

1418

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

یک فعال صنعت خودرو و قطعه کشور
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
کامیون‌های کار کرده اروپایی
بر چینی‌های مونتاژی
اولویت دارند

۹ صفحه



کوتاه قامت زیبایی آئودی

۱۲ صفحه

استارت
Start

علی منصوری
عضو شورای سردبیری

مراقبت از کودکان
هنگام رانندگی

از زمان ورود خودرو به زندگی ما و تبدیل شدنش به یکی از وسایل معمولی که از آن استفاده می‌کنیم بیش از صد سال می‌گذرد. در نیم قرن گذشته...

۲ صفحه

تیتراهای امروز
Titles

در پایان معاملات هفته گذشته رخ داد:
سقوط ارزش کل بازار گروه خودرویی
به ۱۷۵ هزار میلیارد تومان

۵ صفحه

وابستگی مستقیم تامین روغن
پایه به مصرف سوخت

۱۱ صفحه

توسعه اولین سیستم کنترل
آسیب تایر در برجستون

۱۳ صفحه

آزادسازی واردات خودرو
یا تنظیم عرضه و تقاضا با افزایش تولید؟
دو راهکار از سرگیری اسقاط
فرسوده‌ها

۲ صفحه

مقایسه رادیاتورسازی ایران با آمریکا
صنعت رادیاتور خودرو
بزرگ تر می‌شود

ارزش بازار رادیاتور تا سال ۲۰۲۷ به مرز ۱۰ میلیارد دلار
خواهد رسید اما در حال حاضر این ارزش حدود ۲ میلیارد...

۸ صفحه

باز یافت حدود ۲ میلیون قطعه در سال موجب می‌شود:
بازگشت ۲ هزار تن مواد
اولیه خالص به زنجیره
تامین ایران خودرو

۴ صفحه

آیا چینی‌ها قصد دارند واردات خودرو با استفاده
از رمزارزها را در جزیره کیش کلید بزنند؟
خرید و فروش خودرو
با «ارز نامرئی»

با آغاز سال ۱۴۰۰ اوج‌گیری استخراج و خرید و فروش
رمزارزها در بازار ایران، کم‌کم پای... ۱۵ صفحه

احیای دوباره شاسی‌بلند محبوب کرمان موتور با موتور GDI
جک S5 جدید خوش‌چهره‌تر و پیشرفته‌تر می‌آید

۷ صفحه

۱۰ فصل خرید خودروهای کروک
۱۰ افزایش تمایل برای خرید خودرو
۱۱ قهرمان بعدی تولید باتری خودروهای برقی، اروپایی است؟
۲ کارلوس گون قصد پرداخت جریمه ۶ میلیون دلاری را ندارد
۵ بررسی قیمت خودرو توسط تیمی متشکل از دولت، مجلس و خودروسازان

بیش از دو میلیون
بازدید بدون تکرار در هفته

@autoworldir

شما هم اینستاگرام روزنامه
«دنیای خودرو» را دنبال کنید

قدرتمند و مقاوم

تایرهای SUV
از رینگ ۱۶ تا ۲۰

«هیوندای برای بیش از ۳۹۰ هزار دستگاه از محصولات خود در ایالات متحده و کانادا دو فراخوان مجزا صادر کرد. این شرکت برای حدود ۱۸۷ هزار دستگاه الاترای مدل‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ و همین‌طور کنا و ولوستر مدل‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ با پیش‌رانه ۲ الیتری فراخوان صادر کرده، پیش‌رانه این خودروها با مشکل عملیات حرارتی نامناسب رنگ‌های پیستون مواجه است که می‌تواند مصرف روغن را افزایش دهد و



فراخوان پیش‌رانه هیوندای الاترا

آزادسازی واردات خودرو یا تنظیم عرضه و تقاضا با افزایش تولید

دوراهکار از سرگیری اسقاط فرسوده‌ها



را‌هکار واردات خودرو از طریق ارز بخش خصوصی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در پاسخ به این سوال که پیشنهاد شما برای رونق صنعت اسقاط و احیای مراکز اسقاط خودرو چیست، اظهار کرد: «این موضوع را که مراکز اسقاط بار کود مواجه شده‌اند و از اهدافی مانند کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت دور شده‌ایم، کاملاً تأیید می‌کنم. به‌نظر من، یکی از راهکارهای احیای مراکز اسقاط، انجام واردات خودرو از طریق ارز بخش خصوصی است. زیرا برای واردات خودرو با ارز نیمایی و دولتی مشکل داریم و اختصاص ارز بازار به واردات خودرو موجب افزایش قیمت ارز می‌شود. اما با استفاده از ارز بخش خصوصی می‌توان خودرو وارد کشور کرد و به چرخه اقتصاد و صنعت اسقاط و فعالیت این مراکز رونق بخشید.»

افزود: «براساس قانون مجلس، بخشی از اسقاط خودروهای فرسوده منوط به واردات خودرو بود؛ به این معنا که به‌ازای واردات تعدادی خودرو، خودروهای فرسوده اسقاط می‌شدند، اما با توجه به مشکلات ارزی کشور واردات خودرو متوقف شد و به تناسب آن اسقاط خودروهای فرسوده کاهش یافت.»

وی در ادامه گفت: «با توجه به اجرای قانون ممنوعیت واردات خودرو به کشور، باید اسقاط را از طریق تولیدات بنگاه‌های داخلی دنبال و خودروهای تولید داخل را جایگزین خودروهای فرسوده کرد. اما در حال حاضر به دلیل عدم تناسب عرضه و تقاضای خودرو و سبقت میزان تقاضا از حجم عرضه، امکان اجرای این طرح نیز وجود ندارد.»



نهاد علی‌بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«نقدهای مختلفی بر قانون ممنوعیت واردات خودرو که طی چند سال گذشته به اجرا در آمده، مطرح شده است. برخی کارشناسان در این خصوص معتقدند: این قانون که به صورت دفعی واردکنندگان این کالا را از فعالیت باز داشته، تبعات بسیاری به دنبال داشته است.

شرکت‌های واردکننده خودرو که در یک سیکل تجاری سالم ثبت‌سفارش، حمل به گمرکات کشور و ترخیص و تحویل محصولات به مشتریان قرار داشتند، یک‌باره دچار چرخه معیوب شدند و بسیاری از اموالی که ارز خریداری آن‌ها مدت‌ها قبل از کشور خارج شده بود و در انبارها وجود داشتند، امکان ترخیص پیدا نکردند و در گمرک محبوس شدند. بدین ترتیب چرخه فعالیت شرکت‌های واردکننده خودرو از گردش ایستاد. به‌دنبال این امر، به صنایع و صنوف وابسته نیز خسارات زیادی وارد شد، از جمله آنها، صنعت باز یافت خودرو فرسوده بود. مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در این خصوص گفت: «رونق صنعت اسقاط خودروهای فرسوده در گرو آزادسازی واردات خودرو با استفاده از ارز بخش خصوصی است.»

اسقاط خودروهای فرسوده خلأ قانونی ندارد طاهری با بیان این که مجلس قوانینی را در زمینه اسقاط خودروهای فرسوده وضع کرده و نیاز به قانون جدید وجود ندارد،

مراقبت از کودکان هنگام رانندگی

«از زمان ورود خودرو به زندگی ما و تبدیل شدنش به یکی از وسایل معمولی که از آن استفاده می‌کنیم بیش از صد سال می‌گذرد. در نیم قرن گذشته خودروها هر چه بیشتر در دسترس قرار گرفتند و خانواده‌ها نیز در سراسر جهان برای راحتی تردد خود اقدام به خرید آن‌ها کردند. از زمانی که خودروها به‌طور گسترده سر نشینان خردسال هم پیدا کردند، یکی از بحث‌های دائمی؛ ایمنی کودکان بوده است. در دهه‌های اخیر قوانین مختلفی برای محافظت از سر نشینان خردسال در خودروها به تصویب رسیده است. یکی از این قوانین الزام نشان دادن کودکان روی صندلی نمی‌توانند روی صندلی بنشینند باید در صندلی مخصوص کودک که جداگانه خریداری و روی صندلی عقب نصب می‌شود، نشانده شوند.

طبیعی است با توجه به آمار بالای تصادفات که از جلو اتفاق می‌افتد، این توصیه جدی گرفته شود. در همین زمینه چند سالی است نشانی روی شیشه برخی خودروها چسبانده می‌شود تا به خودروهای دیگر اعلام شود روی صندلی عقب خودرو کودک سوار است و به این ترتیب از رانندگان خواسته می‌شود با احتیاط بیشتری در کنار این خودرو رانندگی کنند. لزوم بستن کمربند، استفاده از ایربگ عقب نیز برای تأمین ایمنی هر چه بیشتر کودکانی است که سوار خودرو هستند. اما متأسفانه در خیابان‌ها شاهد رفتارهای عجیبی از سوی والدین راننده هستیم که تنها بر بی‌توجهی و خدایی ناکرده بی‌علاقگی به فرزندانشان صحنه می‌گذارند. حتماً شما هم دیده‌اید پدر و مادرهای عزیزی را که در حال مشغول رانندگی هستند اما فرزندانشان با دست‌های باز، تا کمر از سانروف بیرون آمده‌اند و انگار منتظرند تا پرواز کنند.

هر بار که چنین صحنه‌ای را می‌بینم موهای تنم سیخ می‌شود. (بدرت از آن زمانی است که می‌بینم بچه‌ها روی در خودرو در حال حرکت سوارند). چطور ممکن است پدر یا مادری این قدر بی‌توجه و بی‌ملاحظه باشد؟ لازم نیست بگویم اگر خودروی جلوی وسیله نقلیه این پدر و مادر بیچند یا آنها به هر دلیلی مجبور به ترمز ناگهانی شوند چه بلای وحشتناکی ممکن است بر سر خودشان و عزیزانشان بیاید. این درست است که بچه‌ها به سرگرمی و لذت احتیاج دارند و همگی ما دوست داریم در نظر فرزندانمان پدر و مادر خوب و به اصطلاح باحالی به نظر بیاییم، اما شما را به خدا، ایمنی و سلامت فرزندان‌تان مهم‌تر از هر چیز دیگری است. به امید روزی که یاد بگیریم چه‌طور مراقب عزیزانمان باشیم.



نفت پارس
تأسیس ۱۳۳۷



روغن خودرو

انتخاب اول...
۱۴۰۴



www.parsoilco.com

فروش: ۰۰ ۹۵ ۲۲ ۲۲



به روز رسانی هیوندای پالیسید در سال ۲۰۲۲



« با عرضه پالیسید کالیگرافی، هیوندای به قلمرو لوکس‌سازان در بازار شاسی‌بلندها نزدیک شده‌است. این خودرو قدبلندشیک هفت‌نفره به‌صورت سفارشی از سیستم چهار چرخ‌محرك سودمی‌بر دوبه پیشران‌های قدرتمندی مجهز است. پالیسید هنوز هم محصول نسبتاً جدیدی محسوب‌می‌شود اما قرار است سال آینده فیس لیفت شود. گفته شده پالیسید تازه‌دفنس در سال ۲۰۲۲ معرفی و با سدان سوناتا فیس لیفت همراه خواهد شد. هنوز نمی‌توان گفت کدام‌یک از این دو خودرو زودتر پدیدار می‌شوند البته شاید هر دو به‌صورت

هم‌زمان روانه بازار شوند. جالب آنکه عرضه پالیسید و سوناتای فیس لیفت با نسل‌های جدید ix35 و گرینچور با آژرا هم‌زمان خواهد شد هر چند احتمالاً این مدل‌ها مختص بازار کره جنوبی خواهند بود. نقشه‌راه هیوندای که به‌تازگی منتشر شده تأییدکننده عرضه‌الانتران N در سال جاری میلادی است. ماقبلا تست‌های این خودرو در نوربرگ رینگ رادیده‌ایم و حتی احتمال ارائه آن در اروپا وجود دارد. این خودرو در اسناد هیوندای با نام آواتنه N پدیدار شده که اسم دیگر الانترادر بازار کره و سنگاپور به حساب می‌آید.

دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

حکمت احتمالی سازمان حسابرسی در مناقشه قیمت تمام‌شده خودرو

برای خروج قطعی شورای رقابت از بحث قیمت‌گذاری خودرو، باید انحصار این صنعت با آزادسازی واردات و شکل‌گیری قطب سوم خودروسازی شکسته شود



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

« بحث قیمت‌گذاری خودرو که هر روز به‌شکل بیهوده‌ای پیچیده‌تر می‌شود، به معضل اصلی این صنعت تبدیل شده و همچنان راهی برای برون‌رفت از آن دیده نمی‌شود. در این شرایط، انجمن سازندگان قطعات خودرو و مجموعه‌های خودرو و همچنین ایران خودرو و سایپا با ارسال نامه‌ای مشترک به کمیسیون صنایع مجلس س سعی در تغییر در روند قیمت‌گذاری خودروها دارند. خودروسازان که از افزایش حدود ۹۰ درصدی قیمت محصولا تشنان طی ماه گذشته رضایت ندارند، به دنبال آن هستند که حداقل قیمت‌گذاری برخی خودروهای کم‌تیراژ به دست خودروسازان بیفتند و در خصوص این خودروها نگران قیمت‌دستوری نباشند. هر چند با توجه به شرایط موجود و استدلال نمایندگان مجلس درباره ضرورت زیان خودروها و همچنین تأکید بر عرضه خودرو در بورس، بعید به نظر می‌رسد این پیشنهاد هم راه به جایی ببرد. با این حال، خودروسازان و قطعه‌سازان امیدوارند در صورت پذیرش این پیشنهاد، حداقل ۳۰ درصد محصولات را خودشان قیمت‌گذاری کنند و برای ۷۰ درصد باقیمانده نیز از روش‌بهای تمام‌شده به علاوه ۵۰ درصد سود بهره‌برند. به نظر می‌رسد اختلاف بر سر قیمت تمام‌شده و عدم قبول هزینه تمام‌شده از سوی شورای رقابت، مانع جدی بر سر عملیاتی کردن این طرح نباشد. در این نامه پیشنهاد شده است به منظور ایجاد رقابت و رفع انحصار در صنعت خودرو، واردات خودرو از سر گرفته شود تا در این صورت اصولاً دیگر نیازی به قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت وجود نداشته باشد. ضمن این‌که با این اقدام، خودروسازان و قطعه‌سازان آمادگی خود را مبنی بر رقابت‌پذیر بودن و رقابت با محصولات خارجی اعلام کرده‌اند. در همین زمینه، با مازیار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو ایران به گفت‌وگو پرداختیم.

بحث تفاوت قائل شدن در مورد قیمت خودروهای پر تیراژ و کم تیراژ در گذشته هم مطرح بوده است. جمع‌بندی قطعه‌سازان و خودروسازان در این خصوص و نامه به کمیسیون صنایع مجلس چیست؟

طی هفته گذشته جلسهای با حضور رئیس کمیسیون صنایع و خودروسازان برگزار و در این جلسه رئیس کمیسیون صنایع خواستار ارائه راهکاری شد که منافع مشتری، خودروساز و قطعه‌ساز در آن رعایت شود. راهکاری که ما در نامه به کمیسیون صنایع مطرح کردیم، خیلی خلاصه بود. جزئیات این پیشنهاد در کمیسیون صنایع در حال بررسی است. بحث این بود که اگر قرار است اصلاح قیمتی به وجود بیاید، باید مردمی که درآمد پایینی دارند، چندان متضرر نشوند. بنابراین خودروسازان موافقت کردند خودروهایشان به دو قسمت تقسیم شود؛ خودروهای عمومی و خودروهای اختصاصی. خودروهای اختصاصی عملاً همواره رقیب در بازار دارند و این هنر خودروساز است که باید به‌شکلی قیمت را مدیریت کند که با وجود حضور رقبای خارجی هم بتواند خودرو را به فروش برساند. خودروهای عمومی هم مدل‌هایی هستند که اکثر مردم خواهان آنها بوده و از قشری هستند که از درآمد پایین‌تری در جامعه برخوردارند. این خودروها باید با حداقل قیمت و حداقل سود فروخته شوند.

