



ضرورت تعیین تکلیف ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بدهی صنعت خودرو در دولت آینده

## خودروسازان ۹ برابر ظرفیت تولیدشان بدهی دارند

فرید زاوه: مگر هر خودرو را چقدر می‌خواهیم بفروشیم که ۱۸۰ هزار میلیارد تومان طی ۲،۳ سال تسویه شود. بنابراین یا باید ورشکستگی را بپذیریم یا تورم ۴۰ درصدی را به مردم...

شرط حمایت صوری برخی خودروسازان برای ترخیص کامیون‌های کار کرده اروپایی: **۵۰۰ میلیون تومان پول بدهید، خدمات هم نخواهید!**  
متقاضیان این خودروها باید با صرف هزینه مضاعف خودرویی تحویل بگیرند که...  
۹ صفحه

۸۵ درصد ایرانی‌ها، خودروهای سیاه یا سفید رنگ را ترجیح می‌دهند  
**همه چیز درباره رنگ خودرو از سفید تا زردقناری**  
سفید، محبوب‌ترین رنگ بدنه خودرو در تمام جهان است. نظر سنجی‌های انجام شده...  
۱۵ صفحه

پیروزمیدان انتخابات ریاست جمهوری باید تعیین کند:  
**تولید ۲ میلیون خودرو با کدام منابع مالی؟**  
برنامه‌ها و تعریف منابعی که ما را به هدف تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو می‌رساند...  
۲ صفحه

## آیا تقاضای بالقوه در بازار خودرو بالفعل می‌شود؟ مشتریان بازار خودرو در انتظار معرفی رئیس جمهور جدید



۱۰۷ صفحات

- ۷ سن متوسط خودروها در کوردزد
- ۸ استفاده از هیدروژن برای ساخت فولاد محصولات ولوو
- ۸ خودروهای معروفی که در طول تاریخ کلاس عوض کردند
- ۱۱ احتمال حذف برنر و رنو مو تور «ZIK» تحت مالکیت جدید
- ۱۲ هیوندای ۱۳۰ افست بک N اسپرت خانواده گی: فلفل تند و تیز گرای!

استارت Start  
حسین نظریان  
رئیس شورای سیاست‌گذاری  
**الزامات توسعه در صنعت خودرو**  
توسعه صنعت خودرو امری دشوار است و سازوکارها و الزامات خاص خود را می‌طلبد. از یک قرن پیش کشورهایی که با عزم جزم و برنامه‌ریزی...  
۲ صفحه

تیترهای امروز Titles  
گروه خودرویی همچنان لیدر بازار سهام است  
**«خگستر»؛ جور کشی نمادهای بزرگ جاده مخصوص**  
۵ صفحه  
**کمپین مقایسه «هوز» و تایر «میشلن»!**  
۱۳ صفحه  
**برترین شرکت‌ها در پرداخت حق بیمه**  
۵ صفحه  
**برنامه‌ریزی قاره سبز برای آینده‌های سبز**  
۱۴ صفحه  
از افزایش بهره‌وری خودرو تا کاهش مصرف سوخت  
**شاسی‌بلندهای ایران خودرو با گیربکس‌های دو کلاچه می‌آیند**  
۴ صفحه

پارس لنت PARS LENT  
www.parslent.com  
آیا خودرویی را می‌شناسید که این شرکت لنت ترمز آن را تولید نکرده باشد؟؟

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

**ECO TRUCK**  
CJ-4 | CI-4 | CH-4

BEHTAM RAVANKAR  
www.btoil.co | btoilco | behtamfan





LED باریک در بالا، باز طراحی سپرها و چراغ‌های عقب جدید می‌شود. پروفیل جانبی خودرو نسبت به نسخه قبل بدون تغییر به نظر می‌رسد اما با این حال بیوک رنگ‌های جدیدی مانند نمونه ۲۰۰ اینچی منحصر به فرد را برای کراس اوور محبوب خود ارائه داده است. تصاویری که بیوک از انکلیو مدل ۲۰۲۲ منتشر کرده، متعلق به نسخه پرچم‌دار اونیر هستند که از جلو پنجره منحصر به فرد و سایر ویژگی‌های اختصاصی در داخل و خارج بهره می‌برد.

زانویه گذشته بیوک با انتشار دو تصویر بیرونی و بدون انتشار اطلاعات، پیش‌نمایشی از فیس‌لیفت کراس اوور فول سایز انکلیو را ارائه کرد اما حالا این برند آمریکایی نسخه به‌روز شده کراس اوور پرچم‌دار خود را معرفی کرده است. تغییرات انکلیو نسبتاً جزئی بوده زیرا فقط یک به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای هستند. مهم‌ترین تغییر انکلیو مدل ۲۰۲۲ در طراحی بیرونی آن است که شامل جلو پنجره بزرگ‌تر، چراغ‌های جلوی دوقسمتی جدید بادی لایت‌های



## تغییرات عمیق ظاهری برای بیوک انکلیو

## پیروز میدان انتخابات ریاست جمهوری باید تعیین کند: تولید ۲ میلیون خودرو با کدام منابع مالی؟

شفاف‌سازی در این باره، سیاست‌های خودروساز و قطعه‌ساز را برای پیشبرد تولید مشخص خواهد کرد. مقتدری در پاسخ به این پرسش که نحوه تامین منابع مالی تولید ۲ میلیون خودرو در شرکت‌های خودروسازی چیست، گفت: «پس از سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی مالی و اقدامات اساسی در مرحله بعدی قرار دارد و زیرساخت‌ها، ملزومات و منابع مالی برای تولید ۲ میلیون خودرو باید مشخص شود.»

وی ادامه داد: «پس از تدارک منابع و برنامه‌ریزی برای عملیاتی کردن اهداف، نوبت به اقدام می‌رسد و آن وقت است که مشکلات روزمره خودروسازان بیش از پیش رخ می‌نماید. زیرا برنامه‌ها و تعریف منابعی که ما را به هدف تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو می‌رساند، متفاوت از برنامه‌های مبتنی بر تولید یک میلیون دستگاه خودرو خواهد بود.»

قیمت‌گذاری خودرو و حداکثر در میان مدت باید آزاد شود عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی با اشاره به نحوه مدیریت شرکت‌های خودروسازی به‌عنوان یکی دیگر از استراتژی‌های دولت آینده گفت: «واگذاری این شرکت‌ها به بخش خصوصی یا تداوم وضعیت کنونی به طوری که همچنان تعیین مدیریت عامل و هیات‌مدیره خودروسازان در اختیار دولت باشد، یکی دیگر از مباحث است.»

وی در خصوص ضرورت تعیین تکلیف قیمت‌گذاری محصولات خودروسازان در دولت آینده اذعان داشت: «نحوه قیمت‌گذاری دستوری و تعیین تکلیف در خصوص واردات خودرو از دیگر موضوعاتی هستند که به استراتژی دولت آینده نسبت به صنعت خودرو مرتبط است و دولت در بدو امر باید این موضوع را به وضوح روشن کند که چه اهدافی را در ارتباط با صنعت خودرو در نظر دارد تا به تناسب آن تکلیف سایر اجزای این صنعت روشن شود.»

مقتدری در خصوص گمانه‌زنی‌ها پیرامون آزادسازی قیمت خودرو تصریح کرد: «به نظر می‌رسد اگر آزادسازی قیمت خودرو در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نباشد، در میان مدت باید عملیاتی شود. زیرا ۵۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته خودروسازان فشار مضاعفی را به این صنعت وارد کرده است و باید تدبیری برای آن اندیشیده شود.»

باتوجه به پشت‌سر گذاشتن مرحله رأی‌گیری انتخابات ریاست جمهوری، حال نوبت آن رسیده است که پیروز میدان

در خصوص مصائب کشور جزئیات برنامه‌های خود را اعلام کند. بسیاری کارشناسان معتقدند دولت آینده باید برای شفاف‌سازی استراتژی خود در خصوص صنعت خودرو با فعالان این حوزه تعامل کافی داشته باشد. در این صورت، دولت در سیاست‌های کلان خود، حمایت از خودروسازان و زنجیره تامین قطعات و مواد اولیه خطوط تولید را برای افزایش تولید و پیشبرد برنامه‌های آنان لحاظ خواهد کرد.

در همین زمینه سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو و کشور با اشاره به نبود سند چشم‌انداز در صنعت خودرو کشور گفت: «بزرگ‌ترین مشکل صنعت خودرو این است که استراتژی دولت در ارتباط با این صنعت روشن نیست. بدین معنا که سیاست‌گذاری‌های دولت و شیوه‌های تحقق اهداف تعریف‌شده مبنی بر تولید سالانه ۲ میلیون دستگاه خودرو برای مصرف داخلی و یک میلیون دستگاه برای صادرات، مشخص نیست.»

تولید ۲ میلیون دستگاه با شرایط کنونی دور از دسترس است این فعال و کارشناس صنعت قطعه‌سازی افزود: «صادرات خودرو به دلیل تحریم‌ها به حاشیه رانده شده و دستیابی به تولید ۲ میلیون دستگاه نیز با شرایط کنونی دور از دسترس است.»

وی با بیان این که سیاست‌گذاران دولت آینده، باید استراتژی خود را در ارتباط با صنعت خودرو روشن کنند، گفت: «جهانی‌سازی، تامین بازار داخلی، برخورداری از تکنولوژی روز دنیا، تیراژ تولید، نوع خودروهای تولیدی و تامین سلاک مصرف‌کنندگان مختلف یا شاید تداوم همین روند کنونی تولید، می‌تواند در فهرست برنامه‌های دولت آینده قرار بگیرد و در زمره سوالاتی است که پاسخ آن‌ها برای ما روشن نیست، در حالی که



نهاد علی بیگ‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

## الزامات توسعه در صنعت خودرو

کره و مالزی و کشور چین که با ما بوده‌اند روز نخستین ز ایران گوی سبقت را ربوندند

چه خودروها به ما صادر نمودند نیاز سالانه بازار خودرو ایران در حال حاضر حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه است ولی تولید مجموع خودرو در سال به زحمت به یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه می‌رسد که خود عامل بسیاری از نوسانات در بازار است. علاوه بر آن بازارهای صادراتی بزرگ همسایگان و کشورهای منطقه کاملاً در دسترس است که متأسفانه چیزی برای عرضه و حضور مداوم در آنها نداریم. توسعه تکنولوژی یک هم یکی از حلقه‌های مقفوده صنعت خودرو ایران است، در حالی که این کار باید به‌طور مداوم صورت گیرد و مستمراً پیگیری و اجرا شود، این الزام مهم و کلیدی جزو امور فراموش شده است. باید گفت فرصت‌های منحصر به فرد صنعت خودرو ایران از چهار دهه گذشته همچنان مورد بی‌مهری است. آری؛ تکنولوژی صنعت خودرو ایران از دنیا عقب‌تر است و در مقیاس جهانی نیست. در این باره حداقل باید با شرکت‌های پیشرفته و توسعه‌یافته خودرویی جهان پیمان‌های همکاری امضا و مبادله شود. هر چند در حال حاضر کاری بسیار دشوار است ولی می‌توان از طریق تولید تحت‌لیسانس یا سرمایه‌گذاری مشترک و... اقدام کرد.

فرجام سخن اینکه؛ نه سیاست‌گذاری درستی داریم و نه مدیریت کارآمد. با ادامه چنین شیوه و روش کاری باید همچنان شاهد پیشرفت و نوآوری‌های خیره‌کننده شرکت‌های بزرگ خودروساز جهان باشیم و افسوس فرصت‌های از دست‌داده را بخوریم. محض یادآوری می‌گویم؛ ایران همه‌گونه زیرساخت‌های لازم برای توسعه صنعت خودرو را دارد و تنها راه برای صرف‌فعل خواستن را کم دارد.

توسعه صنعت خودرو امری دشوار است و ساز و کارها و الزامات خاص خود را می‌طلبد. از یک‌قرن پیش کشورهای که عزم جزم و برنامه‌ریزی جامع و توسعه‌گرا وارد این عرصه شدند، پس از دو یا سه دهه توانستند به هدف‌های متعالی خود دست یابند و علاوه بر تامین نیازهای داخلی در بازارهای صادراتی نیز بلندآوازه شوند.

مقابل هستند کشورهایی مانند ایران که به‌رغم چندین دهه سابقه در این صنعت به دلیل عدم رعایت الزامات یا برنامه‌های جامع همچنان از دنیا عقب مانده‌اند و حرفی برای گفتن ندارند با گذشت این همه سال و برخورداری از انبوه حمایت‌ها هنوز قادر به تامین نیاز بازار داخلی نیستند.

مهم‌ترین الزامات توسعه صنعت خودرو را می‌توان اینگونه بیان کرد:

۱- تولید در مقیاس انبوه ۲- برخورداری از بازار بزرگ داخلی و در دسترس داشتن بازارهای صادراتی ۳- امکان دستیابی به تکنولوژی پیشرفته و به‌روز به‌طور مستمر. دستیابی به الزامات و شاخص‌های مذکور برای ایران کاملاً فراهم است.

اما به دلیل سیاست‌گذاری نامطلوب و مدیریت ناکارآمد همچنان از دنیا و حتی از کشورهای که هم‌زمان با ما شروع کردند، عقب‌تر هستیم.



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



## حداقل پیش پرداخت



تحویل فوری

اقساط ۵ ساله

TIGGO 7



۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

X55



۴ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل





## قطعات فیبر کربن در نسخه اختصاصی تویوتا سوپرا جدید



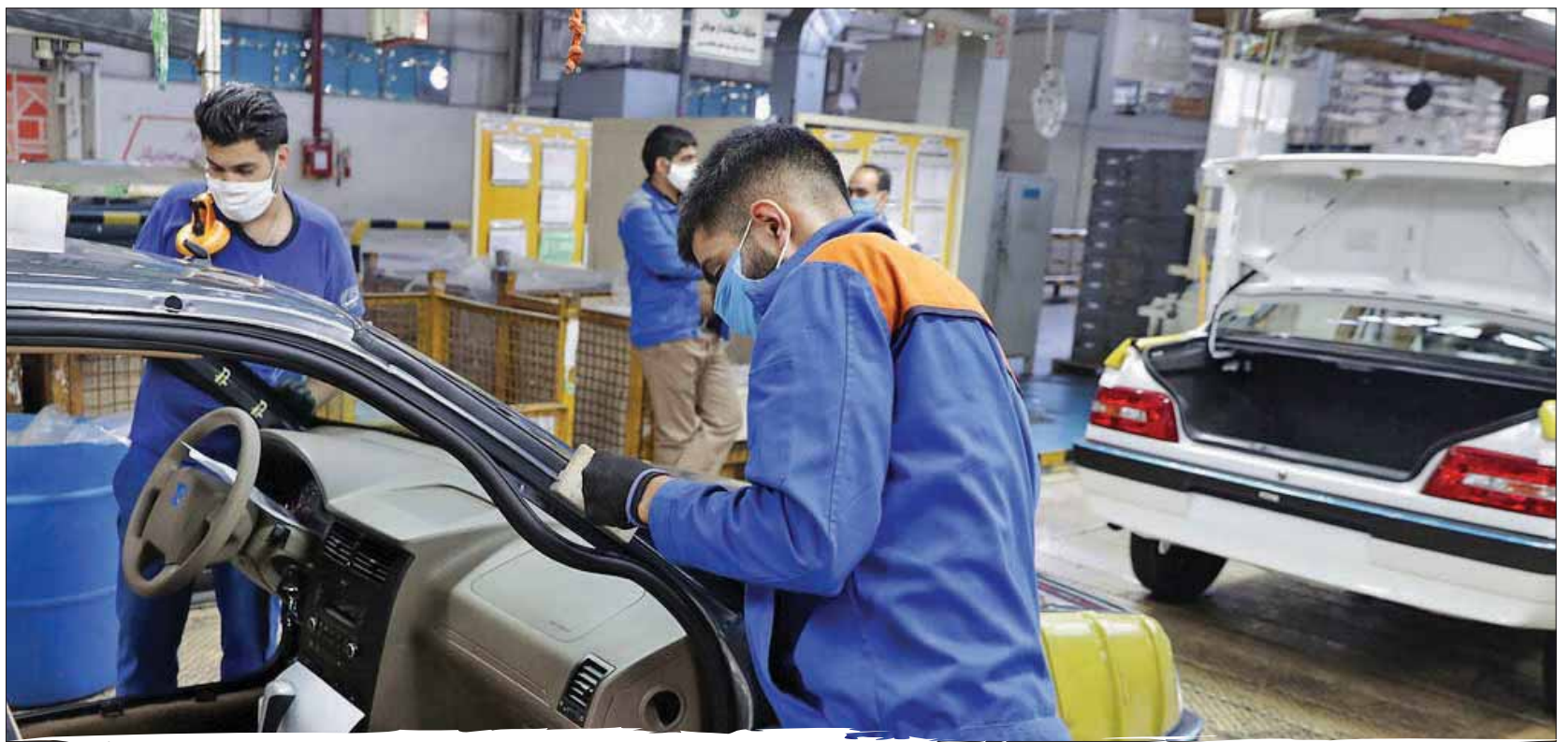
باور اینکه هنوز نیمی از سال ۲۰۲۱ را پشت سر گذاشته‌ایم اما خودروهای مدل ۲۰۲۲ در حال عرضه هستند، سخت است. برای طرفداران محصولات پر فروش تویوتا شاهد معرفی نسل جدید ۸۶ بوده‌ایم اما حدس می‌زنیم اخبار مهم تر به برادر بزرگ تر آن یعنی تویوتا سوپرا ۲۰۲۲ مربوط است. این موضوع اگر ساکن آمریکا باشید، بیشتر برایتان اهمیت خواهد داشت. با سوپرا A91-CF آشنا شوید! در همین ابتدا باید گفت حروف CF مخفف کلمات فیبر کربن است اما ما برای راحت تر شدن

کار از همان دو حرف استفاده می‌کنیم. فرمول تویوتا نیز ساده است: «کار را با سوپرا ۳۰ مدل ۲۰۲۲ شروع کن، قطعات فیبر کربن را برای اسپلیتر جلو، پانل‌ها، ورودی‌های هوا و... در نظر بگیر و اسپویلری نسبتاً قابل‌بندتر را نصب کن!» به این موارد باید رنگ‌های ۱۹ اینچی جدید با طرح مشکی مات و کابینی با طراحی مشکی و قرمز، تریم فیبر کربن و... را اضافه کرد. تویوتا صرفاً به دنبال تولید ۶۰۰ دستگاه از CF ایدشن بوده و آن‌ها را فقط در آمریکای شمالی عرضه خواهد کرد.

فعال و کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

# خودروسازان ۹ برابر ظرفیت تولیدشان بدهی دارند

دولت بعدی باید تکلیف ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بدهی خودروسازان را مشخص کند



## دولتی تعامل‌گرا در عرصه جهانی

ایسنا: سیدعباس عراقچی، معاون سیاسی وزیر امور خارجه و رئیس هیات مذاکره‌کننده ایران، پس از شرکت در انتخابات ریاست جمهوری در وین، درباره اهمیت شرکت مردم در انتخابات گفت: «انتخابات ریاست جمهوری یکی از ارکان نظام است و یکی از مهم‌ترین آنهاست. ریاست‌جمهوری رئیس‌جمهوری که حداقل چهار سال مدیریت کشور را در ابعاد اجرایی به عهده دارد، اهمیت بسیار زیادی دارد. امیدوارم انتخابات این دوره هم با مشارکت گسترده مردم، منجر به تشکیل دولتی شود که باعث عزت و افتخار جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌المللی با تعامل‌گرایی و تعامل عزتمندانه با بقیه کشورهای جهان شده و امیدوارم نتیجه انتخابات برای مردم ایران خیر باشد.»

## افزایش قیمت طلا و سکه

ایسنا: دبیر هیات‌مدیره اتحادیه طلا و جواهر تهران، ضمن اشاره به کاهش میانگین ۶۸ دلاری قیمت هر اونس جهانی طلا در هفته اخیر، از افزایش مجدد قیمت سکه و طلا در بازارهای داخلی به سبب نوسانات افزایشی نرخ ارز در داخل آن هم در عین کاهش شدید تقاضا خبر داد.

نادر بذرافشان گفت: «در هفته‌ای که گذشت با کاهش بی‌سابقه قیمت اونس جهانی روبه‌رو شدیم؛ هر چند طی چند ماه اخیر روند کاهش را آغاز کرده بود اما در این هفته شدت گرفت و به طور میانگین ۶۸ دلار کاهش پیدا کرد. به دنبال افزایش جهانی ارزش دلار، کاهش تقاضای جهانی برای خرید طلا هم در دنیا کم شد و در نهایت قیمت آن کاهش یافت.»

## بیش از هر کشوری به رزمراز نیاز داریم

ایسنا: پاشار راشدسی، فعال حوزه رزمراز گفت: «در شرایط تحریمی که نمی‌توانیم صادرات و واردات داشته باشیم، می‌توانیم از این امکان استفاده کنیم؛ انرژی‌های بی‌بیت‌کوین تبدیل کرده و با آن بیت‌کوین کالا و خدمات وارد کنیم، یا خدماتی که ایران تولید می‌شود مثل نرم‌افزارهای تولیدی را که می‌توانیم به صورت مجازی ارائه کنیم، صادر کرده و رزمراز دریافت کنیم.»

ایشان فرصت خوبی برای ماست. شاید بیشتر از هر کشور دیگری ایران به رزمراز نیاز دارد و اگر دولت جدید به این موضوع توجه کند، می‌تواند از این فرصت استفاده کرده و بهره بگیرد که به اقتصاد ایران نیز کمک خواهد کرد.»

## رشد نرخ تشکیل سرمایه ثابت در سال ۹۹

ایرنا: براساس آخرین داده‌های آماری بانک مرکزی، نرخ تشکیل سرمایه ثابت از منفی ۵.۶ درصد در سال ۹۸ به رقم ۲.۵ درصد در سال ۹۹ رسید. یکی از مولفه‌های مهم در این گزارش، تشکیل سرمایه ثابت ناخالص است. در دو حوزه ساختمان و خرید ماشین‌آلات صنعتی انجام شده است. کاهش نرخ تشکیل سرمایه ثابت ناخالص به معنای کاهش سرمایه‌گذاری در اقتصاد و بیانگر کاهش رشد اقتصادی در سال‌های آینده بوده و برعکس رشد این شاخص نیز به معنای افزایش سرمایه‌گذاری است.

