



حرکت تایرسازان به سمت حذف فروش سبدي

بازار لاستیک خودرو همچنان در رکود است

به‌رغم ممنوعیت واردات تایرهای رینگ ۱۳ تا ۱۵ که اغلب خودروهای سواری در حال تردد در کشور از آنها استفاده می‌کنند اما همچنان تفاوت قیمت مشکلات عدیده‌ای را برای...

چالش تولیدکنندگان روانکار
با قیمت‌های غیر واقعی ادامه دارد

صادرات روغن موتور؛ همچنان جذاب‌تر از بازار داخل

قیمت غیر واقعی روغن‌های موتوری و ادامه تولید همراه با زیان شرکت‌های روانکار ساز...

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

توقف بازسازی خطوط تولید خودرو و قطعه ۱۰ ساله شد

تجاری‌سازان در بهار ۱۴۰۰ چه کردند؟
روند متفاوت عرضه و تقاضا
برای خودروهای باری و مسافری

بیشترین میزان افزایش تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته مختص کامیون، کامیونت...

از «ایران خودرو» و «سایپا» تا «پارس خودرو» و «بهمن» مجامع عمومی عادی سالیانه خودروسازان بزرگ کشور برگزار شد



۷ بهره‌برداری کارخانه ام‌جی در پاکستان

۱۲ جای خالی هیبریدها در صنعت و بازار خودرو ایران!

۵ نوسان شاخص کل بورس در محدوده ۱.۳ میلیون واحدی

۶ افزایش سرمایه ایران خودرو دیزل از محل تجدید ارزیابی‌ها؛ به‌زودی

۱۲ تأسیس کارخانه تولید باتری توسط مرسدس بنز برای برقی‌سازی تمام محصولات طی یک دهه آینده

لنت ترمز را فقط با نام لنت‌پارس میشناسیم!

پیش پرداخت مناسب اقساط تا ۶ ماه تحويل فوری

مدیران خودرو

X55 ARRIZO 6

مدیران خودرو... ایده آل

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

www.mvmco.ir

جهت اطلاع از اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا کد متدراج در طرح را اسکن نمایید



اسپریت پیشرانهای ۱۲ سیلندر با حجم ۶.۵ لیتر و قدرت ۷۷۰ اسب بخاری است. این نیروگاه می تواند تا ۸۵۰۰ دور در دقیقه غرش کند. پیشرانه **L539V12** به طور خاص برای سوپر کار مور دبحث ساخته شده بود و دومین پیشرانه ۱۲ سیلندر کاملاً جدید لامبورگینی محسوب می شد. قبل از این پیشرانه نیروگاه ۱۲ سیلندر بیزارینی بود که در ابتدا توسط جیو تو بیزارینی و اوایل دهه ۶۰ میلادی طراحی شد. آنچه ابتدا به عنوان نیروگاه ۱۲ سیلندر ۳.۵ لیتری در سال ۱۹۶۳ طراحی شده بود، در نهایت به شکل نیروگاه ۱۲ سیلندر ۶.۵ لیتری در موریس لاکو **LP 640** پدیدار شد.

لامبورگینی سرانجام پس از ۱۰ سال با آونتادور و پیشرانه ۱۲ سیلندر آن خدا حافظی کرد. ایتالایی ها به طور کامل از نیروگاه ۱۲ سیلندر دست نخواهند کشید و در حال کار روی یک جانشین کاملاً جدید هستند. در واقع تنها وجه اشتراک پیشرانه قبلی و جدید این برند تعداد سیلندر ها خواهد بود. استفان وینکلمن، مدیر عامل لامبورگینی در مصاحبه با خبرگزاری ها به برخی اطلاعات مهم درباره آینده پیشرانه ۱۲ سیلندر این برند اشاره کرد. لامبورگینی چند روز پیش از آونتادور اولتیماته که نسخه نهایی از این محصول بسیار دوست داشتنی است، رونمایی کرد. نیروبخش این سوپر



فرزند آونتادور ۱۲ سیلندر خواهد بود

گل بود به سبزه هم آراسته شد

بزرگ ترین تولیدکننده خودروهای برقی جهان است، انرژی مورد نیازش را از طریق نیروگاه «سولار» یا همان نیروگاه خورشیدی که احداث کرده است، تولید و تامین می کند.

البته این «قیاس مع الفارق» است زیرا صنعت خودرو ایران به هیچ وجه من الو جوهر قابل مقایسه با خودرو سازان بزرگ جهان نیست و فقط محض یادآوری بیان شد.

صنعت خودرو ما آنچنان غرق در مشکلات گوناگون است و متأسفانه قطع مکرر برق هم به آن اضافه شد که این ضرب المثل معروف «گل بود به سبزه نیز آراسته شد» را به ذهن ها متبادر می سازد.

از سوی دیگر قطع متواتر برق از جیتی نشانگر نبود هماهنگی در بدنه دولت یعنی وزارت تخته های «صمت» و «نیرو» است. علاوه بر آن عدم پیگیری و مطالبه گری مدیران واحدهای خودرو ساز هم جای شگفتی بسیار دارد.

حدود دو دهه قبل که صنعت خودرو ایران از رونق تولید و بازار برخوردار بود و هیچ صحتی از زیاندهی یا زیان انباشته در آن مطرح نبود، طرح تولید و تامین برق مورد نیاز واحدهای خودرو ساز توسط خودرو سازان مورد بحث قرار داشت که متأسفانه با تغییر مدیران به بوته فراموشی سپرده شد و دیگر کسی خبری از آن نشنیده است.

به نظر می آید باید این بدعت نادرست یعنی با تغییر دولت ها و به تبع آن وزیران، مدیران هم باید تغییر کنند، یک بار برای همیشه حل شود.

تغییر مدیران ناکارآمد امری بدیهی و غیر قابل اجتناب است، اما تغییر مدیران کارآمد چرا و با چه دلیل و توجیهی؟

گفته می شود

تیراژ تولید دو خودرو ساز بزرگ در ماه خرداد کاهش چشمگیری داشت که خود تبعات زیادی برای آنها به همراه دارد. علاوه بر این متأسفانه

خودروهای تولید شده به دلیل نقص قطعه یا قطعات تجاری به جای عرضه به بازار عمداً راهی پارکینگ ها شده و عملاً به دست مشتریان و خریداران نرسیده اند و بازار را کد را سردر گم کرده است.

دلیل اصلی کاهش آمار تولید در صنعت خودرو مانند صنایع بزرگ دیگر از جمله فولاد، سیمان و... قطع مکرر و متواتر برق بوده که هم اکنون بازار فولاد و سیمان به شدت متشنج و قیمت ها به طور لحظه ای در نوسان و در حال تغییر است.

به نظر می رسد با قطع مکرر برق و کاهش تولید خودرو، آن هم نه تولید تجاری که روانه بازار شود بلکه به دلیل نقص قطعه یا قطعات خودرو ها در پارکینگ ها دیو شده اند، بنابراین بازار خودرو هم در آینده نزدیک گرفتار نوسانات شدیدی می شود.

این در حالی است که خودرو سازان بزرگ و صاحب نام دنیا برای تامین انرژی مورد نیاز هیچ گونه وابستگی به شبکه های برق دولتی ندارند و برق خود را مستقلاً از طریق نیروگاه هایی که احداث کرده اند، تامین می کنند.

به عنوان مثال شرکت «تسلا موتور» که هم اکنون



حسین زلفیانی

رئیس شورای سیاست گذاری



دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازی در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

توقف بازسازی خطوط تولید خودرو و

«سند چشم انداز بخشی صنعت خودرو کشور» در کار گروهی در ایدرو به عنوان متولی صنعت خودرو در حال بازنگری است



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو بر اساس سند چشم انداز ۱۴۰۴ باید ۲ میلیون دستگاه خودرو تولید کند و در صادرات هم به رقم یک میلیون دستگاهی برسد. این در حالی است که صنعت خودرو در تولید یک میلیون دستگاه خودرو نیز با مشکل مواجه است، این روند باعث شده لزوم تغییر در این سند احساس شود. از این حیث، بخش های مختلفی در کشور اقدام به ارائه اسناد یا تحقیقات در حوزه خودرو کرده اند. بسیاری از فعالان حوزه خودرو معتقدند این سند باید تغییر کند و برنامه جدیدی برای حوزه خودرو و قطعه تعریف شود. همچنین بسیاری معتقدند تمرکز باید بر تولید قطعات و فعال کردن صادرات در این حوزه باشد. چرا که با این شرایط سیاسی و اقتصادی نمی توانیم چندان در حوزه صادرات خودرو موفق باشیم. در همین زمینه با آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور به گفت و گو پرداختیم.

طی سال های اخیر اسنادی موازی با سند چشم انداز ۱۴۰۴ منتشر شده است. دلیل انتشار این تعداد سند یا تحقیقات برای صنعت خودرو چیست؟ آن هم در حالی که هیچ کدام اجرایی نمی شود.

از سوی جاهای مختلف یک سری تحقیقات منتشر شده است. البته این ها اسناد نیست و بیشتر در قالب پیشنهاد عرضه می شوند. برای ما

سند ۱۴۰۴ سند اصلی است و حکم کتاب مقدس صنعت مان را دارد. طی سال های گذشته سند چشم اندازی از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ و بر اساس آن اسناد بخشی در صنایع و حوزه های اقتصادی مختلف تصویب و ابلاغ شد. اسنادی مانند سند صنعت خودرو متأسفانه با تقریباً ۱۰ سال اخیر و در سال ۱۳۹۱ توسط آقای نعمت زاده ابلاغ شد. «سند چشم انداز بخشی صنعت خودرو کشور» در واقع سند بالادستی آن محسوب می شود که قابل ویرایش است و تاکنون چند بار ویرایش شده و در حال حاضر هم توسط کار گروهی در سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به عنوان متولی صنعت خودرو در حال بازنگری است و هم برنامه ها و هم اهداف ویرایش جدید می شود و این سند ملاک کار است. به نظر من اگر ارقام و اعداد و اهداف و برنامه های سایر اسناد، منطبق بر این سند باشد و چگونگی دستیابی یا تسهیل این اهداف این تبیین و تشریح کند، کمک حال خواهد بود. اما اگر اهداف و سیاست های جدیدی تعریف شود یا خارج از چارچوب سند صنعت خودرو یا اهداف و چشم انداز افق ۱۴۰۴ باشد، موازی کاری حساب می شود و عملاً نه تنها راه به جایی نمی برد، بلکه مذبذوم هم خواهد بود.