بحث واردات هم در این نامه مطرح شد. چرا به بحث واردات پرداخته شده است؟

خودروسازان و قطعه‌سازان سال‌ها محکوم شده‌اند که انحصارطلب هستند و برای ممنوعیت واردات خودرو لای می‌کنند. اما ما برای اولین‌بار به‌صورت مکتوب قطعه‌سازان و خودروسازان اعلام کرده‌اند هیچ مخالفتی با واردات خودرو ندارند. کمالین که قبل از آن هم تصرفی در آزادسازی یا ممنوعیت واردات خودرو نداشتیم، به نظر این نامه برای کمیسیون صنایع هم نسبت‌به سایر مکاتبات و مذاکرات متفاوت بود. کمیسیون باور کرد قطعه‌سازی و خودروسازی کشور در حال حاضر خود را در شرایطی

می‌بیند که می‌تواند رقابت‌پذیر باشد. امیدواریم طی هفته‌های آینده این مذاکرات به نتیجه برسد و بتوانیم با مجلس، وزارت صمت و شورای رقابت به تفاهم برسیم و تصمیم‌نهایی در مورد قیمت خودرو گرفته شود.

شورای رقابت در این خصوص چه موضعی دارد؟

مواضع شورای رقابت همچنان سختگیرانه است. آقای شیوا هم در این جلسه حضور داشت و کمالان بر فرمول این شورا تأکید کرد. البته بحث ایشان این بود که فضای صنعت خودرو ایران انحصاری است. هر چند این انحصار ناخواسته بوده و به ما تحمیل شده است. پس باید کاری انجام‌شود تا خودروسازان از این فضای انحصاری خارج شوند. خارج‌شدن از این فضا هم چند راه دارد که یکی از آنها آزادسازی واردات و دیگری کمک‌به‌راه‌اندازی قطب سوم خودروسازی است. در این خصوص هم شرکت بهمن موتور در این مدت بسیار خوب عمل کرده است. اگر دولت حمایت کند و آنها سریع‌تر در مدار تولید انبوه قرار بگیرند، این روند انحصاری هم از بین می‌رود. در فضای رقابتی، حق و حقوق مصرف‌کننده هم بیشتر رعایت خواهد شد.

بحث تقسیم خودروها به دو گروه قبیلا هم مطرح شده بود، اما کمیسیون صنایع روی خوش به آن نشان نداد. واکنش اخیر کمیسیون صنایع به این تقسیم‌بندی چه بوده است؟

این بحث در سال ۹۷ مطرح شد و خودمجلس هم این طرح را پیشنهاد داد تا حق مردم رعایت شود و خودروهایی که اقتصادی هستند از یک روش قیمت‌گذاری استفاده کنند و سایر خودروها در قیمت‌گذاری آزاد باشند. چندسالی هم این مساله رعایت شد و شورای رقابت قبل از آشفتنگی‌های بازار، خودروهای کمتر از ۴۵ میلیون تومان را ملاک قیمت‌گذاری می‌دانست. طی چند سال گذشته به دلیل شرایط اقتصادی و سیاسی، بازار خودرو چنان آشفته شد که این مساله هم زیر سؤال رفت. در حال حاضر شورای رقابت بر خودروهای کم‌تیراژ هم دست گذاشته است و قیمت‌گذاری انجام می‌دهد. کمیسیون صنایع مشکلی با این نوع قیمت‌گذاری ندارد. مشکل اساسی این است که ما همه‌چیز را بر مبنای قیمت تمام‌شده خودروسازان قرار دادیم، اما شورای رقابت اصولاً قیمت تمام‌شده خودروسازان را قبول ندارد.

چرا شورای رقابت هزینه تمام‌شده خودروسازان را قبول ندارد؟

شورای رقابت معتقد است هزینه تمام‌شده‌ای که خودروساز ارائه می‌دهد، محل اختلاف است. به دلیل این‌که کلی هزینه‌های اضافه و سربار در آنچه خودروساز مطرح می‌کند، وجود دارد. شورای رقابت بخشی از هزینه‌ها را به‌دلیل عدم بهرهوری خودروسازان می‌داند. البته درست هم می‌گوید زیرا عدم بهرهوری نباید از

جیب مردم هزینه شود. حال صحبت شده است که یک نهاد تخصصی مانند سازمان حسابرسی یا مثلاً دیوان محاسبات یا هر نهاد دیگری که توانایی دارد، وارد شود، قیمت‌گذاری را بررسی کند و بگوید با چه قیمتی خودروها باید فروخته شوند. برخی هزینه‌ها مورد قبول متخصصان این حوزه نیست. در حال حاضر بحث بر سر این است چه نهادی مبنای قیمت‌گذاری را مشخص کند. به‌طور کلی اگر بخواهیم یک پله عقب‌تر را نگاه کنیم، شورای رقابت این وظیفه را دارد در بازارهای انحصاری ورود کند. تا زمانی که خودروسازی و قطعه‌سازی در فضای انحصاری باشند، شورای رقابت هم حضور دارد. بهترین راه این است که این انحصار از بین برود و همه‌چیز به گردونه رقابت باز گردد. به نظر من خروج از انحصار بیشتر اولویت دارد تا مقوله‌های فنی.

آیا در حال حاضر تمام خودروهای خودروسازان زیان‌ده هستند؟ به نظر می‌رسد خودروهای اختصاصی که شما اشاره کردید، زیان‌ده نباشند؟

آن‌ها هم زیان‌ده هستند. شاید هر خودروساز نهایتاً یک خودرو داشته باشد که زیان‌ده نیست. اما سایر خودروها زیان‌ده هستند. دلیل اصلی آن هم قیمت و بازار آشفته مواد اولیه داخلی است. آن‌قدر قیمت مواد اولیه داخلی بدون نظارت گران شده که خودروسازان هر چقدر هم می‌دوند، نمی‌توانند به آن‌ها برسند. از سوی دیگر، قانون می‌گوید مواد اولیه باید تابع قیمت‌گذاری جهانی باشد که البته مخالف هستیم چون درآمدهای مردم تابع نرخ‌های جهانی نیست. فعلاً شرایط به گونه‌ای است که باید از این

نوربالا

شورای رقابت می‌گوید هزینه‌های سر بار و عدم بهره‌وری موجب بالا رفتن قیمت تمام‌شده خودروسازان می‌شود. از این رو، صحبت شده است که یک نهاد تخصصی مانند سازمان حسابرسی یا مثلاً دیوان محاسبات یا هر نهاد دیگری که توانایی دارد وارد شود و قیمت‌گذاری را بررسی کند و بگوید خودروها با چه قیمتی باید فروخته شوند

وضعیت که نقدپنگی در قطعه‌سازی‌ها به صفر رسیده و ۴ هفته است که هیچ در یافتی از خودروسازان نداشته‌ایم و همچنین زیان انباشته‌ای که روز به روز بیشتر می‌شود، عبور کنیم. ادامه این روند باعث ورشکستگی هر دو صنعت خودرو و قطعه می‌شود. این روند ضرر به‌مراتب بزرگ‌تری خواهد داشت. چرا که شرایط در بازار به مراتب سخت‌تر خواهد شد و مصرف‌کننده زیان خواهد دید. همچنین با ورشکستگی قطعه‌سازان هزاران نفر بیکار خواهند شد. برای حل این موضوع باید راهکاری وجود داشته باشد که حد متوسط را در نظر بگیرد. در مجموع بحث ما این است که حقوق مردم بیشتر از هر چیز دیگری رعایت شود.

فکر می‌کنید با این اقدام حقوق مردم رعایت خواهد شد؟ به نظر می‌رسد عرضه خودروهای عمومی طی ماه‌های اخیر کمتر از گذشته بوده و برخی خودروها ماه‌هاست عرضه نشده‌اند.

عرضه خودروها را وزارت صمت تعیین می‌کند. اما ۷۰ درصد خودروها شامل خودروهای عمومی می‌شوند. مثلاً در ایران خودرو پژو پارس، ۴۰۵، سمند و ۲۰۶ شامل خودروهای عمومی هستند و خودروهایی مانند دنایلاس، تارا و اتوماتیک خودروهای اختصاصی محسوب می‌شوند. بنابراین ۷۰ درصد خودروهای خودروسازان خودروهای عمومی و شامل قیمت تمام‌شده به علاوه ۵ درصد سود خواهند شد.

در مجموع به نظر شما مجلس موافق این پیشنهاد خواهد بود؟ زیرا مجلسی‌ها چندان روی خوش به صنعت خودرو و قیمت‌های فعلی نشان نداده‌اند. به‌طور کلی مجلسی‌ها خیلی قائل به زیان‌ده بودن خودروسازان نیستند.

آن اطلاعاتی که به مجلسی‌ها در دوره جدید باید می‌رسیده، نرسیده است. گلایه‌ای که برخی نماینده‌ها با ما مطرح می‌کنند، این است که چرا تا حالا خودروسازان حاضر به ارائه قیمت تمام‌شده خود به کمیسیون صنایع نشده‌اند. البته حق هم دارند زیرا این کمیسیون باید بداند قیمت تمام‌شده خودروها چقدر است. هر چند نهادهای نظارتی این اطلاعات را دارند. قرار است قیمت تمام‌شده برخی خودروها به کمیسیون صنایع مجلس ارائه شود. انتقادات نمایندگان کاملاً به‌جاست. نمی‌توانیم انتقادات مردم و نمایندگان آن‌ها را نشنویم. انتقاد به بحث عدم تناسب درآمدهای مردم به قیمت‌ها کاملاً صحیح است. قیمت‌ها در همه کالاهای افزایش پیدا کرده، اما درآمد مردم تغییری نکرده، بحث دوم نمایندگان مجلس، موضوع کیفی و امکانات خودروهاست. این هم مساله صحیحی به‌شمار می‌رود. با این قیمت‌ها باید حداقل نیازهای مردم را از نظر کیفی و امکانات خودرو برآورده شود. بله، نماینده‌ها هم دل خوشی از صنعت خودرو ندارند، اما انتخاب‌ها نیز بین وضعیت بد و بدتر است.

پیشرفت مذاکرات بر جام

« ایستنا: محمود واعظی، رئیس دفتر رئیس‌جمهور در حساب‌کاربری خود در توئیتر نوشت: «مذاکرات وین برای احیای برجام پیشرفت‌های مناسبی داشته است. تلاش تیم مذاکره‌کننده با نگاه معطوف به منافع ملی تا حصول نتیجه و احقاق حقوق ملت بزرگ ایران ادامه خواهد داشت. در این مسیر تلاش‌های دشمنان خارجی و برخی خبرسازهای منفی مخالفان داخلی برجام برآده و تلاش مسئولان و دولت در وادار کردن طرف مقابل به اجرای تعهدات و برداشتن تحریم‌ها تأثیری ندارد.»

مشکل موشک‌های ایران

« ایستنا: فیصل بن فرحان، وزیر خارجه عربستان در گفت‌وگو با شبکه العربیه تأکید کرد: بر این باوریم بدون رسیدگی به دغدغه‌های کشورهای منطقه و از بین بردن نگرانی‌هایشان نسبت‌به رفتارهای ایران، ثبات در منطقه ایجاد نخواهد شد. مشکل موشک‌های بالستیک ایران باید حل شود.

مشکل فرا جناحی و فرادستگاهی

« ایستنا: محسن هاشمی، «داوطلب انتخابات ریاست‌جمهوری گفت: مشکل ناکارآمدی در کشور، یک مشکل فرا جناحی و فرادستگاهی است. نمی‌توانیم بگوییم فقط دولت ناکارآمد است بلکه کلیه دستگاه‌ها با چالش ناکارآمدی مواجه هستند. همه روسای جمهور ایران جز آیتاله هاشمی‌فسنجانی تاکنون از کمبود اختیارات صحبت کرده‌اند. در اکثر حوزه‌ها جز دولت نهادهای دیگر حاکمیتی هم ممکن است حضور یا تأثیر داشته باشند که برای استفاده از اختیارات دولت باید با آنها تعامل داشت.

سید رأی نامزدهای انتخاباتی

« ایراننا: «جلیل رحیمی جهان‌آبادی» عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس درباره ارزیابی که از شرایط پیش‌روی انتخابات ریاست‌جمهوری دارد، گفت: چهره‌های سیاسی و شش‌اخ از سه جریان اصولگرایان، اصلاح‌طلبان و اعتدالیون در انتخابات ثبت‌نام کردند، اما این‌که کدام‌یک از چهره‌های سیاسی توسط شورای نگهبان تأیید صلاحیت می‌شوند چند روز دیگر مشخص می‌شود. چهره‌های شاخص ثبت‌نام‌کنندگان در بین اصولگرایان آقای «سیدابراهیم ربیعی»، در بین اصلاح‌طلبان آقای «اسحاق جهانگیری» و در بین میانه‌روها آقای «علی لاریجانی» است. اما سید رای لاریجانی با دو نامزد دیگر هم‌پوشانی دارد.

رفع توقیف دارایی‌ها در لوکزامبورگ

« ایراننا: عبدالناصر همتی، رئیس بانک مرکزی گفت: براساس گزارش وکلای بانک مرکزی، متعاقب‌رای مطلوب دادگاه استیناف کشور لوکزامبورگ، دیوان عالی آن کشور در مرحله فرجام‌نیز با رداعتراض محکوم‌له‌دعای‌به‌اصطلاح ضدتورریستی مطروحه در آمریکا، رفع توقیف از دارایی بانک مرکزی در لوکزامبورگ را مورد تأیید قرار داد و فرجام‌خواهان را محکوم به پرداخت خسارت و هزینه‌های مرحله رسیدگی فرجامی کرد. با صدور این رای، سایر دادگاه‌های لوکزامبورگ هم مکلف‌به تبعیت از آن خواهند بود و به این ترتیب، مانع قضایی انتقال دارایی بانک مرکزی به کشور مرتفع شده است.



لامبورگینی اوروِس طعمه حریق شد

◀ لامبورگینی سال پیش تعداد ۴۳۹۱ دستگاه شاسی بلند اوروِس را به فروش رساند. اوروِس محبوب‌تر از اوراکان و آونتادور ظاهر شده و فروش آن بیش از فروش ترکیبی دو سوپر اسپورت یادشده است. البته یکی از این اوروِس‌ها دیگر در جاده‌ها حضور ندارد زیرا مالک این اوروِس مشکلی مات شاهد سوختن کامل آن در بزرگراهی در تایلند بود. این حادثه هولناک ۲۷ آوریل در بزرگراه ملی شماره ۱ رخ داد و مالک ناگهان شاهد بالا آمدن شعله‌های آتش از زیر خودرو

بوده است. طبق گفته رسانه‌های محلی، راننده سرعاً از خودرو خارج شده اما اوروِس در عرض چند دقیقه کاملاً سوخته و شناسایی آن امکان‌پذیر نیست. یکی از رانندگان حاضر در محل حادثه با آتش خاموش‌کن به دنبال خاموش کردن آتش بوده اما کار از کار گذشته و این قذبلند اسپرت و خوش‌ترکیب دیگر به تلی از خاکستر بدل شده بود. مالک ۲۹ ساله اوروِس هشت ماه پیش خودرو خود را تحویل گرفته بود.



