



پدر صنعت لنت ترمز ایران در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

زیرپله‌های هاشناسه کالای لنت راهم جعل می‌کنند

سیدعلی لاجوردی: نهادهای ناظر هر از گاهی کارگاه‌های زیرپله‌های منقلب را تعطیل می‌کنند، اما این برخوردها مستمر نیست. این در حالی است که کالای با کیفیت داخلی...

۱۴ صفحه

در نشست بررسی مشکلات صنعت خودرو
در دانشگاه تهران مطرح شد:

صنعت خودرو ۲۹ نهاد
دولتی تاثیر گذار دارد
اما یک سند ده ساله ندارد!

۳ صفحه

شرایط فروش اقساطی خودرو توسط «راشاخودرو»



۸ صفحه

مدیرعامل بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات خودرویی کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو» اعلام کرد:

۱۰ آیا نوسان قیمت خودرو در بازار ادامه دارد؟

۷ فتر قیمت خودرو از چه زمانی آزاد شد؟

۱۰ مثلث رقابتی خودروسازان خصوصی بر سر بازار چینی‌ها

۱۳ گودیر هم تصمیم به افزایش قیمت تایرهای سواری گرفت

۱۱ BYD چین، اکتان بوسترهای «فوکس» را برای خودروهای ایرانی توصیه کرد

بررسی آمار جهانی فروش
خودروهای تجاری نشان می‌دهد:

سهم ۰.۷ درصدی از دست‌رفته
ایران از بازار دیزلی‌ها

حجم فروش انواع خودرو دیزلی شامل مینی‌بوس،
اتوبوس کامیون، کامیونت و تریلر...

۹ صفحه

از سرگیری واردات خودرو در گرو مشارکت
نماینده‌گی‌ها و ایرانیان خارج کشور است

راهکارهای عملیاتی
واردات خودرو
بدون خروج ارز

۲ صفحه

photo by: Tahoori Nazarian Rostami

IRAN NGK

نماینده انحصاری شمع NGK ژاپن

آدرس: سعدی شمالی پلاک ۶۵۲ واحد ۵ تلفن: ۰۹۹-۰۸۹۳۳۳۳۳



اصالت، ماندنی است

به تام روانکار تولید کننده انواع
روانکارهای صنعتی و تخصصی





برنامه‌ریزی برای رقابت با تسلا مدل ۳ و پام و ۱۴ هستند اما سدان جدید هنوز چراغ سسبز تولید را دریافت نکرده است. سدان الکتریکی و ارزان پورشه احتمالاً در نسخه‌های تک و دو موتور تولید شده و نیروی خود را به تر تیب به چرخ‌های عقب و چرخ‌ها انتقال خواهد داد. اتوکار می‌گوید این خودرو ساز شاید دوباره نام «کاجون» را که یک دهه پیش ثبت کرده بود، احیا کند اما هنوز به صورت رسمی اعلام نشده است. از آنجا که محصول پایین‌تر تایکان توسط مدیران پورشه تأیید نشده، بنابراین احتمال معرفی نسخه تولیدی آن پیش از سال ۲۰۲۵ ضعیف است.

اولین بار سه سال پیش پورشه و آئودی به توسعه پلت‌فرم پریمیوم الکتریک PPE اشاره کردند. نخستین محصولات استفاده‌کننده از این معماری الکتریکی خودروهای آئودی Q6 E-Tron در سال ۲۰۲۲ و نسل جدید ماکان الکتریکی در سال ۲۰۲۳ خواهند بود. اگرچه آئودی در حال کار روی A4 E-Tron الکتریکی برای قرارگیری در جایگاهی پایین‌تر از E-Tron GT است اما پورشه می‌گوید نسخه خود از جایگزین ارزان‌تر تایکان را نیز در نظر می‌گیرد. اتوکار به جزئیاتی از این خبر دست یافته که گفته است ژرمن‌ها در حال



پورشه به دنبال سدان‌های کوچک برقی

از سرگیری واردات خودرو در گروه مشارکت نمایندگی‌ها و ایرانیان خارج کشور است

راهکارهای عملیاتی واردات خودرو بدون خروج ارز



انجمن واردکنندگان

خودرو طی سال‌های اخیر بارها پیشنهاد استفاده از منابع ارزی ایرانیان خارج کشور را برای واردات خودرو به دولت

دوازدهم ارائه کرد و از تصمیم‌گیران خواست قانون ممنوعیت واردات را کنار بگذارند. اما دولت با توجه به اطلاع از ضعف سیستم‌های نظارتی تن به این موضوع نداد. این روزها نیز هر چند نامزدهای ریاست جمهوری راهکارهایی را با هدف رفع ممنوعیت واردات خودرو و دورزدن محدودیت‌های منابع ارزی پیشنهاد می‌کنند، اما بدون مشارکت ایرانیان خارج کشور و شرکت‌های نمایندگی رسمی این امر عملیاتی نخواهد شد. با این حال، فعالان این حوزه همچنان امیدوارند تا با تکیه بر این پیشنهادها کسب و کار ۱۲ هزار نفری که با ممنوعیت واردات بیکار شده‌اند، به شرایط عادی بازگرداند. داریوش بدیعی ثابت، کارشناس اقتصادی در این خصوص معتقد است: «این روزها که کاندیداهای انتخابات ریاست جمهوری از وعده‌های اقتصادی با هدف رفع دغدغه‌های مردمی سخن می‌گویند، ای کاش گوشه‌چشمی به صنعت خودرو به‌عنوان یکی از صنایع تأثیرگذار در معیشت مردم داشتند؛ صنعتی که در چند سال اخیر شاهد ممنوعیت واردات، قیمت‌های نجومی و بازاری پر تقاضا بوده است و دلیل اصلی ممنوعیت، محدودیت‌های ارزی عنوان شد.»

دلیل اصلی ممنوعیت واردات خودرو هنوز به قوت خود باقی است

این کارشناس اقتصادی بیان کرد: «فعالان حوزه واردات خودرو با درک شرایط ارزی کشور، اقدام به ارائه راهکارهایی با هدف آزادسازی واردات بدون نیل‌باز به خروج ارز کردند و انجمن واردکنندگان خودرو به وزیر صمت پیشنهاد واردات خودرو با استفاده از سرمایه ایرانیان خارج کشور را ارائه داد. مذاکراتی نیز در این خصوص صورت گرفت، اما هیچ‌گاه این موضوع جنبه عملیاتی پیدا نکرد.» بدیعی ثابت افزود: «وعده دادن برای آزادسازی واردات خودرو با هدف رفع انحصار و ایجاد رقابت دردی را دوا نمی‌کند. همین کاندیداها پیش از این، محدودیت درآمد ارزی را دلیل اصلی ممنوعیت واردات خودرو عنوان کرده‌اند که هنوز این مشکل به قوت خود پابرجاست. اما اکنون در آستانه انتخابات، آزادسازی واردات را لازمه کار و رونق صنعت عنوان می‌دانند و معتقدند کیفیت جز با رقابت حاصل نمی‌شود.»

راهکارهای عملیاتی واردات خودرو بدون خروج ارز در همین راستا، مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در این خصوص اظهار کرد: «در جلسه‌ای با نمایندگان مجلس راهکارهای پیشنهادی تشریح شد تا با تکیه بر ارز ایرانیان خارج کشور نسبت به واردات خودرو اقدام شود و دارنده حساب با مراجعه به سفارت نسبت به دریافت تأییدیه حساب خود اقدام کند. دومین راهکار این بود که هر کس خواستار واردات خودرو است، با کارت بازرگانی خود اقدام به صادرات کالای غیر نفتی و غیر پتروشیمی کرده و معادل ارزی آن خودرو وارد کند.» وی در پایان گفت: «دولت آینده چاره‌ای جز آزادسازی واردات خودرو ندارد، اما باید دید با روی کار آمدن دولت سیزدهم سر نوشت واردات خودرو به کجا خواهد رسید و آیا دولت جدید حاضر خواهد بود این بار با اعتماد به نظرات فعالان یک حوزه تخصصی، مشکل بزرگ بازار خودرو را حل کند.»

عصر

اپلیکیشن‌های کارآمد

این روزها کمتر کسی پیدا می‌شود که دستکم یکبار در روز سروکارش با اپلیکیشن‌های مختلفی نیافتاده باشد، اپلیکیشن‌هایی که روی گوشی‌های هوشمند نصب می‌شوند و هر کدام خدمات متعددی را ارائه می‌دهند. از خرید مایحتاج روزمره و حمل‌ونقل وسایل نقلیه مختلف گرفته تا سفارش غذا و نظافت‌چی و انتخاب قالی‌شویی؛ همه بدون کمترین دردسر و با میزان بالای دقت. استقبال مردم از این نوآوری‌ها آنقدر بوده که اکثر کمپانی‌های بزرگ جهانی بخش عمده‌ای از بازاریابی خود را به این اختصاص داده‌اند و شرکت‌ها کوچک‌تر نیز در تلاشند با ارائه اپلیکیشن‌هایی متفاوت، جذاب‌تر و خدمات بهتر نظر مشتریان را به خود جلب کنند.

اگرچه در وهله نخست این اپلیکیشن‌ها در تضاد با منافع بخشی از بازار کاری به نظر می‌آمدند که ترجیح می‌داد به شیوه سنتی به کار خود ادامه دهد، اما مرور زمان نشان داد نمی‌توان در برابر تغییر و استقبال مشتریان از آن‌ها مقاومت کرد، در نتیجه بسیاری از مخالفان پیشین استفاده از اپلیکیشن‌ها به کاربران پرو باقرص آن‌ها بدل شده‌اند. کمپانی‌های خودروسازی نیز در سال‌های اخیر با پی‌بردن به اهمیت این اپلیکیشن‌ها سعی دارند با استفاده از آن‌ها خدمات متنوع‌تری را به مشتریان خود ارائه دهند. در همین راستا برخی خودروسازان پیشرو سراغ استارت‌آپ‌هایی رفته‌اند که در زمینه ارائه خدماتی پیشتاز بوده‌اند و سعی کرده‌اند خدمات مختلفی را همچون سفرهای اشتراکی و تعمیر و سرویس خودرو را از طریق اپلیکیشن‌های طراحی‌شده توسط این استارت‌آپ به مردم ارائه دهند.

بسیاری از خودروسازان بزرگ جهان از بامو و مرسدس گرفته تا گروه خودروسازی استلانتیس و رنو جزو سردمداران سرمایه‌گذاری روی اپلیکیشن‌ها هستند و به‌نظر می‌رسد برای جدا ماندن از قافله ضروری است که اهمیت اپلیکیشن‌های نوآورانه در زمینه ارائه خدمات حمل و نقل جدی گرفته شود. در دورانی که کرونا گریبان‌گیر ما شده، اپلیکیشن‌های حمل‌ونقل اهمیت خاصی پیدا کرده‌اند و بسیاری از شهروندان که پیش‌تر از وسایل نقلیه عمومی مانند مترو و اتوبوس و تاکسی استفاده می‌کردند ترجیح می‌دهند برای جلوگیری از رویارویی با دیگران از خودروهایی برای رفت‌وآمد بهره بگیرند که پذیرای مسافران دیگری نیست و به همین خاطر تا حدی می‌توان به افزایش استفاده از این اپلیکیشن‌ها در این دوران مطمئن بود. هر چند از سوی دیگر برخی هم استدلال می‌کنند با توجه به سفرهای زیاد و مسافران متعددی که از این خودروها استفاده می‌کنند نمی‌توان چندان به آن‌ها اطمینان داشت.

به‌همین خاطر استارت‌آپ‌های فعال در این زمینه تمام تلاش خود را برای ضمانت پاک بودن خودروها به کار می‌برند و با موظف کردن رانندگان به رعایت پروتکل‌های بهداشتی سعی می‌کنند تاجای ممکن اعتماد مسافران را جلب کنند.



علی منصوری
عضو شورای سردبیری



حداقل پیش پرداخت

مدیران خودرو

تحویل فوری

اقساط ۵ ساله

TIGGO 7



X55



۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

۴ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل



آخرین اطلاعات درباره نسل جدید بامو M2

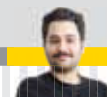


هر چند هنوز نسخه استاندارد بامو سری ۲ کو به ۲۰۲۲ دیده نشده است اما صحبت‌هایی درباره نسخه پرچم‌دار این خانواده شنیده می‌شود. نسل جدید M2 که قرار است سال آینده به‌عنوان مدل ۲۰۲۳ معرفی شود، از نظر بسیاری از افراد به‌عنوان آخرین خودرو ناپ M خواهد بود. در واقع پس از این خودرو شاهد استفاده از قوای محرکه الکتریکی در محصولات M هستیم. طر فداران شاید یک دلیل دیگر برای هیجان زده شدن درباره کوچک‌تر ترین خودرو M داشته باشند و آن اینکه: گفته می‌شود نسل جدید M2 به‌صورت

چهار چرخ محرک عرضه نخواهد شد. اگرچه M4 جدید به‌صورت دیفرانسیل عقب یا چهار چرخ محرک در دسترس است اما انتظار می‌رود که به پرفورمنس و جمع‌وجور بامو در نسل جدید خود فقط به‌صورت دیفرانسیل عقب ارائه شود. این تصمیم نقطه مقابل آن چیزی است که درباره M240i دیده‌ایم زیرا نسخه M پرفورمنس آن فقط به‌صورت چهار چرخ محرک در دسترس خواهد بود. M2 جدید با عدم انتقال نیرو به چرخ‌های جلو قادر خواهد بود از وزن خود بکاهد هر چند این خودرو به‌خاطر ابعاد بزرگ‌تر سنگین‌تر از نسل فعلی است.

در نشست بررسی مشکلات صنعت خودرو و راه‌های برون‌رفت از آن‌ها در دانشگاه تهران مطرح شد:

صنعت خودرو ۲۹ نهاد دولتی تاثیرگذار دارد اما یک سند ده‌ساله ندارد!



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

نشست تخصصی بررسی مشکلات صنعت خودرو و راه‌های برون‌رفت و بهبود وضعیت این صنعت با حضور کارشناسان حوزه خودرو در دانشکده فنی دانشگاه تهران برگزار شد.

در این نشست کارشناسان بر لزوم تغییر در قیمت‌گذاری صنعت خودرو تاکید کردند. بحث نرخ‌گذاری و همچنین مشکلاتی که شورای رقابت در این صنعت ایجاد کرده است و بحث خصوصی‌سازی در صنعت خودرو از دیگر محورهای این نشست تخصصی در دانشگاه تهران بود؛ این‌که چگونه قرار است با وجود دخالت‌های دولت و بسیاری از نهادهای دیگر در صنعت خورو و شاهد سوددهی باشیم.

صنعت خودرو طی سال‌های اخیر زیان بسیار فراوانی از قیمت‌گذاری دستوری متحمل شده است و ادامه آن می‌تواند به تعطیلی کامل این صنعت منجر شود.

قیمت‌گذاری دستوری خودرو؛ زبانی بالاتر از تورم به جامعه تحمیل کرد

رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو



کنار بگذاریم و آن‌را به دولت یا هر نهاد دیگری واگذار کنیم، در شرایط تورمی هیچ نهادی نمی‌تواند قیمت را به شکل واقعی بالا ببرد. چرا که از تبعات اجتماعی آن نگران است. واقعیت این است یا نمی‌خواهند تورم را قبول کنند یا از تبعات اجتماعی آن می‌ترسند. نتیجه چنین تفکری این است که زبانی بالاتر از تورم به جامعه تحمیل می‌شود. یعنی اگر قیمت خودرو متناسب با تورم افزایش پیدا می‌کند، مثلاً خودرو ۲۰۶ را می‌توانستیم با ۱۷۰ میلیون تومان خریداری کنیم، اما با این شیوه قیمت ۲۰۶ در بازار مثلاً به ۲۲۰ میلیون رسیده است. یعنی یک فشار مضاعف بر تورم به دلیل سوءمدیریت به وجود آمده است.

این موضوع باعث می‌شود سرمایه در گردش خودروساز از بین برود. یعنی خودرویی که هزینه تمام‌شده آن ۱۰۰ میلیون تومان است را مجبور می‌شود تا ۸۰ میلیون بفروشد. این در طولانی مدت باعث می‌شود نقدینگی خودروساز تمام شود و تیراژ تولید پایین بیاید. نتیجه این می‌شود که قیمت در بازار آزاد به شدت بالا برود و فضا برای سوداگری افزایش پیدا کند. نهایتاً مردم هم باید به قیمت بازار خرید کنند. پس هم مصرف‌کننده و هم خودروساز زیان می‌بینند و رانت شوری می‌شود. دولت نمی‌تواند شورای رقابت را عزل کند و همین مساله استقلال بسیاری به شوری رقابت می‌دهد که می‌تواند هم مفید و هم مضر باشد. به فرض اگر شورای رقابت را از قیمت‌گذاری

مسائل و مشکلات مربوط به خودرو را به چند دسته می‌توان تقسیم و در کوتاه‌مدت و بلندمدت می‌توان برای آن راهکار ارائه کرد. اما یکی از اصلی‌ترین مسائلی که با آن مواجه هستیم، بحث قیمت‌گذاری است؛ نرخ‌ی که توسط شورای رقابت تعیین می‌شود و شیوه قیمت‌گذاری آن دارای ایراداتی است.

این شیوه در نهایت باعث می‌شود هم خودروساز و هم مصرف‌کننده زیان ببینند. به‌عنوان مثال، وقتی بهای نهاده‌های تولید افزایش پیدا می‌کنند، مدت‌ها طول می‌کشد تا شورای رقابت به این افزایش قیمت‌ها واکنش نشان بدهد.

برنامه‌ای برای صنعت خودرو نداریم

میثم فرج‌اللهی، کارشناس صنعت خودرو



باید از نسوی سازمان گسترش انجام می‌شده، انجام نشده و هماهنگی که باید بین خودروساز و قطعه‌ساز شکل می‌گرفته، به دست نیامده است. نتیجه عدم هماهنگی نبود برنامه‌ریزی این شده است که دو مرکز تحقیقات موتور در کشور داریم که ارتباطی با هم ندارند. مثلاً یک شرکتی یک خودرو دارد، اما موتور مناسب ندارد. شرکت دیگر موتور دارد، اما در اختیار شرکت دیگر قرار نمی‌دهد. در واقع به دلیل ضعف سازمان بالادستی شاهد این اتفاقات هستیم. راهکار قیمت‌گذاری خودرو، اصلاح شورای رقابت نیست.

این شورا تشکیل شده است تا رقابت ایجاد کند. اما قیمت‌گذاری نباید دست این شورا باشد. قیمت‌گذاری باید توسط سازمان حمایت از مصرف‌کننده انجام شود. شورای رقابت باید ایجاد رقابت کند. راهکار این مساله به نظر من وفور محصول است. یکی از علت‌های زیان‌ده شدن خودروسازان قیمت دستوری است. اما یکی از علت‌های مهم آن این است که تیراژ خودروسازان ما پایین آمده است. باید بررسی شود که چرا خودروسازان ما به‌صورت مجزا مواد اولیه خریداری می‌کنند. قطعه‌ساز چرا باید جداگانه مواد اولیه خریداری کند. چرا قرار دادهایی با حجم بالا و طولانی مدت برای تامین مواد اولیه با شرکت‌ها منعقد نمی‌شود تا قیمت‌ها را پایین بیاوریم؟ چرا زنجیره تامین را تکمیل نکرده‌ایم که حالا خودروسازان حد به‌نرخ دلار برای تامین قطعات وابسته باشند؟ به نظر من، قیمت‌گذاری دستوری غلط باعث این اتفاقات شده است. خودروسازی فرزند دولت است. دولت نمی‌تواند خودروسازی را به حال خود رها کند. چه کسی باید پاسخگوی افرادی که برای خرید خودرو ثبت‌نام کرده‌اند، باشد؟ دولت‌ها هستند که باید جوابگو باشند.

یعنی همه اثر این ضررها به دولت بازمی‌گردد. بنابراین دولت باید حمایت مشروط از خودروساز داشته باشد. این که دولت به خودروساز بگوید هر طور که شده است قیمت را کاهش دهد که روی خودروسازان کند و این که به یک‌باره چند هزار میلیارد تومان پول تزریق می‌کند، هر دو اشتباه است. باید بابت حمایت از خودروساز یک درخواست و هدف مشخصی هم طلب شود. اما وقتی شما هزینه سربار خودروساز را در دست خودش هم نبوده است، گردن نگیرید، زیان روی زیان می‌آید و در نهایت دوباره این دولت است که باید پاسخگو باشد. مثلاً وقتی هر نماینده‌ای چند ده‌هزار نفر به خودروساز تحمیل می‌کند، این هزینه سربار چگونه باید پاسخ داده شود.

وضعیت خودروسازی‌ها و این صنعت را باید به دو دست تقسیم کرد؛ یک دسته از این اشکالات مربوط به خود خودروسازان است. مدیریت خودروسازان، عدم تحقیق و توسعه و... است. برخی مشکلات دیگر مربوط به بیرون خودروسازی است. باید بررسی شود ۲۹ نهادی که بر صنعت خودرو تاثیرگذار هستند، طی سال‌ها چه رفتاری با این صنعت داشته‌اند.

اما به نظر من بهتر است به علت‌ها بپردازیم تا معلوم‌ها. خیلی از کشورها که هم‌زمان با ما یا حتی بعد از ما، خودروسازی را شروع کرده‌اند؛ اولین کارشان این بوده است که یک سند چشم‌انداز ۱۰ ساله برای این صنعت تدوین کرده‌اند. متناسب با آن سند چشم‌انداز، استراتژی‌ها را تعریف و به سمت هدف حرکت کرده‌اند. اما در صنعت خودرو ایران متأسفانه یک سند جامع نداریم تا بتوانیم بفهمیم در ۱۰ سال آینده به کجا باید برسیم. نبود سند چشم‌انداز باعث شده است هر کسی به خود اجازه اظهار نظر بدهد و به این صنعت ورود کند.