## صنعت خودرو چه تاثیری بر تورم موجود در جامعه داشته و دارد؟

صنعت خودرو ایران در حال حاضر عامل تورم است. بنابراین سیاست‌گذاران باید به این نتیجه برسند که آیا می‌خواهند اقتصاد تورمی باشند و باز هم با چاپ پول برای زنده نگه داشتن این صنعت تلاش کنند یا خیر. در این شرایط فشار بیشتری به مردم تحمیل می‌شود. متولیان صنعت خودرو باید جواب مردم را بدهند، از حمایت‌های غیر ضروری از این صنعت دست بکشند، هر گونه انحصار را کنار بزنند و خودروسازان را با ایجاد رقابت رشد دهند. به هر حال این موارد، محورهای مهمی هستند که باید دولت آینده آنها را در رؤس کار خود قرار دهد. هر گونه تغییر در فعالیت‌هایی که خودروسازان تاکنون داشته‌اند، با اجرای احکام‌های گفته‌شده به نفع صنعت خودرو و متقاضیان است. در غیر این صورت برای حمایت از صنعت خودرو باید منتظر تورم‌های وحشتناک‌تری در آینده‌ای چندین دور باشیم.

## آیا این روند تنها در خصوص صنعت خودرو دیده می‌شود؟

خیر؛ این مشکلات فقط در خودروسازی وجود ندارد، بلکه به دلیل مدیریت غلط و سوءتدبیرها در همه زمینه‌ها مشکلات اساسی داریم. به عنوان مثال بحث تولید و تامین مرغ در ایران، به دلیل مدیریت نادرست تبدیل به چالش شده است. در ایران، ۲۸ هزار واحد مرغداری داریم و رتبه ششم تولیدکننده مرغ در جهان هستیم، اما کمبود مرغ باعث شده است هم این محصول گران و هم در شرایط بیماری کرونا باعث صف کشیدن مردم شود. پس ساختار مدیریتی کشور در امور اقتصادی نادرست بوده که از مرغ تا خودرو را با چالش‌های متعدد روبه‌رو کرده است، درحالی‌که اگر ساختارهای اقتصادی اعم از بانکی، مالیاتی و بحث قیمت‌گذاری و مردمی‌سازی و آزادسازی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی شکل بگیرد و دولت فقط یک ناظر باشد، نه چیز دیگر، قطعا در کمتر از ۱۰ سال به کشوری تبدیل می‌شویم که مردم در رفاه نسبی زندگی خواهند کرد. مدل‌ها و تجربه‌هایی در این زمینه وجود دارد؛ مثلاً در ترکیه، رومانی و کل اروپای شرقی و تمام کشورهای که خود را از قید کمونیسم رها کرده‌اند، این مدل به خوبی کار آمدی خود را نشان داده است. این کشورها به سمت بازار آزاد و کوچک‌سازی دولت و ایجاد دولت متمرکز مرکزی حرکت کردند. توجه و الزام به باقی‌ماندن بر این الگوهاست که باعث رشد اقتصادی و رفاه عمومی و کاهش تورم در این کشورها شده است. اگر خودروسازی دولتی باشد، قیمت‌گذاری‌ها دستوری بماند و توزیع رانت در این صنعت ادامه داشته باشد، همچنان مجبور خواهیم بود با چاپ پول و تحمیل تورم به مردم، به صنعت خودرو پول تزریق کنیم و اگر با همین دست فرمان جلو برویم، روزبه‌روز شاهد بدتر شدن حال صنعت خودرو کشور خواهیم بود.

است. به نظر می‌رسد باید پذیرفت این شرکت‌ها ورشکسته هستند و حداقل براساس مطالبات مردمی این شرکت‌ها را به حراج بگذارند. بحث بدهی به شبکه بانکی را هم باید به عنوان زبان شناسایی کنند. چرا که چاره دیگری وجود ندارد.

## آیا آزادسازی قیمت‌ها اصلاً بر این مساله تاثیر گذار خواهد بود؟

آزادسازی قیمت‌ها که باید اتفاق بیفتد و بحثی در آن وجود ندارد. این روند قیمت‌گذاری هم ناشی از اعمال مدیریت اشتباه در این صنعت بوده و البته یکی از نایخردی‌های مسیب این وضعیت، بحث قیمت‌گذاری دستوری است. اما همه مشکلات هم از این بابت نیست. موضوع این است که دوستان می‌گویند قیمت‌گذاری دستوری باعث این مشکلات شده، اما حاضر نیستند در این شرایط برخی سایت‌های تولیدی را تعطیل کنند. زیرا حداقل کار در شرایط دستوری این است که سایت‌های غیر اقتصادی را تعطیل کنند. بنابراین شرایط امروز خودروسازان به قیمت دستوری، تامین‌کننده دستوری و محل تولید دستوری و... بازمی‌گردد و مجموع همه این‌ها باید با هم حل شود. در این شرایط حتی اگر قیمت‌ها هم شناور شوند، اتفاق خاصی رخ نمی‌دهد. زیرا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان را نمی‌توان با قیمت شناور جبران کرد. مگر هر خودرو را چقدر می‌خواهیم به فروش برسانیم که ۱۸۰ هزار میلیارد تومان طی ۲.۳ سال پاک شود. بنابراین یا باید ورشکستگی را بپذیریم یا تورم ۴۰ درصدی را به مردم تحمیل کنیم.

## نوربالا

در این شرایط حتی اگر قیمت‌ها شناور شوند، اتفاق خاصی رخ نمی‌دهد. زیرا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان را نمی‌توان با قیمت شناور جبران کرد. مگر هر خودرو را چقدر می‌خواهیم به فروش برسانیم که ۱۸۰ هزار میلیارد تومان طی ۲.۳ سال تسویه شود. بنابراین یا باید ورشکستگی را بپذیریم یا تورم ۴۰ درصدی را به مردم تحمیل کنیم.

## وجود دارد؟

اگر قرار است مسیر ۸ سال آینده مسیری فعلی نباشد و این حرف‌ها مدام تکرار نشود، دولت بعدی و صنعت خودرو چاره‌ای ندارد جز این که بپذیرد در حوزه خودرو باید در مسیر تولید مقیاس‌پذیر حرکت کنیم. در تولید مقیاس‌پذیر اولین موضوعی که مطرح می‌شود این است که نمی‌توانیم بازار را به بازار داخلی منحصراً کنیم و تمرکزمان بر این بازار باشد. باید به بازارهای جهانی فکر کنیم. این روند در مورد مصرف‌کننده هم صدق می‌کند. محدود کردن مصرف‌کننده به بازار داخلی یک اشتباه کننده است که سال‌ها رخ داده و باعث شده است در حق و حقوق مصرف‌کننده اجحاف شود. بنابراین در این مسیر هم ما باید اجازه دهیم مصرف‌کننده خودش تصمیم بگیرد و هر محصولی که می‌خواهد خریداری کند.

## چگونه می‌توانیم به بازارهای جهانی وصل شویم؟ آیا با محصولات فعلی می‌توانیم در بازارهای جهانی جایی داشته باشیم؟

قطعا با این محصولات و با این سبک مدیریت نمی‌توانیم به بازارهای جهانی فکر کنیم. با این وضعیت مدیریت چه در سطح کلان و چه در سطح پایین‌تر نمی‌توان امید به آینده داشت. نخستین گام این است که باید فضا را باز بگذاریم تا هر فردی از هر جای دنیا که می‌خواهد بیاید و در صنعت خودرو ایران سرمایه‌گذاری کند. یعنی بتواند از امتیازات ذاتی بازار ایران مانند نیروی کار و انرژی ارزان استفاده کند. نباید به صرف این که می‌خواهیم از یک صنعتگر حمایت کنیم، راه را برای دیگران ببندیم. چالش بزرگ دیگری که وجود دارد، این است که از صنعت حمایت نمی‌کنیم، بلکه حمایت از صنعتگر را داریم. تمام حرف ما این است که همین چند نفری را که در بخش خصوصی پر و بال داده و به ابرترتوند تبدیل‌شان کرده‌ایم، حمایت کنیم و گرنه حمایت از صنعت و پشتیبانی از آن به این شکل نیست و قطعا با برخی مدیران فعلی نمی‌توانیم به آینده صنعت خوشبین باشیم. به نظر من در دولت بعدی باید یک اصلاح اساسی در این بخش اتفاق بیفتد.

## تکلیف بدهی‌ها چگونه مشخص می‌شود؟ آیا دولت بعدی هم باید پول چاپ کند؟

خودروسازان مانند نهادهای دیگر بودجه ندارند. پس در دنیای شرکت‌های دولتی قرار ندارند. بنابراین باید جذب سرمایه داشته باشند یا باید اعلام ورشکستگی کنند. در این صورت باید جواب شبکه بانکی، قطعه‌سازان و یک میلیون مشتری را هم بدهند. واقعیت این است که بدهی خودروسازان راه حل ساده‌ای ندارد و بسیار موضوع پیچیده‌ای است. راه افزایش سرمایه هم باز نیست. زیرا اگر هم کسی بخواهد ۸ برابر ظرفیت تولید سرمایه‌گذاری کند، حتماً می‌خواهد که ۲۰ سال بازار بسته را در اختیار بگیرد. بنابراین باید تعارف را کنار بگذاریم و بپذیریم نتیجه این نوع مدیریت، ورشکستگی و تورم عمومی



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

در آستانه تشکیل دولت جدید یکی از چالش‌های بزرگ پیش روی این دولت، صنعت خودرو است؛ صنعتی که تحت تاثیر قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌گذاری اشتباه به ورطه سقوط کشیده شده است و زبان بسیار زیادی را در کنار خود می‌بیند. چند دهه‌ها پیش از این تومانی بدهی انباشته، چند دهه‌ها از میلیارد تومان بدهی به قطعه‌سازان، هزاران خودرویی که باید به مشتریان تحویل داده شود و افزوده شدن بدهی‌های جدید با ادامه روند فعلی باعث شده است دولت بعدی با این چالش‌ها مشکلات صنعت خودرو مواجه شود؛ صنعتی که از یک سو دستوری است و از سوی دیگر برای سرپا نگه داشتن آن به گفته مدیران اقتصادی پول چاپ می‌شود، صنعتی که ناخواسته ۱۰۰ هزار میلیارد تومان رانت طی سال‌های اخیر در بازار توزیع کرده و به تازگی با تجدید ارزیابی دارای‌ها از ذیل ماده ۱۴۱ قانون تجارت فرار کرده و صرفاً در ظاهر ورشکسته نیست. به عقیده بسیاری کارشناسان اقتصادی، روند دستوری بودن قیمت‌ها و دولت بعدی در بازار خودرو و همچنین تزریق پول برای سرپا نگه داشتن این صنعت باعث تورم بزرگی در کشور شده است. حال این سوال مطرح می‌شود در چنین شرایطی دولت بعدی چه واکنش و رفتاری باید با صنعت خودرو داشته باشد. آیا قرار است همچنان با چاپ پول و وادار کردن بانک‌ها به پرداخت تسهیلات این صنعت را زنده نگه دارد یا قرار است اصلاحات اساسی در این صنعت داشته باشد و قیمت‌گذاری را آزاد و تولید صادرات‌محور را افزایش دهد. در همین زمینه با فرید زاده، فعال و کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

## بزرگ‌ترین چالشی که پیش روی دولت بعدی در بحث صنعت خودرو وجود دارد چیست؟ اصولاً دولت جدید چه مسیری را باید طی کند تا دچار اشتباه و تکرار اشتباه‌های گذشته نشود؟

بزرگ‌ترین چالشی که پیش روی دولت بعدی قرار دارد، تعیین تکلیف بدهی‌های خودروسازان است. رقمی که خودروسازان بدهکار هستند، بیش از ۸ تا ۹ برابر ظرفیت تولیدشان است. این یعنی رقم خروجی پول از ساختار خودروسازی‌ها بسیار بزرگ بوده است. بنابراین دولت بعدی باید تکلیف ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بدهی خودروسازان را مشخص کند.

## چه راهی پیش روی صنعت خودرو کشور و همچنین دولت برای سامان دادن به وضعیت صنعت خودرو





سرعی وجود دارند، خوب و کافی است؟ پر فورمنس i4 با توجه به استانداردهای پیشرفته‌های بنزینی قابل احترام به نظر می‌رسد. با این خودرو به راحتی می‌توانید از یک کامیون در سربالایی طولانی سبقت بگیرید. پر فورمنس i4 eDrive40 روی کاغذ با شتاب ۵.۶ ثانیه‌ای با i4 M50 که بسیار ارزان‌تر است، تقریباً برابری و مدل M50 نیز از این نظر با M3 کامپیتیشن دفرانسبل عقب‌شانه‌به‌شانه حرکت می‌کند. اما نکته مهم اینکه M50 فقط به مدت ۱۰ ثانیه می‌تواند حداکثر قدرت خود را ارائه کند و پس از آن خروجی پیشرفته‌ها به ۴۶۹ اسب‌بخار کاهش خواهد یافت.

اخبار مهم بام‌و برای سال ۲۰۲۱ معرفی محصولات الکتریکی i4 سدان و iX کراس اوور بوده‌اند. البته موضوع مهم‌تر مربوط به M50 14 می‌شود زیرا اولین خودرو الکتریکی تاریخ بام‌و با نشان M است. با پرداخت ۵۵۴۰۰ دلار می‌توان i4 eDrive40 را که دارای یک پیشرفته الکتریکی ۳۲۵ اسب‌بخاری و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت ۵.۷ ثانیه‌ای است، خریداری کرد. یک پله بالاتر به i4 M50 با قیمت ۶۵۹۰۰ دلار می‌رسید که از دو پیشرفته با قدرت ۵۲۶ اسب‌بخار و سیستم چهار چرخ محرک سود می‌برد و شتاب ۳.۹ ثانیه‌ای دارد. اما آیا این عملکرد در دنیایی که خودروهای الکتریکی بسبب



## توان برقی بام‌و i4 M50 به صرفه نیست!

## شاسی‌بلندهای ایران خودرو با گیربکس‌های دو کلاچه می‌آیند

میانگین تعویض دنده در این نوع گیربکس حدود ۸ میلی‌ثانیه است که از هر نوع دیگر گیربکس سریع‌تر است



عملکرد گیربکس‌های دو کلاچه

در محصولات خود استفاده کرده‌اند. در گیربکس‌های DCT، دو کلاچ موجود در سیستم توسط ابزار الکترونیکی و هیدرولیکی بدون دخالت راننده کار می‌کنند. در این حالت یا دو کلاچ که به صورت اختصار DCT نامیده می‌شوند، عملکرد ترکیبی از نوع دستی و اتوماتیک دارند. البته برخلاف دو گیربکس دیگر که عملکرد آن‌ها از نامگذاری مشخص بود، گیربکس دو کلاچه به معنی وجود دو کلاچ پدال زیر پای راننده نیست. جعبه‌دنده دو کلاچه در اصل یک نوع گیربکس اتوماتیک است که از دو کلاچ مختلف استفاده می‌کند و در بین علاقه‌مندان دنیای خودرو به گیربکس نیمه‌اتوماتیک، دستی بدون کلاچ و دستی خودکار هم معروف است. هر کلاچ در این سیستم به دنده‌های زوج و فرد متصل شده است؛ به همین خاطر می‌توان عملکرد آن را در قالب طرحی متفاوت از ترکیب دو گیربکس دستی هم تعریف کرد. در بیشتر این نوع گیربکس‌ها امکان تعویض دنده دستی بدون کلاچ هم وجود دارد که به همین خاطر گاهی به آن نیمه‌اتوماتیک هم گفته می‌شود. تا امروز، فولکس‌واگن و فورد بزرگ‌ترین خودروسازانی بوده‌اند که از گیربکس

دیدگاه‌های غیر کارشناسی در خصوص گیربکس‌های دو کلاچه محمدرضا بوسفی با اشاره به طرح برخی دیدگاه‌های غیر کارشناسی در خصوص استفاده از گیربکس‌های دو کلاچه یادآور شد: «استفاده از این تکنولوژی، به سبب قیمت ارزان آن نیست، بلکه در افزایش بهره‌وری خودرو و کاهش مصرف سوخت در محصولات تولیدی موثر است.» وی تأکید کرد: «فناوری موجود در تولید گیربکس‌های دو کلاچه، ضمن کاهش مصرف سوخت و به تبع آن کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی نسبت به نمونه‌های اتوماتیک AT، شرایط را برای رفع موانع و محدودیت‌های قانونی انتشار آلایندگی‌ها فراهم می‌کند.» معاون تحقیقات و مهندسی شرکت صنعتی نیرومحر که ادامه داد: «در گیربکس‌های اتوماتیک AT در حالت توقف خودرو با ترمز، تورک کانورت (مبدل گشتاور) همیشه در مدار و در حال مصرف انرژی است اما در گیربکس‌های دو کلاچه، کلاچ در حالت خلاص قرار می‌گیرد.»

### نوربالا

امکان بهتر تعمیرات در گیربکس‌های DCT بوسفی در خصوص طرح موضوعاتی مانند خراب شدن قطعه یا نوع تعمیر آن در این نوع گیربکس توضیح داد: «امکان تعمیرات در گیربکس DCT، به سبب تشابه آن با گیربکس دستی، بهتر فراهم می‌شود، به‌ویژه اگر دانش فنی آن بومی‌سازی و تولید آن در کشور انجام شود.» وی تصریح کرد: «در گیربکس‌های AT به دلیل اتصال دائمی پمپ و مبدل گشتاور به موتور بخشی از توان موتور مصرف می‌شود، ولی در گیربکس DCT ایران خودرو، موتور پمپ هیدرولیکی این کار را انجام می‌دهد و تنها در زمان تعویض دنده مورد استفاده قرار می‌گیرد که انرژی کمتری مصرف می‌کند.» بوسفی درباره تمهیدات دیده‌شده برای رفع مشکل افزایش دما در ترافیک و شیب در گیربکس، توضیح داد: «در این تکنولوژی کلاچ تر با سامانه کمکی حرکت در سربالایی (HSA) طراحی شده است که در شرایط ترافیکی روی شیب، سیستم ترمز به صورت اتوماتیک خودرو را در شیب ثابت نگه می‌دارد و مانع از عقب رفتن خودرو می‌شود و در نتیجه هیچ فشاری به کلاچ وارد نمی‌شود. البته برای سیستم، کلاچ تر و گیربکس سیستم خنک‌کاری نیز دیده شده است که سبب افزایش عمر کلاچ خواهد شد.»

### زاپاس Spare Tire

## دولت سیزدهم زمینه‌ساز جذب سرمایه ایرانیان خارج کشور باشد



باید زمینه تسهیل صدور مجوز کسب و کار را فراهم کرد. از سوی دیگر رفع مشکلات شهرک صنعتی و استفاده ظرفیت ۱۰۰ درصدی آن‌ها، سهولت در پرداخت تسهیلات بانکی و... از دیگر موضوعات مهم برای جذب سرمایه‌گذار است.» وی ساماندهی بازار فولاد را یکی دیگر از چالش‌های پیش روی دولت سیزدهم دانست و اضافه کرد: «از آنجا که مواد

حجت‌الایه فیروزی درباره چالش‌های پیش‌روی دولت سیزدهم در حوزه صنعت خودرو گفت: «یجاد انگیزه برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی و ترغیب ایرانیان خارج کشور برای سرمایه‌گذاری در ایران یکی از نیازهای کشور در شرایط کنونی است.» سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس افزود: «برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی در وهله نخست

### پیگیری يك موضوع

Follow up



آرمان خالقی قائم‌مقام دبیر کل خانه صنعت و معدن و تجارت

## تعامل مجلس و تشکل‌ها برای حل مشکل صنعت خودرو

نبود ثبات در اقتصاد کلان خودرو را از یک کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای تغییر داد و امروز به بازار این صنعت با کاهش نرخ دلار و اتفاقات سیاسی همچون مذاکرات برجام و انتخابات ریاست‌جمهوری در رکود قرار دارد. در یک سال اخیر با تشدید تنش‌ها در بازار خودرو، مجلس یکه‌مدان آمده است با استفاده از راهکارهایی همچون عرضه خودرو در بورس کالا و... به دنبال ساماندهی بازار این صنعت است. در ادامه آرمان خالقی، قائم‌مقام دبیر کل خانه صنعت و معدن و تجارت به بیان نظرات خود می‌پردازد.

### دلیل محقق نشدن اهداف خودروسازان در خصوص افزایش کیفیت و تیراژ تولید محصولات آنان چیست؟

شاید نبود ثبات اقتصادی و همچنین تصمیمات لحظه‌ای بازار خودرو را به جایی رسانده‌است که امروز در جایگاه یک صنعت شکست‌خورده قرار گیرد. اما تعامل مجلس، دولت و بخش خصوصی می‌تواند این صنعت را از بن‌بست‌های آزاد کند. البته جزئیات دقیقی از این طرح ندارم اما باید به این نکته توجه داشت که تحریک تقاضای بازار خودرو از تباطؤ مستقیم با قدرت خرید دارد.

### بازار محصولات خودروسازان به نوعی خارج از گسود بنگاه‌های خودروسازی مدیریت می‌شود، برای ایجاد ثبات در این صنعت چه باید کرد؟

در حال حاضر بازار خودرو را طبیعی نمی‌دانم. زمانی که خودرو از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شد، یعنی روند غیرطبیعی در بازار جاری است. برخی خودرو را کالایی برای سرمایه‌گذاری می‌دانند. متأسفانه این وضعیت همچنان بر بازار خودرو حاکم و دلیل آن هم نبود ثبات در اقتصاد کلان است. بی‌اعتمادی به اقتصاد باعث شده مردم برای حفظ ارزش سرمایه و پول خود به دنبال کالایی باشند که این سرمایه را حفظ کنند.