باز یافت حدود ۲ میلیون قطعه در سال موجب می‌شود:

بازگشت ۲ هزار تن مواد اولیه خالص به زنجیره تامین ایران خودرو

با هوشمندسازی لجستیک زنجیره تامین، ۱۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی برای ایران خودرو محقق می‌شود



◀ جمع‌آوری قطعات برگشتی محصولات ایران خودرو و سایپو در راستای الزامات قانونی، مسئولیت‌های اجتماعی، حساسیت‌های زیست‌محیطی به‌منظور حفظ منابع ملی و با ایجاد لجستیک معکوس در زنجیره تامین، اقدام به جمع‌آوری قطعات برگشتی محصولات ایران خودرو کرده و پس از جداسازی و دمونتاژ قطعات و بازیافت مواد اولیه به‌منظور بازگرداندن به چرخه زنجیره مستقیم تولید اقدام می‌کند. هدف سال ۱۴۰۰ شرکت سایپو، جمع‌آوری حدود دو میلیون قطعه در سال و بازگشت ۲ هزار تن مواد اولیه خالص به زنجیره تامین است. در همین راستا، پروژه ایجاد هاب‌ورق نیز به‌منظور کاهش هزینه‌های لجستیک و توسعه حمل‌ونقل ریلی و با هدف تجمع انبارش ورق‌های فولادی طراحی و اجرایی شد که اجرای این پروژه دستاوردهایی نظیر حذف پراکندگی انبارش ورق در انبارهای مختلف، آزادسازی



علیرضا جانی

ajabeti@autoworld.ir

◀ شرکت طراحی، مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو (سایپو) در راستای کاهش هزینه‌های لجستیک و پیمایش قطعات در زنجیره تامین، برنامه‌ریزی و کنترل‌های مدونی را در قالب سیستم لجستیک هوشمند حمل و نقل مواد و قطعات زنجیره تامین سایت‌های تولیدی ایران خودرو در سال ۱۴۰۰ هدف‌گذاری کرده است. در حال حاضر ۱۰ تا ۱۵ درصد هزینه‌های تولید مربوط به هزینه‌های لجستیک است که با کنترل پیمایش قطعات و برنامه‌ریزی انتخاب سازندگان متناسب با مکان سایت‌ها در قالب پروژه لجستیک هوشمند، شرکت سایپو صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیارد تومانی را برای سال ۱۴۰۰، پیش‌بینی کرده است. مطابق محاسبات انجام‌شده در مهندسی لجستیک شرکت سایپو، متوسط پیمایش هر قطعه در جاده‌ها در زنجیره تامین حدود ۳۵۰ کیلومتر است که با استقرار سیستم لجستیک هوشمند، صرفه‌جویی‌های ارزشمندی در زمینه کاهش هزینه‌های لجستیک در سال جاری کسب خواهد شد.

این شرکت در راستای الزامات قانونی، مسئولیت‌های اجتماعی، حساسیت‌های زیست‌محیطی برای حفظ منابع ملی و با ایجاد لجستیک معکوس در زنجیره تامین، اقدام به جمع‌آوری قطعات برگشتی محصولات ایران خودرو کرده و پس از جداسازی و دمونتاژ قطعات و بازیافت مواد اولیه به‌منظور بازگرداندن به چرخه زنجیره مستقیم تولید اقدام می‌کند

زاپاس

Spare Tire

افزایش قیمت اجتناب‌ناپذیر است



خصوص گفت: افزایش قیمت یک معلول است و نباید آن را علتی برای وضعیت فعلی بازار خودرو دانست. علت‌های اصلی در گزارش تحقیق و تفحص مجلس طی سال‌های قبل مشخص شده است. وی ادامه داد: متأسفانه هیچ‌کدام از مشکلات برطرف نشده‌اند. نیروهای مازاد، افراد ناکارآمد، سیاست‌ها و توسعه‌های اشتباه و... افزایش هزینه برای صنعت خودرو به‌همراه داشت. البته صنعت خودرو با

◀ مصوبه اخیر شورای رقابت مبنی بر افزایش ۱۰ درصدی قیمت خودرو در سال جدید با واکنش مجلس مواجه شد. در شرایط فعلی اقتصاد و به‌رغم افزایش دستمزد کارگران و تورم این سوال مطرح می‌شود آیا عقب‌نشینی شورای رقابت از افزایش قیمت دردی از صنعت خودرو دعوا می‌کند؟ فرهاد احتشام‌زاد، کارشناس خودرو در این

پیگیری يك موضوع

Follow up



محمدرضا پورابراهیمی

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس

پذیرش و عرضه خودرو در بورس، غیرکارشناسی است

◀ مصائب بازار خودرو به‌گونه‌ای است که کارشناسان این حوزه معتقدند به این زودی‌ها ثبات در این صنعت ایجاد نخواهد شد.

به‌همین دلیل نمی‌توان روش‌های جدید فروش را به بازار خودرو تحمیل کرد. با توجه به شرایط کنونی بازار خودرو، صحبت از پذیرش و عرضه خودرو در بورس حرفی غیرکارشناسی و غیرمنطقی است. محمدرضا پورابراهیمی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس پس از بیان این مطلب و با تأکید بر اینکه باید قیمت‌گذاری دستوری از اقتصاد کشور حذف شود، در ادامه به بیان نظرات خود پرداخته است.

آیا قیمت‌گذاری محصولات خودروسازان توسط شورای رقابت می‌تواند در بازار نظم ایجاد کند؟

خیر! قیمت‌گذاری دستوری هر نوع کالا اعم از خودرو، فولاد، پتروشیمی و... به جز ایجاد رانت و فساد در اقتصاد، مزیتی ایجاد نخواهد کرد.

چند قیمتی بودن اقتصاد کشور از اساس فسادآور است. در چنین شرایطی عرضه خودرو در بورس و بازار سرمایه یک حرف بی‌منطق و غیرکارشناسی است.

به نظر شما عرضه خودرو در بورس کالا از رانت موجود در صنعت خودرو می‌کاهد؟

زمانی می‌توان در خصوص پذیرش کالا در بورس صحبت کرد که مبنای وجود سازوکار عرضه و تقاضا باشد، اما وقتی به واسطه قیمت‌گذاری دستوری سازوکار عرضه و تقاضا را کاملاً تغییر می‌دهیم و تقاضای کاذب، سفته‌بازی و سرمایه‌گذاری ایجاد می‌کنیم، پذیرش در بورس امکان‌پذیر نیست.

برای ایجاد تعادل در قیمت حاشیه بازار تا کارخانه خودرو چه راهکاری را پیشنهاد می‌کنید؟

دستیابی به نرخ تعادلی براساس حذف قیمت دستوری و بهای تمام‌شده باید در دستور کار قرار بگیرد اما به‌گونه‌ای که خودروسازی‌ها نیز قیمت تمام‌شده را بالا نبرند و رقابت ایجاد کنند. اینکه از یک طرف بگویم خودروسازها بهای تمام‌شده را کاهش دهند و از طرف دیگر آنها را مجبور کنیم در حوزه قیمت‌گذاری دستوری عمل کنند، به نحوی که بابت فروش هر خودرو تولیدی زیان کنند، امکان‌پذیر و منطقی نیست.

نگاه

view



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

صنعت خودرو ایران از ماراتن جهانی جامانده است!

◀ خودروسازان بزرگ دنیا تصمیم دارند تا سال ۲۰۳۰ بخشی از تولید خود را به خودروهای برقی اختصاص دهند. به‌عنوان مثال شرکت تویوتا ژاپن قصد دارد طی ۴ سال آینده ۱۵ مدل خودرو تمام‌الکتریکی به جهان عرضه کند.

در خودروسازی کشور نیز به صورت پراکنده اقداماتی صورت گرفته یعنی یک یاد نمونه خودرو برقی ساخته شده است اما فعالیت معنی‌داری تا امروز صورت نگرفته است. بدون شک خودروسازان خارجی که قرار است تا سال ۲۰۳۰ بخشی از تولید خود را به خودروهای برقی اختصاص دهند، از ۱۵ سال پیش اقدامات اجرایی را آغاز و خود را برای بازار ۲۰۳۰ آماده کرده‌اند.

شرکت خودروسازی تویوتا ژاپن اعلام کرد تا سال ۲۰۲۵، ۱۵ مدل خودرو تمام‌الکتریکی به بازار عرضه خواهد کرد. این برنامه بخشی از طرح تویوتا برای گسترش خطوط تولید خودروهای تمام‌برقی خود تا پیش از سال ۲۰۵۰ و حذف خودروهایی با موتورهای احتراق درونی است.

اما صنعت خودرو ایران در این زمینه اقدامی انجام نداده و اگر روزی چنین تصمیمی در دستور کار قرار بگیرد، در بخش‌هایی به‌ویژه باتری خودروهای برقی، وابسته به خارج خواهیم بود. البته زیرساخت‌ها برای تولید موتورهای برقی در کشور وجود دارد اما به‌طور کلی اقدامی انجام نشده و خودروسازان نیز برنامه مدونی در این زمینه ندارند. در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ صنعت خودرو که متأسفانه چندبار مورد بازنگری قرار گرفته، باید توجه ویژه‌ای به خودروهای برقی شود. حداقل باید اقدامات از امروز به‌صورت آزمایشی شروع شود تا ۲۰ سال دیگر ۱۵ درصد بازار به خودروهای برقی اختصاص پیدا کند.

اما حضور بخش خصوصی می‌تواند در تامین سرمایه مورد نیاز این طرح موثر باشد. بخش خصوصی تاچه اندازه می‌تواند در تولید خودروهای برقی نقش آفرین باشد، بخش خصوصی می‌تواند به این موضوع وارد شود اما این بخش در برخی زمینه‌ها که نیازمند هزینه‌های بسیار باشد، محتاط حرکت می‌کند. به‌عنوان مثال تا چند سال پیش یکی از معضلات خودروهای برقی تامین باتری بود زیرا خودروساز باتری‌ساز نیست. در نتیجه اگر زیرساخت‌های لازم برای این موضوع فراهم شود می‌توان برای افزایش تولید برنامه‌ریزی کرد. البته بخش خصوصی هوشیارتر است و می‌تواند کار را با سرعت پیش ببرد اما دولت هم باید زمینه‌های لازم را فراهم کند.

مشکلات ناشی از تحریم نیز مواجه است. این کارشناس خودرو بیان کرد: این موارد دست‌به‌دست هم داده‌اند و امروزه بدهی‌های ایران خودرو و سایپا را به ۵۰ هزار میلیارد رسانده است. بدون شک بررسی این موضوع نتیجه‌ای در حل مشکلات صنعت خودرو نخواهد داشت.

احتشام‌زاد تصریح کرد: شاید زمانی بحث خصوصی‌سازی می‌توانست مطرح شود اما خرید شرکت‌های خودروسازی

با شرایط موجود جسارت زیادی می‌خواهد. وی درباره منطقه‌بودن افزایش ۱۰ درصدی قیمت‌ها اظهار کرد: در آستانه انتخابات هستیم بنابراین نمی‌توان طی ۲ تا ۳ ماه پیش رو حرفی را به صورت قطعی اعلام کرد. اما افزایش قیمت اجتناب‌ناپذیر است. یک مسیر اشتباه از سال‌های قبل آغاز شده و امروز شاهد بحران در خودروسازی هستیم.



نخواهد کرد. در حالی که پرونده اختلافات گون و نیسان بیش از حد طولانی شده است، دادگاه برای گون غرامتی معادل ۸۳ میلیون دلار تعیین کرده است. کارلوس گون در یک بیانیه از پرداخت این خسارت صرف نظر کرد و علت آن را فشار افکار عمومی و از بین نرفتن انگیزه کار کارمندان نیسان عنوان کرد. گون اکنون در بیروت زندگی می کند و در تلاش است تا اعتبار از دست رفته خود را بازگرداند. او غیر از مصاحبه های گوناگون، یک سایت خبری نیز تأسیس کرده است. کتاب وی مدتی پیش منتشر شد و اکنون در حال ساخت یک فیلم مستند است.

براساس رأی اخیر دادگاه زاین کارلوس گون متهم به پرداخت ۶ میلیون دلار جریمه به شرکت نیسان بابت فرار مالیاتی است. اما ظاهراً او قصد ندارد چنین هزینه ای را پرداخت کند. کارلوس گون یکی از خبرسازترین شخصیت های خودرویی جهان طی چند سال اخیر بوده است. او دستیارش کلی در نوامبر ۲۰۱۸ طی حمله پلیس زاین دستگیر شدند و مدتی بعد وی به لبنان گریخت و سیستم قضایی زاین را به نقض حقوق افراد متهم کرد. اکنون او در یک بیانیه ادعا کرده که بابت دستگیری و اخراج از کار، هیچ گونه خسارتی را به میتسوبیشی موتور پرداخت



کارلوس گون قصد پرداخت جریمه ۶ میلیون دلاری را ندارد

۱۰۱ لکسوس به رکورد فروش ۲ میلیون دستگاه برقی رسید

لکسوس زمانی که RX400h هیبرید را در سال ۲۰۰۵ معرفی کرد، شاید انتظار نداشت ۱۵ سال بعد چنین تغییرات عظیمی در صنعت خودرو رخ دهد و اکثر رقبای نراز اول به سمت خودروهای الکتریکی حرکت کنند. شاید هم زاپتی ها انتظار چنین چیزی را داشتند. به هر حال باید گفت در طول این زمان برند لوکس تویوتا توانسته دو میلیون دستگاه خودرو الکتریکی شده را به فروش برساند. لکسوس در ماه آوریل به چنین دستاوردی رسیده و در زمان گزارش فروش ماهانه خود متوجه آن شده است. البته بخش اعظم این خودروها از نوع هیبریدی بوده اند؛ هر چند برخی محصولات تمام الکتریکی همچون UX 300e نیز در دست یابی به این رکورد سهیم داشته اند. در سال ۲۰۲۰ خودروهای الکتریکی شده سهم یک سومی از کل فروش لکسوس را به خود اختصاص داده اند و با تخمین این خودرو ساز، این خودروهای الکتریکی شده سبب شده اند ۱۹ میلیون تن دی اکسید کربن کمتری وارد هوا شود.



۰۲ معرفی نسخه اختصاصی قابل سفارش برای جگوار ای پیس

جگوار E پیس برای مدل ۲۰۲۱ خود فیس لیفت شده و حالا در نسخه جدید R دینامیک بلک ادیشن نیز عرضه می شود. این مدل که بر پایه تریم R دینامیک S بنا شده، با قیمت ۴۰ هزار و ۹۴۵ پوندی در دسترس خریداران است. مدل R دینامیک بلک ادیشن از عناصر تیره در بدنه برخوردار بوده و می توان آن را با رنگ های زیاد از جمله رنگ جدید سفید استونی سفارش داد. خودرو مورد بحث با قوای محرکه بنزینی، هیبرید و دیزلی در دسترس است. اما آنچه سبب تمایز این خودرو از باقی نسخه های E-Pace مدل ۲۰۲۱ می شود، عناصر مشکی براق روی سپر جلو، جلو پنجره، اطراف شیشه های جانبی و لوگوهای عقب است. ای پیس R دینامیک بلک ادیشن همچنین از رنگ های ۱۹ اینچی جدید با طرح خاکستری و کالیپرهای ترمز قرمز، شیشه های عقب تیره و سقف پانورامیک سود می برد. ای پیس R دینامیک بلک ادیشن ۲۰۲۱ را می توان با پیشرانده دولیتری دیزلی هیبرید ملایم که قدرت ۱۶۳ و ۲۰۴ اسبی دارد، سفارش داد. پیشرانده دیگر نیز از نوع دولیتری بنزینی هیبرید ملایم است که خروجی ۲۰۰ اسب بخاری دارد.



