



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

موافقت وزارت صمت با تامین سهمیه برای قطعه‌سازان نیازمند فولاد

قطعه‌سازانی که دستگاه پرس، توانایی خرید سبدي از سامانه و پروانه بهره‌برداری صنعتی ندارند نیز از این پس می‌توانند سهمیه فولاد خود را از طریق سامانه بهین‌یاب سفارش‌گذاری کنند...

۳۲ صفحات ۳۰۲

قاچاقچی‌ها نفیس تولیدکنندگان داخلی را گرفتند

بازار تیوب در قرق کالای قاچاق

با ورود تیوب‌های غیر استاندارد و کم‌کیفیت خارجی به بازار، نفیس تولیدکنندگان داخلی...
۱۳ صفحه ۴۴

نمایندگان مجلس شورای اسلامی مطرح کردند:

هفت اقدام سایپا برای جلوگیری از توقف تولید در دوران تحریم

۴ صفحه ۴۴

استارت‌آپ‌های شهری و خودرویی، زندگی
در شهرها را چقدر راحت می‌کنند؟

اپلیکیشنی که حق بیمه خودرو را کاهش می‌دهد

فقط تهران نیست که اپلیکیشن‌هایی با کارکردی مشابه
کار کرده‌ای بالا، برای آن طراحی...
۱۵ صفحه ۴۴

مدیرعامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر داد:

مذاکره وزارت راه با ۵ شرکت داخلی برای نوسازی ناوگان مسافری

۹ صفحه ۴۴



پیکان؛ ۵۰۰ میلیون تومان و بالاتر!
بامو F850GS؛ شاهکار نوین برای مسیرهای ناهموار
باتری‌های جریان «ریدوکس» چه ویژگی‌هایی دارند؟
کووید ۱۹- رفتار مشتریان روس در تعویض روغن را تغییر نداد
اقبال به خرید خودروهای کلاسیک؛ سرمایه‌گذاری مناسب در میان مدت و بلندمدت

نبض ایمنی ترمز خودرو شما با آسیالنت

asia.lent



شما لایق بهترین‌ها هستید

165-65R13 175-60R13 175-70R13 185-65R14 185-65R15 195-65R15 205-60R14 205-60R15 205-55R16



به زودی در سراسر کشور

تایرهای رادیال **رازی** با تکنولوژی وردشتاین هلند و ۴۰ ماه گارانتی بی‌قیدو شرط



جدید به نام **AMG Night II** هم اضافه شده که جلونچره کرومی تیره و نشان های مشکی رنگ دارد. البته برای مدل **GT53** پکیج فیبر کربنی **AMG** نیز قابل سفارش است. مرسدس **AMG GT4** مدل ۲۰۲۲ به نسخه جدید کنترل سواری **AMG** با کمک فترهای جدید مجهز شده است این سیستم با استفاده از دو سوپاپ متغیر محدودکننده فشار، کمک فترها را با دقت بیشتری براساس شرایط رانندگی و حالت های رانندگی تنظیم می کند. مرسدس **AMG GT4 2022** اواخر امسال راهی بازار ایالات متحده خواهد شد.

تاکنون عکاسان جاسوس فیس لیفت مرسدس **AMG GT4** را شکار کرده اند اما حالا سازنده آلمانی رسماً این کوپه چهاردر به روز را معرفی کرده است. **AMG GT4** مدل ۲۰۲۲ در بیرون اصلاحاتی جزئی را تجربه کرده که شاید محسوس نباشند. برای این خودرو سه رنگ بیرونی جدید به همراه رنگ های ۲۰ و ۲۱ اینچی ارائه شده است در حالی که کالیپرهای ترمز قرمز رنگ جدید هم برای نسخه پایه شش سیلندر قابل سفارش هستند. همچنین پکیج بیرونی کرومی نفره ای دیگر منحصر به **GT63 S** نیست و برای همه مدل ها قابل سفارش خواهد بود. البته به آن، یک پکیج



تغییرات غیر قابل انتظار از مرسدس بنز

دو سرفصل برنامه های دولت سیزدهم در صنعت خودرو



استارت

محمد علی
دیانتی زاده

عضو شورای سردبیری



آن طور که در ایام تبلیغات انتخاباتی از سوی رئیس جمهور منتخب و تیم اقتصادی او اعلام شده است، دو سرفصل اصلی برای برنامه های دولت سیزدهم در بخش خودرو وجود دارد که می توان گفت یکی از آن ها مقدم بر دیگری است. نخست از عادلانه سازی نحوه قیمت گذاری در کل زنجیره تامین صحبت شده که قرار است از صنایع بالادستی

همچون فولاد و پتروشیمی تا محصول نهایی یعنی خودرو را در برگیرد.

بر این اساس یا باید قیمت گذاری خودرو نیز مانند مواد اولیه آن آزاد شود یا این که قیمت گذاری دستوری به صنایع بالادستی نیز تعمیم یابد تا در هر صورت زیان دهی خودروسازان متوقف شود. برنامه بعدی دولت سیزدهم، هدف گذاری برای تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو در سال است.

گرچه در سال های گذشته تجربه تولید ۱٫۶ میلیون دستگاه خودرو طی یک سال نیز وجود داشته، اما باید در نظر داشت این تیراژ به مدد خودروهای مونتاژی و مشترک و نیز واردات وافر قطعات و مواد اولیه محقق شده بود.

این در حالی است که این بار باید چنین تیراژی را با خودروهای داخلی و نیز با اتکا به توان قطعه سازان داخلی محقق کرد. چنین حرکتی قطعاً نیازمند رفع موانع تولید و توقف زیان دهی در صنعت خودرو است.

البته برخی کارشناسان نیز موضوع بحران تقاضا در بازار خودرو را پیش بینی می کنند که با توجه به افت شدید قدرت خرید مشتریان رقم خواهد خورد. در این خصوص باید گفت تقاضای انباشته از سال های گذشته در بازار خودرو حتی بیش از رقم ۲ میلیون دستگاه است، اما به واقع تنزل توان خرید مشتریان را نیز نمی توان نادیده گرفت و ناچار باید با روش هایی همچون تسهیلات ارزان قیمت بلندمدت و فعال سازی صنعت لیزینگ، قدرت خرید مشتریان را افزایش داد تا بتوانند با تیراژ ۲ میلیون دستگاهی هدف گذاری شده همراهی کنند.

همچنین باید برنامه های صادراتی را نیز با رایزنی های حمایتی وزارت خارجه در بازارهای منطقه پیش برد و پای محصولاتی همچون تارا، شاهین، آریا، اطلس و... را به این بازارها باز کرد تا صنعت خودرو به بازارهای بسته داخلی محدود نماند.

دبیر انجمن قطعه سازان در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

موافقت وزارت صمت با تامین سهمیه برای قطعه سازان

بنا بر موافقت وزیر صمت و رئیس ایدرو، قطعه سازانی که دستگاه پرس، توانایی خرید سیدی از سامانه و پروانه بهره برداری صنعتی ندارند نیز از ای



نهاد علی بیک زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با توجه به فروکش کردن تلاطم نرخ محصولات در صنعت فولاد، بسیاری از کارشناسان معتقدند دولت باید در خصوص تامین مواد اولیه تولید در صنایع پایین دستی، برنامه های حمایتی ویژه ارائه دهد. ماز یار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو در این خصوص به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «نامه نگاری هایی با دفتر وزارت صمت انجام شد که خوشبختانه وزیر در خواست انجمن قطعه سازان را به آقای صالحی نیا (رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران) ارجاع داد و در زمینه رفع موانع تولید، توافقات خوبی صورت گرفت. از جمله این موارد که در جلسات متعدد مورد بررسی قرار گرفت، می توان به تامین مواد اولیه برای مجموعه هایی که دستگاه پرس در کارگاه تولیدی خود ندارند و تامین مواد اولیه برای کارگاه های دارای مجوز صنفی که پروانه بهره برداری صنعتی ندارند، اشاره کرد.» وی در ادامه افزود: «در خصوص مجموعه قطعه سازان و کارگاه های کوچک نیز این اختیار به آنان داده شد که بتوانند به جای مطالباتشان از سید خودروسازان فولاد دریافت کنند و از سهمیه بهین یاب و مطالبات آنان کسر شود.»

با توجه به شرایط تامین مواد اولیه برای شرکت های قطعه ساز به خصوص در زمینه فولاد، چه میزان از مایحتاج خطوط تولید از

بورس کالا و چه مقدار از بازار آزاد تهیه می شود؟

خوشبختانه پس از ارسال درخواست انجمن خدمت آقای صالحی نیا بسیاری از موارد مطرح شده برای همکاری از سوی انجمن توسط وزارت صمت مورد توافق قرار گرفت. ابتدا موضوع خرید فولاد قطعه سازانی مورد بررسی قرار گرفت که در مجموعه های خود دستگاه پرس ندارند و این خدمات را به نوع دیگری استفاده می کنند. مقرر شد این شرکت ها بتوانند سهمیه فولاد خود را از سامانه بهین یاب سفارش گذاری کنند. مورد دیگر قطعه سازانی بودند که توانایی خرید سیدی از سامانه را ندارند؛ این اختیار به آنان داده شد که حق انتخاب داشته باشند و سهمیه آنان از طریق خودروسازان تامین شده و از مطالبات آنان کسر شود. در ادامه هم مشکل واحدهایی مورد بررسی قرار گرفت که به صورت صنفی مجوز فعالیت دارند و پروانه بهره برداری صنعتی دریافت نکرده اند. البته فعالیت این قطعه سازان قانونی است، اما در خصوص تامین فولاد از طریق سامانه بهین یاب دچار مشکل بودند که این امر هم مورد تایید سازمان گسترش و معاون وزیر قرار گرفت.

اگر مجموعه های قطعه ساز در خصوص موارد مطرح شده با مشکلی روبه رو شوند، از چه طریقی می توانند پیگیری کنند؟

هر کدام از شرکت ها و مجموعه های قطعه ساز اگر در خصوص این موارد با مشکلی روبه رو شدند، به انجمن اعلام کنند و قطعاً پیگیری می کنیم و مشکل آنان را حل خواهیم کرد.

این توافق ها در حال حاضر به اجرا رسیده و از آن جایی که تلاطم های بازار فروکش کرده و ثبات در بازار فولاد اتفاق افتاده، مشکلات بسیاری از قطعه سازان برطرف شده است.

حداقل پیش پرداخت

تحويل فوری

اقساط ۵ ساله



TIGGO 7

X55

۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

۴ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل



قیمت گذاری سوبارو ایست در نسخه اونیکس



در ۸ جهت، سیستم تهویه مطبوع خودکار ردیف دوم، صندلی های جلوی گرم شوند، آینه های گرم شوند و یخزای شیشه جلورارانه می کند. ایست اونیکس ادیشن فقط با یک پکیج سفارشی ۲۲۰۰ دلاری در دسترس است که شامل مونروف پانورامیک، سیستم ناوبری و کاور تاشونده محفظه بار می شود. این خودرو به همان پیشرانه سایر نسخه های ایست یعنی ۲.۴ لیتری ۲۶۰ اسب بخاری مجهز است. نیرو پیشرانه از طریق گیربکس CVT به چرخ ها منتقل می شود. این کراس اوور حداکثر ظرفیت بیدک کشی ۲۲۶۸ کیلو گرمی دارد.

سوبارو اندکی پس از انتشار تیزر ایست اونیکس ادیشن ۲۰۲۲ اقدام به معرفی رسمی این خودرو خشن تر کرده است. قیمت ایست اونیکس ادیشن جدید از ۳۷ هزار و ۹۹۵ دلار شروع می شود. به این قیمت باید ۱۱۲۵ دلار هزینه های تحویل را نیز اضافه کرد. ایست اونیکس ادیشن در جایگاهی بین مدل پریموم ۳۶ هزار و ۲۵۵ دلاری و لیمیتد ۳۹ هزار و ۵۹۵ دلاری قرار می گیرد. خودرو مورد بحث تجهیزات مدل پریموم از جمله تشخیص نقاط کور، هشدار ترافیک پشتی، آینه های هم رنگ بدنه، صندلی پرکی راننده با تنظیم

چنانچه فولاد مورد نیاز شرکت های قطعه ساز با ۳۰ تا ۴۰ درصد قیمت یارانه ای در اختیار مجموعه ها قرار بگیرد و مابه التفاوتی که باید به شرکت های تولید کننده فولاد داده شود، از مسیر ردیف های بودجه مثل صندوق توسعه ملی یا مالیاتی که خودرو سازان پرداخت می کنند، تامین شود، چندین مزیت به وجود خواهد آمد که مهم ترین آن ها کاهش قیمت تمام شده قطعات و در نهایت خودرو است که مصرف کننده از آن منتفع می شود. در بحث دیگر، فرصت رقابت صادراتی برای شرکت های تولید کننده به دلیل کاهش قیمت قطعات تولیدی به وجود خواهد آمد و باتوجه به توان رقابتی ایجاد شده از خام فروشی به سمت محصول فروشی حرکت خواهیم کرد. در بسیاری از کشورها از جمله چین برای ارزآوری بیشتر این روال انجام می شود.

دولت سیزدهم در برخی اهداف خود در خصوص صنعت خودرو، از هدف گذاری تولید ۲ میلیون خودرو صحبت به میان می آورد. به نظر شما آیا با توجه زیر ساخت های مورد نیاز این امر امکان پذیر است؟

ظرفیت شرکت های قطعه سازی در حال حاضر برای تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو فراهم است. چه بسا که در گذشته نیز نزدیک به یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شده است و قطعه سازان توان تامین مایحتاج خطوط تولید را نشان داده اند. اما این که چطور به این امر دستیابی داشته باشیم، به متغیرهایی بستگی دارد که باید در آن زمینه ها تصمیمات لازم اجرایی شوند. موضوع قیمت گذاری محصولات خودرو سازان اگر به نتیجه مطلوبی برسد و خودرو با قیمت معقول به بازار عرضه شود، تقاضای کاذب از بازار حذف خواهد شد و به طبع آن بسیاری از مصائب صنعت خودرو از میان خواهد رفت. همچنین زمانی که خودرو با قیمت واقعی عرضه شود، زیان خودرو سازان از بین می رود، کسری نقدینگی تامین می شود و زنجیره تامین نیز طلب های معوق خود را دریافت می کنند.

چرا برای مجموعه های مصرف کننده مواد اولیه قرار دادهای طولانی مدتی تهیه نمی شود تا قطعه سازان بدانند چه میزان سهمیه دارند و چه زمانی به دست آنان خواهد رسید؟

قبلا این مدل تامین مواد اولیه وجود داشت که پس از تعیین میزان مصرف، سهمیه لازم به واحدهای تولیدی اختصاص می یافت. اما پس از آن که قانون گذار قطعه سازان را برای تهیه مواد اولیه تولید ملزم به ثبت نام در بهین یاب و بورس کالا کرد، این روال هم متوقف شد. اگر طرح ساماندهی عرضه مواد اولیه یا به عبارتی تعدیل نرخ سود در زنجیره تامین عملیاتی شود، خیلی از معضلات زنجیره تامین و قطعه سازان از بین خواهد رفت.

نورینا

ظرفیت شرکت های قطعه سازی در حال حاضر برای تولید ۲ میلیون دستگاه خودرو فراهم است. چه بسا که در گذشته نیز نزدیک به یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شده است و قطعه سازان توان تامین مایحتاج خطوط تولید را نشان داده اند. اما این که چطور به این امر دستیابی داشته باشیم، به متغیرهایی بستگی دارد که باید در آن زمینه ها تصمیمات لازم اجرایی شوند.



اصالت، ماندنی است

به تام روانکار تولید کننده انواع روانکارهای صنعتی و تخصصی





به خودرویی خودران اشاره کرده است. وانگ چون گفته است: «هدف تیم ما دستیابی به خودروهای سسواری بدون راننده واقعی در سال ۲۰۲۵ است.» هوآوی در ماه آوریل اعلام کرد سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری روی تحقیق و توسعه خودروهای الکتریکی و خودران انجام خواهد داد. این شرکت با گروه بایک، چانگان و گوانگژ و اتومبیل همکاری خواهد کرد. البته خودروهای تولیدی دارای نشان هوآوی خواهند بود.

شاید ایل در حال گفت‌وگو احتمالی با چند خودروساز و تامین‌کننده باتری برای تولید خودروی خودران و الکتریکی خود باشد اما این شرکت در این مسابقه تنها نیست. غول تکنولوژی چینی؛ هوآوی نیز به دنبال تولید یک محصول خودران در آینده‌ای نزدیک است. گفته می‌شود هوآوی علاقه زیادی به صنعت خودرو دارد و در کنفرانس اخیر خود یکی از مدیران این شرکت به اهداف جاه‌طلبانه درباره برنامه‌های مربوط

فناوری خودران هوآوی تا سال ۲۰۲۵ آماده می‌شود



نمایندگان مجلس شورای اسلامی مطرح کردند:

هفت اقدام سایپا برای جلوگیری از توقف تولید در دوران تحریم

عمده اهداف شوم تحریم‌کنندگان صنعت خودرو ایران مانند فلج‌شدن دومین صنعت

بزرگ کشور پس از صنعت نفت، ایجاد موج عظیم بیکاری، نارضایتی اجتماعی و... هرگز عملی نشد



پیگیری يك موضوع

Follow up



علی شکوهی

کارشناس صنعت خودرو

از وضع تحریم‌ها تا افزایش خودروهای ناقص

وضع تحریم‌ها و عدم دسترسی قطعه‌سازان به برخی مواد و محصولات وارداتی منجر به افزایش تعداد ناقصی‌های موجود در انبار خودروسازان شده است. خودروسازان در بهار ۱۴۰۰ و با استفاده از تعطیلات نوروزی سعی بر تکمیل محصولات ناقص داشتند تا موجودی انبارها را که در سال ۹۹ افزایش یافته بود، کاهش دهند. اما در سال‌های اخیر تشدید تحریم‌ها توانست خودروسازان را با مشکل همراه کند و میزان ناقصی انبارها را افزایش دهد. علی شکوهی، کارشناس صنعت خودرو و ادامه به بیان نظرات خود می‌پردازد.

دلایل کاهش خروج کارخانه‌های خودروسازی در ماه‌های گذشته چیست؟

بخش عمده کالاهای موجود در انبارها که از سال گذشته نیز به سال ۱۴۰۰ وارد شده، به دلیل وضع تحریم و تاثیر آن بر قطعه‌سازی مربوط است. درواقع تاثیر تحریم‌ها بر واحدهای قطعه‌سازی باعث شده فعالان این حوزه در تامین برخی مواد و محصولات با مشکل همراه شوند.