### برای حذف تقاضاهای کاذب از بازار خودرو چه باید کرد؟

امروز خودرو با هر قیمتی در بازار عرضه شود، برای آن تقاضا وجود دارد، در حالی که ممکن است برخی قیمت‌ها منطقی نباشد. متأسفانه امروز تعیین قیمت، کیفیت و بازار موضوعی به هم گره خورده‌اند. وقتی اجزای واردات خودرو خارجی داده نمی‌شود به نوعی بازار را به انحصار خودروهای داخلی در آورده‌ایم.

### نگاه View



احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران

## تضعیف تدریجی خودروسازان با قیمت‌گذاری دستوری

امیدواریم در دولت آینده شاهد معافیت صنعت خودرو از قیمت‌گذاری دستوری، صدور مجوز واردات مدیریت‌شده خودروهای سواری و خصوصی‌سازی واقعی باشیم. قرارگیری خودروسازان در مدار زیان‌دهی به طوری که در هر دستگاه، زیان چند ۱۰ میلیون تومانی بر خودروسازان تحمیل می‌شود، به تدریج توان مالی آنها را تضعیف کرده است. عدم توانایی پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و افزایش بدهی خودروسازان و در ادامه، ناتوانی قطعه‌سازان در تامین قطعات مورد نیاز خطوط تولید از نتایج این وضعیت است.

نزدیک به ۱۰۰ هزار خودرو ناقص در کف کارخانجات خاک می‌خورند. این وضعیت ناشی از زیان‌دهی خودروسازان است. به‌رغم پیگیری‌های مکرر خودروسازان، اراده‌ای بر اصلاح نحوه قیمت‌گذاری خودرو برای خروج خودروسازان از زیان وجود ندارد.

اگر قیمت‌گذاری خودرو بر اساس حاشیه بازار برای سیاست‌گذاران قابل پذیرش نیست، تعیین قیمت محصولات به اضافه سود اندک، موجب توقف زیان‌دهی خودروسازان و همچنین روند افزایشی بدهی آنها به قطعه‌سازان و در نتیجه تامین قطعات خودروهای ناقص خواهد شد.

هر چند قطعه‌سازان بر اساس ظرفیت‌ها، قطعات مورد نیاز خودروسازان را تامین می‌کنند اما به دلیل عدم پرداخت مطالباتشان، توان مالی آنها برای خرید مواد اولیه و تولید قطعه تحلیل می‌رود. دلیل اصلی کیفیت پایین خودروهای تولید داخل، سرکوب مالی یا همان قیمت‌های دستوری است، تصمیم‌گیری در خصوص قیمت خودرو در ستاد اقتصادی سران قوا صورت نگرفت، همچنین برگزاری چند جلسه در کمیسیون صنایع مجلس با حضور خودروسازان نیز تاکنون به نتیجه‌ای نرسیده است.

گویا اراده‌ای در راستای رفع مشکلات صنعت خودرو وجود ندارد و قرار نیست، تصمیمی در رابطه با اصلاح نحوه قیمت‌گذاری خودرو اتخاذ شود. زیان‌های انباشته دو شرکت ایران خودرو و سایپا از ۸۵ هزار میلیارد تومان عبور کرد و وزارت صمت نیز تاکنون اقدامی در راستای رفع معضل زیان‌دهی خودروسازان نداشته و با وجود ایرادات اساسی مترتب بر فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت، این شورا همچنان بر ادامه شیوه‌کثونی قیمت‌گذاری اصرار می‌ورزد.

### چند صفحه‌ای تر یا تک صفحه‌ای خشک؟

گیربکس‌های DCT از کلاچ‌های چندصفحه‌ای تر یا دو کلاچ تک‌صفحه‌ای خشک استفاده می‌کنند. در نوع تر، سیال موجود از ایجاد حرارت و اصطکاک زیاد جلوگیری می‌کند. در این طرح، گیربکس توانایی مدیریت گشتاورهای بالاتر از ۲۵۰ نیوتون‌متر را دارد. از طرفی در نوع خشک، نهایت گشتاور به ۱۵۰ نیوتون‌متر محدود است، اما مصرف سوخت بسیار بهینه‌تر خواهد بود. نوع تر در خودروهای پر فورمنس و قدرتمند و نوع خشک در مدل‌های شهری و اقتصادی استفاده می‌شود. یکی از بهترین مزیت‌های گیربکس‌های DCT تجربه‌ی رانندگی لذت‌بخش است. علاوه بر تعویض دنده سریع و اتوماتیک، امکان تغییر آن به حالت نیمه‌خودکار هم وجود دارد. میانگین تعویض دنده حدود ۸ میلی‌ثانیه بوده که از هر نوع دیگر گیربکس سریع‌تر است. شتاب‌گیری با خودروهای مجهز به DCT بسیار لذت‌بخش و بدون تکان شدید است که سواری را برای تمام سرنشینان، راحت‌تر می‌کند. اما شاید جذاب‌ترین مزیت آن برای خریداران خودرو، مصرف سوخت بهینه‌تر باشد. به دلیل اینکه جریان انتقال قدرت در خودروهای مجهز به DCT مداوم است، مصرف سوخت به‌طور قابل توجهی کمتر شده است. در واقع یک گیربکس ۶ سرعته DCT در برابر نوع دستی ۵ سرعته، حدود ۱۰ درصد سوخت کمتری مصرف می‌کند. سرعت بالای تعویض دنده، امکان انتخاب بین حالت تمام‌خودکار و نیمه‌خودکار و مصرف سوخت بهتر از برتری‌های منحصربه‌فرد گیربکس‌های DCT است. بسیاری از خودروسازان مانند فولکس‌واگن، لامبورگینی، کیا، بام‌و، بی‌وای‌دی، چری، مرسدس‌بنز، فراری، آلفارومئو، کرایسلر، هوندا، جنرال‌موتورز، هیوندای، نیسان، میتسوبی‌شی، رنو و... از این نوع گیربکس در محصولات متنوع خود استفاده می‌کنند.

خودرو به کالایی مصرفی نیاز امروزم جامعه است.» به‌زعم فیروزی دولت باید با برنامه‌ریزی‌های دقیق، سرمایه در گردش واحدهای تولیدی را که در حال حاضر با ظرفیت صد درصدی مشغول به فعالیت نیستند، تامین کند، با تحقق این مهم جهشی مناسبی در تولید و اشتغال رخ می‌دهد.»





## نسخه برقی فورد محبوبترین محصول الکتریکی



موتوسانگ مکای به عنوان نخستین محصول الکتریکی جدی فورد، ماه گذشته در بازار کوچک اما مهم نروژ به پر فروش ترین خودرو تبدیل شد. بازار این کشور به دلیل علاقه به خودروهای الکتریکی، به عنوان آژما بشگاه برای محصولات الکتریکی خودرو سازان شناخته می شود. سال گذشته در نروژ برای اولین بار فروش خودروهای الکتریکی از مدل های درون سوز بیشتر شد و در ماه می امسال نیز این خودروها ۶۰.۴ درصد از کل فروش در این کشور را به خود اختصاص داده اند. در می ۲۰۲۱ مجموعاً ۱۴۰۶۳ دستگاه خودرو در نروژ

به فروش رسید که افزایش ۷۵ درصدی نسبت به فروش ۸ هزار دستگاهی در می ۲۰۲۰ را نشان می دهد. در این ماه، موتوسانگ مکای با فروش ۱۳۸۴ دستگاه، به شکل چشمگیری حدود ۱۰ درصد کل فروش خودرو در نروژ را تصاحب کرده است. فروش کراس اوور الکتریکی فورد در این ماه افزایش داشته زیرا کل فروش آن در سه ماه نخست امسال تنها ۴۵ دستگاه بوده و حالا با احتساب فروش ماه می، کل فروش خودرو در چهار ماه اول امسال به ۱۴۲۹ دستگاه رسیده است.



رامین بیات

## گروه خودرویی همچنان لیدر بازار سهام است «خگستر»؛ جورکش نمادهای بزرگ جاده مخصوص

در آخرین روز از دادوستدهای گروه خودرویی در هفته گذشته نمادهای این صنعت بورسی روند نزولی را طی کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، گروه بهمن، نیرومحرکه، زامیاد، موتورسازان ایران خودرو، موتورسازان تراکتورسازی ایران، قطعات اتومبیل ایران، سایپا آذین، فنر سازی زر، کرمان خودرو و بهمن دیزل منفی خوردند و در مقابل نمادهای گسترش سرمایه گذاری

ایران خودرو، ایران خودرو دیزل، سرمایه گذاری رنا، صنایع ریخته گری ایران و آهنگری تراکتورسازی ایران مثبت شدند. این در حالی است که روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۷۳ هزار توبت معاملاتی ۲،۲ میلیارد سهم به ارزش ۵۳۸ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات هفته گذشته بالغ بر ۱۷۶ هزار میلیارد تومان شد.

### اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰،۴۹	-۱،۶۳	▼
سایپا	۱،۷۰۲	-۱،۴۵	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲،۵۱۸	۳،۴۱	▲
پارس خودرو	۱۰،۷۵	-۲،۵۴	▼
گروه بهمن	۱،۳۳۱	-۱،۹۹	▼
نیرومحرکه	۳،۴۷۲	-۴،۶۷	▼
زامیاد	۵،۵۹۰	-۴،۱۲	▼
مهر کام پارس	۱،۸۰۲	۰	-
ایران خودرو دیزل	۵،۶۸۱	۲،۸۸	▲
موتورسازان ایران خودرو	۵،۱۲۰	-۳،۷۶	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۹،۳۶۰	-۴،۶۸	▼
قطعات اتومبیل ایران	۱،۹۷۰	-۰،۲۵	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۰،۴۸۰	-۲،۴۲	▼
سایپا آذین	۲،۷۰۳	-۴،۰۸	▼
سرمایه گذاری رنا	۴،۴۷۲	۳،۶۶	▲
فنر سازی زر	۳۹،۹۲۰	-۰،۲۲	▼
فنر سازی خاور	۴،۱۸۳	-۰،۷۶	▼
صنایع ریخته گری ایران	۲،۵۹۸	۰،۷	▲
کرمان خودرو	۳،۲۵۹	-۰،۲۱	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۷،۷۵۰	۰	-
آهنگری تراکتورسازی ایران	۱۰،۸۲۰	۰،۱۹	▲
بهمن دیزل	۴۶،۲۵۰	-۰،۸۶	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۹،۸۱۰	-۴،۲	▼
صنایع تولیدی استادان ایران	۸،۲۵۱	-۰،۴۷	▼
تولید محور خودرو	۴۶،۴۳۰	-۰،۳۲	▼
مهندسی صنعتی روان فناور	۴۸،۱۸۷	۰	-
لنت ترمز ایران	۴۹،۷۶۰	-۰،۱	▼
رینگ سازی مشهد	۴۶،۶۵۰	-۰،۰۴	▼
کمک فترا بندامین	۲۵،۰۰۰	۰	-
رادیا تور ایران	۱۷،۶۰۰	-۰،۱۷	▼
سایپا دیزل	۳،۵۱۵	۰	-
ایرکا پارت صنعت	۲۰،۲۵۰	۰	-
چرخشگر	۱۲،۳۸۰	۰	-
سازه پویش	۶۰،۰۵۰	۰	-
لیزینگ کار آفرین	۲،۷۲۷	۴،۹۷	▲
لیزینگ رایان سایپا	۲،۷۲۳	۰	-
لیزینگ پارسینا	۳،۸۷۱	-۱،۳۸	▼
واسپاری ملت	۵۰،۰۰۰	-۴،۰۳	▼
بهمن لیزینگ	۶۰،۹۸	۴،۳۳	▲
لیزینگ ایرانیان	۱۰،۸۵۰	۰	-
لیزینگ خودرو غدیر	۲۲،۹۵۰	-۰،۱۳	▼
لیزینگ ایران	۹،۴۱۰	۰	-
لیزینگ صنعت و معدن	۱۰،۸۸۰	۰	-
ریل پرداز سیز	۴،۱۷۳	-۴،۵۷	▼
توکا ریل	۱۴،۰۵۵	۵	▲
تایداتو خاور میانه	۲۵،۶۹۰	-۰،۸۹	▼
رهشاد سفهان	۶۷،۹۵۴	۰	-
حمل و نقل توکا	۲۰،۴۸۰	۰	-
خدمات بندری سینا	۵۶،۷۲۲	-۰،۳	▼
حمل و نقل فارس	۴،۵۰۲	-۲،۵۵	▼
ریل سیر کوثر	۱۳،۵۸۱	-۴،۹۹	▼



### مقایسه VS محور ساز ایرانی در مقابل محور ساز آلمانی

هر سهم شرکت «محورسازان ایران خودرو» در بورس تهران ۵۱۲ تومان است، در حالی که شرکت آلمانی HANS PETER SCHULTE که قطعات مشابهی تولید می کند، یک میلیون و ۱۲۰ هزار تومان در برابر هر سهم است. شرکت محور سازان ایران خودرو که با نماد «خوساز» در بازار دوم بورس تهران حضور دارد، فعالیت خود را از سال ۱۳۴۳ شروع کرد و ابتدا، به تولید مینی بوس و اتوبوس پرداخت.

این شرکت سال ۱۳۷۳ تغییر ماموریت داد و با انتقال خطوط تولید مینی بوس به شرکت «زامیاد»، به تولید محور پیکان روی آورد و در ادامه، به تولید انواع محور (اکسل) خودروهای سبک و چرخ دنده این خودروها پرداخت. این در حالی است که قیمت هر سهم شرکت HANS PETER SCHULTE در آخرین روز معاملاتی، به حدود ۴۰ یورو (حدود یک میلیون و ۱۲۰ هزار تومان) رسید. این شرکت، یکی از تولید کنندگان قطعات از جمله محور خودرو در آلمان است.

### کدال نگر

- ریل پرداز نو آفرین در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۹۹ برای هر سهم ۱۱۱ ریال سود محقق کرد که به نسبت دوره قبل رشد ۳۸۶ درصدی داشته است.
- سهام شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو نزد بانک پاسارگاد توسط شرکت ایران خودرو رفع توقیف شد.
- بیمه حکمت صبا اعلام کرد در راستای اجرای مصوبه هیات وزیران مبنی بر افزایش سرمایه شرکت های بیمه ای گزارش توجیهی افزایش سرمایه را به هیات مدیره ارائه خواهد کرد.
- رادیا تور ایران در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۹۹ برای هر سهم ۹۸۰ ریال سود محقق کرد که به نسبت دوره قبل رشد ۳۷۶ درصدی داشته است.



### نماگر بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه آسیا	۱،۷۱۵	-۰،۰۶
بیمه کوثر	۱۲،۹۴۹	۲،۹۸
بیمه تجارت نو	۲۱،۲۴۰	۵
بیمه دی	۲۱،۱۸۲	-۴،۰۵
بیمه پاسارگاد	۱۰۰،۰۶۶	-۰،۰۶
بیمه دانا	۴،۱۴۴	-۴،۲۷
بیمه البرز	۳،۹۲۷	-۰،۶۱
بیمه نوین	۵،۱۳۱	۰
بیمه سامان	۱۸،۳۰۲	-۲،۲
بیمه ما	۸۰،۸۰	-۱،۵۸
بیمه ملت	۱،۲۲۰	۰
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰،۴۶۸	-۲،۹۳
بیمه خاور میانه	۵،۳۵۵	-۱،۹۲
بیمه سرمد	۵،۱۶۳	-۱،۸۸
بیمه حکمت صبا	۲،۸۷۵	۰
بیمه حافظ	۶۱،۳۳۴	۰
بیمه پارسینا	۷،۷۹۰	-۰،۳۸
بیمه اتکایی امین	۴،۲۴۱	-۰،۵۲
بیمه معلم	۴،۷۹۰	-۰،۰۲
بیمه باران	۵،۱۸۱	-۲،۲۵
بیمه رازی	۱،۱۴۱	۰
بیمه کار آفرین	۳۰،۱۵	۰
بیمه مین	۴،۹۱۶	۰
بیمه سینا	۳،۱۹۲	۰
بیمه تماون	۶۰،۶۱	۰

### رتبه های برتر شرکت های بیمه ای از لحاظ پرداخت حق بیمه

بر اساس گزارش های منتشر شده از سوی شرکت های بیمه ای در سال ۱۳۹۹، بیمه آسیا با حق بیمه پرداختی حدود ۸۴ هزار میلیارد ریالی همچون سال های پیشین رتبه نخست را بین شرکت های بیمه ای به خود اختصاص داده است. شرکت های بیمه دانا و بیمه پاسارگاد نیز به ترتیب با صدور حق بیمه ۶۹ هزار میلیارد ریالی و ۵۰ هزار میلیارد ریالی رتبه های دوم و سوم را در اختیار دارند که البته این رتبه بندی در سال های قبل تغییر نداشته است. شرکت بیمه البرز در این رده بندی از رتبه پنجم در سال ۹۸ به رده چهارم در سال ۹۹ صعود و جایگاه بیمه دی را تصاحب کرده است.

### پیش بینی

ارزیابی کلی معاملات بورس نشان می دهد بازار سرمایه در موقعیت مناسبی برای سرمایه گذاری قرار دارد و در مقایسه با سایر بازارهای رقیب، بدون در نظر گرفتن نتیجه انتخابات ریاست جمهوری می تواند گزینه مناسبی برای سرمایه گذاری در سال ۱۴۰۰ باشد. البته هنوز نمی توان پیش بینی دقیقی درباره بازار ارائه داد هر چند روند بازار با توجه به وضعیت فعلی می تواند صعودی باشد اما باید تا مشخص شدن نتیجه انتخابات صبر کرد و دید فعالان بازار سرمایه برای کوتاه مدت و میان مدت چه تصمیماتی را در زمینه سرمایه گذاری در بورس اتخاذ می کنند. از سوی دیگر باید گفت در بسیاری از سهام حاضر در بازار به خصوص نمادهای خودرو ساز و قطعه ساز فروشندگی خاصی وجود ندارد و بازار به نوعی به ارزندگی این سهام های برده است، بنابراین این نمادها مورد توجه سرمایه گذاران بورسی قرار خواهند گرفت.



۶۷،۰۸۰  
میلیارد تومان

### رشد درآمدهای عملیاتی

درآمدهای عملیاتی شرکت ایران خودرو در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۳۹۹، بالغ بر ۶۷،۰۸۰ میلیارد تومان بوده که با رشد ۱۰۱ درصدی نسبت به دوره مشابه سال گذشته همراه شده است. از سوی دیگر سایر درآمدهای عملیاتی نیز ۴ درصد رشد داشته اند. این در حالی است که نماد «خودرو» در این مدت به ازای هر سهم سودی محقق نکرده است.

۲۱۳۰٪

### افزایش سود

گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۹۹ برای هر سهم ۳۹۶ ریال سود محقق کرد که به نسبت دوره مشابه قبل رشد ۲۱۳۰ درصدی داشته، این در حالی است که سود عملیاتی نماد «خگستر» در این مدت بالغ بر ۱،۸۲۱ میلیارد تومان بوده که با رشد ۲۵۲۱ درصدی روبه رو شده است.



### رشد درآمدهای عملیاتی

سایپا در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۳۹۹، ۱۵،۹۸۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی داشت که ۱۸ درصد نسبت به دوره مشابه سال گذشته رشد داشته است. از سوی دیگر سایر درآمدهای غیر عملیاتی سایپا نیز ۲۶۸ درصد نسبت به سال ۹۸ با رشد همراه بوده اند. البته نماد «خسپا» در این مدت سودی را محقق نکرده است.



### رشد سودسازی

گروه بهمن در دوره ۱۲ ماهه منتهی به تاریخ ۳۰ اسفند ماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۱،۴۹۱ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۵۷ درصد افزایش داشته است. همچنین سود خالص نماد «خبهمن» در این مدت بالغ بر ۱،۴۹۱ میلیارد تومان بوده که با رشد ۳۵۷ درصدی مواجه شده است.





یک مدل **i7 eDrive45** محور عقب‌محرك به صورت پایه وجود دارد که نسخه‌های تمام‌چرخ‌محرك **i7 xDrive50** و **i7 M60** به آن پیوسته است. طبق همین گزارش، شایعه شده است که دومی بیش از ۱۵۰۰ اسب‌بخار قدرت دارد و سری ۷ تمام‌الکتریکی با تنظیمات مختلف باتری در اندازه‌های مختلف از ۸۰ تا ۱۲۰ کیلووات-ساعت ارائه می‌شود. سری ۷ جدید از نظر طراحی و همچنین سخت‌افزار با ارائه قدرت الکتریکی خاص، با نسل فعلی فاصله اساسی خواهد داشت.

بام‌و بار دیگر مشغول آزمایش نسل بعدی سری ۷ با روکش استتاری کامل در پیست نوربرگ است و عرضه آن در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ آغاز می‌شود. در حالی که روکش استتاری سنگین بسیاری از اسرار طراحی را پنهان می‌کند، چند مورد جدید قابل توجه وجود دارد که باید به آن‌ها اشاره شود. به عنوان مثال، با نگاهی دقیق به گلگیرهای جلو می‌توان به‌بال‌های کوچک با دوربین اشاره کرد. یک معادل کاملاً الکتریکی چندین بار توسط بام‌و تایید شده و نام **i7** را در یافت می‌کند. گزارش‌های جدید نشان می‌دهند



## جدیدترین تصاویر از بام‌و سری هفت جدید پیش‌از رونمایی در مونیخ

## 06 قیمت‌گذاری روی نسخه قابل عرضه فولکس‌واگن ID.4 در آمریکا

مدیرعامل شرکت فولکس‌واگن به‌طور رسمی اعلام کرد این شرکت در پی انجام برخی اهداف برای به‌دست آوردن بازار ایالات متحده است تا از این طریق بتواند به‌بازارهای قدرتمند دیگر دسترسی داشته باشد و شاهد اتفاقات فوق‌العاده و بسیار هیجان‌انگیز در این بخش باشد. قابلیت و اتفاقاتی که این شرکت آلمانی می‌تواند به‌وجود بیاورد و با گرفتن بازارهای جهانی این شرکت می‌تواند در بالاترین سطح ممکن به‌کار خود ادامه دهد و قطعاً شاهد به‌وجود آمدن فرصت‌های بسیار مناسب و فوق‌العاده هوشمندانه از سوی این شرکت خواهیم بود. ویژگی‌های بسیار خاص و همچنین فوق‌العاده محصولات این شرکت توانایی‌های آن را به‌رخ می‌کشد و می‌توان روی سری‌های تولیدی از سوی این شرکت حساب ویژه‌ای باز کرد که در بالاترین سطح ممکن ارائه شده‌اند. این مدل تمام‌برقی قرار است با قیمت ۴۳ هزار و ۶۷۵ دلار در بازار ایالات متحده عرضه شود.