یعنی شاهد یک رفتار زیگزاگی و واگرد در صنعت خودرو هستیم. به عنوان مثال بحث خودرو برقی در کشور بسیار داغ است و تبدیل به یک موضوع ژورنالیستی شده، سوال اساسی این است که ما خودرو برقی را برای چه می‌خواهیم؟ همه کشورهایی که در این حوزه گام برداشته‌اند هدفی را تعیین کرده‌اند. کشورهای پیشرفته به دنبال تولید خودروهایی با آلندگی صفر هستند. برای رسیدن به آن هدف یک راهبرد نوشته‌اند و برای رسیدن به این راهبرد یک سری راهکار ترسیم کرده‌اند. مثلاً استفاده از خودروهای برقی یا هیبرید و افزایش کارایی و کاهش آلندگی خودروهای احتراق داخلی در راستای این هدف است. اما ما راهبردی در این خصوص نداریم و صرفاً به این دلیل که دنیا به سمت خودروهای برقی حرکت کرده به خودروساز فشار وارد می‌کنند که چرا خودرو برقی تولید نکرده‌اید. نقش نهادهای بالادستی به‌شدت در صنعت خودرو اهمیت دارد.

یعنی وقتی نهاد بالادستی که باید با اجماع و برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری پیش برود، نتواند کارش را به‌درستی انجام دهد، عملاً کل صنعت خودرو نمی‌تواند صحیح کار کند. به‌قول خارجی‌ها وقتی نتوانید برنامه‌ریزی کنید، یعنی برنامه‌ریزی کرده‌اید که شکست بخورید. عملاً در صنعت خودرو هم ما برنامه‌ریزی کردیم که شکست بخوریم؛ چون اصولاً برنامه‌ای نداشته‌ایم. بنابراین هدف‌گذاری و برنامه‌ریزی که



مشکل زیان‌دهی خودروسازان ناشی از قیمت‌گذاری نیست

حسین هاشمی کارشناس صنعت خودرو

به صنعت خودرو باید به‌عنوان یک اکوسیستم نگریسته شود؛ در این اکوسیستم بازیگران مختلفی نقش ایفا می‌کنند. هر یک از این بازیگران می‌تواند تاثیرات مختلفی روی این صنعت داشته باشند. اگر چالش‌های بسیاری در صنعت خودرو داریم، به این علت است که هر یک از این بازیگران به‌درستی نقش خودشان را در این اکوسیستم ایفا نکرده‌اند. دستگاهی که باید نقش سیاست‌گذاری را داشته باشد، در عزل و نصب مدیران خودروسازی‌ها دخالت می‌کند. دستگاهی که اصلاً نباید در سیاست‌گذاری‌ها دخالت داشته باشد، به بحث شرکت‌های زیرمجموعه و تعیین مدیران و هیات مدیره‌ها ورود پیدا می‌کنند.

صنعت خودرو به‌نوعی حیاط خلوت عده‌ای شده است. صنعت خودرو به دلیل سرمایه‌گذاری‌های سنگینی که در آن انجام شده، به‌عنوان حقیقتی غیرقابل انکار مطرح است و نمی‌توان آن را نادیده گرفت. این که گفته شود چون صنعت خودرو زیان‌ده است و باید کنار گذاشته و به صنایع دیگر توجه شود، اشتباه است.

صنعت خودرو باید مورد حمایت جدی قرار بگیرد. این که چرا صنعت خودرو با این وضعیت مواجه است، به عوامل بسیاری بستگی دارد و بحث شورای رقابت تنها یک مورد آن است. این صنعت مانند تیم فوتبالی است که مربی، سرمربی و بازیکنان در جای خود قرار ندارند و با وجود سرمایه‌گذاری سنگین اما نتیجه نمی‌گیرد. این تیم را نباید منحل کرد. بلکه باید سرمربی و بازیکنان و... را تغییر داد. متأسفانه سیاست‌ها به‌گونه‌ای اعمال شدند که تیراژ تولید در کشور کاهش پیدا کرده و به زیر یک میلیون دستگاه خودرو رسیده است. صنعت خودرو تبدیل به یک باشگاه خصوصی برای مدیران دولتی تبدیل شده، در صورتی که هیچ‌جای دنیا شاهد چنین اتفاقاتی نیستیم. این روند باعث شده است مدام در جا بزنیم و بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان زیان در این صنعت تولید شود. به نظر می‌رسد برخی‌ها در بحث قیمت‌گذاری در بازی خودروسازان افتاده‌اند. برخی خودروهایی چینی که در حال حاضر با ارقام بسیار بالایی به بازار ایران عرضه می‌شوند، در چین حدود ۱۰ هزار دلار قیمت دارند. یعنی با دلار ۲۳ هزار تومانی حدود ۲۳۰ میلیون تومان قیمت این خودروهاست. اما در بازار ایران با چه قیمت‌هایی فروخته می‌شوند؟ حقوق مصرف‌کننده چه می‌شود؟ چه کسی باید این موارد را کنترل کند؟ صنعت خودرو کشور انحصاری است و یک بازار انحصاری را هم در اختیار آن‌ها قرار داده‌ایم. منطقی نیست که قیمت‌گذاری را هم به‌صورت انحصاری در اختیار آن‌ها قرار دهیم. مگر فقط یک میلیون نفر در سال خودرو می‌خرند؟ این یک میلیون نفر در سال با احتساب خانواده‌های آن‌ها ۳ تا ۴ میلیون نفر هستند.

آرزوی خودروسازان شدن اقشار ضعیف چه می‌شود؟ مشکل زیان خودروسازان در جای دیگری است و ارتباطی با قیمت و نرخ‌گذاری خودرو ندارد. اگر می‌خواهیم قیمت خودرو و اصلاح شود، ابتدا باید سیستم خودروسازی و نحوه مدیریت آن‌ها اصلاح شود. باید واردات خودرو هم انجام شود. البته نه این که تعرفه صفر شود و خودروهای خارجی سرازیر شود و خودروسازان را ورشکسته کنیم.



داشت و به یک پیش‌سرا ۲ لیتری V6 توپین توربو (متفاوت از موتور مازراتی MC20) و یک موتور الکتریکی مجهز خواهد بود. مجموع خروجی این سیستم حدود ۷۰۰ اسب بخار خواهد بود که انتظار می‌رود ۱۱۰ اسب بخار از این قدرت توسط موتور الکتریکی تولید شود. طبق گزارش‌ها، سوپراسپرت هیبرید فراری از حالت تمام الکتریکی هم برخوردار خواهد بود و می‌تواند تا حدود ۲۰ کیلومتر را در این حالت طی کند. گفته می‌شود این خودرو با گد F171 شناخته می‌شود و قرار است تا پایان امسال پوشش‌ها از چهره آن کنار زده شود.

فراری تاکنون سوپراسپرتی با پیش‌سرا ۶ تولید نکرده اما با آمدن رقیبی برای مک‌لارن آر تور، همه چیز تغییر خواهد کرد. اما سرانجام سرانجام پروتوتایپ این سوپراسپرت هیبرید ایتالیایی رویت شد. اما خودرو به شدت استتار شده است. این سوپراسپرت از برخی زوایا خودرو و کاملاً بزرگی به نظر می‌رسد اما مطمئناً به دلیل قطعات نمایشی است که برای گمراه کردن مابه خودرو اضافه شده. علاوه بر این، دو سرگوز عقب هم جعلی هستند و سرگوز واقعی در مرکز سپر قرار دارد. گفته می‌شود سوپراسپرت هیبرید مارانلونیا، فراری ۴۸۶ نام خواهد



عرضه سوپراسپرت جدید فراری با موتور هیبرید

پیگیری یک موضوع

Follow up

مهدی مطلب‌زاده
نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور

آزادی نرخ مواد اولیه و قیمت دستوری؛ دو معضل صنعت خودرو

اگر نقدینگی وجود دارد، باید در جهت تقویت ساخت داخل هزینه شود تا دست تحریم کنندگان از صنعت خودرو داخلی قطع شود. باتوجه به برخورداری صنعت خودرو داخلی از ظرفیت تولید سالانه ۲ میلیون دستگاه خودرو در کشور، عدم رشد خودروسازان و فقدان رقابت پذیری در این صنعت به نبود نقدینگی و چالش‌های موجود در حوزه واردات مواد اولیه و قطعات پایه الکترونیکی مربوط می‌شود. مهدی مطلب‌زاده، نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود می‌پردازد.

مطالبات موقو قطعه‌سازان چه تأثیری در روند فعالیت آنان داشته است؟

مطالبات قطعاً سازان از خودروسازان که اکنون تارقمی بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد تومان افزایش داشته، بهره‌برداری کامل از ظرفیت تولید را ناممکن می‌کند.

طرح‌هایی از قبیل اختصاص یارانه برای تامین مواد اولیه قطعه‌سازان ارائه شده است. نظر شما در این خصوص چیست؟

با این موضوع مخالف هستم. در صورت تعیین قیمت محصول نهایی به شکل دستوری، مواد اولیه‌ای که در اختیار دولت است باید به شکل دستوری قیمت‌گذاری شود و برعکس، در غیر این صورت احتیاجی به تخصیص یارانه نیست. اتفاقی که اکنون در قطعه‌سازی، خودروسازی و همچنین صنایع وابسته افتاده، آزادی بهای مواد اولیه ورودی و تکلیفی بودن قیمت محصولات خروجی است.

اختلاف قیمت محصولات خودروسازان با حاشیه بازار خودرو چه تبعاتی برای قطعه‌سازان داشته است؟

وضعیت کنونی قیمت‌گذاری، موجب زیان انباشته بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومانی برای خودروسازان و همچنین زیان انباشته قطعه‌سازان شده است، به طوری که سود تولید خودرو اکنون نصیب واسطه‌ها می‌شود. باید هر چه زودتر تدبیری برای رهایی از این وضعیت اندیشیده شود.

حضور چندوجهی گروه صنعتی ایران خودرو در عرصه‌های مختلف اجتماعی

از «توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی» تا «تجهیز محیط بانان»

برخورداری از خدمات پس از فروش مناسب، یکی از دلایل انتخاب ایران خودرو از میان چهار کارخانه تولید موتورسیکلت بوده است



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

بیش از ۱۰ روز پیش مدیر عملیات فروش ایران خودرو از نوسازی و عرضه دستکم ۳۰ هزار دستگاه خودرو تاکسی در سال جاری خبر داد. روز گذشته نیز هم‌زمان با هفته محیط‌زیست، با حضور رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست قرارداد خرید ۱۲۰۰ دستگاه موتورسیکلت برای تجهیز محیط بانان میان شرکت تولیدی نیرومحرکه ایران خودرو و سازمان حفاظت محیط‌زیست امضا شد. این حرکت‌ها که نشان‌دهنده حضور چندوجهی گروه صنعتی ایران خودرو در عرصه‌های مختلف اجتماعی بوده، در برگیرنده منافع عمومی بسیاری برای کشور است.

افزودن ۳۰ هزار تاکسی به ناوگان حمل و نقل عمومی بنا بر اعلام علیرضا سگونی، مدیر عملیات فروش ایران خودرو، با هدف توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی در قرارداد با اتحادیه تاکسی‌رای‌امسال دستکم ۳۰ هزار دستگاه تاکسی نوسازی خواهد شد. وی افزود: «در حال حاضر بیش از ۵ هزار دستگاه خودرو و سمند و پژو ۴۰۵ با کاربری تاکسی تولید شده و در انتظار معرفی واجدین شرایط برای صدور پیش‌فاکتور است.» سگونی ادامه داد: «از ابتدای امسال تاکنون ۶۰۰ متقاضی از سوی اتحادیه تاکسی‌رای‌ها برای ثبت‌نام و تحویل خودرو به ایران خودرو معرفی شده‌اند.» وی با بیان این که با اعلام قیمت‌های رسمی فروش محصولات، ثبت‌نام آغاز شده است، افزود: «از ابتدای خردادماه ثبت‌نام خودروهای تاکسی بدون وقفه در حال انجام است و به منظور اجرای فرآیند نوسازی، فهرست نفرات به اتحادیه تاکسی‌رای‌ها درون شهری کشور ارسال شده و پس از ایجاد کد رهگیری، امکان صدور پیش‌فاکتور در نمایندگی‌های مجاز ایران خودرو میسر خواهد شد.» سگونی همچنین گفت: «روند ثبت‌نام به صورت مستمر توسط متولیان در حال انجام است و به زودی صدور پیش‌فاکتور خودروهای تاکسی متقاضیان طرح جایگزینی تاکسی‌های فرسوده آغاز خواهد شد.» مدیر عملیات فروش ایران خودرو، با اشاره به تأخیر یک‌ماهه صورت گرفته در ثبت‌نام متقاضیان به دلیل تأخیر در اعلام قیمت فروش محصولات از سوی مراجع مربوطه گفت: «طرح‌های فروش با یک ماه وقفه آر دیبشت، در خردادماه از سر گرفته شد.»

تامین ۱۲۰۰ دستگاه موتورسیکلت برای تجهیز محیط بانان براساس قراردادی که میان شرکت تولیدی نیرومحرکه ایران خودرو و سازمان حفاظت محیط‌زیست به امضا رسید، به منظور تجهیز محیط بانان کشور، یک‌هزار و ۲۰۰ دستگاه موتورسیکلت تولید و در اختیار این سازمان قرار خواهد گرفت. در مراسمی که با حضور رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست و فرمانده یگان حفاظت محیط‌زیست این سازمان برگزار شد، اصغر دانشیان، معاون توسعه مدیریت، حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط‌زیست، ایران خودرو را شرکتی بسیار بزرگ و با قدمت و سابقه‌ای طولانی خواند و افزود: «برخورداری از خدمات پس از فروش مناسب، یکی دیگر از دلایلی بود که موجب شد ترغیب شویم از میان چهار کارخانه تولید موتورسیکلت، ایران خودرو را انتخاب کنیم.» وی افزود: «موتورسیکلت‌های تولیدی گروه صنعتی ایران خودرو در بازدید کارشناسان انتظامی و محیط‌زیست از منظر

کمی و کیفی مورد تأیید قرار گرفته‌اند.» وی عنوان کرد: «با استفاده از این موتورسیکلت‌ها، مناطق چهارگانه محیط‌زیست برای شکارچیان امن خواهد شد. این در حالی است که تا پیش از این محیط بانان به دلیل عدم برخورداری از وسایل نقلیه مناسب، قادر به تردد در برخی مناطق تحت حفاظت نبودند که با واگذاری موتورسیکلت‌ها، این امکان فراهم خواهد شد.» در حاشیه این مراسم، محمدرضا شاکرین، مدیرعامل شرکت تولیدی نیرومحرکه ایران خودرو، با تأکید بر این که موتورسیکلت انژکتور نامی QM249 از نظر فنی در میان محصولات مشابه تولید کنندگان سطح کشور از کیفیت بالایی برخوردار است، گفت: «این پروژه با تأکید مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در شرکت تولیدی نیرومحرکه به عنوان یک پروژه مستقل تعریف شده و در حال انجام مراحل تولید است.» وی ضمن ابراز امیدواری از اجرای کامل قرارداد طرف مدت دو ماه، بیان کرد: «این موتورسیکلت چندمنظوره از نوع آفرود است که در شهر نیز قابل استفاده است. حجم موتور این محصول ۲۵۰ سی‌سی

نوربالا

پروژه تجهیز محیط بانان با موتورسیکلت «نامی» پیرو و تأکید مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در شرکت تولیدی نیرومحرکه به عنوان یک پروژه مستقل تعریف شده و در حال انجام مراحل تولید است. برخی امکاناتی که برای این محصول در نظر گرفته شده، در راستای رفاه و ایمنی محیط بانان بوده و در قیمت نهایی محصول لحاظ نشده است.

زاپاس Spare Tire

واردات با هدف تقویت صنعت خودرو انجام شود



در خودروسازی افزود: «برای رفع مشکلات این حوزه باید به سیاست واحد برسیم یعنی در یک راهکار نظر تولید کنند، مصرف کننده، مجلس و دولت اعمال شود.» وی تصریح کرد: «زمانی که محور سیاست‌گذاری، تنظیم بازار باشد واردات یکی از راهکارها خواهد بود.» اما این پرسش مطرح می‌شود آیا در شرایط فعلی واردات می‌تواند به صنعت خودرو کمک کند؟

مرتضی مصطفوی، کارشناس صنعت خودرو، با اشاره به تأثیر آزادسازی واردات بر بازار خودرو، گفت: «متأسفانه برخی اقدامات موقتی هستند و مانند مسکن در بازار خودرو عمل می‌کنند. چنین راهکارهایی هیچگاه ساختار شکننده صنعت را تقویت نخواهند کرد.» وی ادامه داد: صنعت خودرو به دلیل آنکه در چند دهه اخیر با یک فضای انحصاری سنتی مواجه بوده، هیچگاه به

نگاه View



سید کاظم موسوی

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی

ارتقای کیفیت محصولات در گرو همکاری صنعت و دانشگاه است

«هر غم گذشت چند دهه از آغاز به کار صنعت خودروسازی در کشور همچنان در حوزه کیفیت خودروهای داخلی نواقصی وجود دارد و رفع معایب در این زمینه، نیازمند تعریف مکانیزمی در جهت ارتقای کیفیت محصولات خودرویی داخلی است.»

ارتقای کیفیت در گرو همکاری میان صنعت و دانشگاه است که دستیابی به یک برند و خودرو ایرانی با به عبارت دیگر، اقتصاد مقاومتی از نتایج ارتباط میان این دو بخش است.

در صورتی که مابه‌التفاوت قیمت زیاد باشد، بروز فساد از نتایج آن است و فاصله اندک میان این دو نیز به دلیل عدم سودآوری برای تولید کنندگان، به تدریج به شکست خودروسازان داخلی می‌انجامد، زیرا تولید باید سودآور باشد. اهمیت رقم پایه که در مرحله افزایش قیمت خودرو لحاظ می‌شود و همچنین محصولات خودرویی، علاوه بر شفافیت باید به میزانی باشد که مفسده‌ای در آن نباشد.

البته در تولید خودرو باید در جهت حرکت کنیم که امکان خرید برای دهک‌های کم‌درآمد جامعه با کیفیت مناسب فراهم شود. صنعت خودرو در حوزه صادرات به دلیل کیفیت محصولات تولیدی، پیشرفت چندانی نداشته، در حالی که صادرات در رفع بسیاری از مشکلات صنعت خودرو موثر خواهد بود. اثرات تحریم و شرایط اقتصادی بر صنعت خودرو داخلی، به خودتحریمی در داخل مربوط است. بسیاری از زیرساخت‌های تولید خودرو، مواد اولیه و منابع انسانی در کشور وجود دارند اما تولید خودروهایی قابل رقابت با محصولات سایر کشورها، بر اساس سخنان مقام معظم رهبری از مسیر اقتصاد مقاومتی می‌گذرد.

ضرورت آزادسازی قیمت خودرو و تک‌نرخ شدن این محصول، بر تثبیت قیمت انواع خودروها برای مدت یک‌سال لازم به نظر می‌رسد. افزایش قیمت نیز در آینده باید همراه با ارائه خدمات و آپشن‌های بیشتر به مشتریان باشد. با توجه به قیمت‌گذاری دستوری و غیرواقعی مصوب از سوی شورای رقابت که در رشد صنعت خودرو و ارتقای کیفیت محصولات خودروسازان تأثیری نداشته است، اگر قیمت‌های مصوب، واقعی بودند، شاهد این میزان نوسانات قیمتی و افزایش خلق الساعه بهای خودرو در بازار نبودیم که این وضعیت تعدی به حقوق مصرف کنندگان و موجب بروز فساد است.

سمت رقابتی شدن نرفته و به رفتار بین المللی فکر نکرده است. در نتیجه این فضای سنتی بسیار شکننده و فرسوده بوده و با کوچک‌ترین ضربه از هم گسسته می‌شود.» به گفته وی ۶۰ تا ۷۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته در صنعت خودرو به نوعی فاجعه است و رسماً می‌توان گفت خودروسازان ورشکسته هستند. در نتیجه این ساختار در برابر تنش‌های بیرونی همچون واردات مقاوم نخواهد بود.



احتمالی ترین دلیل پایان گیربکس های دستی



گزارش جدید اتوموتیونیز کانادا نشان می دهد پیشرفت تکنولوژی ایمنی شاید مرگ گیربکس های دستی را سرعت بخشد. به طور خاص تکنولوژی ترمز خودکار و دیگر تجهیزات ایمنی فعال شاید میخ آخر بر تاپوت این گیربکس ها باشند. واضح است مشتریان بیشتری به سمت گیربکس های اتوماتیک گرایش پیدا می کنند. نفس گیربکس های دستی از قبل به شماره افتاده است. تکنولوژی ایمنی شاید جدیدترین سرعت بخش این قضیه باشد. با همه گیر شدن خودروهای الکتریکی و افزایش استفاده از تکنولوژی خودروان، خودروهایی که به گیربکس دستی مجهز هستند، سهم کوچکی از فروش کلی را به خود اختصاص می دهند.

دیگر فاکتور مر تبط با مرگ گیربکس های دستی تغییر قوای محرکه خودروهاست. استفاده از گیربکس دستی در خودرو الکتریکی منطقی نیست. همین موضوع درباره خودروهای هیبرید نیز صدق می کند. به همین دلیل اکثر خودروسازان به سمت گیربکس های اتوماتیک حرکت می کنند. این امر به ویژه در آمار جدید HIS Markit و گروه ZF خود را نشان می دهد. گفته می شود بازار جهانی گیربکس های دستی به ۱۷.۱ درصد کاهش یافته و این آمار در آمریکای شمالی فقط ۱.۲ درصد است. گفته می شود فروش خودروهای الکتریکی در آمریکای شمالی کاهش شدید خرید خودروهای گیربکس دستی در سال پیش شده است.