اما بخش دیگری از این مشکل، قطعات وارداتی بوده که متاثر از وضع تحریم‌هاست. در مجموع این مشکلات باعث شده‌اند خودروسازان برخی قطعات را در اختیار نداشته باشند.

دلیل انباشت خودروهای ناقص در انبارهای به غیر کسری قطعات های تک چیست؟

این مشکل به عدم رعایت اصول مدیریت زنجیره تامین و نبود برنامه‌ریزی در انبارها مربوط می‌شود. مدیریت هدفمند بازار بر این مساله اثر گذار است. آلمان‌های یادشده در کنار هم وضعیت فعلی را به همراه دارند. متأسفانه ادامه‌دار شدن این موارد باعث می‌شود مدیریت درستی در بازار نداشته باشیم و بحث تقاضا را در بازار مدیریت و هدایت کنیم.

پیشنهاد شما به مدیران صنعت و خودروسازی‌ها چیست؟

فقدان مدیریت درست بازار و همچنین وجود نظام‌های واسطه‌گری باعث می‌شوند مصرف‌کننده نهایی خودرو را با قیمت بالایی خریداری کند زیرا خودرو به میزان تقاضا عرضه نمی‌شود. هر چند تحریم‌ها بر بخش‌های مختلف صنعت خودرو اثر گذار بوده اما در این میان مدیریت درست و کارآمد می‌تواند منجی صنعت خودرو و کشور باشد.

نگاه view



احمد اشتیاقی

کارشناس بازار سرمایه

برنامه‌های دولت سیزدهم برای بورس

«تاکنون رئیس‌جمهور منتخب بر ۵ محور مهم و اساسی درباره بازار سرمایه اشاره کرده است که می‌توان به بازگشت اعتماد به بازار سرمایه، عدم تامین کسری بودجه از بازار سرمایه، جبران ضرر و زیان سهامداران خرد با فراهم کردن ساز و کار مناسب، تقویت عوامل نظارتی بازار سرمایه و استفاده بیشتر از ظرفیت‌های صندوق توسعه و تثبیت اشاره کرد. توجه به این ۵ محور برای بازار سرمایه راهگشا خواهد بود. در این رابطه اعتمادسازی به‌عنوان مهم‌ترین محور باید در دستور مسئولان و دست‌اندرکاران بازار قرار بگیرد تا با اتخاذ تصمیمات کلان اقتصادی اشتباه باعث متضرر شدن شرکت‌های پذیرفته شده در بورس نشویم. به‌طور حتم اتخاذ



سیاست‌هایی در جهت مدیریت نرخ ارز، مدیریت نرخ سود و عدم قیمت‌گذاری دستوری می‌توانند به تدریج جذابیت شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس را به لحاظ سودآوری را تقاد دهند و اعتماد مردم را به بازار سرمایه برگردانند. در مورد راهکارهای حمایتی از بازار سرمایه نیز باید گفت بحث عدم فروش سهام توسط دولت برای تامین کسری بودجه از دیگر مباحثی است که می‌تواند برای بازار سرمایه راهگشا باشد؛ بدین صورت که راه‌های جایگزین برای تامین کسری در نظر گرفته شود. چنانچه بتوانیم مالیات شرکت‌های تولیدی را از ۲۵ به ۱۰ درصد کاهش دهیم، اقدام قابل توجهی در بازار سرمایه است و البته شاهد نتیجه مطلوبی خواهیم بود. این درحالی است که دو راهکار برای تامین کسری بودجه وجود دارد، راهکار نخست انتشار اوراق است، در صورت انتشار اوراق با نرخ سود زیر ۲۰ درصد اقدامی مناسب جهت رونق بخشی به بازار سرمایه خواهد بود. راهکار دیگر، تامین کسری بودجه فروش دلارهای نفتی است، بدین شکل که با احیای برجام، کشور با درآمدهای ارزی مواجه شده و فضا برای صادرات نفتی فراهم و بخشی از دلارهای بلوکه‌شده بانک مرکزی آزاد می‌شود.

از سوی دیگر عمق بخشی بر بازار سرمایه نیز از دیگر مباحث مهم به‌شمار می‌رود به‌طوری که هم‌زمان با بالا رفتن سطح شناسایی سهام، نقدینگی کافی وجود داشته باشد تا بازار پویا و صف فروش نداشته باشیم.

مناسب در اختیار مصرف‌کننده قرار گیرد زمانی که خودرو در دست مصرف‌کننده است، با قیمت تولیدی در کارخانه تفاوتی نداشته باشد.»

تصمیم‌مهم مدیران سایپا برای کمک به رشد تولید عضو کمیسیون انرژی مجلس نیز در همین راستا با تاکید بر حمایت از صنعت خودرو کشور گفت: «مجلس حامی تقویت صنعت خودرو کشور است.» قاسم ساعدی با اشاره به سیاست مجلس در قبال صنعت خودرو کشور اظهار داشت: «مقام معظم رهبری بارها در فرمایش‌های خود بر حمایت از تولید داخلی تاکید داشتند و حتی اسمال را به‌عنوان سال تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها نامگذاری کردند. بنابراین ضرورت دارد تا از تولیدات داخلی به‌خصوص از صنعت خودرو کشور که یک صنعت مادر است، حمایت جدی شود.» وی با بیان این که مجلس موافق حمایت از کارخانه‌های تولیدی و افزایش تولید در کشور است، افزود: «هر وقت مشکلی در بخش تولید به وجود آمد، مجلس آماده بود تا با نظارت و قانون‌گذاری این مشکلات را برطرف کند.» عضو کمیسیون انرژی مجلس با تاکید بر این که سیاست مجلس تقویت تولید داخلی به‌منظور رونق تولید و افزایش صادرات است، گفت: «صنعت خودرو باید در چارچوب سیاست‌های نظام رشد و توسعه یابد و هر گونه تغییر و تحول در این صنعت باید با در نظر گرفتن ارتقای کیفیت و قیمت مناسب خودرو باشد.» ساعدی اضافه کرد: «اگر سیاست‌های صنعت خودرو خارج از چارچوب سیاست‌های نظام باشد و خودروسازان به کیفیت خودرو توجهی نکنند و فقط قیمت‌ها را افزایش دهند، قطعا مجلس از چنین صنعتی حمایت نخواهد کرد.» وی با اشاره به تلاش مدیران سایپا برای تولید قطعات خودرو در داخل و داخلی‌سازی خودروها بیان کرد: «تصمیم مدیران سایپا برای داخلی‌سازی صنعت خودرو بسیار مهم و برای رشد و توسعه صنعت کشور موثر است.» عضو کمیسیون کشاورزی مجلس بیان کرد: «این که مسئولین شرکت سایپا به‌سوی وزارت دفاع و سپاه رفتند و تلاش کردند تا با هم‌افزایی نقش مؤثری در افزایش تولید داشته باشند، اقدامی مبارک است.» ساعدی تاکید کرد: «مجلس هم تشویق می‌کند تا خودروسازان از ظرفیت‌های داخلی برای تولید خودرو استفاده کنند.»

صنعت مادر غیرنفتی حمایت می‌کند.» رضازاده ادامه داد: «یکی از راهکارهای حمایت از صنعت خودرو دادن تسهیلات ارزان قیمت است و با این تسهیلات می‌توان مشکلات صنعت خودرو را رفع کرد.» وی افزود: «همچنین وزارت خارجه می‌تواند با پیدا کردن بازارهای صادراتی خارجی کمک شایانی به صنعت خودرو کند. از طرف دیگر وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی اصلی این کار می‌تواند برای بهبود کمیت و کیفیت خودرو فعال باشد.» عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس تاکید کرد: «مسئولین دولتی باید برای افزایش کیفیت خودرو و افزایش تولید خودرو در کشور از این صنعت حمایت کنند.» رضازاده با اشاره به نقش دلان در افزایش قیمت خودرو، گفت: «قطعا باید دست دلان از بازار خودرو کوتاه شود و خودرو با قیمت

نوربالا

سایپا با راهکارهایی همچون داخلی‌سازی قطعات، تامین حداکثری مواد اولیه در داخل، استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک برای تنوع بخشی به تولید، جایگزینی خودروهای داخلی با محصولات مشترک خارجی، جایگزینی محصولات به‌روزتر با خودروهای قدیمی و کم کیفیت، افزایش بهره‌وری و معرفی محصولات جدید با درصد داخلی‌سازی بالا کوشید تا نه تنها چراغ تولید را روشن نگه دارند، بلکه در ارتقای کیفی محصولات تولیدی بکوشند. بدین ترتیب عمده اهداف شوم تحریم‌کنندگان صنعت خودرو ایران که فلج‌شدن دومین صنعت بزرگ کشور پس از صنعت نفت، ایجاد موج عظیم بیکاری، نارضایتی اجتماعی و... از جمله آن‌ها بود، عملی نشد.

وزارت خارجه به کمک صنعت خودرو بیايد در همین زمینه، نماینده سلماس در مجلس شورای اسلامی با اشاره به برنامه‌ریزی مدیران سایپا برای ادامه تولید خودرو در دوران تحریم گفت: «اقدام سایپا در دوران تحریم قابل تقدیر است.» یعقوب رضازاده در خصوص نقش سایپا در رونق و افزایش تولید اظهار داشت: «با توجه به شرایط اقتصادی کشور، باید برای افزایش درآمد مردم و همچنین بهبود وضعیت اقتصادی، منابع درآمدی و صادراتی غیر از نفت را بررسی کنیم و به آن توجه لازم داشته باشیم.» وی افزود: «قطعا توجه به صنعت خودرو می‌تواند در رشد اقتصادی کشور مؤثر باشد، چراکه یک درآمد غیرنفتی برای کشور ایجاد می‌کند.» عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس با اشاره به سیاست مجلس در قبال صنعت خودرو گفت: «قطعا مجلس از صنعت خودرو به‌عنوان یک

زاپاس

Spare Tire

بالارفتن اجاره‌بهای پارکینگ؛ دلیل افزایش هزینه نگهداری خودروها



موضوع سبب شده است تا محصولات آماده عرضه به مشتری، برای زمان بیشتری در انتظار حمل در پارکینگ‌ها بمانند. ایران خودرو همچنین در خصوص عدد با سر فصل تبلیغات، ضمن تاکید بر این که عدد عنوان شده مربوط به گروه صنعتی ایران خودرو (شامل شرکت اصلی و تمامی شرکت‌های زیرمجموعه) است، عنوان کرده؛ بخش اصلی بودجه تبلیغات به شرکت ایسا کو اختصاص داشته است.

می‌کند. از سوی دیگر، ممنوعیت در عدم حمل خودرو به نمایندگی‌های ایران خودرو در سطح کشور بدون پلاک انتظامی و طولانی شدن فرآیند دریافت مجوز حمل خودرو از دیگر عوامل افزایش اجاره‌بهای پارکینگ‌ها بوده است. در همین رابطه، با توجه به افزایش ۲۵ درصدی تولید ایران خودرو در سال گذشته، ظرفیت محدود ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و خودروبرهای ویژه حمل به شهرستان، پاسخگو نبوده و این

تعداد تولید ایران خودرو از مرز ۵۰۰ هزار دستگاه عبور کرده و بخشی از خودروها به واسطه تحریم‌های ظالمانه و مشکلات ایجادشده در تامین برخی قطعات، با کسری تولید شده و مستلزم نگهداری در پارکینگ و انتظار برای دریافت قطعات بوده است. محدودیت‌های شکل گرفته و طولانی بودن فرآیند تامین و انتقال ارز برای تامین قطعات خاص، جمع‌آوری خودروهای کف و در انتظار در پارکینگ‌ها را با تاخیر مواجه

گروه صنعتی ایران خودرو و نسبت به مطلب منتشر شده در برخی رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی درباره هزینه نگهداری خودروها در پارکینگ و تبلیغات و آکنش نشان داد. ایران خودرو در توضیح اطلاعات منتشرشده در کدال بورس که در فضای مجازی بازتاب داشته، عنوان کرده است؛ به دلیل افزایش نرخ اجاره‌بهای پارکینگ، هزینه نگهداری خودروها افزایش یافته است. از سوی دیگر، در سال گذشته،



اوپل در نمایشگاه مونیخ ۲۰۲۱ حضور نخواهد داشت



سختگویی استلاتینس گفت: «برندهای گروه استلاتینس در نمایشگاه امسال IAA در مونیخ شرکت نخواهند کرد.» دیگر اعضای استلاتینس شامل پژو، سیتروئن، فیات، آلفا رومئو و جیب نیز جزو غایبان این رویداد خودرویی خواهند بود. استلاتینس جزئیات بیشتری از چرایی تصمیم خود را اعلام نکرده است، هر چند محتمل ترین دلیل آن می تواند استراتژی جدید بازاریابی و تمرکز بر رویدادهای انفرادی و تکی و البته آنلاین باشد. به گفته اتومونیویز، اوپل از نسل بعدی استرا که جزو مهم ترین محصولاتش است، یک ماه پیش از نمایشگاه مونیخ رونمایی خواهد کرد.

«در ژانویه سال پیش و حتی قبل از بحران همه گیری کرونا در اروپا، مقامات بر گزار کننده نمایشگاه فرانکفورت اعلام کردند این رویداد مهم در سال ۲۰۲۱ برگزار نخواهد شد. چندماه بعد نیز تأیید شد این نمایشگاه در سپتامبر برگزار می شود و یکی از مهم ترین رویدادهای صنعت خودرو در کل جهان با آغاز سال جاری میلادی به مونیخ نقل مکان خواهد کرد. حالا به نظر می رسد اولین نسخه نمایشگاه مونیخ زمان خوبی را سپری نمی کند. یکی از مهم ترین خودروسازان آلمانی یعنی اوپل در نمایشگاه امسال شرکت نخواهد کرد.»

سهام داران همچنان امیدوار هستند

نماگر اصلی بازار سهام سبز ماند

روز یکشنبه شاخص کل بورس با ۴,۷۴۷ واحد افزایش رقم یک میلیون و ۲۳۸ هزار واحد را ثبت کرد. شاخص کل با معیار هم وزن نیز با ۱,۴۱۷ واحد افزایش به رقم ۳۸۲ هزار و ۳۲۶ واحد رسید. معامله گران بورس تهران ۸۶۰ هزار معامله به ارزش ۷۲ هزار و ۹۱۶ میلیارد ریال انجام دادند. در این بین سرمایه گذاری تامین اجتماعی، سرمایه گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین، پتروشیمی جم و

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

تاثیر افزایش قیمت خودرو بر صنعت لیزینگ

در رابطه با تاثیر افزایش قیمت خودرو بر فعالیت شرکت های لیزینگ، برخی فعالان این حوزه معتقدند با افزایش قیمت خودرو باید شرکت های لیزینگ به دنبال بازارهای دیگری بروند چون بسیاری از متقاضیان از این بازار خارج شده اند. در این رابطه مدیران برخی شرکت های لیزینگ می گویند مبلغی که چند سال قبل برای خرید یک خودرو معمولی پرداخت می شد، الان باید برای خرید یک گوشی تلفن همراه لوکس پرداخت کرد، در نتیجه بازار هدف شرکت های لیزینگ در حال دگرگونی است. اما برای حفظ این بازار می توان راهکارهایی را در پیش گرفت، از جمله اینکه شرکت های لیزینگ با اخذ تسهیلات بانکی با نرخ ۱۸ درصد در سال، تسهیلاتی با نرخ ۲۱ درصد را در اختیار متقاضیان قرار دهند؛ در واقع حاشیه سود سه درصدی را می توان برای شرکت های لیزینگ در نظر گرفت. در این راستا، برخی کارشناسان معتقدند، شرکت های لیزینگ با اخذ تسهیلات بانکی با نرخ ۱۸ درصد در سال می توانند تسهیلاتی با نرخ ۲۱ درصد را در اختیار متقاضیان قرار دهند؛ در واقع حاشیه سود سه درصدی برای شرکت های لیزینگ در نظر گرفته شده است.

پیش بینی

برخی کارشناسان پیش بینی می کنند در مجموع بورس می تواند تا پایان تیرماه صعودی باشد، هر چند در این مدت ممکن است بازار بانوسان همراه شود، اما با توجه به وضعیت موجود به نظر می رسد تا پایان تیرماه می توانیم به طور متوسط انتظار بسازده ۱۰ تا ۱۵ درصدی را به طور متوسط در بازار از جمله در گروه خودرویی داشته باشیم. از دیگر سو یکی از دلایل اصلی رشد اخیر بورس، رنگ باختن کاهش نرخ دلار است، با توجه به اینکه انتظار کاهش قیمت دلار به زیر ۲۰ هزار تومان و حتی فراتر از آن تقریباً بین رفته است، این موضوع بر بورس بسیار تاثیر گذار بوده و به عاملی در جهت رشد بازار سرمایه تبدیل شده است، بنابراین عدم کاهش قیمت دلار یک محرک جدی برای رشد بورس قلمداد می شود.



نماگر بیمه		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دی	۲۱,۴۶۹	۱۶۱
بیمه آسیا	۱,۷۹۵	-۰.۸۳
بیمه البرز	۴,۳۶۲	۰.۵۱
بیمه نوین	۴,۸۹۵	-۰.۳۷
بیمه تجارت نو	۱۹,۷۲۹	۰.۱۴
بیمه رازی	۱,۳۸۶	۲.۸
بیمه کوثر	۱۴,۴۷۱	-۲.۳۸
بیمه پاسارگاد	۱۰۱,۱۴۴	۰.۰۱
بیمه دانا	۴,۶۶۸	۱.۲۹
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۶۱۵	-۱.۲۲
بیمه سامان	۲۴,۴۳۰	۴.۸۶
بیمه پارسیان	۸,۳۹۰	۰
بیمه خاورمیانه	۵,۶۵۶	-۰.۲۳
بیمه حکمت صبا	۳,۰۵۲	-۰.۴۹
بیمه اتکایی امین	۴,۳۹۲	۰.۱۸
بیمه ما	۸,۳۰۰	۴.۵۳
بیمه تعاون	۵,۲۲۵	-۲.۹۵
بیمه باران	۴,۶۹۴	۱.۸۷
بیمه سرمد	۵,۰۳۰	۲.۲۸
بیمه معلم	۴,۶۵۶	-۰.۱۳
بیمه آرمان	۶,۹۹۹	۳.۹۹
بیمه حافظ	۶۰,۵۰۶	-۰.۰۲
بیمه ملت	۱۲,۵۳۰	۰
بیمه میهن	۴,۹۱۶	۰
بیمه سینا	۳,۱۹۲	۰

«حریل» در مقابل «راه آهن ملی کانادا»

روز گذشته قیمت هر سهم شرکت «حریل» در مقابل هر سهم شرکت «راه آهن ملی کانادا»، ۳۶۶ تومان، در برابر حدود ۲ میلیون و ۵۵۷ هزار تومان بود. شرکت «ریل پرداز سیر» با نماد «حریل» در بازار اول فرابورس حضور دارد. این شرکت، زیرمجموعه «گروه صنعتی ریل پرداز» است که از نظر تعداد و تنوع ناوگان در اختیار و حجم سرمایه گذاری صورت گرفته، بزرگ ترین هلدینگ حمل و نقل ریلی کشور محسوب می شود. در مقام مقایسه، قیمت هر سهم راه آهن ملی کانادا در بورس «تزدک»، روز گذشته به ۱۰۶ دلار آمریکا (حدود ۲ میلیون و ۵۵۷ هزار تومان) رسید. این شرکت، حدود ۱۰۲ سال پیش تاسیس شده و جالب آنکه میلیاردر معروف آمریکایی، بیل گیتس، بخش قابل توجهی از سهام آن را در اختیار دارد.