## 01 استفاده از هیدروژن برای ساخت فولاد محصولات ولوو

به‌صفر رساندن آلایندگی به‌سوخت خودرو محدود نمی‌شود و تولید قطعات در زنجیره تامین نیز نیاز به انرژی پاک دارد. شرکت خودروسازی ولوو تصمیم گرفته است خودرو مفهومی (در حد طراحی که هنوز به‌تولید انبوه نرسیده) بسازد و در ساخت آن از فولاد «بدون سوخت‌های فسیلی» استفاده کند. در حقیقت این تصمیم بخشی از برنامه‌ریزی کلان‌ترین شرکت است که می‌خواهد تا سال ۲۰۴۰ از لحاظ آب و هوایی، آلایندگی صفر داشته باشد. به‌همین منظور نگاهش به‌سمت قطعاتی از خودرو رفته است که بدون کربن امکان تولید آن در حال حاضر وجود ندارد؛ به‌عنوان مثال، فولاد در حقیقت از ترکیب درصد خاصی از آهن و کربن تولید می‌شوند. نوآوری‌های اخیر در تولید هیدروژن به‌معنی آن است که به‌زودی تولید فولاد عاری از فسیل ممکن خواهد شد و شرکت **SSAB** آرایندی را طراحی کرده که تولید فولاد به‌کمک هیدروژن ممکن شده است. یعنی در تولید فولاد به‌جای ذغال سنگ از هیدروژن استفاده خواهد شد.

## 02 حراجی مک‌لارن F1 با قیمت بالاتر از ۱۵ میلیون دلار

مک‌لارن F1 بی‌شک مهم‌ترین سوپر کار دهه ۹۰ میلادی بوده است و هم‌اکنون فرصت مالکیت یک نسخه بسیار تمیز از این خودرو با کارکرد ۳۸۷ کیلومتری در حراجی پبل‌بیچ وجود دارد. احتمالاً این خودرو با قیمت فراتر از ۱۵ میلیون دلار فروخته خواهد شد و این خودرو با شماره شاسی ۰۲۹ شناخته شده و بیست و پنجمین مک‌لارن F1 تحویلی به‌مشتریان بوده است. بدنه خودرو دارای رنگ قهوه‌ای بوده و در کابین نیز ترکیبی از چرم قهوه‌ای تیره و روکش به‌کار رفته است. نخستین مالک این خودرو فردی ژاپنی بوده و این فرد خودرو را حفظ کرده، اما به‌ندرت آن را رانده است. خودرو مورد بحث سپس به آمریکا رفته است و حضور مک‌لارن F1 در حراجی‌ها و لیست‌های فروش به‌ندرت دیده می‌شود. اما این نسخه دارای وسایل جانبی به‌طور کامل بوده و خودرویی کاملاً خاص است. همچنین وسایل اصلی این خودرو در پائل کناری بدنه قرار داده شده است. حتی جعبه‌ابزار تیتانیومی با ظاهر طلایی و ساعت کمیاب تک‌مهر نیز در خودرو وجود دارد.



## 07 توقف عرضه هوندا ادیسه و لجن در ژاپن

هوندا روز گذشته از محصولاتی گفت که قرار است تولید آن‌ها متوقف شود. از میان آن‌ها می‌توان به‌سدان کلریتی و خودروهای محبوبی چون ادیسه و لجن اشاره کرد. با وجود این که پیش از این از توقف تولید کلریتی مطلع شده بودیم، اما در مورد ادیسه و سدان بزرگ‌تر لجن تا پیش از اعلام این خبر کسی از این تصمیم آگاهی نداشت. البته تصمیم آن‌ها برای ادیسه و لجن تأثیری بر عرضه آن‌ها در بازار ایالات متحده نخواهد داشت؛ چرا که خط تولید دیگری در آمریکای شمالی وظیفه تامین تقاضا برای این دو مدل را برعهده خواهد داشت. اما در بازار ژاپن ظاهر تقاضا به‌قدری کاهش یافته که تولید این محصولات به‌صرفه نیست. از سوی دیگر لجن در بازار آمریکا تا چند وقت پیش با نام اکورا RLX عرضه می‌شد که در سال ۲۰۲۰ تولید آن با این برند متوقف و با برند هوندا ادامه یافت. از مزایای لجن در بازار آمریکا می‌توان به‌سیستم هوشمند خوردن سطح آن ۳ اشاره کرد.



## 03 گوگل و ایمو ۲/۵ میلیون دلار دیگر سرمایه جذب کرد

وایمو به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه آلفابت (که مالک گوگل نیز هست) اعلام کرده برای توسعه فناوری نقل و انتقال بدون دخالت راننده ۲/۵ میلیون دلار دیگر بودجه دریافت کرده است. این سرمایه البته به‌صورت مستقیم از آلفابت دریافت نشده و شرکت‌های دیگری همچون کالیکو، کپیتال جی، جی‌وی، ورلی، ایکس، اندرسون هوروتو، اتونیشن، کانادا پنسیون، فیدلیتی منیجمنت، مگنا اینترنشنال، شرکت سرمایه‌گذاری موبلا، پری کرک کپیتال، سیلور لیک، بنیاد تی-راو، پریس، تاسک، تایگر گلوبال و البته بخشی از آن توسط آلفابت تامین شده است. مورسیو پینیا، قائم‌مقام مدیرعامل وایمو در حوزه ایمنی درباره این که چرا وایمو، شرکت زیرمجموعه گوگل دیگر از واژه «خودران» برای هیچ‌یک از محصولات فعلی‌اش استفاده نمی‌کند، توضیح می‌دهد. وی می‌گوید: «ما از ابتدای امسال (۲۰۲۱) استفاده از اصطلاح «خودران» را از دایره واژگانمان حذف و به‌جای آن اصطلاح «رانندگی اتوماتیک خودمختار» را جایگزین کردیم.»



## 04 آغاز ارسال فورد برانکو جدید برای تحویل به مشتریان

سرنجام فورد نخستین مدل‌های تولیدی از برانکو جدید را به‌نمایش می‌گذارد. ایالات متحده ارسال و تحویل آن را به‌مشتریان آغاز کرده است. مدل‌های کاملاً جدید دو و چهار در فورد برانکو مدل ۲۰۲۱ در کارخانه مونتاژ میشیگان ساخته می‌شوند که اخیراً با سرمایه ۷۵۰ میلیون دلاری توسعه یافته و ۳۷۰۰ شغل جدید در آن اضافه شده‌اند. مشتریان می‌توانند از بین طیف وسیعی از لوازم جانبی مانند راک سقف، نوار سافاری سپر جلو و بسته‌های گرافیکی بدنه نیز برای خودرو خود دست به‌انتخاب بزنند که این لوازم در یک مرکز دیگر در کنار کارخانه مونتاژ میشیگان نصب می‌شوند. طبق گفته فورد بیش از ۱۲۵ هزار مشتری قبلاً برانکو را سفارش داده‌اند و کل رزروها در ایالات متحده و کانادا نیز از ۱۹۰ هزار دستگاه فراتر رفته است. نسل ششم برانکو که تابستان سال گذشته رونمایی شد، در حالی به‌دست مشتریان می‌رسد که نسخه اسپرت آن که پلت‌فرم متفاوتی دارد، پیش‌تر وارد بازار شده است.



## 05 داچیا از لوگو جدید خود رونمایی کرد

داچیا قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ از سه‌مدل جدید رونمایی کند و نخستین مدل سال آینده در قالب یک برادر بزرگ‌تر برای شاسی بلند داستر به‌نام Bigster راهی بازار می‌شود. این خودرو جدید برند ارزان‌قیمت رنو را تا بازار سودآورتری همراهی خواهد کرد؛ اما همچنان اصل اساسی این برند، حمایت از خریداران با بودجه اقتصادی ضعیف با ارائه خدمات مطلوب است. در واقع این بخشی از تلاش مهم تغییر نام تجاری داچیا بوده که اخیراً در یک ساختار تجاری جدید در گروه رنو گنجانده شده است. Bigster یکی از نخستین داچیاها خواهد بود که نشان جدید روی آن، مینی‌مال‌تر از سایر مدل‌هاست و این به‌نوعی بخشی از تلاش برای افزودن حس و حال بیشتر به تصویر برند داچیاست. Bigster در اوایل سال جاری به‌شکل مفهومی رونمایی شد و براساس تصاویر اختصاصی از نسخه تولیدی، داچیا تایید کرده است با ابعادی تقریباً یکسان با لندروور دیسکالری اسپرت و بزرگ‌تر از محصولات محبوب بازار همچون فولکس‌واگن تیگوان این محصول موفق خواهد بود.



## 08 استقبال بازار خودرو آمریکا از نسخه‌های کارکرده

تقاضای خودروهای کارکرده در ایالات متحده به‌قدری افزایش یافته است که بسیاری از فروشندگان خودرو در این کشور ایده‌هایی نوآورانه را برای افزایش ظرفیت خود و پاسخ به تقاضای مشتریان دنبال می‌کنند. توری دوهان، از پرمییر اتوموتیو به «تونیزور» توضیح داده که چگونه آن‌ها با پرداخت ۲۰۰ تا ۴۰۰ دلار به‌فروشندگان خود کاری کرده‌اند که خودروهای عبوری در خیابان را به‌سمت فروش تشویق کنند. دوهان ۲۴ شعبه در کالیفرنیا، کانزاس، لوئیزیانا، میسوری و تگزاس دارد که هر کدام به‌طور میانگین ظرفیت ۲۰ دستگاه خودرو را دارد. اما با این ایده، آن‌ها سطح معاملات هر نمایندگی را به‌بیش‌تر از ۲۰ خودرو در روز رسانده‌اند. دوهان گفت: «یکی از فروشندگان من طی ماه گذشته ۱۰ دستگاه خودرو را در خیابان معامله کرده و من از این طریق ۴۰ هزار دلار درآمد داشتم. طی یک سال گذشته من این روند را پیگیری کردم و فکر می‌کنم طی ۲۰ سال فعالیت، این هوشمندانه‌ترین روش خرید و فروش خودرو باشد.»







## تویوتا کماکان روی تولید سدان‌ها تاکید دارد



خانواده کرولا با اضافه شدن مدل جدید کرولا کراس بزرگ تر شده؛ اما این به معنای فاصله گرفتن تویوتا از سدان‌ها نیست. مقامات این شرکت ژاپنی اخیراً طی گفت‌وگویی بار دیگر تعهد و وفاداری خود را به سدان‌ها در زمانی که خریداران کراس اوورها و پیک‌آپ‌ها در حال افزایش هستند، اعلام کرده‌اند و به گفته آن‌ها، سرمایه‌گذاری روی سدان‌ها تصمیم بلندمدت خوبی خواهد بود؛ زیرا در آینده هنوز هم برای این خودروها بازار وجود خواهد داشت. هر چند فروش سدان‌ها در چند سال گذشته کاهش داشته، اما هم‌اکنون به‌نظر می‌رسد کمی تثبیت شده باشد. تویوتا همچنین از مرگ سدان‌های رقیب مثل شولت کروز و ایگیا، فورد فوکوس

ویون و اخیراً مزدا ۶ به‌رغم منهد شده است؛ زیرا با حذف این رقبا، فروش سدان‌های تویوتا بهبود پیدا می‌کند. البته با این وجود مقامات این شرکت ژاپنی گفته‌اند که ممکن است در آینده در سدان‌های خود تغییراتی ایجاد کنند؛ اما هنوز در این باره هیچ تصمیمی گرفته نشده است. تویوتا معتقد است هنوز هم در بازار خریداران زیادی هستند که سدان‌ها را دوست دارند و به‌خبرید کراس اوورها علاقه‌مند نیستند. البته به احتمال زیاد، روند محبوبیت کراس اوورها هم ادامه خواهد یافت و به همین دلیل تویوتا امید زیادی به کرولا کراس داشته و انتظار دارد این کراس اوور جدید بتواند حدود بیست و یک درصد فروش کرولا را به‌خود اختصاص دهد.

### ژاپنی

Japanese

## معرفی سوپارو فارستر فیس لیفت مدل ۲۰۲۲



نسل پنجم سوپارو فارستر در ماه مارس ۲۰۱۸ رونمایی شد و اکنون در میانه عمر خود به‌سر می‌برد و از این رو طبیعی است که انتظار ارائه فیس لیفت برای این خودرو داشته باشیم. نسخه فیس لیفت سوپارو فارستر با رنگ‌های جدید، سیستم‌های ایمنی تازه و طرح جدید چراغ‌های جلو از سال ۲۰۲۲ در ژاپن عرضه خواهد شد. تغییرات نمای جلو سوپارو و فارستر نسبتاً محدود هستند و به‌مواردی همچون طرح جدید چراغ‌ها و اضافه شدن مقادیری کروم خلاصه می‌شوند. در نمای عقب این تغییرات محدودتر هستند و تنها چند تفاوت کوچک را در چراغ‌ها شاهد هستیم. رینگ‌های ۱۸ اینچی دورنگ جدیدی برای سوپارو فارستر در نظر گرفته شده‌اند که بسته به ترم انتخاب‌شده، روی خودرو نصب خواهند شد. سوپارو فارستر ۲۰۲۲ در چهار تیپ ایکس ریک، تورینگ، اسپرت و ادونس ارائه می‌شود. نمای داخلی سوپارو و فارستر ۲۰۲۲ همانند گذشته است و تغییر چندانی در این قسمت مشاهده نمی‌شود؛ اما اکنون مشتریان می‌توانند ترم‌های جدیدی را برای صندلی‌ها انتخاب کنند. تیپ اسپرت سوپارو و فارستر نیز به‌پیش‌رانه ۱.۸ لیتری توربوشارژر با ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور مجهز است.

### محصول

Product

## گروه بهمن با محصولات متنوع به نمایشگاه اربیل رفت



شرکت‌های بهمن موتور، بهمن دیزل و ایران دوچرخ با هدف توسعه سهم خود در بازار کشورهای همسایه در نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران در کردستان عراق (اربیل) حضور یافتند. نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران در کردستان عراق در روز ۲۶ خرداد آغاز به کار کرد و تا ۲۹ خرداد ۱۴۰۰ در شهر اربیل عراق دایر است. شرکت‌های خودرویی گروه بهمن نیز با حضور در این نمایشگاه، جدیدترین مدل‌های خودروهای دیزلی، کاربری و موتورسیکلت خود همچون کامیونت شیلر یا کاربری یخچالی، کامیونت شش تن شیلر، مینی‌بوس پگاسوس، وانت کار تک و دو کابین، موتور برقی سه‌چرخ و جبران را در معرض دید عموم قرار دادند. این نمایشگاه با حضور تولیدکنندگان بین‌المللی خودرو، قطعات خودرو، صنایع ساختمان، فولاد و معادن، ریخته‌گری و... برگزار شده است. نمایشگاه اختصاصی ایران در اربیل اقلیم کردستان عراق در راستای برنامه‌های سازمان توسعه تجارت ایران با هدف معرفی توانمندی‌های صادراتی کشور به‌بازارهای همسایه برگزار شده است. همچنین در آغاز بازگشایی این نمایشگاه استاندار اربیل از غرفه گروه بهمن دیدن و از حضور این مجموعه در نمایشگاه اربیل از خرسندی کرد.

### فروشن

Sale

## اول تیرماه سال ۱۴۰۰؛ آغاز فروش فیدلیتی با قیمت قطعی



فروش فیدلیتی که به‌صورت نقدی صورت می‌گیرد، روز سه‌شنبه یکم تیرماه سال ۱۴۰۰ هم‌زمان با میلاد اسام رضا (ع) از ساعت ۹ صبح تا ساعت ۱۶ همان روز با تکمیل ظرفیت انجام خواهد شد. گفتنی است فیدلیتی در دو مدل پنج‌نفره و هفت‌نفره به‌ترتیب با قیمت ۶۵۵ میلیون و ۶۷۰ میلیون تومان به‌صورت نقدی به‌فروش می‌رسد. لازم به یادآوری است ثبت‌نام به‌صورت اینترنتی و از طریق وبسایت گروه بهمن امکان‌پذیر است و در این طرح فروش، تحویل فیدلیتی در هفته سوم مردادماه اعلام شده است. این خودرو در شش رنگ سفید، مشکی، سربی، آبی اطلسی، قرمز روناسی و خاکستری کهکشانی به‌فروش می‌رسد. گفتنی است فیدلیتی دارای موتور 1500cc توربوشارژر با حداکثر قدرت موتور ۱۵۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۲۳۰ نیوتون متر است که با گیربکس شش سرعته دو کلاچه نیرو را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. فیدلیتی در دو مدل رینگ آلومینیومی ۲۰ اینچی به‌بازار عرضه می‌شود که تفاوتی در قیمت محصول ندارد. از آپشن‌های فیدلیتی می‌توان به‌دوربین ۳۶۰ درجه‌ای سهولت در پارک، دوربین عقب، سیستم تشخیص مانع، کروزر کنترل، سیستم هوشمند ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای و... اشاره کرد.

### رکورد

Record

## سن متوسط خودروها رکورد زد

خودروها، وانت‌ها و وانت‌ها و شاسی‌بلندها در حال حاضر پیر تر شده‌اند و قیمت خودروهای دست‌دوم نیز رو به افزایش است. گذشت آن روزگاری که خودروها بعد از پیمایش ۱۵۰ هزار کیلومتر سراسر مراکز باقی‌مانده در می‌آوردند و زیر قیچی خودرو می‌رفتند. براساس اطلاعات منتشر شده توسط IHS Markit (موسسه تحقیقاتی که سالانه سن متوسط خودروها را منتشر می‌کند) متوسط سن خودروها در خیابان‌ها و جاده‌های آمریکا به‌بیش از ۱۲ سال رسیده است. این موضوع نشان می‌دهد که هم خودروها دوام و استحکام بیشتری پیدا کرده‌اند و هم ارزش آن‌ها به‌سرعت افت نمی‌کند. تاد کامپائو (Todd Campau)



معاون خدمات پس از فروش IHS می‌گوید: «به‌نظر می‌رسد پیمایش ۳۰۰ هزار مایل (نزدیک به نیم میلیون کیلومتر) در حال حاضر عادی شده است.» به‌بیان دقیق‌تر متوسط سن خودروها در حال حاضر ۱۲.۱ سال است؛ در حالی که در سال ۲۰۲۰ متوسط سن خودروها ۱۱.۹ سال بود. این گزارش‌ها در حالی منتشر می‌شوند که قیمت خودروها در دست‌دوم در حال افزایش است و بخشی از علت آن، کمبود شدید تراشه‌ها و پردازشگرهای نیمه‌هادی در صنعت خودرو است. این کمبود نیز نتیجه تعطیلی‌های سراسری ناشی از همه‌گیری ویروس کروناست. براساس اطلاعات منتشر شده توسط شاخص ارزش خودروهای دست‌دوم مانهایم (Manheim Used Vehicle Value Index) متوسط قیمت خودروهای دست‌دوم در بازار آمریکا در ماه مه ۲۰ هزار و ۴۲۶ دلار بوده که ۴.۹ درصد نسبت به ماه آوریل افزایش نشان داده و نسبت به ماه مه سال ۲۰۲۰، حدود ۴۶.۷ درصد افزایش یافته است.

## آیا تقاضای بالقوه در بازار خودرو بالفعل می‌شود؟

# مشتریان بازار خودرو در انتظار معرفی رئیس جمهور جدید



احسان ناصر یابلی

e.naseri@autoworld.ir

فعالان سه‌بازار خودرو، بورس و ارز چشم‌انتظار دوران پس از انتخابات هستند و وقایع بازار طی روزها و هفته‌های گذشته تا حدی موبد این امر است. تئوریکاً حتی خودروهای داخلی نیز تا روز قبل از انتخابات با افزایش قیمت مواجه بودند. البته طی روزهای اخیر بازار خودرو همچنان با رکود معاملاتی سنگین دست‌وپنجه‌نرم کرده و این ناشی از تقابل تحلیل‌ها در دو سمت عرضه و تقاضا به‌خاطر نحوه اثرگذاری متغیرهای بیرونی بر نبض قیمت‌هاست. در بازار سهام نیز سرمایه‌گذاران در انتظار اتخاذ تصمیم درست و به‌جادرپی شفافیت رویدادهای سیاسی و اقتصادی هستند. همچنین در هفته چهارم معاملات در بازار ارز، تقاضایی ثبت نشد که به‌نظر می‌رسد منشأ این رویداد، انتظار خریداران تا مشخص شدن نتیجه انتخابات است.

همان‌طور که پیش از این نیز به‌آن اشاره شد، بازار خودرو روزهای بی‌رونتی را از لحاظ خرید و فروش تجربه می‌کند و البته این اتفاق جدیدی نیست و معمولاً هفته‌های قبل از انتخابات، دوران انتظار بازارها به‌خصوص بازار خودرو است. امسال نیز شاهد چنین جوی بودیم؛ به‌نحوی که بسیاری از شهروندان، از خرید و فروش خودرو منصرف شده و آن را به‌بعد از برگزاری انتخابات ریاست جمهوری موکول کردند. در واقع تصور مردم این است که واکنش بازار به نتیجه انتخابات ریاست جمهوری متفاوت خواهد بود و به‌همین

دلیل احتمال افت و خیز قیمت در این بخش وجود دارد. با توجه به‌مواضع کاندیداهای ریاست جمهوری درباره برجام، کسانی از شانس بالاتری برای برنده شدن برخوردارند که مخالفت خاصی با اصل برجام نداشته باشند و بیش‌تر در مورد روش اجرا و مدل مذاکرات با طرف‌های خارجی اظهار نظر کنند. بنابراین در صورت برنده شدن هر کدام از کاندیدها، برجام شانس زیادی برای احیا خواهد داشت. تنها ممکن است در ادامه، احیای آن کمی به‌عقب‌افتاده یا بالعکس برای دریافت نتیجه به‌گفت‌وگوها سرعت داده شود یا در نهایت در همین مدار فعلی پیش برود. البته تصور کلی شهروندان این است که اگر کاندیدای منتسب به جناح حساس به‌برجام رای بیاورد، مذاکرات به‌گندی پیش خواهد رفت و امکان دارد حصول نتیجه به‌بعد از تشکیل دولت سیزدهم موکول شود. در این صورت احتمالاً با رشد موقت انتظارات تورمی و قیمت اتفاقات با صعود قیمت روه‌رو می‌شود.