استمرار حرکت روبه رشد شرکت های جاده مخصوص بهبود روزگار سهامداران خودرویی ادامه دارد

روز گذشته و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی نمادهای این صنعت بورسی روند صعودی را طی کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، زامیاد، سایپا آذین، الکتریک خودرو شرق، فنر سازی زر و الکتریک خودرو شرق مثبت شدند و در مقابل نمادهای محورسازان ایران خودرو، موتورسازان تراکتور سازی ایران، فنر سازی زر، رادیاتور ایران

گزارش
Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۲۰,۰۳۸	۴,۹۴	▲
سایپا	۱,۶۶۴	۰	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۳۳۴	۴,۹۹	▲
پارس خودرو	۱,۱۱۴	۴,۴	▲
گروه بهمن	۱,۲۷۴	۴,۸۶	▲
نیرو محرکه	۳,۷۴۳	۱,۳	▲
زامیاد	۵,۹۳۰	۴,۷۷	▲
قطعات اتومبیل ایران	۱,۹۶۵	۰	▲
مهر کام پارس	۱,۸۶۹	۲,۹۲	▲
محورسازان ایران خودرو	۵,۴۱۰	-۰,۳۷	▼
موتورسازان تراکتور سازی ایران	۱۰,۲۷۰	-۲,۱۹	▼
ایران خودرو دیزل	۵,۴۰۲	۵	▲
سایپا آذین	۲,۸۹۰	۴,۹	▲
الکتریک خودرو شرق	۱۰,۹۵۰	۳,۶	▲
سرمایه گذاری رنا	۴,۳۱۷	۴,۴	▲
فنر سازی زر	۴۰,۰۱۰	-۱,۹۶	▼
کرمان خودرو	۳,۲۹۷	۲,۸۷	▲
فنر سازی خاور	۴,۴۱۲	۴,۹۱	▲
صنایع ریخته گری ایران	۲,۴۷۱	۱,۹۸	▲
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۱۰,۶۸۰	۱,۹۱	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۷,۷۵۰	۰	▲
بهمن دیزل	۴۷,۱۹۰	۱,۲۶	▲
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۸,۴۱۲	-۴,۷۴	▼
آهن گری تراکتور سازی ایران	۱۱,۳۰۰	۰	▼
رادیاتور ایران	۱۷,۶۶۰	-۰,۱۷	▼
رینگ سازی مشهد	۴۶,۷۸۰	-۰,۴۷	▼
لنت ترمز ایران	۵۰,۹۸۰	-۴,۱۵	▼
کمک فیر ایندلمین	۲۵,۰۰۰	-۰,۸۳	▼
سایپا دیزل	۳,۵۱۵	۰	-
چرخشگر	۱۲,۶۲۰	-۱,۷۹	▼
ایرکا پارت صنعت	۲۰,۲۵۰	-۱,۴۱	▼
تولید محور خودرو	۴۸,۷۸۰	-۴,۴۸	▼
لیزینگ کار آفرین	۲,۴۷۵	۳,۳۴	▲
لیزینگ رایان سایپا	۲,۷۲۳	۲,۳۳	▲
لیزینگ پارسینا	۳,۹۲۷	۲,۷۵	▲
واسپاری ملت	۵,۳۴۰	۴,۸	▲
بهمن لیزینگ	۵,۸۷۴	-۰,۰۵	▼
لیزینگ ایرانیان	۱۰,۹۳۰	۰	-
لیزینگ ایران	۹,۴۳۰	-۰,۱۱	▼
لیزینگ خودرو و غدیر	۲۲,۹۹۰	-۵	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۱۰,۹۹۰	۰	-
ریل پرداز سیر	۴,۵۵۹	۰,۶۴	▲
توکا ریل	۱۲,۸۴۹	-۲,۸۴	▼
تایدواتر خاور میانه	۲۵,۶۱۰	-۰,۸۱	▼
رهشاد سیاهان	۶۷,۹۵۴	۲	▲
خدمات بندری سینا	۵۷,۳۸۰	-۰,۶۷	▼
حمل و نقل توکا	۲۰,۴۸۰	۰	-
حمل و نقل خلیج فارس	۴,۶۲۲	-۰,۰۴	▼
آسیا سیرارس	۳۸,۷۷۲	۰	-
ریل سیر کوثر	۱۴,۹۷۶	-۲,۴۶	▼
حمل و نقل ریلی پارسینا	۳۴,۸۲۴	-۰,۲۴	▼

مقایسه
VS

«ایران خودرو دیزل»
در مقابل «Otokar» ترکیه

۵۴۰
تومان
قیمت هر سهم

۳۶,۱۵
دلار معادل

۸۳۸,۰۰۰
تومان
قیمت هر سهم

قیمت هر سهم ایران خودرو در برابر شرکت Otokar ترکیه، ۵۴۰ تومان در برابر ۸۳۸ هزار تومان است. گروه صنعتی ایران خودرو دیزل، بزرگترین تولید کننده خودروهای کار تجاری در غرب آسیا، آسیای میانه و شمال آفریقا است و ۶ دهه در زمینه تولید و ساخت انواع خودروهای سنگین و نیمه سنگین سابقه دارد. پیش از این، نام این شرکت «خاور» بود و به همین دلیل بسیاری از ایرانی ها به کامیون های بزرگ، «خاور» می گویند. قیمت هر سهم این شرکت که با نام «خاور» در بورس تهران حضور دارد، روز گذشته به ۵۴۰ تومان رسید. از آن سو، محصولات شرکت ترکیه ای Otokar که تقریباً همزمان با شرکت ایران خودرو دیزل تأسیس شده است، به کشورهای مختلف صادرات دارد و علاوه بر اتوبوس و مینی بوس، خودروهای نظامی سنگین نیز تولید می کند. قیمت هر سهم این شرکت در بورس استانبول، روز گذشته به حدود ۲۰۳ لیر (معادل حدود ۳۶,۱۵ دلار یا ۸۳۸ هزار تومان) رسید.

امار معاملات
TRADE

میزان ارزش سهام
گروه خودرویی

میزان معامله سهام
گروه خودرویی

۵۴۰
تومان
قیمت هر سهم

۳۶,۱۵
دلار معادل

۸۳۸,۰۰۰
تومان
قیمت هر سهم

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه ۲۲ خرداد بر ۴۳ میلیارد تومان و ۲,۴ میلیارد سهم شد.

نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «توریل»

شرکت توریل نماد

نمودار تکنیکالی توکاریل نشان دهنده آن است که نماد توریل از قله قیمتی خود در دی ماه سال ۹۹ در قیمت ۳۶۰۷ تومان یک سقوط قیمتی را تجربه کرده است و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد نیز می تواند متعادل معامله شود.



۲۰۴۱
میلیارد تومان

افزایش سرمایه

هیات مدیره بیمه پاسارگاد افزایش سرمایه صدر صدی این شرکت از محل سود انباشته و سایر اندوخته ها را مورد تصویب قرار داد. بر این اساس «بیاس» این افزایش سرمایه را برای حفظ نسبت توانگری مطلوب شرکت و به تبع آن حفظ مجوز قبولی اکتایی مصرف خواهد کرد. همچنین میزان ریالی این افزایش سرمایه ۲۰۴۱ میلیارد تومان است.

۳۹%

رشد سودسازی

لیزینگ رایان سایپا در دوره ۱۲ ماهه منتهی به تاریخ ۳۰ اسفند ماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۳۸۴ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۳۹,۱۳ درصد افزایش داشته است. البته سود خالص نماد «ولسایا» در این مدت بالغ بر ۳۴۷,۲ میلیارد تومان بوده که با رشد ۳۸,۹۴ درصدی روبه رو شده است.

بیمه البرز

افزایش سرمایه

هیات مدیره بیمه البرز افزایش سرمایه ۱۴۲ درصدی این شرکت از محل سود انباشته و سایر اندوخته ها را مورد تصویب قرار داد. بر این اساس نماد البرز این افزایش سرمایه را برای تقویت توان مالی شرکت جهت استفاده بهینه از فرصت های موجود در صنعت بیمه و همچنین رعایت مقررات و دستورالعمل های بیمه مرکزی مصرف خواهد کرد. همچنین میزان ریالی این افزایش سرمایه ۳۵۰ میلیارد تومان است.

رشد در آمد

توسعه حمل و نقل ریلی پارسینا در دوره یک ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۰، مبلغ ۲۴,۹ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته است. همچنین جمع درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات نماد «حبارسا» از ابتدای سال مالی تا تاریخ ۳۱ اردیبهشتماه ۱۴۰۰ برابر با ۱۹۸,۵ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸۶,۴۷ درصد افزایش یافته است.



پورشه تایکان توربو S رکورد جدیدی را در بیست پنجمین تور اسپرت پارک استرالیا و برای خودروهای الکتریکی تولیدی ثبت کرد. طراحی این بیست و هفت کیلومتری به گونه‌ای است که آن را به دومین بیست و هفت کیلومتری در دنیا تبدیل کرده و تنها نوبت رکورد نورد شش‌سایف طولی‌تر از آن است. بیست فرمان این خودرو و راننده ارشد پورشه یعنی لوک یولدن قرار داشته و توانسته با تایکان توربو S یک دور بیست را در زمان سه دقیقه و ۳۰ ثانیه



رکورد زنی پورشه تایکان اس در پیست‌های استرالیا

پورشه تایکان توربو S رکورد جدیدی را در بیست پنجمین تور اسپرت پارک استرالیا و برای خودروهای الکتریکی تولیدی ثبت کرد. طراحی این بیست و هفت کیلومتری به گونه‌ای است که آن را به دومین بیست و هفت کیلومتری در دنیا تبدیل کرده و تنها نوبت رکورد نورد شش‌سایف طولی‌تر از آن است. بیست فرمان این خودرو و راننده ارشد پورشه یعنی لوک یولدن قرار داشته و توانسته با تایکان توربو S یک دور بیست را در زمان سه دقیقه و ۳۰ ثانیه

اشکودا به دنبال گسترش خانواده کراس اوورهای برقی است



در سال‌های آتی شاهد گسترش تنوع محصولات مرتفع برقی خودرو ساز جمهوری چک خواهیم بود و نسخه کوپه از انیاک iV نخستین گزینه برای این مسیر خواهد بود. اما در ادامه شاهد معرفی نمونه‌های کوچک‌تری نسبت به این کراس اوور جمع و جور نیز خواهیم بود. انیاک در نسل اخیر خود با استفاده از پلت فرم MEB گروه فولکس واگن طراحی شده و با وجود این که از لحاظ ابعاد تقریباً با فولکس واگن ID.4 برابر می‌کند، اما طول بین دو محور این خودرو بیش تر است و به همین دلیل برای سرنشینان فضای داخلی بیش تری تدارک دیده شده و در فضای بار نیز با افزایش ۴۲ لیتری، حجم قابل حمل به ۵۸۵ لیتر رسیده است.

اما «توکار» در مصاحبه با اولویر استفانی، مدیر طراحی اشکودا متوجه شده که این استراتژی بر اساس آنچه آن‌ها در اکتاویا و سوپر ب انجام داده‌اند، پیاده‌سازی شده است. در واقع قرار است در آینده برقی، اشکودا نیز فضای بار و سرنشینان را در اولویت قرار دهد. اما موضوع مهم‌تری که استفانی به «توکار» منتقل کرده، درباره محصولاتی در حد و اندازه فولکس واگن ID.3 است. در واقع قرار است در این مدل‌ها «که فعلاً نامی از آن‌ها برده نمی‌شود» نیز شاهد ارائه نسخه جادار تر نسبت به محصول فولکس واگن باشیم.

رنو زوئی رکورد استقامت خودروهای برقی را شکست



بر اساس پروژه خیریه‌ای به نام «ماموریت موتور اسپرت» در پیست ترو کستون انگلستان، رکورد قبلی رنو زوئی در پیمایش تمام برقی جابه‌جا شد. رکورد قبلی زوئی در سال ۲۰۱۸ به میزان ۳۵۱ مایل یا ۵۶۵ کیلومتر به ثبت رسیده بود و حالا این موسسه خیریه موفق شده است مسافت پیمایش شده توسط زوئی تمام برقی را به ۴۲۵ مایل یا ۶۸۴ کیلومتر برساند. این رکورد به واسطه نسخه E-Tech R135 EV 50 GT Line به ثبت رسیده که توانست مسیر پیست ترو کستون را طی ۲۵ ساعت با سرعت متوسط ۱۹ مایل بر ساعت «معادل ۳۰ کیلومتر بر ساعت» چندین بار دور بزند. برای ثبت این رکورد از تایرهای ویژه و اختصاصی شرکت ENSO استفاده شده که از مقاومت غلظتی کمتری برخوردار است و البته از محیط زیست حفاظت بیش تری می‌کند. با استفاده از این تایرها ۱۱.۹ درصد به مسافت قابل پیمایش رنو زوئی تمام برقی افزوده شده است. همچنین بر اساس بررسی‌ها امکان پیمایش در تست‌های WLTP نیز تا ۲۹۴ مایل یا ۳۹۴ کیلومتر فراهم می‌شود. غیر از تایرها گروه فروشندگان خودرو هندی «Hendy» نیز در ثبت این رکورد تغییراتی روی این نسخه از رنو زوئی انجام دادند.

بخش پایانی گفت‌وگو با مدیر عامل مردس بس بنز

روی مدار پیشرفت



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

از زمانی که اولاً کاله نیوس به سمت مدیرعاملی گروه دایملر و مردس بس بنز منصوب و جانشین دیتو ز تشچه شد، نه تنها این گروه و برند، بلکه کل صنعت خودرو در سایه پاندمی کرونا با مشکلات ریز و درشتی مواجه شد و این مدیر سوئدی را درگیر انواع چالش‌ها کرد. هر چند کاله نیوس ۵۱ ساله به آینده امیدوار بوده و معتقد است صنعت خودرو در حال تجربه کردن یک دوره گذار است که در نهایت به عرضه خودروهای پاک منجر خواهد شد. در روزهای گذشته بخش اول مصاحبه او با نشریه «اتوموتیو نیوز» را مطالعه کردید و در اینجا بخش پایانی این گفت‌وگو را ملاحظه می‌کنید.

چشم‌انداز تان برای سال آینده چیست؟

به نظر من سال ۲۰۲۲ می‌تواند سال بسیار بهتری نسبت به سال جاری باشد، اما پیش‌بینی کردن همیشه کار سختی است. با این که عوامل ساختاری ناشناخته بسیار زیادی وجود دارد، اما در نیمه دوم سال جاری تقاضا برای خودرو احتمالاً به رشد خود ادامه خواهد داد و انتظار می‌رود این رویه تا سال ۲۰۲۲ ادامه داشته باشد.

این مساله باید به بهبود صنعت خودرو در بحران کرونا کمک کند و ما به‌طور خاص با محصولات جدیدی که امروز در اختیار داریم و در سال جاری از آن‌ها رونمایی خواهیم کرد، می‌توانیم مطمئن باشیم که سال ۲۰۲۱ برایمان سال خوبی خواهد بود و این تجربه در سال ۲۰۲۲ نیز ادامه خواهد داشت.

تاکنون چند گزارش درباره نیت مردس بس برای خروج از بازار خودروهای جمع‌وجور منتشر شده

خروج از بازار خودروهای جمع‌وجور منتشر شده

است و برنامه شما برای این بخش از بازار چیست؟

خودروهای جمع‌وجور ما طی دو نسل گذشته در توسعه طیف محصولات و گسترش تنوع مشتریانمان به‌شکلی

حیرت‌انگیز موفق عمل کرده و همچنین آن‌ها در ارتقای مالی و میزان فروش نیز بسیار موفق بوده‌اند.

در نتیجه ما به‌طور کلی این بازار را ترک نخواهیم کرد؛ زیرا موقعیت‌های بسیاری در طیف محصولات جمع‌وجور ما

وجود دارد که برای ما سودآوری را به دنبال دارد. اما آنچه تلاش می‌کنیم اتفاق نیفتد، این است که افت جایگاه

نداشته باشیم و با برندهای ارزان‌قیمت وارد رقابت نشویم.

در عوض ما جایگاه محصولاتمان را با دقت انتخاب می‌کنیم تا بتوانیم هم به بالاترین دستاوردها برسیم و هم محصولی عرضه کنیم که بهترین نماینده برای برند

مردس بس باشد.

این دقیقاً همان منظوری است که من از رشد سودآور دارم و به‌نظرم رشد به‌ر بهایی حاصل نمی‌شود. در نتیجه ما

به‌ر رقابت در بخش‌های بالاتر بازار خودروهای جمع‌وجور ادامه خواهیم داد و از این بازار خارج نخواهیم شد.

آیا شما تاریخ مشخصی را برای توقف تولید مدل‌های مجهز به موتورهای درون‌سوز در نظر گرفته‌اید؟

ما هنوز یک زمان رسمی را مشخص نکرده‌ایم و چیزی که گفته‌ایم این است که می‌خواهیم تا سال ۲۰۲۹ تولید دی‌اکسید کربن را به صفر برسانیم که این ۱۰ سال جلوتر از تاریخ مشخص شده در معاهده پاریس است.

این تعهد تنها یک وجهی نبوده و تمرکز آن صرفاً روی محصولات ما نیست، ما درباره زنجیره تامین و تولید خودمان صحبت می‌کنیم و حدود سه چهارم از شرکت‌های

تامین‌کننده قطعات پذیرفته‌اند که در این مسیر با ما همراه شوند.

مادر راه به صفر رساندن میزان دی‌اکسید کربن تولیدی‌مان تا سال ۲۰۲۹ شتاب زیادی گرفته‌ایم و در نتیجه خوش‌بین

هستم که سال ۲۰۲۹ محافظه‌کارانه‌ترین سناریو ما باشد و در عمل دست کم در بخش تولید بتوانیم خیلی زودتر به این

هدف دست پیدا کنیم.

از تخصیص سرمایه گرفته تا منابع مهندسی، ما خود را جوری آماده کرده‌ایم که بین سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۳۰

تمام محصولاتمان به‌صورت الکتریکی عرضه شود. با این حال ما هنوز زمان مشخصی را برای کنار گذاشتن کامل موتورهای احتراق داخلی اعلام نکرده‌ایم؛ اما مطمئنم خیلی زودتر از آنچه فکر می‌کنیم، می‌توانیم به آن برسیم.

تا اینجا کار کمبود میکروچیپ‌ها چه میزان از تولید شما را کاهش داده و به نظر تان چه زمانی این مشکل برطرف می‌شود؟

ما هنوز میزان کاهش تولیدمان در سه‌ماه نخست را منتشر نکرده‌ایم؛ اما کاهش آن قدر بوده که ما متوجهش شویم. سه‌ماه دوم هم همین وضع را خواهد داشت و در نتیجه این چالش به‌قوت خود باقی می‌ماند. امید ما این است که این کمبود در سه‌ماه سوم و چهارم کاهش یابد.

آیا کمبود میکروچیپ‌ها سبب نشد که شما به فکر تغییر راهبرد تامین این قطعه بیفتید؟

همه‌گیری کرونا به‌ویژه در زمستان و بهار سال قبل، یک آزمون تمام‌عیار برای شبکه زنجیره تامین بود؛ زیرا

به یک‌باره همه چیز تعطیل شد. اما توقف تولید ما در سال پیش به‌هیچ‌عنوان به دلیل ضعف زنجیره تامین نبود؛ بلکه ما با توقف تولید تلاش کردیم مسئولان را در مهار

و ویروس باری کنیم.

در واقع زنجیره تامین در مدت همه‌گیری نشان داد که بسیار آماده و سریع است و در عین حال در مورد کمبود

میکروچیپ‌ها سه اتفاق، بسیار تاثیرگذار بود. اولی توقف تولید در صنعت خودرو بود که تولیدکنندگان

چیپ‌ها را واداشت تا محصولات خود را به صنایع دیگر بفروشند. دومی توفان زمستان در تگزاس بود که چند

کارخانه تولید چیپ را از دور خارج کرد و سومین ماجرا نیز آتش‌سوزی یک کارخانه تولید چیپ بسیار مهم در

ژاپن بود.

این اتفاقات هیچ‌ربطی به همه‌گیری کرونا نداشتند؛ بلکه در مجموع به این کمبود دامن زدند. در نتیجه به‌نظر من

نباید به این موضوع واکنش بیش از اندازه‌ای نشان داد.

خبر

News

بامو به لامنز برمی‌گردد

باورایی‌ها به شرکت‌های آکورا، آئودی، فراری، پژو، پورشه و تویوتا ملحق خواهند شد و قرار است در کلاس جدید مسابقات استقامت لامنز حضور داشته باشند.

این شرکت در سال ۱۹۹۹ با خودرو LMR V12 پیروز رقابت‌های لامنز شد و هم‌اکنون نیز به دنبال تکرار موفقیت‌های پیشین است. مارکسوس فلش، رئیس بخش M بامو یا انتشار پستی در اینستاگرام این خبر را تایید کرده است.

در این پست تصویری از خودرو یادشده با کیشن «ما بازمی‌گردیم، دیتونا ۲۰۲۳» منتشر شده است. البته فعلاً جزئیات بیشتری از برنامه‌های این خودرو ساز برای حضور در لامنز منتشر نشده است.



بر پایه آنچه فلش گفته، نخستین مسابقه بامو دیتونا در سال ۲۰۲۳ خواهد بود و بنابراین این شرکت خودرویی برای کلاس جدید LMDh می‌سازد که قبلاً بر پایه کلاس LMP2 شناخته می‌شد. بر مبنای قوانین این کلاس خودرو سازان باید از چهار کنترل شاسی موجود یکی را انتخاب کرده و از سیستم هیبریدی در اکسل عقب استفاده کنند.

البته شرکت‌ها می‌توانند از طراحی بدنه خاص خود و قسوی محرکه دیفرانسیل عقب استفاده کنند. حداکثر قدرت خودروهای این کلاس نیز ۶۷۰ اسب بخار اعلام شده است. پورشه، آئودی و آکورا حضور خود در این کلاس جدید را اعلام کرده‌اند. خودروهای این کلاس واجد شرایط حضور در مسابقات قهرمانی ایمناسی آمریکا شامل ۲۴ ساعته دیتونا و قهرمانی استقامت جهان هستند.