۰۳ معرفی نسخه برقی شده از اوپل مانتا کوپه

اوپل به تازگی از مدل تک سوخت مانتا GSe الکترمودود رونمایی کرده است. این خودرو ویژه به صورت رسمی برای گرامیداشت ۵۰ سالگی اوپل مانتا تولید شده؛ اما در عین حال پیش نمایی از راه اندازی زیر برند GSe برای خودروهای الکتریکی و پر فورمنس این شرکت است. مانتا GSe تمام الکتریکی و جدید به عنوان نخستین خودرو کلاسیک بازسازی شده اوپل توصیف شده و از قطعات الکتریکی مدرن در زیر بدنه کلاسیک خود سود می برد. پیشرانده چهار سیلندر ۱.۶ لیتری مدل قدیمی جای خود را به پیشرانده ای الکتریکی با قدرت ۱۴۵ اسب بخار و گشتاور ۲۲۵ نیوتون متری داده است. البته اوپل گیربکس چهار سرعته دستی مانتای قدیمی را در جای خود نگه داشته و بنابراین در این کوپه الکتریکی می توان دنده ها را تعویض کرد. رانندگان همچنین می توانند با درگیر کردن دنده چهارم حالت اتوماتیک گیربکس را فعال کنند.



۰۴ کیا EV6 برای بازار آمریکا آماده می شود

کیا EV6 نخستین محصول این برنده کره ای است که از همان ابتدا به عنوان محصولی الکتریکی تولید می شود و این خودرو در مارس ۲۰۲۱ معرفی جهانی خود را پشت سر گذاشت. اما کیا به تازگی از نسخه آمریکایی آن پرده برداری کرده است. این خودرو کاملاً مشابه نسخه جهانی بوده؛ اما برخی تفاوت های جالب در آن به چشم می خورد. از نظر پر فورمنس حداکثر شعاع حرکتی تخمینی ۴۸۲ کیلومتری برای EV6 در نظر گرفته شده و این در حالی است که کیا در زمان معرفی جهانی این خودرو برد آن را ۵۰۸ کیلومتر اعلام کرده بود. کیا اشاره ای به رتبه بندی EPA نکرده است؛ بنابراین هنوز رقم رسمی آن در دست نیست. از نظر قدرت نیز باید گفت نسخه پرچم دار GT دارای دو پیشرانده الکتریکی با قدرت ترکیبی ۵۷۶ اسب بخاری است که این نیرو به تمام چرخ ها می رسد. قدرت یاد شده سبب ثبت شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت زیر ۳.۵ ثانیه ای خواهد شد و به عنوان یادآوری باید گفت EV6 برای نخستین بار در دنیا از سیستم چند شارژی سود می برد که از شارژرهای ۴۰۰ و ۸۰۰ ولتی پشتیبانی می کند.



۰۵ پلت فرم فوق سبک نسل جدید مرسدس بنز AMG SL

هجز برخی موارد استثنایی همچون مزدا MX-5 میاتا و فولکس واگن تی راک کانورتیبل، خودروهای کانورتیبل رده میانی کاملاً از رده خارج شده اند. حتی برندهای لوکس نیز تعداد خودروهای رویار خود را کاهش داده اند؛ زیرا میزان محبوبیت این دسته از خودروها در ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته به شدت کاهش یافته است.

برای مثال مرسدس بنز و تصمیمش برای بازنشسته کردن SLC به خاطر کاهش فروش را در نظر بگیرد. ستاره سه پر دنیای خودرو همچنین تولید AMG GT رودستر را نیز متوقف کرده است؛ هر چند برای زنده نگه داشتن فرمول جذاب خود می خواهد نسل بعدی SL را خودرو اسپرت تری بکند. این خودرو که توسط مهندسان زنده آفالت ریخ توسعه یافته است، اواخر سال جاری میلادی پدیدار خواهد شد. امروز اما تکه بزرگی از پازل این خودرو تکمیل شده؛ چراکه مرسدس ساختار سبک وزن این رودستر را به نمایش گذاشته است. ساختار سبک وزن این خودرو جدای از درها، کاپوت، در صندوق و قطعات مونتاژی تنها ۲۷۰ کیلوگرم وزن دارد.



۰۶ نخستین بوگاتی شیرون آزمایشی بازنشسته شد

هر نمونه از بوگاتی شیرون داستان خاص خود را دارد؛ اما شاید هیچ کدام از آن ها عمر طولانی و سختی به اندازه پروتوتایپ ۴-۰۰ نداشته باشند. یکی از هشت نمونه نخستین مدل شیرون که توسط بوگاتی توسعه داده شده، در سال ۲۰۱۳ مونتاژ شده و از آن زمان تاکنون تمام نرم افزارهای این هاپرکار در این پروتوتایپ تست شده اند. این نرم افزارها شامل ۳۰ واحد کنترل خودرو هستند که در تست های ویژه ای شرکت کرده و مهندسان شرکت کیفیت هر نوع تغییر و اصلاح را به دقت بررسی کرده اند. در کل ۱۲ مهندس، دانشمند و فیزیکدان با این پروتوتایپ کار کرده اند. عدد ۴ در این پروتوتایپ مخفف همین کلمه و عدد ۵ نیز به معنی پنجمین پروتوتایپ شیرون است. هر فرد با قطعه خاصی در خودرو سرو کار داشته که این شامل سیستم ناوبری جدید، تماس کنفرانس، اینترفیس HMI و... بوده؛ اما همه آن ها با سیستم کلی نیز آشنا بوده اند. هم اکنون با گذشت هشت سال و پیمودن بیش از ۷۴ هزار کیلومتر با این پروتوتایپ، ۴-۰۰ آماده لذت بردن از دوران بازنشستگی خود می شود.



۰۷ استفاده از مک لارن برای خودرو ایمنی مسابقات جی تی بریتانیا

اگر بتوانید مسابقات امسال قهرمانی GT بریتانیا را تماشا کنید، متوجه حضور تعداد زیادی از محصولات مک لارن خواهید شد. چرا که این کمپانی بریتانیایی بیش از هر شرکت دیگری در این مسابقات حضور یافته است. البته این مسابقه با پیشتازی مک لارن GT انجام خواهد شد. اگرچه این خودرو دومین فصل حضور خود در قهرمانی GT را به عنوان خودرویی ایمنی سپری می کند، اما حضور مک لارن GT به معنی ششمین فصل همکاری این برند با مسابقات مورد بحث خواهد بود. مک لارن همچنین با چهار راننده در کلاس GT4 قهرمانی GT و به عنوان بخشی از برنامه توسعه راننده خود DDP حضور دارد. رانندگان حاضر در فصل ۲۰۲۱ مسابقات میشلین پیلچی، آلین والنته، هری هیک و کتی میلنر هستند که همگی پشت فرمان 570S GT4 خواهند نشست. سال پیش نیز رانندگان مک لارن با همین خودرو مسابقه می دادند و در نهایت توانستند سه پل پوزیشن و چهار پیروزی را در کلاس خود به دست بیاورند. نخستین سری این مسابقات ۲۲ و ۲۳ می برگزار خواهد شد.



۰۸ تفاوت مک لارن سنا و تسلا مدل اس در پیست

طی چند روز گذشته، تسلا در حال انجام کارهایی در پیست لاگونا سکا دیده شده است و گفته می شود این شرکت در تلاش است رکورد جدیدی را برای خودروهای الکتریکی در این پیست ثبت کند. به همین دلیل، اقدامات تسلا در لاگونا سکا به دقت زیر نظر گرفته شده و کانال یوتیوب «کیلووات» با انتشار ویدئویی خبر از ثبت یک رکورد جدید در این پیست توسط مدل S پلاد یا پلاد پلاس داده است. هر چند این تایم غیر رسمی است، اما بسیار چشمگیر به نظر می رسد. این ویدئو دو دستگاه مدل S پلاد را نشان می دهد که در حال دور زدن در لاگونا سکا هستند. گفته می شود پلاد یا پلاد پلاس حاضر در این پیست، تایم یک دقیقه و ۲۹.۹ ثانیه را به ثبت رسانده و رکورد قبلی یک دقیقه و ۳۰.۳ ثانیه تسلا را شکسته است. برای مقایسه، مک لارن سنا با تایم یک دقیقه و ۲۷.۶ ثانیه، سریع ترین خودرو تولیدی این پیست محسوب می شود؛ اما در حالی اخیراً رکورد جدید تسلا در لاگونا سکا منتشر شده که چند روز پیش نیز گزارش دیگری ادعا می کرد مدل S پلاد در مسافت ۴۰۰ متر رکورد جدیدی را به ثبت رسانده است.





رکورد زنی تواتارا به خاطر حادثه به تعویق افتاد



SSC تواتارا که به جرأت جزو خبر ساز ترین خودروهای چند سال اخیر بوده، از پیشران هشت سیلندر ۵.۹ لیتری میل لنگ تخت با قدرت ۱۷۵۰ اسب بخاری سود می برد؛ اما یک مانع جدید سد راه این شرکت شده است. نشریه «دراپو» از تصادف تواتارا روی خودروی خبر داده و این حادثه در سبیزدهم آوریل و زمانی رخ داده که کانتینر خودروی به خاطر پادهای شدید چپ کرده است. خودرو آسیب دیده همان تواتارا #001 بوده که مالکش لری کالین است. این همان خودرویی است که در ماه

ژانویه عنوان سریع ترین خودرو تولیدی دنیا را به خود اختصاص داد و تواتارا و تیم SSC در راه سفر به فلوریدا برای تکرار رکورد سرعت خود بوده اند. این تصادف مچروخی نداشته؛ اما اراننده و سرنشین کامیون روانه بیمارستان شده اند. SSC بیلا با موانع زیادی در راه کسب عنوان سریع ترین خودرو دنیا مواجه بوده است. به عنوان مثال رکورد سرعت ادعای ۵۰۸ کیلومتر بر ساعت در نوادا با شک و تردیدهای بسیاری همراه و سبب شد SSC دوباره تست خود را در زمین های جانی بوئر تکرار کند.

فرانسوی

French

پژو ۳۰۹؛ عشق دوران جوانی با نسخه GTi



دهه های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی، دوران جولان خودروهای جذاب و خارق العاده شرکت پژو بود که از جمله آن ها می توان به پژو ۲۰۵ و پژو ۴۰۵ اشاره کرد. پژو ۳۰۹ نیز یکی از همین خودروهای حیرت انگیزی است. در

اواسط دهه ۱۹۶۰، پژو وارد شرکاتی با برندهای تالپوت و سیمکا شد و در دهه ۱۹۷۰ نیز سیتروئن وارد این شرکات شد و اتحاد پژو سیتروئن شکل گرفت. به مرور نقش تالپوت و سیمکا در این اتحاد چهارگانه کمرنگ شد؛ تا جایی که بسیاری از طرح های تحقیقاتی تالپوت و سیمکا لغو شده و به محصولات آتی پژو تبدیل شدند. پژو GTi 309 یکی از همین خودروها بود که در سال ۱۹۸۹ اعلام وجود کرد. این خودرو بر اساس تالپوت هورایزن ساخته شده است و پس از توقف تولید این خودرو در سال ۱۹۸۶ معرفی شد.

پژو GTi 309 در حقیقت نسخه ای بزرگ تر، مجهز تر و بهتر از پژو ۲۰۵ بود که تا حدی تحت تاثیر برادر کوچک تر خود قرار داشت. پژو GTi 309 به پیشران مشترکی با پژو ۴۰۵ MI16 مجهز بود. یعنی موتور ۱.۹ لیتری ۱۶ سوپاپ که ۱۶۰ اسب بخار قدرت تولید می کرد. با توجه به وزن ۹۷۵ کیلوگرمی این خودرو، شتاب و عملکرد فنی پژو GTi 309 قابل توجه بود.

فروش

Sale

فروش اقساطی بامو 330i مدل ۲۰۱۸ توسط پرشیا خودرو



پرشیا خودرو از چهارشنبه ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۴۰۰ جشنواره فروش متنوعی را برای محصولات خود آغاز کرده است. در این جشنواره فروش خودروهای صفر و کار کرده مختلفی ارائه شده که با پرداخت متنوع به صورت اقساطی و

یافتی در دسترس خریداران قرار گرفته است. در بین این خودروها، یک خودرو بامو 330i مدل ۲۰۱۸ وجود دارد. بامو 330i مدل ۲۰۱۸ ارائه شده توسط پرشیا خودرو با پیش پرداخت تنها ۷۱۹ میلیون تومان قابل خریداری است و الباقی مبلغ خودرو را می توان در ۳۶ قسط پرداخت کرد. نسل بامو 330i که پرشیا خودرو ارائه داده، نسل ششم سری ۳ است و این سری پرطرفدارترین و پرفروش ترین سری کل محصولات بامو است و در سراسر جهان طرفداران زیادی دارد. بامو 330i که می توان آن را جزو سریع ترین سدان های ایران دانست، به یک پیشران ه دو لیتری توربوشارژ مجهز شده که می تواند حداکثر ۲۵۲ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور را روانه چرخ های عقب کند. گیربکس این خودرو هشت سرعته اتوماتیک است که یکی از سریع ترین و باهوش ترین گیربکس های سگمنت خود است. برای کسب اطلاعات بیشتر در مورد شرایط فروش و دیگر خودروهای عرضه شده در این طرح، می توانید با پرشیا خودرو به شماره (کد شهر ۰۲۱) ۴۵۹۱۱ داخلی ۳ بخش فروش تماس بگیرید.

سوپراسپرت

Super Sport

نقشه راه دگر دیسی لامبورگینی در دهه ۲۰۲۰

وقتی خودروهای مشهور به عملکرد قدرت، شتاب و سرعت بالا هم از برنامه های برقی شدن محصولات صحبت می کنند، باید این دگر دیسی را جدی گرفت. در همین راستا لامبورگینی، خودرو ساز ایتالیایی تولید کننده سوپر کارهای با عملکرد بالا اعلام کرده است که در نیمه دوم این دهه بین ۲۵ تا ۳۰ خودرو تمام برقی خود را به بازار عرضه خواهد کرد. این خودرو ساز که بخش مهمی از سهام آن متعلق به گروه خودرو سازی فولکس واگن آلمان است، نقشه راه «کربن زدایی» از مدل های آینده لامبورگینی و کارخانه سنت آگاتای بلونز را ترسیم کرده است. استفان وینکلمان (Stephan Winkelmann)



مدیرعامل و رئیس هیات مدیره شرکت خودرو سازی لامبورگینی در بیانیهای روز سه شنبه اعلام کرد: «برنامه برقی شدن محصولات لامبورگینی مسیری جدید بوده که طرح آن به تازگی ترسیم شده و در شرایط تغییر و تحولات تند و سریع دنیا یک ضرورت است.»

نقشه راه لامبورگینی سه فاز خواهد داشت: برای سال های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ این کمپانی تمرکز خود را روی مدل ها با موتورهای درون سوز بنزینی خواهد گذاشت و دو مدل جدید ۱۲ سیلندر را در سال جاری به بازار عرضه می کند. در فاز دوم با «دوران گذار هیبریدی» که تا پایان سال ۲۰۲۴ طول می کشد، به گفته مدیرعامل لامبورگینی «در سال ۲۰۲۳ نخستین سری خودروهای هیبریدی عرضه و تمام محصولات این شرکت به نوعی برقی می شوند.» فاز سوم از این نقشه راه ارائه نخستین خودرو تمام برقی لامبورگینی است که از نیمه دوم دهه ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ به بعد خواهد بود.

احیای دوباره شاسی بلند محبوب کرمان موتور با موتور GDI

جک S5 جدید خوش چهره تر و پیشرفته تر می آید



قهوه ای چرم صندلی ها و رودری ها را در نسخه جدید شاهدیم.