گفتنی است این اتفاق با‌ها به‌خصوص طی سه‌سال گذشته رخ داده؛ به‌نحوی که با نوسان انتظارات تورمی و قیمت ارز، منحنی قیمت در بازار خودرو نیز بالا و پایین شده است. در واقع رویدادهای سیاسی همواره نقش مهمی در افت و خیز انتظارات تورمی و وضعیت بازارها داشته و از طرفی طی هفته‌های اخیر، خودروسازان با افت تولید محصولات تیراژشان مواجه شده‌اند و این نیز از دلایل رکود بازار خودرو بوده است. بنابراین اگر این روند ادامه داشته باشد، بازار افزایش قیمت قابل‌توجهی را به‌خود خواهد دید. اما بازار خودرو طی روزهای گذشته با وجود رکود معاملات، شاهد افزایش قیمت محصولات مختلف بود که این امر در کنار آنچه در مورد تیراژ تولید گفته شد، می‌تواند تا حدی

متأثر از افزایش بهای ارز نیز باشد. طبق اخبار رسیده از بازار، در حال حاضر پژو پارس در مدل LX قیمتی برابر با ۲۷۸ میلیون تومان دارد که از افزایش چهارمیلیون تومانی بهای این خودرو در روزهای اخیر خبر می‌دهد. همچنین برای پژو ۲۰۶ تیپ ۲ نیز تا ۲۱۴ میلیون تومان هم قیمت پیشنهاد می‌شود؛ هر چند پیشنهادهای کمتر نیز به‌چشم می‌خورد. این خودرو در مقایسه با هفته گذشته بیش از شش میلیون تومان رشد قیمت داشته است. از بازار مدل صندوق‌دار ۲۰۶ نیز خبر می‌رسد بهای این خودرو تا مرز ۲۶۰ میلیون تومان هم پیش رفته که نشان از صعود بیش از پنج میلیون تومانی نرخ این مدل دارد. در مورد پژو ۲۰۶ تیپ ۵ نیز فعالان بازار از صعود قیمت این خودرو تا ۲۶۵ میلیون تومان خبر می‌دهند و این محصول نیز چیزی حدود پنج میلیون تومان رشد به‌تجربه کرده است. اسباب‌رای خرید پژو ۲۰۷ اتومات، چیزی حدود ۳۹۰ میلیون تومان باید هزینه کرد و حال آن‌که مدل دنده‌ای آن را می‌توان تا ۲۸۰ میلیون تومان نیز خریداری کرد. سری هم به‌بازار سمند پژو ۴۰۵ بزنیم. طبق اطلاعات رسیده از بازار، برای سمند در مدل EFV قیمتی برابر با ۲۲۰ میلیون تومان هم پیشنهاد می‌شود و برای خرید پژو ۴۰۵ نیز باید دو، سه میلیون تومان بیش‌تر هزینه کرد. اما رانان نیز با افزایش قیمت در بازار مواجه شده؛ چنان‌که برای خرید آن ۲۲۵ میلیون تومان نیاز است. همچنین برای خرید دنا در مدل معمولی هم باید ۲۷۵ میلیون تومان هزینه کرد و این در حالی است که قیمت مدل پلاس و غیر اتوماتیک این محصول به ۲۵۵ میلیون تومان رسیده است. اگر هم مشتری دنا پلاس توربوشارژر اتومات هستند، باید چیزی حدود ۴۳۰ میلیون تومان برای آن کنار بگذارید.

### رونمایی

Show Room

## رونمایی چانگان از قوای محرکه هیبریدی

موتور چانگان که به‌بلو کر (هسته‌ای) معروف است بعد از شش سال طراحی و آزمایش از «قوای محرکه دوگانه هوشمند» خود رونمایی کرد. قوای محرکه دوگانه هوشمند با iDD مخفف intelligent Dual Drive در نمایشگاه خودرو شهر چونچینگ (محل ساختمان مرکزی و کارخانه‌های چانگان) در مرکز نمایشگاه ملی ییو‌ال‌ای Yuelai National Expo Center به‌نمایش درآمد. این خودرو ساز دولتی در چین بدون هیچ عجله و شتابی روی طراحی خودروهای هیبریدی کار کرد و با تست‌های مختلف به‌تدریج بر مشکلات و معضلات فنی آن فائق آمد. چانگان باور دارد که قوای محرکه هیبریدی این شرکت



که یک سامانه دوگانه برقی بنزینی هوشمند است، همه نیازهای مشتری را برآورده می‌کند. به‌گفته این خودروساز چینی، این قوای محرکه کیفیت بالا را در همه شرایط تضمین می‌کند. این قوای محرکه در شروع حرکت در سرعت پایین، هنگام سبقت گرفتن و حتی در بالاترین سرعت حین مسابقه، کیفیت یکنواخت و تضمین‌شده‌ای دارد. علاوه بر این چانگان می‌گوید این قوای محرکه هم در شهر و در زمان ترافیک کیفیت بالایی دارد و هم در مسافت‌های طولانی. مصرف بنزین آن نیز در هر ۱۰۰ کیلومتر پنج لیتر است و زمانی که در حالت «فقط برقی» قرار دارد، ۱۳۰ کیلومتر را به‌راحتی می‌پیماید. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این قوای محرکه هیبریدی، امکان بهره‌رود کردن نرم‌افزاری آن از طریق اینترنت است و صاحبان این قوای محرکه هیبریدی بدون مراجعه به نمایندگی و از طریق اینترنت می‌توانند آخرین تغییرات و بهبودهای مرتبط با این سیستم را دریافت کنند.





است. این خروجی سبب شده است استیشن دوست‌داشتنی مرسدس در کمتر از سه ثانیه سرعت خود را از حالت سکون به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. کیت پایه که با نام پوسایدون E63 RS 830 شناخته می‌شود پایه و اساس کیت‌های قوی‌تر است و این کیت شامل توربوهای بهتر، فیلتر هوای اسپرت و خروجی‌های اکروز مجهز به مدل‌های کاتالیتیک اسپرت است. همچنین بهبودهای نرم‌افزاری در واحد کنترل پیش‌رانه و گیربکس و کنترل‌های محرکه صورت گرفته است. قدرت ۸۲۰ اسبی با گشتاور ۱۱۰۰ نیوتون‌متری همراه شده و سبب ثبت شتاب ۳.۲ ثانیه‌ای می‌شود و حداکثر سرعت این خودرو نیز به ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است.

پوسایدون طی سال‌های اخیر محصولات متنوعی از مرسدس-ای‌ام‌جی را از تقا داده است؛ هر چند جدیدترین پروژه این تینور واقعا در سطح بالایی قرار دارد. پوسایدون کیت ارتقای مدل AMG E63 واگن را اعلام کرده و گفته است که این خودرو حداکثر قدرت ۹۴۰ اسب بخاری خواهد داشت. البته حتی کیت پایه این تینور نیز قدرت ۸۳۰ اسبی را ارائه می‌کند. این قدرت عظیم هم با بهبود نرم‌افزاری و هم سخت‌افزاری به دست می‌آید. کیت تیونینگ پوسایدون علاوه بر قدرت ۹۴۰ اسبی گشتاور ۱۲۸۰ نیوتون‌متری را نیز به‌ار مغای می‌آورد و این شرکت قدرت عظیم یادشده را با نصب سیستم تریب-آب-متنول و ارتقای سرسیلندر و سوپاپ‌ها به دست آورده



توان ۱۹۴۰ اسب بخاری  
در نسخه پوسایدون  
از E کلاس واگن

خودروهای معروفی که در طول تاریخ کلاس عوض کردند

# فرزندان ناخلف!

## آلفارومئو جولیتا



نام بار دیگر در سال ۱۹۷۷ در کالبد یک سدان زنده شد. این بار هدف از تولید نسل دوم جولیتا، تنها نسخه سدان بود و مدل‌های پیش‌تری از آن عرضه نشد. جولیتای دوم به مدت هشت سال روی خط تولید آلفارومئو قرار گرفت و تولید آن در سال ۱۹۸۵ متوقف شد.

این بار مدت‌زمان غیبت نسل جدید جولیتا بسیار طولانی شد و بالاخره پس از ۲۵ سال، نظاره‌گر پرده‌برداری از چهره نسل سوم آن در سال ۲۰۱۰ بودیم.

در حالی که همه منتظر یک سدان جدید از آلفارومئو بودند، جولیتا در کلاس هاچ‌بک‌های پنج در معرفی شد و تولید جولیتای سوم، سال گذشته میلادی متوقف شد و فعلا خبری از نسل جدید برای آن نیست.

جولیتای یکی از بی‌نظم‌ترین برنامه‌های تولید در میان خودروهای معروف داشته و نسل‌های مختلف آن در طول تاریخ به صورت جسته و گریخته و نامنظم عرضه شده است.

جولیتا نخستین بار در سال ۱۹۵۴ توسط برندی ایتالیایی آلفارومئو معرفی شد و هدف از تولید این خودرو سایز متوسط، حضور در کلاس‌های مختلفی همچون سدان، کوپه، رودستر و... بود.

تولید نسل اول از آلفارومئو جولیتا ۱۱ سال به طول انجامید و تا سال ۱۹۶۵ ادامه داشت و بعد از توقف تولید نسل اول خبری از نسل جدید نبود و پرونده جولیتا به مدت طولانی ۱۲ سال بسته شد. بعد از گذشت بیش از یک دهه، مهندسین و مدیران آلفارومئو بار دیگر یاد جولیتا افتادند و این

وقتی یک خودرو توسط شرکت خودروسازی تولید می‌شود، کلاس و سایز بندی مشخصی دارد که همیشه از آن پیروی می‌کند و با توقف تولید هر نسل و جایگزین شدن نسل جدید، کلاس خودرو و تغییر نمی‌کند و ابعاد آن با وجود تغییرات جزئی در همان محدوده استاندارد اولیه خود باقی می‌ماند.

به عنوان مثال نام گلف از سال ۱۹۷۴ که نخستین سال تولید این خودرو است تاکنون به هاچ‌بک سایز کامپکت برند فولکس واگن اختصاص دارد و در حال حاضر نیز نسل هشتم آن در همان کلاس هاچ‌بک‌های سبک عرضه می‌شود. البته در این میان ممکن است در برخی نسل‌ها ورژن‌های مختلفی از همان خودرو نیز به بازار عرضه شود؛ اما نسخه اصلی همواره ثابت بوده و تولیدش متوقف نمی‌شود.

به عنوان مثال اکنون گلف هشتم دارای نسخه استیشن نیز بوده؛ اما در نسل دوم خبری از مدل استیشن برای آن نبوده است. البته همیشه در رابطه با هر موضوعی استثناهایی نیز وجود دارد که امروز تصمیم گرفته‌ایم به سراغ استثناهای این موضوع برویم. با وجود این که کلاس بندی اصلی خودروها از روز اول تولید همواره ثابت بوده و تغییر نمی‌کند، اما در این بین برخی خودروها نیز وجود دارند که در روز اول در یک کلاس خودرویی به بازار عرضه شده‌اند و اکنون پس از گذشت سال‌ها در کلاس دیگری از بازار خودرو حضور یافته‌اند. اتفاقی که چندان رایج نبوده و تعداد آن نوع خودروها کم است. امروز در روزنامه «دنیای خودرو» سراغ پنج مورد از معروف‌ترین‌های این نوع خودروها رفته‌ایم تا بیش‌تر با این فرزندان ناخلف آشنا شویم.



امیر شیرعلیوند  
a.shiraliyand@autoworld.ir

## ب.ام.وسری ۳



پنج مدل وارد خط تولید شدند. در این نسل‌ها علاوه بر چهار مدل نام برده شده، شاهد عرضه مدل هاچ‌بک نیز بودیم تا از این حیث بتوانیم نسل سوم و چهارم از سری ۳ را متنوع‌ترین خودروهای تاریخ ب.ام.و بدانیم. در نسل پنجم که از سال ۲۰۰۴ عرضه شد، دیگر خبری از نسخه هاچ‌بک نبود و همان چهار مدل قبلی قابل سفارش بودند.

در سال ۲۰۱۱ که نسل ششم سری ۳ از راه رسید، دیگر خبری از نسخه کوپه که کلاس اصلی این خودرو به حساب می‌آمد، نبود و سری ۳ در این نسل در کلاس‌های سدان، استیشن و لیفت‌بک به فروش رسید. دلیل این اتفاق، تغییر سیاست‌های نامگذاری ب.ام.و بود که نسخه‌های اسپرت سری ۳ همچون مدل کوپه و کانورتیبل را تحت نام سری ۴ به بازار عرضه کرد. در حال حاضر نسل ششم سری ۳ از سال ۲۰۱۸ تنها در دو نسخه سدان و استیشن تولید می‌شود.

همه ما به عنوان علاقه‌مندان به خودرو، با سری ۳ به عنوان نماد کمپانی خودروسازی ب.ام.و آشنا هستیم و با وجود این که ب.ام.و اکنون یکی از متنوع‌ترین و پرفروش‌ترین خودروسازی‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار داده، اما همچنان سری ۳ به عنوان یکی از قدیمی‌ترین مدل‌های این شرکت (که عنوان پرفروش‌ترین ب.ام.و تاریخ را نیز با خود یدک می‌کشد) به عنوان نماد اصلی این شرکت خودروسازی آلمانی شناخته می‌شود.

شاید تغییر کلاس خودرویی در این مدل مهم کمی عجیب به نظر برسد؛ اما حقیقت دارد. سری ۳ در سال ۱۹۷۵ به عنوان یک کوپه با سایز کامپکت معرفی شد و با توجه به استقبال بی‌نظیری که از سری ۳ به عمل آمد، ب.ام.و در نسل دوم تصمیم گرفت تنوع بیش‌تری به این مدل محبوب بدهد و از این رو سری ۳ در چهار مدل کوپه، کانورتیبل، سدان و استیشن در سال ۱۹۸۲ عرضه شد. نسل سوم و چهارم سری ۳ به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۰ و ۱۹۹۷ با

## ب.ام.وسری ۶



تولید سری ۸ در سال ۱۹۹۹ به پایان رسید، اما خبری از کوپه سایز بزرگ جدیدی که جایگزین آن شود، نبود. بالاخره پس از چهار سال بازم نوبت به سری ۶ رسید تا خودی نشان دهد. در سال ۲۰۰۳ نسل دوم سری ۶ رسماً در دو نسخه کوپه و کانورتیبل بزرگ، رونمایی شد. پس از آن روند تولید سری ۶ قطع نشد و در سال ۲۰۱۱ شاهد تولید نسل سوم سری ۶ در ۳ نسخه کوپه، کانورتیبل و فست‌بک بودیم. وقتی عمر این نسل به سر رسید، ب.ام.و در سال ۲۰۱۷ نسل چهارم را تنها در کلاس لیفت‌بک‌های بزرگ روانه بازار کرد و جای خالی نسخه‌های کوپه و کانورتیبل را از سال ۲۰۱۸ با نسل دوم سری ۸ پر کرد. بنابراین این نخستین بار است که سری ۶ در کلاسی غیر از کوپه‌ها به فروش می‌رسد.

شاید عجیب باشد؛ اما سری ۳ تنها محصول ب.ام.و نیست که کلاس عوض کرده است. علاوه بر سری ۳، سری ۶ نیز قربانی این اتفاق بوده و هویت اصلی خود را به عنوان یک کوپه اسپرت از دست داده است. سری ۶ برای نخستین بار در سال ۱۹۷۶ توسط ب.ام.و تولید شد و این خودرو یک گرند تورر به حساب می‌آمد و در کلاس کوپه‌های سایز بزرگ قرار می‌گرفت.

با توجه به ابعاد بزرگ، پیش‌رانه قدرتمند و برجسب قیمت بالا، سری ۶ یک خودرو لوکس به حساب می‌آمد. نسل اول این خودرو تا سال ۱۹۸۹ به مدت ۱۳ سال تولید شد و در آن سال ب.ام.و اعلام کرد که دیگر خبری از نسل جدید سری ۶ نخواهد بود و از این رو یک‌سال بعد کوپه سایز بزرگ جدید این خودرو ساز با نام سری ۸ روانه خط تولید شد. با این که

## دوج چارجر



یک لیفت‌بک در آمده بود که حساسی آب رفته و یک متر از طول خودرو از دست داده بود.

علاقه‌مندان دوآتشف دوج شش سال زجر او را تحمل کردند تا بالاخره تولید این چارجر بی‌اصالت در سال ۱۹۸۷ به پایان برسد. ۱۸ سال بعد از آن دیگر خبری از چارجر نبود تا دوج فرصت کافی برای طراحی و ساخت جانشینی لایق و در شأن نام چارجر داشته باشد.

در سال ۲۰۰۵ فصل جدید چارجر با معرفی نسل جدید در کلاس سدان‌های سایز بزرگ آغاز شد. در حال حاضر نیز نسل فعلی چارجر از سال ۲۰۱۰ جایگزین نسل پیشین شده و همان راه سدان را در بازار ادامه می‌دهد.

چارجر یکی از قدیمی‌ترین نام‌ها در صنعت خودرو آمریکا بوده که قدمت آن به دهه ۱۹۶۰ میلادی بازمی‌گردد. این خودرو برای نخستین بار در کلاس کوپه‌های سایز بزرگ توسط شرکت خودروسازی دوج در سال ۱۹۶۶ معرفی شد و سپس نسل‌های دوم، سوم و چهارم به ترتیب در سال‌های ۱۹۶۸، ۱۹۷۱ و ۱۹۷۵ رونمایی و تولید شدند که همگی خودروهای دو در سایز بزرگ بودند.

در سال ۱۹۷۸ تولید نسل چهارم به پایان رسید و نسل بعدی با سه‌سال تاخیر بالاخره در سال ۱۹۸۱ معرفی شد که ای‌کاش هیچ‌وقت معرفی نمی‌شد. چارجر جدید نه تنها دیگر یک کوپه سایز بزرگ نبود، بلکه هیچ نشانی از اصالت تیاکان خود را به‌ارث نبرده بود. در آن نسل چارجر به شکل

## تویوتا پریوس



بزرگ‌تر شده و علاوه بر آن، فرم طراحی بدنه نیز کاملاً عوض شده بود. تنها چیزی که از نسل اول به نسل دوم پریوس انتقال یافت، هیبریدی بودن آن بود. در سال ۲۰۰۹ نسل سوم و در سال ۲۰۱۵ نسل چهارم از پریوس عرضه شدند که همگی لیفت‌بک‌های هیبریدی سایز کامپکت هستند. در حال حاضر نسل فعلی پریوس و آپسین‌روزهای حضور خود در بازار جهانی را تجربه می‌کند و به‌زودی باید شاهد عرضه نسل جدیدتر از آن باشیم. جالب است بدانید چهار ورژن مختلف دیگر از پریوس با نام‌های پریوس پلاگین-هیبرید، پریوس پریم، پریوس ۷ و پریوس C نیز به فروش می‌رسند.

شرکت تویوتا در سال ۱۹۹۷ یک مدل جدید با نام پریوس به جمع محصولات خود اضافه کرد. پریوس یک سدان سایز کوچک بود و در رده خودروهای هیبرید قرار می‌گرفت. تولید نسل اول از پریوس تا سال ۲۰۰۳ ادامه داشت و در آن سال هم‌زمان با توقف تولید نسل اول، شاهد معرفی نسل دوم بودیم. پریوس در سال ۲۰۰۳ نه‌تنها نسل عوض کرد، بلکه کلاس بندی و سایز بندی خود را نیز تغییر داد. پریوس دوم بدون هیچ شباهتی به پدرش در کلاس لیفت‌بک‌های سایز کامپکت معرفی شده بود. این نسل پریوس یک سر و گردن از نظر ابعاد بدنه





## آغاز فروش فوق العاده و پیش فروش یک ساله محصولات زامیاد



زامیاد شرایط فروش فوق العاده و پیش فروش یک ساله محصولات خود را اعلام کرد. بر اساس این اساس فروش فوق العاده و پیش فروش یک ساله ۴ محصول شرکت زامیاد که شامل نیسان تکسوز آپشنال، نیسان دوگانه سوز آپشنال، نیسان دیزل و پادرا پلاس است، از روز شنبه (۲۹ خرداد) آغاز می شود. در فروش فوق العاده محصولات شرکت زامیاد زمان تحویل ۴ مدل خودرو یاد شده ۹۰ روز و در پیش فروش یک ساله زمان تحویل خودروها مهر و آبان سال جاری است. بر اساس بخشنامه ابلاغ شده متقاضیان می توانند در یکی از روش های فروش یا به صورت همزمان در دو طرح فروش فوق العاده و پیش فروش یک ساله ثبت نام کنند و منعی برای

خریداران لحاظ نشده است. مشخصاتی که در هر دو طرح ثبت نام می کنند، ابتدا در قرعه کشی فروش فوق العاده شرکت داده خواهند شد و اگر در قرعه کشی در لیست منتخبین قرار گیرند دیگر در فروش یک ساله محصولات زامیاد شرکت داده نخواهند شد. شروع ثبت نام برای محصولات شرکت زامیاد (نیسان تکسوز آپشنال، نیسان دوگانه سوز آپشنال، نیسان دیزل و پادرا پلاس) از امروز ساعت ۱۰ صبح به مدت سه روز و به صورت ۲۴ ساعته است. لازم به ذکر است که در پیش فروش یک ساله محصولات شرکت زامیاد، قیمت قطعی نیست و هیچ گونه مبلغی به عنوان پیش دریافت، تا قبل از اعلام اسامی انتخاب شدگان در قرعه کشی از متقاضیان اخذ نمی شود.