مسابقات قهرمانی جهان شامل لامنز نیز بوده و یکی دیگر از کلاس‌های آن کلاس هایپر کارهاست که تویوتا، پژو و فراری در آن حضور خواهند داشت. بامو و اشاره‌ای به حضور هم‌زمان در ایمناسی یا قهرمانی استقامت جهان نکرده است و این خودرو ساز پس از خروج از فرمول E در آخر فصل جاری مسابقات به دنبال حضور در سایر بخش‌های موتور اسپرت خواهد بود.

حضور مک‌لارن در مسابقات آفرود برقی اکستریم ای از فصل ۲۰۲۲

در تاریخ مسابقات خود بعد از فراری بیش‌ترین تعداد قهرمانی را کسب کرده است و هنوز هم مدعی این مسابقات به حساب می‌آید. در کنار فرمولان مک‌لارن را در مسابقات مختلفی همچون کم‌ان، ایندی کار و رده‌های مختلف جی تی و حتی برخی مسابقات استقامت دیده‌ایم. اما با تصمیم اخیر این شرکت به‌نظر می‌رسد آینده برقی این شرکت نیز متفاوت‌تر از آنچه فکر می‌کردیم، رقم خواهد خورد. ماهیت هیبرید خودروهای P1 و آر تورا به‌عنوان دو خودرو خیابانی می‌توانست به‌تکامل برسد و در نهایت شاهد معرفی خودروهای تمام‌برقی بر اساس تکامل این دو خودرو باشیم؛ اما ظاهراً مک‌لارن قصد دارد مسیر رسیدن به خودروهای برقی از خارج جاده و به‌واسطه انواع مرتفع خودروها باشد.

به‌عنوان یک سوپراسپرت‌ساز و همچنین یکی از برندهای شناخته‌شده در موتور اسپرت، مک‌لارن قصد حضور بیش‌تر در مسابقات هیجان‌انگیز را دارد. به‌باور این شرکت، مسابقات اکستریم‌ای که شامل شاسی‌بلندهای تمام‌برقی برای رقابت در مسیرهای سرسخت خارج از آسفالت می‌شود، هیجان کافی را برای تغییر مسیر بخش موتور اسپرت این شرکت در راست. در واقع باتوجه به این که شجر نامم حضور مک‌لارن به دهه ۶۰ میلادی بازمی‌گردد، اما پروژه ساخت خودروهای خیابانی در این شرکت از سال ۱۹۹۲ به‌واسطه همکاری با گروه بامو و تیم amg به حقیقت پیوست. البته تا زمانی که مدل mp4-12c معرفی نشده بود، مک‌لارن نمی‌توانست خود را به‌عنوان یک خودرو ساز کاملاً مستقل معرفی کند. اما در هر صورت مک‌لارن





هیدروژنی تویوتا کورد مسافت قابل پیمایش را شکست



در حالی که خودروهای الکتریکی به بحث مهم صنعت خودرو تبدیل شده‌اند، شش‌جک کرنتی همچنان نگرانی اصلی بسیاری از خریداران این دسته از خودروهاست. به همین خاطر است که تویوتا اخیراً یک رکورد جدید برای طی مسافت با یک باک هیدروژن توسط نسل جدید میرای ثبت کرده است. سفر تویوتا میرای از ۲۶ می ۲۰۲۱ در جایگاه هیدروژنی در اورلی فرانسه آغاز شده و پس از پر کردن سسه‌تانک هیدروژن ۵.۶ کیلوگرمی این سفر استارت خورده است. مسیر دقیق این رکوردشکنی اعلام نشده است؛ اما میرای توانسته مسافت ۱۰۰۲ کیلومتری را با یک‌بار پر کردن مخازن هیدروژن طی کند. تویوتا

برای کامل کردن چنین سفری از چهار راننده استفاده کرده است. جیمز اولدن، مهندس تویوتا موتور و یاسا سفر با میرای را شروع کرده و پس از آن ماکسیم له میر، مدیر تولید میرای پشت فرمان نشسته است. سومین راننده نیز ماری گاد، مدیر تویوتا فرانسه بوده و نهایتاً نیکو ویکتورین اروسارد موسس شرکت «Energy Observer» این سفر را به پایان رسانده است. مهندسان تویوتا پس از محاسبات خود اعلام کرده‌اند مصرف سوخت متوسط میرای در هر ۱۰۰ کیلومتر برابر با ۰.۵۵ کیلوگرم هیدروژن بوده است. اگرچه این خبر خوبی برای آینده سوخت‌های جایگزین است، اما از نظر زیست‌محیطی هنوز مشکلاتی وجود دارد.

چینی Chinese

رونمایی از مدل مفهومی ون دانگ‌فنگ با نشان عجیب شیر



برند فنگ‌زینگ یکی از زیرمجموعه‌های دانگ‌فنگ است که محصولات جدید خود را با شعار «فضای هوشمندانه، خلاقانه و پیشرو» به‌معرض نمایش عموم گذاشته است. جدیدترین محصول فنگ‌زینگ

یک مینی‌ون مدرن است که با نشان شیر معرفی شده است. مطابق ادعای شرکت سازنده، ون شیر نشان دانگ‌فنگ از زبان طراحی پویایی بهره می‌برد و براساس خودروهایی که در داستان‌های علمی و تخیلی حضور دارند، طراحی شده است. جلوپنجره خودرو حالتی شبیه به حرف T انگلیسی دارد و چراغ‌های ون دانگ‌فنگ نیز تیز و کشیده هستند. برخلاف بسیاری از خودروهای چینی، رینگ‌های در نظر گرفته شده برای ون دانگ‌فنگ ابعاد مناسبی دارند و نسبتاً بزرگ هستند. خطوط تند و تیز کرومی، رنگ تیره شیشه‌ها، فریم درها و حجم‌های فانتزی سبب شده است چهره ون دانگ‌فنگ بسیار مدرن و آینده‌نگرانه به‌نظر برسد. دانگ‌فنگ تصمیم‌دار داستراتژی متفاوتی را برای عرضه مینی‌ون‌ها به‌بازار در نظر بگیرد و این خودرو ساز قصد دارد به‌یکی از ۳۰ تولیدکننده برتر مینی‌ون در بازار چین تبدیل شود و تنوع محصولات هیبریدی را در خط تولید خود افزایش دهد.

کره‌ای Korean

کیا سراتو ۲۰۲۲ فیس لیفت با قیمت پایه ۲۰ هزار دلار



کیا سراتو ۲۰۲۲ به‌طور رسمی با قیمت پایه ۲۰ هزار و ۱۵۷ دلار در استرالیا عرضه شد و کیا در فیس لیفت سراتو تغییرات زیادی ایجاد نکرده؛ اما بخش‌های مختلفی از طراحی آن را تغییر داده است. قیمت نسخه‌های

پایه، اسپرت و اسپرت پلاس این خودرو به‌ترتیب ۲۰ هزار و ۱۵۷ دلار، ۲۱ هزار و ۷۰۹ دلار، ۲۵ هزار و ۳۵۴ دلار و نسخه GT معادل ۲۸ هزار و ۶۸۹ دلار است. قیمت مدل‌های هاچ‌بک و سدان یکسان خواهد بود و ویژگی‌های کلیدی مدل پایه سراتو شامل چراغ‌های روز، موقعیت و ترمز LED روی در صندوق عقب، چراغ‌های فولادی ۱۶ اینچی، نمایشگر سرگرمی رسانه‌ای هشت‌اینچی با اپل کارپلی و اندروید اتو و ایرلس، دستیار پیروی از مسیر، هشدار دهنده سرنشین عقب و دستیار نوربالاست. کیا سراتو S، اسپرت و اسپرت پلاس همگی دارای موتور دولیتری تنفس طبیعی با توان ۱۵۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۹۲ نیوتون‌متر هستند. نسخه بالاتر GT دارای موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژ است که توان و گشتاور ۲۰۱ اسب‌بخار و ۲۶۵ نیوتون‌متر تولید می‌کند.

ژاپنی Japanese

نیسان جوک Nismo تقویت شده معرفی شد



یادتان می‌آید که نیسان با عرضه مدل جوک در سال ۲۰۱۰ بازار خودروهای کراس‌اوور کوچک را به‌وجود آورد؟ ما که هرگز این مدل و دیگر نسخه‌های آن یعنی نیسمو و نیسمو RS نسخه قدرتمند جوک R با موتور

۳.۸ لیتری توشین توربو V6 از نیسان GT-R با توان ۵۴۵ اسب‌بخار را فراموش نمی‌کنیم. این نسخه خاص دارای مشخصات نیسمو معمولی است؛ اما کاملاً تقویت شده است. رنگ سبز خاص آن توسط PWF ساخته شده؛ اما این تنها تغییر این جوک نیسمو نیست؛ چراکه قسمت جلویی و رکاب‌های کناری ضخیم‌تر شده‌اند. به‌نظر می‌رسد لوله‌های آگزوز کمی بزرگ‌تر شده‌اند؛ اما این نکته در تصاویر مشخص نیست. اگر جوک نیسمو اصلی را به‌یاد داشته باشید، می‌دانید که رگه‌های قرمز بخشی از طراحی آن خودرو بودند. با این حال، خودرو جدید برای جذاب‌تر شدن دارای رگه‌های طلایی است؛ چیزی که روی چرخ‌های مشکی فولادین شاهد آن هستیم. هنوز جزئیاتی درباره تقویت موتور خودرو اعلام نشده؛ بنابراین ممکن است این جوک نیسمو، نسخه ارتقا یافته موتور بنزینی ۱.۶ لیتری توربوشارژ اصلی را حفظ کرده باشد.

رونمایی Show Room

رونمایی از یک خودرو برقی بی‌رقیب

بارونمایی از مدل اس بلاید معلوم شد که ما هنوز باید منتظر یک رقیب واقعی بمانیم. ایلان ماسک نام این خودرو برقی را در ابتدا S-3-X-Y گذاشت و قیمت آن را با زبان بی‌زبانی و طوری که معلوم بود راستش را نمی‌گوید، ۹۶ هزار و ۴۲۰ دلار اعلام کرد و حالا که هنگام رونمایی ورژن با عملکرد بالایی آن رسیده، نام آن را از روی فیلم سینمایی Spaceballs انتخاب کرده و Model S Plaid گذاشته است. به‌هر حال همه می‌دانیم که ایلان ماسک عشق فاشست و مدیرعامل اسپیس ایکس نیز هست.

در این رونمایی معلوم شد که قیمت این خودرو ۱۳۰ هزار دلار و توان آن



۱۰۲۰ اسب‌بخار است. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو زیر دو ثانیه و حداکثر سرعت آن نیز ۲۰۰ مایل بر ساعت (معادل ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت) است. ماسک در توجیه ارائه چنین خودرویی گفته است: «نکته مهم در مورد انرژی‌های پایدار در آینده این است که ما باید نشان می‌دادم خودروهای برقی بهترین گزینه موجود هستند و همه در برابر آن تسلیم هستیم.»

رسانه‌های خودرو نویس نیز ایلان ماسک را از خم‌زبان و انتقاد بی‌نصیب نگذاشتند. «جالوپتیک» نوشت که رسیدن به‌سرعت ۲۰۰ مایل بر ساعت مستلزم داشتن تیرهایی است که هنوز در بازار در دسترس نیست.

در یک فایل یوتیوب «Engineering Explained» نشان داد که صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت زیر دو ثانیه ممکن نیست؛ چرا که بالاخره باید چرخ‌های این خودرو فرصت به‌حرکت در آمدن داشته باشند.

۴۰ میلیون تقاضا برای تنها ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در یک‌سال اخیر

فتر قیمت خودرو از چه زمانی آزاد شد؟



نمی‌رسیدند، قطعاً با این شدت شاهد رشد نرخ ارز و قیمت محصول در بازار نبودیم و قیمت خودرو در بازار آزاد تا این حد بالا نمی‌رفت.

هر چند تحریم به‌عنوان عامل بیرونی نقش مهمی در به‌هم‌ریختگی اقتصاد کشور و التهاب بازار داشته و دارد، اما دولت نیز به‌خصوص در حوزه خودرو ناخواسته به‌این ماجرا دامن زد. صحبت از قیمت‌گذاری دستوری است؛ میرایی به‌جامانده از دولت نهم که در هشت سال گذشته تداوم یافت و علاوه بر متضرر کردن تولیدکنندگان، نفعی نیز برای مصرف‌کنندگان واقعی نداشت و تنها جیب دلالتان را پر کرد. دولت طرف این هشت سال به‌جز یک مقطع بسیار کوتاه، اجازه نداد بهای خودرو در کارخانه متناسب با قیمت بازار تعیین شود. از همین‌رو همواره قیمت محصول بین کارخانه و بازار با اختلاف زیادی مواجه بوده و این شکاف در دوران تحریم نیز روزبه‌روز بیش‌تر شد؛ زیرا از یک سو پای قیمت‌گذاری دستوری در میان بود و از سوی دیگر منحنی قیمت‌ها در بازار پی‌درپی صعودی می‌شدند.

در حال حاضر نیز که کمتر از سه‌ماه دیگر به‌پایان دولت دوازدهم باقی مانده، سیاست قیمت‌گذاری دستوری همچنان اجرا می‌شود و این در حالی است که زبان انباشته خودروسازان از ۸۰ هزار میلیارد تومان فراتر رفته و بسیاری از مصرف‌کنندگان واقعی مجبور هستند مدل مد نظر خود را از بازار آزاد و با قیمت‌هایی بسیار بالاتر از کارخانه خریداری کنند. دولت نیز در شرایط اضطراری به‌جای آن که شیوه قیمت‌گذاری را اصلاح و آن را از حالت دستوری خارج کند، دست به‌تغییر روش فروش زده و سیستم قرعه‌کشی را دنبال می‌کند.

در همین راستا از اردیبهشت‌ماه سال گذشته، برندگان طرح‌های فروش خودرو از مسیر قرعه‌کشی تعیین می‌شوند؛ مدلی که بسیاری از کارشناسان و فعالان صنعت و بازار خودرو آن را ناکارآمد می‌دانند. در واقع دولت قصد داشت



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

در چند سال گذشته رشد قیمت‌ها در بازار خودرو به‌گونه‌ای بود که به‌عنوان مثال هیچ‌کس باور نداشت نرخ پراید به ۱۶۰ میلیون تومان نیز برسد. اما ادامه اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری صنعت خودرو، شاهد این اتفاق در بازار بودیم. این روند در دولت نهم شکل گرفت و در دولت دوازدهم به‌اوج خود رسید و بازار خودرو کشورمان را با چالش‌های سنگینی مواجه کرد؛ تا حدی که خودرو با افزایش قیمت بی‌رویه و سرسام‌آور، از سید خانوار طبقه متوسط جامعه خارج شد.

متأسفانه باید گفت همین که بهای خودرویی مانند پراید در دولت دوازدهم از حدود ۲۰ میلیون تومان به ۱۶۰ میلیون تومان رسید، خود گویای وضع اسفناک این بازار است و البته این در حالی است که دولت اجازه نداد قیمت خودرو در کارخانه به‌اندازه بازار رشد کند. همچنین در بررسی عملکرد دولت دوازدهم در بازار خودرو، نمی‌توان از این نکته مهم که تحریم، انتظارات تورمی و رشد نرخ ارز نقش اساسی در این ماجرا داشته‌اند، غافل شد و پس از خروج آمریکا از برجام و در ادامه، اعمال تحریم‌های سخت علیه کشور، انتظارات تورمی بالا رفت و بهای ارز نیز رشد شدیدی داشت تا سرانجام فتر قیمت محصولات مختلف به‌خصوص خودرو به‌صورت کامل رها شد.

هر چند کارشناسان به‌عملکرد اقتصادی دولت به‌خصوص در دور دوم نقدهای زیادی وارد کرده‌اند، اما این واقعیت که تحریم نقش مهمی در بازی دولت در زمینه اقتصاد داشت، قابل انکار نیست. اگر برجام نقض نمی‌شد و تحریم‌ها از راه

با اتخاذ این سیاست، بازار خودرو را آرام کند و از دلای سودجویان بکاهد. حال آن که طبق آمار منتشر شده از سوی وزارت صمت، نزدیک نیم‌میلیون خودرو فروخته شده داخلی انبار شده‌اند تا به‌وقت مقتضی با قیمت بالا به‌فروش برسند! با این تفاسیل دولت با اعمال سیستم قرعه‌کشی، نه تنها نتوانست رانت و دلای بازار خودرو را که ناشی از اختلاف قیمت کارخانه و بازار بود از بین ببرد، بلکه به‌نوعی توزیع رانت را عادلانه کرد؛ به‌عبارت دیگر به‌واسطه قرعه‌کشی، دستیابی به رانت موجود در بازار خودرو و عملاً شانس می‌شد و خیلی‌ها (حتی کسانی که نیازی به خودرو نداشتند) رانیز وسوسه کرده تا در طرح‌های فروش خودرو سازان شرکت کنند. از طرفی طبق آمارهای که از سوی انجمن قطعه‌سازان منتشر شده، طی حدود یک سال گذشته بالغ بر ۴۰ میلیون تقاضا برای تنها ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو به‌ثبت رسیده است.

در عین حال پس از بروز اتفاقات تلخ در بازار خودروهای داخلی، ممنوعیت واردات نیز به‌التهاب این بازار دامن زده و سبب تعطیلی کسب‌وکار بسیاری از واردکنندگان شده است.

البته در سال ۱۳۹۳ بالغ بر ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به‌کشور وارد شد که رکورد آن تاکنون حفظ شده و بعید به‌نظر می‌رسد در صورت آزادسازی واردات نیز به‌سرعت شکسته شود. به‌هر حال با وجود ثبت این رکورد اما ممنوعیت واردات نیز در کارنامه دولت به‌ثبت رسیده است که در دوره اجرا شد؛ ابتدا برای شرکت‌های غیررسمی و به‌اصطلاح متفرقه و سپس برای همه واردکنندگان. ابتدای سال ۱۳۹۳ بود که با تصمیم دولت، واردات خودرو توسط شرکت‌های متفرقه ممنوع شد تا انحصار واردات به‌دست شرکت‌های رسمی بیفتد. این تصمیم دولت اما دوامی نداشت؛ زیرا مقرر شد شرکت‌های متفرقه با ارائه تعهد بابت خدمات پس از فروش، مجاز به واردات باشند. اما بار دیگر واردات خودرو توسط متفرقه‌ها در دی‌ماه ۱۳۹۵ ممنوع شد.

محصول Product

خودرو پرنده، هنوز در مرحله آزمایش

یک خودرو و هوایی ظرف مدت هشت دقیقه، مسافر را از وسط شهر لس‌آنجلس به کنار دریا می‌رساند؛ آن هم با کرایه یک اورب! آرچر، کمپانی سازنده وسیله نقلیه هوایی دونفره عمودپرواز (با به‌اختصار eVTOL) از سال آینده جابه‌جایی مسافر را آغاز می‌کند و قوای محرکه و وسایل پرنده آن تمام برقی است و به‌سرعت ۱۵۰ مایل بر ساعت می‌رسد. این وسایل نقلیه پرنده در شعاع ۶۰ مایلی به‌فعالیت می‌پردازند و ملخ‌های این تاکسی هوایی ۱۲ عدد است که با یک قوای محرکه به‌گردش در می‌آید. تیغه‌های کوچک‌تر آن زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرند که در آسمان حالت متوقف به‌خود می‌گیرند و



حرکت رو به‌جلو یا عقب ندارد. این وسیله نقلیه پرنده وقتی در حال طی مسیر است، به‌هواییما با بال‌های ثابت شباهت پیدا می‌کند و برت ادکاک (Brett Adcock) یکی از بنیانگذاران آرچر می‌گوید: «آیا کسی هست که در ترافیک سنگین گیر افتاده باشد و آرزو نکرده باشد ای کاش این خودرو بال در می‌آورد و ما را از بین این همه خودرو بیرون می‌کشید؟!» در حال حاضر کمپانی آرچر مدل میکرو (Maker) را تنها به‌عنوان نمایش توانایی ساخته است؛ اما قرار است این وسیله هوایی پنج‌صندلی داشته باشد و تا سال ۲۰۲۴ در شهرهای میامی و لس‌آنجلس به‌مسافرقشایی بپردازد. تست‌های میکرو تا پایان امسال انجام خواهد شد. آدام گولدستاین (Adam Goldstein) یکی دیگر از بنیانگذاران آرچر می‌گوید هزینه هر پرواز این وسیله نقلیه برای مسافران بین سه تا چهار دلار به‌زای هر مایل برآورد شده که تقریباً شبیه به تاکسی‌های اینترنتی اورب در آمریکا است.



اختصاصی مجهز است که هر کدام در یکی از چرخ‌ها نصب شده و مجموعاً ۱۹۱۴ اسب بخار قدرت و ۲۳۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کنند. به گفته ریماک، این آپر خودرو الکتریکی ظرف تنها ۱.۸۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت، ظرف ۴.۳ ثانیه به سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت و ظرف ۹.۳ ثانیه به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. از ریماک نورا تنها ۱۵۰ دستگاه ساخته خواهد شد که قیمت هر یک از ۲.۴ میلیون یورو و آغاز می‌شود.

