacker Chemie» اقدام به تولید روانکار بر پایه سیلیکون می‌کنند. مانند دیگر قسمت‌هایی که به تولید روانکار مشغول هستند، در این بخش نیز خرید بر مذاکره افتاده است. در سال ۲۰۱۶ داول کمیکال اقدام به خریداری داول کورنینگ کرد و با هم داولسیلین را در سال ۲۰۱۸ تشکیل داده‌اند. الکم سیلیکونز تا قبل از سال ۲۰۱۷ به نام بلواستار سیلیکون شناخته می‌شد.

مصارف اصلی روانکارهای سیلیکونی

محصول ویژه این شرکت‌ها در صنایع خاصی همچون مدیریت فوم‌ها، افزودن شیشه و بالابردن شفافیت آنها استفاده می‌شود. به طور کلی می‌توان از روانکارهای سیلیکونی در صنایع غذایی، محصولات شیمیایی پاک‌کننده خانگی، رنگ‌ها و پوشش‌ها، آب‌بندی صنعت ساختمان، چسب‌های حساس به فشار، کالاهای بهداشت فردی، تجهیزات برقی و برق فشار قوی و در نهایت صنعت کاغذ و پلاستیک استفاده کرد. در فرمولاسیون روانکارهای سیلیکونی از موادی به نام پلیمرهای دیمتیل سیلوکسان یا دیمتیل سیلیکون با نام علمی PDMS استفاده می‌شود که ۱۰ تا ۹۰ درصد قابل بازیافت هستند. البته



نیازهای متفاوت خودروهای برقی باعث خواهد شد روغن‌های فعلی از لحاظ عملکرد در برخی موارد مناسب نباشند.

بنابراین ممکن است سایر موادی که تا پیش از این به عنوان روانکارهای نا یاب شناخته می‌شدند، رواج پیدا کنند. در میان روغن پایه‌های سنتتیک؛ پلی آلفا لکین، استرها و پلی اکلیک گلیکل‌ها بیشترین مصرف را دارند، اما جالب است بدانید مواد سیلیکونی نیز برای برخی مصارف خاص از جمله به عنوان روغن پایه استفاده می‌شوند. به غیر از مزایایی که مواد سیلیکونی نسبت به سایر روغن پایه‌ها دارند، پایداری بالای آنها در برابر اکسیداسیون و ویسکوزیته ایندکس باعث می‌شود در بسیاری موارد بهترین گزینه باشند. مواد اولیه برای تهیه این نوع روغن پایه سنتتیک عمدتاً متانول و شن کوارتز است که به فراوانی یافت می‌شود. اما تقاضا برای متانول در چند دهه اخیر رشد چشمگیری داشته است. برای آماده‌سازی مصرف این ماده در ساخت بیودیزل باید عملیات خاصی انجام شود.

تولیدکننده	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
تویوتا	یاریس	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20 SN	مگناتک Magnatec	0W20SN سوپرونیو	-
هیلوکس	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)	

تولیدکننده	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
لکسوس	ES350-2013	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20 SN	مگناتک Magnatec	0W20SN سوپرونیو	-
	NX300h	0W20 SN	مگناتک Magnatec	0W20SN سوپرونیو	-
	CT200h	0W20 SN	مگناتک Magnatec	0W20SN سوپرونیو	-
	ES250	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)
LX570	5W30 SN	مگناتک Magnatec	5W30SN سوپرونیو	پارس سوپر پیشرو (5W30)	

تولیدکننده	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
میتسوبیشی	لنسر	10W40 SM	مگناتک Magnatec	ROYAL 10W40 SM	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	اوتلندر	10W40 SM	مگناتک Magnatec	ROYAL 10W40 SM	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	اوتلندر PHEV	10W40 SM	مگناتک Magnatec	ROYAL 10W40 SM	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	میراژ	10W40 SM	مگناتک Magnatec	ROYAL 10W40 SM	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)

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

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

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

موتوسل،
برای سلامت موتور

031-33035 | MOTOSELIRAN | WWW.MOTOSEL.COM



رنگ‌های مشکی اسپیدین و قرمز سوپااست. این نسخه خاص از یک موتور شش سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳.۲ لیتر مجهز به توین توربوشارژر با ۳۶۵ اسب بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور و گیربکس هشت سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک به همراه سهامانه چهار چرخ محرک بهره می برد تا به عنوان یک سدان لوکس اسپرت نیز در بازار آمریکا حضور یابد. در نسخه های استاندارد G70 پیشرفته دولیتری چهار سیلندر توربوشارژر نیز یکی از انتخاب های پیش روی مشتریان خواهد بود. از این نسخه ویژه سدان لوکس با ویژگی های اسپرت تنها ۵۰۰ دستگاه ساخته خواهد شد.