شرط حمایت صوری برخی خودروسازان برای ترخیص کامیون های کار کرده اروپایی:

# ۵۰۰ میلیون تومان پول بدهید، خدمات هم نخواهید!

متقاضیان این خودروها باید با صرف هزینه مضاعف خودرویی تحویل بگیرند که تنها به اسم بر خورداری از خدمات پس از فروش، امکان ترخیص از گمرک را پیدا کرده است



فرانک آقاصفی  
f.ghasafi@autoworld.ir

«وضعیت ارائه خدمات پس از فروش در تمام سگمنت های خودرو و به ویژه محصولات کاروتجاری از اهمیت بسزایی برخوردار است. البته تمرکز درست بر این بازار، موضوعی دو سر برد برای خودروسازان و مشتریان آن ها به حساب می آید. با این حال بعد از آن که واردات کامیون های کار کرده اروپایی به عنوان راه حلی برای کمک به نوسازی هر چه سریع تر ناوگان مطرح شد، مبحث خدمات پس از فروش این خودروها نیز با توجه به اهمیتشان در اولویت قرار گرفت. اما عدم همکاری خودروسازان در این بخش به یک مانع بر سر راه نوسازی از طریق کار کرده های اروپایی تبدیل شد. بعد از آن نیز با برگزاری جلسات متعدد، برخی خودروسازان مجاب شدند تا با پرداخت مبلغ نسبتا بالایی، ارائه خدمات به این خودروها را تقبل کنند و این مانع از سر راه نوسازی برداشته شد. در همین راستا، هفته گذشته اعلام شد ۱۶۰ دستگاه از این کامیون ها از گمرک ترخیص شده و برای پلاک گذاری آماده شده اند. با این حال به گفته یکی از فعالان در حوزه خودرو کشور، ماجرای ارائه خدمات به همین جا ختم نشده و گفته می شود که توافق برخی خودروسازان در راستای ارائه خدمات تنها به دریافت وجه ختم می شود.»

### چرا نوسازی با وارداتی های کار کرده؟

نوسازی ناوگان فرسوده کشور به رغم تمام اهمیتی که از جوانب مختلف دارد، تا امروز چندان پر قدرت انجام نشده است. نوسازی این ناوگان بر مصرف و بسیار آلاینده تاکنون چهره های مختلفی به خود گرفته است؛ طرح سازمان راهداری، طرح ریاست جمهوری و طرح قدیم نوسازی و طرح جدید می توان گفت تمام این طرح ها نیز با شکست مواجه شده اند و هیچ یک نتوانسته اند بر اساس پیش بینی های انجام شده به اهداف مورد نظرشان دست پیدا کنند. البته در تمام این موارد هم انگشت اتهام به سوی خودروسازان و دولت نشانه رفته است. در همین راستا، قرار شد طرح نوسازی از طریق واردات به کمک تولید داخل بیاید تا شاید بخشی از ناوگان فرسوده و از رده خارج کشور را کمی بهبود بخشد. هر چند به گفته برخی کارشناسان، خودروهای کار کرده اروپایی از برخی نمونه های چینی و داخلی کیفیت بهتری دارند و به نفع ناوگان کشور است که در نبود اروپایی های صفر کیلومتر از مدل های کار کرده اروپایی استفاده شود.

### وقفه در ترخیص کار کرده ها از گمرک به دلیل عدم بر خورداری از خدمات

وقفه ایجاد شده در این طرح، ناشی از موانعی بود که بر سر راه آن ایجاد شد. با آن که خدمات پس از فروش در واردات این خودروها از اهمیت بسیاری برخوردار بود و جزو نگرانی های اصلی در اجرای این طرح به شمار می رفت، اما تا چند ماه پس از تصویب این طرح، هنوز تکلیف ارائه خدمات برای برندهای مختلف وارداتی مشخص نشده بود. در ابتدای اجرای این طرح نیز برخی خودروسازان داخلی تمایلی به ارائه خدمات پس از فروش به خودروهایی که کار کرده های نامشخص بود، نداشتند و چون بر خورداری از خدمات به عنوان یکی از اصلی ترین شروط اجرای این طرح به شمار می رفت، نبود آن به یک مانع برای واردات و ترخیص خودروهای مانده در گمرک تبدیل شد. آن طور که اعلام شد، طی برگزاری جلسات متعدد در خصوص بر طرف کردن موانع نوسازی، خودروسازان داخلی نسبت به ارائه خدمات پس از فروش برای این خودروها اعلام آمادگی کردند. با این حال جزئیات دقیقی از این خدمات منتشر نشد.

### هزینه ۵۰۰ میلیون تومانی؛ به نام خدمات، به کام خودروساز!

حالا به گفته یکی از فعالان حوزه خودروهای سنگین کشور، این توافق خودروسازان در زمینه ارائه خدمات پس از فروش به کامیون های کار کرده اروپایی تنها روی کاغذ به ثبت رسیده است. آن طور که این فعال حوزه خودرو می گوید؛ برخی تجاری سازان کشور پذیرفته اند که در ازای دریافت مبلغی حدود ۵۰۰ میلیون تومان برای هر خودرو وارداتی، آمادگی خود را برای ارائه خدمات پس از فروش اعلام کنند.

به گفته این فعال حوزه خودرو، برخی شرکت ها اعلام کرده اند حاضرند با دریافت ۵۰۰ میلیون تومان در خصوص خدمات پس از فروش از این خودروها گواهی تایید بدهند، اما با این شرط که کسی برای خدمات به آن ها مراجعه نکند و ظاهرا با رضایت نامه محضری بابت این که خدماتی از این شرکت ها دریافت نخواهد شد، حاضر به حمایت صوری از این خودروها هستند! با این حال این تعهد برخی خودروسازان تنها روی کاغذ مشاهده می شود و طبق اعلام این فعال حوزه خودرو، قرار نیست خدمات واقعی به خودروهای وارداتی ارائه شود.

بنابراین می توان گفت تجاری سازان هزینه کلانی را به ازای هر کامیون کار کرده اروپایی دریافت می کنند تا تنها مانع خدمات پس از فروش را از سر راه ترخیص این خودروها بردارند و مشخص نیست بعد از ورود این خودروها به بازار داخلی، خدمات آن ها چه وضعیتی خواهد داشت.

همچنین به نظر می رسد بر اساس گفته های این فعال صنعت خودرو، ورود کامیون های کار کرده اروپایی با مشکلات بسیاری در زمینه خدمات پس از فروش و دسترسی به قطعات اصلی همراه باشد. در همین راستا، می توان گفت متقاضیان این خودروها باید حدود ۵۰۰ میلیون تومان بیشتر هزینه کنند تا خودرویی را تحویل بگیرند که تنها به اسم بر خورداری از خدمات پس از فروش، امکان ترخیص از گمرک را پیدا کرده است.

### ورود پیکاپ ریج ۶ گروه سایپا

جلو و عقب دانگ فنگ ریج ۶ دارد. در نسخه فول آپشن این پیکاپ چینی، جعبه دنده ۶ سرعته اتوماتیک ZF آلمان وظیفه انتقال قدرت را بر عهده دارد و به گزارش رسانه های چینی، این جعبه دنده در بررسی های انجام شده عملکرد خوبی را از خود به نمایش گذاشته است. اما همان طور که در بخش فوق اشاره شده، دانگ فنگ ریج ۶ با جعبه دنده دستی به بازار ایران می آید. کمپانی دانگ فنگ قیمت ریج ۶ را در نسخه های تک دیفرانسیل پایه و دودیفرا نسیل فول آپشن، میان محدوده ۱۲ هزار و ۳۰۰ دلار تا ۲۰ هزار و ۴۰۰ دلار اعلام کرده است. به گزارش اسب بخار، این پیکاپ چینی در بحث امکانات رفاهی و ایمنی به نمایشگر لمسی، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور پارک عقب، تنظیم وضعیت انتقال قدرت الکتریکی، قفل دیفرانسیل عقب هوشمند، کامپیوتر سفر، ترمز داخلی چرم، سامانه کنترل پایداری، سیستم کنترل شروع حرکت در سربالایی، تپه یاب الکتریکی (اتوماتیک سفارشی)، کروز کنترل، کیسه هوای راننده و سرنشین، استارت دکمه ای و... مجهز است.



قرار است نسخه ۶ پیکاپ ریج در آینده ای نه چندان دور از سوی خودروسازی سایپا منتشر شود. این پیکاپ که پیش از این تصاویرش در فضای مجازی منتشر شد، حالا در مجموعه سایپا شده است. گفته می شود که در سال جاری تولید پیکاپ ریج ۶ در یکی از شرکت های تابعه گروه خودروسازی سایپا آغاز می شود و به عنوان یک خودرو دودیفرا نسیل جدید به فروش می رسد. با توجه به نمونه اولیه وارد شده به کشور، قرار است تا این پیکاپ چینی با جعبه دنده دستی و پیشترانه ۲،۴ لیتری تنفس طبیعی در بازار ایران عرضه شود. با توجه به زیرساخت های موجود در

مجموعه سایپا، احتمال آن بسیار است که نسل جدید ریج به خط تولید زامیاد و یا پارس خودرو برود. دانگ فنگ ریج ۶ از نظر سازه مهندسی و زیرساخت ها مشابه به نیسان ناوارا و رونو آرکانا و آسکان است و برای همین ابعاد بزرگ تری را نسبت به نسخه های قبلی دارد. این خودرو در نسخه بنزینی به پیشترانه ۲،۴ لیتری تنفس طبیعی مجهز است که ۱۵۷ اسب بخار را با گشتاور ۲۲۰ نیوتون متر تولید می کند. همچنین جعبه دنده ۵ سرعته دستی و وظیفه انتقال قدرت را به چرخ های





۵۰۰ میلیون تا ۸۰۰ میلیون تومان رقابت سختی شکل گرفته است. البته کرمان موتور هنوز محصولات جدید خود را برای این رقابت معرفی نکرده و همچنان با خودروهای موجود خود یعنی جک اس ۵ در این بازه قیمتی قرار دارد. اما مدیران خودرو و گروه بهمن با دو محصول در این بخش، رقابت داغی را با یکدیگر رقم زده‌اند.

روزهای گذشته در قالب مطالبی به رقابت سه خودرو ساز بخش خصوصی بر سر بازار خودروهای چینی در محدوده قیمت ۵۰۰ میلیون تومان به بالا پرداختیم و به مثلث شرکت‌های خصوصی مدیران خودرو، کرمان موتور و گروه بهمن در این رقابت اشاره کردیم و حالا به نظر می‌رسد این روزها بین مدیران خودرو و گروه بهمن بر سر تصاحب بازار شاسی‌بلندهای جمع‌وجور در محدوده قیمت



## رقابت داغ بر سر بازار شاسی‌بلندهای جمع‌وجور

تحلیل  
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## واکنش بازار خودرو به نتیجه انتخابات

این صورت همان طور که گفته شد، سایر کالاها و به‌صورت ویژه خودرو نیز با تغییر و تعدیل قیمت مواجه خواهند شد. همچنین باید منتظر ماند تا وضعیت مذاکرات و به‌تتبع آن رفع تحریم‌ها نیز تاروی کار آمدن دولت بعدی در شهریورماه مشخص تر شود و در نتیجه احتمالاً باید تا پاییز سال جاری انتظار گشایشی را در صنعت خودرو داشته باشیم.

طی روزهای اخیر بازار در انتظار نهای شدن وضعیت دولت آینده بوده تا متناسب با آن شرایط خود را تطبیق دهد. اگر چه گزینه‌های تاثیر گذار بر روند قیمت‌ها متعدد هستند، اما یکی از مهم‌ترین آن‌ها متغیرهای روانی بازار است که می‌تواند سبب افزایش یا کاهش قیمت ارز و به‌تتبع آن اقلام دیگر بخصوص خودرو شود و به‌نظر می‌رسد طی روزهای آتی شاهد نوسان نسبتاً محسوس نرخ ارز در بازار باشیم که در

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتون)	گیربکس	صفتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آوانته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۹۵-۳۵۵	میتسوبیshi میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوق	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنا پلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک J5 اتوماتیک
رنو ساندر و	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیا پیکنتو
برلیناس H320/330	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیا پیکنتو
رنو ساندر و استپ وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمتی دلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱.۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آوانته
ام وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آوانته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۸۵-۴۵۸	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکنتو ۲۰۱۶	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیا پیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بستر بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آر بی ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبیshi میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گریت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم بدنی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر exclusive/کیا ریو	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
رنو کپچر	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
کیا سراتو کوپ	جلو	CUV	۱۲۰۰	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم بدنی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
هیوندای اکسنت	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۲۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
تویوتا کروا XLI	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کمی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۶۱	۲۳۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵



# SUPER LEICHTLAUF

NEW PRODUCT

## LIQUI MOLY

API SN

### 5W-30

www.liqui-moly.ir

بیشتر برانید







روغن گیربکس را باید هر چند وقت یکبار بررسی و در صورت کم یا فرسوده شدن آن را تعویض کنید. هنگام تعویض روغن موتور می توانید از تعمیرکار خود بخواهید که روغن گیربکس خود روتان را بررسی کند. البته روغن گیربکس نمی سوزد بنابراین دلیل احتمالاً کاهش نشستی است. روغن گیربکس کارایی خود را از می دهد و باعث خرابی قطعات داخلی گیربکس می شود. نشانه های خرابی یا کم شدن روغن گیربکس عبارتند از: صدای غیر معمول از گیربکس، مشکل در تعویض دنده ها، سخت جارتفتن دنده برای شروع حرکت، در رفتن دنده و در نهایت نشستی روغن گیربکس از زیر خودرو.

روغن ها برای روانکاری قطعات مختلف خود و مورد استفاده قرار می گیرند و یکی از این قطعات که حساسیت خاصی نیز دارد، گیربکس است. روغن گیربکس بین چرخ دنده های جعبه دنده جاری می شود تا تعویض دنده ها را راحت تر می کند. روغن های گیربکس به دو گروه گیربکس های اتوماتیک و گیربکس های دستی تقسیم می شوند و هر کدام کاربرد خاصی دارند. در گیربکس های اتوماتیک این روغن وظیفه خنک کردن و انتقال نیرو را بر عهده دارد. روغن گیربکس اتوماتیک با عنوان «ATF» یا «Automatic Transmission Fluid» و روغن گیربکس دستی با عنوان «MTF» یا «Manual Transmission Fluid» نامیده می شوند.



## زمان تعویض روغن گیربکس



## احتمال حذف برند روغن موتور «ZIK» تحت مالکیت جدید

# توافق «SK» و «IMM» برای فروش ۴۹ درصد سهام بخش روانکارها

در نهایت SK Lubricants با در اختیار داشتن ۳۵ درصد سهام بازار یکی از بازیگران اصلی بازار جهانی روغن پایه مالکیت خود را واگذار کرد. شرکت IMM Private Equity در سپتامبر ۲۰۰۶ تاسیس شد و یکی از شرکت های پیشرو در سرمایه گذاری خصوصی در کره جنوبی است که بر فرصت های سرمایه گذاری این کشور و صنایع پیشرفته مربوط به فعالیت های تمرکز دارد. SK Innovation اکثریت ۵۱ درصدی سهام و حقوق مدیریت را در SK Lubricants حفظ خواهد کرد اما با در اختیار داشتن ۴۹ درصد سهام بخش روانکارها توسط یک شرکت سرمایه گذاری، اختیارات اس کی به عنوان مالک اصلی این شرکت محدودتر خواهد شد که احتمالاً عرضه محصولات با برند ZIC نیز تحت تاثیر قرار خواهد گرفت. IMM Private Equity مدیریت ۵.۵ میلیارد دلار دارایی را بر عهده دارد و به دنبال سرمایه گذاری در فضای تحرک الکترونیکی (e-mobility) است. SK Lubricants همچنین تامین کننده روان کارهای تمام شده برای وسایل نقلیه الکتریکی (EV) به حساب می آید، اما ادامه این روند بستگی به استراتژی و توافق نهایی هر دو شرکت دارد. این موضوع حتی می تواند بر برندینگ محصولات تجاری و اقتصادی ZIC نیز تاثیر گذار باشد. حتی ممکن است ZIC به طور کامل تغییر هویت بدهد یا حداقل بر اساس دلخواه سرمایه گذار جدید، نام محصولات تغییر پیدا کند. در باره این شایعات هیچ کدام از طرفین این قرارداد آنها را رد یا تایید نکردند، پس باید منتظر ماند و تغییرات مدنظر هر دو شرکت را به صورت عملی رصد کرد.



گروه SK به عنوان یکی از شرکت های خوشه ای کره جنوبی موافقت کرده است ۴۹ درصد سهام SK Lubricants «بخش تولید و پالایش روانکارها» را به IMM Private Equity از طریق بخش IMM Credit Solution، به مبلغ ۱.۳۴ میلیارد دلار بفروشد. IMM PE یکی از رقبای قدرتمند بزرگترین شرکت سرمایه گذاری کره جنوبی یعنی Korea Investment Partners و یکی از شرکت های Korea Investment Holdings به عنوان بزرگترین مجمع مالی کره جنوبی است. به گزارش رسانه ها، SK Lubricants قصد دارد این هفته قرارداد فروش سهام بخش پالایش روانکارهای خود را با IMM Private Equity امضا کند. در این میان شرکت Citi Global Market Securities نیز مدیریت انجام معامله را بر عهده دارد. گروه SK پیش تر قصد داشت در یک عرضه اولیه سهام تجارت روانکاری خود را مستقل کند اما به دلیل ارزش گذاری کمتر از حد انتظار SK Lubricants از این کار صرف نظر کرد. به عنوان بخشی از تعهد کاهش کربن تا سال ۲۰۳۰، SK متعهد شده بود ۴۹ درصد سهام SK Lubricants و SK Global Chemical را به فروش برساند. اما فروش سهام این دو شرکت به عنوان نمادهای عمومی در بورس سنول موفقیت آمیز نبودند. بنابراین



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

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	درجه گرانی	محصول	شرکت 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 UNIVERSAL CF-4

### شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

## روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CF-4

15W-40, 20W-50

روغن موتور با عملکرد مناسب، برای انواع موتورهای دیزلی

- کاهش رسوبات در پیستون
- کاهش مصرف روغن
- خنثی سازی اسیدهای خورنده

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir





سیاست را در پیش گرفته که تا سال ۲۰۲۵ بیش از ۴۰ درصد محصولات خود را با این نوع پیشرفته و به شکل هیبریدی به بازار عرضه کند. مجله حمل و نقل بریتانیا نیز خبری را مبنی بر گسترش پیشرفته‌های کم حجم نیسان منتشر کرده و آن طور که در این گزارش آمده، این خودرو ساز ژاپنی قرار است از پیشرفته ۱.۲ لیتری چهار سیلندر رنو کیچر در جوک جدید استفاده کند. البته این خبر از سوی کمپانی نیسان تایید نشده است؛ اما گمانه زنی‌ها حکایت از آن دارد که در این کراس اوور ساب کامپکت از این پیشرفته استفاده خواهد شد.

یکی از محصولات موفق نیسان در بازار بلند قدامت جوک است و این کراس اوور ساب کامپکت در دومین نسل خود با تغییرات زیادی در زمینه‌های طراحی و فنی مواجه شده است. ظاهر این خودرو با خطوط تیز و فرم‌های تخت، شخصیتی اسپرت و جذاب برای نسل دوم جوک ایجاد کرده؛ اما آنچه آن را از دیگر مدل‌ها متمایز می‌کند، نصب پیشرفته سه سیلندر یک لیتری توربوشارژی روی آن است. کمپانی نیسان با استفاده از این پیشرفته کم حجم این

## نیسان به دنبال گسترش پیشرفته کم حجم



### نظر سنجی

Poll

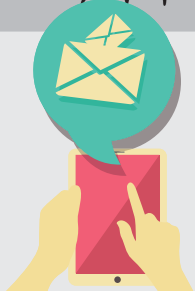
## پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۳۵

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۴۳۶

کدام یک از سیستم‌های زیر منجر به افزایش امنیت خودرو و کاهش احتمال سرقت آن می‌شود؟

۱- استفاده از سیستم‌های پیشرفته امنیتی  
۲- افزایش امنیت خودروها توسط خودرو ساز



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما از سرگیری واردات خودرو می‌تواند سبب کاهش قیمت خودروهای وارداتی شود؟ در پاسخ به این پرسش ۸۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۱۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۸۹ درصد

گزینه ۲ ۱۱ درصد



### پیامک SMS

خرابی کاتالیست

آیا درست است که خرابی سیستم وی‌وی تی با تایم نبودن موتور سبب خرابی کاتالیست می‌شود؟

۰۹۱۹\*\*\*۶۶۸۲

بله؛ در صورتی که سیستم وی‌وی تی با تایم خودرو تنظیم نباشد، این اشکال مصرف سوخت را افزایش خواهد داد و به تناسب آن آلایندگی خودرو نیز افزایش می‌یابد. در این صورت معمولاً عمر مفید کاتالیست به سرعت کاهش می‌یابد و این قطعه نیاز به تعویض خواهد داشت. البته شناسایی تایم نبودن موتور معمولاً برای مالک خودرو کار ساده‌ای نیست و معمولاً در صورت بروز این مشکل، صاحب خودرو به آن توجهی نمی‌کند و عموماً در زمان خرابی سیستم وی‌وی تی چراغ چک به عنوان هشدار روشن خواهد شد که در صورت رسیدگی سریع به آن می‌توان از کاهش عمر مفید کاتالیست جلوگیری کرد. اگر خودرو به سیستم EGR نیز مجهز باشد، در صورت خرابی وی‌وی تی و تایم نبودن موتور، عملکرد این سیستم نیز با مشکل مواجه خواهد شد.