کدال نگر

- «پارس خودرو» در ۳ ماهه سال جاری از فروش محصولات خود ۱۰۶۶ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که از این مبلغ ۴۲۸ میلیارد تومان آن مربوط به خرداد ماه است.
- «الکترونیک خودرو شرق» در ۳ ماهه منتهی به خرداد حدود ۳۱۱ میلیارد تومان فروش داشت.
- «رادیاتور ایران» در ۳ ماهه منتهی به خرداد حدود ۱۸۷ میلیارد تومان درآمد داشت، در حالی که درآمد خردادماه نماد «ختور» بالغ بر ۸۹ میلیارد تومان است.
- «لیزینگ ایران» در ۳ ماهه منتهی به خرداد حدود یک میلیارد تومان درآمد داشت.



نمودار تکنیکالی بیمه سامان نشان دهنده آن است که نماد بساما بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد ماه سال ۹۹ در قیمت ۳۶۸۳ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد چندین روز است که صف خرید بسته است.

۱۸۳

میلیارد تومان

فروش حق بیمه

«بیمه سامان» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ خرداد، مبلغ ۱۸۹ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۷۹,۱ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختنی داشته است. نماد «بساما» در این دوره تراز مثبت ۱۰۹,۹ میلیارد تومان را ثبت کرده که نسبت به ماه قبل ۷۵ درصد رشد و نسبت به میانگین ماه های قبل ۲۸ درصد افزایش داشته است.

۴۶%

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ خرداد، جمع درآمدهای مربوط به فروش و ارائه «خدمات توکاریل» بالغ بر ۲۹۳ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۶ درصد افزایش یافته است. البته توکاریل در دوره یک ماهه منتهی به خردادماه، مبلغ ۷۳ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته است.



رشد تراز مثبت

«بیمه البرز» از ابتدای سال مالی تا ۳۱ خردادماه مبلغ ۱,۴۸۹ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۴۹۷,۲ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختنی داشته است. نماد «البرز» در این مدت تراز مثبت ۹۹۲ میلیارد تومان را ثبت کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۴۳ درصد افزایش یافته است.



افزایش درآمد

«رینگ سازی مشهد» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ خرداد ماه ۱۴۰۰، مبلغ ۱۳۳,۷ میلیارد تومان درآمد داشته که ۹۹,۱۳ درصد آن مربوط به فروش داخلی و ۰,۸۷ درصد دیگر مربوط به صادرات است. درآمد نماد «رینگ» در این دوره نسبت به ماه قبل ۳,۷۵ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه های قبل ۳۴,۶۹ درصد افزایش داشته است.



می دانیم که مدل نسل جدید شش مدل درون سوز خطی برای مدل M پرفورمنس و ۳۶۹ اسب بخار (۲۷۵ کیلووات-ساعت) قدرت برای هر چهار چرخ دارد. مدل های با مشخصات پایین تر باید با موتور توربوشارژ ۲۰۰ لیتری چهار سیلندر بامودر دسترس باشند و سری ۲ دارای سیستم چهار چرخ محرک با پیشراننده عقب خواهد بود. در مقایسه با مدل فعلی، سری ۲ جدید دارای قطعات آپرود بنامیکی خواهد بود؛ در حالی که وزن تقریباً به شکل مناسبی توزیع شده است.

«ما به تدریج شاهدیم که نمونه های اولیه در طی ماه های اخیر استنار خود را از دست می دهند و بامو در واقع در ماه مه فعالیت تبلیغاتی را برای این خودرو آغاز کرد. احتمالاً بهترین خبر این است که نسل بعدی سری ۲ جلو پنجره دوتکه خود را حفظ خواهد کرد. بامو هنوز هم برخی روکش های استناری را در اطراف ستون های C و فاشیای عقب حمل می کند. نتیجه این است که سری ۲ جدید ظاهری آشنا ادامه خواهد یافت و این چیز خوبی است. با تشکر از بامو، ما



آخرین تصاویر از سری ۲ جدید پیش از رونمایی

راه اندازی سرویس خودران توپوتا در منطقه ایندیاناپلیس



توپوتا سرویس اختصاصی خودرانی را با همکاری شرکت توسعه اقتصاد ایندیانا و شرکت می موبیلیتی به عنوان دو شرکت پیشرو در فناوری خودران معرفی کرده است. این سرویس رایگان از ابتدای ماه ژوئن در منطقه مرکز شهر ایندیناپلیس و دانشگاه ایندیناپلیس - پوردو - به متقاضیان سرویس می دهد. برای اجرای این طرح از پنج دستگاه کراس اور هبیرید لکسوس RX 450h و یک دستگاه ویلچر مخصوص توان پایان استفاده شده که به فناوری پولاریس GEM مجهز شده است و تا ۱۹ نوامبر ۲۰۲۱ هر شش دستگاه آماده خدمات عمومی خواهند شد. در طی این مسیر ۹ ایستگاه پیش فرض در نظر گرفته شده که سبب می شود

این مسیر طی ۱۰ الی ۱۵ دقیقه طی شود. ریان کلم، مدیر برنامه های بنیاد حمل و نقل نوآورانه توپوتا در بیانیه ای گفت: «ایندینا به دلیل مشارکت محلی قوی با شبکه سیستم های شارژ و جامع محلی قوی، موقعیت ایده آلی برای راه اندازی نخستین سرویس حمل و نقل خودران است. آن ها استفاده از خدمات May Mobility را در پیشنهادات حمل و نقل محلی تسهیل کردند و ما مشتاقانه منتظر یادگیری شیوه استفاده و تاثیر محلی این سیستم هستیم تا بتوانیم این دانش را به مکان های دیگر انتقال دهیم.»

برقی شدن مزدا میاتا تایید شد



آینده صنعت خودرو به سمت الکتریکی شدن می رود و اگر مزدا بخواهد در سال های آینده وجود داشته باشد، باید تولید خودروهایی با موتور درون سوز را متوقف کند. این برند ژاپنی به اندازه دیگر خودروسازان در عرصه الکتریکی فعال نبوده؛ اما استراتژی الکتریکی مزدا که اخیراً رونمایی شده است، نشان می دهد که به زودی تغییر خواهد کرد.

طبق گزارش های اخیر در ژاپن، مزدا طرحی را برای الکتریکی سازی جهانی تا سال ۲۰۳۰ در نظر گرفته است و قصد دارد ۲۵ درصد خودروهایش الکتریکی و ۷۵ درصد باقیمانده هبیرید باشند که به صورت ترکیبی از موتور درون سوز

و الکتریکی استفاده می کنند.

به همین ترتیب طبق گفته مزدا، اگر MX-5 بعد از ۲۰۳۰ تولید شود، این خودرو یا هبیرید خواهد بود یا الکتریکی. بنابراین آینده چه هبیرید باشد و چه کاملاً الکتریکی، تولید یک میاتا کاملاً جدید اجتناب ناپذیر به نظر می رسد. همچنین به نظر می رسد تولید یک میاتا هبیرید در مقابل خودرو اختصاصی الکتریکی، گزینه احتمالی است. همچنین مزدا قصد دارد یک رودستر الکتریکی جدید ایجاد کند تا MX-5 را به آینده ببرد.

بحران میکروچیپ ها مشخص می کند در آینده چه خودروسازانی باقی خواهند ماند!

بوتله آزمایشی



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

حالا دیگر مشخص شده که کمبود میکروچیپ ها یک مشکل کوتاه مدت برای خودروسازان سنتی نیست و این بحران به سرمایه گذاران نشان داده که کدام یک از خودروسازان در زمانه تغییر در خواب زمستانی بوده اند و در برابر کوران تغییراتی که خودروهای خودران و متصل پدید می آورند، دوام نخواهند آورد. این طور که هاوارد یو، استاد رشته مدیریت و نوآوری در موسسه بین المللی توسعه مدیریت در دانشگاه بازرگانی لوزان سوئیس می گوید تنها شرکت های بزرگی مانند جنرال موتورز، توپوتا، فولکس واگن و مهره های نوظهوری مانند تسلا یا رقبا چینی آن خواهند توانست در برابر تغییرات پابرجا بمانند.

همگام با تغییرات

پابرجایی در صنعت خودرو به این معناست که مهره های ضعیف تر بدون در اختیار داشتن منابع مالی لازم توسط بازیکنان قوی تر از دور خارج می شوند. سازوبرگ و تجهیزات تکنولوژیک نیز سرمایه زیادی را طلب می کنند. در نتیجه بازماندگان صنعت خودرو شرکت هایی خواهند بود که بتوانند بی محایا پذیرای تغییرات تکنولوژیک لازم باشند و خیلی سریع سرمایه های کلانی را فراهم کنند. یو، استاد بزرگ رشته مدیریت در یک مصاحبه گفته است بحران میکروچیپ ها نشان داد که بسیاری از خودروسازان به استثنای توپوتا نتوانسته اند نوع و نحوه تامین قطعات الکترونیک مورد نیاز خود را شناسایی کنند.

ادراک نادرست

به گفته یو: «ماهیت این کمبود نشان داد که بسیاری از خودروسازان به هیچ وجه نقش اساسی قطعات نیمه رسانا

خبر News

بریتانیایی ها با خودران موافق نیستند

طی یک نظرسنجی که اخیراً توسط کارگروه «Cargurus» صورت گرفته، مشخص شده است که جامعه خودروسوار بریتانیا با حضور خودران ها احساس راحتی نمی کنند. چرا که حداقل ۵۱ درصد این جامعه بساور دارند که این فناوری همچنان خام و جوان است و نمی توان به آن اعتماد کرد. در تحقیقی که از ۱۰۰۷ نفر به عمل آمده، مشخص شد که اکثر افراد اخبار در مورد تصادف های نمونه های آزمایشی خودران ها را پیگیری می کنند و از سوی دیگر از آپشن های کمکی راننده نیز آگاه هستند. باین وجود اکثر مشارکت کنندگان نگران وعده های داده شده در خصوص استفاده از فناوری خودران هستند و تنها ۱۲ درصد از جامعه مطالعاتی نسبت به حضور این خودروها



در خیابان های لندن راضی هستند و صرفاً ۱۲ درصد مایلند که اعضای خانواده و عزیزان خود را در داخل این خودروها ببینند. در سطح بالاتر ۲۱ درصد به اشتراک جاده ها با خودروهای خودران علاقه دارند و علاقه به تجربه حضور در کابین خودروهای خودران تا ۲۴ درصد است و اگر این اتفاق در صندلی راننده بیفتد، علاقه مندی به ۳۹ درصد افزایش پیدا می کند. در نهایت ۴۱ درصد نیز اعلام کرده اند که علاقه مند به حضور در هیچ یک از شرایط فوق نیستند. اما وقتی صحبت از آپشن های ایمنی مانند ترمز خودکار اضطراری، رادار نقطه کور و دوربین های ۳۶۰ درجه می شود، افراد با وجود چنین آپشن هایی حس ایمنی بیش تری حین قرار گرفتن پشت فرمان این خودروها دارند. این نتایج در حالی به دست آمده که روزانه صدها تصادف به خاطر حواس پرتی و عدم آگاهی افراد رخ می دهد و با این وجود ۴۴ درصد از این جامعه پاسخ داده اند که در صورت بروز حادثه ای از سوی چهار چرخ های خودران نگران این موضوع هستند که چه کسی مسئولیت این تصادف را بر عهده می گیرد. در بین برندها نیز تسلا با ۲۲ درصد بیش ترین اطمینان را برای تردد با خودران ها ایجاد کرده و در بین جذاب ترین برندها آئودی و بامو در صدر قرار گرفته اند.

کاهش وابستگی

در عین حال خودروسازان از ارتباط مستقیم با تولید کنندگان میکروچیپ ها یا اقدام به تولید آن طفره می روند و سیاست گزاران اتحادیه های کارگری در آمریکا و اروپا با در نظر گرفتن سوبسیدها یا تخفیف های مالیاتی در نظر دارند کارخانه های تولید میکروچیپ های خود را احیا کرده و وابستگی خود را به تولید کنندگان آسیایی کاهش دهند. در نشست اخیر سران هفت، کشورهای شرکت کننده متعهد به یک همکاری دو جانبه برای متوازن ساختن زنجیره تامین جهانی قطعات نیمه رسانا شدند. یو در این باره گفته است: «تولید کنندگان تصور می کردند زمانی که دوباره تولید به حالت عادی برگردد، تامین کنندگان چیپ نیز خود را با آن ها سازگار خواهند کرد. این در حالی است که تولید کنندگان چیپ ها با خیال راحت محصولات خود را در اختیار سایر صنایع قرار داده بودند. بیرون از صنعت خودرو بسیاری از صنایع با شروع پاندمی تولیدات خود را افزایش دادند: لوازم منزل، موبایل ها، رایانه های شخصی و لوازم سلامتی. در رقابت با چنین صنایع قدری صنعت خودرو به هیچ عنوان حرفی برای گفتن ندارد.»



نور بالا

در عین حال خودروسازان از ارتباط مستقیم با تولید کنندگان میکروچیپ ها یا اقدام به تولید آن طفره می روند و سیاست گزاران اتحادیه های کارگری در آمریکا و اروپا با در نظر گرفتن سوبسیدها یا تخفیف های مالیاتی در نظر دارند کارخانه های تولید میکروچیپ های خود را احیا کرده و وابستگی خود را به تولید کنندگان آسیایی کاهش دهند

تداوم مشکل

زمانی که بحران جهانی تولید خودرو ناشی از قرنطینه سراسری رو به اتمام بود، بحران قطعات نیمه رسانا ز راه رسید

آپرودینامیک بالا، موتورسیکلت برقی «وایت کانسپت» را به سرعت ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت می رساند

این موتورسیکلت برقی عجیب به لطف یک حفره بزرگ در مرکز خود که تا ۶۹ درصد اصطکاک آن را کاهش می دهد، می تواند به سرعت ۴۰۲ کیلومتر بر ساعت برسد و عنوان سریع ترین موتورسیکلت برقی جهان را از آن خود کند. همه ما در دوران کودکی هنگام دوچرخه سواری متوجه شده ایم که هر چه بیشتر سرعت می گیریم، اصطکاک هوا با بدنمان بیشتر می شود و حالا «ابرت وایت» طراح سریع ترین موتورسیکلت برقی جهان با قرار دادن یک حفره در مرکز آن نتایجی به دست آورده که بسیار خیره کننده است.

وایت که بنیان گذار و مدیر عامل شرکت «وایت کانسپت» است، یک مهندس با ۲۲ سال تجربه کار روی اتومبیل های فرمول یک و سایر مسابقات اتومبیل رانی است. اما



به لطف اندازه بزرگ تر اتومبیل ها، طراحی آپرودینامیک آن ها آسان تر است. بنابراین هنگامی که وایت می خواست سریع ترین موتورسیکلت دنیا را طراحی کند، لازم بود که فکر تازه ای کند. تجربه او در مسابقات اتومبیل رانی به او در مورد «اثر ونتوری» به اندازه کافی آموخته بود. اتومبیل های مسابقه ای به گونه ای طراحی شده اند که می توانند هوا را از رو، زیر و اطراف خود عبور دهند. اما برای کاهش اصطکاک در وسایل نقلیه، کافی است اجازه دهید هوا از داخل آن ها عبور کند. وی ادعا می کند که این تونل می تواند سرعت این موتورسیکلت را به حداکثر ۴۰۲ کیلومتر بر ساعت برساند. قرار است این موتورسیکلت در سال ۲۰۲۲ آزمایش شود.



چراغ ایربگ محصولات جنرال موتورز فراخوان خورد



تکمیل و نشان داده شده که ۱۹ ادعای گارانتی مرتبط با این موضوع است. در حال حاضر گزارشی از تصادف یا جراحت مرتبط با این مشکل به دست جنرال موتورز نرسیده است و تمام خودروهای تحت تست این فراخوان مدل سال ۲۰۲۱ بوده و شامل یک انویژن، کادیلک CT4 و CT5. کادیلک اسکالید و اسکالید ESV، شورولت کوروت، تاهو و سابربن و جی ام سی یو کان و یوکان XL هستند. در کل ۲۸۲ هزار و ۴۲۹ دستگاه از این خودروها باید به نمایندگی ها مراجعه کنند.

جنرال موتورز بیش از ۲۸۰ هزار دستگاه از محصولات کادیلک، شورولت و جی ام سی را به خاطر مشکل چراغ هشدار کیسه هوا یا ایربگ فرا می خواند. در فراخوان ثبت شده توسط NHTSA آمده که برخی محصولات این شرکت ها دارای مشکل نرم افزاری هستند که می تواند سبب نمایش چراغ خطای ایربگ شود. از آنجایی که این چراغ هشدار ممکن است به طور مداوم روشن نماند، بنابراین شاید رانندگان از عدم کارکرد کیسه هوا آگاه نشوند. جنرال موتورز از هفتم می ۲۰۲۱ روی این موضوع متمرکز بوده و کار بررسی داده ها در ۲۹ می

آلمانی German

رونمایی از قایق جدید بنز AMG با بیش از ۲۰۰۰ اسب بخار قدرت



نمایشگاه قایق میامی هر ساله میزبان تازه ترین رویدادهای صنعت دریانوردی است که امسال به دلایلی برگزار نشد. با این وجود، عدم برگزاری نمایشگاه مانع از آن نشده است که مرسدس بنز جدیدترین محصول خود یعنی قایق سیگارت شاهین شب سری بلک را معرفی نکند. این قایق تفریحی فوق سریع بر پایه فیبر کربن ساخته شده و عرشه آن نیز به طور کامل از همین ماده ساخته شده است. بدنه مشکی و نارنجی به همراه طراحی نوآورانه از دیگر جذابیت های قایق AMG هستند. آرم های AMG در گوشه و کنار این قایق درج شده اند و فرآیند نقاشی آن ها نیز با دست انجام شده است. پنج موتور ۴٫۶ لیتری V8 Mercury Racing 450R وظیفه پیش راندن این قایق را بر عهده دارند که در مجموع قدرت آن ها به ۲۲۵۰ اسب بخار می رسد. سیستم پیشرفته کنترل قایق AMG به کاپتان اجازه می دهد تا هر کدام از موتور ها را بصورت جداگانه کنترل کند. قیمت قایق ۴۱ فوتی Nighthawk از ۸۰۰ هزار دلار آغاز می شود و برای افزودن هر کدام از پنج موتور به این قایق، باید ۵۰ هزار دلار اضافه پرداخت شود.