چه ایرادهای دیگری برای این اسناد وارد است؟

ایرادی که به این اسناد می توان گرفت، این است که در دولت، وزارت صمت، متولی صنعت خودرو است و وزیر فعلی این وزارتخانه، رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع است و وزیر صنعت، معدن و تجارت هم وزیر است. بنابراین هر کدام از ارکان وزارتخانه یا سایر ارکان دولت یا حتی شرکت های دولتی و پژوهشی برای انجام هر اقدامی باید با این سازمان هماهنگ شوند و این طرح ها را به عنوان پیشنهاد به سازمان گسترش ارائه دهند و

AMATA SAMAD

www.amatasamad.com
amatasamad
amatasamad
02191074444

خیابان سعادت آباد، خیابان یکم (جمشیدی) ساختمان رنو طبقه دوم

Asia Lent

www.asialent.com Brake pads / Brake shoes
021-88 65 00 71-2 021-88 79 38 20



مزدای CX-5 جدید رخ نشان داد



«تاکنون اخبار زیادی درباره نسل بعدی مزدا CX-5 منتشر شده اما حالا پرفروش ترین محصول این برند ژاپنی قرار است دگرگونی زیادی را تجربه کند و پروتوتایپ های آن نیز قبلا در خیابان ها رؤیت شده اند. اما احتمالا مهم ترین خبرها درباره نسل بعدی این کراس اوور به استفاده از پلتفرم جدید و پیشرفته ۶سیلندر خطی مربوط می شود. مدیر مزدا در استرالیا به لطف گفت و گو با صاحب رسانه این اطلاعات را تایید کرده است. اگر چه این اطلاعات تایید شده اما جزئیات چندانی از پلتفرم

جدید و پیشرفته های ۶سیلندر خطی در دست نیست. قبلا اخباری منتشر شده بود مبنی بر اینکه مزدا از اوایل سال آتی میلادی تولید خودروهای مجهز به پیشرفته ۶سیلندر خطی و طراحی دیفرانسیل عقب را شروع خواهد کرد. انتظار می رود این برند پیشرفته دیزلی را حفظ کند و محصولات هیبرید را نیز توسعه دهد. همچنین انتظار داریم قوای محرکه دیفرانسیل عقب/چهار چرخ محرک نیز در سدان مزدا ۶ جدید دیده شوند.

طرحه ۱۰ ساله شد



بدون هماهنگی با این سازمان، طرحی را منتشر نکنند. در مجلس هم کمیسیون صنایع متولی صنعت خودرو است و هر قانونی یا تغییری در سطح کلان مقررات و قوانین وضع شود و سیاست گذاری اتفاق بیفتد، باید با رئیس این کمیسیون هماهنگ شود. مرکز پژوهش های مجلس برخی طرح ها را بررسی، مطالعه و تحقیق می کند، اما در نهایت این طرح ها به کمیسیون صنایع ارائه می شود.

اسناد ۱۴۰۴ قرار است ویرایش شود. با توجه به واقعیت های جامعه به نظر شما کدام بخش ها باید تغییر کند؟

اعداد تولید حتما باید در این سند مورد بازنگری قرار گیرد. به این دلیل که حداقل با این ضربه انگ پیشرفت کار، به اهداف کمی ۱۴۰۴ نخواهیم رسید. تنها چهار سال زمان داریم. به سازمان گسترش پیشنهاد دادیم برای رسیدن به این اهداف برخی پیش نیازها را در اجرا کند. کشور کره زمانی در صنعت خودرو خود سرمایه گذاری کرد و به طور خاص تمام این اهداف را در فرصت کمی به دست آوردند. رسیدن به اهداف ۱۴۰۴ غیرممکن نیست، اما با توجه به شرایط موجود به این اهداف نخواهیم رسید، مگر این که پیش نیازها فراهم شود.

چه راهکارهایی در خصوص این سند و کاراشدن آن وجود دارد؟

به سازمان گسترش در طرح ها و پیشنهاد های خود، دو سناریو ارائه کرده ایم؛ نخست آن که اگر شرایط فعلی ادامه پیدا کند، چه اتفاقی خواهد افتاد. دوم آن که برای دستیابی به این اهداف چه باید کنیم. یعنی دو رویکرد وجود دارد. اول آن که باید آن اهداف را قطعی در نظر بگیریم و برای دستیابی به آن ها باید پیش نیازهایی را فراهم کنیم. دومین رویکرد این است که تصور کنیم کار خاصی نمی توانیم انجام دهیم و با توجه به شرایط، اهداف جدیدی را در نظر بگیریم که البته این رویکرد هم پیش نیازهای خود را می طلبد. در حال حاضر رویکرد این است که با شرایط فعلی و تلاش مضاعف و بهبود شرایط، به چه ارقام و اهدافی می توان رسید و این اهداف و ارقام را اصلاح و بازنگری کنیم و یک سند الحاقی و ویرایش جدید سند ارائه شود.

اگر با دولت جدید تحریم ها بر داشته شود، توان صادراتی ایران در صنعت خودرو چقدر است؟

مزیت نسبی تولید در کشور مادر قطعه سازی، تنوع و تکثر و توجه به مراتب بهتری نسبت به خودرو سازی است. بخشی از قطعات تولید خودرو وارداتی هستند و مزیت نسبی صادرات ندارند. اما یک سری قطعات با مواد اولیه داخلی مانند محصولات پلیمری، پتروشیمی، فلزی، ریخته گری، ورق و... ساخته می شوند. سری بعد، محصولات و قطعاتی هستند که انرژی بر محسوب می شوند. یک سری قطعات هم متکی به منابع انسانی و دستمزدمحور هستند که البته دستمزدهای نیروهای تحصیل کرده در کشور پایین تر است. پس این سه سری مزیت نسبی برای صادرات دارند. پس صادرات قطعاتی که با محوریت این مزایا تولید می شود، به مراتب قابل دسترس تر است. برای این قطعات، بازار کشورهای همسایه هم مرز و غیرهم مرز که جمعا با جمعیت ایران بازار هدفی معادل ۵۰۰ میلیون نفر ایجاد می کند، بازار جذابی خواهد بود. اگر چه قیمت محصولات مادر قیاس با خارجی ها نسبتا پایین بوده اما شرط بازار گشایی آن

نوربالا

محاسبات ما در انجمن موبد این مطلب است که اگر به اهداف سند ۱۴۰۴ دست پیدا کنیم، تنها صنعت خودرو پتانسیل بالقوه تولید ملی به اندازه ۵۰۰ چاه نفت می توان با توجه به مزایای تولید در حوزه های مختلف، قطعات صادراتی را به صورت انتخابی رشد داد تا تولید هم به صورت انتخابی صادرات خوبی داشته باشد

پس در حوزه صادرات خودرو چندان موفق نخواهیم بود؟

خودرو به تنهایی توفیق زیادی نخواهد داشت. خودرو تا حد زیادی سیاسی است و به روابط سیاسی بین کشورها بستگی دارد. صنعت خودرو ما اصولا برند خاصی ندارد که جهانی شود. قطعه سازان ما در گذشته تامین کنندگان مرسدس بنز، پژو-سیتروئن و بامو هم بوده اند. این خودروها حتی اگر در چین هم تولید شوند، باز هم قابل اعتماد هستند. برند و اعتبار جهانی است که مشتری و مصرف کننده را به اعتماد می رساند. به نظرم در خصوص خودرو هنوز خیلی جا دارد تا برندهای خودرویی ما در دنیا مطرح شوند و اعتماد جلب کنند، آن هم با توجه به مشکلات سیاسی و ارتباطی که با جهان وجود دارد. اما موضوع قطعه متفاوت است. قطعه در اختیار بخش خصوصی است و به راحتی می تواند در زنجیره تامین قطعات خودرو سازان بزرگ قرار بگیرد.

نبض جاده ها کامیونت M5.2

Trust
RESISTANT
UNIQUE
SAFETY
TECHNIC

AMICO

۰۲۱-۲۸۰۱۹
۰۲۱-۲۲۶۶۲۲۲-۹

info@amicoir.com

www.amicoir.com

amico_ir

@amicoclub



آیا تسلا طبق انتظار فروش خواهد داشت؟

«ایده اولیه مار تین ابرهارد برای تأسیس تسلا، ساخت خودرویی الکتریکی بود که دوست داشت بخرد. اما ایلان ماسک چشم‌انداز باشکوه‌تری داشت و می‌خواست چنرال موتورز بعدی باشد. البته پس از گذشت ۱۸ سال، هنوز چنین اتفاقی رخ نداده اما حالا این ایده آن قدر که در آن زمان تصور می‌شد، دیوانه‌وار به نظر نمی‌رسد. در سال ۲۰۲۰، جنرال موتورز مجموعاً ۶.۷۶ میلیون خودرو در سراسر جهان به فروش رساند و چهارمین خودروساز بزرگ دنیا لقب گرفت. تویوتا هم با فروش ۹.۵۳ میلیون دستگاه، بزرگ‌ترین خودروساز سال ۲۰۲۰ بود.