ایمنی خودرو

هنگام تصادف، خودروهای گیربکس اتوماتیک عملکرد بهتری دارند یا مدل‌های گیربکس دستی و کدام یک ایمن تر هستند؟

نوری - کرج

معمولاً در زمان تصادف راننده خودرو دچار حواس پرتی و عدم تعادل و تسلط بر خودرو می‌شود در این زمان میزان خطای انسانی به بیشترین حالت خود می‌رسد و از هر ۱۰ تصمیمی که راننده می‌گیرد ۸ ممکن است تنها سه مورد صحیح باشد. در چنین شرایطی گیربکس‌های اتوماتیک بهترین عملکرد را خواهند داشت. زیرا گیربکس خودرو برای تولید قدرت و تعویض دنده‌ها از دور موتور تبعیت می‌کند و به هنگام افزایش دور موتور، دنده افزوده می‌شود و با کاهش آن، حالت عکس به خود می‌گیرد. حال تصور کنید هنگام تصادف، راننده که تسلط چندانی به خودرو ندارد، چگونه می‌تواند سرعت آن را در کمترین زمان کاهش دهد؟ بنابراین گیربکس‌های اتوماتیک نسبت به مدل‌های دستی حین تصادفات عملکرد بهتری دارند. اما در مورد گیربکس‌های دستی باید گفت به دلیل این که راننده در زمان وقوع تصادف قصد آن را دارد که از دنده معکوس استفاده کند، بنابراین زمان بیشتری صرف این کار می‌شود. زیرا راننده برای کاهش دنده، باید سه‌مرحله‌ها را طی کند که با وجود میزان استرس و کاهش هوشیاری، این عمل سبب اتلاف زمان و وقوع حادثه می‌شود. متأسفانه بیشترین ترانندگان خودروهایی که مجهز به گیربکس دستی هستند، در چنین شرایطی هم‌زمان کلاچ و ترمز را با هم می‌گیرند که این امر سبب بهم خوردن تعادل خودرو شده و عمل آن را به‌سوی موانع احتمالی هدایت می‌کند. اما در پاسخ به قسمت پایانی سوال شما باید گفت ایمن یا نا ایمن بودن خودرو هیچ‌گونه رابطه‌ای با نوع گیربکس یا چگونگی عملکرد سیستم انتقال قدرت آن ندارد؛ بلکه مهندسی سازه‌شناسی، بدنه و مواد به‌کاررفته در خودرو در این ارتباط حرف اول را می‌زند.

صدای موتور

خودرو دوو سیلو مدل ۱۳۷۹ دارم و مدتی است حین استارت زدن، صدایی از تسمه موتور شنیده می‌شود که با گاز دادن، این صدا کاهش می‌یابد. علت چیست؟

۰۹۳۹\*\*\*۵۴۷۸

یکی از دلایل تولید صدا هنگام استارت زدن خودرو، خرابی بلبرینگ تسمه‌سفت کن است. زیرا در صورت خرابی این قطعه، بلبرینگ خشک کار می‌کند و هنگام دوران، به‌سایحه‌های داخلی ساییده شده و صدا تولید می‌کند. دلیل کم شدن این صدا گاز دادن نیز این است که با این کار، دوران بیش‌تر شده و مقدار روغن موجود بین سایحه و کاسه سبب اصطکاک کمتری شده و دیگر صدایی تولید نمی‌شود. اما برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود.



هیوندای 30 افست‌بک N اسپرت خانوادگی

## فانل تند و تیز کره‌ای!



همچنین حداکثر سرعت 30N به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. از سوی دیگر برای اسپرت‌دوستانی که به گیربکس دستی علاقه‌مند هستند، گیربکس شش سرعته دستی به‌صورت آپشن قابل سفارش است. برای این که جذابیت 30N آپشن‌تر شود، از آگزوزهای تیتانیومی در آن استفاده شده که صدای خروجی این موتور دولیتری را مهیج می‌کند. مهندسان کمپانی هیوندای برای ارائه سواری با کیفیت‌تر، از سیستم تعلیق با کنترل الکترونیکی استفاده کرده‌اند و این سیستم تعلیق با کنترل الکترونیکی و فرمان برقی هماهنگ شده تا فرمان‌پذیری و سواری خودرو را بهبود بخشد.

از سوی دیگر سیستم الکترونیکی دیفرانسیل با لغزش محدود eLSD اتلاف انرژی سیستم انتقال قدرت را کاهش می‌دهد و مشخصات فنی 30N با ولستر N یکسان و هماهنگ است. از طرفی برای حفظ ایمنی بیش‌تر این سدان کوپه کره‌ای در آن از سیستم‌هایی همچون هشدار نقطه کور، هشدار انحراف از مسیر، پیشگیری از برخورد از جلو، پیشگیری از برخورد عقب، کمکی حرکت در سراپایی، کمکی رانندگی، نوربالای اتوماتیک، نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اندروید و اپل کار پلی، و... بهره گرفته شده است. کمپانی هیوندای برای 30N گارانتی هفت‌ساله یا ۱۵۰ هزار کیلومتر در نظر گرفته و در عین حال خدمات نامحدودی برای بخش فنی این خودرو لحاظ شده است.

نسل سوم هیوندای 30N سال ۲۰۱۶ میلادی با تحول گسترده در طراحی به جهان معرفی شد. 30N به‌عنوان یکی از محبوب‌ترین محصولات هیوندای در سگمنت کامپکت با نام الانتر نیز شناخته می‌شود و اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی بود که این خودرو ساز کره‌ای برای رقابت بیش‌تر با رقبای سرسخت آلمانی خود، نسخه پر فرورم‌نسی و با عملکرد بالای این مدل را با پسوند N به جهان معرفی کرد. تفاوت بسیاری در معرفی مدل 30N وجود داشت که آن هم نسخه افست‌بک از این خودرو بود.

بسیاری از اسپرت‌دوستان به دنبال خودرو اسپرت خانوادگی قدرتمند هستند که هیوندای، محصول خود را برای این مشتریان خاص تدارک دیده است. طراحان هیوندای با کشیدن ستون C و خمیدگی سقف، فرم کوپه بودن به این خودرو بخشیده‌اند تا جذابیت خودرو را دوچندان کنند. اما برای این سدان کوپه کامپکت کره‌ای رینگ‌های N19 سبک‌وزن آلایزی فورج در نظر گرفته شده و چراغ‌های جلو با LED وی شکل، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره شش ضلعی آبشاری، ظاهری تهاجمی به این خودرو بخشیده است.

همچنین نمای عقب خودرو با چراغ‌های کشیده و حجم‌پر بازی خاص روی در صندوق، زیبا به نظر می‌رسد و نسخه 30N افست‌بک با قطعات آپروندنامیکی چون لپ سبک با خط فرم، آینه‌های اسپرت با قاب مشکی پیاپویی، اسپویلر روی در صندوق عقب و دیفیوزر و آگزوزهای کرو شکل در طرفین، اسپرت‌تر از قبل شده است. در عین حال کابین خودرو در نسخه سال همانند الانتر است و قرارگیری صفحه نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی در کنسول میانی و کلاستر دیجیتال، آن را تا حد زیادی مدرن کرده است.

همچنین غربلیک فرمان N، دو پدال شیفت پشت فرمان، دسته N با خط فرم دوخت و صندلی‌های اسپرت، رانندگی با این خودرو را مهیج کرده و در بخش فنی، موتور پر قدرتی زیر کاپوت نسبتاً کشیده این سدان اسپرت قرار گرفته است.

موتور چهار سیلندر دولیتری توربوشارژ قلب تپنده این خودرو را تشکیل می‌دهد و پیشرفته دولیتری هیوندای موسوم به T-GDI2 با توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم، می‌تواند حداکثر ۲۷۶ اسب بخار قدرت و ۳۵۳ نیوتون متر گشتاور تولید کند.

البته کمپانی هیوندای حداکثر گشتاور تولیدشده توسط این موتور را ۳۹۲ نیوتون متر می‌داند. 30N برای تسریع شتاب از گیربکس هشت سرعته دو کلاچه DCT برخوردار است که قدرت را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. مهندسان هیوندای با تغییراتی در سازه خودرو توانسته‌اند مجموع وزن آن را کاهش دهند و بر همین اساس شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این سدان کوپه ۵.۴ ثانیه است.

### تلگرام Telegram

## پیامد استفاده از قطعات نامرغوب

هزینه نگهداری خودرو به عوامل بسیاری بستگی دارد که از مهم‌ترین آن‌ها، نصب و استفاده از قطعات نامرغوب و بی کیفیت روی خودرو است. به عبارت دیگر اگر قطعاتی که در روند کاری موتور نقش موثر و پر رنگی دارد از نظر کیفیت نامطلوب باشد، خرابی‌های بسیاری را به وجود می‌آورد و باید توجه داشت که این روزها قطعات نامرغوب و غیر اصل به حدی در سطح بازار به چشم می‌خورد که در صورت ناآگاهی مالک خودرو می‌تواند هزینه‌های هنگفتی را به‌وی تحمل کند. یکی از قطعات حساس در خودرو نیز لنت ترمز است که متأسفانه نمونه‌های بی کیفیت آن به‌وفور در بازار پخش شده است. اما برای تهیه نمونه اصلی این قطعه باید به چه مواردی توجه داشت و آیا رعایت این مساله بر هزینه نگهداری خودرو تاثیر گذار است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

تمام کارشناسان بر این امر اتفاق نظر دارند که بخش چشمگیری از هزینه‌های نگهداری از خودرو به استفاده از قطعات نامرغوب بازمی‌گردد و بنابراین برای تامین قطعات اصل و با کیفیت باید به نمایندگی‌ها و مراکز مورد تایید خودرو ساز مراجعه کرد. زیرا بیش از ۸۰ درصد اجزای یک خودرو را قطعات مکانیکی تشکیل می‌دهد و در صورت بی کیفیت بودن یک قطعه، سایر بخش‌های خودرو نیز آسیب خواهد دید. از آنجا که لنت ترمز یکی از قطعات پر مصرف محسوب می‌شود، برای تهیه نوع مرغوب و با کیفیت آن باید تنها به نمایندگی مجاز خودرو ساز مراجعه کنید.

سایر

عدم نظارت بر روند توزیع قطعات با کیفیت به تولید کنندگان زیر پله‌ای این اجازه را می‌دهد تا در بازار جولان دهند و یکی از عواملی که سبب بالا رفتن هزینه نگهداری خودرو می‌شود، کیفیت پایین قطعات به‌کاررفته در آن است. بنابراین برای تهیه قطعات با کیفیت خودرو بهتر است به نمایندگی مربوطه و مراکز معتبر مراجعه شود.

اشار

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

## کیفیت پایین پولیش

خودرو هیوندای ولستر دارم که سه هفته قبل برای پولیش بدنه آن به یکی از مراکز خدمات بدنه خودرو مراجعه کردم و تکنسین مربوطه گفت که از پولیش با کیفیت ساخت داخل استفاده خواهد کرد. اما تنها پس از گذشت شش روز، رنگ بدنه خودرو در بخش‌هایی مانند کاپوت و درها متفاوت از دیگر بخش‌ها شد و مانند این بود که روی بدنه خودرو اسید پاشیده شده است. در پیگیری‌های بعدی متوجه شدم در پولیش استفاده شده در صد زیادی اسید وجود داشته که خودرو را با چنین مشکلی مواجه کرده است.

۰۹۳۳\*\*\*۲۱۱۴





## استفاده از سدهای لاستیکی در شمال کشور



«لاستیک‌ها در شمال کشور این بار نه تنها آلودگی ایجاد نمی‌کنند بلکه منجی رودخانه‌ها و زمین‌های کشاورزی شده‌اند. به گزارش خبرنگار گروه استان‌های باشگاه خبرنگاران جوان ساری، سدهای لاستیکی از جمله سازه‌هایی در بای هستند که از یک تیوب بزرگ مانند سایر لاستیک‌ها اما با ضخامت چند برابری تشکیل شده‌اند و روی یک بستر بتنی نصب می‌شوند. سدهایی که در نگاه نخست بارنگ سیاهشان یادآور تیوب‌هایی هستند که برخی در زمستان برای سسرازیر شدن از پیست‌های اسکی از آن استفاده می‌کنند. اما

این تیوب‌ها، بسیار بزرگ و محدودیت طولی ندارند از چندمتر تا ۱۰۰متر هم در دهانه رودخانه نصب می‌شوند و بعد از نصب توسط دستگاه دمنده هوا که در ساختمان کنترل قرار دارد، در کمتر از نیم ساعت بر می‌شوند و جلوی جریان آب را می‌گیرند. در صورت آسیب خارجی مانند لاستیک‌های معمولی امکان پنجر گیری و حتی تعویض آن‌ها وجود دارد، کافی است باد لاستیک‌ها کاملاً خارج شوند و سپس با مواد مخصوص جایی را که آسیب دیده است، با چسب پوشانند و دوباره نصبشان کرد.

بزرگ‌ترین تایرساز دنیا در باره تاریخ مصرف لاستیک آگاه‌سازی می‌کند

## کمپین مقایسه «موز» و تایر «میشلن»!

گزارش Report

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«میشلن فرانسه به عنوان بزرگ‌ترین تایرساز دنیا کمپینی را با عنوان «تایر موز نیستند!» راه‌اندازی کرده است. هدف این کمپین آموزش به مشتریان در مورد تعیین زمان مناسب برای تعویض تایر خودرویشان است. برخلاف آنچه در مورد تاریخ انقضای سایر محصولات به آن عادت کرده‌ایم، میشلن می‌گوید روند پیری تایر از تاریخ ساخت (DOT) آغاز نمی‌شود بلکه از هنگام نصب و یادزدن اولیه تایر روی خودرو، تاریخ مصرف آن شروع می‌شود. دلیل آن هم این است که تایرها بیشتر هنگام استفاده دچار مشکل می‌شوند نه با ماندن در انبار. به گفته مایکل نوناگ، نماینده ارشد میشلن در فیلیپین، سه تحقیق در کشورهای کره، آلمان و عربستان سعودی انجام شده است که براساس آن تفاوتی در عملکرد بین تایرهای تازه تولید شده و تایرهایی که سه سال از تاریخ تولید آنها گذشته است، وجود ندارد.

وی توضیح داد: «مطالعات در عربستان نشان داد سنن تاریخی که به مدت یک سال در خودرو استفاده شده، برابر با تاریخی است که ۱۰ سال در انبار بوده، این موضوع نشان می‌دهد تایرها هنگام استفاده سریع‌تر از زمانی که در انبار هستند، فرسوده می‌شوند. همچنین براساس مطالعاتی که در کشورهای کره و آلمان نیز انجام شد، تایرهای جدید و تایرهایی که سه سال از تاریخ تولیدشان گذشته بود، به‌طور یکسان عمل کردند.»

نوناگ اضافه کرد: «تصور رایج و البته نادرست مبنی بر خرید تایر براساس تاریخ ساخت (DOT) می‌تواند خطرناک باشد زیرا مصرف کنندگان به جای نگهداری مناسب تایرهای خود پس از نصب به تاریخ تولید آن توجه می‌کنند.» وی افزود: «به جای توجه به تاریخ ساخت (DOT)، باید به استفاده مناسب از آن، حفظ باد (فشار) صحیح تایر، تنظیم و بالانس مناسب، چک کردن مداوم و اندازه‌گیری عمق آج دقت کرد.»

توصیه‌های میشلن برای خرید تایر اکثر تایرها حاوی مواد شیمیایی ضد اکسید هستند تا پیری تایر را به میزان قابل توجهی کاهش دهند. تایرها در انبار و پیش از نصب باد نشده‌اند و فقط ممکن است در معرض نوسانات جزئی دما قرار بگیرند. بنابراین مهم‌ترین تاریخ برای شما نباید تاریخ ساخت تایر باشد، بلکه تاریخ نصب آن روی خودرو مهم است. میشلن توصیه می‌کند تایرهای بالای ۱۰ سال باید از بین بروند. نوناگ گفت: «البته این توصیه از نظر فنی نیست بلکه در جهت احتیاط است. تایرها در طول دوره استفاده در یک خودرو و فشارهای مختلف و زیاده‌ای همچون موانع جاده‌ای، چاله‌ها، جاری شدن سیل، گرمای شدید هوا در تابستان را تحمل می‌کنند. همه این موارد باعث آسیب لاستیک می‌شوند. تایرها تنها در تباطو بین خودرو و جاده هستند، بنابراین آنها راهوشمندانه انتخاب کنید. در مورد شرایط جاده‌ای که در آن می‌رانید، به‌فروشنده تایر خود اطلاع دهید و از راهنمایی‌های او بخواهید و البته باور نادرست قدیمی رانیز فراموش کنید.»

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



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



جهت نمایش آدرس و اطلاعات مراکز اهدای خون روی استان محل سکونت خود در سایت [www.ibto.ir](http://www.ibto.ir) کلیک نمایید







اهالی کوپرتینو در حال مذاکره با دو شرکت چینی برای تامین باتری مورد نیاز اپل کار هستند که می توان آن را نقطه عطفی در عملیاتی کردن این پروژه تلقی کرد. به گزارش اپل اینسایدر و با استناد به «روترز» اپل مذاکره اولیه با شرکت های BYD و CATL را آغاز کرده؛ اما تاکنون قراردادی با شرکت های مذکور امضا نشده است. همچنین گفته می شود شرط معامله این است که تاسیسات مربوط به تولید در ایالات متحده ساخته شود و این امر عمدتاً به ارائه طرح های تشویقی و تسهیلات در ایالات متحده و به تنش های آمریکا و چین مربوط می شود.

گفته می شود اپل در حال مذاکره با دو شرکت فناوری چینی به منظور تهیه باتری برای خودرو الکتریکی خود است و اگر اخبار را دنبال کرده باشید، می دانید که اپل مدت ها است به دنبال ساخت نوعی خودرو الکتریکی با خودران یا نام احتمالی اپل کار (Apple Car) است. گزارش های اخیر نشان می دهد که غول دنیای فناوری قصد دارد از بازی تولید شرکت های ثالث برای برون سپاری تولید خودرو مذکور استفاده کند؛ اما به نظر می رسد تاکنون در شراکت با خودروسازان سرشناسی نظیر هیوندای، کیا و رنو ناکام مانده است. حال در جدیدترین مورد گفته می شود



## تامین باتری اپل کار توسط چینی ها

سرمایه گذاری اروپایی ها در صنعت باتری خودروهای برقی برای کاهش وابستگی به چین

# برنامه ریزی قاره سبز برای آینده های سبز

کارخانه عظیم تسلا در آلمان برنامه هایی در نظر گرفته شده است و همچنین سرمایه گذاری یک میلیارد دلاری از سوی شرکت فولکس واگن در کشور سوئد از اهمیت صنعت باتری در این اتحادیه حکایت دارد.

اروپایی ها تلاش می کنند سهم بیشتری از تولید و توسعه باتری های خودرو را به دست آورند و در این ارتباط بارها از سوی مدیران ارشد اتحادیه اروپا در خصوص کاهش وابستگی به کشور چین سخنانی مطرح شده است. یکی از صنایعی که اروپایی هادر آن به دنبال کاهش وابستگی به چین هستند، صنعت تولید باتری های خودرو است.

همچنین برنامه ریزی اروپایی ها برای کاهش گازهای گلخانه ای سبب شده است این اتحادیه به نگاه ویژه ای به باتری خودروها داشته باشد.

مناسبی ایجاد می کند و باتری ها را از اهمیت ویژه ای برخوردار کرده است. از این حیث اروپایی ها برنامه ویژه ای برای توسعه باتری هادر اند و کمیسیون اروپا پیش بینی می کند تا سال ۲۰۲۸ تعداد خودروهای برقی در جاده ها ۱۰ برابر امروز خواهد شد و به ۲۰۰ میلیون دستگاه می رسد.

باتری ها حدود ۴۰ درصد ارزش یک خودرو الکتریکی را تشکیل می دهند و در حال حاضر چین دو سوم سلول های جهانی را تولید و تامین می کند. با این تفصیلات اروپایی ها برای افزایش سهم بازار خود طی سال گذشته میلادی بسته ۳.۲ میلیارد یورویی یارانه را در نظر گرفتند تا صنعت باتری اروپا را تحریک کرده و بتوانند تقاضای داخلی را تامین کنند.

در همین راستا تاکنون برای تعدادی از گیگافکتوری های غول پیکر اروپایی از جمله

آبر قدرت های جهان ضمن تلاش برای به دست آوردن سهم بزرگی از بازار خودرو و باتری های برقی، به سوی آینده های سبز و بدون کربن حرکت می کنند و باتری های خودروهای برقی به عنوان راهی برای آینده های سبز و بدون کربن مورد استقبال بسیاری از کشورهای قدرتمند اقتصادی قرار گرفته اند. آینده ای که به عقیده کارشناسان صنعت خودرو می تواند جزو سودآورترین صنایع باشد.

باتری های لیتیوم-یون نشان داده اند که از نظر زیست محیطی دارای کمترین میزان آلودگی هستند و این در حالی است که وسایل نقلیه الکتریکی به جای موتور احتراق داخلی از پیشرفته الکتریکی بهره می برند و انرژی آن ها توسط سلول های سوختی تامین می شود و هر سلول در بسته باتری حاوی یک الکترون مثبت بوده که دارای لیتیوم، کبالت و یک الکترون منفی حاوی گرافیت است. ترکیبی که قدرت



فرشید سلگی

f.solgji@autoworld.ir

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	صبا باتری (ایران)
	۱۵,۷۵۰	۹,۷۵۰	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۵ ماهه می باشد	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORG, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEWVEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA به بازار عرضه می شود	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	آذر باتری (ایران)
	۱۵,۵۰۰	۹,۴۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشند	آذر باتری با برندهای ویگو، آذر، سولفیان، بزفوس، الوند، روشن، ماموت و یادانا به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۱۶,۲۰۰	۱۱,۲۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری یعنی از محصولات این شرکت هستند با اورینتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزگی ۱۵ ماهه و اورینتال پریمیوم ۲۷ ماهه و مابقی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	سپاهان باتری با برندهای بار کلس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اوراتوس، سیبولکس و پاشا، ویا پوشش آمپر از ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	نیرو گستران خراسان (ایران)
	۱۷,۰۰۰	۱۱,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۵ ماهه می باشند	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف با نام های VOLTA, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	پاسارگاد باتری (ایران)
	۱۷,۰۰۰	۱۱,۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشند	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیاز، هندل، لیدر، تاکیون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندرو باتری خانواده دنا	





## چرا آمار تصادفات در برخی مناطق تهران بالاست؟



میزان: رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «یکی از مشکلاتی که در مورد بزرگراه‌ها وجود دارد، تردد عابران بوده است. همین مساله یکی از علت‌های اصلی وقوع تصادفات است.» احسان مومنی در خصوص علت تفاوت حجم و کیفیت تصادفات در مناطق مختلف شهر تهران افزود: «وقتی این نکته را مطرح می‌کنیم که بیشترین سهم تصادفات رانندگی در تهران مربوط به منطقه چهار می‌شود به این خاطر است که وسعت و جمعیت این منطقه هم نسبت به دیگر مناطق شهر تهران بیشتر است. بنابراین آمار تصادفات در چنین

منطقه‌ای بالاتر خواهد بود. مومنی ادامه داد: «ویژگی‌هایی نظیر وسعت، وضعیت جغرافیایی، تعداد بزرگراه‌ها، شرایط فرهنگی و معیشتی سساکنان هر منطقه ترجمه عواملی اثرگذار بر حجم و کیفیت تصادفات هستند. مثلاً در بخش شرقی تهران نقاطی مانند پاکدشت شمار کارتن خواب‌ها یا مهاجران افغانستانی آمار بالاتری را به خود اختصاص داده است. وضعیت فرهنگی چنین نقاطی هم شرایط خاص خود را دارد. این عوامل می‌توانند باعث افزایش یا کاهش حجم تصادفات شوند.»