جنسیس این روزها حال خوشی دارد؛ چرا که رشد فروش قابل توجه و رضایت بالای مشتریان از محصولات جدید این لوکس ساز کره ای و امنیت بالای مدل های تولیدی سبب شده است مدیران جنسیس بیش از پیش سوای رقابت با بزرگان همچون مرسدس بنز، بامو و آئودی داشته باشند. این کمپانی به تازگی از نسخه تولید محدود سدان لوکس کامپکت خود یعنی G70 ویژه بازار آمریکا رونمایی کرده که با دو کدرنگ خاص پا به شامل خاکستری ملبورن و سفید و ریبز عرضه خواهد شد.

رینگ های ۱۹ اینچی آلومینیومی و کالیبر های قرمز رنگ سیستم ترمز منحصر به فرد بر میو نیز بر زیبایی های این سدان خوش استایل افزوده است. همچنین ترمز کابین نیز ترکیبی از

وضعیت خوب فروش برای جنسیس



نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۳۷۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۳۷۹

اعمال سخت گیری و ممنوعیت تردد خودروها در شهرهای با وضعیت قرمز تا چه اندازه می تواند سبب کاهش میزان ابتلا به ویروس کرونا شود؟

۱- زیاد

۲- کم

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرمای پرسیدیم آیا نوسازی ناوگان تاکسیرانی می تواند در کاهش ابتلا به ویروس کرونا موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۸۵ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۱۵ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



تلگرام

Telegram

خودرو را رتقادهم یا نه؟

باتوجه به شرایط فعلی حاکم بر صنعت خودرو و چالش ناشی از شیوع ویروس کرونا، بسا افزایش قیمت در بخش قطعات و لوازم بدکی از یک سو و تکنسین ها از سوی دیگر مواجهیم که بادر نظر گرفتن این که بسبب یاری از مالکان خودروها در صدد ارتقا و تیون خودروها پیشان هستند، در اینجا این سوال مطرح می شود که آیا در شرایط موجود تیون کردن خودرو کار درستی است؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مرور می کنیم.

در حال حاضر شرایطی بر بازار لوازم بدکی و خدمات پس از فروش حاکم است که بهتر است مالکان تغییرات چندانی را در خودروهای شان اعمال نکنند. زیرا این امر می تواند سبب افزایش استهلاک در سایر بخش های خودرو شود. چرا که در صورت استفاده از قطعات بی کیفیت برای تیون، ممکن است قطعات دیگر خودرو که از کیفیت مناسبی نیز بهره مند هستند با مشکل مواجه شوند و همین امر به خودی خود سبب افزایش استهلاک خودرو شود. از سوی دیگر این مورد می تواند در شرایط عدم دسترسی مناسب به قطعات برخی از خودروها، برای مالکان آن ها به شدت مشکل ساز شود.

مولایی

تیون کردن خودرو در کشور ما به دو دسته بدنه و موتور تقسیم می شود و تیون کردن پیشران در شرایط فعلی باتوجه به حضور متعدد برندهای چینی در بازار به هیچ عنوان توصیه نمی شود. زیرا اغلب قطعاتی که به نام اصل و بر خوردار از کیفیت مطلوب تحویل مشتری می شود، عملکرد مناسبی ندارد و البته تیون بدنه نیز از وضعیت مشابهی برخوردار است. در آخر باتوجه به این که فرایند تیون شدن خودروها در کشور ما چندان پایه و اساس علمی ندارد، بنابراین توصیه می شود از انجام آن خودداری شود.

نصیری

Message

۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای مشتری

عدم سهولت

در تامین قطعات

خودرو وارداتی مدل ۲۰۰۹ دارم که بیش از سه ماه است نمایشگر و تنظیمات مربوط به سیستم تهویه مطبوع آن کار نمی کند. با مراجعه به نمایندگی و بررسی کارشناس فنی، وی تشخیص داد که برای رفع مشکل باید ماژول الکترونیکی مربوطه تعویض شود. اما نمایندگی این قطعه را نداشت و با مراجعه به بازار با نرخ های متفاوتی از آن از سوی فروشندگان مواجه شدم و با جستجوی بسیار یک مرکز تعمیر الکترونیکی را یافتم که این ماژول را تعمیر می کرد. اما اجرت کار آن نیز برابر قیمتی بود که فروشندگان اعلام می کردند.

۰۹۲۵***۴۴۶۴



گزینه ای برای مقابله با سوپر سدان های ژرمنی!