در این سال اما تسلا تنها نزدیک به ۵۰۰ هزار دستگاه فروش داشت این یعنی برای رسیدن به این غول‌ها، باید راهی طولانی را طی کند. با این وجود، اگر نرخ رشد فروش خارق‌العاده این شرکت ادامه پیدا کند، در یک دهه می‌تواند به یکی از بزرگ‌ترین برندهای خودرویی دنیا تبدیل شود. طبق برخی استدلال‌ها، اگر روند کنونی تسلا ادامه یابد، می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ سالانه نزدیک به ۱۰ میلیون خودرو به فروش برساند. فروش محصولات تسلا بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰، به‌طور متوسط سالانه ۶۵ درصد رشد داشته است.



نگاه

View

جبار کوچکی‌نژاد
ارم‌ساداتی

عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

عرضه محصولات در بورس؛ تنها راهکار خروج خودروسازان از زیان

«عرضه خودرو در بورس و کشف قیمت واقعی آن شرایط مناسب‌تری را برای بازار خودرو و شرکت‌های خودروسازی در مقایسه با وضعیت کنونی رقم می‌زند. واردات با تعرفه سنگین بیش از ۸۰ درصد برای خودروهای خارجی مشکلات اساسی ایجاد خواهد کرد.

البته در این زمینه، میزان تولید حائز اهمیت است، زیرا اگر تولید با میزان تقاضا متناسب نباشد، احتمال دارد دلالتان با ورود به بورس اقدام به خرید بسیاری از خودروها به صورت یکجا کنند. اما بر اساس آمار و اطلاعات موجود می‌توان در خصوص مشخصات مالکان خودروها، با انسداد مسیر ورود سوداگران به بورس فرصت خرید را برای افراد فاقد خودرو فراهم کرد.

عرضه خودرو در بورس می‌تواند به کشف قیمت واقعی این محصول بینجامد و ضمن رفع مشکلات بازار خودرو، از ورشکستگی خودروسازان به دلیل زیان‌های انباشته جلوگیری کند. فروش خودرو در بورس، شرایط مناسب‌تری را برای بازار خودرو و شرکت‌های خودروسازی در مقایسه با وضعیت کنونی رقم خواهد زد.

البته در طرح عرضه خودرو در بورس مانند طرح‌های قرعه‌کشی می‌توان شرایط محدودکننده نظیر محدودیت در کد ملی و عدم فروش خودرو تا یک‌سال را تعیین کرد.

دولت باید صنعت خودرو را از انحصار خارج کرده و با واگذاری شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی، زمینه فعالیت گسترده‌تر این بخش را در صنعت خودرو فراهم کند. با توجه به ادعای خودروسازان مبنی بر اینکه قیمت دستوری خودرو، موجب فروش محصولات با زیان ۳۰ تا ۴۰ درصدی شده، خروج این صنعت از وضعیت زیان‌دهی کنونی در گرو کشف قیمت واقعی خودرو است.

زیان‌های ناشی از قیمت‌های دستوری، خودروسازان را به سمت دریافت تسهیلات بانکی سوق داده و بدین ترتیب بر میزان بدهی آنها افزوده است به طوری که در زمره بزرگ‌ترین بدهکاران بانکی قرار گرفته‌اند. بنابراین باید با اتخاذ شیوه‌های درست مانع از آسیب به مصرف‌کنندگان و همچنین خودروسازان از وضعیت زیان‌دهی خود.

قیمت‌گذاری دستوری خودروسازان را نیازمند دریافت یارانه دولتی می‌کند در حالی که می‌توان نسبت به ارائه یارانه مستقیم و وام‌های ارزان به کشاورزان، تاکسی‌داران، کارمندان و کسانی که نیازمند واقعی خودرو هستند، اقدام کرد به شرطی که خودرو با قیمت واقعی عرضه شود.

برگزاری مجمع عمومی خودروساز بزرگ با حضور بیش از ۷۰ درصد سهامداران

صورت‌های مالی سال ۱۳۹۹ ایران خودرو تصویب شد

مقیمی: خودرو برقی و هیبرید داخلی‌سازی شده ایران خودرو در صورت رفع موانع اقتصادی از سوی حاکمیت، توانایی تولید انبوه را داراست.



علیرضا جابیتی

a.jabeti@autoworld.ir

«مجمع عمومی عادی سالانه صاحبان سهام ایران خودرو برای سال منتهی به ۳۰ اسفند ۱۳۹۹ با حضور بیش از ۷۰ درصد از سهامداران برگزار شد و صورت‌های مالی این سال به تصویب رسید. گزارش ارائه‌شده در مجمع توسط حسابرس، مؤید افزایش کیفیت و شفافیت بی‌سابقه در افشای اطلاعات صورت‌های مالی حسابرسی شده سال ۱۳۹۹ است؛ به گونه‌ای که پندهای گزارش حسابرس و بازرس قانونی کاهش قابل توجهی یافته و محاسبات قیمت تمام‌شده محصولات نیز به تأیید تمامی نهادهای ذیربط رسیده است.

«از تقای شفافیت در صورت‌های مالی افزایش تعداد تطبیق‌های فاقد مغایرت در حساب‌های ایران خودرو با شرکت‌های گروه از ۱۷ فقره در سال ۱۳۹۸ به ۲۸ فقره در سال ۱۳۹۹، پیگیری و حل‌وفصل قرارداد ایران خودرو دیزل با وزارت بهداشت بعد از پنج سال بلاتکلیفی، افزایش تعداد شرکت‌های مقبول و مورد تأیید حسابرس از ۳۹ شرکت در سال مالی ۱۳۹۸ به ۴۸ شرکت در سال مالی ۱۳۹۹ و ثبت بهبود ۲۳ درصدی در این بخش از جمله مصادیق شفافیت در صورت‌های مالی سال گذشته ایران خودرو به شمار می‌رود. همچنین کاهش قابل توجه پندهای گزارش‌های حسابرسی در شرکت‌های مشروطه از ۸۵ بند در سال ۱۳۹۸ به ۶۶ بند در سال ۱۳۹۹ از دیگر مصادیق شفافیت در این حوزه محسوب می‌شود.

«رونمایی از نمونه اولیه کراس‌اوور ایرانی در شهر یورماه مدیرعامل ایران خودرو در مجمع عمومی عادی سالانه این گروه صنعتی، با تأکید بر افزایش بهره‌وری دارایی‌ها، تولید صادرات‌محور و عرضه محصولات جدید گفت: «برای امسال ۸ پروژه توسعه‌ای جدید تصویب کرده‌ایم که آینده ایران خودرو را تضمین خواهد کرد.» فرشاد مقیمی ضمن تشریح عملکرد سال مالی ۱۳۹۹، برنامه‌های تدوین‌شده امسال در حوزه‌های مختلف، توسعه محصول، تولید، فروش و سودآوری را تبیین کرد. وی سال ۱۴۰۰ را سال اتفاقات خوب برای ایران خودرو توصیف کرد و با اشاره به رویکردهای دولت سیزدهم در زمینه خودرو، خاطر نشان کرد: «اصلاح عادلانه قیمت و جبران زیان‌دهی تولید، حفظ جریان تامین، تولید و عرضه محصول صادرات‌محور، توسعه محصولات و قوای محرکه، به‌روزرسانی تعهدات مالی و فروش، فعال‌سازی بازارهای صادراتی و حمایت از سهم در بازار سرمایه بخشی از برنامه‌های ایران خودرو برای امسال است.» مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به عرضه محصول جدید تارا به بازار در روزهای آینده، از تولید تارا اتوماتیک در مهرماه امسال خبر داد و گفت: «تارا استانداردهای ۸۵ گانه را پاس می‌کند، در صورتی که الزامات فعلی کمتر از این تعداد است. از جمله آنها استاندارد عابر پیاده بوده که در این محصول رعایت شده است.» وی با اشاره به کاهش تعهدات معوق به مشتریان در پایان سال ۹۹ به ۲۱ هزار دستگاه، از رسیدن این عدد به ۱۶ هزار دستگاه در حال حاضر خبر داد که در پایان هفته آینده و هم‌زمان با پایان تعطیلات تابستانی ایران خودرو نیز کاهش قابل توجهی خواهد یافت. مقیمی افزود: «برنامه‌ریزی فروش محصولات به گونه‌ای است که تعهد معوقی ایجاد نشود.» وی با بیان این که مراحل تولید محصول کراس‌اوور پروژه K125 آغاز شده است، بیان کرد: «نمونه اولیه این خودرو در شهریورماه رونمایی خواهد شد و

مورد استقبال مصرف‌کنندگان داخلی و خارجی قرار خواهد گرفت، زیرا رویکرد ایران خودرو تولید محصول رقابتی و با قابلیت عرضه در بازارهای جهانی است.»

«افزایش سهم بازار سواری از ۴۸ به ۵۵ درصد به گفته مقیمی، افزایش سهم بازار سواری از ۴۸ درصد به ۵۵ درصد در سال گذشته با وجود توقف تولید خودروهای مونتاژی، نتیجه اقدامات متنوعی است که در این سال انجام شده است. وی با اشاره به افزایش سهم برند ایران خودرو در محصولات تولیدی این شرکت عنوان کرد: «سهم برند ایران خودرو از ۲۵ درصد در سال ۹۸ به ۲۷ درصد در سال ۹۹ افزایش یافته است. در سال ۱۴۰۰ نیز در ترکیب تولیدات سهم ۴۰ درصدی برای برند ایران خودرو در نظر گرفته‌ایم.» وی افزود: «ایران خودرو تنها خودروساز کشور است که محصولی با پنج ستاره کیفیت تولید می‌کند. پنج خودرو ما دارای چهار ستاره کیفی و ۱۴ خودرو دارای سه ستاره کیفی هستند. خودرو تارا نیز طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته تا پایان امسال پنج‌ستاره کیفی را کسب خواهد کرد.» مدیرعامل

نوربالا

افزایش قابل توجه تعداد تطبیق‌های فاقد مغایرت در حساب‌های ایران خودرو با شرکت‌های گروه، پیگیری و حل‌وفصل قرارداد ایران خودرو دیزل با وزارت بهداشت بعد از ۵ سال بلاتکلیفی و افزایش چشمگیر تعداد شرکت‌های مقبول و مورد تأیید حسابرس از جمله مصادیق شفافیت در صورت‌های مالی سال گذشته ایران خودرو است

«تقدیر سهامداران از عملکرد مدیرعامل و هیات‌مدیره مجمع عمومی سالانه ایران خودرو که حتی پیش از موعد قانونی برگزار شد، مانند سال گذشته، با توجه به ضرورت رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی و حفظ سلامت سهامداران به صورت برخط از طریق سایت ایران خودرو پخش شد که تعداد زیادی از سهامداران تماشاگر آن بودند. در پایان مجمع نیز سهامداران از عملکرد و پیگیری مجدانه یک‌ساله مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره گروه صنعتی ایران خودرو در راستای اجرای برنامه‌ها و تحقق اهداف تقدیر به عمل آوردند.