مشخصات فنی S5 نیوفیس

مهم ترین تغییر جک S5 جدید را باید تغییر موتور آن دانست. جایی که به یمن استفاده از فناوری های جدید، پیشران این خودرو از ۲ لیتر به ۱.۵ لیتر رسیده است. موتور جدید جک S5 از نوع ۱.۵ لیتری توربو شارژ بوده که با فناوری پاشش سوخت مستقیم (GDI) همراه است و به دلیل داشتن توربو به آن TGDی نیز می گویند.

در نمونه های فعلی موتور ۲ لیتری خود رو توان تولید ۱۷۴ اسب بخار با گشتاور ۲۵۵ تا ۲۶۰ نیوتون متر را دارد که در جک S5 نیوفیس نیز موتور ۱.۵ لیتری جدید توان تولید همین میزان اسب بخار قدرت با گشتاور ۲۵۱ نیوتون متر را دارد. همچنین با توجه به این که گشتاور ۲۵۱ نیوتون متری در موتورهای جدید از دور ۱۵۰۰ وارد مدار می شود، بنابراین نسبت به موتورهای فعلی ۲ لیتری شاهد شتاب بیش تری در خودرو هستیم که این نکته در رانندگی با این خودرو به خوبی احساس می شود. موتور ۱.۵ لیتری جک S5 جدید را می توان قوی ترین موتور ۱.۵ لیتری توربو شارژ دانست که در بازار ایران وجود دارد.

امکانات جدید S5 نیوفیس

سامانه پارک اتوماتیک (اتوپارک)، چراغ شوی، کروزر کنترل و سقف بانوراما در این مدل قابل سفارش است و همچنین روی این خودرو امکان نصب دو نوع دیفرانسیل وجود دارد و می توان جک S5 جدید را با قدرت حرکتی بیش تر در اختیار داشت. دکمه ثابت نگه داشتن ضراب انتقال قدرت به چرخ های جلو و عقب هم در پلن ترمز پارک برقی S5

رونق برندهای لاکچری خودرو در دوران کرونا

کرونا در طول یک سال گذشته به همه کسب و کارها لطمه وارد نکرده و حتی می توان گفت باعث رونق برخی از پیشه ها شده است. شاهد این ماجرا مقایسه فروش خودروهای لاکچری با سال های گذشته است و در حقیقت همه پیشه ها به خاطر کرونا دست و پانی زنند و خانواده هایی که در آمد بالایی دارند، ذره ای هم نیش این ویروس را حس نکرده اند. گزارش اخیر «بولومرگ» با عنوان «رونق پس از جنگ» (Postwar Boom) برای «خودروسازان لاکچری» منتشر شده؛ اما توضیح این که چطور اتفاق افتاده، کمی پیچیده است. بدون شک رونق فروش خودروهای لاکچری سبب خشم کسانی می شود که در سال گذشته



با نابودی یا کساد ی شدید پیشه اشان مواجه شده اند و بر اساس این گزارش در میان خودروسازان لاکچری، وضع بنتلی از همه بهتر بوده و با این که در طول سال گذشته مجبور به رعایت تعطیلی سراسری هم در تولید و هم در نمایشگاه های فروش شده، اما به محض باز شدن مجدد کسب و کارها، با رونق خیره کننده و بی سابقه ای مواجه شده است. بنتلی می گوید این فروش در ۱۰۱ سال تاریخ این شرکت بی سابقه بوده و بوگاتی نیز به بلومرگ گفته که سال ۲۰۲۰ سومین سال متوالی رکورد شکنی این خودرو ساز بوده است. پورشه در سال ۲۰۲۰ در گردش مالی سالانه رکورد زده و لامبورگینی نیز بالاترین سود سالانه را در تاریخ خود ثبت رسانده است. البته اینجا دقت به این نکته ضروری است که تعداد فروش همه خودروسازان لاکچری افزایش نیافته است. اما نکته اینجاست که خودروسازان جهانی تمام سود خود را تنها از تعداد بالای فروش کسب نمی کنند.

جانمایی شده و در بحث امکانات علاوه بر وجود تمام تجهیزات و آپشن ها نسخه فعلی در مدل نیوفیس آپشن کروزر کنترل و چراغ روشنایی روز به صورت استاندارد روی آن اضافه شده است. پیش از این جک S5 اتوماتیک بدون این دو آپشن در ایران مونتاژ می شدند و مالکان این خودروها باید این آپشن ها را به صورت غیر رسمی روی آن نصب می کردند. همچنین دی لایت، کنترل سرعت در سرازیری، سیستم کنترل پایداری، حسگرهای پارک، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، ترمز پارک برقی، اتولایت، چراغ های مه شکن جلو و عقب، تنظیم برقی ارتفاع نور جلو، فرمان برقی حساس به سرعت با روکش چرم، نمایشگر لمسی داشبورد همراه با نویگیشن و دوربین عقب، بلوتوث و درگاه USB، ورود و استارت بدون کلید، تهویه اتوماتیک دو گانه، تنظیم شش حالت برقی صندلی راننده با مموری، گرم کن صندلی های جلو، روکش صندلی چرمی، خروجی ۱۲ ولت صندوق عقب، آینه های جانبی تاشونده برقی با گرم کن و سانروف از دیگر ویژگی های S5 نیوفیس است.

قیمت و بازار جک S5 نیوفیس

جک S5 نیوفیس با مشخصات فنی جدید، در بازار ایران رقیبی ندارد. نقطه قوت اصلی جک S5 نیوفیس در مقابل رقیب، پیشران قابل قبول این خودرو است که در بین خودروهای ۱.۵ لیتری توربو شارژ در بازار منحصر به فرد بوده و از قدرت بیش تری برخوردار است.

همچنین قیمت این خودرو در نمایندگی های کرمان موتور حدود ۷۵۰ میلیون تومان اعلام شده است که نسبت به رقیبای بهای کمتری دارد. از طرف شرکت کرمان موتور موعد تحویل این خودرو مهر، آبان یا آذر ماه سال جاری اعلام شده است.



کربن فورج کاری شده هستند و همین موضوع در باره ر کاب‌های جانبی و پوشش آینه‌هائیز صدق می‌کند. حتی ستون‌ها و دستگیره در ها نیز طرح مشابهی دارند. یک اسپویلر لبه‌ای ملایم و آپرون نیز از جنس فورج کاری شده در بخش عقب نصب شده‌اند و این تیونر دستی هم بر سر و روی پیشرا نه هشت سیلندر ۳.۹ لیتری تونین توروپو پور توفینو کشیده است. نیروگاه یادشده در حالت استاندارد قدرت ۵۹۱ اسبی و گشتاور ۷۶۰ نیوتون متری تولید می‌کند؛ اما با تغییرات اعمال شده خروجی ۷۱۰ اسبی و گشتاور ۸۹۰ نیوتون متری دارد.

منصوری در ماه‌های اخیر کاملاً مشغول پروژه‌های تیونینگ جدید بوده است. پور توفینو سومین فراری شخصی سازی شده این کمپانی در سال جاری بوده و قبلاً نیز مدل‌های F8 تریبوتو و ۸۱۲ GTS تیون شده منصوری معرفی شده‌اند. این تیونر مشهور به‌طور ویژه به‌سقف سخت تاشدنی این خودرو که از کربن فورج کاری شده ساخته شده است، افتخار می‌کند. قطعات زیادی در ساختار سسبک‌وزن پور توفینو به‌کار رفته و شما می‌توانید این قطعات را از هر زاویه‌ای تشخیص دهید. آپرون جلو و ورودی‌های هوای روی کاپوت از جنس

تغییرات «منصوری» روی فراری پور توفینو



گزارش «دنیای خودرو» از معاملات بازار سرمایه در چهارشنبه گذشته

خول‌های خودرویی، باز هم شاهد افت ارزش سهام بودند

اساس نمادهای «خسایا»، «خگستر» و «خودرو» (به‌ترتیب، نمادهای بورسی شرکت‌های «سایپا»، «گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» و «ایران خودرو») در صدر عرضه سهام از سوی معامله‌گران قرار گرفتند.

درمقابل، نمادهای «کمند»، «سیتا» و «پارند» بیش‌ترین حجم تقاضا را به‌خود اختصاص دادند.

در جریان معاملات این روز، بیش‌ترین تاثیر منفی بر عملکرد شاخص کل به‌نمادهای «فملی»، «فارس» و «شینا» برمی‌گشت و درمقابل، نمادهای «برکت»، «پال» و «پاکشو» بیش‌ترین تاثیر مثبت را بر عملکرد شاخص کل بر جای گذاشتند.

همچنین در جریان معاملات روز چهارشنبه، درمیان پنج نماد با بیش‌ترین حجم عرضه، سه نماد خودرویی حضور داشتند و براین

شاخص کل بورس تهران روز چهارشنبه هفته گذشته حدود ۱۸ هزار و ۶۰۰ واحد، معادل ۱،۵۹ درصد افت کرد و درار تفاع یک‌میلیون و ۱۵۴ هزار واحدی به‌کار خود پایان داد و پرونده بورس در هفته گذشته را بست.

در جریان معاملات روز چهارشنبه، شاخص کل هم‌وزن نیز ۱،۴۵ درصد افت کرد.

گزارش



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

عملکرد بسیار خوب سه بیمه

با بررسی آمار فروش محصولات بیمه‌ای شرکت‌های بیمه و میزان درآمدی که آن‌ها در فروردین‌ماه از طریق فروش حق بیمه کسب کردند، می‌توان به‌این نکته دست یافت که برخی از بیمه‌ها توانستند در نخستین‌ماه سال عملکرد خوبی را از خود بر جای بگذارند. به‌طوری که در این رابطه با بررسی عملکرد برخی شرکت‌های بیمه‌ای با یکدیگر، سه بیمه پاسارگاد، البرز و آسیا نسبت به‌سایر شرکت‌هایی که در این بررسی حاضر بودند، عملکرد بهتری را ثبت کردند. در این رابطه در نخستین‌ماه سال بیمه‌های میهن، ملت، آسیا، کوثر، ماه پاسارگاد، نوین، البرز و تجارت نو به‌ترتیب ۰،۹۱، ۵۴۰، ۳۱۸، ۱۵۰، ۴۰۷، ۹۰، ۵۳۶ و ۱۲۶ میلیارد تومان در آمد شناسایی کردند.

پیش‌بینی

برخلاف تصور عموم برداشته شدن تحریم‌ها به‌ضرر بورس نیست؛ هر چند این مساله ممکن است سبب کاهش قیمت ارز شود، اما از طرفی می‌تواند در مقدار تولید فروش و کاهش یک‌سری هزینه‌های ناشی از تحریم موثر باشد و تاثیر کاهش ارز را خنثی کند. در این رابطه شرکت‌های خودرو سازی که قطعات وارداتی دارند، از جمله کرمان موتور و گروه بهمن با کاهش موانع فعلی هزینه کمتری در بخش واردات مواد اولیه و قطعات خواهند داشت. در کنار این مساله، بحث مرادات مالی نیز تسهیل می‌شود که این مساله خود در سود سازی شرکت‌ها تاثیر گذار است. در چنین شرایطی، خرید با دید میان‌مدت و دوری از هیجانات و سرمایه‌گذاری در شرکت‌های سودآوری که تقسیم سود مناسب نیز دارند، می‌تواند بسیار معقول باشد. در مورد گروه خودرویی نیز باید به‌این نکته مهم اشاره کرد که در حال حاضر رفع تحریم‌هایی تواند به‌عنوان مهم‌ترین محرک صعود خودرویی‌ها به‌کار گرفته شود. بنابراین در مجموع می‌توان گفت چشم‌انداز روشنی پیش روی خودروسازان و قطعه‌سازان بورسی خواهد بود؛ به‌خصوص اگر تحریم‌های مرتبط با صنعت خودرو بر داشته شود.



نماگر بیمه		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه آسیا	۱،۷۸۹	-۱.۷۶
بیمه البرز	۳،۵۱۳	-۱.۹۳
بیمه ما	۸،۹۳۰	۱.۱۳
بیمه پاسارگاد	۹۵،۶۸۹	۴.۷۵
بیمه رازی	۷،۲۳۴	-۱.۱۶
بیمه دانا	۵،۸۸۰	-۰.۳۴
بیمه ملت	۱۳،۷۵۰	-۴.۹۸
بیمه دی	۲۰،۱۹۲	-۰.۰۹
بیمه سامان	۱۹،۴۱۴	-۱.۵
بیمه پارسیان	۸۰،۳۰	-۴.۶۳
بیمه حکمت صبا	۲،۹۵۳	-۱.۷۳
بیمه اتکایی ایرانیا	۱۵،۴۹۶	-۳.۴۶
بیمه اتکایی امین	۲،۴۶۵	-۰.۶۲
بیمه حافظ	۶۵،۷۴۹	۰
بیمه تعاون	۶،۲۹۴	۰
بیمه سینا	۳،۱۹۲	۰
بیمه میهن	۴،۱۱۶	۰
بیمه آرمان	۸،۱۳۵	-۰.۸۸
بیمه کار آفرین	۳،۳۱۸	۰
بیمه نوین	۵،۸۳۱	-۰.۴۱
بیمه تجارت نو	۳۰،۳۳۱	-۰.۰۱
بیمه کوثر	۱۴،۶۱۲	-۰.۰۳
بیمه باران	۳،۸۲۴	۰.۰۸
بیمه خاورمیانه	۶،۳۰۰	-۰.۰۸
بیمه معلم	۴،۹۶۹	۰

امار معاملات

میزان ارزش سهام	میزان معامله سهام
گروه خودرویی	گروه خودرویی
۱۳۷ میلیارد تومان	۷۴۳ میلیون سهم
میزان معاملات گروه خودرویی طی روز سه‌شنبه ۲۸ اردیبهشت بالغ بر ۳۵۳ میلیارد تومان و ۱،۷ میلیارد سهم بوده است.	

کدال‌نگر

● شرکت سایپا آذین در ۱۲ ماهه منتهی به‌اسفند ۹۹ برای هر سهم ۱۶ ریال سود محقق کرد.

● شرکت تولید محور خودرو در ۱۲ ماهه منتهی به‌اسفند ۹۹ برای هر سهم ۸۲ ریال سود ساخت.

● شرکت سایپا شیشه در ۱۲ ماهه منتهی به‌اسفند ۹۹ برای هر سهم ۶۶ ریال سود محقق کرد که به‌نسبت دوره قبل رشد ۲۱ درصدی داشته است.

● شرکت صنایع ریخته‌گری ایران در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۹۹ برای هر سهم ۸۷ ریال سود محقق کرد.



■ نمودار تکنیکالی رادیاتوری ایران نشان دهنده آن است که سهام این شرکت بعد از لمس قله قیمتی تاکنون با کاهش بسیار زیادی روبه‌رو بوده است. در حال حاضر وضعیت تکنیکالی این قطعه‌ساز همانند سایر نمادهای قطعه‌ای و خودرویی خوب نیست؛ به‌طوری که این سهم مدت‌هاست روند نزولی را طی می‌کند.

۳۶
ریال

خروج از زیان

بیمه حکمت صبا در ۱۲ ماهه منتهی به‌اسفندماه ۹۹ برای هر سهم خود ۲۶ ریال سود محقق کرده است؛ در حالی که در دوره مشابه قبل ۵۷ ریال زیان محقق کرده بود. شرکت بیمه حکمت صبا در کلیه رشته‌های بیمه‌ای اعم از بیمه‌های زندگی، اتومبیل، مسئولیت، مهندسی، آتش‌سوزی، حوادث گروهی و انفرادی و درمان تکمیلی از بیمه‌مرکزی دریافت و فعالیت خود را آغاز کرد.