## خبر

News

## افزایش سهم بودجه حمل و نقل عمومی از ۰.۷۱ به ۳.۷ درصد

شهر تهران با اشاره به افزایش سهم بودجه حمل و نقل عمومی از ۰.۷۱ به ۳.۷ درصد گفت: «موفق به کاهش ۴۲ درصدی هزینه‌های اداره شهر شدیم.» پیروز حناچی در آیین افتتاح و آغاز بهره‌برداری از ایستگاه‌های شهرک آزمایش و مدافعان سلامت در خطوط ۶ و ۷ مترو تهران با اشاره به اینکه خط ۷ دارای ۲۷ ایستگاه خواهد بود و جنوب شرق را به

شمال تهران متصل می‌کند، افزود: «تاکنون ۲۲ ایستگاه افتتاح و ایستگاه مجاور بیمارستان امام خمینی (ره) به نام مدافعان سلامت نامگذاری شده است.» حناچی با اشاره به اینکه بر کردن فاصله کلانشهرها در این دوره مورد توجه قرار گرفت، گفت: «رعایت سقف جمعیتی در برنامه‌های توسعه‌ای سوی دولت و حفاظت از باغات و فضای سبز مورد رعایت قرار گرفته است.»

وی به ارسال لایحه منابع مالی پایدار به عنوان نقطه عطف شرایط سالم اداره شهرها اشاره و بیان کرد: «سهم بودجه حمل و نقل عمومی از ۰.۷۱ به ۳.۷ درصد افزایش یافته و خرید تجهیزات آتش‌نشانی از سوی وزارت کشور جزو اهداف این دوره مدیریت شهری بود که در دو هفته گذشته با آمادگی و تجهیزات آتش‌سوزی جنوب تهران کنترل شد.»



## دنده یک

1st gear

علی زراندوز

a.zaranooz@autoworld.ir

رژیم غذایی ناسالم، رانندگی خطرناک را افزایش می‌دهد. حاضر جواب: پس خیابان‌هایی که در آنها مغازه‌های فست‌فود زیاد است، باید خیلی با احتیاط رفت و آمد کرد!

۷۰ سالگی برادو...

حاضر جواب: آن وقت بعضی‌ها چشم نداشتند ببینند پراید ما به چهل سالگی (که تازه ابتدای سن و سال پختگی است) برسد!

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو اظهار کرد: در دولت بعدی به احتمال زیاد واردات خودرو آزاد خواهد شد.

حاضر جواب: ای آقا... احتمال، حتی اگر از نوع احتمال زیاد هم که باشد، باز هم آخرش فقط یک احتمال است!

خرید اتوبوس‌های جدید برای تهران چه شد؟

حاضر جواب: احتمالاً این طرح، آن قدر آب می‌رود که در نهایت تبدیل می‌شود به خرید چند تا دوچرخه یا اسکوتر!

لاستیک رانندگان روی محور گرانی و کمبود...

حاضر جواب: شما بفرمایید کدام یک از لوازم و موارد مصرفی رانندگان روی این محور قرار ندارد؟

حالی که کمیته مجلس شورای اسلامی تعیین تکلیف طرح عرضه خودروهای داخلی در بورس کالا را به بعد از نتیجه‌نهایی انتخابات ریاست‌جمهوری کشور موکول کرده اما رئیس سازمان بورس موافق بورسی شدن خودرو نیست.

حاضر جواب: یعنی یک طرح ناقابل خودرویی، این قدر ارزش دارد که این طوری دل نازک رئیس بورس شکسته شود؟!

معاملات بازار خودرو به بعد انتخابات موکول شد.

حاضر جواب: البته اگر بعد از انتخابات هم به بعد از گرفتن رأی اعتماد وزرای کابینه موکول نشود!

موتور پیچیده‌شده با کربن ممکن است تسلا رودستر را حتی سریعتر کند.

حاضر جواب: بفرمایید... باز هم از طرح‌های ما کی کردند! اگر یادتان باشد مادر دوران نوجوانی، توپ پلاستیکی مان را در یک لایه دیگر می‌پیچیدیم که هم سریع‌تر شود، هم قدرت و گشتاورش برود بالا!

تصمیم جدی هیوندای و جنرال موتورز برای ساخت خودروهای پرنده...

حاضر جواب: البته با وجود همه این تلاش‌ها، همچنان ساخت خودروهایی با قیمت‌های جهنده، در انحصار خودمان است!

در ۸ سال گذشته رشد قیمت ۷۴۲ درصدی پراید اتفاق افتاد.

حاضر جواب: شما ببینید در ۸ سال بعد قرار است از رشد چندهزار درصدی پراید، تیترا بن‌نسیم و مردم را متعجب کنیم!

راهکارهای عملیاتی واردات خودرو بدون خروج ارز...

حاضر جواب: تنها راهش انجام مبادله پایاپای است... یعنی هندوانه، خیار، کدو، خربزه، سیب، گلاب و زعفران بدهیم، جایش خودرو بگیریم!

## ۸۵ درصد ایرانی‌ها، خودروهای سیاه یا سفید رنگ را ترجیح می‌دهند

# همه چیز درباره رنگ خودرو؛ از سفید تا زردقناری

دورنگ، با نام «کوبیک» گره خورده است. حدود دو هفته پیش نیز، ایران خودرو تصمیم گرفت پژو ۲۰۷ را به صورت دورنگ، با دو گیربکس اتومات و دستی تولید کند.

وقتی رنگ خودرو، دلمان را می‌زند

در این میان، کسانی هم هستند که می‌خواهند رنگ خودروی خود را حتی پس از خریداری تغییر بدهند. این کار در ایران، به طور کلی دشوارتر از بسیاری از کشورهای دیگر بوده اما در هر حال، شدنی است. متقاضی تغییر رنگ خودرو باید با مدارک هویتی و مدارک خودرو، به مراکز تعویض پلاک مراجعه و فرم درخواست تغییر رنگ را در آنجا تکمیل کند. امکان تغییر رنگ خودرو به رنگ خودروهای نظامی یا تاکسی‌ها وجود ندارد و علاوه بر این، هنگام تغییر رنگ باید خلافی و عوارض خودرو هم پرداخت شود.

تغییر رنگ را می‌توان در هر جا انجام داد و صافکار و نقاش، به طور مستقیم مدارک قانونی مورد نیاز را بر سر می‌کنند. اما نکته مهم این است که بعد از تغییر رنگ، صاحب خودرو باید در مراکز تعویض پلاک حضور پیدا کند و تغییر رنگ خودرویش را یک بار دیگر به تایید کارشناس برساند. در نهایت، کارت جدیدی برای خودرو صادر می‌شود که رنگ جدید در آن درج شده است.

البته از منظر هزینه‌ای، تغییر رنگ خودرو می‌تواند به افزایش یا کاهش قیمت آن منجر شود. در مورد خودروهای وارداتی و مدل بسال، تغییر رنگ و خاص کردن آن ممکن است به افزایش قیمت منجر شود، اما در مورد خودروهای قدیمی و مسدول پایین، تغییر رنگ می‌تواند قیمت خودرو را پایین بیاورد.

بهر حال، به نظر می‌رسد این سلیقه اجتماعی است که سسطوح تقاضا برای رنگ خودرو را تعیین می‌کند. به این ترتیب، تلاش خودروسازان برای تولید خودروهای دو رنگ و یا تنوع‌بخشی به دالقه متقاضی (از جمله در مورد رنگ‌های خودرو تیبیا یا کوبیک) می‌تواند خیابان‌های ایران را رنگارنگ‌تر کند.



به‌عنوان مثال اگر رنگ یک مدل خاص با رنگ عمده خودروهای این مدل در بازار تفاوت داشته باشد، می‌توان حدس زد فروشندگی قیمت بالاتری را تعیین کند. از طرف دیگر، افراد بسیاری رنگ خودرو را هنگام معامله در نظر می‌گیرند، به همین دلیل یافتن خودروهای با رنگ خاص، در بازار دشوارتر است.

این مقام صنعتی ادامه می‌دهد: «ممکن است یک خودرو خارجی که در ایران بیشتر به رنگ سیاه یا سفید وارد شده؛ متقاضی رنگ خاص را داشته باشد و از آنجا که رنگ خاص آن در بازار بسیار کمیاب است، طبیعتاً قیمت آن هم بالاتر می‌رود.»

دورنگ‌ها به بازار می‌آیند

طی هفته‌های اخیر، دو خودروساز اصلی کشور، از برنامه‌ریزی برای تولید محصولات دورنگ و ایجاد تنوع در سید محصولات خود خبر داده‌اند. بررسی سید محصولات تولیدی خودروسازان بین‌المللی نشان می‌دهد تولید خودروهای دورنگ، جایگاه خاصی را در سید محصولاتی این شرکت‌ها داشته، البته در ایران، تولید خودروهای

هستند. البته این موضوع در میان خودروهای سوپراسپرت متفاوت بوده و رنگ زرد در این خودروها بسیار محبوب است و به همین دلیل، زرد یکی از دورنگ اصلی شرکت فراری محسوب می‌شود. اما آبی رنگ محبوبی در میان خودروسوارها نیست و تنها ۶ درصد خودروهای جهان، آبی رنگ هستند.

ایرانی‌ها چه رنگی را دوست دارند؟

اما انتخاب ایرانی‌ها در مورد رنگ خودرو چگونه است؟ ظاهراً ایرانی‌ها هم از سلیقه جهانی پیروی می‌کنند و در این زمینه، حتی اصرار بیشتری هم دارند. سعید مومنی، رئیس اتحادیه نمایندگان خودروسازان، در این مورد به خبرنگار «دنیای خودرو» می‌گوید: «حدود ۸۵ درصد خودروهایی که در ایران به فروش می‌رسند، سیاه یا سفید هستند و از این نظر، ایرانی‌ها هم مشابه بسیاری از کشورهای دیگر عمل می‌کنند.»

او ادامه می‌دهد: «قیمت خودروهای رنگی و سیاه و سفید در کارخانه هیچ تفاوتی ندارد و بالا یا پایین رفتن قیمت خودروها در بازار، باتوجه به عرضه و تقاضا صورت می‌گیرد.»



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

آب‌تا به حال به این موضوع فکر کرده‌اید که خیابان‌های ایران، بیش از اندازه بی‌روح و سیاه و سفید هستند؟ اگر پاسخ مثبت است، بد نیست بدانید حدود ۸۵ درصد خودروهایی که در خیابان‌های کشور تردد می‌کنند، یا سفید هستند یا سیاه‌رنگ. تقریباً در تمام کشورهای دنیا، این دورنگ برای بدنه خودرو از محبوب‌ترین رنگ‌ها به‌شمار می‌روند، اما نسبت تولید این دو رنگ به کل تولید کارخانه‌های خودروسازی، معمولاً به این اندازه بالا نیست. اما چرا ایرانی‌ها این دو رنگ را می‌پسندند و آیا ممکن است تغییری در این زمینه و در حوزه سلیقه متقاضیان در مورد رنگ بدنه خودرو صورت بگیرد؟

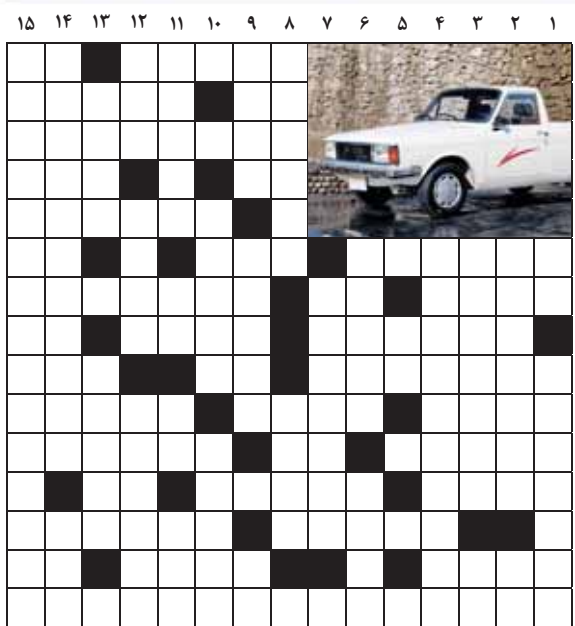
باورش سخت نیست: سفید، محبوب‌ترین رنگ بدنه خودرو در تمام جهان است. نظر سنجی‌های انجام‌شده نشان می‌دهند نمایان نشدن خش‌های روی بدنه و جذب کمتر گرما، از مهم‌ترین دلایل انتخاب رنگ سفید از سوی خودروسازان است. اما خودروهای سفیدرنگ، چند درصد خودروهای جهان را تشکیل می‌دهند؟

آمارها نشان می‌دهند حدود ۶۰ درصد

خودروهای تولیدشده در چین (به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز جهان) به رنگ سفید بوده، در جهان هم حدود ۲۸ درصد خودروها سفیدرنگ هستند. پس از آن، سیاه با حدود ۱۹ درصد فراوانی، دیگر رنگ محبوب در میان صاحبان خودرو است. پس از سیاه هم، رنگ خاکستری خودروها در ۱۵ درصد جهان زرد

## جدول شماره ۱۲۷۶

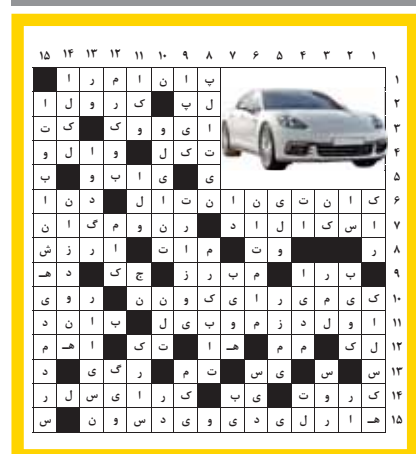
Cross Word



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۷۶



افقی  
۱- وانت پیکان (در تصویر) ماشین‌های بالاتر ۲- معاون هیتلر - پلتم فرم تولید واگن ۳- اگر حرف اولش می‌آمد شاسی‌بلند ایران خودرو بود ۴- گشاده و باز - بالجن می‌آید ۵- شرکتی که هم هواپیما و هم موتورسیکلت می‌سازد ۶- شاسی‌بلند سانگ-یانگ - کشتی جنگی - امل بی‌آغاز ۷- طبقه - حرف تنفر - شاسی‌بلند ساخت انگلیس ۸- مترکننده که حرفی اضافه به آخرش آمد - لازم روز می‌آید ۹- همین طوری هم راه‌آهن روزمینی شهرهاست - فعل امر از مصدر زاپیدن - برآمدگی مرتفع زمین ۱۰- ورنه به‌هم‌ریخته - زیبا و دلپسند - سوپراسپرتی از ایتالیا ۱۱- گوشواره - آوای بی‌آغاز - خودروساز ژاپنی و همکار گروه بهمن ۱۲- برندی در صنعت عکاسی - نوعی بیماری خطرناک است - سردترین ماه سال ۱۳- محدود و بزرگی - ریتارد در هم ۱۴- اولین پورتونی که به ایران آمد - نوعی مسابقه موتورسیکلت‌رانی است - آخرین روق ۱۵- این سازمان زیرمجموعه ناجا مسئول انتظام امور رانندگی در کشور است.

عمودی

۱- فرمان خودرو - از ماشین‌آلات کشاورزی ۲- کوبه معروفی از شورولت - حرف انتخاب ۳- خودروساز فرانسوی - راه کوتاه‌شده ۴- از اتوبان‌های پرتردد کشور ۵- روم بی‌آغاز ۶- از ون‌هایی که در کشور به کارخانه‌های مسافر مشغول است - ستاره است ۷- از قطعات مهم در موتور خودرو ۸- نام فامیلی در ایران - رستوران فرنگی ۹- کاروانسرای سازی آذربایجان شرقی - مدلی پرطرفدار از مدیران خودرو - ناشنوا ۱۰- این شرکت ژاپنی هم خودرو و هم موتورسیکلت تولید می‌کند - مدلی از اوپل ۱۱- یک پار نیست - در ردیف نخست افقی بجوبیدش - قیمت بازاری - امر به راندن می‌کند ۱۲- واحدی در سنجش برق - سدان ۱۳- پر فروش توپوتا - رسیدن در هم ۱۴- برندی در صنعت ساعت‌سازی جهان - کاویان ناتمام ۱۴- بزرگ‌ترین خودروساز آمریکا - از الزامات رونق فروش خودرو ۱۵- خودروساز آمریکایی شریک قیات ایتالیا - این هم بزرگ‌ترین خودروساز کره جنوبی.





Autoworld.ir

شنبه ۲۹ خرداد ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۴۲۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

تهران ۳۷ ۲۵ اصفهان ۳۸ ۱۷ شیراز ۳۹ ۲۰ مشهد ۳۵ ۲۰ تبریز ۳۶ ۲۱ ارومیه ۳۵ ۱۸ رشت ۳۲ ۲۳ گرگان ۳۶ ۲۲ ساری ۳۳ ۲۲ شهرکرد ۳۳ ۱۱ اهواز ۴۷ ۲۹ یزد ۳۹ ۲۲ کرمان ۳۳ ۱۶ بندرعباس ۴۱ ۲۹ زاهدان ۳۵ ۱۹

بیلبورد  
Billboard



## بمب ساعتی

در این آگهی سیتروئن که توسط آژانس هوس در برزیل طراحی شده، به خطرات استفاده از قطعات یدکی غیراصل اشاره شده است که می‌توانند مثل بمب ساعتی عمل کنند.

ALWAYS USE ORIGINAL PARTS.



## بررسی وضعیت وسیله نقلیه پیش از سفرهای تابستانی

همین که بهار به آرامی جای خود را به تابستان می‌دهد، جاده‌ها با تمام محدودیت‌های کرونایی رنگ و بوی دیگری به خود می‌گیرند و بازار مسافرت و گشت‌وگذار حسابی داغ شده و بسیاری پس از گذراندن یک دوره کاری و تحصیلی فشرده، دست خانواده و دوستان را گرفته و عازم شهر و دیار دیگری می‌شوند. در عین حال این امر طی سال‌های اخیر به‌خودی خود سبب رونق بازار خودرو شده و مسافرت‌های تفریحی و خانوادگی به‌گزینه اصلی برای تعویض آب و هوا و نشاط روحی شهروندان بدل شده است. گرچه تابستان با تابش بی‌وقفه خورشید و بالا رفتن درجه حرارت هوا گاه به‌طور کامل طاقت‌فرسا و نفسگیر می‌شود، اما در عین حال لذت سفر چیز دیگری است که در شرایط موجود، قطعاً با رعایت پروتکل‌های بهداشتی و رفع معایب احتمالی خودروها حاصل می‌شود.

همچنین رعایت قوانین راهنمایی‌وراندگی نیز در صدر گزینه‌ها برای سفری امن و بی‌خطر قرار می‌گیرد. البته در کنار آنچه گفته شد، رعایت اصول مربوط به سفر در ایام گرم سال نیز که گاه دمای هوا حتی از ۴۰ درجه سانتی‌گراد نیز فراتر می‌رود، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در این راستا باید خودمان را با تابستان و گرمای سوزانش وفق دهیم تا حداقل از گرم‌زدگی در طول سفر جان سالم به‌در ببریم و در مجموع رعایت این موارد سبب می‌شود خاطره‌های شیرین از سفرهای تابستانی را برای خودمان و همراهانمان رقم بزنیم. در آخر این که همان‌گونه که در ابتدای مطلب نیز بدان اشاره شد، برای جلوگیری از بروز حوادث ناگوار و احتمالی باید وضعیت وسیله نقلیه‌مان نیز از هر نظر مورد بررسی قرار گیرد.

## حرف آخر

Last Word

نهاد  
علی بیگ زاده

روزنامه‌نگار



روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

## خرابی فرمان هیدرولیک

جعبه فرمان است که بسیار حساس هستند. در خودروهایی که مجهز به فرمان هیدرولیکی هستند، در زمان حرکت نباید فرمان را تا انتها چرخاند و این عامل سبب افزایش و اعمال نیروی مضاعف روی جعبه فرمان می‌شود که استهلاک اورینگ‌ها و واشرها را تسریع کرده، در نتیجه فرمان معیوب می‌شود. بنابراین در زمان دور زدن فرمان را تا انتها نچرخانید.

برای بهبود و کنترل بهتر خودرو در زمان حرکت مهندسان سیستم فرمان را از حالت مکانیکی به حالت هیدرولیکی تغییر دادند و فرمان هیدرولیکی علاوه بر بهبود فرمان پذیری سبب کاهش خستگی در زمان رانندگی نیز می‌شود. اما این فرمان نیز مانند هر سیستم دیگر دارای ضعف است و یکی از ضعف‌های موجود در فرمان، اورینگ‌ها و واشرهای

**Flow Technology**  
**Flow max**  
روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

SAE 0W-20

نفت پارس  
www.parsoilco.com  
www.flowmaxoil.com

**VARIAN**  
از ۳۵ تا ۲۰۰ آمپر ساعت

کیفیتی عالی  
قیمتی بصرفه

صبا تاکسی  
صبا کارا  
صبا سان  
زاد نیرو

جدید  
جدید  
جدید  
جدید

XFT  
AC  
XC  
ECL