نیز حضور داشتند. شرکت پارس خودرو در سال مالی ۹۹، ۴۲ هزار و ۴۸۹ میلیارد ریال فروش داشته که در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۸ رشد ۲۸۷ درصدی را نشان می‌دهد. این شرکت در سال مالی مذکور ۱۰۶ هزار دستگاه خودرو تولید داشت که نسبت به مدت مشابه سال قبل شش درصد افزایش را نشان می‌دهد.

در مجمع عمومی عادی سالانه شرکت پارس خودرو،



با حضور ۷۸/۷۶ درصد سهامداران به‌علت شیوع بیماری کرونا به صورت آنلاین برگزار شد.

در این مراسم مصطفی‌مدبر؛ مدیرعامل و نایب‌رئیس هیات‌مدیره، علیرضا صدیقی؛ رئیس و عضو موظف هیات‌مدیره، فرزاد غزایی و امید تشن‌ز به عنوان اعضای موظف هیات‌مدیره، حسن احدزاده عضو غیرموظف هیات‌مدیره و مهدی محمدزاده معاون مالی پارس خودرو

«به گزارش روابط عمومی پارس خودرو مجمع عمومی عادی سالانه شرکت پارس خودرو به ریاست علیرضا صدیقی؛ نماینده شرکت سایپا به عنوان رئیس مجمع، فریدون امجدیان؛ نماینده شرکت نیوان ایتکار به عنوان ناظر اول، داود عبدالمهی؛ نماینده شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا به عنوان ناظر دوم و علیرضا بیاتی؛ نماینده شرکت رنا و سازه‌گستر به عنوان دبیر مجمع و

زاپاس

Spare Tire

رشد ۶ درصدی تولید در «پارس خودرو» به‌رغم فشار تحریم‌ها و کرونا

گزارش سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه سال ۹۹ در حوزه‌های صورت‌داری و دیون شرکت، ترازنامه، سودوزیان، جریان وجوه نقد شرکت، گزارش حسابرس و بازرس شرکت قرائت و روزنامه اطلاعات به عنوان روزنامه رسمی این شرکت و سازمان حسابرسی به عنوان حسابرس و بازرس قانونی برای سال مالی ۱۴۰۰ انتخاب و معرفی شدند.



نهایت سرعت پورشه GT3911

«نیروبخش GT3911: پیشروانه اسپلندر ۴لتری تنفس طبیعی با خروجی ۱۵۰ اسب بخار و گشتاور ۴۶۹ نیوتون متر و تنها گیربکس در دسترس برای این سوپر اسپرت آلمانی از نوع ۷ سرعته دو کلاچه است. بهادای پورانه این خودرو ۳۱۷ ثانیه از سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت می رسد و حداکثر سرعت ۳۲۹ کیلومتر در ساعت دارد.

لبته بورشه GT3911 برای رسیدن به سقف سرعت خود چندبار تلاش کرد

در یکی از تست‌ها در ۱۰ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت رسید و برای عبور از سرعت ۳۰۰ کیلومتر فقط به ۳۰ ثانیه زمان نیاز دارد.

GT3 911 نهایتاً به سرعت ۳۱۹ کیلومتر در ساعت می‌رسد که اندکی بیش از ادعای سقف سرعت اعلامی توسط سازنده است. در ویدئوی منتشر شده می‌توانیم سوپر اسپرت دوست‌داشتنی پورشه بدون مشکل و در حمت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر دست یابی کند.

بازار سرمایه همچنان در تعطیلات کرونایی

نوسان شاخص کل بورس در محدوده یک میلیون و ۳۱۰ هزار واحدی

فعالیت بورس در حالی به دلیل تعطیلات شش روزه پایتخت به سه روز خلاصه شد که شاخص کل بورس در سه روز کاری هفته گذشته بایش از ۵ هزار واحد افزایش نسبت به هفته ماقبل خود از رقم یک میلیون و ۳۱۰ هزار واحد عبور کرد.

این در حالی است که بورس هفته گذشته با پروتوسان آغاز کرد و روز شنبه و در ساعات میانی تا یک میلیون و ۳۱۷ هزار واحد نیز افزایش یافت اما در ساعات پایانی معاملات روندی نزولی به خود گرفتند

در دو روز رقم یک میلیون و ۳۱۱ هزار واحد ایستاد. شاخص کل بورس در این روز در نهایت با ۵,۷۲۵ واحد افزایش در رقم یک میلیون و ۳۱۱ هزار واحد ایستاد. این در حالی است که شاخص کل بورس در روز یکشنبه روندی نزولی داشت و با ۸,۳۲۶ واحد کاهش، رقم یک میلیون و ۳۰۲ هزار واحد را ثبت کرد. در نهایت در معاملات روز دوشنبه بازار سرمایه شاخص کل بورس با ۸,۴۲۰ واحد افزایش، رقم یک میلیون و ۳۱۱ هزار واحد را ثبت کرد.

گزارش



بین بیات

r.bayat@autoworld.in

نماگر پیما

INSURANCE		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دی	۸,۳۳۸	۴,۳۴
بیمه آسیا	۱,۷۸۴	۰
بیمه البرز	۴,۸۸۳	۰,۶۶
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۷۰۵	۴,۰۸
بیمه سپنا	۳,۶۷۸	۰
بیمه مهین	۳,۹۴۱	-۲,۱۱
بیمه دانا	۵,۷۱۰	۱,۶
بیمه معلم	۴,۲۵۴	۳,۲۵
بیمه سامان	۲۸,۶۴۴	۰,۴۱
بیمه حکمت صبا	۴,۲۵۹	۰
بیمه کوثر	۱۴,۹۸۴	۲,۱۹
بیمه پارسیان	۹,۰۳۰	۰,۴۴
بیمه ما	۷,۹۶۰	۰,۳۸
بیمه اتکایی امین	۵,۱۲۲	۳,۲۲
بیمه کار آفرین	۲,۹۹۹	۰,۰۳
بیمه پاسارگاد	۵۲,۱۹۴	۴,۹۱
بیمه آرمان	۶,۵۶۵	-۰,۲۳
بیمه ملت	۱,۱۶۵	۰
بیمه رازی	۱,۳۶۷	۰
بیمه نوین	۵,۱۴۱	۱,۷
بیمه تجارت نو	۲۱,۱۱۰	-۴,۶۶
بیمه حافظ	۵۷,۷۹۱	۰
بیمه خاورمیانه	۶,۳۰۱	۰
بیمه تعاون	۴,۸۴۴	۰
بیمه سرمد	۵,۴۵۸	۰

افزایش دوبرابری پر تقوی بیمه‌ای «بیمه حافظ»

مدیر عامل بیمه حافظ با اشاره به افزایش دو برابری
 پرتفوی بیمه این شرکت گفت: «پرتفوی این شرکت
 به‌آماری ۵۵ میلیارد به ۱۰ میلیارد تومان افزایش یافت.
 ترکیب پرتفوی شرکت بسیار متعادل شده و سهم بیمه‌نامه
 حلال ثالث از ۷۰ به حدود ۴۰ درصد کاهش یافته‌است.»
 مجتبی سلطانی با بیان اینکه شرکت بیمه حافظ نخستین
 بیمه خصوصی کشور است، اظهار کرد: «مناطق آزاد
 بهترین مکان برای آزمایش اتفاقات جدید اقتصادی و
 سرمایه‌گذاری هستند زیرا بسیاری از موانع در این مناطق
 وجود ندارد یا قابل مانع‌زدایی است.» وی افزود:
 «با توجه به جودنی مناطق آزاد، این شرکت به‌سرعت به این
 مناطق مناسبت می‌شوند و سرمایه‌گذاری و گردش مالی
 ایجاد کنند.» وی بیان کرد: «اینکه شرکت‌های دیگر تنها
 با تاسیس یک شعبه به این مناطق ورود کنند با قانون
 مغایرت دارد اما بیشتر پرتفوی بیمه‌ای مناطق آزاد در
 اختیار شرکت‌های بیمه‌ای مختص این مناطق است و
 شرکت‌های دیگر بیشتر برای امور ثانویه در این مناطق
 ورود کرده‌اند.»