است. در کنار این موارد نمایشگری که با خط سبز رنگ در قسمت بالای غربیلک فرمان تعبیه شده، زمان مناسب برای تعویض دنده را به راننده نشان می دهد و پدال های شیفت منیزومی، دسته دنده اسپرت مشابه محصولات بامو و صندلی های اسپرت نسل جدید رانندگی با یک خودرو و تمام اسپرت را به مخاطب القا می کند. طراحی صندلی های جدید نیز از گونومی سطح بالای را به ماغان آورده و طراحی درجه های سیستم تهویه مطبوع و دکمه های مربوطه برای تنظیمات و چیدمان دیگر دکمه ها در زیر درجه های کاربری ساده و آسانی را برای سرنشینان فراهم می کند. اما در بخش فنی دو پیشرانه چهار سیلندر دولیتری توربو و ۲.۷ لیتری توربو برای این سدان کامپکت اسپرت قابل استفاده است. اما از آنجا که مدل CT4-V نسخه پر فرورمنسی و قوی تر از مدل استاندارد خواهد بود، بنابراین زیر کاپوت نسبتا کشیده آن یک موتور چهار سیلندر خطی به حجم ۲.۷ لیتر موسوم به L3B مجهز به تکنولوژی توین توربو قرار گرفته است که بهینه سازی میل بادامک ها و تایمینگ سوپاها آن را برای تولید قدرت و گشتاور به ترتیب ۳۲۰ اسب بخار و ۵۰۰ نیوتون متر آماده می کنند. در عین حال سیستم انتقال قدرت جدید جنرال موتورز که همان گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک است، وظیفه انتقال چنین قدرت و گشتاور بالایی را به هر چهار چرخ بر عهده دارد و همچنین سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود LSD روی این مدل تعبیه شده تا هم اتلاف انرژی در زمان انتقال قدرت را به حداقل برساند و هم پر فرورمنس و پایداری خودرو را در زمان لغزش چرخ ها بهبود بخشد. در نهایت سیستم هایی همچون کروز کنترل هوشمند، سوپر کروز (سیستم کمکی رانندگی)، دوربین ۳۶۰ درجه ای و دوربین دنده عقب، هشدار انحراف از مسیر، پیشگیری از برخورد و... برای افزایش ایمنی سرنشینان برای این خودرو در نظر گرفته شده است. CT4-V با قیمت ۴۵ هزار و ۵۵۰ دلار به بازار عرضه شده است.

کادیلک در سال گذشته میلادی دو سدان اسپرت خانوادگی خود را که با ویژگی های لوکس آن ها را مزین کرده است، به جهان معرفی کرد. CT4-V سدان اسپرت است و جایگزین لایقی برای سدان پر فرورمنسی این کمپانی یعنی ATS محسوب می شود و باتوجه به خطوط اتو کشیده روی بدنه و بهترین تناسب بدنه در کنار استفاده از رینگ های ۱۸ اینچی و زاویه بیش تر ستون C کاراکتری اسپرت و خاص دارد. همچنین این خودرو با الهام از نسخه CT5 و البته بهره مند شدن از LEDهای عمودی و ورودی های هوای بزرگ، سپر و خطوط روی کاپوت، چهره های خشن دارد و در نمای عقب نیز همان فرم چراغ های عمودی کادیلک اما با زاویه خاص به شکل ال خودنمایی می کند که با حجم پر دازی زیبا و اسپویلر نصب شده روی در صندوق عقب و خروجی های دو بل، ظاهر اسپرت آن هر چه بیش تر خودنمایی می کند.

مهندسان کادیلک برای مدل هایی که از پسوند V برخوردارند و مدل اسپرت و پر فرورمنسی به حساب می آیند، از قطعاتی همچون لیپ زیر سپر جلو، آگزوهای دو بل در طرفین سپر عقب، دیفیوزر و اسپویلر روی در صندوق عقب استفاده می کنند تا علاوه بر به نمایش گذاشتن ویژگی اسپرت، پر فرورمنس خودرو نیز در حد چشمگیری بهبود یابد. مهم ترین تغییرات در بخش طراحی کادیلک را باید کابین جذاب CT4-V دانست. چرا که همان حس قرار گرفتن و نشستن روی صندلی های ATS-V تداعی می شود و فضای داخلی این سدان کامپکت اسپرت کادیلک بهبود کیفیت متر یال و استفاده از چرم با کیفیت و احتمالا نمونه های آلکانترا را تجربه می کند. کلاستر بزرگ دیجیتال، غربیلک فرمان V، قرار گیری صفحه نمایشگر هشت اینچی دوزنقهای در بالای درجه های عمودی بزرگ سیستم تهویه مطبوع و کنترل اتوماتیک و هوشمند تنظیمات مربوط به سیستم تهویه، فضای مدنی را برای CT4-V به ماغان آورده

پیامک

SMS

مشکل داشتن سیستم جرقه زنی

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۳ دارم که بیش از ۱۰ روز است در زمان روشن شدن، چراغ چک پشت آمپر به شکل ممتد روشن می ماند و خاموش نمی شود. همچنین اگر در موقع حرکت، دور موتور به شدت کاهش یابد یا به اندازه های بالا برود که نزدیک به دور ۵۵۰۰ باشد، در حالت قرار گرفتن در ترافیک و محل پارک موتور دچار لرزش می شود. علاوه بر این نور بالا هنگام استفاده گیر می کند و خاموش نمی شود. مشکل چیست؟