کره ای Korean

نمونه های تولیدی هیوندای سانتاکروز با ۲۷۵ اسب بخار قدرت



شش سال پیش هیوندای مدل مفهومی از پیکاپ آینده نگارانه خود را به نمایش گذاشت و بالاخره پس از گذشت چند سال، نسخه تولیدی این خودرو به خط مونتاژ هیوندای راه پیدا کرد. نخستین نسخه تولیدی هیوندای سانتاکروز در ماه آوریل به نمایش در آمد و اکنون این خودرو در کارخانه هیوندای واقع در آلاباما تولید می شود. با افزودن هیوندای سانتاکروز به خط تولید کارخانه هیوندای در آلاباما، اکنون این خودرو ساز پنج محصول را در این کارخانه بصورت هم زمان تولید می کند. هیوندای سوناتا، هیوندای الانتر، هیوندای توسان و هیوندای سانتافه از دیگر محصولات تولیدی برند کره ای در کارخانه آلاباما هستند. نخستین نمونه های تولیدی از هیوندای سانتاکروز از اواخر تابستان امسال در دسترس مشتریان آمریکایی خواهند بود و پیشترانه استاندارد ۲٫۵ لیتری تنفس طبیعی با ۱۹۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۴ نیوتون متر گشتاور، قدرت بخش این خودرو خواهد بود. البته مشتریان می توانند این پیکاپ را با موتور ۲٫۵ لیتری توربو با ۲۷۵ اسب بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور نیز سفارش دهند.

فرانسوی French

رونمایی از دی اس ۴ نسخه La Premiere



زیرشاخه لوکس پژو-سیتروئن یعنی دی اس، از نسخه خاص و منحصر به فرد دی اس ۴ با پسوند La Premiere رونمایی کرد. متقاضیان از هم اکنون تا پایان ماه جولای می توانند این خودرو را رزرو کنند و تحویل آن نیز در پایان سال جاری میلادی صورت خواهد گرفت. دی اس La Premiere 4 با رنگهای خاص و رنگ سقف متفاوت ارائه می شود و مشتریان می توانند از بین دو رنگ Pearl Crystal یا Lacquered Grey یکی را برای بدنه خودرو انتخاب کنند. در حالی که سقف آن با رنگ Perla Nera Black مزین شده است. وجود نشان «۱» روی جلو پنجره این خودرو به همراه جلو پنجره الماس نشان، تفاوت های ظاهری دی اس ۴ لاپریمیر با نسخه عادی است. رینگ های آلایزی با طراحی خاص و در اندازه ۱۹ اینچ، گزینه استاندارد این خودرو هستند. در حالی که مشتری می تواند رینگ های ۲۰ اینچی را نیز برای دی اس ۴ لاپریمیر انتخاب کند. صندلی های چرمی مزین به روکش چرم ناپا به همراه تهویه و ماساژور و داشبوردی ساخته شده از چوب قهوه ای، امکانات لوکس این کراس اوور را تشکیل داده اند. این خودرو با دو پیشترانه بنزینی و هیبریدی با قیمت پایه ۵۷۵ هزار دلار قابل سفارش است.

غول سوئدی در مقابل پسر خوانده اشتوتگارتی

تقابل هیجان انگیز و لوو XC90 و پورشه ماکان



احسان ناصر یابلی e.naseri@autoworld.ir

تقابل غول سوئدی یعنی ولوو XC90 با پسر خوانده اشتوتگارتی یعنی پورشه ماکان قطعاً می تواند بسیار هیجان انگیز باشد. آن هم در بازار ایران که تفاوت های زیادی مخصوصاً در بحث قیمت گذاری با بازار جهانی دارد. اگر خودرویی در بازار جهانی یک خودرو میان رده باشد، در ایران قطعاً بالا رده محسوب می شود. خودرو هایی که در کشورهای خارجی، یک خودرو معمولی به حساب می آیند، در بازار ایران جزو خودرو های خاص هستند. پورشه ماکان، برادر کوچک تر پورشه کاین است که در رده قیمتی پایین تر و با مشخصه های ضعیف تر، برای کسانی ساخته شده است که به دنبال یک شاسی بلند اسپرت هستند؛ اما شاید نخواهند به اندازه پورشه کاین هزینه کنند. در سوی دیگر میدان ولوو XC90 را داریم؛ یک شاسی بلند فول سایز که در ایران طرفداران پرو پاقرص خود را دارد و با رقیب سر سخت آلمانی خود می جنگد.

طراحی ظاهری

این بخش را با ولوو XC90 شروع می کنیم. این خودرو از نظر ابعاد نه تنها به اصطلاح یک هوا، بلکه می توان گفت دو هوا از پورشه ماکان بزرگ تر است! XC90 از لحاظ طولی حدود ۳۰ سانتی متر کشیده تر است و همین طور حدود ۱۰ سانتی متر در عرض و ارتفاع، عریض تر و بلند قامت تر است. در نمای جلوان خودرو، یک جلو پنجره عظیم الجثه را می بینیم که یک نشان (لوگو) جذاب را وسط خودش جای داده است. به نظر می رسد این نشان ها از تیم کامیون سازی ولوو جا مانده است! اما هر چه هست با ابعاد بزرگ خودرو همخوانی دارد.

مشخصات فنی

ولوو با یک موتور دو لیتری چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ به میدان آمده که البته مجهز به توربوشارژر و سوپرشارژر نیز هست. این موتور ۲۱۶ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور دارد که با یک گیربکس هشت سرعته آن ها را به چهار چرخ می رساند. این خودرو دو تنی می تواند ظرف ۶٫۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و البته تا ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت نیز شتاب می گیرد.

پورشه ماکان نیز با یک موتور چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ دو لیتری در آن سوی میدان قرار دارد که البته آن هم مجهز به توربوشارژر است. این خودرو ۲۵۲ اسب بخار قدرت و ۳۷۰ نیوتون متر گشتاور دارد که با یک گیربکس هفت سرعته PDK مخصوص پورشه آن ها را به چهار چرخ منتقل می کند. این خودرو ۱٫۷ تنی حدود ۶٫۸ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و تا ۲۳۰ کیلومتر بر ساعت نیز شتاب می گیرد.

همان طور که پیداست روی کاغذ برتری مطلق با ولوو است؛ چرا که به رغم وزن بیش ترش نسبت به ماکان، قدرت بیش تری دارد که سبب می شود شتاب آن به همان میزان بیش تر شود و در مجموع عملکرد بهتری داشته باشد.

جمع بندی

شاید این دو خودرو در نگاه نخست رقیب یکدیگر نباشند، اما از لحاظ قیمتی در یک رده قرار دارند و توان فنی آن ها نیز تقریباً یکسان است. اگر دنبال خودرویی با ابعاد بزرگ تر، موتور قدرتمند تر، آپشن های بیش تر و سواری لوکس و شتاب خوب هستید، ولوو XC90 گزینه خوبی است. اما اگر خیلی اهل زرق و برق نیستید و خودرویی با چهره جذاب تر و جوان پسند تر می خواهید، می توانید سراغ پورشه ماکان بروید و نماینده ژرمن ها را به خانه ببرید.

طراحی داخل کابین

در کابین ولوو XC90 کاملاً مشخص است که با یک خودرو لوکس و گران قیمت طرف هستیم. هر چند که این خودرو در کشورهای خارجی قیمت چندانی بالایی ندارد، اما ولوو توانسته با استفاده از مواد با کیفیت، حس خیلی خوبی را به بیننده القا کند. در این خودرو از ترمیم گرم و مشکی استفاده شده که ترکیب آشنایی است. در قسمت های مختلف داشبورد ولوو XC90، طرح چوب کار شده که اتفاقاً بسیار با کیفیت است و حس چوب واقعی را به بیننده منتقل می کند. در این خودرو، یک مانیتور بسیار بزرگ در وسط کنسول قرار گرفته که بیش تر کار های راننده و سر نشین روی آن انجام می شود؛ دیگر خبری از کلید های عجیب و غریب در آن نیست. دسته دنده طراحی فوق العاده ای دارد و حس لوکس بودن به ما می دهد و در این خودرو شاهد یک پشت آمپر بسیار جذاب با نور زمینه آبی و یک مانیتور در وسط آن هستیم که اطلاعات مورد نظر راننده را به او منتقل می کند. کابین این خودرو بسیار بزرگ است و صندلی های فوق العاده نرمی دارد و به طور کلی حس فوق العاده ای را به شما القای می کند. در ولوو آپشن هایی همچون سیستم مولتی مدیا لمسی ۱۲٫۳ اینچی، سیستم صوتی با ۱۹ بلندگو، نوکیشن، هد آپ دیسپلی، چرخش چراغ های جلو هنگام پیچیدن، صندلی ۱۲ حالت، سه ردیف صندلی، روکش چرم طبیعی برای صندلی ها، رادار نقطه کور و تصادف، اتوهلد و دیده می شود. پورشه ماکان در طراحی داخلی تقریباً همچون بقیه پورشه های هم سن و سال خودش عمل کرده و حتی می توان گفت نسبت به آن ها طراحی جذاب تر ی دارد. در پورشه ماکان، بیش تر حس یک خودرو اسپرت را دارید. اما در ولوو، بیش تر حس خودرو لوکس را خواهید داشت. پورشه ماکان دارای دوربین ۳۶۰ درجه، رادار جلو و عقب، صندلی ۱۸ حالت، سیستم تنظیم ارتفاع و ... است. بنابراین از نظر آپشن هردو خودرو عالی هستند. اما ولوو جزئیاتی دارد که آن را در رده بالاتری نسبت به پورشه ماکان قرار می دهد.

چراغ های خودرو خیلی نازک هستند و طوری به نظر می رسد که انگار شخصی چشمان خودش را نیمه باز نگه داشته و این طراحی در عمل بسیار جذاب است. در نمای پهلو اما شاهد جزئیات خاصی نیستیم و در عین حال هارمونی خوبی بین سایز رینگ و لاستیک خودرو و بدنه آن وجود دارد که بسیار چشم نواز است.

در نمای عقب، ولوو به زیبایی نمای جلویی اش ظاهر نمی شود و طراحی که می بینیم، تقریباً طراحی به روز شده از نسخه قدیمی ولوو XC60 شاسی بلند است. به طور کلی و از لحاظ طراحی باید گفت ولوو نسبت به نسل های قدیمی زیباتر شده و ظاهر خودرو های این کمپانی قابل قبول و دلپذیر است.

از سوی دیگر پورشه ماکان را داریم و این خودرو با ابعاد کوچک تر و جمع و جورتری به میدان آمده است. طراحی این خودرو به گونه ای است که حتی با مشاهده آن از دور نیز به سرعت متوجه نسبیت خانوادگی آن با پورشه کاین می شوید. ابعاد پورشه ماکان از پورشه کاین کوچک تر است و یک SUV جمع و جور محسوب می شود. طراحی جلو این خودرو همچون ۹۰ درصد پورشه هاس و یک چراغ نسبتاً کوچک و با طراحی خاص پورشه در آن تعبیه شده که با جلو پنجره نسبتاً بزرگش همخوانی خوبی دارد.

در نمای بغل پورشه ماکان نیز جزئیات خاصی دیده نمی شود و به نظر می رسد شیشه ها کمی نسبت به در کوچک هستند. در نمای پشت، این خودرو شبیه به یک خودرو هاچ بک بزرگ تر است و طراحی بسیار جذاب این خودرو در نمای پشتی، کاملاً آن را از پورشه کاین جدا می کند. اما شباهتی که نمای جلو این خودرو با پورشه کاین دارد، در نمای عقب آن به چشم نمی خورد. در پایان این بخش باید گفت هردو خودرو طراحی بسیار زیبایی دارند و شاید بتوان طراحی پورشه را جوان پسندانه تر و طراحی ولوو را بخته تر دانست.

محصول Product

جشن تولد ۱۱۱ سالگی آلفارومئو به مدت ۴ روز

آلفارومئو برای بزرگداشت یک صدویازدهمین سالگرد تاسیس خود، چهار روز در موزه لومباردی جشن می گیرد که این مراسم از فردا آغاز می شود. در ۲۷ ژوئن (ششم تیر) به مناسبت یک صدویازدهمین سالگرد تولد آلفارومئو، خودروهای جولیا جی تی ای Giulia GTA و جی تی ای ام GTAM تحویل داده شد و در این میان گردنبری اتریش نیز به صورت زنده در فضای رسانه ای منتشر می شود. تنها ۵۰۰ دستگاه از خودروهای جولیا جی تی ای Giulia GTA و جی تی ای ام GTAM تولید خواهد شد و این خودروها در اروپا به مشتریان تحویل داده می شود. همچنین صاحبان این ۵۰۰ دستگاه خودرو



این فرصت را خواهند داشت که با طراحان و مدیران ارشد، بخش مهندسی و طراحی این خودرو دیدار و گفتگو داشته باشند. در عین حال تحویل گردنندگان خوش شانس این خودرو اجازه دارند که در محل «ترک تست» (track test) این خودرو در موزه آلفارومئو و در «رژه اختصاصی» این رویداد شرکت کنند.

این خودرو اسپرت آلفارومئو، با قوای محرکه کلاس خود به دست آورده و می تواند به ازای هر لیتر ۱۸٫۷ اسب بخار توان تولید کند. آلفارومئو در سالن جولیا (Giulia Hall) برای اعضای باشگاه آلفارومئو یک رژه اختصاصی

نیز برای روز جشن تولد تدارک دیده است. برای اعضای که امکان حضور در این رژه را ندارند، امکان تماشای زنده فراهم شده است و در این رژه هم مدل های آلفارومئو با هر سن و رنگی می توانند شرکت داشته باشند.



سری ۵۰۳ و ۷ کوپه سری ۶ می‌شد. یاسری ۳ که از زمان معرفی در سال ۱۹۸۲ تا چهار سال بعد تنها در نسخه‌های دودر و چهاردر و چهار سیلندر و شش سیلندر به‌بازار عرضه می‌شد. اما خوشبختانه این روزها اوضاع متفاوت است و بازار خودرو به‌مکانی بسیار رقابتی و متنوع تبدیل شده و خودرو سازان دائماً در حال یافتن روش‌های جدید برای ساخت خودروهایی بدیع با قطعات موجود خود هستند که شاید ما به‌وجود آن‌ها نیازی نداشته باشیم. به‌همین خاطر است که حالا خانواده محصولات کامپکت بامو متنوع‌تر از همیشه شده و بیش از چهار مدل مختلف در آن وجود دارند.

اگر به یک مجله ماشین یا پرورشور خودرو و متعلق به دهه‌های ۷۰ یا ۸۰ میلادی نگاهی بیندازید، درمی‌یابید که محصولات خودروسازان در مقایسه با امروز چقدر محدود هستند. در آن زمان اس‌یووی‌ها هنوز خودروهای کشاورزی بودند و نظر خریداران را چندان به‌خود جلب نمی‌کردند و کراس‌اوور‌ها نیز هنوز اختراع نشده بودند (به‌جز AMC ایگل که چندان شناخته‌شده نبود). در آن زمان، برندهای لوکس نیز تنها به تولید خودروهای لوکس واقعی می‌پرداختند و با مدل‌های محرک جلوی کوچک، کلاس خود را پایین نیاورده بودند. به‌عنوان مثال سبید محصولات بامو در اوایل دهه ۸۰ میلادی تنها شامل چهار مدل یعنی سدان‌های

بامو تا چه حد می‌تواند به تولید محصولات جمع‌وجور پیردازد؟



با ۸۵۰ میلیون تومان چری تیگو ۷ بخیریم یا اس‌دبلیو ام GO1F؟

جدال بلندقامتان چینی در

موتورهای کم‌حجم اما

هر دو کراس‌اوور چینی مورد بررسی مادر این مطلب به‌پیش‌راشه چهار سیلندر خطی ۱.۵ لیتری توربوشارژ مجهز هستند و چری تیگو ۷ به‌لحاظ آپشن‌های رفاهی، نسبتاً در سطح پایین‌تری از اس‌دبلیو ام GO1F قرار می‌گیرد؛ اما در بخش فنی رقیب سرسخت GO1F است. زیرا یک موتور چهار سیلندر خطی به‌حجم ۱۴۹۸ سی‌سی، مزین‌شده به سیستم پر خوران توربوشارژ قلب تپنده چری تیگو ۷ را تشکیل می‌دهد. طراحی ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر و طراحی توربوشارژ، حداکثر ۱۴۷ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ دوری (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۷۵۰ دوری ام تولید می‌کند و باتوجه به این که سوخت مورد استفاده در کشور ما از اکتان پایین‌تری برخوردار است، اما سابقه حضور بیش از چهار ساله تیگو ۷ در بازار نشان داده که این پیش‌راشه سازگاری مناسبی با شرایط جوی و سوختی کشور دارد.

باتوجه به این که موتور این کراس‌اوور کامپکت مجهز به توربوشارژ است، در اوایل حرکت کمی بافت لگ مواجه می‌شود؛ اما در شتاب‌گیری عملکرد عالی از خود به‌نمایش می‌گذارد. کیفیت ساخت قطعاتی همچون اورینگ‌ها، کاسه‌نمد و پلیرینگ در

موتور ACTECO چری در سطح بالایی قرار دارد و به‌جرات می‌توان گفت

که اگر سروسروس‌های دورهای و تعویض سیالات مهم موتور چون روغن موتور به‌موقع انجام شود، این خودرو تا ۱۲۰ هزار کیلومتر کارکرد به‌عنوان یک خودرو کم‌استهلاک معرفی می‌شود. عایق‌بندی حرارتی این خودرو نیز نسبت به اس‌دبلیو ام GO1 بی‌تظیر بوده و حتی در دورهای بالا، خبری از صداهای

اضافی در کابین تیگو ۷ نیست.