پیش بینی

« برای پیش‌بینی وضعیت بازار سرمایه تا پایان اسفند باید سناریوهای مختلفی را مدنظر قرار داد. با فرض توافق سهامی‌داران برجام، سناریوی همچون گروه خودرویی و بانکی که از لغو تحریم‌ها منتفع می‌شوند، جذاب خواهد بود. اما با فرض عدم توافق، سهام‌های کامودیتی‌محور و انرژی سهم‌ها که فروش داخلی داشته و احتمال افزایش نرخ دارند، پتانسیل رشد خواهند داشت. علاوه بر این، باید به نظر گرفتن احتمال حذف ارز ترجیحی، باید به سهامی‌داران را که دلار ۴۲۰۰ تومانی دریافت می‌کنند نیز برپنظر داشت. اما به‌هر حال سرمایه‌گذاران بهتر است این روزها بیشتر با نگاه تحلیلی اقدام به خرید و نگهداری نکنند و از نوسان‌گیری‌های کوتاه‌مدت پرهیز کنند. قاعدتا سرمایه‌گذارانی که اقدام به خرید و نگهداری سهام‌های بنیادی بازار کرده‌اند، بیش از سهامدارانی که معاملات روزانه دارند، باردهی‌های کمتری می‌کنند. »



مقایسه

«فولاد امیر کبیر کاشان»
در مقابل «اردمیر» ترکیه

«اردمیر» قیمت هر سهم شرکت «فولاد امیر کبیر کاشان» در مقابل هر سهم شرکت فولادی «اردمیر» ترکیه، ۳ هزار و ۶۳ تومان در برابر ۵ هزار تومان است. هر دو شرکت، در تولید قطعات فولادی صنایع خودرسانا و کشور، از جمله خودروسازی فعالیت دارند. فولاد امیر کبیر کاشان با نام «فجر» در بورس تهران خودروسازی، یکی از شرکت‌ها، تحت‌نام شرکت صنایع گالوانیزه فجر کاشان در اسفندماه ۱۳۷۴ با هدف تولید ورق گالوانیزه به روش غوطه‌وری گرم مداوم، تأسیس شد و در سال ۱۳۷۹ به بهره‌برداری رسید. در مقام مقایسه، شرکت فولاد «اردمیر» (Erdemir) یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان فولاد در این کشور است. قیمت هر سهم «اردمیر» در بورس استانبول، هم اکنون حدود ۱۸ لیر (حدود ۲ دلار) یا ۵۰ هزار تومان است.

آمار معاملات

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه ۲۷ تیر بالغ بر ۵۰۰ میلیارد تومان و ۱،۹ میلیارد سهم شد.

کدال نگر

- «حمل و نقل توکا» در ۳ ماهه منتهی به خرداد، برای هر سهم ۴۰۷ ریال سود محقق کرد که نسبت به مدت مشابه قبل رشد ۱۰۱ درصدی داشته است.
- «بیمه سامان» در مجمع عادی سالانه خود، ۱۰۰۰ ریال سود نقدی به ازای هر سهم بین سهامداران خود توزیع کرد.
- «صنایع ریخته‌گری ایران» در ۳ ماهه منتهی به خرداد، ۶۳ میلیون تومان سود خالص محقق کرد.
- در مجمع عادی سالانه «بیمه کارآفرین» ۱۲۰ ریال سود نقدی بین سهامداران تقسیم شد.



■ نمودار د تکنیکالی بیمه آرمان نشان دهنده آن است که نماد آرمان بعد از لمس قله قیمتی خود در آذر ماه سال ۹۹ در قیمت ۱۲۷۷ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد وضعیت متعادلی را تجربه می کند.

بازگشت خودرویی‌ها

❖ بارغ تعطیل ۶ روزه بورس تهران به دلیل شیوع ویروس کرونا نامادهای بزرگ خودروساز برای برگزاری مجمع عادی سالانه بسته شده بودند ولی پیش بینی می شود با از سرگیری معاملات بورس از روز دوشنبه به احتمال زیاد آن ها نیز به چرخه معاملات بازگردند. این در حالی است که خودروسازهای می توانند بدون دامنه محدودیت بازگشایی شوند.

ظرفیت تولید

«مدیرعامل گروه بهمن در مجمع سالانه این شرکت با اشاره به این که در گروه بهمن ظرفیت تولید ۱۲۰ هزار دستگاه از انواع خودرو را داریم، گفت: «با ایجاد زیرساخت‌های لازم و جذب نیروی انسانی متخصص به این ظرفیت نزدیک شدیم و تادو سال آینده به آن خواهیم رسید.» بیکو علیمردلو ادامه داد: «دغدغه ما افزایش ظرفیت بر اساس نیاز بازار است.»

حق بیمه صادره

«بیمه پارسیان» در دوره ۳ ماهه منتهی به تاریخ ۳۱ خردادماه به ازای هر سه‌هفته ۲۳۲ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۸ درصد افزایش داشته است.

البته حق بیمه صادره (قبولی اتکالی) نماد «پارسیان» در این مدت بالغ بر ۹۲۸٫۳ میلیارد تومان بوده که با رشد ۴۷ درصدی روبه‌رو شده است.

افزایش درآمد

«جمع درآمد‌ها (فروش محصولات) «بِنگ‌سازی» منتهد؛ از ابتدای سال مالی تا پایان تاریخ ۳۱ تیرماه، بالغ بر ۵۳۶٫۹ میلیارد تومان بوده، این در حالی است که جمع درآمد نماد «خرینگ» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۲۱۶٫۲ میلیارد تومان بود که رشد ۱۴۸ درصدی را به ثبت رسانده است.

اتوسهام Stocks			
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰,۴۱	۰	-
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۷۷۶	-۰,۸۶	▼
سایپا	۱,۸۱۱	-۱,۰۹	▼
رادیا تور ایران	۱۸,۳۰۰	-۱,۷۲	▼
فنرسازی زر	۱۹,۵۷۰	-۱,۷۱	▼
گروه بهمن	۱,۵۱۴	۰	-
پارس خودرو	۱,۲۳۷	۰	-
زامیاد	۶,۶۷۰	-۰,۳	▼
نیرو محرکه	۴,۲۰۷	-۱,۶۸	▼
سایپا آذین	۳,۵۹۳	۰,۶۴	▲
ایروپارک صنعت	۱۷,۳۶۰	۱,۰۵	▲
مهر کام پارس	۲,۳۱۷	۳,۸۱	▲
سایپادیلز	۴,۳۱۸	۱,۵۳	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۴۰۱	-۰,۴۱	▼
کمک فنر آبند امین	۱۷,۱۹۰	-۰,۰۶	▼
فنرسازی خاور	۶,۵۵۰	۳,۶۴	▲
ایران خودرو دیزل	۸,۱۰۰	۰	-
سرمایه گذاری رنا	۴,۸۶۲	-۲,۱۱	▼
محور سازان ایران خودرو	۷,۱۲۰	۳,۶۴	▲
آهنگیری تراکتورسازی ایران	۸,۵۶۰	-۲,۷۳	▲
کرمان خودرو	۳,۷۷۹	۰,۲۱	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۲,۲۴۰	-۰,۳۳	▼
موتور سازان تراکتورسازی ایران	۱۰,۰۸۰	-۰,۵۹	▼
رینگ سازی مشهد	۳۵,۱۴۰	-۰,۱۴	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۱۲,۹۷۰	۱,۶۵	▲
لنت ترمز ایران	۵,۶۰۰	۰	-
صنایع ریخته گری ایران	۳,۱۶۶	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۱۷,۷۴۰	۰	-
چرخشگر	۱۰,۹۳۰	-۱,۰۹	▼
سازه پویش	۵۱,۰۶۰	۲,۵۵	▲
بهمن دیزل	۴۷,۵۴۷	-۲,۵۶	▼
صنایع تولیدی اشناد ایران	۷,۵۷۳	۴,۷۳	▲
لیزینگ کار آفرین	۴,۴۲۷	-۱,۷۳	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۸,۰۶۰	۰	-
لیزینگ ایرانیان	۷,۸۰۰	-۳,۹۴	▼
لیزینگ ایران	۶,۸۴۰	۰	-
لیزینگ خودرو و غدیر	۲۰,۳۹۰	-۰,۶۳	▼
لیزینگ رایان سایپا	۲,۷۶۷	۰,۰۷	▲
لیزینگ پارسایان	۴,۲۵۵	۴,۴۴	▲
بهمن لیزینگ	۷,۱۶۰	۰,۴۱	▲
واسپاری ملت	۵,۳۸۰	۰,۷۵	▲
حمل و نقل توکا	۲۱,۳۸۰	۲,۸۴	▲
آسیا سیرارس	۲۷,۴۸۱	-۱,۷۸	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۳,۸۳۷	-۱,۸۹	▼
ریل پرداز سیر	۳,۹۲۶	۲,۳۷	▲
حمل و نقل ریلی پارسایان	۳۵,۷۹۴	۳,۵۳	▲
ریل سیر کوثر	۲۱,۹۴۴	۰	-
تایدواتر خاور، میانه	۲۴,۶۰۰	-۲,۰۳	▼
توکا ریل	۱۴,۹۰۳	۴,۷۱	▲
خدمات بندر سینا	۶۴,۷۵۷	۰,۰۳	▲
کشتیرانی خط دریابندر	۳۱,۴۹۱	۰	-



مدل نیز **ABT** اسپرت **HR** آبروویل است که تایرهای یوکوهاما آودان را روی خود دارند و کلیبرهای تاروکس هشت پیستونی روی آن‌ها سوار می‌شوند. زیر کاپوت این خودرو موتور **EA888** دو لیتری **TSI** قرار دارد که بیش تر در گلف آر آن را دیده‌ایم. هنوز جزئیات عملکرد موتور ماشین آن‌ه نشده؛ اما گفته شده که موتور این خودرو قابلیت تولید چیزی بالغ بر ۳۰۰ اسب نیرو را دارد که به‌روزرسانی قابل توجهی است.