ریماک نسخه نهایی و تولیدی آپر خودرو برقی C-Two را معرفی کرده که هر چند حالا به نورا (Nevera) تغییر نام داده، اما تا حد زیادی به نسخه کانسپت خود وفادار مانده است. نورا یک نام گرواتی است که توسط مردم محلی به توفان غیر منتظره و قدرتمند مدیترانه‌ای اطلاق می‌شود و در مقایسه با نسخه کانسپت خود، تغییرات گسترده‌ای را در بدنه و ایرودینامیک تجربه کرده است که ۲۴ درصد بهره‌وری ایرودینامیکی خودرو را بهبود می‌دهد. نورا به چهار موتور الکتریکی



توان ۱۹۰۰ اسب بخاری
برای ریماک نورا

بخش پایانی

مدیرعامل بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات خودرویی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اعلام کرد:

شرایط فروش اقساطی خودرو توسط «راشا خودرو»



اشتغالزایی بیش‌تری از طرف مجموعه شما باشیم؟ بله، مادر حال حاضر مشغول جذب نیروهای کارشناس فنی و مکانیک کار بیشتر هستیم و روند جذب نیرویمان نیز به این شکل است که در روزنامه‌ها و فضای مجازی آگهی می‌دهیم. یک سایت نیز وجود دارد که اگر اشتباه نکنم در حوزه کارایی فعالیت می‌کند و افراد آماده به کار سوابق خود را در آنجا قرار می‌دهند. این‌ها نیز توسط همکاران من بررسی می‌شود و کسانی که سابقه و تجربه خوبی دارند، به کار دعوت و به جمع همکاران ما اضافه می‌شوند. در ادامه افرادی که تقاضای همکاری دارند، مدارکشان را ارسال و تشریف می‌آورند اینجا و رزومه‌هایشان را در اختیار ما قرار می‌دهند. در مرحله بعد با آن‌ها مصاحبه می‌کنیم و یک روز نیز از این عزیزان آزمایش‌هایی به عمل می‌آید که اگر در همه این مراحل موفق به کسب امتیازهای بالایی شوند، با آن‌ها قرارداد می‌بندیم.

برای شهروندانی که خودرو مورد نظرشان را از رشا خودرو خریداری می‌کنند، چه تسهیلات ویژه‌ای قائل می‌شوید که شاید در بقیه نمایندگی‌ها وجود نداشته باشد؟ خدمات پس از فروش مشتری‌هایی که از ما خرید می‌کنند به‌عده رشا خودرو است و مادر این زمینه به این عزیزان به‌چشم مشتری‌های VIP نگاه می‌کنیم.

زمانی که مشتریان محترم تشریف بیاورند رشا خودرو به‌سرعت پذیرش می‌شوند. کارت تخفیفی نیز به آن‌ها می‌دهیم که شامل ۳۰ درصد تخفیف در زمینه اجرت‌های خدماتی است که دریافت می‌کنند. از مزایای دیگر برای این عزیزان می‌توانم به کاروانش، اعزام خودرو بر ۲۴ ساعته و سرویس‌های دوره‌ای رایگان اشاره کنم.

آیا رشا خودرو برای خودروهایی که می‌فروشند یا ارائه خدمات به آن‌ها را متعهد می‌شود، رزرو قطعات دارد؟ بله در حال حاضر در انبارهایمان ده‌ها میلیارد تومان موجودی قطعات خودروهایی است که نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش آنها را داریم.

گلکسی SR130، گلکسی 249JX، گلکسی 200L و گلکسی کلیک 150KLS. همچنین مدل‌های آراکس، کوئیک، فیلاتنو و دایچی نیز موجود است.

آیا مالک‌هایی که اعلام کردید هفت هکتار است و به مجموعه رشا خودرو، به عنوان بزرگ‌ترین نمایندگی فروش و خدمات خودرویی کشور اختصاص یافته، متعلق به خودتان است یا استیجاری است؟



به‌جز دیگیتی ویدئویی که نقدی فروخته می‌شود امکان خرید بقیه محصولات گروه هم به صورت اقساط وجود دارد

این ملک به‌طور کامل متعلق به خودمان است و به هیچ وجه استیجاری نیست.

برخی‌ها از ضعف فنی سایت شرکت گله دارند و معتقدند برای دنبال کنندگان کسب و کارتان در فضای مجازی آن‌طور که باید کار نشده است؛ چه پاسخی در این زمینه دارید؟

در حال حاضر همکاران من مشغول راه‌اندازی آن هستند و به‌زودی تمام اطلاعات شرکت در سایت مرکزی بارگذاری و در دسترس عموم مردم قرار می‌گیرد.

آیا برای تکمیل کادر اداری و فنی مجموعه رشا خودرو با توجه به وسعت کارتان، برنامه‌ای دارید و آیا می‌توان امیدوار بود در آینده نزدیک شاهد

در نمایندگی‌های مختلف دارای رتبه یک از ISQI هستیم. به‌عنوان مثال نمایندگی مدیران خودرومان رتبه یک ISQI فروش و خدمات پس از فروش را کسب کرده و نمایندگی بهمن موتورمان نیز رتبه یک فروش و خدمات را کسب کرده است. درباره نمایندگی «پایک»، باید عرض کنم چون شرکت‌هایی که زیر ۱۰ نمایندگی دارند، توسط ISQI ارزیابی نمی‌شوند، در این زمینه ارزیابی خاصی صورت نگرفته است. در میان نمایندگی‌های ایران خودرو و سایپا نیز رتبه یک را داریم.

در مورد اخذ نمایندگی از نیروموتور و موتورسیکلت‌هایی که قصد عرضه آن‌ها را دارید، توضیح دهید و بفرمایید برای این مدل‌ها چه سگمنت‌های قیمتی را شامل می‌شود.

خوشبختانه بازه موتورسیکلت، سید محصولات ما تقریباً کامل شده و علاقه‌مندان می‌توانند از این به‌بعد به‌جز خودرو، در زمینه خرید موتورسیکلت نیز به رشا خودرو مراجعه کنند. در حال حاضر ما نمایندگی نیروموتور را اخذ کردیم و محصولات متنوعی از این شرکت برای فروش در اختیار خریداران محترم است.

در زمینه موتورسیکلت‌های ایرانی و ساخت داخل ما قیمت‌ها از ۲۴ میلیون تومان آغاز می‌شود و تا ۶۰ میلیون تومان ادامه پیدا می‌کند. قیمت موتورهای وارداتی نیز از ۴۰ میلیون تومان شروع می‌شود و تا ۲۴۰ میلیون تومان ادامه دارد.

در این زمینه نیز امکان خرید نقدی و اقساطی وجود دارد. در فروش اقساطی ۳۰ درصد مبلغ موتورسیکلت به‌صورت نقد دریافت می‌شود و برای ۷۰ درصد باقیمانده، تسهیلات تا ۱۵ ماه در اختیار خریدار قرار می‌گیرد. امروز ارزان‌قیمت‌ترین موتور شرکت نیروموتور، هیلتون برقی است که به قیمت ۲۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان فروخته می‌شود. گران‌ترین موتورهای ما نیز MT و R25 هستند که امروز ۲۳۸ میلیون تومان قیمت دارند. برخی مدل‌های نیروموتور نیز عبارتند از: گلکسی SR200، گلکسی FX 150، گلکسی TN110، گلکسی NH180، گلکسی NA180.

دارد که شامل خودروهای X22، X33، X۳۱۵، آریزو ۵، آریزو ۶، تیگو ۵ و تیگو ۷ است.

در مورد محصولات مدیران خودرو، مقدار برداختی اولیه ۳۰ تا ۴۰ درصد است و برای مابقی مبلغ نیز امکان قسط‌بندی ۱۲ تا ۶۰ ماهه با سود ۲۱ درصد وجود دارد. البته شرایط فروش خودروها بسیار متنوع است که علاقه‌مندان می‌توانند در تماس با همکاران ما، در این زمینه اطلاعات بیش‌تری کسب کنند.



نمایندگان شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در حال بررسی وضعیت نمایندگی برای تعیین رتبه

لطفاً در مورد مقام‌هایی که از ISQI کسب کردید، توضیحات بیش‌تری بفرمایید.

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران هر ساله شرکت‌های خودرو ساز و نمایندگان آن‌ها را از نظر کیفی مورد بررسی قرار می‌دهد و رتبه‌بندی‌هایی را در این زمینه اهدا می‌کند. این رتبه‌بندی‌ها به‌عوامل زیادی بستگی دارد از جمله: نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات، آراستگی و ایمنی و فرآیندهای مرتبط با الزامات حقوق مصرف‌کنندگان. این موارد بررسی می‌شوند و در نهایت با توجه به میزان رضایت‌مندی مشتریان از نحوه دریافت خدمات از هر نمایندگی، رتبه‌بندی نمایندگی‌ها اعلام می‌شود. یعنی اگر شما بهترین امکانات، تجهیزات، نیروی انسانی و ساختمان را نیز داشته باشید، اما درصد رضایت‌مندی مشتریان از کار کردتان پایین باشد، نمی‌توانید نمره قابل قبولی در این زمینه کسب کنید. خوشبختانه ما

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

در دو شماره قبل گفت‌وگویی با سامان گودرزی، مدیرعامل مجموعه «راشا خودرو» (مجموعه‌ای به‌وسعت ۷۰ هزار متر واقع در ۲۰ جاده مخصوص) درباره نمایندگی‌های فروش و خدمات پس از فروش خودرویی و موتورسیکلتی که در اختیار دارند، انجام دادیم و در آن گفت‌وگو به امکانات این مجموعه در فروش و ارائه خدمات پس از فروش شرکت‌های معتبری چون ایران خودرو، سایپا، بهمن موتور، مدیران خودرو، رامک خودرو، پارس خودرو، پایک و نیروموتور اشاره شد و این که این مجموعه کامل، نمره چهار دهه فعالیت خودرویی توسط خانواده گودرزی است که امروز به نمر رسیده است. اما در این فاصله پرسش‌های دیگری نیز توسط برخی مخاطبان روزنامه «دنیای خودرو» مطرح شد که در این شماره به آن‌ها پاسخ داده شده است.

خودروهایی را که شما به‌واسطه نمایندگی شرکت‌های تولیدکننده برای فروش نقد و اقساط عرضه می‌کنید و به آن‌ها خدمات می‌دهید، لطفاً ذکر کنید.

در حال حاضر فروش نقدی کلیه محصولات ایران خودرو و سایپا در مجموعه رشا خودرو انجام می‌شود و در مورد محصولات گروه بهمن نیز به‌جز دیگیتی و فیدلیتی که به‌صورت نقدی فروخته می‌شود، امکان خرید بقیه محصولات به‌صورت اقساط وجود دارد. از جمله وانت تک کابین و دو کابین، وانت کاپرا، B30 و مزدا ۳. به‌عنوان مثال در مورد خودرو مزدا ۳ ما امکان فروش در اقساط ۱۲، ۲۴ و ۳۶ ماهه را داریم و درباره مدیران خودرو نیز باید عرض کنم که برای کلیه محصولات این شرکت امکان خرید نقدی و اقساطی وجود



در حال حاضر در انبارهایمان ده‌ها میلیارد تومان موجودی قطعات خودروهایی است که نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش آنها را داریم. در تصویر سمت راست یکی از انبارهای قطعات رشا خودرو را که مربوط به خودروهای گروه بهمن است مشاهده می‌کنید





عرضه نخستین فوسو با سیستم دستیار راننده



نخستین کامیون از برند میتسوبیشی فوسو با سیستم‌های دستیار راننده سطح اول و دوم در ژاپن عرضه شد. این کامیون که فوسو Super Great نام دارد، به سیستم‌هایی همچون ترمز اضطراری خودکار نظارت فرمان مجهز است. بخش تولید خودروهای سنگین برند میتسوبیشی که فوسو نام دارد، قسمتی از گروه مرسدس بنز محسوب می‌شود. سیستم نظارت فرمان در بازه‌های زمانی ۶۰ ثانیه‌ای عملکرد فرمان خودرو را تحت نظر دارد و در صورتی که فرمان بیش از یک دقیقه بدون حرکت باشد، ضمن اعلام هشدار، روی نمایشگر خودرو، سرعت خودرو را به مرور کاهش می‌دهد تا کامیون متوقف شود.

این ویژگی ابعی برای مواقعی در نظر گرفته شده است که راننده دچار مشکلات بحرانی می‌شود و قادر نیست کامیون را هدایت کند. دستیار راننده سطح اول ویژگی‌هایی همچون رادار نقطه کور را در مورد جای داده است. سیستم توقف اضطراری دیگر ویژگی این سطح از دستیار راننده است که در صورت تشخیص خطر یک تصادف قریب‌الوقوع، به صورت خودکار کامیون را متوقف می‌کند. چراغ‌های هوشمند که همگام با غروب آفتاب به صورت اتوماتیک روشن می‌شوند، دیگر ویژگی این کامیون ژاپنی هوشمند هستند.

بررسی آمار جهانی فروش خودروهای تجاری نشان می‌دهد:

سهم ۷,۰ درصدی از دست‌رفته ایران از بازار دیزلی‌ها

حجم فروش انواع خودرو دیزلی شامل مینی‌بوس، اتوبوس کامیون، کامیونت و تریلر در سراسر جهان سالانه به ۲۶ میلیون دستگاه می‌رسد



نیاز واقعی بازار ایران به خودروهای سنگین دیزلی

بر اساس آن چه طرح سه‌ساله نوسازی خودروهای فرسوده حمل‌ونقل عمومی نام گرفته است، قرار بود از سال ۸۷ و طی یک دوره سه‌ساله ۲۰۲ هزار دستگاه انواع خودروهای تجاری در کشور نوسازی شوند. این بدان معنی است که حداقل به ۲۰۲ هزار دستگاه خودرو تجاری اعم از دیزلی و بنزینی در کشور نیاز اضطراری وجود دارد.

این طرح شامل ۲۸ هزار دستگاه اتوبوس شهری، ۱۲۰ هزار دستگاه کامیون و کشنده، ۶ هزار دستگاه کامیونت، ۴۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس می‌شد که متأسفانه به دلیل مشکلاتی که بر سر راه تولید و عرضه این خودروها در بازار داخلی وجود دارد، تا امروز حجم این نوسازی بسیار اندک بوده است. این در حالی است که در این آمارها تقاضای واقعی و روزانه این خودروها دیده نشده است. بنابراین می‌توان گفت تقاضای برای این خودروها در کشور رقمی بسیار بالاتر از ۱۲۰ هزار دستگاه کامیون و کشنده باشد.

تولید تنها ۵ هزار و ۸۴۰ دستگاه کامیون و کشنده

تجاری‌سازان ایران در یک سال گذشته تنها موفق به تولید بخش کمی از ۸۸ هزار و ۳۷۸ دستگاه انواع خودروهای تجاری سبک تا سنگین شده‌اند. این در حالی است که تمام این آمارها مربوط به خودروهای دیزلی نیست و سهم کشنده، کامیون و کامیونت از این خودروها در میان تجاری‌سازان ایران تنها ۵ هزار و ۸۴۰ دستگاه است.

بیشترین سهم از این آمار تولید طی یک سال گذشته مربوط به وانت‌هاست که بیش از ۸۰ هزار و ۵۴۸ دستگاه از آن‌ها در داخل کشور تولید شده است. لازم به ذکر است تقریباً وانت‌ها سهمی از بازار دیزلی کشور ندارند. تولید اتوبوس نیز در یک سال گذشته به ۹۴۴ دستگاه رسیده و سهم مینی‌بوس و میدل‌باس نیز از این بخش تنها ۷۸۹ دستگاه است. تولید نیز در میان خودروسازان داخلی کشور ۲۵۷ دستگاه بوده است.

ایران با آن که می‌توانست در سال‌های گذشته علاوه بر تولید و تامین بازار داخلی، به بخش صادرات هم بپردازد اما مشکلات بین‌المللی ایران باعث شد سهم این صنعت نه تنها از بازارهای خارجی بلکه از بازار داخلی نیز به حداقل ممکن برسد. حتی اگر خودروسازان تنها نوسازی ناوگان را تامین می‌کردند، در آمارهای جهانی سهم اندکی را به اندکی را به دست می‌آوردند. یعنی ایران می‌توانست سهمی کمتر از یک درصد (۰,۷ درصد) در بازار جهانی خودروهای تجاری باری و مسافری داشته باشد که به لطف تحریم‌ها همین اندک سهم را هم از دست داده است.

خودروهای دیزلی تا

سال‌های گذشته طرفداران بسیاری را به خود جلب کرده بودند. گرچه در حال حاضر با پیشرفت تکنولوژی و به‌منظور



فرانک آقاصفی

f.aghafasi@autoworld.ir

کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی، برنامۀ کشورهای بزرگ دستیابی به ناوگان بزرگ‌تر از سوخت پاک است، اما محصولات دیزلی هنوز هم در ناوگان سنگین و نیمه‌سنگین باری و مسافری در سراسر دنیا جایگاه خود را حفظ کرده‌اند و پیش‌بینی می‌شود حداقل تا سال ۲۰۳۰ این وضعیت در تمام کشورهای مستقر باشد و از آن به بعد شهرها و کشورهای پیشرفته رفته‌رفته از مدل‌های الکتریکی و هیبریدی بهره‌برند. فروش خودروهای دیزلی در سراسر دنیا به ۲۶ میلیون دستگاه در سال می‌رسد. از این آمارها متأسفانه ایران سهم چندانی را به دست نیاورده است. بازار کشور در سال‌های اخیر به‌رغم آن که نیاز بسیاری به خودروهای تجاری نو و تازه‌نفس دارد، اما به دلیل تشدید تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز با وقفه در خرید و فروش و حتی تولید یاورادات همراه بوده است.

آمار جهانی فروش خودروهای تجاری

آمارهای جهانی خودروهای تجاری دیزلی نشان از آن دارد که حجم فروش انواع خودرو دیزلی شامل مینی‌بوس، اتوبوس کامیون، کامیونت و تریلر در سراسر جهان سالانه به ۲۶ میلیون دستگاه می‌رسد. سهم بازار آمریکا به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین بازار خودروهای تجاری به حدود ۱۲ میلیون دستگاه از تجاری‌های دیزلی می‌رسد. بعد از آمریکا بازار آسیا بزرگ‌ترین بازار برای این خودروها شناخته می‌شود که حجم فروش خودروهای دیزلی در آن به ۸ میلیون دستگاه در سال می‌رسد. همچنین سهم فروش این خودروها در بازارهای اروپایی سالانه حدود ۴ میلیون دستگاه در دوبازار آفریقا و قزاقستان به حدود ۲ میلیون دستگاه است.

رونمایی از پیکاپ فورد ماوریک ۲۰۲۲

شود، ولی فورد ماوریک هیبرید در هر ۱۰۰ کیلومتر سیکل درون شهری تنها ۵,۸ لیتر بنزین مصرف می‌کند که از رانندگی در تمام سنگمن‌ها در بازار آمریکا، افرادی که تمایل به خرید مدل قدرتمندتر دارند، باید مدل اکویوست این پیکاپ را انتخاب کنند. این نسخه از یک پیش‌راننده ۲ لیتری توربوشارژ بهره‌بر می‌برد که قادر به تولید ۱۲۵ اسب بخار قدرت و ۳۷۶ نیوتون متر گشتاور است. نیروی تولیدی این پیش‌راننده توسط یک گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک به صورت استاندارد به چرخ‌های جلو و به صورت آپشنال به چهار چرخ منتقل می‌شود. این نسخه در هر ۱۰۰ کیلومتر سیکل ترکیبی ۹,۸ لیتر بنزین مصرف می‌کند. این خودرو به یک جلوپنجره عریض با چراغ‌های LED استاندارد C شکل شبیه به فورد اف ۱۵۰ مجهز شده است. سبک طراحی حوض بار، شیشه‌های جانبی و خط شخصیت بدنه فورد ماوریک مشابه با سایر پیکاپ‌های بزرگ‌تر فورد است. در قسمت عقب هم چراغ‌های بزرگ و در حوض بار با لوگوی ماوریک و فورد، دیزلینی شبیه به فورد نجر دارند. حتی نسخه XL پایه فورد ماوریک هم تجهیزات رفاهی و ایمنی جذابی ارائه می‌دهد. این نسخه به صورت استاندارد دارای یک نمایشگر لمسی هشت‌اینچی مالتی‌مدیا با رابط کاربری Sync4 در گاه اپل کار پلی و اندروید اتو است. فورد ماوریک در نسخه پایه هم دارای سیستم Co-Pilot360 فورد بوده که شامل ترمز اضطراری خودکار، جلوگیری کننده از برخورد در قسمت عقب، سنسور تور و نوربالای اتوماتیک است.

فورد در راستای تمرکز بر تولید اس‌یووی و پیکاپ و سایر خودروهای کامپکت، از محصول ماوریک ۲۰۲۲ خود رونمایی کرد. فورد ماوریک که برای رقابت مستقیم با پیکاپ هیوندای سانتا کروز توسعه یافته است، قیمت پایه‌ای معادل ۲۰ هزار دلار دارد و کوچک‌ترین عضو خانواده پیکاپ‌های این کمپانی محسوب می‌شود. این خودرو ۵۰۷۲,۴ میلی‌متر طول و ۱۷۴۵ میلی‌متر ارتفاع، ۲۸۲ میلی‌متر طول و ۶۱ میلی‌متر ارتفاع کمتری نسبت به پیکاپ فورد نجر دارد. فورد ماوریک تنها با یک استایل بدنه یعنی چهار در Crew Cab تولید می‌شود که طول حوض بار آن ۱۳۹ سانتی‌متر است. با این ابعاد، فورد ماوریک یکی از کوچک‌ترین پیکاپ‌ها در بازار آمریکا است که یقیناً توجه افرادی را که به خودروهای کراس‌اور علاقه دارند، به خود جلب خواهد کرد. فورد ماوریک روی همان شاسی جلو محرک اسکپ و برانکو اسپرت توسعه یافته و نسخه استاندارد آن از یک پیش‌راننده هیبرید بهره‌بر می‌برد که متشکل از یک موتور ۲,۵ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی با ۱۹۱ اسب بخار قدرت است. در این لحظه پیشینه گشتاور ترکیبی این سیستم هیبرید اعلام نشده، ولی همین سیستم هیبرید روی فورد اسکپ هیبرید به لطف بهره‌بردن از موتور الکتریکی کمکی گشتاور بالایی تولید می‌کند. این پیش‌راننده برای انتقال قدرت تنها با یک گیربکس اتوماتیک CVT کوپل شده است که نیرو را تنها به اکسل جلو منتقل می‌کند. شاید نبود سیستم تمام‌چرخ محرک موجب ناامیدی بسیاری از مشتریان این نسخه





تولید کنندگان خودروهای چینی خارج شد و حالا گروه بهمن با تجهیز خود به چند محصول جدید چینی عملاً به قطب جدید تولید کننده مدل های چینی تبدیل شده است تا در کنار مدیران خودرو و کرمان موتور، مثلث تولید کنندگان خودروهای جذاب چینی بازار را تشکیل دهد.