احدی-کرج

« روشن ماندن چراغ چک در پشت آمپر، آن هم در زمان روشن شدن خودرو و تنهایی می تواند به معنی خرابی یکی از قطعات الکترونیکی باشد. به بیان دیگر باتوجه به آن که پیشرانه خودرو شما TUS3 بوده و مجهز به سیستم جرقه زنی مستقیم است، دقت بیش تری را برای نگهداری می طلبید. اما باتوجه به کارکرد خودرو و شما و عمر مفید هر قطعه، باید گفت این مشکل به عیب یابی دقیق نیاز دارد و به صورت کلی سیستم جرقه زنی خودرو شما با مشکل مواجه شده است. به بیان دیگر یکی از نشانه های خرابی کوئل خودرو روشن ماندن چراغ چک در پشت آمپر است. بنابراین در این حالت باید به نمایندگی مربوطه مراجعه کنید تا با اتصال دستگاه عیب یاب به ECM خودرو شما، خرابی در سیستم جرقه زنی تشخیص داده شود. بر این اساس برای رفع مشکل باید کوئل خودرو تعویض شود. اما در نظر داشته باشید که چنین مشکلی همواره به دلیل خرابی کوئل به طور مستقیم نیست؛ زیرا اگر متعلقات این قطعه همچون وایرها نیز معیوب شده باشد، قدرت لازم برای جرقه زنی وجود نخواهد داشت و این امر منجر به روشن شدن چراغ چک می شود. در واقع در صورتی که وایرهای کوئل معیوب شده باشد، احتمال اتصالی در این بخش وجود دارد و این حالت سبب قدرت جرقه شمع ها می شود. بنابراین در چنین صورتی باید برای عیب یابی صحیح از کارشناس فنی نمایندگی کمک گرفته شود تا در صورت نیاز و تایید وی مبنی بر خرابی وایرها، برای رفع مشکل این قطعات پلاستیکی دارای استوانه فلزی تعویض شود. اما افزایش یا کاهش دور موتور و همچنین لرزش پیشرانه، دو علت عمده دارد. نخست این که سیستم جرقه زنی خودرو شما همان طور که اشاره شد، اشکال دارد و با تعویض متعلقات و قطعه اصلی این سیستم یعنی کوئل، اگر همچنان کاهش یا افزایش دور موتور به همراه لرزش وجود داشته باشد، باید در درجه بعدی یکی از مهم ترین سنسورهای موتور یعنی سنسور درجه گاز مورد بررسی قرار گیرد. به عبارت دیگر این سنسور وظیفه اندازه گیری پارامتر باز بودن درجه گاز را بر عهده دارد تا ECM باتوجه به المان ها و الگوریتمی که دارد، تصمیم به کاهش یا افزایش دور موتور مبتنی بر فشار پدال گاز بگیرد. بنابراین هر گونه اشکالی در این سنسور منجر به چنین مشکلی می شود. بر این اساس باید سنسور درجه گاز تعویض شود. اما این نکته را فراموش نکنید که رفتار رانندگی شما نیز می تواند بر خرابی قطعات الکترونیکی به ویژه این سنسور تاثیر گذار باشد و از سوی دیگر در پاسخ به بخش یابانی سسوالی شما باید گفت اگر فیوزهای مربوط به بخش الکترونیکی کنترل کننده مصرف کننده های الکتریکی (اعم از لامپ، قطعات و ادوات الکتریکی) یا همان BSM1 معیوب شده باشد، سبب گیر کردن نور بالای خودرو شما می شود و بنابراین برای رفع مشکل باید فیوزهای مربوطه تعویض شود.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفا با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

این تایرها در نمایشگاه یوروپا یک در ماه سپتامبر به صورت عمومی نمایش داده می‌شود. ایمنی و امکان استفاده در سرعت‌های بالا دو ویژگی هستند که دوچرخه‌سوارها به دنبال آن هنگام استفاده از دوچرخه‌های برقی هستند. همچنین سرعت بالای این دوچرخه‌ها باید به نحوی باشد که سرعت گیری و ترمز گیری در شرایط آب‌وهوایی ویژه با خطر کمتری همراه باشد.

وردشتاین با همکاری خانه طراحان ایتالیا نسل جدید محصولات مخصوص دوچرخه‌ها را تولید کرده که به طور اختصاصی قابلیت استفاده در دوچرخه‌های برقی را دارند. مهم‌ترین دلیل انتخاب این تایرها علاوه بر ظاهر مدرن و نرمی، افزایش اطمینان در تجربه دوچرخه‌سواری بوده زیرا به خاطر توان بیشتر دوچرخه‌های برقی راکب باید آن را حس کند.



معرفی تایرهای مدرن دوچرخه‌های برقی توسط وردشتاین



اتوبوس‌هایی که سبز تر شدند

همکاری میشلن در بازسازی اتوبوس‌های مک‌گیلز

در سایت رمیکس میشلن آمده است با مواد کاملاً طبیعی اقدام به این موارد کنند. میشلن قصد دارد در دوره جدید همکاری با مک‌گیلز استراتژی 4R خود را در این مجموعه پیاده‌سازی کند که شامل چهار بخش کاهش، استفاده مجدد، بازیافت و بازسازی «Renew, Reduce, Reuse, Recycle» است. هندیسون ادامه می‌دهد: «دو کسب و کار اصلی ما تمرکز جدی بر پایدارسازی توسعه دارد و این جنبه اصلی در تمدید قرارداد بود. با سیاست ابتکاری میشلن برای مدیریت تایر، می توانیم مسافت پیموده شده بیشتری را از لاستیک‌های خود انتظار داشته باشیم و ردیایمان در محیط زیست را کاهش دهیم». میشلن برای اتوبوس‌های شهری این شرکت تایرهای سری ایکس InCity HL Z را در نظر گرفته که دیواره آن مقاومت بالایی در برابر آسیب‌های خارجی از جمله در تصادف دارد. همچنین نسل جدید تایرهای سری XMulti Z & D در برخی اتوبوس‌های تک کابینه مک‌گیلز که ابعاد کوچک‌تری دارند، مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