۲۱%

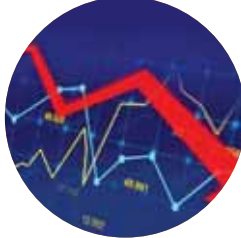
تجربه رشد

شرکت سازه پوش در ۱۲ ماهه منتهی به‌اسفند ۹۶ برای هر سهم ۱۲۰۵ ریال سود محقق کرد که به‌نسبت دوره قبل رشد ۲۱ درصدی داشته است. شرکت سازه پوش بزرگ‌ترین واحد تولیدی گروه قطعات خودرو عظام و با تولید محصولات متنوع، بزرگ‌ترین تامین‌کننده سیستم‌های الکترونیکی و مکاترونیکی برای خطوط OEM است.



تجدید ارزیابی

شرکت رینگ‌سازی مشهد اعلام کرد طی جلسه هیات‌مدیره شرکت مقرر شد در راستای بهره‌گیری از ظرفیت‌های قانونی و معافیت‌های اختصاص یافته به‌تجدید ارزیابی دارایی‌های ثابت شرکت‌ها اقدام کند و از آنجا که طی سال‌های گذشته (از سال ۹۴ تاکنون) این موضوع در شرکت انجام نشده است، نسبت به‌تجدید ارزیابی برخی دارایی‌های شرکت برای اصلاح ساختار مالی اقدام خواهد کرد.



عملکرد خودرویی‌ها

شرکت‌های خودروسازی و ساخت قطعات، بدترین وضعیت را از نظر سودآوری در بین صنایع بورسی دارند؛ به‌صورتی که این گروه تنها صنعتی در بورس است که جمع سود خالص شرکت‌های آن منفی بوده و از مجموع ۳۶ شرکت در بازه سال ۱۳۹۸ و شش ماهه ۱۳۹۹ معادل ۱۰ شرکت زیان‌ده در این صنعت فعالیت می‌کنند.

و ۵۵۶ نیوتن متر گشتاور دارد، همراه با سیستم نیمه هیبرید بهره می برند. این سیستم نیمه هیبرید از یک باتری ۴۸ ولتی استفاده می کند که انرژی را هنگام ترمز بازیابی می کند و از آن برای متوقف کردن و روشن کردن موتور در حالت ایستاده استفاده می کند و شتاب گشتاور کوتاه مدت را هنگام افزایش سرعت ارائه می دهد. توان موتور این خودرو ۲۹۱ کیلووات و ۵۵۶ نیوتن متر گشتاور ذکر شده است.

قرار است بعد از ماه ها تاخیر وانت Ram 1500 DT ۲۰۲۱ در استرالیا آغاز به کار کند. رم با محدوده قیمت بین ۱۱۴.۹۵۰ و ۱۲۹.۹۵۰ دلار، سری جدید DT1500 را در دو نوع Laramie و Limited عرضه می کند. وانت نسل جدید Ram DT در کنار سری DS که با نام Classic از سال ۲۰۱۲ تا کنون در بازار حضور دارد، به فروش می رسد. هر دو نوع Ram 1500 DT از یک موتور V8 بنزینی ۵.۷ لیتری Hemi که خروجی ۲۹۱ کیلووات

فروش رم ۱۵۰۰
در بازار استرالیا



یک فعال صنعت خودرو و قطعه کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کامیون های کارکرده اروپایی بر چینی های مونتاژی اولویت دارند

تولید کنندگان هم در واقع مشتاق واردات هستند، اما به دنبال این هستند که واردات از طریق آن ها انجام شود

کمترین هزینه برای بهترین کامیون های خارجی

جوان روح همچنین گفت: «بهترین راه حل در شرایط فعلی این است که با کمترین هزینه بهترین کامیون رایه کشور وارد کنیم.» وی ادامه داد: «کامیون های کارکرده های اروپایی مانند ولوو، مان، اسکانیا و بنزی که ۵۰ هزار کیلومتر کار کرده باشند، برای ناوگان داخلی در مقایسه با نمونه های صفر کیلومتر چینی که از ابتدای کار سیستم های اصلی آن ها مانند ترمز با مشکل مواجه می شوند، بهتر است.» وی تصریح کرد: «برخی بر این باورند که ممکن است وارد کنندگان در این مسیر سوء استفاده انجام دهند. باید این موضوع رایه خریداران نهایی و گذار کنیم و اجازه دهیم برای این اقدام تصمیم بگیرند.» این کارشناس صنعت خودرو و قطعه کشور در ادامه اظهار کرد: «این اتفاقی است که در سگمنت های دیگری مانند ماشین آلات تولید و ماشین آلات راه سازی هم افتاده است. با توجه به نرخ ارز مجبوریم مدل های صفر و نورا فراموش کنیم و نیاز های داخل را از طریق خودرو های کارکرده و مطمئن بر طرف کنیم.»

کامیون های دست دوم اروپایی بهتر از چینی ها

وی در خصوص ترجیح واردات یا تولید عنوان کرد: «اولویت با واردات نیست، اما در شرایط فعلی خودرو دست دوم اروپایی رایه خودرو نو چینی ترجیح می دهیم.» وی همچنین افزود: «اگر مدل های مشابه اروپایی در داخل کشور تولید شود، قطعاً مورد استقبال قرار می گیرد و در اولویت قرار می گیرد.» وی گفت: «حتی اگر مشکل تولید مربوط به برخی قطعات از جمله موتور می شود، راه حل آن است که این قطعات را خریداری کرده و وارد کنند. این در حالی است که حتی موتور هم در داخل کشور تولید می شود. بسیاری از قطعات اصلی از جمله موتور و گیربکس در کشور وجود دارد و امکان واردات آن هم وجود دارد، اما تولید کنندگان هم در واقع مشتاق واردات بوده، اما به دنبال این هستند که واردات از طریق آن ها انجام شود.»

عدم تحقق نوسازی کامیون های فرسوده در پنج سال



وزیر راه و شهر سازی اعلام کرد تاکنون تنها ۵ هزار دستگاه از خودرو های سنگین فرسوده در ناوگان کشور نوسازی شده اند، در حالی که وعده شده بود ۶۵ هزار کامیون فرسوده نوسازی شود. محمد اسلامی با اعلام این خبر اظهار کرد: «مطابق ارزیابی ها ۶۵ هزار ناوگان بالای ۴۰ سال در ناوگان باری کشوری فعال است که برنامه ریزی شده در یک بازه زمانی حداکثر پنج ساله نوسازی آن ها شروع شود.» وی افزود: «قرار دادهایی با کارخانه های داخل کشور و مطابق با استانداردهای وزارت راه و شهر سازی وجود دارد و همچنین مجوز واردات کامیون گرفته شده و با یک برنامه زمان بندی شده نوسازی انجام می شود که هدف آن صرفه جویی در سوخت و ارتقای ایمنی است.»

به گفته وی، نکته حائز اهمیت این است که طرح به صورت جایگزین انجام می شود و کارت هوشمند کامیون فعالی که جایگزین می شود با سه سال ساخت است. از سوی دیگر، برای خودرو های داخلی ۸۰ درصد تسهیلات در نظر گرفته شده است، تا با تحویل کامیون فرسوده خود، آن را جایگزین کنند.

وزیر راه و شهر سازی شهریور ماه سال گذشته از نوسازی ۶۵ هزار کامیون فرسوده در یک بازه زمانی سه ساله خبر داده و گفته بود: «از سال ۷۸ تاکنون ۲۰ هزار دستگاه کامیون نوسازی شده است، اما امروز گام بزرگی برمی داریم که بر مبنای آن ۶۵ هزار دستگاه کامیون در بخش کالا تا ۳ سال آینده نوسازی شود.»

بر اساس زمان اعلام شده، ۶۵ هزار کامیون باید اسفند ۹۸ یعنی طی چهار سال نوسازی می شد، اما یک سال پس از سر رسید زمان وعده داده شده، مشاور معاون وزیر راه و شهر سازی در این باره گفت: «با توافقی که میان وزارت راه و شهر سازی و وزارت نفت امضا شد، طرح نوسازی ۶۵ هزار کامیون با اختصاص ۲ میلیارد و ۷۶۲ میلیون دلار از محل صرفه جویی کلید خورد.»

وی ادامه داد: «از محل این طرح ۵ هزار کامیون نوسازی و ۱۸ هزار قرارداد امضا شد، اما دو عامل تحریم و طرح جدید ریاست جمهوری باعث توقف این طرح شد.» وی افزود:

«۲ شرکت سازنده کامیون و اتوبوس در حال تلاش برای تولید و تحویل تعدادی خودرو از محل طرح ریاست جمهوری به متقاضیان هستند.»

خودروسازان؛ عامل اصلی واردات کارکرده های اروپایی

وی خودروسازان را عامل اصلی واردات کارکرده های اروپایی دانست و گفت: «کوتاهی از جانب تولید کنندگان است، نه وارد کنندگان. زمانی که تولید در شرکت های داخلی با وقفه مواجه می شود، وارد کنندگان برای پاسخگویی به نیاز بازار، دست به کار می شوند.» جوان روح ادامه داد: «اگر شرکت های داخلی تولید رایبه طور منظم و درست انجام دهند، واردات صرفه اقتصادی خود را از دست خواهد داد.» وی در ادامه با اشاره به نرخ ارز عنوان کرد: «واردات کامیون های صفر کیلومتر نیز از نظر قیمتی صرفه اقتصادی ندارد و از سوی دیگر به دلیل تحریم ها، امکان واردات محصولات نو وجود ندارد.»

تکمیل زنجیره تولید کامیون های بنز برای رهایی از واردات

این کارشناس صنعت خودرو در خصوص واکنش های مختلف به واردات کارکرده های اروپایی تصریح کرد: «مشخص نیست چرا ادهای با واردات کامیون های کارکرده مخالف هستند.» وی با اشاره به شرایط تولید در کشور اظهار کرد: «داخل کشور موتور کامیون های بنز تولید می شود، متأسفانه شاهد پراکنده کاری هستیم؛ در حال حاضر ریخته گری آن در اختیار گروه بهمن است، ماشین کاری آن در دست ایدم ایران خودرو است و بلبرینگ سازی و پیستون سازی آن هم از اختیار ایران خودرو خارج شده است.» وی عنوان کرد: «این شرکت ها باید به شرکت اولیه بازگردند تا زنجیره تولید آن تکمیل شود. برخی از این شرکت ها به بخش های خصوصی واگذار شده است که در نهایت قیمت موتور و قیمت نهایی محصول را افزایش می دهد. اگر قرار است شرکتی مانند موتور سازی بنز کشور خصوصی شود، باید تمام بخش های آن به خصوصی ها واگذار شود، در غیر این صورت، باید تمام آن در اختیار دولت باشد.» وی گفت: «در چنین شرایطی تولید با مشکل مواجه شده است و وارد کنندگان برای تأمین نیاز بازار وارد عمل می شوند.»

واردات کامیون های کارکرده اروپایی در شرایطی با واکنش های مختلف همراه شده

که بازار داخلی کشور دچار بحران است و خودروسازان



فرانک آقاسفی

faghasafi@autoworld.ir

داخلی نیز در سایه تحریم ها، توان پاسخگویی به نیاز بازار کشور را از دست داده اند. مخالفان طرح نوسازی ناوگان از طریق واردات کارکرده ها بر این باورند که باید این فضا به دست خودروسازان داخلی سپرده می شد تا با رونق کسب و کار آن ها، صنعت تجاری کشور هم دوباره فعال می شد. این در حالی است که موافقان واردات این خودرو ها هم با تکیه بر کاهش چشمگیر تولید در میان خودروسازان داخلی، معتقدند: تنها بخش اندکی از نیاز ناوگان قرار است از طریق واردات تأمین شود و خودروسازان می توانند سایر خودرو های مورد نیاز این بازار را تولید و عرضه کنند. یکی از فعالان صنعت خودرو و قطعه کشور نیز در این خصوص معتقد است که اگر تولید کنندگان داخلی بتوانند خودرو های مشابه اروپایی تولید کنند اولویت با خرید آن هاست. علی اکبر جوان روح در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» اعلام کرد اگر قرار باشد خودروسازان نمونه های بی کیفیت چینی را وارد یا تولید کنند، بهتر است ناوگان با مدل های کارکرده اروپایی نوسازی شود.

خودروسازان داخلی تولید رایبه درستی انجام نمی دهند

جوان روح در گفت و گو با روزنامه دنیای خودرو اظهار داشت: «در موضوع واردات، مشکل از صاحبان صنایع خودرو های تجاری است که نتوانسته اند طی سال های فعالیت خود نیاز بازار کشور را تأمین کنند.» این کارشناس صنعت خودرو کشور در ادامه گفت: «خودروسازان داخلی تولید درستی انجام نمی دهند و مجبور می شوند خودرو های مورد نیاز کشور را از چین وارد کنند.» وی اظهار کرد: «ناوگان حمل و نقل کشور هم به کامیون های جدید تر نیاز دارد. نمی توان واردات را تعطیل کرد و منتظر ماند تا خودرو سازان داخلی تولید را از سر بگیرند.» وی در ادامه با اشاره به این که وظیفه مصرف کنندگان حمایت از تولید نیست، عنوان کرد: «تولید کنندگان باید از مصرف کننده حمایت کنند تا بتواند کالای با کیفیت را با قیمت مناسبی نسبت به نسخه های وارداتی خریداری کند.»



رو باز یا کروک، حال چه از دسته رودسترها یعنی خودروهای کروک دوفره باشند یا از دسته کابریولت‌ها یعنی خودروهای کروک چهارنفره تنها در بازه زمانی این چندماه، یعنی اواخر بهار تا اواخر تابستان از رونق خرید و فروش برخوردار می‌شوند.

فروش برخی خودروها در ایران کاملاً فصلی است و تنها در مواقع خاصی از سال طرفدار دارند. البته این موضوع در مورد اکثر سگمنت‌های خودرو صادق نیست و بیش تر آن‌ها در تمام فصل‌های سال به صورت یکسان دارای متقاضی هستند. اما برخی همانند مدل‌های



فصل خرید خودروهای کروک

تحلیل

analysis

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش تمایل برای خرید خودرو

افت نسبی قیمت‌ها در چندماه گذشته از یک سو و از سوی دیگر عدم امکان پیش‌بینی وضعیت بازار در ماه‌های پیش رو سبب شده است در روزهای اخیر شاهد افزایش تمایل به خرید خودرو در بازار باشیم.

البته این تمایل و علاقه بیش تر از سوی افرادی به چشم می‌خورد که قصد تعویض خودرویشان با یک مدل مناسب‌تر، معمولاً با قیمت بالاتر را دارند. اما همچنان آن دسته از افراد که پیش از این به دنبال تبدیل سرمایه‌های دیگر به خودرو بودند، هنوز در تردید به سر

می‌برند و شرایط بازار را مناسب برای این کار نمی‌بینند.

در واقع این دسته از مشتریان بالقوه بر این باور هستند که در شرایط فعلی بازار ممکن است قیمت‌ها به یک‌باره به شدت افت کند و البته هم‌زمان به‌روی دیگر سسکه که همان افزایش ناگهانی قیمت‌هاست نیز می‌اندیشند و به همین دلیل بازار همچنان روزهای پرتلاطمی را پشت‌سر می‌گذارد.