از سوی دیگر در گیربکس شش‌سرعت دوکلاچه اتوماتیک چری تیگو ۷ با استفاده از اکومولاتور دوگانه گیربکس و به‌روزرسانی پروگرامینگ (نرم‌افزار) TCU تعویض دنده‌ها سریع و نرم انجام می‌شود و شتاب را بالا می‌برد. حتی در زمان افزایش دور موتور، تعویض دنده‌ها بدون تقه انجام می‌شود و تنها انتقادی که به گیربکس شش‌سرعت دوکلاچه تیگو ۷ وارد است، کوچک بودن میل‌در حرارتی آن است که در رانندگی‌های طولانی مدت می‌تواند منجر به افزایش دمای کاری گیربکس شود.

هر چند که نباید از هماهنگی بسیار عالی گیربکس دوکلاچه تیگو ۷ با موتور صرف نظر کرد. این گیربکس باتوجه به حفظ کارکرد استاندارد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر و تعویض به‌موقع روغن گیربکس می‌تواند تا ۱۰۰ هزار کیلومتر بی‌دردسر و کم‌استهلاک باشد (چری تیگو ۷ در زمینه جانمایی قطعات و ایرادهای فنی در پایین‌ترین سطح و به‌لحاظ قیمت و کلاس، در سطح بالاتری نسبت به رقبای خود قرار می‌گیرد).

در مقابل اس‌دبلیو ام GO1F از قدرت و گشتاور نسبتاً بیش‌تری برخوردار است. به‌عبارت دیگر این کراس‌اوور کامپکت چینی در زیر کاپوت خود یک موتور چهار سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ را جاداده و این پیش‌راشه چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت را در ۵۸۰۰ دوری (دور در دقیقه) و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را در دوازده‌هزار دوری ام ایجاد کند. اگرچه اختلاف هفت اسب‌بخاری توان و ۱۰ نیوتون‌متر گشتاور در عمل بسیار مشهود نیست. اما GO1F شتاب ضعیف‌تری دارد.

زیرا عملکرد گیربکس شش‌سرعت اتوماتیک که وظیفه انتقال قدرت به‌چرخ‌های جلور را برعهده دارد، در زمان افزایش دمای محیط، تحت تأثیر قرار می‌گیرد و این خودرو و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۱۲.۷ ثانیه‌ای دارد. نماینده بلندقامت اس‌دبلیو ام کمی بیش از یک‌سال است که در بازار حضور دارد و تاکنون برای این خودرو خرابی خاصی گزارش نشده است.

اما کیفیت ساخت پیش‌راشه در سطح پایین‌تری نسبت به تیگو ۷ قرار می‌گیرد. زیرا مطابق با بررسی‌های انجام‌شده توسط خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در چند مرکز کلینیک خودرویی، باتاقان طراحی‌شده در توربوشارژ GO1F از کیفیت پایینی برخوردار است و در صورت تردد این خودرو در مناطق گرم‌سیر کشور در کمتر از ۲۰ هزار کیلومتر، توربوشارژ پیش‌راشه آن معیوب خواهد شد و برخلاف پیش‌راشه، گیربکس شش‌سرعت اتوماتیک اس‌دبلیو ام عملکرد خوبی دارد.

تعویض به‌موقع و عدم تأخیر در تعویض دنده یکی از مزایای این گیربکس تیپ ترونیک است و اگر از GO1F به‌درستی نگهداری شود و کارکرد استاندارد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر نیز رعایت شود، این کراس‌اوور کامپکت تا ۸۰ هزار کیلومتر خودرو نسبتاً کم‌استهلاکی خواهد بود.

طراحی خارجی

چری تیگو ۷ بیش از چهار سال است در بازار کشورمان حضور دارد و این خودرو به‌عنوان یکی از محبوب‌ترین کراس‌اوورهای جمع‌وجور بازار شناخته می‌شود و یکی از محصولات خودروساز چینی است که در زمان خودش زبان جدید طراحی کمپانی سازنده‌اش را به‌نمایش می‌گذاشت.

استفاده از خطوط تیز روی بدنه و نشانه‌های زبان جدید در طراحی چری، تیگو ۷ را از تمام محصولات این کمپانی چینی متمایز می‌کند. خط شانه نرم و خط شخصیتی برجسته، شخصیت اسپرتی به‌این کراس‌اوور جمع‌وجور می‌بخشد و در نمای جلوی با توجه به گرافیک چراغ‌ها و جلوپنجره شش‌ضلعی (که ترفنگی خاصی دارد) و خط افقی کروم میان جلوپنجره (که تا پایین چراغ‌های جلو امتداد یافته) این خودرو چهره اسپرت و جوان‌پسندی به‌خود گرفته است.

در نمای عقب، چری تیگو ۷ با وجود چراغ‌های کشیده و خط برجسته روی در صندوق، مشابه کیا اسپورتیج نسل چهارم است که ظاهر شکلی و زیبایی را به‌نمایش می‌گذارد. اگرچه به‌لحاظ ابعاد بدنه، چری تیگو ۷ نسبت به اس‌دبلیو ام GO1F، جمع‌وجورتر است و فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۲۶۵۰، ۴۴۳۲، ۱۸۳۷ و ۱۶۷۰ میلی‌متری دارد. اما فضای مناسبی برای سرنشینان عقب به‌ارمغان آورده است. اما در سوی دیگر، رقیب سرسخت هموطن چری تیگو ۷ یعنی اس‌دبلیو ام GO1F قرار دارد و این خودرو ساز از سال ۲۰۱۶ پا به‌رصه طراحی و تولید خودرو گذاشته است و سال ۱۳۹۹ بود که نمایندگی انحصاری این کمپانی یعنی «سِف‌خودرو» برای مونتاژ مدل‌های GO1 و GO1F در کشور با این خودرو ساز وارد مذاکره شد که نتیجه آن، عرضه این مدل‌ها به‌بازار بود.

اس‌دبلیو ام GO1F در حقیقت نسخه ادیشن GO1 است که به‌لحاظ ظاهری اسپرت‌تر است و اس‌تایل بدنه این کراس‌اوور کامپکت با خطوط تیزی مواجه شده که شخصیت اسپرتی به‌این خودرو می‌بخشد.

پروفیل خودرو با توجه به طراحی ستون C و خط کروم دورنوری در بالای درها، مشابه محصولات اینفینیتی است و چهره خودرو با طراحی چراغ‌های مشابه آئودی Q5 نسل دوم و خطوط تیز روی کاپوت تهاجمی به‌نظر می‌رسد. البته طراحان اس‌دبلیو ام به‌خوبی از آئودی Q5 و نسخه GO1F از کیت بدنه‌ای برخوردار است که شامل لیپ سیر منجر به ایجاد چهره خشن برای این کراس‌اوور چینی شده است.

نمای عقب GO1F با چراغ‌های مشابه هیوندای سانتافه نسل سوم پوشیده شده است؛ با این تفاوت که خط کروم میان چراغ‌ها تا قسمت میانه کاسه‌چراغ‌ها امتداد یافته و نمای دلپسندی به‌این خودرو می‌دهد. حجم خاص روی در، اسپویلر الحاقی، آگزورهای کرومی شکل در طرفین و دیفیوزر میان آن‌ها، چاشنی اسپرت بودن این بلندقامت چینی را دوچندان می‌کند و نسخه GO1F از کیت بدنه‌ای برخوردار است که شامل لیپ سیر جلو، رکاب‌ها، دیفیوزر و سرازورهای اسپرت می‌شود. این خودرو با فاصله محوری، طول و عرض به‌ترتیب ۲۷۵۰، ۴۶۱۰ و ۱۸۵۵ میلی‌متر فضای نسبتاً راحت‌تری را نسبت تیگو ۷ در اختیار سرنشینان می‌گذارد.

کدام یک؟

چری تیگو ۷ در محور جلو با ساختار مک‌فرسون و در عقب با ساختار مولتی‌لینک با اتصالات چندگانه و بارینگ ۱۸ اینچی تجهیز شده است و در زمان حرکت در سرعت‌های بالاتر از ۷۰ کیلومتر بر ساعت روی سطوح ناهموار و دست‌اندازها، سواری قابل ملاحظه‌ای را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد.

وجود هندسه X مانند در جلو برای اجزای سیستم تعلیق تیگو ۷ و مرکز ثقل پایین آن، منجر به هندلینگ عالی برای این کراس‌اوور جمع‌وجور شده است. از طرفی اس‌دبلیو ام GO1F سواری با کیفیتی نیز دارد؛ چرا که کیفیت مواد داخل کابین در این مساله تأثیرگذار بوده و سواری نرمی را به سرنشینان هدیه می‌دهد. هندلینگ GO1F در سطح چری تیگو ۷ نبوده، اما فرمان برقی عملکرد خودرو را بهبود می‌بخشد. با در نظر گرفتن خدمات پس از فروش بهتر تیگو IEV و کیفیت بالاتر، این کراس‌اوور چری به‌گزینه اول خرید بدل می‌شود و نسخه صفر کیلومتر مدل ۱۳۹۹ این خودرو در بازه قیمتی ۸۶۰ میلیون تومان است. اس‌دبلیو ام GO1F به‌دلیل آپشن رفاهی بیش‌تر و طراحی جوان‌پسند، گزینه مناسبی برای اسپرت‌دوستان است که مدل ۱۳۹۹ صفر کیلومتر آن در بازه قیمتی ۸۵۰ میلیون تومان گزینه دوم خرید خواهد بود.

کراس‌اوورهای یکی از

متنوع‌ترین کلاس‌های خودرویی در بازار داخلی محسوب می‌شوند و در این میان متقاضیان به دنبال گزینه‌هایی

هستند که در کنار ظاهر زیبا، مشخصات فنی کارآمد و خدمات پس از فروش مناسبی نیز داشته باشند. هزینه نگهداری خودرو و همواره در خرید خودرو تأثیرگذار است. بنابراین در این کارزار، تنها گزینه‌هایی موفق خواهند بود که از خدمات پس از فروش مناسب‌تری برخوردار باشند. در این مطلب با آگاهی به این مقوله، دو گزینه به‌روز و جوان‌پسندی را که در بازار از جایگاه ویژه‌ای برخوردار هستند، به‌شما معرفی می‌کنیم. این دو خودرو چری تیگو ۷ و اس‌دبلیو ام GO1F هستند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کابین‌های به‌روز، با تجهیزات فراوان

در کابین چری تیگو ۷، صفحه‌نمایشگر ۹ اینچی و پشت‌پنل جدید با نمایشگر دیجیتالی فضای مدرنی را به‌وجود آورده و دورنگ (مشکی و نارنجی) بودن ادوات و قطعات تزئینی کروم، استفاده از پلاستیک نرم، مواد با کیفیت و سقف بزرگ پانوراما، فضای دلنشینی را برای سرنشینان این خودرو فراهم آورده است.

همچنین طراحی دکمه استارت در کنار دسته‌دنده اسپرت و غربلیک‌فرمان اسپرت، رانندگی با تیگو ۷ را هیجان‌انگیزتر می‌کند. از آپشن‌های مهم این کراس‌اوور جمع‌وجور می‌توان به‌دوربین‌های ۳۶۰ درجه‌ای و دید جلسو و عقب به‌صورت



دینامیکی، سنسور پارک جلو و عقب، کنترل سیستم رانندگی ECO، سنسور نور، فرمان برقی، سیستم نشانگر فشار باد تایرها TPMS، گرم‌کن صندلی‌های جلو، سیستم‌های ورود بدون کلید (کی‌لس)، تهویه مطبوع دوگانه، سقف پانورامیک، کنترل کشش، ABS، EBD، DTC و آغاز حرکت در سربالایی‌ها، کنترل لغزش خودرو و ایربگ‌های سرنشینان جلو، جانبی و پرده‌ای اشاره کرد. اگرچه تیگو ۷ آپشن‌های نسبتاً کمتری

نسبت به اس‌دبلیو ام دارد، اما به‌لحاظ عایق‌بندی و کیفیت مونتاژ و قطعات در سطح بالاتری از رقیب هموطن خود قرار می‌گیرد. در این خودرو کیفیت بالای قطعات داشبورد به‌خوبی مشهود است و حتی در زمان حرکت در سرعت‌های بالا عایق‌بندی صدا به‌مراتب بهتر از اس‌دبلیو ام GO1F است. اما استفاده از قطعات دکوراتیو فیبرکربنی، دسته‌دنده هم‌رنگ روکش صندلی‌ها و غربلیک‌فرمان اسپرت، رانندگی با اس‌دبلیو ام را از یکنواخت بودن خارج و هیجان‌انگیز می‌کند.

از مهم‌ترین امکانات رفاهی اس‌دبلیو ام GO1F می‌توان به ترمز چهار چرخ دیسکی مجهز به ABS، EBD، EPB، EBA، ایربگ‌های پرده‌ای، جلو و جانبی، نمایشگر ۱۰ اینچی لمسی، سیستم ثبت اطلاعات رانندگی، چراغ‌های جلوی زنون، سنسور پارک جلو و عقب، سیستم‌های هشدار نقطه‌کور، هشدار انحراف از مسیر، نشانگر فشار باد تایرها، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه، کول‌باکس، روکش چرمی صندلی‌ها و سقف پانورامای دو تکه اشاره کرد.

فرمان، نمونه آزمایشی همچنین دارای دو صفحه نمایش، به همراه یک انتخابگر دنده از نوع دکمه‌ای در نزدیکی سرعت‌سنج است. روی دکمه حالت B وجود دارد که همه می‌دانیم برای ترمز استفاده می‌شود. توجه به این نکته مهم است که این فقط می‌تواند یک فضای داخلی برای آزمایش ابزارهای فولکس واگن ID باز آینده باشد، به این معنی که هنوز طرح نهایی نیست. فولکس واگن ID باز قرار است در سال ۲۰۲۲ رونمایی شود اما ابتدا در بازار اروپا فروخته می‌شود. نسخه ویژه ایالات متحده در سال ۲۰۲۳ برای مدل ۲۰۲۴ رونمایی می‌شود.

مدتی است که فولکس واگن، ID باز کانسپت را در نمایشگاه بین‌المللی خودرو آمریکا شمالی ۲۰۱۷ معرفی کرده است اما این خودرو ساز آلمانی هنوز نسخه تولیدی خود را به عنوان یک ون رونمایی نکرده است.

در حالی که به نظر می‌رسد رونمایی کامل آن حتمی است، اما تا امروز هنوز نتوانسته ایم نمای کاملی از فضای داخلی تولید داشته باشیم. با این حال، یک نیم‌نگاهی به داخل کابین طرح دیگری را نشان می‌دهد و به ما می‌گوید که در واقع یک تخت آزمایش برای فضای داخلی فولکس واگن ID باز است. جدا از نشان فولکس واگن به‌روز شده روی



عکس‌های جاسوسی از نمونه آزمایشی داخلی فولکس واگن ID باز



مدیرعامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر داد:

مذاکره وزارت راه با ۵ شرکت داخلی برای نوسازی ناوگان مسافری

امانی: با ۲ شرکت از این ۵ شرکت وارد مراحل انعقاد قرارداد شدیم و با یک شرکت هم در خصوص خودرو ون قرارداد منعقد کرده‌ایم

غفلت از خودروهای باری در قراردادها

وی در بخش دیگری از سخنان خود نیز اشاره کرده است که تمامی قراردادهای بسته‌شده در رابطه با نوسازی ناوگان مسافری از جمله اتوبوس، مینی‌بوس و ون است. امانی ادامه می‌دهد: «با یکی از شرکت‌های طرف قرارداد در رابطه با نوسازی ون‌ها مذاکرات نهایی انجام شده و در حال انجام مراحل نهایی هستیم.»

این صحبت‌ها از سوی معاون وزیر راه و شهرسازی نشان از آن دارد که باز هم در برنامه‌ها و قراردادهای این وزارتخانه بخش باری مغفول مانده و برنامه چندان دقیقی برای آن در دست نیست. به نظر می‌رسد این ناوگان مانند گذشته قرار است در پیچ و خم «انتظار برای تولید داخل» یا «واردات کارکرده‌ها» بماند و حالا که تجاری‌سازان در این بخش توان تولید خود را از دست داده‌اند، قرار نیست حمایت چندانی از این بخش انجام شود.

کمبود ظرفیت تولید یا عدم سفارش گذاری؟!

معاون وزیر راه و شهرسازی به افزایش تولید هم نیم‌نگاهی داشته و عنوان کرده است که «در مراحل بعد تولید افزایش خواهد یافت؛ بنابراین با توجه به افزایش تقاضا میزان تولید هم در این بخش بیشتر خواهد شد.» البته امانی به کم بودن ظرفیت تولید در میان خودرو سازان اشاره داشته و گفته است: «با ریزنی‌های انجام شده تعدادی از این کارخانه‌ها و شرکت‌ها وارد عرصه تولید شدند، اما بسیاری از آن‌ها فعلاً به دلیل تحریم‌ها دست نگه داشتند که به‌زودی آن‌ها هم وارد عرصه تولید می‌شوند.» باید یادآور شد مشکل اصلی عدم نوسازی ناوگان مسافری کشور نه در ظرفیت خودرو سازان بلکه در نبود سفارش برای تولید این بخش است. گرچه امروز تحریم عامل ناتوانی تولید در بسیاری از خودرو سازان است، اما حتی در روزهای اوج صنعت خودرو کشور، تولید کنندگان خودروهای مسافری از سفارش گذاری مشتری‌بان خود کلمه‌مند بودند.

راه حل نوسازی، طرح ضربتی است نه قطره چکانی

همکاری با شرکت‌های خودرو سازی در شرایطی مطرح می‌شود که قرارداد نوسازی ناوگان فرسوده، آن هم به‌صورت قطره چکانی دیگر راه حل‌هایی از این وضعیت نیست. این ناوگان باید با طرحی کامل و جامع و با پشتوانه مالی و حمایت‌های دولتی در یک حرکت جمعی و البته فوری مورد نوسازی قرار گیرد.

در غیر این صورت هر روز شاهد خواهیم بود که خودروهای فرسوده جدیدی به این ناوگان اضافه می‌شود و هیچ طرح نصف و نیمه‌ای هم مشکل آن را حل نخواهد کرد. همان‌طور که امانی در خصوص میزان فرسودگی این ناوگان می‌گوید: «۳۲ درصد از ناوگان باری معادل ۱۱۴ هزار دستگاه کامیون فرسوده است؛ ۳۰ درصد از اتوبوس‌ها معادل ۴ هزار و ۲۰۰ دستگاه، ۶۸ درصد مینی‌بوس‌ها و ۶۶ درصد سواری‌های کشور فرسوده هستند که در مجموع معادل ۱۹ هزار دستگاه است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی می‌افزاید: «سازمان راهداری در این بخش از سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی، اقدامات موثری را با همکاری شرکت‌های داخلی در دستور کار خود قرار داده است و امیدواریم در این حوضه هم بتوانیم با بهبود وضعیت شرایط اقتصادی گام‌های موثری برداریم.»