شده که مانسبت به ادامه این همکاری دلگرم کرده است. روابط ما با میشلن همیشه مثبت و عالی بوده و ارتباطات بین دو شرکت کاملاً یکپارچه است. فکر می‌کنم همین موضوع رمز موفقیت امتداد این روابط بوده، قرارداد جدید ما با بهترین تایر ساز دنیا باعث می‌شود کیفیت و ارزش تیم ما به اثبات برسد». یکی از بخش‌های مهم قرارداد جدید همکاری میشلن به پایدارسازی توسعه شرکت مک‌گیلز پرداخته است. تایرهایی که در اتوبوس‌های مک‌گیلز به کار می‌روند، توسط پلتفرم‌های هوشمند میشلن برای پیگیری عمر تایرها در نظر قرار دارند و متخصصان میشلن نیز نقش نظارتی خود را ایفا می‌کنند. وقتی عمق آج لاستیک‌ها به کمتر از ۳ تا ۴ میلی‌متر برسد، به طور خودکار برای حفظ مصرف سوخت اخطارهایی برای سرویس‌دهی به اتوبوس مشکل‌دار ارسال می‌شود.

سابقه همکاری میشلن و سرویس اسکاتلندی مک‌گیلز به ۱۹ سال پیش بازمی‌گردد یعنی زمانی که قرارداد همکاری دو جانبه‌ای بین این دو شرکت منعقد شد، اما حالا که موعد تمدید این قرارداد رسیده، هر دو طرف تمایل به گسترش همکاری در ابعاد مختلف دارند. براساس این قرارداد؛ میشلن و مک‌گیلز در مسیر توسعه اتوبوس‌های تک و دو کابینه سبز تر همکاری خواهند کرد. در پایان سال گذشته میلادی مک‌گیلز، «اکسپلور داندی فروم» را از «نشنال اکسپرس» خریداری کرد تا تبدیل به بزرگ‌ترین خدمات‌دهنده عمومی بخش خصوصی اتوبوس‌های انگلستان شود. حالا این شرکت ۶۵۰ دستگاه اتوبوس را در سراسر اسکاتلند و با استفاده از ۱۲۰۰ نفر مدیریت می‌کند. میشلن به غیر از تامین، مدیریت کسب و کار تایرهای این شرکت را از سال ۲۰۰۲ برعهده دارد. راسل هندیسون، مدیر فنی اتوبوس‌های مک‌گیلز می‌گوید: «از همکاری با میشلن خوشحال هستیم و طی این سال‌ها راهکارهای عملی به ما ارائه

گزارش
Report



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworldir

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - سایپا ۱۳۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۲,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام‌وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندو	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - بام‌وی ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



در @Autoworldir ما را دنبال کنید





باتری اسمارت

مرکز ارتباط مشتریان ۱۶۵۲



رقابت شدید بر سر تولید انرژی زیاد با قیمت پایین و حجم کمتر

آینده صنعت خودرو در گرو تنوع بخشی به تولید باتری است



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

نخست تولید تلفن‌های همراه است. «Wood Mackenzie» یک شرکت تحقیقاتی و مشاوره‌ای در زمینه انرژی است که تخمین می‌زند وسایل نقلیه الکتریکی ۱۸ درصد از فروش کل خودروهای جدید را تا سال ۲۰۳۰ به خود اختصاص می‌دهند. این امر به خودی خود تقاضای باتری را تقریباً هشت برابر میزان تولید کارخانه‌های کند و این در حالی است که به عقیده کارشناسان، این یک تخمین محافظه کارانه است. برخی تحلیل‌گران نیز معتقدند تولید و فروش خودروهای الکتریکی در آینده رشد بسیار سریع و چشمگیری خواهد داشت.

بنابر گزارش‌های دریافتی، خودروسازان برای به دست آوردن فرمول شیمیایی و فناوری تولید باتری با هدف تامین بیشترین انرژی در کنار کمترین قیمت و کوچک‌ترین بسته تحویل با یکدیگر در حال رقابت هستند.