تا پیش از این، بخش عمده بازار خودروهای چینی در اختیار دو خودرو ساز خصوصی یعنی مدیران خودرو و کرمان موتور و دو خودرو ساز دولتی یعنی ایران خودرو و سایپا بود. اما با خروج برخی از شرکای چینی سایپا از حدود یک سال و نیم پیش از ایران، عملاً سایپا از قافله



مثلث رقابتی خودروسازان خصوصی بر سر بازار چینی ها

تحلیل analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا نوسان قیمت خودرو در بازار ادامه دارد؟

رفع تحریم ها به گونه ای است که به نظر نمی رسد در کوتاه مدت توافقی حاصل شود و حل این مساله نیاز به گذشت زمان دارد. بر این اساس نوسان قیمت کالاهای مختلف به ویژه خودرو در تابستان سال جاری دور از انتظار نیست.

روانی ایجاد شده در بازار سبب شده است این روزها شاهد نوسان بهای بیشتر انواع خودرو از پایین ترین سطح تا بخش های بالایی بازار باشیم و با توجه به شواهد، می توان گفت این وضعیت به نحوی در ماه های آتی نیز احتمالاً ادامه خواهد داشت. زیرا چشم انداز مذاکرات و

در طول دو ماه گذشته در قالب مطالب مختلفی در همین صفحه، به موضوع تغییر احتمالی قیمت ها بعد از انتخابات ریاست جمهوری یا باز دیک شدن به موعده بر گزاری آن پرداختیم و حال این پیش بینی درست از آب در آمده و افزایش قیمت ارز از یک سو و از طرف دیگر جو

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 کار کرد
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پرئوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هابیرید ۲۱۰۶
میتسوبیshi ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راولو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشروانه حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپور تیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
میتسوبیshi او تلندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیshi او تلندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS5 2017	جلو	هاچ بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نيسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کوئوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
تا ۳ میلیارد تومان													
فولکس واگن تیگوان	دو دیفرانسیل	Cross over	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۷.۸	۱۵۹۰	شتاب	بدون ایراد	۲۸۰۰	BMW X3 2014
بی ام دبلیو X1 2.5	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۶.۶	۱۶۱۵	هندلینگ	ظاهر نازیبیا	۲۹۰۰	BMW X3 2016
بی ام دبلیو 320	عقب	سدان	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۹۰	۸ اتوماتیک	۷.۶	۵.۳	۱۴۲۰	هندلینگ	آپشن های کم	۲۸۰۰	BMW 528 2014
تا ۷۵۰۰ میلیارد تومان													
لکسس NX300h	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2500	۱۹۷	۲۱۰	E CVT	۹	۷.۴	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۳۶۵۰	BMW X4 2015
لکسس NX200	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۴	۹.۸	۱۸۱۴	آپشن های زیاد	هندلینگ ضعیف	۳۷۵۰	BMW X4 2015
بی ام دبلیو X3	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۷	۷.۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	ظاهر قدیمی	۴۰۰۰	BMW X6 2011
بی ام دبلیو X4	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۴	۷.۴	.	شتاب و هندلینگ	فضای بار کم	۴۷۵۰	BMW X6 2012-3
بنز E250 AMG	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۱۱	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۷.۴	۶	۱۶۸۰	کیفیت ساخت و دوام	بدون ایراد	۵۲۰۰	S 350 2012
بی ام دبلیو M330	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵.۹	۶.۳	۱۴۳۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳۹۰۰	BMW 528 2016
پورشه ماکان	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۷.۲	۱۷۷۰	هندلینگ ولنت سواری	فضای کم ریف عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۴۲۸ کابریولت	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۶.۹	.	هندلینگ ولنت سواری	استهلاک بالا	موجود نیست	SL 500 2012
بی ام دبلیو I8	چهار چرخ	کوپه	موتور برقی ۱۵۰۰+	۳۶۲	۵۷۰	۶ اتوماتیک	۴.۴	۲.۱	۱۴۹۰	ظاهر بی نظیر	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰	مازراتی گرند کابریو
ولوو XC90	چهار چرخ	SUV	۲۰۰۰ توربو+ سوپر	۳۱۶	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۹	۷.۷	۲۰۲۵	بهترین در کلاس خود	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰-۵۵۰۰	کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۷۳۰	عقب	سدان مجلل	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۳	۶.۱	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۷۵۰۰-۴۴۰۰	S500 2011-12
بی ام دبلیو ۵۳۰	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۲	۶.۱	۱۶۱۵	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۵۸۰۰-۴۴۰۰	BENZ E250 2016
بنز E200 اتا ق جدید	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۳۰۰	۹ اتوماتیک	۷.۷	۶.۱	۱۶۰۵	بهترین در کلاس خود	قیمت غیر منطقی	۶۵۰۰-۵۵۰۰	S 350 2013
پورشه باکستر	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴.۹	۶.۱	۱۳۸۵	ظاهر بسیار جذاب	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2011 911
پورشه باکستر اس	عقب	کروک	۲۵۰۰ پکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۶.۱	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911



SUPER LEICHTLAUF

NEW PRODUCT

5W-30

بیشتر برانید



API SN

www.liqui-moly.ir

بالایی بر خوردار است. در واقع روغن هیدرولیک در سیستم نقش انتقال دهنده انرژی را بازی می کند. بنابراین در صورت نامرغوب بودن این روغن انتقال انرژی به خوبی انجام نشده و در نتیجه سیستم با اختلال یا توقف در کار کردن روبرو می شود. به طور کلی روغن های هیدرولیک بر اساس استاندارد ISO 6743 به ۵ سطح کیفی تقسیم بندی می شوند.

روغن هیدرولیک همچون روغن های دیگر با اختلاط «روغن پایه» و مواد افزودنی تولید می شود که با توجه به نوع روغن پایه و مواد افزودنی می تواند کاربردهای مختلفی در سیستم های گوناگون داشته باشد. روغن هیدرولیک را می توان پر مصرف ترین روغن صنعتی نامید. از این رو با توجه به مصرف بالا، کاربردهای متنوع و شرایط کاری گوناگون این روغن نیز از تنوع



انواع روغن هیدرولیک



برای جلوگیری از پدیده «ناک» در خودروهای دو کلاچه

BYD چین، اکتان بوسترهای «فوکس» را برای خودروهای ایرانی توصیه کرد



گیربکس دو کلاچه «DCT» پدیده ناک کردن به واسطه استفاده از کولر و سوخت با اکتان پایین با شدت بیشتری احساس می شود. بنابراین با توجه به درخواست مشتریان با چند شرکت معتبر توزیع کننده این مکمل ها هماهنگ کردیم و پس از بررسی فنی فقط گزینه هایی را در نظر گرفتیم که در کنار کیفیت بالا از نظر اقتصادی نیز برای مشتری جذاب باشد. این کارشناس شرکت کارمانیا در خصوص انتخاب فوکس به عنوان برند معتبر آلمانی گفت: «در زمان همکاری با شرکت چینی (بی و ای دی) مراحل تست محصولات عرضه شده توسط نمایندگی فوکس آلمان در ایران به صورت محلی انجام و تاییدیه آنها برای این محصولات اخذ شد. همچنین اصالت این برند آلمانی و قدمت آن به عنوان بزرگترین شرکت خصوصی در زمینه تولید انواع روانکارهای موتور و صنعتی دنیا باعث شده است مشتریان نیز به این برند اعتماد داشته باشند.» سهیلیان درباره طرح های بعدی کارمانیا برای عرضه روانکارها و محصولات فوکس گفت: «درباره عرضه سایر مکمل ها و حتی برندهای داخلی محدودیتی نداریم و اگر اطلاعات فنی (دیتا شیت) این محصولات با استاندارد در نظر گرفته شده توسط شرکت مادر و آنچه در محصولات فعلی ارائه می شود، یکسان باشد، امکان عرضه محصولات ساخت داخل را نیز داریم. در مورد عرضه سایر محصولات شرکت فوکس نیز پس از بررسی های لازم در خصوص میزان پیمایش ناوگان در حال گردش بی و ای دی و براساس نیاز مشتریان، طرح ویژه ای برای عرضه روغن موتورهای فوکس محتمل خواهد بود.» البته این طرح فقط شامل خودروهای گارنتی دار بی و ای دی نخواهد بود و تمام سدان های F3 new و شاسی بلندهای S6 به عنوان طرح وفاداری به محصولات گروه کارمانیا امکان دریافت این خدمات را تا ۱۷ مرداد ماه سال جاری خواهند داشت.

کارشناسان بی و ای دی چین با بررسی کیفیت اکتان بوسترهای موجود در بازار ایران، محصولات فوکس آلمان را برای استفاده در خودروهای شرکت کارمانیا در ایران انتخاب کردند. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» با گرم تر شدن هوا و استفاده از کولر باعث می شود افراد بسیاری به استفاده از افزودنی های سوخت روی بیاورند؛ اما دغدغه یک راننده حرفه ای انتخاب اکتان بوستر با کیفیت است تا به قطعات داخلی موتور آسیب نرساند. به رغم حضور برندهای معتبر اروپایی و حتی آمریکایی در بازار ایران، اما همیشه درباره اصالت و کیفیت آنها تردیدهایی وجود داشته؛ اینجاست که خودروسازان و نمایندگان برندهای خارجی در ایران می توانند چراغی در تاریکی برای این بخش از بازار به ارمغان بیاورند. طرح اخیر کارمانیا به عنوان نماینده رسمی و خدمات دهنده محصولات خودرو سازی بی و ای دی در ایران می تواند مثال خوبی در این زمینه باشد. رضا سهیلیان، مدیر بخش خدمات کارمانیا در تشریح طرح اخیر فروش افزودنی های سوخت خودرو به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «از ۱۷ خرداد به مدت ۲ ماه کارمانیا اقدام به عرضه افزودنی های سوخت آلمانی فوکس در حجم ۲۵۰ میلی لیتر، به همراه دو مدل مکمل و یک انژکتور شوی ساخت داخل با تخفیف ۴۰ تا ۵۰ درصد کرده است.» وی درباره دلیل ارائه چنین طرحی در این زمان گفت: «باتوجه به شروع فصل گرما استفاده مالکان خودرو از کولر افزایش یافته است و در خودروهای مجهز به



روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	درجه گرانبوی	محصول	تترکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	رافور	
-	0W20SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	درجه گرانبوی	محصول	تترکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	IS250	
-	0W20SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	0W20SN	NX200	
-	0W20SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	0W20SN	NX300h	
-	0W20SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	مگنا تک Magnatec	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	درجه گرانبوی	محصول	تترکت میتسوبیشی
پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)	ROYAL (10W40 SM)	مگنا تک Magnatec	10W40 SM	لنسر	
پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)	ROYAL (10W40 SM)	مگنا تک Magnatec	10W40 SM	اوتلندر	
پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)	ROYAL (10W40 SM)	مگنا تک Magnatec	10W40 SM	اوتلندر PHEV	
پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)	ROYAL (10W40 SM)	مگنا تک Magnatec	10W40 SM	میراژ	

TITAN FORMULA SM

روغن موتور بنزینی نیمه سنتزی با عملکرد فوق العاده بالا - مناسب خودروهای سواری بنزینی - دارای خواص پاک کنندگی و ضد سایش در موتور

گرید: SAE 10W-40

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir
fuchs.ir
۰۲۱ - ۷۱۱۶۴
www.aparat.com/fuchs.ir



سقف، حس خاص کوبه را به بیننده القا می کند و این طراحی سبب ماندگاری آن در نظر بیننده می شود و زیبایی خاصی از ولور را در ذهن ها به یادگاری می گذارد. C40 در حقیقت یک محصول کاملاً جدید و متفاوت از ولور برای آیندگان خواهد بود تا جایگاه ویژه ای در بازار داشته باشد. «مجله خودرو و په تازگی خبری منتشر کرده که ولور قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ پیش از ۶۵ درصد از محصولات خود را به الکتریکی و پلاگین-هیبرید تبدیل کند. این مساله به معنای گسترش و توجه هر چه بیشتر به این کمپانی به مدل های مانند C40 و برادر بزرگ ترش یعنی XC40 است.

در سال جاری میلادی بود که کمپانی خودرو سازی ولوو از نخستین کراس کوبه تمام برقی خود با نام C40 رونمایی کرد و این مدل بر پایه و پلت فرم کراس اوور کوچک و محبوب ولوو یعنی XC40 شکل گرفته که با تغییراتی در ظاهر و بدنه سعی در ایجاد انقلابی گسترده در بازار کراس کوبه ها دارد. تی جون، مدیر طراحی خارجی C40 در این باره می گوید: «ما با حفظ برخی نشانه های زبان طراحی ولوو مانند چراغ مشابه چکش (Thor) و خطوط تیز روی بدنه، سعی داشتیم زیبایی منحصر به فرد این کراس کوبه تمام برقی را حفظ کنیم. اما طراحی ستون C خمیده و کماتی بودن



ولوو C40؛ آینده موفق الکتریکی سوئدی

تلگرام

Telegram

مراقب خود و یتان باشید!

بسیاری از مالکان خودروها بر این باورند که علت خرابی پیشترانه خودروی شان کیفیت پایین قطعات استفاده شده در آن بوده و اگر چه ایمنی مطلب تا حدی درست است، اما نگهداری از خودرو و توجه به قطعات مصرفی آن نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. یکی از مواردی که اغلب مالکان به آن توجهی ندارند، تعویض کاتالیزور و کاتالیست خودرو است. زیرا! این قطعه برخلاف آنچه تصور می شود، نقش مهمی در روند کاری موتور دارد و در صورت به اصطلاح پر شدن، سبب خرابی های متعددی در موتور می شود. بسیاری از مخاطبان می پرسند که آیا برداشتن کاتالیزور برای پیشترانه مشکلی به وجود می آورد و این قطعه چه زمانی باید تعویض شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

کاتالیست مجموعه ای است که با توجه به قطعه میسد آن و ماهیت طراحی اش، گازهای سمی خروجی از موتور را به گازهای نسبتاً بی خطر تبدیل می کند و این قطعه همانند سایر قطعات موجود در خودرو، از عمر مفیدی برخوردار است و پس از کارکرد مشخصی باید این قطعه را تعویض کرد. زیرا در صورت اتمام عمر کاتالیست، روزه های این قطعه به اصطلاح در می شود و از حجم گازهای خروجی نمی کاهد. همین مساله سبب کاهش رانندگی و به اصطلاح خفگی موتور می شود.

ملتی

کاتالیزور قطعه ای است که با توجه به کارکرد آن و نحوه استفاده از خودرو، هر ۸۰ هزار کیلومتر برای خودروهای داخلی و هر ۱۰۰ هزار کیلومتر برای خودروهای وارداتی نیاز به تعویض دارد و به عبارت دیگر این قطعه به نوع سوخت مصرفی و مواد غیر استاندارد دیگر مانند اکتان بوستر بسیار حساس است. بنابراین در صورت استفاده از سوخت نامرغوب و اکتان بوستر، باید این قطعه هر چه سریع تر تعویض شود.

مولای

Message



۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای مانتری

۸۸۲۰۶۷۶۱



خرابی کمربند ایمنی

خودرو وارداتی مدل ۲۰۱۴ دارم که چند روزی بود کمربند ایمنی راننده به خوبی بسته نمی شد. با مراجعه به یکی از مراکز نصب آپشن، تکنسین مربوطه اعلام کرد که سه مدل آلمانی، تایوانی و چینی این قطعه برای خودروی من وجود دارد و من مدل آلمانی را انتخاب کردم و هزینه نسبتاً بالایی نیز پرداختم. اما پس از گذشت چند روز، دوباره مشکل عدم بسته شدن کمربند ایمنی به وجود آمد و با مراجعه به این مرکز و بررسی تکنسین، وی اعلام کرد که به دلیل عدم نگهداری صحیح این مشکل به وجود آمده است. پس از گذشت دو روز وقتی به نمایندگی خودرو مراجعه کردم، کارشناس فنی تشخیص داد که این قطعه از کیفیت بسیار پایینی برخوردار است و باید با نمونه فابریک تعویض شود.

علیپور-تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۳۳

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۴۳۴

به نظر شما علت اصلی تصادف با موتور سواران کدام گزینه است؟

- ۱- عدم دقت رانندگان خودرو
- ۲- عدم رعایت نکات ایمنی توسط رانندگان موتور سیکلت
- ۳- توجه نداشتن به مقررات راهنمایی و رانندگی

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم خدمات مراکز فنی را در دوران کرونا چگونه ارزیابی می کنید؟

در پاسخ به این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی خوب و ۵۹ درصد به گزینه دوم یعنی بد رأی داده بودند.



پیامک

SMS

روغن مناسب

چرا بعضی از پیشترانه ها روغن کم می کنند و برای خودروی بهترین ۵۰ چه روغنی پیشنهاد می شود و اگر سطح آن کم شود، چه اتفاقی می افتد؟

فراهانی-تهران

طراحی هر پیشترانه ای با پیشترانه دیگر متفاوت است و گاهی به دلیل طراحی خاص ساختمان داخلی موتور، مقداری از روغن آن تبخیر می شود. بر این اساس سطح روغن موتور در داخل پیشترانه کاهش می یابد و معمولاً هر کمپانی بر اساس طراحی خاص پیشترانه محصولش مقدار کاهش روغن موتور را بیان می کند. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت مهم ترین نکته در انتخاب روغن موتور، سطح کیفی API و گرید ویسکوزیته روغن است. بنا به توصیه کمپانی مربوطه، روغنی با سطح کیفی SM و ویسکوزیته 5W30 مناسب استفاده در موتور بسترن بی ۵۰ است و کاهش سطح روغن یا بی کیفیتی آن منجر به روانکاری ضعیف، گیرپاژ کردن یا یاتاقان زدن موتور می شود. در صورتی که موتور روغن بیش تری مصرف کند، باید سیستم کارتر و بخار روغن آن را کنترل کرد.

موتور سیکلت انژکتوری

موتور سیکلت بنلی ۲۵۰ سی سی تک سیلندر دارم و چندی پیش وقتی سوئیچ را در محل خود قرار دادم و استارت زدم، موتور روشن نشد. با مراجعه به یکی از تعمیرگاه های سطح شهر، مکانیک پس از بررسی موتور گفت که موتور سیکلت شما یاتاقان زده است. آیا این موضوع صحت دارد؟

گواهی-کرج

باتوجه به این که موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت رسانی انژکتوری است، این مشکل می تواند به دلیل خطای ECU یا واحد پردازشگر الکترونیکی باشد. زیرا محل قرارگیری ECU در موتور سیکلت های بنلی در زیر صندلی بوده و هنگامی که دو سر نشین روی موتور قرار می گیرند، احتمال پاره شدن یا قطع شدن یا حتی آسیب دیدن اتصالات ترسیمال های الکترونیکی موتور سیکلت وجود دارد.

زمانی که به اتصالات آسیب وارد شود، برق مورد نیاز سیستم که ECU منبع تغذیه آن است، به سیستم های الکترونیکی نمی رسد و موتور روشن نمی شود. توصیه می شود با توجه به نوع سیستم سوخت رسانی موتور سیکلت شما به تعمیرگاه هایی که موتور سیکلت انژکتوری تعمیر می کنند، مراجعه کنید.

چراغ شیشه ای

چرا در خودروهای جدید سطح چراغ ها را به جای شیشه از پلاستیک تولید می کنند و آیا این تغییر مواد در سطح چراغ ها سبب تغییر در میدان نوری نمی شود؟

همتای-تهران

در سال های اخیر با توجه به افزایش میزان تصادفات، کمپانی های خودرو سازی تصمیم گرفتند مواد برخی قطعات را تغییر دهند تا بعد از تصادف مشکلات ثانویه به وجود نیاید. یکی از معضلاتی که بعد از تصادف رخ می دهد، شکستن و خرد شدن کاسه چراغ های شیشه ای است که می تواند بعد از عبور خودروها از روی آن، منجر به وارد آمدن آسیب به لاستیک آن ها شود.

گاهی نیز تمیز کردن سطح جاده ای پر تردد با توجه به خرد شدن شیشه ها کار مشکلی است و این عوامل منجر به استفاده از چراغ هایی با سطح پلاستیکی شده و در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت استفاده از چراغ هایی با سطح پلاستیکی قطعا تاثیر منفی در میدان نوری تولید شده از خودرو دارد و اگر از جنس شیشه استفاده شود، این امر سبب بهبود میدان نوری و پرتاب بهتر نور چراغ خودرو و به محیط پیرامون خواهد شد.

استینگر؛ سدان اسپرت زیبای کره ای!

آلمانی ها را به چالش بکشید!

در نسخه های ۲۰۲۰ به بعد پیشترانه چهار سیلندر ۲.۵ لیتری خانواده اسمارت استریم نیز روی این خودرو قرار گرفته، اما موتورهای شش سیلندر وی شکل این خودرو زیر نظر آلبرت بیرمن طراحی شده است. نسخه مورد بررسی ما در این مطلب از موتور شش سیلندر وی شکل ۳.۳ لیتری T-GDI برخوردار است و این موتور با سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر، توربوشارژ و تغییراتی در سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها مواجه شده است. بنابراین حداکثر قدرت خروجی از این پیشترانه ۲۶۴ اسب بخار در شش هزار آرپی ام (دور در دقیقه) است.