۳۲ درصد ناوگان باری معادل ۱۱۴ هزار دستگاه کامیون فرسوده است؛ ۳۰ درصد اتوبوس‌ها معادل ۴ هزار و ۲۰۰ دستگاه، ۶۸ درصد مینی‌بوس‌ها و ۶۶ درصد سواری‌های کشور فرسوده هستند که در مجموع معادل ۱۹ هزار دستگاه است

فرسودگی خودروهای

تجاری به نظر می‌رسد شرایط بدتری را نسبت به گذشته تجربه می‌کند که دلیل اصلی آن را می‌توان در نبود برنامه‌ای

منظم و دقیق در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور دانست. آن‌طور که به‌تازگی معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داده، بیش از ۳۲ درصد از ناوگان باری کشور در حال حاضر به مرحله فرسودگی رسیده است؛ یعنی ۱۱۴ هزار دستگاه کامیون. البته این تمام ماجرا نیست و در بخش مسافری نیز فرسودگی بسیاری وجود دارد. این آمار و ارقام نشان از آن دارد که نوسازی هرچه سریع‌تر باید به مرحله اجرا برسد تا در کنار کاهش هزینه‌های ناوگان، شاهد کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌های زیست محیطی نیز باشیم.

فرسودگی ۳۲ درصدی ناوگان باری کشور

دربوش امانی، مدیرعامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر از فرسودگی ۳۲ درصدی ناوگان باری خبر داد. البته باید به سهم خودرو سازان هم در دستیابی به این سطح از فرسودگی در ناوگان اشاره کرد. خودرو سازان داخلی که گاهی سابقه تولید برخی از آن‌ها به ۵۰ سال می‌رسد، هنوز نتوانسته‌اند خودرو مورد نیاز داخلی را بدون وابستگی به شرکای خارجی خود تولید کنند. بنابراین همچنان تأمین نیاز بازار داخلی مانند گذشته و حتی بیشتر نیازمند همکاری شرکت‌های خارجی است و در شرایطی مانند تحریم این صنعت بیش از گذشته لنگ تحریم مانده است. امانی اما با اشاره به نقش و همکاری خودرو سازان می‌گوید: «از سال گذشته پیرو دستور وزیر راه و شهرسازی، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل مسافری را شروع کرده‌ایم و در حال حاضر با ۵ شرکت وارد مذاکره شده و با ۲ شرکت از این ۵ شرکت وارد مراحل انعقاد قرارداد شدیم. با یک شرکت هم در خصوص خودرو ون قرارداد منعقد کرده‌ایم.»

موانع نوسازی ناوگان از طریق کارکردها

اول، ۵۰ درصد تعیین شده و پس از اجرای ۸۰ درصدی تعهدات، می‌توانند در مرحله دوم نسبت به واردات ۵۰ درصد دیگر اقدام کنند. دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور ادامه داد: کامیون‌های وارداتی عموماً شامل سه برند رنو، FH500 و داف از کشورهای آلمان هستند و قبل از ورود به کشور اورهال شده و نقص قطعات و باساییدگی‌های آن می‌بایست برطرف شود.

کریمی ضمن اشاره به سایر طرح‌های نوسازی اعم از طرح ریاست جمهوری و طرح قدیم نوسازی افزود: پیشنهادات انجمن در قالب کمیته‌ای در سازمان راهداری مطرح و امیدواریم به تصویب برسد. در مجموع طی ۱۰ سال گذشته نتوانسته‌ایم، ۵ هزار دستگاه را به شکل واقعی نوسازی کنیم، به طوری که به‌ازای تولید یک دستگاه کامیون، یک دستگاه فرسوده نیز خارج شود.

به گزارش خبر خودرو، وی با بیان اینکه شرکت‌های خودرو ساز می‌توانند ۵۰ تا ۸۰ درصد نوسازی را متعبد شوند و مابقی فرایند نوسازی از طریق واردات انجام شود، گفت: نباید تنگ نظری مانع اجرای بحث نوسازی شود و خودرو سازان نیز می‌توانند به عرضه نوسازی ورود کنند، اما از توانایی کافی در این زمینه برخوردار نیستند. ضمن اینکه قیمت خودرو به شکلی عجیبی در حال افزایش است به طوری که در سال گذشته با وجود رشد بالای نرخ ارز نسبت به سال جاری، قیمت یک دستگاه کامیون حدود یک میلیارد و ۹۰۰ هزار تومان قیمت گذاری شد و در سال جاری با وجود کاهش نرخ ارز قیمتی قریب به ۳ میلیارد تومان نرخ گذاری شده است که همگی این موضوعات بیانگر فقدان نظارت و موجب شکست طرح‌های مختلف نوسازی است.

فرسوده است و نه مالکیت وارد کنندگان، شرکت‌های خودرو ساز و یاحتی شرکت‌های حمل‌ونقل، در خواستی مطرح شد، مبنی بر اینکه خریدارانی که مالک کامیون فرسوده هستند، مشمول



ارزش افزوده قرار نگیرند. کریمی افزود: بیا توجه به اقدام سازمان راهداری در اخذ ضمانت‌نامه بانکی از سرمایه‌گذاران به میزان ۲۵ درصد از مبلغ سرمایه، معرفی کارگزار از سوی انجمن به ازای حذف شرط ضمانت‌نامه بانکی به دلیل اینکه متأسفانه تاکنون سرمایه‌گذاران، مبلغ ضمانت‌نامه را از خریداران اخذ می‌کردند، پیشنهاد شد.

وی تصریح کرد: خریداران کامیون‌های کارکرده، عموماً شرکت‌های واردکننده تابر و قطعه هستند که نسبت به دریافت مجوز واردات کامیون نیز اقدام کرده‌اند. ضمن اینکه سقف واردات برای هر سرمایه‌گذار در مرحله

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور چالش‌های طرح نوسازی ناوگان از طریق خودروهای کارکرده وارداتی را تشریح کرد. احمد کریمی گفت: قیمت تمام شده نوسازی، ۲۵ درصد عوارض گمرکی، ۳ درصد خدمات پس از فروش و ارزش افزوده از جمله مباحثی هستند که طرح نوسازی و واردات کامیون‌های کارکرده اروپایی را با چالش مواجه کرده است.

وی اظهار داشت: برای تکمیل حلقه نوسازی کامیون‌های فرسوده، مشکلات بیشمار، پیش‌روی سازمان راهداری قرار داشت که بحث خدمات پس از فروش آخرین حلقه مفقوده این طرح بود. کریمی افزود: از مهر ماه سال ۹۹ و پس از گذشت حدود ۹ ماه از واردات حدود ۲ هزار دستگاه کامیون سه سال ساخت، در حال حاضر تعداد محدودی بالغ بر ۴۸ دستگاه شماره گذاری شده، ضمن اینکه سرمایه‌گذار خواستار گردش سرمایه خود و در فاصله اندکی پس از آن، واردات مجدد است.

وی بیان کرد: اگر روند نوسازی به همین ترتیب با کندی پیش برود، پس از نوسازی به عنوان مثال ۱۰۰ دستگاه کامیون، از سوی دیگر، هزار تا ۲ هزار دستگاه به کامیون‌های فرسوده افزوده می‌شود. وی در ادامه با اشاره به اقدامات سازمان راهداری و همراهی وزیر صمت در راستای جلب همکاری شرکت‌های خودرو سازی نسبت به ارائه خدمات پس از فروش برای کامیون‌های وارداتی و همچنین سایر موضوعات تصریح کرد: تاکنون به جز یکی از شرکت‌های خودرو ساز، سایر خودرو سازان به بحث نوسازی و ارائه این خدمات ورود کرده‌اند. وی گفت: در جلسه‌ای که در کمیته پایش وزارت صمت با حضور وزیر صمت و انجمن کامیونداران برگزار شد، بحث نوسازی مطرح شد و در جلسه دیگر انجمن با سازمان راهداری، با توجه به اینکه گروه هدف وارد کنندگان، دارندگان ناوگان



سالم آن به شدت ارزش پیدا کرده‌اند و در بین مجموعه‌داران از محبوبیت خاصی برخوردارند. این روزها یک دستگاه پیکان جوانان یا مدل‌های ۴۶ تا ۵۰ معروف به داشبورد چوبی پیکان به‌راحتی به قیمت ۵۰۰ میلیون تومان و بالاتر معامله می‌شوند.

پیکان، خودرویی که با فرهنگ ایرانی‌ها کاملاً عجین شده است با توجه به طولانی شدن مدت زمان تولید آن، در سال آخر عمرش به شدت مورد توجه قرار گرفت. اما حالا با گذشت ۱۸ سال از زمان توقف تولید پیکان، مدل‌های قدیمی



پیکان ۵۰۰ میلیون تومانی و بالاتر!

تحلیل
analysis

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

اقبال به خرید خودروهای کلاسیک

سرمایه‌گذاری مناسب در میان مدت و طولانی مدت

و به‌ویژه وارداتی نیز فراوان به چشم می‌خورند. در واقع با رکود نسبی خرید و فروش در بازار خودروهای وارداتی، زمینه برای ورود تعداد بیش‌تری از مشتریان به بازار کلاسیک‌ها فراهم شده و در کل رشد قیمت خودروهای کلاسیک نسبت به مدل‌های روز داخلی و وارداتی در طول سه سال گذشته تا حد زیادی چشمگیر بوده است.

تا حدود چند سال پیش تنها علاقه‌مندان به خودروهای کلاسیک این دسته از مدل‌ها را خریداری می‌کردند، اما در سه سال گذشته تعداد متقاضیان در بازار خودروهای کلاسیک حالت روزافزون داشته و البته بخشی از آن را نیز افراد آماتور و بی‌تجربه تشکیل داده که تنها با هدف سرمایه‌گذاری به این بازار روی آورده‌اند. در این میان نمایشگاه‌داران و سرمایه‌گذاران سابق در بخش خودروهای روز

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ‌بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبا
تیبا هاچ‌بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌ران به‌رو نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/اریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبا هاچ‌بک	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیش‌ران به‌رو نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۴-۱۳۴	کیاریو
تیبا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیش‌ران به‌رو نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۰-۱۳۷	۴۰۵/اریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۵۰	پیش‌ران به‌رو نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۲۵-۱۴۰	ام‌وی‌ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXEF7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس رانا LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
رانا LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
T2, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E2۹۰
T5, ۲۰۶	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E2۹۰
V8, ۲۰۶	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E2۹۰
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک J5۱۸ اتوماتیک
ام‌وی‌ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیبی	۲۸۰	جک J5۱۸
۲۰۷	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن‌های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک J5۱۸ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن‌های زیاد	ظاهر ناهماهنگ	۳۵۰	ام‌وی‌ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیا پیکنتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای و آئنته
ام‌وی‌ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

LEICHTLAUF
API SL بیشتر برانید
LIQUI MOLY
10W-40
www.liqui-moly.ir

iranliquimoly

FUEL & OIL

سوخت و روانکارها

روزنامه دنیای خودرو | دوشنبه ۷ تیر ۱۴۰۰ سال ششم. شماره ۱۴۴۳

«گیربکس های AMT راحتی گیربکس های اتوماتیک را به ویژه در ترافیک های شهری برای راننده به ارمغان می آورند اما پیچیدگی و هزینه بالای گیربکس های اتوماتیک را ندارند. درواقع این نوع سیستم انتقال قدرت همان گیربکس دستی است اما کلاچ گیری و تعویض دنده در آن به وسیله یک مجموعه الکترونیکی و مکانیکی انجام می شود. اجزای اصلی گیربکس AMT شامل واحد انتخاب حالت دنده، واحد کنترل کننده الکترونیکی ECU، در پیچه گاز برقی (میدل در پیچه گاز برقی)، عملکردهای برقی تعویض دنده و کلاچ گیری است هنگامی که اهرم تعویض

روانکار گیربکس های AMT

SYNOLEX

سینولکس

انرژی بیشتر

در حالت اتوماتیک قرار دارد، واحد کنترل الکترونیکی به کلاچ برقی دستور می دهد و عملیات کلاچ گیری انجام می شود، سپس واحد تعویض دنده برقی اقدام به در گیر کردن گیربکس دستی در دنده یک می کند، اما کامکان سیستم کلاچ برقی عملیات کلاچ گیری را ادامه می دهد. (مشابه حالتی که خودرو را در دنده یک قرار داده و پدال کلاچ را پایین نگه داریم). وقتی راننده پدال گاز را می فشارد، بر اساس دور موتور و موقعیت در پیچه گاز، کلاچ برقی اقدام به در گیر کردن مجموعه دیسک و صفحه کرده و خودرو حرکت می کند.

میزان تعویض روانکارها در پهناور ترین کشور دنیا

کووید-۱۹ رفتار مشتریان روس در تعویض روغن را تغییر نداد

می توانند در نظرسنجی شرکت کنند، فاش نشده است، به هر حال نتایج مطالعات بازار محور این شرکت نشان می دهد ۸۲،۷ درصد پاسخ دهندگان در نظرسنجی ماه های آوریل و می اعلام کرده اند فواصل بین تعویض روغن موتور را افزایش نمی دهند و برنامه مثل سابق پیگیری می شود. فقط ۹،۳ درصد گفتند این فاصله را تا ۳ هزار کیلومتر و ۵،۵ درصد نیز اظهار کردند آن را ۳ تا ۵ هزار کیلومتر افزایش داده اند. بقیه یا حدود ۸۲ درصد پاسخ دهندگان اعلام کرده اند فاصله تعویض روغن را ۵ هزار کیلومتر یا بیشتر افزایش داده اند. یاکوولف گفت: «این آمار نشان می دهند حتی در شرایط نامشخص اقتصادی، وقتی صحبت از نگهداری خودرو می شود، روغن موتور مقوله ای است که مصرف کنندگان روس کمترین نگاه اقتصادی را به آن دارند. همچنین طی نظرسنجی هایی که در ماه نوامبر انجام شد، ایپسوس متوجه شد عادت مصرف کننده تقریباً به سطح قبل از همه گیری برگشته است. وقتی از شرکت کنندگان در نظرسنجی پرسیده شد بر اساس چه معیاری روغن خودرویشان را تعویض می کنند، بزرگترین گروه پاسخ دهندگان که برابر با ۴۳ درصد بود، اعلام کردند معیار آنها مسافت پیمایش شده است و طبق توصیه های شرکت تولید کننده «دفترچه خودرو» عمل کرده اند. دومین گروه بزرگ یا ۳۶،۵ درصد نیز بیان کردند بر اساس فاصله این تعویض را انجام می دهند اما زودتر از زمان اعلام شده توسط خودروساز اقدام می کنند.» مطالعه ایپسوس نشان داد عمل تعویض روغن بر اساس تغییر فصل تقریباً متوقف شده است. در دو سال گذشته ۵۲ درصد رانندگان از روغن موتور سنتتیک استفاده کرده اند؛ حدود ۴۳ درصد سراغ نیمه سنتتیک ها رفته اند و فقط ۲،۵ درصد از مالکان خودروهای روسی از روغن های مینرال یا معدنی استفاده کرده اند.

«در پی همه گیری و قرنطینه ای که بیش از یکسال است آن را تجربه می کنیم اما رفتار مشتریان روس در میزان تعویض و خرید روغن موتور تغییر نکرده و به رغم تغییر برخی جزئیات اما سطح نیاز در حال بازگشت به شرایط قبل از شیوع کروناست. الکساندر یاکوولف از موسسه تحقیقات بازار ایپسوس «Ipsos» (که تخصص آن در حوزه خودرو و در مناطق مرکزی و شرق اروپاست) در کنفرانس روغن پایه و روانکارهای روسیه و منطقه CIS که ماه می برگزار شد، گفت: «حتی در شرایط نامشخص اقتصادی، مصرف کنندگان روس شیوه مصرف روغن را تغییر نداده اند» گروه ایپسوس یک شرکت تحقیقاتی و مشاوره ای چند ملیتی در بازار است و دفتر مرکزی آن در پاریس قرار دارد اما یاکوولف در دفتر مشاوره در مسکو مستقر است. آمار این تحقیق بر اساس نتایج جمع آوری شده از پایگاه داده پردازی مصرف روغن موتور در ایپسوس استخراج شده است. این پایگاه اطلاعات را بر اساس نظرسنجی هایی تهیه کرده است که با استفاده از پنل اختصاصی این شرکت با نام ISay به صورت آنلاین به دست می آید البته به اعضای که در نظرسنجی شرکت می کنند نیز جوایزی را ارائه می دهد. مشاور این گروه اعلام کرد ISay حدود ۳،۸ میلیون عضو در ۵۳ کشور جهان دارد که ۲۱۳ هزار نفر از آنها در روسیه هستند، اما تعداد پاسخ دهندگان در نظرسنجی ذکر شده توسط یاکوولف یا پاسخ دهندگانی که بیش از یکبار

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

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

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

TITAN UNIVERSAL CH-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CH-4

15W-40, 20W-50

مناسب برای خودروهای توربوشاژ

- حفاظت از قطعات اصلی موتور
- ضد سایش
- کاهش انسداد فیلتر

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

FUCHS

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



از جنس فیبر کربن ساخته شده تا مجموع وزن گلف جی تی آی کلاب اسپرت ۴۵ کاهش یابد. اما نکته مهم در گلف جی تی آی کلاب اسپرت ۴۵ پیشترانه دولیتری توربوشارژ چهار سیلندر TSI است که قدرت آن افزایش پیدا کرده است. پیشترانه ۲۰۰ اسب بخاری قلب تپنده این هاجیک پر فور منسی را تشکیل می دهد و همچنین امکان سسفاش قطعات داخل کابین از فیبر کربن و صندلی های اسپرت نیز برای مشتریان فراهم شده است. قیمت گلف جی تی آی کلاب اسپرت ۴۵ از ۴۷ هزار و ۷۹۰ یورو آغاز می شود.