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ‌بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبا
تیبا هاچ‌بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌لرزه بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/اریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبا هاچ‌بک	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیش‌لرزه بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۴-۱۳۴	کیاریو
تیبا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌لرزه بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۰-۱۳۷	۴۰۵/اریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۵۰	پیش‌لرزه بروز نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۲۵-۱۴۰	ام‌وی‌ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXE7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۲۴۰	موتور کم‌مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس رانا LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
رانا LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
T2, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E2۹۰
T5, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E2۹۰
V8, ۲۰۶	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E2۹۰
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک J5 اتوماتیک
ام‌وی‌ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیبا	۲۸۰	جک J5 ۱.۵
۲۰۷	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک J5 اتوماتیک ۱.۸
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۱۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن‌های زیاد	ظاهر ناماهنگ	۳۵۰	ام‌وی‌ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیا پیکنتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای آواته
ام‌وی‌ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

قرعه کشی بزرگ لیکومولی جهت مصرف کنندگان گرامی

شما نیز می‌توانید با ارسال سریال مندرج در لیبل پشت محصولات از

اصالت کالای

فریداری شده اطمینان یافته و در قرعه کشی بزرگ لیکومولی

شرکت نمایید

بیشتر برانید

LIQUI
MOLY

WWW.liqui-moly.ir

iranliquimoly

برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت رسمی شرکت و یا صفحات لیکومولی ایران در رسانه های اجتماعی مراجعه فرمایید

«سوفی لی»

مدیر طراحی ولوو



«مجله خودرو در آخرین شماره خود، از منصوب شدن سوفی لی به عنوان مدیر طراحی جدید ولوو برای منطقه آسیا و اقیانوسیه خبر داده است. در واقع این موقعیت در تیم طراحی ولوو یک گزارش دهنده به مدیر طراحی شانسهای خواهد بود. به عبارت دیگر سوفی لی گزارش هایش را مستقیماً به جاناتان دیسلی، مدیر طراحی ولوو در شانگهای می دهد. سوفی لی سال گذشته میلادی پس از یک تجربه طولانی مدت در بخش طراحی برتر به ولوو پیوست و این طراح جوان، ۱۰ سال از زمان کار حرفه ای خود را در گروه جگوار-لندروور

گذرانده است. سوفی لی در پروژه هایی همچون طراحی داخلی کانسپت LR1 (که پیش نمایشی از لندروور دیفندر جدید بود) حضور داشته و این طراح چینی که علاقه زیادی به اتومبیل های کلاسیک دارد، در سال ۲۰۱۲ فوق لیسانس طراحی داخلی وسایل نقلیه خود را از دانشگاه کاوتنری در بافت کر. این طراح که بیش تر در زمینه طراحی فضای داخلی فعال بوده، اکنون در بخش طراحی خارجی کمپانی ولوو نیز مشغول به کار است.

تلگرام

Telegram

توسعه پیشرانه های کم حجم

باتوجه به قوانین سخت گیرانه سازمان های استاندارد و کنترل آلاینده های از سال ۲۰۱۰ به بعد، استراتژی کم حجم شدن پیشرانه های احتراق داخلی در دنیای خودروها، تبدیل به مهم ترین مساله شده و بیش از پنج سال است موتورهای کم حجم و با تعداد سیلندر پایین (سه سیلندر) جایگاه ویژه ای در این صنعت پیدا کرده اند. در همین رابطه طی شش ماه گذشته، شاهد رونمایی از پیشرانه های سه سیلندر از سوی بزرگ ترین خودروساز کشور بودیم و حال سوال این است که آیا توسعه تولید پیشرانه های کم حجم می تواند خودروسازی کشورمان را متحول کند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

با تحلیل و بررسی دقیق عملکرد خودروسازان مطرح جهان می توان به این نکته پی برد که جایگاه پیشرانه های بنزینی تا یک دهه دیگر مانند امروز نخواهد بود. بنابراین یکی از راه هایی که می تواند خودروسازان داخلی را در مسیر رشد و شکوفایی بیش از پیش یاری کند، توسعه پیشرانه های کم حجم و استفاده از موتورهای الکتریکی برای محصولات هیبرید است. در این راستا آن ها می توانند با رقبای سرسخت خارجی خود نیز رقابت کنند.

مردانی

کاهش حجم موتور و تعداد سیلندر و توسعه پیشرانه های کوچک، باید از پنج سال قبل انجام می شد. به عبارت دیگر همگام با خودروسازان مطرح جهان، خودروسازان داخلی نیز باید برای کاهش حجم موتور محصولات خود، استراتژی هایی را در نظر می گرفتند و با سرمایه گذاری و توسعه پیشرانه های کوچک و استفاده از موتورهای الکتریکی می توان به آینده صنعت خودرو کشور خوشبین بود. زیرا طبق نظر بسیاری از کارشناسان، از سال ۲۰۳۰ به بعد موتورهای بنزینی در چنین جایگاهی حضور نخواهند داشت و جایگاه خود را به موتورهای الکتریکی می دهند. بنابراین با سرمایه گذاری در دو بخش هیبرید و الکتریکی می توان تغییر و تحولات گسترده ای را در آینده نزدیک نظاره گر بود.

سعید پور

Message

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عدم دقت در عیب یابی

«خودرو لکسوس RX350 مدل ۲۰۱۲ دارم و حدود چند هفته است که سردکن صندلی های جلو کار نمی کند. با مراجعه به یکی از مراکز تعمیر تخصصی، تکنسین مربوطه تشخیص داد که کلیدهای مربوط به تنظیم سردکن صندلی معیوب شده و برای رفع مشکل باید تعویض شوند. اما به رغم انجام این کار باز هم مشکل برطرف نشد. این بار با مراجعه به یکی از نمایندگی های انحصاری، کارشناس فنی تشخیص داد که سردکن صندلی خودرو معیوب شده و باید به صورت کامل تعویض شود و این در حالی است که برای تعویض دکمه ها نیز متحمل هزینه زیادی شدم.

۰۹۳۵***۸۵۹۵

نظرسنجی

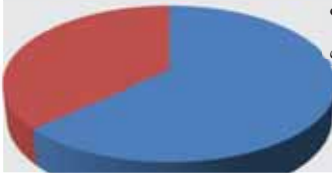
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۴۱۷

گزینه ۱ ۶۳ درصد

گزینه ۲ ۳۷ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از وسایل حمل و نقل عمومی می توانند در افزایش انتقال ویروس کرونا موثرتر باشند؟ در پاسخ به این پرسش ۶۳ درصد به گزینه یک یعنی مترو و اتوبوس های داخل شهری و ۳۷ درصد به گزینه دوم یعنی تاکسی های اینترنتی رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۴۱۸
آیا ممنوعیت سفر به شمال کشور می تواند در کاهش تعداد مبتلایان به ویروس کرونا تاثیر گذار باشد؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک

SMS

تنظیم نبودن کاربراتور

خودرو پیکان وانت مدل ۷۷ دارم و حدود سه هفته است خودرویم بعد از کار کرد نسبتاً بالا (به عنوان مثال شش ساعت کار کردن مداوم) در دورهای پایین (به عنوان مثال ۳ هزار) خاموش می شود. همچنین موقع حرکت روی دست اندازها، سر و صدای زیادی از بخش عقب خودرو به گوش می رسد. علت چیست؟

سمعی- کرج

«چنین مشکلی در خودروهای مجهز به سیستم سوخت رسانی کاربراتوری پنج علت عمده دارد. اما در نظر داشته باشید که تنها شخص مکانیک می تواند مراحل عیب یابی را به درستی طی کند.

۱- در خودروهای کاربراتوری هر گونه اختلال در کارکرد موتور ممکن است به سیستم سوخت رسانی نیز مربوط شود و در حالت کلی و برای عیب یابی، در مرحله اول باید عملکرد ساسات کنترل شود. چراکه ممکن است ساسات گیر کرده باشد و برای برطرف کردن مشکل، لازم است تنظیم شود.

۲- هر گونه مشکل در اختلال موتورهای کاربراتوری ممکن است به تنظیم نبودن سیستم سوخت رسانی و جرقه زنی مربوط باشد و باتوجه به این که در مدل های کاربراتوری پیکان، از سیستم جرقه زنی پلاتینی استفاده شده است، بنابراین اگر پلاتین تنظیم نباشد، این مشکل را ایجاد می کند که برای رفع مشکل باید این قطعه تنظیم شود. اما این نکته را فراموش نکنید که اگر پلاتین خال زده باشد، سیستم جرقه زنی به درستی کار نمی کند و در روند کاری موتور اختلال ایجاد می شود. بنابراین باید وضعیت پلاتین بررسی و در صورت معیوب بودن تعویض شود.

۳- در سیستم های سوخت رسانی کاربراتوری برای تنظیم میزان سوخت، از یک قطعه مکانیکی به نام شناور استفاده شده است و اگر شناورها به هر دلیلی معیوب شده باشند یا این که نشستی داشته باشند، سوخت به داخل شناور نفوذ کرده و منجر به پایین آمدن سطح آن می شود. در این حالت موتور در دورهای پایین، خاموش می شود. در این صورت ابتدا باید شناورها را بررسی و سپس در صورت نیاز آن ها را تعویض کرد.

۴- ژیلگور یکی از مهم ترین قطعاتی است که در ارسال سوخت تاثیر گذار است و این قطعه مکانیکی در خودروهای کاربراتوری به دلیل کارکرد زیاد، پس از مدتی معیوب می شود و در این صورت سوخت به درستی به سیلندر ارسال نمی شود و چنین مشکلی را ایجاد می کند. بنابراین باید ژیلگور تعویض شود. البته گاهی نیز احتمال دارد که این قطعه سالم باشد، اما تنظیم نباشد. در این حالت می توانید با تنظیم ژیلگور، مشکل را برطرف کنید.

۵- اگر اتصال های کاربراتور به مانیفولد درست نباشد یا این که به اصطلاح شُل شده باشند، نشتی در مانیفولد به وجود می آید و این حالت مشکلات بسیاری را ایجاد می کند. بنابراین باید مانیفولد نیز بررسی و در صورت شُل بودن یا عدم اتصال صحیح به کاربراتور، آن را به درستی متصل کنید. اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت تولید صدا در زمان حرکت روی دست انداز تنها به دلیل خرابی سیستم تعلیق است. زیرا اگر قطعاتی همچون فنرهای شمشی و سایر متعلقات سیستم تعلیق معیوب باشد، دیگر توانایی جذب نیرو را ندارند و سر و صدا تولید می شود. بنابراین با تعویض فنر شمشی و متعلقات سیستم تعلیق، می توان این مشکل را برطرف کرد. اما در نظر داشته باشید که عدم تنظیم باد تایرهای خودرو شما نیز می تواند در به وجود آمدن این مشکل تاثیر گذار باشد.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

لذت سواری اسپرت با SQ2

کوتاه قامت زیبای آئودی



سوپاپ ها و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها، قدرت و گشتاور بالایی را برای این خودرو به ارمغان می آورد. همچنین مهندسان کمپانی آئودی برای تسریع شتاب SQ2 از گیربکس هفت سرعته دو کلاچه اتوماتیک استفاده کرده اند که قدرت را به چهار چرخ منتقل می کند و در هماهنگی با موتور توربوشارژ، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴٫۹ ثانیه ای را فراهم می کند. حداکثر سرعت آن نیز ۲۴۹ کیلومتر بر ساعت است. سیستم تعلیق این اس بوی کراس اوور لاکچری ساب کامپکت نیز از نوع قابل تنظیم هیدروپنوماتیکی بوده و حالت های مختلف رانندگی نیز روی این خودرو تعبیه شده است؛ از جمله اتو (خودکار)، کامفورت (راحتی)، داینامیک، بهر هوری و منحصربه فرد که با انتخاب هر یک، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC با هماهنگی سیستم تعلیق، پایداری خودرو را تضمین می کند. در این حالت میزان توزیع گشتاور میان چهار چرخ نیز مدیریت شده است. زیرا گشتاور هرز می تواند منجر به واژگونی خودرو شود. تایرهای سایز ۲۳۵/۴۵ سفارشی کمپانی بریجستون نیز در افزایش کیفیت سواری این خودرو تاثیر گذار است. همچنین کمپانی آئودی برای ایجاد تنوع بیش تر، این خودرو را با رینگ ۱۸ اینچی آلایژی نیز عرضه می کند. در صورت نصب رینگ ۱۹ اینچی، سایز تایر به ۲۳۵/۴۵ تغییر می کند و این خودرو ساز آلمانی برای رضایت بیش تر مشتریان خود گارانتی سه ساله نامحدود را برای این خودرو در نظر گرفته است. SQ2 را می توان جزو ایمن ترین کراس اوورهای بازار دانست. زیرا در سال ۲۰۱۷ توانسته پنج ستاره ایمنی در خشان از موسسه یوروانکپ را از آن خود کند. قیمت این کراس اوور اسپرت از ۶۴ هزار و ۴۰۰ دلار آغاز می شود.



«اول مارس سال ۲۰۱۶ بود که کمپانی آئودی از اس بوی کراس اوور لاکچری ساب کامپکت خود با نام Q2 رونمایی کرد. این کوتاه قامت آلمانی بر پایه و پلت فرم MQB گروه فولکس واگن شکل گرفته است. این روزها بازار خودرو جهان، تحت تسلط بلندقامتان قرار دارد و بنابراین آئودی برای تصاحب سهم بیش تری از این بازار نسخه اسپرت و پر فورمنسی Q2 را با نام SQ2 برای اسپرت دوستان طراحی و تولید کرده است. نسخه مورد بررسی مادر این مطلب SQ2 سال است و این اس بوی کراس اوور لاکچری ساب کامپکت از خطوط نرم روی بدنه بهره می گیرد تا جذاب و اسپرت به نظر برسد.

پروفیل خودرو به واسطه خطوط نرم و اورهنگ های کوتاه و ضخامت بیش تر ستون C شخصیتی افاد دارد و رینگ های پنج پر ۱۹ اینچی آلایژی به جذابیت هر چه بیش تر SQ2 می افزاید. در نمای جلو، خط نرم روی کاپوت و چراغ هایی که به OLED مزین شده، با جلو پنجره بزرگ شش ضلعی به سبک آئودی و هواکش های درون سپر، ظاهری تهاجمی به این خودرو می بخشد و در نمای عقب، چراغ های مربع شکل با گرافیک LED زیبا به نظر می رسند. اما دیفیوزر و آگزورهای دوپل در طرفین و اسپویلر الحاقی روی در صندوق، چاشنی اسپرت بودن SQ2 را دوچندان می کنند و در زمان ورود به کابین این خودرو، با فضای دلنشین و کاربردی مواجه می شویم. قرار گیری دوماشگر ۱۰ اینچی برای کلاستر (پشت آمپر) و هشت اینچی برای کنسول میانی، فضای مدرنی را در کابین ایجاد کرده و این طراحی با تنظیم های الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، فضای خلوتی را ارائه می دهد.