برند فولکس واگن اخیراً از کانسپت اتلس کراس اسپرت جی‌تی رونمایی کرده است. این کانسپت که براساس مدل اتلس کراس اسپرت **SEL** برمیوم آر-لای ساخته شده، شامل به‌روزرسانی‌هایی در ظاهر و عملکرد خود می‌شود. این کراس‌اوور اسپرت به‌رنگ آبی خاص با زه‌کشی‌های مشکی عرضه می‌شود که جایگزین زه‌های کرومی آن شده‌اند. این مدل به‌سیستم تعلیق **XTA** پلاس و همچنین قترهای همرنگ با خودرو مجهز است. رینگ‌های ۲۲ اینچی این



رونمایی از کانسپت جدید فولکس واگن اتلس

پیش‌بینی دایملر برای ادامه بحران میکروچیپ‌ها



در حالی که کمبود میکروچیپ‌ها در سطح جهانی ادامه دارد، هرگونه امیدواری برای بازگشت سریع به شرایط تولید نرمال نقش بر آب شده است. پس از استلاتنیس، گروه خودروسازی دایملر نیز اعلام کرده که انتظار دارد بحران کمبود قطعات نیمه‌رسانا تا سال ۲۰۲۲ ادامه یابد. هارالد ویلهلم، عضو هیات‌مدیره دایملر در گفت‌وگو با سر‌مایه‌گذاران این شرکت گفته که گرچه انتظار دارد این کمبود دست‌کم تا سال دیگر ادامه داشته باشد، اما طی سال جاری از میزان بحرانی بودن آن کاسته خواهد شد. برنرد مرسدس‌بنز که در تملک گروه دایملر قرار دارد، در نتیجه پاندمی کرونا مجبور به پایین آوردن سطح انتظارات خود برای میزان سودآوری در سال ۲۰۲۱ بود و حالا مواجه شدن با بحران کمبود میکروچیپ‌ها سودآوری این شرکت را بیش از پیش تحت تأثیر قرار داده است. در حالی که برخی شرکت‌ها مانند فورد اظهار امیدواری کرده‌اند که بحران میکروچیپ‌ها تا قبل از پایان سال میلادی جاری برطرف خواهد شد، شرکت‌هایی مانند بام‌و و آئودی از اطمینان خود در خصوص ادامه یافتن این بحران دست‌کم تا سال آینده خبر داده‌اند.

توصیه پلیس به مالکان خودروهای بدون سوئیچ



فناوری‌های جدید می‌توانند هم‌زمان خوبی‌ها و بدی‌هایی داشته باشند؛ اما کسی فکرش را نمی‌کرد که روزی این درباره سوئیچ خودرو هم گفته شود. هرچند این دقیقاً همان اتفاقی است که در حال رخ دادن است و به‌همین دلیل پلیس بریتانیا هشدار جدی را درباره سیستم‌های ورود به خودرو بدون کلید منتشر کرده است. داده‌های منتشرشده حاکی از آن است که بین ماه‌های می تا ژوئن میزان سرقت خودروها در بریتانیا ۳۱ درصد افزایش یافته و به گفته پلیس «این افزایش به‌خاطر دزدی خودروهای بدون کلید است».

پلیس توضیح داده باندهای سرقت سازمان یافته از یک فناوری برای دریافت سیگنال سوئیچ ماشین که در خانه قرار دارد، استفاده می‌کنند و بعداً این سیگنال را به‌دستگاهی قابل حمل انتقال می‌دهند که به آن‌ها امکان باز کردن در خودروها و سرقت آن‌ها را می‌دهد. به‌همین خاطر روسای اداره پلیس بریتانیا به‌دارندگان خودروهای بدون کلید توصیه کرده‌اند که سوئیچ خود را در قوطی‌های فلزی یا محفظه‌های مخصوص قرار دهند تا اجازه خروج سیگنال از خانه را ندهند.

بخش پایانی مصاحبه «تومو تیو نیوز» اروپا با مدیرعامل آئودی

خوش‌بین اما محتاط



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

مارکوس دوسمن، مدیرعامل آئودی با چالش‌های فراوانی دست و پنجه نرم می‌کند. زیرا این برند پریمیوم آلمانی در تلاش برای تبدیل شدن به یک برند

تمام الکتریکی است. در مصاحبه‌ای که این مدیر آلمانی با نشریه «تومو تیو نیوز» اروپا داشته از برنامه‌هایش برای این تغییر اساسی، راهبردهای آئودی برای مقابله با بحران کمبود میکروچیپ و دلایل مورد نظرش برای سر‌مایه‌گذاری بیش تر خودروسازان اروپایی روی نرم‌افزار و توسعه باتری‌ها صحبت کرده است. در اینجا بخش پایانی این مصاحبه را می‌خوانید.

آئودی در چه حوزه‌هایی سریع‌ترین پیشرفت را داشته و در چه جاهایی کندتر عمل کرده؟

مهم‌ترین چیز برای من این است که وقتی پای موضوعاتی مانند الکتریکی‌سازی و دیجیتالی‌سازی به‌میان می‌آید، ما استراتژی و چارچوب روشنی داریم. به‌عنوان مثال از سال ۲۰۲۶ آئودی تنها مدل‌های تمام‌الکتریکی را در بازار جهانی عرضه خواهد کرد و می‌خواهد از سال ۲۰۳۳ خودروهای درون‌سوز را از تمام بازارها به‌جز چین خارج کند. اهداف ما برای سال‌های ۲۰۲۶ و ۲۰۳۳ بلندپروازانه هستند؛ اما آن‌ها دیدگاهی روشن را در مورد وظایفی ارائه می‌دهند که هر کس باید انجام دهد. هنوز خیلی زود است از چیزهایی حرف بزنم که از آن‌ها راضی نیستیم؛ زیرا ما تازه در ابتدای راه هستیم.

ظرف پنج سال گذشته سود عملیاتی آئودی وضعیت ناخوشایندی داشته است. اما در سه ماهه نخست سال جاری این شرکت حاشیه سود ۱۰ درصدی را تجربه کرد. چطور به چنین چیزی رسیدید؟

آئودی سال‌های سختی را پشت سر گذاشته؛ اما ما برنامه اثر بخش موثری را راه‌اندازی کردیم و مدل‌های جدیدی را به‌خط تولیدمان افزودیم که به‌نظر می‌رسد مشتریان بسیار دوست داشته‌اند و ما برنامه فروش می‌داریم که بسیار خوب عمل می‌کند. برنامه‌گذاران که سه‌سال پیش انتخاب شده نیز مسیر مشخصی را برایمان تعیین کرده‌اند. همه این‌ها در کنار هم جواب داده و من درباره عملکردی که می‌توانیم در ماه‌ها و سال‌های آتی داشته باشیم، مطمئنم.

چرا آئودی پس از گزارش چنین نتایج قدرتمندی در سه‌ماهه اول سال، پیش‌بینی‌های خود را برای باقی سال ادامه نداده است؟

در حال حاضر ما به‌شکل محتاطانه‌ای خوش‌بین هستیم که بتوانیم به‌عملکرد خوب خود ادامه دهیم. اما به‌خاطر بی‌ثباتی‌های ناشی از کمبود میکروچیپ‌ها در خصوص پیش‌بینی‌هایمان محتاط و محافظه‌کار خواهیم بود. وضعیت بسیار دلسردکننده‌ای است؛ اما می‌دانیم که این

بحران را هم پشت سر خواهیم گذاشت؛ تنها نمی‌دانیم که چه‌زمانی تمام خواهد شد.

چشم‌اندازتان برای بازار اروپا به‌طور کلی چیست و آئودی در این بازار چه عملکردی خواهد داشت؟

ما به‌رغم تمام محدودیت‌های ناشی از کمبود میکروچیپ‌ها خوش‌بین خواهیم بود.

در اروپا فروش خودروهای تمام‌الکتریکی در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۱ کندتر شد. آیا این روند آئودی را تحت تأثیر قرار داد؟

ما به‌لطف افزایش ۲۷ درصدی در فروش مدل‌های برقی‌مان در سه‌ماهه نخست همچنان مطابق با اهدافمان پیش می‌رویم. این درست است که فروش کلی خودروهای الکتریکی در اروپا تا حدی کاهش یافته، اما این مساله شامل حال ما نمی‌شود. انتظار ما این است که به‌خاطر عرضه مدل جدید Q4 ای-ترون که به‌تازگی به‌بازار معرفی شده، فروش خودروهای برقی‌مان همچنان صعودی باقی بماند.

امسال اروپا به‌سمت قوانین و استانداردهای سخت و سخت‌تری در خصوص دی‌اکسیدکربن پیش خواهد رفت. هدف جدید آئودی برای میزان آلاینده‌های کربنی‌اش و درصد کاهشش که امسال به آن دست خواهید یافت چقدر است؟

میزان دقیق مد نظر ما به‌ترکیب خودروهای فروخته‌شده‌مان بستگی دارد. شکی نیست که با چالش بزرگی مواجهیم؛ اما تصوراتمان این است که به‌هدف مورد نظریان دست پیدا می‌کنیم.

برخی رقبای آئودی می‌گویند هدف سال ۲۰۲۱ حدود ۱۵ درصد پایین‌تر از هدف سال ۲۰۲۰ است. آیا با این موضوع موافق هستید؟

بله؛ این رقم درستی است. هرچند در آخر هدف سال ۲۰۲۱ سفت و سخت‌تر است؛ زیرا میزان آلایندگی خودروهای

درون‌سوز کمتر شده و حالا برای کاهش بیشتر میزان آلاینده‌های کربنی ما باید تلاش بیش‌تری داشته باشیم.