با انتقال فناوری به مدل‌های برقی و بدون آلاینده‌گی دنبال می‌کنند، بنابراین شکی در این نخواهد بود که خودروها در آینده به باتری‌های زیاد و متنوعی احتیاج خواهند داشت. گفتنی است در حال حاضر تقاضای این قطعه استراتژیک از میزان عرضه فراتر رفته و این مساله باتری را همچون طلا با ارزش کرده و سبب شده است سرمایه‌گذاران، شرکت‌های تازه تاسیس و... برای توسعه فناوری باتری و ساخت کارخانه‌های مورد نیاز برای تولید میلیون‌ها دستگاه خودرو الکتریکی با یکدیگر رقابت کنند. باتری خودرو که زمانی یکی از معمولی‌ترین اجزای آن محسوب می‌شد، حالا به یکی از جذاب‌ترین قطعات تبدیل شده است و به‌رغم آن که صنعت خودرو طی ۵۰ سال اخیر تغییر اساسی نکرده است، اما زمان برای صنعت باتری باور آوردن آن به‌نواوری و پیشرفت می‌گذرد. در همین راستا کارشناسان معتقدند فناوری ساخت باتری با سرعت بسیار بالایی در حال پیشرفت بوده و یادآور روزهای

خودروسازان، آژانس‌های دولتی و سرمایه‌گذاران خصوصی در یک رقابت جهانی به منظور کسب سود از خودروهای الکتریکی بدون آلاینده‌گی، سرمایه‌های خود را صرف تحقیقات و توسعه در بخش طراحی و تولید باتری خواهند کرد. در این میان برخی شرکت‌های خودروسازی و فعال در عرصه تکنولوژی، به منظور تنوع و توسعه هر چه پیش‌تر باتری خودرو و کسب سود چشمگیر از این بخش، رو به همکاری با یکدیگر آورده‌اند و اصطلاحاً جوینت شده‌اند. در این راستا می‌توان به سرمایه‌گذاری مشترک شرکت خودروسازی فولکس‌واگن و بیل‌گیتس اشاره کرد که طی آن روی فناوری تولید باتری خودرو کار می‌شود تا این محصول هر چه پیش‌تر از زمان، قابل اعتماد و شارژپذیر باشد. به‌ر حال آینده صنعت خودرو به باتری‌ها گره خورده است و از آن جا که خودروسازان بزرگی همچون جنرال موتورز، فولکس‌واگن و فورد موتور به شکل جدی تغییر در صنعت خودرو

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	صبا باتری با برندهای مختلف باتری VARIAN، ARMO SM ، SABASCOIT، ALBORZ، SAHAND، YOSHO، MARIN، ZAGROS، SPEEDER، MAXPOWER، PARDIS، SAFIR، ALOONI، KASPIAN، HYBRID، HITECH، RWSKA، SMART SABA، KHAZAR، KABOOK، MONO SM ، SAVAND، BUJI، ROYAN، NEWVEREK، RAYEN، NIRO، RONIZ SM ، SUPER START، NANO، SOULAI، HITECH، KOTRA، بهایار عرضه می‌شود.	گارانتی	۹,۲۰۰	۱۴,۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		محصولات	۹,۲۰۰	۱۴,۲۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فالبیک کارخانه)	سیلد		صبا باتری	۹,۲۰۰	۱۴,۲۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		باتوجه	۹,۲۰۰	۱۴,۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		به زمان	۸,۷۰۰	۱۳,۷۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		انبارداری	۸,۷۰۰	۱۳,۷۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		۱۵ ماهه	۸,۷۰۰	۱۳,۷۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	می باشد	۸,۷۰۰	۱۳,۷۰۰			

برنا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	برنا باتری با برندهای مختلف باتری، باتری‌های صدف، ولف، اکتیو، سحر، برنا گلدن، سیلد، وایت، آرشن، اترک، پرستیز، پاور، تورنادو و زیتکس به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فالبیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		برنا باتری	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۲ ماهه	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		می باشد	۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۰,۷۰۰	۱۵,۷۰۰			

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بار کاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پوجیس، اوربیتال، اوراتوس، سیوولکس و یاشا، ویا پوشش آمپر از ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی	۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		محصولات	۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فالبیک کارخانه)	سیلد		سپاهان باتری	۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه، اوربیتال پریمیوم و اوربیتال و مافی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰			

نیرو گستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف باتری‌های VOLTA، CENE، SHARK، VOLGA، SILVER و TURBO به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فالبیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		نیرو گستران	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		خراسان	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۵ ماهه	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		می باشد	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰			

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باطریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فالبیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		پاسارگاد باتری	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۵ ماهه	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		می باشد	۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
	باتری تندرو و ساندرلو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (فالب کوچک)، 50L2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۰,۴۰۰	۱۵,۴۰۰			

مضاعف می‌توانند سفرهای ضروری داشته باشند.» وی با بیان اینکه وظایف دستگاه‌های اجرایی در این مورد نوشته شده، ادامه داد: «دستگاه‌ها باید نگاه دقیق به پروتکل‌ها داشته باشند و به صورت کامل وظایف خود را انجام دهند.»