بزرگ ترین خودروساز جهان یعنی فولکس واگن از نسخه ویژه هاجیک محبوب و پر فروش خود رونمایی کرد و این نسخه از گلف که با نام جی تی آی کلاب اسپرت ۴۵ شناخته می شود، برای تقدیر از ۲.۳ میلیون دستگاهی که تاکنون از گلف به فروش رسیده، به بازار می آید. این نسخه از گلف در ظاهر با قطعات اسپرت و آیرودینامیکی ساخته شده که کیت بدنه اسپرت نیز روی آن نصب شده است. این کیت بدنه شامل لب سپر جلو، اسپویلر روی در صندوق عقب و رینگ های ۱۹ اینچی فورج است. قطعات آیرودینامیکی بدنه



نسخه خاص تر از فولکس واگن گلف

تلگرام

Telegram

خرابی خودروهای صفر کیلومتر

چند روزی است در فضای مجازی ویدئوهای بسیاری مبنی بر خرابی های متعدد در بخش های مکانیکی و الکترونیکی خودروهای صفر کیلومتر داخلی منتشر می شود و در این میان بسیاری از مخاطبان در خبر بد این دسته از خودروها دچار تردید شده و گزیننه های دست دوم و کار کرده را جایگزین آن ها می کنند. حال در اینجا این سوال مطرح می شود که علت چنین خرابی هایی در خودروهای صفر کیلومتر ساخت داخل چیست و آیا در کل می توان به آن ها اطمینان کرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

ابتدا باید در نظر گرفت که خودرو از بخش های مکانیکی و الکترونیکی تشکیل شده که توسط انسان ساخته شده است. بنابراین هر محصولی که ساخت دست بشر باشد، از خطا و ایراد به دور نیست. اما به طور کلی اگر در زمان مونتاژ و قرار گیری قطعات در خودرو به فرآیند مونتاژ اهمیت داده نشود، پس از خروج خودرو از خط تولید با چنین مشکلاتی مواجه خواهیم بود. در عین حال تنها باید به یک ویدئو منتشر نشده در فضای مجازی اکتفا کرد. زیرا از هر مدل خودرو و چند هزار نسخه تولید می شود و احتمال این که در نسخه های بعدی چنین اشکالی وجود داشته باشد، کم است.

بایابی

ویدئوهای منتشر شده در فضای مجازی نشان دهنده مواردی در بخش های مکانیکی و الکترونیکی خودرو است. بنابراین تنها دلیل این ایرادها عدم توجه تکنسین و بخش کنترل کیفی به مونتاژ است. زیرا اگر در زمان کنترل کیفی اهمیت ویژه ای به تولید داده شود، دیگر شاهد چنین مشکلاتی نخواهیم بود. این نکته را فراموش نکنید که تمام نسخه های تولید شده به احتمال بسیار کم ممکن است از چنین مشکلاتی برخوردار باشند.

عابدین زاده

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱



صندلی های گران قیمت

خودرو آلمانی وارداتی دارم و چند روزی است به رغم استفاده از کلیدهای مربوطه، وضعیت صندلی های جلو تغییری نمی کند. با مراجعه به نمایندگی کارشناس فنی گفت که ماژول الکترونیکی صندلی ها از کار افتاده و باید تعویض شود. با توجه به این که این قطعه در نمایندگی موجود نبود، برای تهیه آن به بازار مراجعه کردم و متوجه شدم این قطعه در بازار هم یافت نمی شود. بنابراین مجبور شدم صندلی ها را به شکل کامل بخرم که به همین دلیل هزینه غیرمنطقی و نامعقولی را پرداخت کردم.

۰۹۳۷***۸۰۶۷

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۴۴۲



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا استفاده از اکتان بوستر منجر به کاهش خرابی ناشی از کمبود اکتان در سوخت موتور می شود؟ در پاسخ به این پرسش ۳۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۶۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۴۴۳
آیا وضع قوانین سخت گیرانه برای موتورسیکلت های کاربراتوری منجر به کاهش آلودگی هوا در کلان شهرها می شود؟

۱- بله

۲- خیر

بامو F850GS؛ شاهکار نوین برای مسیرهای ناهموار

آفرودبازی به سبک باواریایی!

غوطه ور در روغن همراه با مکانیزم مکانیکی، تعویض دنده ها را در این موتورسیکلت تسریع می بخشد.

این قدرت و گشتاور به واسطه زنجیر بهینه سازی شده باورینگ های به فرم O (با مواد ساخته شده از جنس آلومینیوم با روکش تیتانیومی) قدرت را به چرخ عقب منتقل می کند و بر اساس آنچه کمپانی بامو موتور ادا اعلام کرده، حداکثر سرعت F850 GS به بیش از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. سازه بدنه این ادونچر بایک باواریایی از نوع فولاد سبک وزن بهینه سازی شده است که مجموع وزن را کاهش داده و مرکز ثقل وسیله نقلیه را بالا می برد.

بر این اساس مجموع وزن F850 GS بدون احتساب وزن سرنشین و تجهیزات دیگری که روی این موتورسیکلت نصب می شود، به ۲۳۳ کیلوگرم می رسد. برای راحتی هر چه بیش تر راکب و سرنشین، مهندسان باواریایی در محور جلو از دو کمک فنر هیدرولیکی قابل تنظیم به قطر ۴۱ میلی متر و در محور عقب از بازوهای آلومینیومی برای جذب نیروی عرضی و کمک فنر هیدرولیکی قابل تنظیم در مرکزیت سازه استفاده کرده اند. این طراحی به سواری نرم و باکیفیت منتهی می شود.

هر چند که سایز تایرها ۹۰/۹۰ در جلو و ۱۵۰/۷۰ در عقب نیز در ایچاد این کیفیت تاثیر گذار است. رینگ های این موتورسیکلت در محور جلو ۲۱ اینچی و در محور عقب ۱۷ اینچی آلومینیومی است تا ضربات ناشی از سطح ناهموار را به کم ترین سطح خود برساند. سیستم ترمز در محور جلو دو دیسک خنک شونده ۳۰۵ میلی متری با کالیپر دو پیستونه و در عقب تک دیسک خنک شونده به قطر ۲۶۵ میلی متر با کالیپر تک پیستونه (با سیستم ABS) است تا ایمنی راکب و سرنشین را تضمین کند. کمپانی بامو موتور ادا، F850 GS را با قیمت ۲۰ هزار و ۵۷۰ دلار به فروش می رساند.



خرابی سیستم کولر

خودرو هیوندای وراکروز دارم و مدتی است از سمت راننده در زمان روشن بودن کولر خودرو صدای آب به گوش می رسد؛ مشکل چیست؟

بایابی-تهران

ابتدا باید گفت که عیب بایبی خودرو از راه دور کار درستی نیست و هر مشکلی که در خودرو ایجاد می شود، نیاز به بررسی حضوری دارد. اما با توجه به آنچه شما بیان کردید، احتمالاً یکی از مشکلات زیر در خودرو به وجود آمده است. نخست این که اگر سطح سیال سیستم خنک کاری کاهش یافته باشد، در زمان حرکت در مدار خنک کاری راه یافتن به سیستم تهویه مطبوع داخل اتاق خودرو، صدای آب ایجاد می کند و همچنین اگر مسیر تخلیه میعان سیستم تهویه در خودرو مسدود یا دچار ضعف شده باشد، در زمان استفاده از کولر صدایی مشابه صدای آب به داخل خودرو منتقل می شود. در هر صورت پیشنهاد می شود برای رفع این مشکل، بی تعلل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

خالی در کوهپایه‌های خرم‌آباد به چشم می‌خورد تا ایجاد حدود دو هزار شغل برای جوانان لرستان تنها یک سراب باشد. مهرداد ویسکرمی، نماینده مردم خرم‌آباد و چگنی در مجلس شورای اسلامی افزود: «قرار بر این شد با توجه به شرایطی که وجود دارد، به‌صورت فزاینده کار در آن شروع شود. برای فاز اول یک سری از تجهیزات آن در حال ساخت است. البته پیگیر پرداخت تسهیلات این پروژه هستیم و اختصاص ۱۹ درصد سهم ایدرو را در این پروژه پیگیری خواهیم کرد چون متأسفانه این شرکت در این رابطه کوتاهی کرده است.»

«پروژه لاستیک‌سازی خرم‌آباد با گذشت هشت سال از زمان کلنگ‌زنی، عملیاتی نشده و به گفته مسئولان همچنان در انتظار اختصاص تسهیلات باقی مانده است. به گزارش خبرگزاری مهر از لاستیک‌سازی و هزار شغلی که قرار بود برای لرستانی‌ها ایجاد کند امروز تنها یک خاطره باقی مانده است؛ رویایی که در سال ۹۳ در جریان سفر رئیس‌جمهور به لرستان با عنوان «بزرگ‌ترین پروژه صنعتی» لرستان در آذهان جوانان بیکار این استان نقش بست.

پروژه‌ای که قرار بود ۳۶ ماهه تمام شود امروز با گذشت ۸ سال در قالب یک زمین



هشت سال از زمان کلنگ‌زنی لاستیک خرم‌آباد گذشت



فاچاقچی‌ها نفس تولیدکنندگان داخلی را گرفتند

بازار تیوب در قرق کالای قاچاق

که پیش از این توسط واردکنندگان رسمی به کشور وارد می‌شدند، استانداردهای لازم را ندارند.

این کالاها در سبازهای ۱۳، ۱۴، ۱۶ و ۲۴ به کشور وارد می‌شوند اما بیشترین آمار مربوط به سباز ۷-۵۰-۱۶ است. یکی برای وانت‌های نیسان و دیگری برای کامیون‌ها که تولید داخل توان پاسخگویی به نیاز کشور را دارد.

به گفته مدیران شرکت‌های تایر‌سازی در حال حاضر نزدیک به ۲ میلیون حلقه انواع تیوب در انبار شرکت‌ها دپو شده و به دلیل ورود کالای قاچاق به کشور امکان فروش کالاها توسط تولیدکنندگان وجود ندارد. قاچاقچی‌ها نیز در زمینه واردات تیوب‌های صنعتی دست‌روی‌دست نگذاشته‌اند و بین کالاهایی که برای فروش می‌گذارند، انواع تیوب لیفتراک هم به چشم می‌خورد.

و نیاز کشور به تیوب‌های پر مصرف را دارند. به همین دلیل نیز دولت در سال گذشته واردات رسمی این کالا به کشور را با هدف حمایت از صنایع داخلی ممنوع اعلام کرد. اما حالا خبرهای رسیده از بازار حکایت از ورود کالای قاچاق دارند.

تیوب‌هایی که به صورت قاچاق وارد می‌شوند نه تنها استانداردهای لازم را ندارند بلکه از وزنی به مراتب کمتر از محصولات داخلی برخوردارند. به عنوان نمونه، تیوب ۱۲-۲۴ به جای چهار کیلو و ۵۰۰ گرم تنها سه کیلو و ۱۰۰ گرم وزن دارد که همین موضوع باعث می‌شود تیوب در جاده‌های گرم کشور و در سرعت‌های بالا پتر کد و خسارت سنگینی به خودرو وارد کند. البته نباید از این نکته نیز غافل شد که ترک‌یدن تیوب در خودروهای سنگین و وانت‌هایی تواند سبب واژگونی خودرو و تصادف‌های سنگین جاده‌ای شود. در حال حاضر بازار از تیوب‌های کره‌ای و چینی قاچاق پر شده است و بر عکس محصولات

با ورود تیوب‌های غیر استاندارد و کم‌کیفیت خارجی به بازار، نفس تولیدکنندگان داخلی به شماره افتاده است. خبری کوتاه اما دردناک در سال تولید، پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها که پیش از رسیدن به فضای رسانه‌ای، فریاد کارخانه‌های تایر‌سازی و تیوب‌سازی را در آورد.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» و با وجود تولید انبوه تیوب خودرو توسط چهار تولیدکننده در کشور و ممنوعیت واردات رسمی این کالا، سودجویان ساکت نمانده‌اند و بر اساس گزارش‌های میدانی هر هفته یک کانتینر انواع تیوب صنعتی و خودرویی به صورت تله‌نچی وارد کشور و پس از اجماع راهی بازار شهرهای بزرگ و تهران می‌شود. صنعت تایر ایران چند سالی است که در تولید انواع تیوب به خود کفایی رسیده و گروه صنعتی بارز، لاستیک دنا، لاستیک خوزستان و یزدتایر توان تامین اغلب سبازهای تیوب

گزارش Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

بازار (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
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو 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 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 - RAV4-SORENTO SX



گویر 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 ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - 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 نیو کوراندو
	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 راو۴ - سورنتو SX



سازمان انتقال خون ایران

جهت نمایش آدرس و اطلاعات مراکز اهدای خون روی استان

محل سکونت خود در سایت www.ibto.ir کلیک نمایید

سازمان انتقال خون ایران



تغییرات عمیقی که به نفع کارایی باتری است

باتری‌های جریان «ریدوکس» چه ویژگی‌هایی دارند؟

محلول الکترولیت مایع پر شده که سبب می‌شود الکترون‌ها جریان داشته باشند و از درون باتری خارج شوند. در جریان ردوکس ماده جامد را با مایعی جایگزین می‌کنند و همچنین الکترولیت نیز جداگانه نگهداری می‌شود تا در دو مخزن متفاوت قرار بگیرند. جیمز مکرون، استادیار دانشکده مهندسی دانشگاه پیتسبورگ ایالت پنسیلوانیا بهترین مثال برای درک ردوکس را متصور شدن موضوعی مشابه در مورد مواد غذایی می‌داند.

باتری لیتیوم-یون همچون یک غذای آماده‌ای است که برای مصرف انرژی داخل آن نیاز نیست وقت و انرژی زیادی را صرف کنید. باتری‌های جریان ردوکس چیزی شبیه به سیلو غلات غول‌پیکر هستند و این سیلوها روش ارزانی برای صرفه‌جویی در ذخیره مقدار زیادی از مواد غذایی به حساب می‌آیند؛ اما برای مصرف کردن آن، نیاز به تبدیل دانه‌های مغذی به محصولات غذایی است.

باتری همراه می‌شود، غیر از هزینه مالی، چه مدت زمان نیاز دارد تا شارژ باتری‌های این خودروتکمیل‌شود. براساس تحقیقات موسسه «وودمکنزی» (WoodMackenzie) باتری‌های لیتیوم-یون هر ساله در جهان (تا نوامبر ۲۰۱۹) با ظرفیت ۲۸۵ گیگاوات-ساعت تولید شده است و شرکت‌هایی همچون تسلا سعی در استفاده مجدد از موادی همچون کبالت را دارند که سبب کاهش قیمت و افزایش حجم تولید باتری می‌شود. اما در مورد برخی تکنولوژی‌های پایه‌ای که شاید تأثیر بیشتری در زندگی ما داشته باشند، کمتر صحبت شده است. یک منبع بزرگ آبی را تصور کنید که حجم زیادی از انرژی را در خود ذخیره می‌کند و همین تصور شما ایده اصلی در مورد باتری‌های جریان ردوکس به حساب می‌آید که می‌تواند به عنوان رویکردی برای جایگزینی باتری‌های غول‌پیکر و ارزان قیمت به کار گرفته شود. در باتری لیتیومی معمولی، ماده فعال که وظیفه ذخیره انرژی را بر عهده دارد، حالتی نیمه جامد دارد و باتری از

باتری را می‌توان معضل و چالش هر روزه ما با تلفن‌های همراهمان برای شارژ کردن آن‌ها دانست. اما بدون آن‌ها نیز بسیاری از وسایل برقی قادر به کار کردن نیستند و آمیدی هم به حذف سوخت‌های فسیلی برای حرکت خودروها نخواهد بود. اما برخی فناوری‌ها می‌توانند قابلیت‌های این قطعه را بهبود ببخشند. بسیاری از انرژی‌های تجدیدپذیر صرفاً زمانی کارایی لازم را دارند که منبعی برای ذخیره برق تولید شده و استفاده از آن در سایر ساعات مهیا شود.

در این میان باتری‌های لیتیومی بهترین گزینه به‌شمار می‌روند؛ اما قیمت بالا، خطرات استفاده، شارژ بسیار کند، هزینه زیاد معادن برای استخراج مواد مورد نیاز ساخت و در نهایت سخت بودن باز یافت از معایب این نوع باتری هستند. براساس تخمین کارشناسان برای ساخت هر کیلووات-ساعت از این نوع باتری‌ها نیاز به ۱۵۶ دلار است و این را نیز در نظر داشته باشید که وقتی خودرویی با ۱۰۰ کیلووات-ساعت

گزارش

Report



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	صبا باتری با برندهای مختلف با نام‌های «VARIAN، ARMO ^{NEW} ، SABAS，SCOTT، ALBORZ، SAHAND، YOSHO، MARIN، ZAGROS، SPEEDER، MAXPOWER، PARDIS، SAFIR، ALOONI، KASPIAN، HYBRID، HITECH، RWKA، SMART SABA، KHAZAR، KABOOK، NANO ^{36V} ، SAVAND، BUJI، ROYAN، NEW VERESK، RAYEN، NIRO، RONIZ ^{54V} ، SUPER START، NANO، SOULAI، HITECH، KOTRA» به بازار عرضه می‌شود	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشد	۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۹،۷۵۰	۱۵،۷۵۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۸۰	۱۵،۴۸۰	

آذر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولفیان، بزئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹،۴۰۰	۱۵،۵۰۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اوراتوس، سیپولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراژ ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری یعنی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و مابقی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۲۰۰	۱۶،۲۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نام‌های VOLTA، VOLGA، CENE، SHARK، SILVER و TURBO به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیپر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری ساینّا	۵۰ – ۵۵ – ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری تندرو و ساندررو	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	



برندگان پیش فروش یک ساله ایران خودرو مشخص شدند



ایسنا: در مراسم قرعه کشی که با حضور نمایندگان نهادهای نظارتی برگزار شد، مشتریان نهایی طرح پیش فروش یک ساله ایران خودرو مشخص شدند. نتایج، پس از تایید فرآیند قرعه کشی توسط نهادهای ناظر در سایت فروش ایران خودرو به نشانی esale.ikco.ir قرار خواهد گرفت. همچنین پیامک اطلاع رسانی برای منتخبان ارسال خواهد شد، اما مشتریان

می توانند نتایج را از سایت اینترنتی دنبال کنند. منتخبان به مدت پنج روز مهلت خواهند داشت تا نسبت به واريز وجه اولیه خودرو طبق بخش نامه فروش، اقدام کنند و در صورت عدم واريز نفرا ت ذخیره جایگزین خواهند شد. در این طرح پیش فروش یک ساله، دو محصول سورن پلاس و دنا پلاس توربوشارژ دستی عرضه شد.