اتحادیه اروپا اخیراً سازوکاری را برای گردآوری داده‌های حقیقی آلایندگی‌های دی‌اکسیدکربن و مصرف سوخت خودروها از خودروها و ون‌های جدید معرفی کرده که بر یک سیستم سنجش آلایندگی که روی خودرو نصب می‌شود، مبتنی است. گروه‌های طرفدار محیط‌زیست می‌گویند این سیستم نشان می‌دهد که خودروهای پلاگین-هیبرید آن‌طور که در ابتدا تصور می‌شد، چندان هم بدون آلاینده‌های کربنی نیستند و این مساله آینده این خودروها را در هاله‌ای از ابهام می‌برد. نظر شما چیست؟

پلاگین-هیبرید نوعی فناوری است که رسیدن به حمل و نقل الکتریکی را امکان‌پذیر می‌سازد. هرچند خودروهای

لوربالا

در حال حاضر آئودی به‌شکل محتاطانه‌ای خوش‌بین است که بتواند به‌عملکرد خوب خود ادامه دهد؛ اما به‌خاطر بی‌ثباتی‌های ناشی از کمبود میکروچیپ‌ها در خصوص پیش‌بینی‌هایش محتاط و محافظه‌کار می‌ماند

تمام الکتریکی برنده اصلی در آینده حمل‌ونقل هستند. پلاگین-هیبریدهایی که ما عرضه می‌کنیم، به‌کاهش دی‌اکسیدکربن کمک کرده‌اند. اما برنامه ما افزایش حجم تولید پلاگین-هیبریدها نیست. هدف ما این است از زمانی که امکان‌پذیر باشد، تولیدمان را تمام‌الکتریکی کنیم.

فکر می‌کنید تا سال ۲۰۳۰ ترکیب پیش‌رانه‌هایی که توسط آئودی عرضه می‌شود، چطور باشد؟

ما تفاوت‌های بزرگی را میان نواحی مختلف جهان شاهدیم و انتظارمان این است که تا آن سال در اروپا خودروهای مجهز به موتورهای احتراقی کمتر از ۲۰ درصد بازار را تشکیل دهند. این مساله در چین و ایالات متحده متفاوت خواهد بود. اخیراً من بیش از یک‌هزار نفر از مشتریانمان در این باره صحبت می‌کردم که از ۱۲-۱۰ سال گذشته تاکنون چهمواری در آئودی عوض شده است. آن زمان هیچ‌کس فکرش را نمی‌کرد که ترکیب پیش‌رانه‌ها تا این اندازه تغییر کند.

آئودی قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ هزینه تولید باتری‌ها را تا ۵۰ درصد کاهش دهد. در حال حاضر هزینه هر کیلووات-انرژی چند دلار یا یورو است و تا سال ۲۰۳۰ این هزینه به‌چه‌مقدار خواهد رسید؟

ما این اعداد را اعلام نمی‌کنیم. چیزی که می‌توانم بگویم این است که ما واحدی مجزا برای توسعه و تولید باتری‌هایمان داریم. زیرا می‌دانیم که در آینده هزینه باتری‌ها عامل کلیدی برای نتایج مالی خودروسازان خواهد بود.

در سال جاری کمبود میکروچیپ‌ها تا چه‌میزان بر کاهش تولید آئودی تأثیر خواهد گذاشت؟

ما در حال حاضر یک عدد پنج رقمی از برنامه‌هایمان عقب‌تر هستیم. هر روز سخت‌تر از قبل تلاش می‌کنیم تا هر میزان که می‌توانیم تولیدمان را افزایش دهیم و تاخیر در تحویل محصولاتمان را کمتر کنیم. هرچند انتظار نداریم که مشکل کمبود قطعات نیمه‌رسانا تا قبل از سال ۲۰۲۲ برطرف شود.

خبر

News

احتمال قبول بیت‌کوین برای فروش محصولات تسلا

ایلان ماسک، مدیرعامل و موسس تسلا موتورز اعلام کرده که این شرکت تولیدکننده خودروهای الکتریکی احتمالاً برای فروش خودروهای خود از رمزارز بیت‌کوین استفاده خواهد کرد.

در ماه مارس امسال تسلا اعلام کرد که از بیت‌کوین برای فروش خودروهایش استفاده می‌کند و این درست یک ماه بعد از آن بود که این شرکت اعلام کرد چیزی معادل ۱٫۵ میلیارد دلار بیت‌کوین خریداری کرده است.

هرچند در ماه می پس از آن که ماسک نگرانی‌هایش را درباره تأثیر استخراج رمزارزها بر محیط‌زیست اعلام کرد، تسلا پذیرش رمزارزها برای فروش



محصولاتش را کنار گذاشت. ماسک در روزهای اخیر در کنفرانس «بی‌ورد» تأیید کرد که پس از انجام تحقیقات بیش تر حالا این احتمال وجود دارد که تسلا بار دیگر بیت‌کوین را برای فروش محصولاتش قبول کند.

ایلان ماسک در این باره گفت: «من می‌خواهم مطمئن شوم درصد انرژی تجدیدپذیری که برای استخراج رمزارزها مورد استفاده قرار می‌گیرد، حدود یا بیش تر از ۵۰ درصد باشد و این که رویه‌ای در راستای افزایش این درصد در کار باشد و در صورتی که چنین اتفاقی بیفتد، تسلا به‌پذیرش بیت‌کوین ادامه خواهد داد. ماموریت تسلا تسریع طرفداری از انرژی تجدیدپذیر است. ما نمی‌توانیم شرکتی باشیم که نسبت به‌منبع انرژی مورد نیاز برای استخراج بیت‌کوین بی‌تفاوت است.»

در این کنفرانس ماسک تأیید کرد که او پس‌انداز شخصی در قالب بیت‌کوین، اتریوم و دوچ‌کوین دارد و تأیید کرد که او به افزایش قیمت ار رمزارزها دامن می‌زند؛ اما آن‌ها را نمی‌فروشد. ماسک در این باره گفت: «شاید به‌افزایش قیمت آن‌ها کمک کنم، اما آن‌ها را نمی‌فروشم. من قطعاً باوری به‌بالا بردن قیمت ندارم. تنها دوست دارم موفقیت بیت‌کوین را ببینم.»



حراج تنها فراری F40 آبی رنگ دنیا



واک به رنگ سفید در آمد. هنگام بازگشت به انگلستان توسط اتومبیل های پر فور منس جوما کاری برای فروش پیشنهاد شد که در این زمان با موریس توافق شد که خودرو به مشخصات کارخانه بازگردد. اما به جای این که رنگ آن به قرمز اصلی برگردد، آبی شود. ادعا می شود که این خودرو در شرایط عالی قرار دارد و موتور ۴۷۸ اسب بخاری ۲.۹ لیتری تونین توربو هشت سیلندر وی شکل آن تا ژوئن سال جاری مسافت ۲۵ هزار و ۹۷۵ کیلومتر (۱۶ هزار و ۱۴۰ مایل) را طی کرده است.

فراری F40 مدل ۱۹۸۹ متعلق به سام موریس، عکاس و یوتیوبر انگلیسی است که در حال حاضر در بازار بونهامز به حراج گذاشته شده است. اگر چه برخی ادعا می کنند که فراری علاوه بر قرمز، چند رنگ دیگر نیز از این خودرو تولید کرده است و شاهد خودروهایی با رنگ های زرد یا سفید بوده ایم، اما داستان اصلی این است که تمام F40 ها با رنگ آمیزی Rosso Corsa کارخانه را ترک کردند. پس چگونه این خودرو به رنگ آبی در آمد؟ این خودرو تقریباً ۲۰ سال پیش به ژاپن ارسال شد و در آنجا به LM تبدیل شد. سپس توسط لیبرتی

چینی

Chinese

تولید محصولات آینده جتور روی پلت فرم X



طی روزهای گذشته، محصول جدیدی از سوی شرکت خودروسازی جتور موتور رونمایی شد که توانست توجه بسیاری از فعالان و علاقه مندان به صنعت خودرو را به خود جلب کند. خودرو شاسی بلند جتور X یا به طور

دقیق تر پلت فرم نسل جدید این شرکت که در قالب جتور X معرفی شده، قرار است در طراحی و ساخت محصولات نسل جدید این شرکت انقلابی ایجاد کند. محصولات جتور یا به طور دقیق تر، جتور X70 (که به لطف بهمن موتور راهی کشور شده و اکنون با نام جدید فیدلیتی به مشتریان عرضه می شود) حالا در بین ایرانی ها جایگاه ویژه ای دارد و در آینده ممکن است محصولات جدید آن در بازار کشور نقش مهمی ایفا کنند و از این جهت معرفی و بررسی این مدل ها می تواند حائز اهمیت باشد. کانسپت جدید جتور X طراحی پویا و پیشرفته ای دارد و فاکتورهای آینده نگر به خوبی در آن دیده می شود. در قسمت جلو شاهد سبک جدید طراحی برخی خودروهای امروزی هستیم که چراغ های اصلی روشنایی در اطراف سپر قرار گرفته و در بین آن ها جلمه پنجره بزرگ و یکپارچه ای با سپر خودرو دیده می شود که می توان گفت طراحی متفاوت و جدیدی ارائه شده است.

کره ای

Korean

کیا برای همیشه با استینگر خدا حافظی می کند



خودروهای زیادی در جهان هستند که با وجود جذابیتشان، سازه های آن ها از طراحی و ساخت نسل دومشان منصرف شده و در همان نسل اول خلاصه شده اند. نمونه این نوع خودروها را می توان خودرو بامو 8، آلفا رومئو

4C و خودروهای دیگری عنوان کرد که در جذابیت و عملکرد خود حرف های زیادی برای گفتن داشتند؛ اما به دلیل برآورده نکردن انتظار شرکتهای سازنده، شانس داشتن نسل دوم و ادامه حیات را از دست داده اند. حال کیا استینگر، خودرو سدان اسپرت پر سروصدای شرکت خودروسازی کیا هم به چنین سرنوشتی دچار شده است. بعد از انتشار این خبر که شرکت سازنده برنامه ای برای توسعه و تولید نسل جدید این خودرو ندارد، اخیراً اعلام شده که در بهار ۲۰۲۲ تولید آن متوقف شده و برای همیشه بازتخته خواهد شد. کیا استینگر، سدان اسپرت شرکت خودروسازی کیا با سروصدای بسیار زیادی معرفی شد و تبلیغات زیادی هم روی آن صورت گرفت تا به یک ماشین پولساز برای کیا در بازارهای جهانی تبدیل شود. اما گویا این خودرو در تحقق اهداف شرکت سازنده ناموفق بوده و به همین دلیل تولید کیا استینگر تا آغاز سه ماهه سوم ۲۰۲۲ میلادی به پایان خواهد رسید.