ایرنا: وزیر کشور به مردم توصیه کرد که در نوروز حداقل مسافرت و حداکثر رعایت پروتکل‌ها داشته باشند. عبدالرحمان حماتی فاضلی گفت: «به جز شهرهای قرمز و نارنجی، مردم می‌توانند به باقی شهرها با رعایت پروتکل‌های



مردم در نوروز حداقل مسافرت و حداکثر رعایت پروتکل‌ها را داشته باشند



رئیس هیات مدیره کانون جایگاه‌داران سوخت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد

دلایل کاهش شدید فروش بنزین سوپر

مشکل در نبود تقاضاست

همایون صالحی، رئیس هیات مدیره کانون سراسری جایگاه‌داران سوخت ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در این مورد گفت: «تقاضا برای مصرف بنزین سوپر در کشور به چند دلیل کاهش یافته که مهم‌ترین آنها نبود تقاضاست.» این مقام مسئول صنفی ادامه داد: «پس از افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۸، تقاضا برای مصرف بنزین سوپر کاهش پیدا کرد. به عنوان مثال جایگاه‌داری که ۲۰ تا ۳۰ هزار لیتر بنزین سوپر در مخزن خود تحویل می‌گرفت، به جای آنکه این میزان بنزین را در ۴ یا ۵ روز به فروش برساند، باید ۱۵ روز صبر می‌کرد. این در حالی است که هر چه مخزن جایگاه خالی‌تر بماند، میزان تبخیر هم بالاتر می‌رود و به همین دلیل، جایگاه‌داری که بنزین سوپر تحویل می‌گرفت، از دو ناحیه متضرر می‌شد. نخست آنکه خواب سرمایه او بیشتر می‌شد و دوم اینکه میزان تبخیر بنزین در مخزن بالاتر می‌رفت.»

صالحی ادامه داد: «نکته دیگری که وجود دارد این است؛ تقاضا برای بنزین سوپر در جایگاه‌های مختلف کشور به یک اندازه نیست و به توزیع جغرافیایی وابسته است. به عنوان مثال، برخی جایگاه‌های سوخت در شمال شهر تهران، روزانه بیش از ۳۰ هزار لیتر بنزین سوپر مصرف می‌کنند، ولی این میزان در برخی شهرستان‌ها صفر است. این در حالی است که صادرات بنزین سوپر به کشورهای منطقه به موازات کاهش تقاضا برای این نوع بنزین در داخل ایران کلید خورده است.»



روبه‌رو هستند.»

رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت با بیان اینکه باید برای ترغیب مردم در جهت استفاده از بنزین سوپر تصمیماتی اتخاذ شود، افزود: «افزایش مصرف این فرآورده به خصوص در کلان شهرها با کاهش آلودگی

وی با یادآوری اینکه با نزدیک شدن به تعطیلات نوروز احتمالاً تقاضا برای بنزین سوپر افزایش می‌یابد، از شرکت ملی پخش فرآورده خواست نسبت به سامان دادن به این موضوع و جلوگیری از توقف فعالیت یا معطل ماندن سکوهاى عرضه این سوخت اقدام کند.

فرآورده‌های نفتی کشور با بیان اینکه بی‌نظمی در عرضه بنزین سوپر انتقادهای زیادی را از سوی مشتریان به همراه داشته، گفت: «برای جایگاه‌های سوخت درآمد فروش بنزین معمولی و بنزین سوپر تفاوت چندانی ندارد و حتی بنزین سوپر با تبخیر بیشتر جایگاه‌دار را متضرر می‌کند اما تاخیر و طولانی شدن عرضه، مصرف‌کنندگان این سوخت را دچار مشکل کرده است.»

او ادامه داد: «کاهش فروش بنزین سوپر در کشور به طور طبیعی به معنای محروم شدن مردم از بنزین مرغوب و البته وارد شدن زیان مالی به جایگاه‌داران است زیرا به‌رغم داشتن تاسیسات و نیروی انسانی، با عدم تلفع

۸۰ درصد کاهش پیدا می‌کند.» اسداله قلی‌زاده با بیان اینکه در یک‌ماه اخیر با تاخیر و کمبود دریافت بنزین سوپر مواجه شده‌ایم، افزود: «در سال ۱۳۹۹ عرضه و مصرف بنزین سوپر نسبت به سال‌های قبل کاهش چشمگیری داشته است.» او ادامه داد: «پس از افزایش قیمت بنزین، عدم شمول یارانه بر بنزین سوپر و همچنین شیوع کرونا، به سوی کاهش تقاضا رفتیم و به دلیل افت مصرف، طبیعی است تا بنزین سوپر نیز در اولویت نباشد.»

جایگاه‌داران زیان می‌کنند

رئیس انجمن صنفی صاحبان اماکن فروش و عرضه



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

فروش بنزین سوپر در جایگاه‌های سوخت در سراسر ایران به شدت کاهش یافته است. البته هنوز آمار دقیقی در این مورد وجود ندارد اما مسئولان صنفی این حوزه می‌گویند پس از افزایش قیمت بنزین در آبان‌ماه سال ۱۳۹۸ و آغاز همه‌گیری کرونا به فاصله چندماه پس از آن، تقاضا برای مصرف بنزین سوپر به شدت کاهش پیدا کرد. البته این موضوع در سراسر کشور به یک میزان نبوده و از یک توزیع جغرافیایی مبتنی بر توزیع ثروت هم تبعیت می‌کند. از آن‌سو، کاهش تقاضا برای بنزین سوپر موجب افزایش خواب سرمایه جایگاه‌داران سوخت شده؛ علاوه بر این، افزایش مدت تخلیه مخازن در پمپ‌بنزین‌ها، حجم تبخیر را هم افزایش داده است. این موضوع به نوبه خود موجب کاهش تمایل جایگاه‌داران به توزیع بنزین سوپر و در مقابل، افزایش صادرات این فرآورده سوختی به کشورهای همسایه شده است.