خبر

News

هر یک دقیقه؛ یک تصادف در شهر تهران روی می دهد

ایلنا: معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «در پایتخت هر یک دقیقه یک تصادف و هر ۱۵ دقیقه یک تصادف جرحی داریم، همچنین هر روز تقریباً ۲۱ هم تصادف های فوتی در شهر تهران روی می دهد. متأسفانه این آمار بالاست و باید در این خصوص چاره اندیشی کنیم.» سرهنگ محمد رازقی ادامه داد: «بیشترین دلیل تصادفات به بی توجهی

به جلو و در تبه بعد، عدم رعایت حق تقدم است، به طور کلی اگر بخواهیم تصادف نکنیم، باید قوانین و مقررات را رعایت کنیم، وی افزود: «تقریباً نیمی از تصادفات ما مربوط به موتورسواران و ۲۵ درصد متعلق به عابران پیاده است. این گروه اصلی ترین کاربران ترافیک هستند که بیشترین نقش را در تصادفات بنابر این باید قوانین و مقررات را رعایت کنند.» معاون

عملیات پلیس راهور تهران بزرگ بیان کرد: «اگر بخواهیم به الگوی ترافیکی شهر تهران اشاره کنیم، باید گفت بار ترافیکی شهر تهران از ساعت ۶ صبح، اوج بار ترافیک از ساعت ۷ و ۷:۳۰ و بعد از آن ترافیک روبه کاهش است.» سرهنگ رازقی تأکید کرد: «سرعت غیرمجاز، عدم رعایت سرعت مطمئنه و حرکات مخاطره آمیز، از دلایل تصادفات موتورسواران است.»

استارت آپ های شهری و خودرویی، زندگی در شهرها را چقدر راحت می کنند؟

اپلیکشنی که حق بیمه خودرو را کاهش می دهد



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

امروزه استفاده از اپلیکشن ها به تمام شئونات زندگی ما رسیده و کمتر حوزه ای وجود دارد که استفاده از اپلیکشن، نتوانسته باشد تجربه آن را برای ما تغییر دهد. اما اپلیکشن های حوزه شهری و خودرویی چه تغییری در زندگی ما ایجاد کرده اند؟ مهم ترین تغییر، احتمالاً سامان دادن به ترافیک و مسیر یابی است، یعنی کاری که اپلیکشن های مسیریاب انجام می دهند و این روزها نسخه های ایرانی متعددی هم دارند. اما اپلیکشن های حوزه شهری و خودرویی، به این موارد محدود نمی شوند.

این روزها شهرها، مأمّن بخش عمده جمعیت جهان محسوب می شوند، در ایران نیز حدود ۷۶ درصد جمعیت شهرنشین هستند، در حالی که در سال ۱۳۵۵، تنها ۵۰ درصد جمعیت کشور در شهرها زندگی می کردند. از طرفی، اکنون بیش از هزار شهر در ایران وجود دارد و البته شهرهایی با جمعیت چندصدهزار نفری و بالاتر هم کم نیستند. شاید همین توسعه شتابناک شهرها موجب شده است اکنون بسیاری از شهروندان شهرهای بزرگ، شناخت مناسبی از محل زندگی خود نداشته باشند. در دنیایی که روزبه روز پیچیده تر می شود، این موضوع البته با هم یک فرصت اقتصادی ایجاد کرده است: اپلیکشن هایی برای معرفی گوشه و کنارهای شهرها، کنج های دنج آنها و البته شیوه های گردش در آنها.

به تهران خوش آمدید!
 اما این اپلیکشن ها چه کار کردی دارند و چه اطلاعاتی به

کاربر می دهند؟ برخی از معروف ترین این اپلیکشن ها در ایران، صرفاً مختص پیاده روی در شهرها هستند. در یکی از این اپلیکشن ها که فعلاً مختص تهران است، کاربر می تواند مسیرهای پیاده روی پرطرفدار (مثلاً از پل پارکوی تا تجریش) را انتخاب کند و با تجربه کسانی که پیش از او در این مسیر تردد کرده اند، همراه شود. در طول مسیر، موزه ها، نقاط جالب، خانه هایی با معماری خاص، رستوران های معروف و مواردی از این دست روی نقشه مشخص شده اند و کاربر هم می تواند نظر خود را به نظرات موجود، اضافه کند. در این اپلیکشن، امکان انتخاب مسیرهایی با ویژگی های خاص هم وجود دارد. به عنوان نمونه، کاربر می تواند مسیر خوراک گردی، مسیر فرهنگی یا مسیـــــــــــــــر تاریخی را انتخاب کند و نقشه راهنمای اپلیکشن، او را قدم به قدم در تهران و در امتداد نقاطی با ویژگی های مورد اشاره، پیش می برد.



از تبریز تا اهواز و شیراز
 اما این فقط تهران نیست که اپلیکشن هایی با کارکردی مشابه کار کرده ای بالا، برای آن طراحی شده اند. بررسی روزنامه «دنیای خودرو» نشان می دهد شهرهایی همچون تبریز (با چند مورد مشابه)، اهواز و شیراز هم اپلیکشن هایی از این دست دارند. علاوه بر این، اگر از بحث پیاده روی در شهرها بگذریم، کسب و کارهای استارت آپی مشابه هم هستند که خدمات خاص تری را در سطح شهر برای کاربر پیدا می کنند. به عنوان مثال، در فهرست اپلیکشن های ایرانی در زمینه «راهنمای شهری و گردشگری»، مواردی هستند که کاربر می تواند به کمک آنها رویدادهای خاص هر شهر، مراکز تفریحی و حتی فروشگاه های خاص را پیدا کند. از سویی دیگر اپلیکشن هایی در قالب پلتفرم هم وجود دارند که به کاربر این امکان را می دهند خرید بلیت اتوبوس، قطار و هواپیما و همچنین رزرو اقامتگاه را به صورت آنلاین انجام دهد.

از او در مورد اپلیکشن های شهری و خودرویی معرفی می کنند. در این مورد تنوع بسیار بالاست، اما نمونه های معرفی هم وجود دارند. مثلاً اپلیکشنی به نام «RunGo» وجود دارد که مسیرهای دوچرخه سواری در شهرهای مختلف را به دوندگان نشان می دهد یا اپلیکشن دیگری به نام «Bike Citizens» همین کار را برای دوچرخه ها انجام می دهد و اپلیکشن بسیار جالب دیگری هم به نام «Smart Dash Cam» وجود دارد که کمک می کند با نصب دو دوربین در عقب و جلوی خودرویتان، به طور متناوب از عقب و جلوی خودرو عکس بگیرد. به تازگی برخی شرکت های بیمه در آمریکا اعلام کرده اند در صورت استفاده از این اپلیکشن، حق بیمه خودرو را کم می کنند، چرا که در واقع، شما دائماً در حال مستندسازی مسیر حرکتتان در شهر هستید.



دنده يك

1st gear

علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع مجلس: خودروها از حیث کیفیت ستاره دار می شوند.
 حاضر جواب: البته به شرطی که از این جنس ستاره ها نباشد که شاعر درباره شان گفته: «کمک کنین هلمش بدیم، چرخ ستاره پنجره!»

خودرو در دولت رئیسی ارزان می شود؟
 حاضر جواب: حالا شما لفظ ارزانی را بر زبان بیاورید، تا ببینیم در دل مسئولان جدید چه می گذرد!

هر یک دقیقه یک تصادف در شهر تهران روی می دهد.

حاضر جواب: نگران روزی هستم که با افزایش تعداد خودرو در تهران، واحدهای شمارش زمان، برای تقسیم بر تعداد تصادف های روزانه این شهر، کم بیاورند!

رئیس هیات مدیره انجمن های صنفی رانندگان اعلام کرد: همه دلایل واژگونی اتوبوس خبرنگاران و سربازان...

حاضر جواب: بله، دلیل زیاد دارد که هر کاری می کنند، یک مورد جامی ماند و چند وقت بعد، سبب واژگونی یک اتوبوس دیگر می شود.

انتظار بی پایان در بازار خودرو؛ قیمت ها به کدام سمت می روند؟

حاضر جواب: به سمت افزایش صادرات علفی که زیر پای منتظران سبز می شود و بالا رفتن آمار صادرات غیر نفتی!

خودروهای فرسوده ای که جان می گیرند.

حاضر جواب: البته این خبر ابهام دارد، یعنی هم می توان این طور برداشت کرد که خودروهای فرسوده قرار است جان تازه ای بگیرند، و هم این طور استنباط کرد که خودروهای فرسوده، جان مردم را می گیرند که متأسفانه این روزها، استنباط دوم صحیح است.

نگرانی قطعه سازان داخلی از واردات بی رویه قطعات خودرو...

حاضر جواب: همچنین بی رویه هم نیست... بالاخره برای خودش حساب و کتابی دارد!

آرامش به بازار موتورسیکلت بازمی گردد.

حاضر جواب: طفلکی این آرامش اگر این روزها بر گردد، باید به خیلی جاها سر بزند... زانوانش پُر توان باد!

مدیرعامل اسبق سایپا گفت: چشم انداز خوبی برای صنعت خودرو پیش بینی نمی شود.

حاضر جواب: چاره چشم انداز بد، چند متر پارچه پرد های و چند متر میل پرده است. این که غصه نداردا!

آیا خودروهای پادار از ناگان ارتش ها سر در خواهند آورد؟

حاضر جواب: همان بهتر که از ناگان ارتش ها سر در بیاورند چون ما دیگر توان خرید شلوار و جوراب و کفش را برای خودرویمان نداریم!

در حال حاضر سر پرید و انت گران ترین مدل این خودرو است.

حاضر جواب: قابل توجه دوستانی که در روزهای اول تولید این محصول، برایش جک و لطفه می ساختند!

خودرو عجیب ساخته شده از یخ...
 حاضر جواب: همین خودروهای سازند که یخ بازار خودرو آب نمی شود دیگر!

جدول شماره ۱۲۸۲

Cross Word

افتی

۱- برند خودرویی معروف جهان از آلمان (در تصویر) ۲- تاکسی بزرگ مدلی از نیوک ۳- به جوی می گویند- سدان معروف رنو ۴- محصولی از گروه بهمن موتور- مدلی کلاس کوچک از اوپل ۵- حلق را به معده وصل می کند- از نشانه های جمع عربی ۶- رنگی که در صنعت خودرو نیز کاربرد دارد- کامیون هیبرید بود که حرفی اضافه در آخرش آمد ۷- حرف نفی عربی- طولانی ترین شب سال- فیزیکدان انگلیسی ۸- این هم از فیلسوفان قرن بیستم فرانسه- دو دست را گویند ۹- برادر ی- برند خودرویی معروف انگلیسی- رهرو درهم ۱۰- سوپراسپرتی از آمریکا- ماشین بالابر- نوعی وسیله ارتباطی ۱۱- چه کسی و چه وقت- اگر برعکس کنید، نام رودی در ایتالیا می شود- فلز سرخ رو که در تولید خودرو هم کاربرد دارد- خودرو باری کوچک با تکرار حرف آخر ۱۲- از قهرمانان افسانه ای رالی پاریس داکار- گشاده و باز ۱۳- سازمان فضایی آمریکا- ضمیر اشاره به دور- موت درهم ۱۴- در یاست- این مدل شورولت آخرش به هم ریخت ۱۵- مدلی معروف از کشور ایتالیا با شهرت جهانی.

عمودی

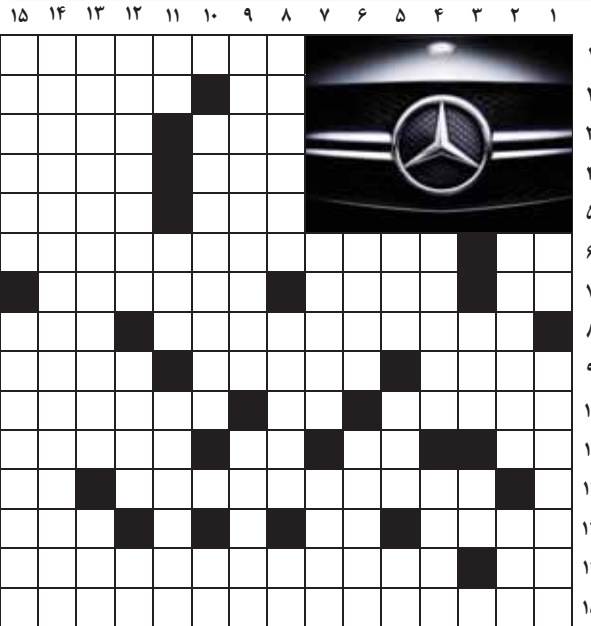
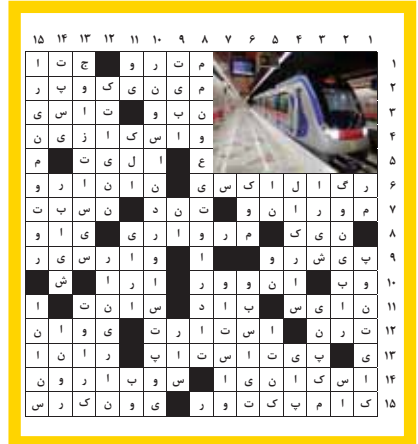
۱- هلی کوپتر ساز معروف جهان- کاروتجاری ساز بزرگ سوئد و همکار ماموت دبزل ۲- بیهوده گوی- شهری در مازندران ۳- دوم نیست- چاشنی ۴- سوکت های سر سنسور- باش با حرف اضافه در آخر ۵- نام رشته کوه معروف اروپا- این شورولت زمانی در ایران تولید می شد- سمت ۶- بادلیل- همیشه در پشت سر حرکت می کند ۷- استانی در ایران- خوابیدن ۸- شاسی بلند سایز متوسط نیسان- نوعی باتری بود که به هم ریخت- قدم یک پا ۹- از خودروهای پر فروش فرانسوی در ایران- سناتور بی پایان ۱۰- این خودرو ساز ژاپنی نیز محصولاتش به بازار ایران نیامد- این بار هرگز به منزل نمی رسد ۱۱- حرف اضافه- برندی در تولید یون سازی- مدل به هم ریخته ای از شورولت ۱۲- از قطعات اصلی تلفن همراه- وسیله ای برای سوار شدن البته در زمان قدیم- روی رودخانه و بین دو کوه می سازند ۱۳- سریع ترین و قدرتمندترین خودروهای فعلی جهان- این مزدا در ایران طرفداران بسیاری دارد ۱۴- بازیکن تخته نرد- رانندگی با این خودرو آسان تر است ۱۵- محصول مشترک سیتروئن و ایران که دیگر تولید نمی شود- مدلی از اشکودا.



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۸۱





Autoworld.ir

دوشنبه ۷ تیر ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۴۴۳

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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۳۷ ☀️ اصفهان ۳۷ ☀️ شیراز ۳۷ ☀️ مشهد ۳۶ ☀️ تبریز ۳۳ ☀️ ارومیه ۳۵ ☀️ رشت ۳۶ ☀️ گرگان ۴۲ ☀️ ساری ۳۹ ☀️ شهرکرد ۳۳ ☀️ اهواز ۴۹ ☀️ یزد ۳۹ ☀️ کرمان ۳۵ ☀️ بندرعباس ۳۸ ☀️ زاهدان ۳۷ ☀️



بیل‌بورد

Billboard

خودروهای برقی و خطراتی که باید فکری به حالشان کرد

حرف آخر

The Last Word

محمد مهدی حاتمی

روزنامه نگار



«در روزهای گذشته، خبر جالبی در برخی رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی خودرویی دست به دست شد: «آتش‌نشانان آمریکایی برای خاموش کردن حریق یک خودرو برقی متعلق به شرکت تسلا که دچار حادثه شده بود، حدود ۱۰۰ هزار لیتر آب مصرف کردند و این در حالی است که میانگین آب مورد نیاز برای اطفای حریق در خودروهای معمولی، تنها حدود هزار لیتر است.» و اما پرسش این بود که آیا با همه گیر شدن استفاده از خودروهای برقی، سازوکار فعالیت آتش‌نشانی‌ها نیز باید در سراسر جهان تغییر کند که ظاهراً پاسخ مثبت است و آن‌طور که گزارش‌ها نشان می‌دهد و شاید بسیاری هم می‌دانند، خاموش کردن آتشی که منشأ آن الکتریسیته باشد، بسیار دشوارتر از فرو نشاندن آتشی است که از سوختن سوخت‌های فسیلی ایجاد می‌شود. به این ترتیب، یک بار دیگر واقعیت تغییرات فناورانه که به خودی خود به تغییرات ناخواسته دیگری منجر می‌شود، هویدا شد. اما اگر آتش‌نشان‌ها باید خود را برای جهانی با میلیون‌ها دستگاه خودرو برقی آماده کنند، شرکت‌های بیمه‌گر، بیمارستان‌ها و نهادهایی از این دست نیز باید آماده موارد مشابه در زمان وقوع حادثه برای خودروهای الکتریکی باشند؟ این هم شاید از همان مواردی باشد که خودروسازان و صنایع مرتبط با آن‌ها (همچون شرکت‌های بیمه، شرکت‌های ارائه‌دهنده محصولات ایمنی و...) نیز باید از همین حالا فکری به حال آن بکنند.

ماشین‌بازها



در قسمتی از این ویدئو که به جیمز هتفیلد، خواننده متالیکا مربوط می‌شد، او را سوار بر یک شورولت کامارو ۱۹۶۷ می‌بینیم که در سرازیری‌های سانفرانسیسکو به تاخت می‌رود و در حال فرار از چیزی است. بعد از ساخت کلیپ، این ماشین به جیمز هتفیلد هدیه داده شد و بعدها او آن را برای امور خیریه به حراج گذاشت.

«برای پایان فیلم «ماموریت غیرممکن ۲» قطعه‌ای با نام «ناپدید می‌شوم» از متالیکا به‌عنوان موسیقی پایانی در نظر گرفته شد. هم‌زمان با اکران فیلم، موزیک ویدئوی این قطعه نیز منتشر شد که هریک از اعضای این گروه موسیقی در آن در حال فرار از موقعیتی خطرناک بودند. برای ساختن این ویدئو هر یک از اعضا وحشتناک‌ترین کلبوس خود را بازسازی کرده‌اند.

شورولت کامارو جیمز هتفیلد



۱۰٪ ظرفیت بالاتر در گالبد خودرو شما

محصول جدید



- تجربه دلنشین بیشترین طول عمر باتری
- ذخیره شارژی قابل اعتماد و طولانی
- طراحی بر مبنای تکنولوژی XC
- قدرت شگفت انگیز برای سیستم های صوتی پرمصرف خودرو (سیستم های صوتی، استابلیزر و ...)

حفظ سلامتی خودرو با



با انجام به موقع سرویس‌های دوره‌ای در نمایندگی‌های مجاز خودروی خود را همواره در وضعیت مطلوب نگه دارید



www.isaco.ir