همچنین این موتور حداکثر ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۱۳۰۰ تا ۴۵۰۰ آرپی ام تولید می کند. از سوی دیگر تغییراتی نیز در سیستم انتقال قدرت این سدان اسپرت خانوادگی توسط مهندسان کمپانی کیاموتورز اعمال شده است. گیربکس هشت سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی ZF آلمان، وظیفه انتقال قدرت به چهار چرخ را برعهده دارد و سیستم چهار چرخ محرک (دو دیفرانسیل) استینگر با مکانیزم الکترومکانیکی کار می کند که مانع هرز گردی چرخ ها و در نتیجه بهبود پرفورمنس خودرو می شود.

اگر چه سازه بدنه استینگر GT از آلومینیوم است، اما مجموع وزن این خودرو به ۱۸۵۰ کیلوگرم می رسد. بنابراین این خودرو برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت از حالت سکون، تنها ۴.۹ ثانیه زمان نیاز دارد. حداکثر سرعت این سدان اسپرت خانوادگی به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و رینگ های ۱۹ اینچی آلومینیومی نیز برای استینگر GT سال قبال سفارش است.

کمپانی کیاموتورز برای خریداران اروپایی هفت سال (یا ۱۵۰ هزار کیلومتر) گارانتی روی محصولش ارائه می دهد و از مهم ترین آپشن های رفاهی و ایمنی استینگر می توان به سیستم های هشدار نقاط کور، پیشگیری از برخورد از جلو، هشدار انحراف از مسیر، سیستم هوشمند محدود کننده سرعت، کروژ کنترل هوشمند، پیشگیری از برخورد از عقب و پارک هوشمند، سیستم کمکی رانندگی در اتوپان، خروج ایمن از خودرو و نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپلی و... اشاره کرد.

سال ۲۰۱۷ میلادی بود که کمپانی کیاموتورز از سدان کوبه اسپرت خود با نام استینگر GT رونمایی کرد. استینگر GT به عنوان یکی از محصولات متفاوت و البته جدید کیاموتورز شناخته می شد که سبک جدید طراحی این خودرو سوز را به رخ می کشید. استینگر شاهکار سرطراح سابق کیاموتورز یعنی پیتر شرایر بود و این سدان کوبه با خطوط تیز و تناسب بدنه، کاراکتر اسپرت و جذابی دارد. پروفیل خودرو به دلیل کاپوت نسبتاً کشیده، ستون C ضخیم و کشیده و فرم کماتی سقف، ظاهری مشابه خودروهای کوبه دارد و استینگر GT او را سال ۲۰۲۰ دستخوش تغییرات جزئی طراحان کیاموتورز قرار گرفت و با گرافیک جدید چراغ ها مواجه شد. LED های ال شکل دو گانه و زیر عدسی چراغ ها طوری طراحی شده که با خطوط نرم روی کاپوت و جلو پنجره عرضی (به اصطلاح پوزه ببری) چهره این خودرو را تهیجی می کند.

در نمای عقب استینگر GT نیز شاهد زیبایی محسوس هستیم. زیرا چراغ های پیوسته و حجم پردازش صریح روی در صندوق نمای زیبایی برای این سدان کوبه بهار مغان آورده است. همچنین طراحی آگزوهای دوپل در طرفین سپر عقب و دیفیوزر میان آن، جاشنی اسپرت بودن این خودرو را بیش تر می کند. رنگ مشکی پیانویی جلو پنجره، قساب آینه ها، ورودی هوای گلگیرها و دیفیوزر عقب، ظاهر استینگر را خاص جلوه می دهد. کابین این سدان اسپرت خانوادگی کره ای در سال ۲۰۱۸ به عنوان یکی از زیباترین کابین های سال معرفی شد و طراحی در پیچه های کروی شکل سه گانه در کنسول میانی، چیدمان خاص قطعات و داشبورد حجیم، فضای داخلی این خودرو را جذاب کرده است.

در نسخه های ۲۰۲۰ به بعد، این خودرو با نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای کنسول میانی و کلاستر (پشت آمپر) دیجیتالی با صفحه هفت اینچی عرضه شده است. در عین حال غربلیک فرمان GT، قرارگیری دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت آن، دسته دنده کوچک اسپرت و طراحی صندلی های اسپرت، رانندگی با استینگر GT را هیجان انگیز می کند. استفاده از سقف سانروف، مواد با کیفیت و چرم ناپا، کابین این خودرو را دلنشین جلوه می دهد و از دیگر بخش هایی که استینگر GT را خاص تر از دیگر مدل ها به نمایش می گذارد، قلب تپنده قدرتمند آن است. پیشترانه نصب شده روی استینگر GT توسط مدیر ارشد R&D و مهندس مکانیک اسبق کمپانی بامو یعنی آلبرت بیرمن طراحی و تولید شده است. اگر چه





محموله لاستیک‌های قاچاق در بهار توقیف شد



فرمانده انتظامی شهرستان بهار گفت: از یک کامیون باری ۴۶۳ حلقه لاستیک قاچاق کشف شد. به گزارش گروه استان‌های باشگاه خبرنگاران جوان از همدان، سرهنگ بزرگعلی نوری، فرمانده انتظامی شهرستان بهار افزود: مأموران ایست و بازرسی شهید زارعی شهرستان بهار هنگام کنترل خودروهای عبوری به یک دستسگاه کامیون باری حامل لاستیک خودرویی مشکوک شدند و آن را برای بررسی بیشتر متوقف کردند. وی افزود: «در بازرسی از این خودرو، ۴۶۳ حلقه لاستیک قاچاق کشف شد. به گزارش گروه استان‌های باشگاه خبرنگاران جوان از همدان، سرهنگ بزرگعلی نوری، فرمانده انتظامی شهرستان بهار افزود: مأموران ایست و بازرسی شهید زارعی شهرستان بهار هنگام کنترل خودروهای عبوری به یک دستسگاه کامیون باری حامل لاستیک خودرویی مشکوک شدند و آن را برای بررسی بیشتر متوقف کردند.»

حلقه لاستیک قاچاق و فاقد مجوز که ارزش آن‌ها توسط کارشناسان ۳ میلیارد ریال برآورد شده است، کشف و یک متهم در این خصوص به مراجع قضایی معرفی شد. سرهنگ نوری با بیان این که نیروی انتظامی با قاچاقچیان کالا و برهم‌زنندگان نظم اقتصادی جامعه برخورد قاطع و قانونی می‌کند، از شهروندان خواست در صورت مشاهده موارد مشکوک بلافاصله با مرکز فوریت‌های پلیسی تماس بگیرند.

تغییرات اخیر بازار بین‌المللی تایر به نفع خریداران نیست

گودیر هم تصمیم به افزایش قیمت تایرهای سواری گرفت



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

گودیر آمریکا تصمیم گرفته است قیمت تایرهای سواری در منطقه آمریکای شمالی را تا ۸ درصد افزایش دهد. این اولین اعلامیه افزایش قیمت محصولات گودیر در سال ۲۰۲۱ است. این تایر ساز که دفتر مرکزی آن در شهر آکرون قرار دارد، اعلام کرد این استراتژی شامل هر سه برند گودیر، کلی و دانلپ می‌شود و تغییرات از ابتدای ماه ژوئیه برقرار خواهد شد.

پیش از این نیز در دسامبر سال گذشته، قیمت دو برند اصلی این شرکت یعنی گودیر و دانلپ برای خودروهای سواری و وانت‌های سبک در ایالات متحده تا ۵ درصد افزایش یافت. این در حالی است که اخیراً برخی تایر سازان نیز اقدام به افزایش قیمت محصولات خود کرده‌اند. به عنوان مثال میشلن آمریکای شمالی نیز از ماه آوریل در برندهای میشلن، بی‌اف گودریج و یونی‌روبال؛ برای خودروهای سواری و وانت‌های سبک در آمریکا و

کانادا افزایش قیمت تا ۸ درصد را در نظر گرفت و حتی اعلام کرد ممکن است قیمت تا ابتدای فوریه تا ۵ درصد دیگر هم افزایش پیدا کند. آپولو تایر هندوستان هم محصولات برنوردشتاین را در ایالات متحده و کانادا تا ۵ درصد از ابتدای ماه مارس افزایش داد. آئینس تایر آمریکا نیز لیست قیمت محصولات برنورد گلکسی و پریمکس را از ابتدای ماه ژانویه تنظیم کرد.

برجستون آمریکا نیز افزایش قیمت ۸ درصدی را از ابتدای ماه آوریل در نظر گرفته بود. البته در مورد برجستون این رشد بها شامل تایرهای تجاری و حتی هزینه‌ری‌ترد کردن تایرهای تجاری هم می‌شد. از سوی دیگر شعبه آمریکای کانئینتال برای دو برند جنرال و کانئینتال وانت‌های سبک در ایالات متحده افزایش قیمت را از ابتدای ماه مارس در نظر گرفت. در نهایت باید به پیرلی اشاره کرد زیرا شعبه آمریکای شمالی آن هزینه

تایرهای تعویضی (داخل بازار) برای خودروهای سواری و وانت‌های سبک را از ابتدای ماه ژانویه افزایش داده اما مشخص نکرده است قصد دارد تا چه زمانی این روند را ادامه دهد. با وجود افزایش قیمت این ۷ برند به نظر می‌رسد در آینده برندهای دیگر هم به این جمع بپیوندند. اما به نظر می‌رسد تایر سازهای آسیایی تلاش بیشتری برای نگاه داشتن قیمت به منظور جلب نظر مشتریان داشته‌اند چون هیچ تایر ساز کره‌ای اقدام به اعلام برنامه افزایش قیمت نکرده، این در حالی است که شبکه تامین مواد اولیه این شرکت‌ها یکسان بوده و حتی آپولو تایر به عنوان یک شرکت هندوستانی که دسترسی بیشتری به منابع تامین مواد اولیه دارد نیز بر نامه افزایش قیمت را پیش گرفته است. به هر حال اگر روند افزایش قیمت‌ها همچنان ادامه داشته باشد، می‌توان انتظار داشت این تایر سازان هم طی شش ماه آینده اقدام به افزایش قیمت محصولاتشان کنند.

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندو	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا رآو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



جهت نمایش آدرس و اطلاعات مراکز اهدای خون روی استان محل سکونت خود در سایت www.ibto.ir کلیک نمایید





«دلایل فراخوانی این وسایل نقلیه به دلیل عملکرد ضعیف ترمز دستی است و همه وسایل نقلیه برررسی و در صورت لزوم، کالیبرهای ترمز عقب تعویض می شوند.»
بر اساس این گزارش، همه اقدامات برای دارندگان این وسایل نقلیه به صورت رایگان انجام خواهد شد و این ناظر همچنین تاکید کرد که نمایندگی رسمی میتسویشی در روسیه مالکان خودرو را از نیاز به تعمیرات مطلع خواهد کرد.

«آژانس تنظیم مقررات فنی و اندازه گیری فدرال روسیه اعلام کرد که شرکت «امام سی روس»، نماینده رسمی میتسویشی در روسیه، سه هزار و ۲۱۷ دستگاه خودرو میتسویشی «وتلندر» را فراخوان خواهد کرد.
به گزارش خبرگزاری «تاس» این نهاد ناظر در ادامه تاکید کرد که فراخوان مذکور خودروهای ساخته شده بین ماه مه تا سپتامبر سال ۲۰۱۶ را شامل خواهد شد. آژانس تنظیم مقررات فنی و اندازه گیری فدرال روسیه گفت:



فراخوان ترمزهای میتسویشی در روسیه

پدر صنعت لنت ترمز ایران در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

زیرپله‌های هاشناسه کالای لنت رانیز جعل می‌کنند

ما همکاری نمی‌کنند و ممکن است برخی تولیدکنندگان چنین مشکلاتی را تحمل کنند و برخی دیگر نتوانند. درصفت ما تولیدکننده‌گانی فعالند که برای تولید دوباره، باید وجه مربوط به کالای تحویل داده شده را بپردازند.

وضعیت بازار لنت در حال حاضر به چه صورت است؟
عرضه کالا در حال حاضر نیازهای داخلی را تامین می‌کند و به دنبال بازارهای صادراتی هستیم. در واقع عرضه در این صنعت بیش از تقاضاست و در حال حاضر قیمت محصول داخلی در بازار در مقایسه با نمونه مشابه خارجی آن مناسب تر است. در واقع تنها مشکل در این بازار، صنعت تولید زیرپله‌ای و نامرغوب تقلبی است و متأسفانه در این بخش محصول نامرغوب و بی کیفیت بسیار نام و آرم برندهای معتبر داخلی و خارجی تولید و عرضه می‌شود و مبالغ زیادی را از مصرف کننده دریافت می‌کنند. مصرف کنندگان نیز با این تصور که محصول خارجی باارز تر است، در خریداری کرده‌اند، غافل از این حقیقت هستند که این محصول بی کیفیت سبب کاهش ایمنی خودرو و نشان شده است. لنت ترمز کالای استراتژیک در خودرو محسوب می‌شود و اصل و با کیفیت بودن آن بسیار مهم است. با این تفصیل و وظیفه دولت و مسئولان مربوطه است که با این معضل برخورد اساسی داشته باشند. گاهی نیز کارگاه‌های زیرپله‌ای متقلب را تعطیل می‌کنند؛ اما این اتفاق مستمر نیست. باید مجموعه‌ای مختص جلوگیری از تولیدات زیرپله‌ای و تقلبی ایجاد شود تا نیازهای به پیگیری از سوی تولیدکنندگان نباشد و این مجموعه نیز مانع از تولید کالای تقلبی در بازار شود.

شناسه دار کردن کالاها تا چنانچه از ماهی تو انداز تولید این محصولات تقلبی جلوگیری کند؟
این سیستم از تولیدات زیرپله‌ای و تقلبی جلوگیری نخواهد کرد. به دلیل این که فرد متقلب و تولیدکننده زیرپله‌ای نیز از شناسه کالای یک مجموعه معتبر استفاده می‌کند. از سال‌های پیش که محصولات زیرپله‌ای ایجاد شد، مجموعه ما محصولات خود را در بسته‌بندی‌هایی با طراحی‌های خاص عرضه کرده است؛ اما باز هم متقلبین کالاهای بی کیفیت بسته‌بندی و طرح ما را نیز کپی کرده‌اند. حتی نمونه تقلبی هلوگرام‌های ما را در خارج کشور خریداری و شماره‌های که برای تایید صلاحیت کالا به مشتریان خود اختصاص داده بودیم که در صورت خریداری محصول برای اطمینان از اصالت کالا بتوانند با آن شماره تماس بگیرند را نیز کپی کرده‌اند.
بنابراین به جز این که مسئولان این گونه مسائل را بیشتر پیگیری کنند، راه دیگری وجود ندارد؛ غیر از شناسه کالا که باید شماره آن روی «یک پلیت» بنایه دستساز موسسه استاندارد برای پیگیری خریداران درج شود. سازمان استاندارد داماد نظر دارد شماره دیگری را زیر این شماره اضافه کند تا مردم از طریق آن وضعیت قطعه را پیگیری کنند. این در حالی است که تولیدکنندگان زیرپله‌ای این شماره را نیز کپی خواهند کرد و شناسه کالا جز این که تولیدکننده اصلی را به در دسر بیندازد، سود دیگری نخواهد داشت.



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

خودروسازان بسیار زیاد بوده و خودرو ساز با چانه زنی آن را کم می‌کند و در آخر حاضر به پرداخت همان رقم هم نیست و مدام پاسکاری می‌کند. این خودرو ساز به ما پیشنهاد داده که کالایی به ارزش یک میلیارد تومان دریافت کند و تنها ۶۰۰ میلیون تومان بپردازد؛ در حالی که بدهی قبلی خود را تسویه نکرده است!
مسئله ما با خودروسازان در شرایطی است که مشکلات بسیاری بر سر راه تولیدکنندگان وجود دارد و بانک‌ها نیز با

با ارز آزاد تهیه کنیم و هر زمان بانک مرکزی برای خرید این مواد ارز تخصیص داد، آن را جایگزین کنیم. حتی ممکن است در این مسیر گاهی پول ما بازگشتی نداشته باشد. متأسفانه از ارتباطات خود با برخی افراد و شرکت‌ها در خارج از کشور سفارش می‌دهیم؛ اما به محض ورود به کشور ماها در گمرک می‌ماند؛ چرا که بانک مرکزی ارز تخصیص نداده است. برخی مواقع نیز مجبوریم دوباره برای یک محصول (مواد اولیه) پول پرداخت کنیم. یعنی مواد اولیه را از کشورها

کشور است. از ابتدای سال جاری تا امروز ارز تخصیص نداده است و این موضوع چندماه دیگر مشکلات خود را نشان می‌دهد و کمبود آن در بازار مشهود خواهد بود. ما مواد اولیه را با استفاده از ارتباطات خود با برخی افراد و شرکت‌ها در خارج از کشور سفارش می‌دهیم؛ اما به محض ورود به کشور ماها در گمرک می‌ماند؛ چرا که بانک مرکزی ارز تخصیص نداده است. برخی مواقع نیز مجبوریم دوباره برای یک محصول (مواد اولیه) پول پرداخت کنیم. یعنی مواد اولیه را از کشورها

برای ثبات تامین مواد اولیه چه راهی وجود دارد؟
پاسخ این سوال در دست بانک مرکزی است و در سال جاری بیش از ۲۰ فقره ثبت سفارش داشته‌ایم که بانک عامل ما آن را برای بانک مرکزی ارسال کرده، اما بانک مرکزی هنوز اعتباری تخصیص نداده است. با توجه به اعتباری که فرورسندده خارجی برای ما قائل است، کالا را به گمرک ارسال کرده؛ اما چون ارز ندارد، مجوز ترخیص کالا را نداریم. در چنین شرایطی هم کالا در گمرک دپو شده و هم کارگر بیکار مانده است. در صورتی که با تخصیص به موقع ارز این مشکلات حل خواهد شد.
از دیگر مشکلات این صنف، نیاز به دریافت مجوز برای ورود برخی مواد اولیه از ارگان‌های خاصی مانند وزارت دفاع و وزارت اطلاعات است که به دلیل زمان بردن این پروسه، گاه کالا در گمرک فاسد شده و به تبع آن کارگر نیز بیکار شده است.

حجم طلب کل صنعت لنت از خودروسازان چقدر است؟
موضوع دیگر، مشکلات ما با خودروسازان است و پنج سال است که از برخی خودروسازان طلب داریم. اما به رغم پیگیری‌های ما، این وجه را نمی‌پردازند و قدرت خودروسازان بسیار زیاد بوده و بدهی‌های خود را پرداخت نمی‌کنند. همین امر سبب شده است ما نیز قطعه مورد نیاز آن‌ها را تامین نکنیم. این در حالی است که رقم طلب ما از

لنت ترمز کالای استراتژیک در خودرو محسوب می‌شود و اصل و با کیفیت بودن آن بسیار مهم است. با این تفصیل و وظیفه دولت و مسئولان مربوطه است که با این معضل برخورد اساسی داشته باشند. گاهی نیز کارگاه‌های زیرپله‌ای متقلب را تعطیل می‌کنند؛ اما این اتفاق مستمر نیست



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

صنعت تولید لنت ترمز در کشور طی سال‌های اخیر رشد و پیشرفت چشمگیری داشته و تعداد شرکت‌های تولیدکننده لنت به حدی افزایش یافته که میزان تولید در این بخش بیش تر از نیاز بازار است. با این وجود افراد سودجو محصولات بی کیفیت را با بسته‌بندی برندهای معتبر داخلی و خارجی به صورت زیرپله‌ای و غیر قانونی تولید کرده و به بازار عرضه می‌کنند. طرح شناسه دار کردن کالاها از جمله لنت ترمز بر این اساس بوده که دست این تولیدکنندگان متقلب را رو کند؛ اما آن طور که مدیر عامل یکی از بزرگ‌ترین واحدهای تولیدی لنت ترمز در ایران می‌گوید، افسراد متقلب حتی این شناسه‌ها را نیز جعل کرده‌اند. در خصوص وضعیت تقلب در بازار لنت و همچنین بحث تولید این قطعه در سال ۱۴۰۰ و مشکلات عدیده‌ای که در رابطه با تامین مواد اولیه داخلی و ارز برای مواد اولیه وارداتی وجود دارد باید علی‌الاجور دی، پدر صنعت لنت ترمز در ایران و مدیر عامل شرکت لنت پارس به گفت و گو پرداختیم. وی معتقد است در صورتی که نحوه تامین مواد اولیه اصلاح نشود و این مواد به دست تولیدکنندگان نرسد، کارگران بیکار خواهند ماند.

به نظر می‌رسد مشکلات تامین مواد اولیه در سال ۱۴۰۰ بسیار بیش تر از گذشته است؛ در این خصوص چه مشکلاتی وجود دارد؟

مشکل تامین مواد اولیه در سال‌های گذشته نیز وجود داشته؛ اما این موضوع در سال جاری تشدید شده است و به جز مشکل مواد اولیه که باید از طریق واردات تامین شود (با توجه به مشکلات ارزی و بخشنامه‌های متعدد در رابطه با واردات) متأسفانه در مورد مواد اولیه داخلی که شامل ورق آهن و کاتوچی می‌شود و باید از طریق بورس تامین شود نیز با مشکل مواجهیم و این مواد به افرادی داده می‌شود که آن‌ها را با قیمت بیش تری خریداری کنند. همین امر سبب شده است قیمت مواد اولیه افزایش یابد. این موضوع مغایر با مایشت مقام معظم رهبری در خصوص رفع موانع تولید است و این اتفاق به تولید داخلی لطمه شدیدی وارد می‌کند. در واقع وقتی دولت بهای مواد اولیه را از ابتدای سال تاکنون ۵۰ درصد افزایش داده، بخش خصوصی صدرصد بر قیمت آن می‌افزاید. مصرف کننده نیز زمانی که می‌داند فردا باید جنس را گران تر از امروز خریداری کند، بنابراین امروز بیش تر از نیاز خود، مواد اولیه خریداری می‌کند که این امر سبب بلوکه شدن سرمایه زیادی در این بخش می‌شود؛ در نتیجه قیمت مواد اولیه روز به روز افزایش می‌یابد.