همچنین درجه های گروی شکل سیستم تهویه، غربیلک فرمان RS، دسته دنده اسپرت و پدال های شیفتر مشکی رنگ پشت غربیلک فرمان، امکان رانندگی اسپرتی را برای صاحب این اس بوی کراس اوور لاکچری ساب کامپکت فراهم می کند و طراحی صندلی های اسپرت ارگونومیک و استفاده از چرم آلکانتراز دیگر ویژگی های کابین SQ2 است. از مهم ترین آپشن های رفاهی و ایمنی این اس بوی کراس اوور لاکچری ساب کامپکت می توان به سیستم های هشدار انحراف از مسیر، کمکی رانندگی، کروژ کنترل تطبیقی، پاش نقاط کور، ترمز اضطراری خودکار، آنالیز ترافیک آنلاین با سیستم ارتباط کاربر آئودی، پیشگیری از برخورد از جلو، تهویه مطبوع دوگانه، فرمان برقی، سیستم صوتی پریمیوم Bang & Olufsen با ۱۴ بلندگو، دور بین ۲۶۰ درجه، سیستم هشدار ایمن سر نشینان و... اشاره کرد. یک موتور دولیتری چهار سیلندر توربوشارژ TFSI زیر کاپوت SQ2 جا خوش کرده و این پیشرانه حداکثر ۲۹۶ اسب بخار قدرت را در ۵۳۰۰ تا ۶۵۰۰ رپ ام (دور در دقیقه) و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را در دو هزار تا ۵۲۰۰ رپ ام تولید می کند. در عین حال نصب و قرار گیری توربوشارژ و سیستم زمان بندی متغیر



کومهو برای سومین بار پرکاربردترین تایر در بازار کره شد



« به لطف فروش بالای سری پریمیوم محصولات کومهو در بازار تایر کره، برای دومین بار این برند تبدیل به محبوب ترین تایر به عنوان جایگزین تایرهای اصلی خودروها شناخته شده است. براساس اطلاعات جمع آوری شده از اتحادیه تولیدکنندگان تایر کره (KOTMA) کومهو با فروش ۶ میلیون تایر و ۵۲۰ هزار حلقه تایر تا ماه دسامبر سال ۲۰۲۰ توانسته که بیش از ۴۰ درصد کل بازار محصولات موجود در بازار به عنوان تایرهای

جایگزین را به خود اختصاص دهد. سال گذشته با در اختیار گرفتن کل سهام کومهو توسط دابل استار، برخی تصور می کردند وجهه کومهو بین مشتریان کره ای از بین خواهد رفت. اما با تکرار موفقیت سال گذشته مشخص شد که این مساله تاثیری بر فروش محصولات کومهو نخواهد داشت. البته در سال جاری سهم محصولات مخصوص شاسی بلندها در بازار نسبت به سواری ها افزایش پیدا کرده است.

با همکاری مایکروسافت و بریجستون انجام می شود

توسعه نخستین سیستم کنترل آسیب تایر در بریجستون

« شرکت مایکروسافت و شرکت ژاپنی بریجستون که یکی از بزرگ ترین تولیدکننده تایر دنیاست، همکاری در زمینه توسعه سیستم کنترل آسیب تایر یا (TDMS) را آغاز کردند.

این سیستم با اتصال به سیستم عامل MCVP (Microsoft's Connected Vehicle Platform) مایکروسافت، آسیب وارد شده به تایر را در همان لحظه تشخیص و اتفاقات روی سطح تایر را شناسایی و به راننده اطلاع می دهد. سیستم TDMS از یک پلت فرم بر پایه اینترنت در مایکروسافت و سنسور MCVP (Microsoft's Connected Vehicle Platform) که سخت افزار آن قبلاً نصب شده است، استفاده می کند.

این سیستم می تواند بدون کیت اضافه یا تجهیزات الزامی کار کند. همچنین در آن از الگوریتم هایی برای شناسایی اتفاقات تاثیر گذار بر سطح تایر استفاده شده است. سیستم

گزارش

Report



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بریجستون توضیح داد آسیب تایرها به ۳۰ درصد کل حوادث ناشی از نقص فنی خودرو منجر می شد که سیستم کنترل تاثیر قابل توجهی بر بهبود ایمنی در جاده گذاشته است.

این همکاری باعث می شود بریجستون سیستم TDMS را برای تامین نیاز ناوگان ها و شرکای مهم در بخش تجهیزات اصلی در سراسر جهان توسعه دهد، همچنین به مایکروسافت نیز کمک خواهد کرد تا اکوسیستم خود را برای حمایت از شرکا افزایش دهد.

لورانت دارتوکس، مدیر عامل و رئیس بریجستون، در مورد همکاری با مایکروسافت گفت: «همکاری با مایکروسافت، به ما این فرصت را داد تا سیستم کنترل آسیب تایرها را به میلیون ها راننده ارائه دهیم و امنیت و آرامش بهتری برای آنها فراهم کنیم.»

بازار (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۹,۸۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22
	SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - بی وی دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 - RAV4-SORENTO SX



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تیوتا یاریس - جک جی ۵
	KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان X60
	KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای IX55 پرادو
	KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵ - سانگ یانگ نیو کوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷
	KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تیوتا راو۴ - سورنتو SX



بیش از دو میلیون بازدید بدون
تکرار در هفته



@autoworldir

شما هم اینستاگرام روزنامه
«دنیای خودرو» را دنبال کنید



ایستگاه شارژ خودروهای الکتریکی با توان بیش از ۱۵۰ کیلوواتی در آلمان وجود دارد. این رقم معادل ۲.۴ درصد از کل ایستگاه‌های شارژ الکتریکی در آلمان است. طبق قانون جدید، ایالت‌ها در آلمان مسئول مدیریت این ایستگاه‌ها خواهند بود و این طرح توسط بخش خصوصی اجرا خواهد شد و فراخوان مناقصه‌های تأسیس این ایستگاه‌ها تابستان سال جاری خواهد بود. ثبت نام برای خرید خودروهای ۱۰۰درصد هیبریدی در ماه آوریل تقریباً ۴۰۰درصد افزایش یافته و به ۵۰۸۰۰ دستگاه خودرو، معادل ۲۲درصد از کل فروش خودرو در آلمان رسیده است.

نمایندگان بوندستاگ، پارلمان آلمان، قانون جدیدی را تصویب کردند که براساس آن دولت باید دست کم یک هزار ایستگاه شارژ سریع خودروهای الکتریکی را تا سال ۲۰۲۳ در سراسر این کشور تأسیس کند. این ایستگاه‌ها مجهز به قدرت شارژ حداقل ۱۵۰ کیلوواتی و بیشتر خواهند بود. این شارژرها در عرض چند دقیقه می توانند باتری خودروها را آماده حرکت کنند. در حال حاضر شارژ خودروهای الکتریکی در ایستگاه‌های شهری ساعت‌ها طول می کشد. ایستگاه‌های جدید همچنین امکان طی مسافت‌های طولانی‌تر با خودروها را فراهم می کنند. در حال حاضر تنها ۸۰۰



پارلمان آلمان به احداث یک هزار ایستگاه شارژرأی داد

گزارش



فرشید سلگی

بازار خودروهای برقی در اروپا، آمریکا، چین و برخی دیگر از کشورها بسیار داغ شده است. اروپایی‌ها که به‌نوعی طی سال‌های گذشته در این خصوص منفعل عمل کرده‌اند، حالا با سرمایه‌گذاری‌های بزرگ به‌استقبال تولید خودروهای برقی و البته باتری این خودروها رفته‌اند.

آن‌ها معتقدند در گذشته بازار باتری را به‌رقبای چینی و کره‌ای واگذار کرده‌اند؛ اما حالا قصد دارند بار دیگر کفه ترازو را به‌نفع خود سنگین و باتری‌های نسل جدید را به‌بازار عرضه کنند و سهم خود را از این بخش در جهان افزایش دهند.

براساس گزارش‌ها انتظار می‌رود برای دومین سال متوالی اروپایی‌ها رهبر فروش خودروهای برقی در جهان باشند. از این رو آن‌ها قصد دارند در سراسر قاره اروپا ساخت یک زنجیره تأمین باتری را اجرایی کنند. اروپایی‌ها پس از سال‌ها واگذاری تجارت باتری به شرکت‌های خارجی حالا قصد دارند در یک رقابت بین‌قاره‌ای سهم خود را از این بازار

f.solgi@autoworld.ir

قهرمان بعدی تولید باتری خودروهای برقی، اروپایی است؟

افزایش دهند. به‌همین منظور تولیدکنندگان در آلمان، فرانسه، لهستان و ... برنامه‌ای را آغاز کرده‌اند تا از سلطه شرکت‌هایی مانند Amperex، ال‌جی و ... رها شوند. براین اساس اروپایی‌ها با حمایت دولت‌ها و بیش از ۶۰۱ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری برای ورود به رقابت در عرصه ساخت باتری خودروهای برقی، به‌سطح قهرمانی در این زمینه می‌رسند و شرکت‌هایی همچون Northvolt AB در سوئد، France's و Britishvolt Ltd و Tesla Inc و Volkswagen AG در ساخت Automotive Cells Co. و نیروگاه‌های بزرگ

در سوئد، France's و Britishvolt Ltd و Tesla Inc و Volkswagen AG در ساخت Automotive Cells Co. و نیروگاه‌های بزرگ

زنجیره تأمین باتری‌های خودرو فعال خواهند بود. براساس گزارش «بلومبرگ» تخمین زده می‌شود سهم قاره سبز از تولید جهانی باتری از هفت درصد سال ۲۰۲۰ به ۳۱ درصد در سال ۲۰۲۱ افزایش یابد.

ماروس سفچوویچ، معاون کمیسیون اروپا که بر ابتکار عمل تولید باتری نظارت می‌کند، در مصاحبه‌ای می‌گوید: «در آینده سرمایه‌ها به این بخش سرازیر خواهد شد.»

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	صباتری بایرندهای مختلف با نامهای VARIAN، ARMO ^{NEW} ، SABAS，SCOTT، ALBORZ، SAHAND، YOSHO، MARIN، ZAGROS، SPEEDER، MAXPOWER، PARDIS، SAFIR، ALOONI، KASPIAN، HYBRID HITECH، RWKA، SMART SABA، KHAZAR، KABOOK، NONO ^{24H} ، SAVAND، BUJI، ROYAN، NEW VERESK، RAYEN، NIRO، RONIZ ^{24H} ، SUPER START، NANO، SOULAI، HITECH، KOTRA به بازار عرضه می‌شود	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشد	۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری کو بیگ	۶۴ – ۶۶	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۶۰ – ۶۶ – ۷۴	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	

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	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	برنا باتری بایرندهای مختلف با نام‌های صدف، ولف، آکتیو، سحر، برنا، گلدن، سیلد، وایت آرشن، اترک، پرستیز پاور، تورنادو و زیتکس به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات برنا باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری کو بیگ	۶۴ – ۷۴	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری تندرو و ساندررو	۶۰ – ۶۶ – ۷۴	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۳۵۰	۱۷،۳۵۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری بایرندهای بار کاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پر جیس، اوربیتال، اوراتوس، سیپولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراژ ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری یعنی از محصولات اوربیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۱۷ ماهه و ماغی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۴ – ۷۴	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	۶۰ – ۶۶ – ۷۴	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان بایرندهای مختلف با نام‌های VOLTA، VOLGA، CENE، SHARK، SILVER و TURBO به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۴ – ۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	۶۰ – ۶۶ – ۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری بایرندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیپر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری کو بیگ	۶۴ – ۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	۶۰ – ۶۶ – ۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	



Autoworld.ir

شنبه اول خرداد ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۱۸

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران- میدان هفت تیر- خیابان
مفتح جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱

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

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

تهران ۳۶ ۲۳ اصفهان ۳۰ شیراز ۳۴ مشهد ۳۳ تبریز ۳۱ ارومیه ۳۱ رشت ۲۹ گرگان ۳۷ ساری ۳۲ اهواز ۴۷ یزد ۳۶ کرمان ۳۱ بندرعباس ۴۲ زاهدان ۳۱ ۱۸ ۱۶ ۱۸ ۱۷ ۱۴ ۱۹ ۲۱ ۲۸ ۲۸ ۲۱ ۱۲ ۲۸ ۱۸

بیلیتورد

Billboard

ضرورت باز شدن باب مذاکره با خودروسازان خارجی

«اگر فرض را بر این بگیریم که در سیزدهمین دوره انتخابات ریاست جمهوری نیز نام کاندیداهای منتسب به دولت فعلی از صندوق های رأی بیرون بیاید و در نتیجه آن سیاست های کلی در تحقق اهداف برجام طی چهار سال آینده نیز ادامه یابد، طبیعا خطری خودروسازی کشور را از ناحیه بازگشت تحریم ها تهدید نخواهد کرد و با توجه به عملکرد دولت دوازدهم در عرصه خودروسازی درمی یابیم که این دولت در حوزه هایی مانند تولید خودروهای جدید همچون شاهین و تارا کارنامه موافقی دارد و در حذف خودروهای پراید و پژو نیز عملکرد مناسب و در خوری داشته است. البته تداوم این روند، ریشه در به نتیجه رسیدن توافق برجام با غرب و بازگشت شرکت های معتبر جهانی به حوزه سرمایه گذاری در کشور دارد.

به عقیده نگارنده بزرگ ترین دستاورد سیاسی دولت های یازدهم و دوازدهم، توافق برجام و تاثیرات آن در آینده سیاسی و اقتصادی کشور طی سال های پیش رو است و دولت آینده باید اثربخشی آن را در معیشت مردم به صورت مستقیم و مثبت از جمله خودروسازی کشور تضمین کند. در واقع در سایه توافق هسته ای برجام، خودروسازان داخلی باید بتوانند باب مذاکره را با خارجی ها باز و مقدمات شراکتی جدید را با شرکای پایدارتر فراهم کنند. از سوی دیگر احتمال پیروزی جناح منتقد دولت نیز وجود دارد و دور از ذهن نخواهد بود که پس از آن برجام نیز تضعیف شود. حتی این احتمال وجود دارد که رئیس جمهور منتخب مفاد برجام را مورد بازبینی قرار دهد که در این صورت، نفس این کار سیگنال های دیگری را به سرمایه گذاران خارجی به خصوص خودروسازان ارسال خواهد کرد. حال باید منتظر ماند و دید بعد از انتخابات تصمیماتی که اتخاذ می شود به نفع صنعت خودرو خواهد بود یا خیر!؟

حرف آخر

Last Word



نهاد
علی بیک زاده

روزنامه نگار



شارژ خودروهای برقی

«در این آگهی تبلیغاتی که توسط اژانس مک کان در مکزیک طراحی شده، به دسترس پذیری بودن ایستگاه های شارژ خودروهای برقی در شهرهای بزرگ جهان اشاره شده است.

نکته آموزشی

به تنهایی سبب کاهش عمر مفید آن می شود. در عین حال از آنجا که در فصل گرم سال تنش حرارتی موتور بالا بوده و بار اضافی به آن وارد می شود، بنابراین لازم است که در فواصل بسیار کوتاه زمانی نسبت به تعویض روغن اقدام کنید. در واقع این اقدام شما سبب می شود دمای موتور کاهش یابد و همواره در نظر داشته باشید که در فصل گرم سال به طور کلی عمر روغن موتور به شدت کاهش می یابد.

یکی از مهم ترین سیالات موجود در موتور، روغن موتور است و این سیال وظیفه خنک کاری و روانکاری قطعات پیشرانه را بر عهده دارد. در حقیقت ۴۰ درصد خنک کاری موتور توسط روغن موتور صورت می گیرد و در حالت کلی اگر روغن در معرض گرمای زیاد و مواد شیمیایی و غیره قرار نگیرد، عمر آن بسیار زیاد خواهد بود. اما متأسفانه علاوه بر گرمای بیش از حد موتور خودرو، گاه به روغن مواد شیمیایی دیگری مانند کربن نیز اضافه می شود که این عامل

تعویض روغن موتور در فصل گرما



صبا تاکسی

اولین باتری ایرانی ویژه خودروهای تاکسی

محصول جدید



- مقاوم و مطمئن در برابر استارت های پیوسته
- طول عمر بیشتر در دمای زیاد
- ظرفیت بسیار بالا برای ذخیره بیشتر
- ایمنی بالاتر و شارژ سریع تر

ECL



www.isaco.ir

نیش می زنند...

امداد خودروهای غیرمجاز

دارندگان محصولات ایران خودرو؛ با دریافت خدمات امدادی استاندارد از امدادخودرو ایران، از خسارت ها و خطرات ناشی از ناآگاهی یا سوءاستفاده امدادگران غیرمجاز پیشگیری کنید.