رئیس انجمن صنفی صاحبان اماکن فروش و عرضه فرآورده‌های نفتی کشور در همین مورد گفت: «برخی روزها فروش بنزین سوپر در کشور در مقایسه با قبل تا

اصالت، ماندنی است
به تام روانکار، تولید کننده انواع
روانکارهای خودرویی

QUANTIC
RENOVATION



bt
BEhTam
Ravankar

www.btoil.co | btoilco | behtamfan



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۸ اسفند ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۳۷۹

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری
نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

تهران ۱۷ ۸ اصفهان ۲۱ ۳ شیراز ۲۲ ۶ مشهد ۱۵ ۴ تبریز ۱۲ ۲ ارومیه ۱۳ ۱ رشت ۱۵ ۴ گرگان ۱۱ ۳ ساری ۱۲ ۴ شهرکرد ۱۵ ۲ اهواز ۲۷ ۱۲ یزد ۲۴ ۱۰ کرمان ۲۳ ۴ بندرعباس ۲۸ ۱۴ زاهدان ۲۶ ۱۰



بیلبور

Billboard

«خودرو» به نجات اقتصاد ایران می آید؟

حرف آخر

The Last Word

محمد مهدی حاتمی

روزنامه نگار



صنعت «خودرو» واجد توسعه یافته ترین زنجیره تامین در کشور است و این صرفاً یک شعار نیست. چرا که ترکیه در همسایگی ما، اقتصاد ۲۰۳ تریلیون دلاری خود (بر مبنای شاخص PPP) را صرفاً با کمک سه صنعت اصلی (یعنی گردشگری، نساجی و تولید قطعات خودرو) به پیش می برد و این در حالی است که تا پیش از اعمال تحریم ها در سال ۲۰۱۰ میلادی، ایران در تولید خودرو از ترکیه پیشی گرفته بود. برآوردها بیانگر آن هستند که دو خودرو ساز اصلی کشور موفق شده اند بیش و کم به وعده خود برای افزایش تولید خودرو تا پایان سال جاری جامه عمل بپوشانند و تعهدات معوق خودروهایی پیش فروش شده را نیز به صفر نزدیک کنند. تقاضا در بازار خودرو ایران در سال ۱۳۸۶، حدود ۱.۶ میلیون دستگاه خودرو تولید شده در داخل را پوشش داد و عجیب نخواهد بود اگر رفع تحریم ها و بهبود اوضاع اقتصادی، نخستین صنعت واقعی ایران را دوباره به صدر بیاورد و باز هم در آن از اعداد و ارقامی بزرگ و چشمگیر سخن به میان آید.

ایمنی بیشتر

در این سری از آگهی های فولکس واگن که برای تبلیغ سیستم فور موشن دو دیفرانسیل در خودرو آماروک طراحی شده، به این نکته اشاره شده است که این سیستم با کنترل بیش تر خودرو، ایمنی آن را برای سر نشینان افزایش می دهد.



More grip. More safety. The Amarok with 4MOTION all-wheel drive.

نکته آموزشی

جراغ های مربوط به حالت اسپرت یا رانندگی در برف به شکل چشمک زن در پشت پتل روشن و خاموش می شود و اغلب نیز وضعیت دنده در حالت دنده عقب یا ۳ باقی می ماند. بهتر است در صورت مواجهه با چنین وضعیتی، در کمترین زمان ممکن به نزدیک ترین نمایندگی خودرو مراجعه کنید و در نظر داشته باشید که بی توجهی به این امر می تواند منجر به خرابی جعبه دنده شود.

به رغم مزایای جعبه دنده های خود کار گاهی به دلیل برخی مشکلات، عملکرد این نوع گیربکس با مشکل مواجه می شود و در صورت بی توجهی به اخطارها و هشدارها، هزینه های گزاف روی دست مالک خودرو می گذارد. از جمله مواردی که می تواند سبب بروز مشکل در گیربکس شود، سولفات ها یا جدا شدن سوکت ECU گیربکس، خیس یا سولفات شدن سوکت اصلی یا سیم کشی گیربکس و کمبود روغن گیربکس است. در این زمان معمولاً

هشدار برای جعبه دنده




باتری نانو

آموره استارت بزن

مرکز ارتباط مشتریان ۱۶۵۲

انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از ما بخواهید.

جهان لنت Jahan Lent




www.jahantormoz.com

۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

info@jahantormoz.com