برای بحث تامین ارز این مواد چه دشواری‌هایی وجود دارد؟
بانک مرکزی بهیچ‌یک از مواد اولیه که وابسته به خارج از

لنت پارس (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر	
		لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	<p>۱- قطعه بر کشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر کشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه بر کشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه بر کشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تر جیتهای از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مغرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیبر ترمز بر روی سطح لنت ترمز بر کشتی مشاهده نگردد</p>		۹۲۰,۰۰۰ (آبی)	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)		
		لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶				۹۲۰,۰۰۰ (آبی)	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو تیبیا		۵۸۶				۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶				۱۴۵,۰۰۰ (آبی)	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو پارس		۵۸۶				۱۴۵,۰۰۰ (آبی)	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو سمند بدون لوازم		۵۸۶				۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶				۱۶۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو سمند سورن		۵۸۶				۱۹۵,۰۰۰ (آبی)	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶				۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو ساینا		۵۸۶				۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۵۸۶				۲۴۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو دانگ فنگ H30		۵۸۶				۲۰۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو ۲۰۷		۵۸۶				۲۰۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
		لنت جلو دنا پلاس		۵۸۶				۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	



مزایای ویژه طرح «ترخیص فوق العاده خودروهای توقیفی»



فارسی: ترخیص فوق العاده خودروهای توقیفی، از ۱۸ خردادماه امسال آغاز شده و به مدت ۲ ماه ادامه خواهد داشت. بی تاثیر بودن عوارض آزادراهی و شهرداری از مواردی هستند که در این طرح گنجانده شده است.

رئیس پلیس راهور ناجا مزایای در نظر گرفته شده در این طرح ترخیص را اعلام کرد. سردار سیدکمال هادیان فر، رئیس پلیس راهور ناجا درباره اجرای طرح ترخیص فوق العاده خودروهای توقیفی در راستای صیانت از اموال هموطنان و کمک به اقسار آسیب پذیر گفت: «این طرح از تاریخ ۱۸ خرداد شروع شده

است و به مدت ۲ ماه ادامه خواهد داشت.» رئیس پلیس راهور ناجا با بیان اینکه هزینه حمل و توقفه بر مبنای نرخ سال ۹۴ محاسبه می شود، تصریح کرد: «بخشودگی جرایم دوبرابر شده، تقسیط یک ساله جرایم و تسهیل در ترخیص خودروهای فاقد معاینه فنی از جمله مزایای این طرح است.»

وی تصریح کرد: «بی تاثیر بودن عوارض آزادراهی و شهرداری از دیگر مواردی هستند که در طرح ترخیص فوق العاده خودروهای توقیفی در نظر گرفته شده است.»

خبر News



خیابان فدائیان اسلام، محور کسب و کار در جنوب شرق تهران

ایستنا: شهردار منطقه ۱۵ از ابلاغ طرح بازآفرینی محور فدائیان اسلام پس از سه دهه و تبدیل آن به محور فعالیت نوین کسب و کار در جنوب شرق تهران خبر داد. وحیدرضا انارکی محمدی با اعلام این خبر گفت: «این عرصه بخشی از مناطق ۱۲، ۱۵، ۱۶ و ۲۰ شهر تهران را دربرمی گیرد و در مجموع شامل مساحتی حدود ۵۳۷ هکتار است.»

شهردار منطقه ۱۵ افزود: «چند دهه است که این خیابان به رغم برخوردار از ظرفیت های کم نظیر پایتخت فریز شده و پر از بناهای متروکه، فضاهای خاکستری است که به آنها کم توجهی شده، به بیان بهتر جرات مداخله در آن به سبب طرح پهنه تجارت جهانی کاهش یافته و در بسیاری از موارد از بین رفته بود.»

وی اضافه کرد: «در طرح بازآفرینی خیابان فدائیان اسلام؛ از خیابان شوش تا بزرگراه بعثت راسته تجاری و بازرگانی، از بزرگراه بعثت تا آزادگان راسته ملل (تجارت، گردشگری و سکونت) و از بزرگراه آزادگان تا بلوار بسیج به راسته علم، فناوری و میراث صنعتی اختصاص خواهد داشت.»

محمد مهدی حاتمى

m.hatami@autoworld.ir

پیدا کردن جای پارک در تهران، همواره مشکلات خاص خود را داشته است. دستکم در یک دهه اخیر، شهرداری و شهسواری شهر پایتخت، شیوه های گوناگونی را برای افزایش تعداد جای پارک و البته پارکینگ های عمومی در شهر تهران آزموده اند که در میان آنها، نمونه های موفق و ناموفق هم دیده می شود.

تهران، شهری بی پارکینگ

تهران؛ شهری فشرده، پرجمعیت و شلوغ است و پیدا کردن جای پارک به ویژه هنگام اوج ترافیک، مصیبتی است که شهروندان تهرانی قطعاً آن را تجربه کرده اند. اکنون، برای ساخت هر یک واحد مسکونی در پایتخت، سازنده موظف است دستکم یک پارکینگ در زیر ساختمان تعبیه کند. با این همه، مشکل جای پارک، عمدتاً در مرکز شهر و در محلاتی که کاربری اداری دارند، حس می شود.

علاوه بر این، در محلات قدیمی تر و فشرده تر، از جمله در جنوب پایتخت، هزینه پارکینگ ساختمان (به صورت عرفی) حتی در معاملات واحدهای مسکونی هم در نظر گرفته نمی شود و مشمول معامله جداگانه است. بررسی خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» از وبسایت های خرید و فروش آنلاین نشان می دهد در این مناطق، برای خرید پارکینگ در ساختمان، خریدار باید بین ۵۰ تا ۷۰ میلیون تومان اضافه پرداخت کند. مشکل جای پارک، در برخی محلات همچون محله در که در شمال شهر و یا محله بامامیون در جنوب شهر، حتی دوچندان است. این در حالی است که شهرداری تهران، پس از آزمودن شیوه های گوناگون، در سال های اخیر دستکم برای این محله ها، یک راه حل نوآورانه، ابداع کرده است. راه حل

از پارکومتر تا پارکبان

با این همه، طرح های شهرداران تهران برای رفع کمبود جای پارک در دوره های مختلف، محدود به اینها نیست و در برخی موارد، طرح های پر حاشیه ای هم به میان آمده اند. از جمله در دهه ۱۳۷۰ شهرداری تهران با رونمایی از طرح هایی که در کشورهای مانند انگلستان اجرا شده بودند، در برخی خیابان های مناطق مرکزی تهران دستگاه های «پارکومتر» نصب کرد. مشکل دستگاه ها این بود که به غیر از حضور گاه و بی گاه افسران نیروی انتظامی، ضمانت اجرایی دیگری برای



با وجود اجرای طرح های متعدد، کمبود پارکینگ در تهران همچنان محسوس است

اندر احوالات شهری که «جای پارک» ندارد

خودروهای سواری و وانت، به ازای هر نیم ساعت (تا حداکثر ۳ ساعت) باید یک هزار و ۲۵۰ تومان هزینه بپردازند. پس از ۳ ساعت، هزینه هر نیم ساعت پارک به یک هزار و ۶۰۰ تومان افزایش پیدا می کند. هزینه پارک برای کامیونت و مینی بوس، مطابق شرایط بالا، به ترتیب، ۲ هزار و ۵۰۰ تومان و ۳ هزار و ۱۰۰ تومان است. با این همه، اجرای این فرآیند مشکلاتی دارد. به عنوان مثال، برخی شهروندان پیش از پارک، پلاک خودرو را می پوشانند تا مشمول پرداخت نشوند و مواردی هم گزارش شده که پارک کمتر از ۳۰ دقیقه، رایگان محاسبه نشده است.

ضمانت اجرایی، مهم تر از خود ماجرا

با این حال همچنان به نظر می رسد حل فصل معضل کمبود پارکینگ و جای پارک در تهران (و دیگر کلانشهر های ایران)، بیش از مدیریت سخت افزاری، به مدیریت نرم افزاری احتیاج داشته باشد. به عبارت ساده، مشکل در نبود ضمانت اجرای طرح های کنونی است. سیدجعفر تشکر هاشمی، معاون اسبق حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، در گفت و گو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو»، در مورد تجربه طرح های پیشین مربوط به پارکینگ و نبود ضمانت اجرایی دقیق در اجرای این طرح ها گفت: «در قانون طرح پارکبان ها آمده بود که مبلغ هزینه پارکینگ باید به شکل الکترونیک بین شهروندان و مأموران پارکبان مبادله شوند، ولی این اتفاق در بسیاری از موارد رخ نمی داد.» او ادامه داد: «در واقع، اگر در اجرای چنین طرح هایی به دنبال ضمانت اجرایی هستیم، باید سازوکار دقیقی برای مبادله الکترونیک هزینه پارک پیدا کنیم تا میزان شکایات از آن هم چندان زیاد نباشد. در گذشته به دنبال آن بودیم که شماره گذاری خودرو را به داشتن فضای پارکینگ برای خودرو مشروط کنیم. این در حالی است که برخی قوانین، از جمله در حوزه ساخت و ساز ساختمان ها هم باید به گونه ای تغییر کنند که سازنده بتواند بیشترین فضا را برای ساخت پارکینگ در نظر بگیرد. در کنار این موارد، موضوع تعیین تعرفه هزینه پارکینگ نیز اهمیت زیادی دارد و می تواند موجب تشویق سرمایه گذاران به ساخت پارکینگ های عمومی شود.»

دنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: افزایش مستمر قیمت کارخانه های خودرو ثبات بازار را از بین می برد.

حاضر جواب: ای آقا... ثباتی که در آن برای کسی نان و آب نباشد به چه دردی می خورد آخر!؟

تویوتا آلایندگی کارخانه های خود را تا سال ۲۰۳۵ به صفر می رساند.

حاضر جواب: ما هنوز در فکر کاهش آلایندگی های خودروهائیمان هستیم، آن وقت این چشم بادامی ها می خواهند کارخانه های خودروسازیشان را هم بدون آلایندگی کنند!

خودروهای پرنده تا ۲۰۲۴ می آیند.

حاضر جواب: پس در واقع از سال ۲۰۲۴ به بعد، شاعرها باید در سرودن اشعارشان بیشتر دقت کنند. چون چیزی که از آن بالا می آید، ممکن است کبوتر نباشد، بلکه یک خودرو پرنده باشد!

دبیر کانون انجمن های صنفی کامیونداران اعلام کرد: مشکلات لاسانتیکی کامیون داران همچنان پابرجاست.

حاضر جواب: این چسبی که در برخی مشکلات خودرویی ما وجود دارد، اگر با مهندسی معکوس ساخته شود، قطعاً قوی ترین چسب جهان خواهد شد!

قیمت خودرو طی چند روز گذشته در بازار در حالی صعودی شده است که شاعران همسایه بازار ارز به ثبات نسبی رسیده است.

حاضر جواب: دیگر صبر بازار خودرو هم حدی دارد... گیریم دلار خواست حالاحالاها جایش تکان نخورد!

پول خرید ۵۰ اتوبوس برقی تا پایان هفته نامین می شود.

حاضر جواب: این «تا پایان همین هفته» از آن وعده های است که زمان واقعی تحقق آن از وعده «سال دیگر همین موقع!» هم بیشتر است!

کلید قیمت خودرو گم شد.

حاضر جواب: یکی از همین سارقانی که در هر خودرویی راه سوتوته باز می کند، صدا کننید بدون کلید هم در قیمت خودرو را دو سوتوته باز می کند!

اتاق اصناف ایران: ثبت معاملات خودرو در دفاتر اسناد رسمی «اختیاری» است.

حاضر جواب: پس الان درباره ثبت معاملات خودرو در دفاتر اسناد رسمی سه گزینه وجود دارد: باید آنجا به نام بزنیم، نباید آنجا به نام بزنیم، اگر دلمان خواست آنجا هم به نام بزنیم! فعلاً و تا رسیدن گزینه های جدیدتر خدانگهدار!

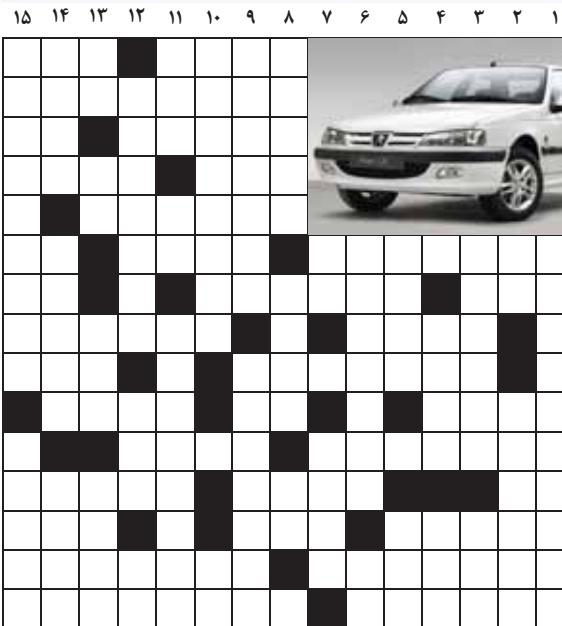
نخستین اکت فروش صنعت خودرو چین در ۱۴ ماه گذشته رقم خورد.

حاضر جواب: بالاخره بعد از ۱۴ ماه رشد، یک ماه هم استراحت لازم است دیگر! نفس شان برید از بس بالا رفتند!

پرسش اساسی درباره تکامل حمل و نقل از طریق خودرو این است که آیا در آینده ما همچنان به خرید ادامه خواهیم داد یا صرفاً زمانی که به آن ها احتیاج داریم اقدام به کرایه خودرو خواهیم کرد؟

حاضر جواب: آقا ایسن پیش بینی ها چیه؟ الان اگر این اتفاق بیفتد، می دانید چقدر دلال و محتکر و واسطه بیکار می شوند؟! شما جوابگوی بیکاری این همه شاغل هستید!؟

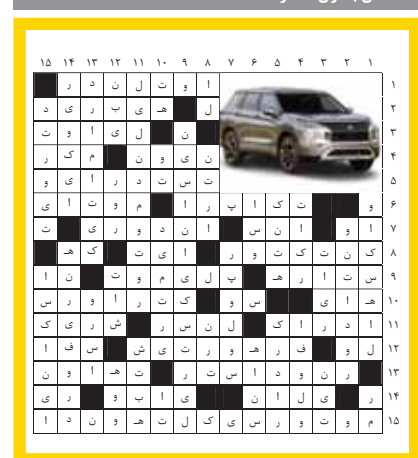
جدول شماره ۱۲۷۳ Cross Word



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۷۳



افقی

۱- پژوهشگر پندساز بازار ایران (تصویر) - کامیون آمریکایی ۲- برند ژاپنی در صنعت لاستیک جهان ۳- مدل قدیمی اوپل - موتور پرشتاب ۴- سایه بی آغاز - برقرار ۵- استاندارد می گویند ۶- محصول با کیفیت و مشترک ایران و فرانسه - موجود ۷- از حروف ندا ۸- چند تار ای - اصطلاحی است در موبایل سامسونگ - تبه کوچک ۹- نشان صفت عالی - هدایت کننده ۹ - یکی از محبوب ترین شاسی بلند های بازار ایران - دانایی ۱۰- آیت حضرت موسی (ع) - تکرار حرف آخر - به خودروهای سنگین می گویند ۱۱- شرکت داخلی اتوبوس ساز - نخستین پروتونی که به ایران آمد ۱۲- ضمیر سوم شخص منفصل - خودروسازی از کرمان - سامرای به هم ریخته ۱۳- این ون وارداتی در ایران مسافر کشی می کند - سخی - غربی ها به خودرو می گویند ۱۴- کارو تجاری ساز مجارستان - وانت ایران خودرو بود اما حرفی اضافه در آخرش آمد ۱۵- به نیزاز می گویند - شاسی بلند تازه وارد نسیان به بازار ایران.

عمودی

۱- کارشان جابه جایی مسافران داخل شهر است ۲- جنس به ظاهر قوی تر - یکی از ایالت های آمریکا ۳- خودروساز فراموش شده ژاپنی - سینمایی در آبادان که در حافظه تاریخی ماندگار شد ۴- جوانمردی - واحدی در قدرت الکتریکی ۵- جواهر وسط انگشت - نار در هم ۶- خودرو بارکش شهری - تاکسی با ظرفیت بیشتر ۷- قلب - همان کال است ۸- وانت بزرگ - مقابل کمی - از حروف ندا ۹- محصولی از کیاموتور - خودروساز کرمان ۱۰- یکسوساز در مدار برق - صریح ۱۱- جدا - کله - کشنده ایتالیایی که زامیاد آن را در بازار ایران عرضه می کند ۱۲- از صیفی های ویژه گرمای تابستان - اهلی شده است - هر گیم بازی تیس را می گویند ۱۳- ضمیر اول شخص جمع - واحدی در سطح - این شورولت زمانی در ایران تولید می شد - در زبان انگلیسی خودرو معنی می دهد ولی اینجا حرفی اضافه در اولش آمد ۱۴- خودروساز چینی که محصولاتش در بازار ایران حضور دارند - نوعی باتری خودرو - مدلی از نسیان ۱۵- بزرگ ترین تولید کننده خودروهای راهساز ی ساختمانی در جهان - این شرکت در ارومیه در ساخت کفی کشنده ها فعال است.



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۵ خرداد ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۴۳۴

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۳۷ ۲۶ اصفهان ۳۹ ۱۸ شیراز ۴۱ ۲۱ مشهد ۳۴ ۱۸ تبریز ۳۴ ۱۹ ارومیه ۳۴ ۱۶ رشت ۳۱ ۲۲ گرگان ۳۶ ۲۲ ساری ۳۳ ۲۱ شهرکرد ۳۶ ۱۲ اهواز ۴۹ ۳۲ یزد ۴۲ ۲۶ کرمان ۳۹ ۱۹ بندرعباس ۴۱ ۲۹ زاهدان ۳۶ ۱۹

بیل‌بورد

Billboard



مناسب برای دو نفر

این آجیلی تابستانی و جذاب توسط آژانس «bbdo» در کانادا برای کمپانی فور تو طراحی شده و در آن به این اشاره شده که این خودرو کوچک و زیبا برای حمل دو نفر عالی است.

ضرورت الکتریکی سازی

مجله طراحی خودرو در اواخر آگوست سال ۲۰۲۰ با یک ارزیابی دقیق اعلام کرد که کشورهایمانند کانادا، نروژ و سوئد با رشد چشمگیر و فرایند به سمت و سوی بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر حرکت می‌کنند و این به معنای رشد حدود ۲۰ درصدی در این بخش نسبت به پنج سال گذشته است. اگرچه کشورهای پیشرفته هر یک سعی دارند با سرمایه‌گذاری در این حوزه، آینده صنایع متعدد مانند خودرو و حمل‌ونقل را از آن خود کنند، اما در داخل کشورمان شاهد چنین تغییر و تحولی نیستیم و با نگاهی به عملکرد صنعت خودرو و موتورسیکلت‌سازی طی پنج سال اخیر، حرکت به سمت الکتریکی‌سازی را چندان جدی و پررنگ نمی‌بینیم. بسیاری از کارشناسان نیز نگرانی‌هایی دارند مبنی بر این که توسعه الکتریکی هیچ جایگاهی در صنعت حمل‌ونقل کشور ندارد. اما تنها دلیل، عدم سرمایه‌گذاری و توجه خودروسازان و تولیدکنندگان موتورسیکلت به این موضوع نیست، بلکه فرهنگ صحیح استفاده از وسایل حمل‌ونقل الکتریکی نیز در کشورمان ترویج داده نشده است. این در حالی است که دولت‌مردان در کشورهایمانند ژاپن، کانادا، سوئد و نروژ در این بخش سالانه سرمایه‌گذاری‌های کلانی می‌کنند تا فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل الکتریکی به مرور زمان تقویت شود. چراکه ما باید هواکره سالمی را که در حال حاضر از آن بهره‌مندی می‌بریم، برای نسل‌های آینده نیز حفظ کنیم. در آخرین که با کاهش آلاینده‌ها و جلوگیری از تردد خودروهای فرسوده و سرمایه‌گذاری بیش‌تر در زمینه تولید محصولات هیبرید و الکتریکی می‌توانیم در حفظ و نگهداری از محیط‌زیست و در نهایت بهره‌مندی از هوای سالم بیش از پیش موثر و فعال باشیم.

حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی

خبرنگار

مسابقات
مرکب‌ار

طولانی در میان آب و هوای طاقت‌فرسا و فوق‌العاده گرم آفریقا می‌شود. این مسابقه آفرود در شرایط بسیار نامساعد و سختی برگزار می‌شود و شرکت‌کنندگان باید از صحرای خشک، جنگل‌ها و فلات‌های آفریقایی گذر کنند. درجه حرارت در برخی نقاطی که رانندگان از آن‌ها عبور می‌کنند، به بالاتر از ۵۰ درجه سلسیوس می‌رسد.

کمتر مسابقه‌ای در جهان وجود دارد که به لحاظ هیجان به پای رالی‌سافاری آفریقا برسد. این مسابقه رالی هیجان‌انگیز هر سال در شرق آفریقا در مسافتی یک‌هزار کیلومتری برگزار می‌شود و دارای مراحل با محدودیت زمانی است که مسافت هر مرحله آن بیش از ۶۰ کیلومتر است. این مسابقه که رانندگان آن را به نام «سافاری رالی» می‌شناسند، شامل مسیرهایی

رالی سافاری
آفریقای شرقی

لنت‌پارس
PARS LENT
www.PARSLENT.com

با لنت ترمز پارس

جاده در دست توست