مجمع عمومی عادی سالیانه نارنجی پوشان جاده مخصوص برگزار شد تصویب صورت های مالی سایپا توسط ۷۳ درصد سهامداران

آریا و شاهین با گیربکس اتوماتیک پاییز و زمستان تولید خواهند شد



مجمع عمومی عادی سالانه سایپا برای سال منتهی به ۳۰ اسفند ۹۹ با حضور بیش از ۷۳ درصد سهامداران صبح روز پنجشنبه ۳۱ تیرماه برگزار شد و صورت های مالی به تصویب اعضا رسید. در این مجمع، سهامداران عملکرد مدیرعامل و اعضای هیات مدیره گروه خودروسازی سایپا به ویژه در حوزه توسعه سبد محصولات را با توجه به شرایط سخت ناشی از تحریم ها و کرونا مطلوب ارزیابی کرده است و خواستار پیگیری هیات مدیره برای رفع مشکل قیمت گذاری دستوری و زیان های ناشی از آن شدند.

رود سه محصول جدید سایپا به بازار تا پایان سال مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا از عرضه سه محصول جدید تا پایان سال ۱۴۰۰ خبر داد و گفت: «آریا به عنوان نخستین کراس اوور کاملاً ایرانی در نیمه دوم امسال با گیربکس اتوماتیک، طراحی بسیار زیبا و امکانات و استانداردهای به روز به تولید انبوه خواهد رسید.» سیدجواد سلیمانی در مجمع عمومی عادی سالانه سایپا برای سال منتهی به ۳۰ اسفند ۱۳۹۹ اظهار کرد: «امیدواریم خودرو شاهین با گیربکس اتوماتیک را نیز در پاییز امسال تولید کرده و به بازار عرضه کنیم.» سلیمانی ادامه داد: «علاوه بر این دو محصول، خودرو اطلس نیز که یک محصول کراس بر پایه خودروهای سانا و کوئیک است، تولید می شود و جایگزین محصول تیبا خواهد شد.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به اینکه یکسال از توقف تولید خودرو پراید می گذرد، افزود: «پراید به عنوان یک خودرو با تکنولوژی قدیمی نماد شرکت سایپا شده بود و تهدیدها و تخریب هایی برای برند سایپا و حتی صنعت خودرو به دنبال داشت.» سلیمانی اظهار کرد: «منتقدان داخلی و رسانه های خارج از کشور نیز سطح ایمنی و تکنولوژی پراید را دستاویزی برای زیر سوال بردن خودروسازی کشور قرار داده بودند. از این رو، توقف تولید این خودرو یکی از نخستین برنامه هایی بود که در سایپا در دستور کار قرار دادیم.» وی به زیان ده بودن تولید خودرو پراید نیز اشاره کرد و افزود: «با توجه به قیمت گذاری دستوری، تولید هر دستگاه پراید از نظر مالی نیز برای سایپا ضرر به همراه داشت. به شکلی که گزارش های مالی نشان می دهد اگر تولید پراید ادامه پیدا می کرد، در یک سال گذشته ۲۳۰۰ میلیارد زیان بیش تر برای سایپا به همراه داشت.» مدیرعامل سایپا با بیان اینکه پراید سهم قابل توجهی از تیراژ تولید این خودروساز را به خود اختصاص داده بود، گفت: «گرانی هایی برای توقف تولید وجود داشت؛ اما با تلاش مدیران، کارکنان

و زنجیره تامین سایپا در کمتر از دو ماه محصولات جدید جایگزین پراید شدند و در پایان سال ۹۹ نیز شاهد بودیم که سایپا بدون پراید نسبت به سال ۹۸ افزایش تولید نیز داشت.» تولید و عرضه شاهین با طراحی و ساخت داخلی سیدجواد سلیمانی در ادامه به تولید و عرضه محصول جدید شاهین نیز اشاره کرد و افزود: «در سال های گذشته خودروهایی به عنوان محصول داخلی تولید و عرضه شد؛ اما بیش تر آن ها نتیجه تغییر اندکی در طراحی یا امکانات خودروهای غیر ایرانی بود. اما شاهین محصولی است که از صفر تا صد طراحی و تولید آن کاملاً داخلی و متعلق به گروه خودروسازی سایپاست.» وی افزود: «شاهین با تکنولوژی به روز و استانداردهایی که امکان عرضه آن را به بازارهای

صادراتی فراهم کرده است، تولید شد و با کمترین ایراد و استقبال قابل توجه به بازار راه یافت.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در گزارش خود به سهامداران از رفع مشکلات در حوزه تولید خودروهای تجاری در شرکت های زامیاد و سایپا دیزل خبر داد و افزود: «تولید وانت زامیاد که همه آن را با نام نیسان آبی می شناسند نیز تا پایان سال متوقف و محصول پادرایس با توان فنی و امکانات به روز جایگزین آن خواهد شد. همچنین پروژه تولید اتوبوس های برقی و دیزلی نیز در این دو شرکت آغاز شده و قراردادهای خوبی نیز در راستای آن منعقد شده است و به زودی توان تولید خودروهای تجاری سایپا نیز احیا خواهد شد.» سلیمانی در بخش حساب های مالی سایپا نیز اظهار کرد: «در سه ماه نخست سال ۹۹ سایپا از زیان خارج و به سود عملیاتی نزدیک شد. اما افزایش قابل توجه نرخ ارز و نهادهای تولید در کنار قیمت گذاری دستوری برنامه ریزی های ما را به هم ریخت و مجدداً زیان ده شدیم.»

توقف زیان دهی در سه ماهه نخست ۱۴۰۰ مدیرعامل سایپا گفت: «با تلاش های صورت گرفته در بخش های مالی و کاهش قابل توجه تعهدات ناشی از اجرای برنامه های دقیق در حوزه فروش، در سه ماه نخست امسال نیز زیان ده نبوده ایم و اگر شاخص های اقتصادی تغییر نکنند، امسال از زیان خارج خواهیم شد.» سلیمانی در تشریح بیش تر تلاش هایی که کاهش تعهدات اظهار کرد: «در ابتدای سال ۹۸ بیش از ۵۴۰ هزار تعهد در سایپا داشتیم؛ اما این عدد در حال حاضر به ۱۷۰ هزار تعهد رسیده که معادل چهار ماه تولید است. همچنین تعداد تعهدات معوق نیز کمی بیش از سه هزار دستگاه است و امیدواریم به زودی صفر شود.» مدیرعامل سایپا ادامه داد: «تا پایان چهار ماه نخست سال، هیچ تعهدی برای سال ۱۴۰۱ ایجاد نکرده ایم که از نظر انضباط مالی امتیاز ویژه ای برای ما به حساب می آید.»

نوربان

با تلاش های صورت گرفته در بخش های مالی و کاهش قابل توجه تعهدات ناشی از اجرای برنامه های دقیق در حوزه فروش، در سه ماه نخست امسال نیز زیان ده نبوده ایم و اگر شاخص های اقتصادی تغییر نکنند، امسال از زیان خارج خواهیم شد

تولید

Production

بهره برداری کارخانه ام جی در پاکستان

پنابر اعلام شعبه ام جی در پاکستان، خط تولید این برند تقریباً آماده شده است و به زودی ام جی در پاکستان صاحب یک کارخانه خواهد شد. این کارخانه با همکاری مهندسان چینی شرکت سایک موتور و مهندسان پاکستانی ساخته شده و با وجود تحقیقاتی که علیه این شرکت در جریان است، آن ها همچنان به پیشرفت خود امیدوار هستند. شرکت ام جی پاکستان به دلیل کمبود فاکتور برای کالاها و خدمات دریافت شده تحت تعقیب قضایی قرار دارد. با این حال آن ها امیدوارند با ساخت کارخانه ام جی پاکستان، گام بزرگی در راستای ارتقای صنعت خودرو این کشور برداشته شود. مطابق اطلاعات منتشر شده از سوی سایک موتور،



مدل های ام جی ۵، ام جی ۶، ام جی ۳، ام جی RX8 و ام جی Extender در خط تولید این شرکت واقع در پاکستان تولید خواهند شد و به نظر می رسد پاکستان به اب منطقه ای ام جی برای تولید و صدور خودرو تبدیل خواهد شد. بدیهی است که سایک موتور، سرمایه گذاری در پاکستان را نسبت به ادامه سرمایه گذاری در ایران امن تر ارزیابی کرده که این مساله نشان دهنده افت جایگاه ایران در جذب سرمایه های خارجی است. این اتفاق در حالی رخ می دهد که در روز گاری نه چندان دور، محصولات ام جی در شرکت آدویکو تولید می شدند؛ اما بازگشت تحریم های بین المللی سبب کوچ بسیاری از خودروسازان شد و سایک موتور نیز بازار ایران را ترک کرد. گویا جذابیت بازار ایران برای سرمایه گذاری نزد خودروسازان بین المللی به شدت کاهش یافته است. اتفاقی که در نهایت به ضرر بازار خودرو ایران تمام خواهد شد. چرا که همکاری با خودروسازان بین المللی مسیر کارآمدی برای انتقال فناوری خودروهای جدید به خودروسازان کشور است.

برقی

EV

تنگ تر شدن رقابت برای تسلا در چین

سپنگ (خودروساز برقی چینی) با سدان جدید P5 در برابر مدل ۳ تسلا، با دو سوم قیمت قد علم کرد. پی ۵ سپنگ Xpeng با ۲۴ هزار و ۶۷۰ دلار به جنگ مدل ۳ تسلا رفت. در حالی که ارزان ترین مدل ۳ تسلا با کمترین امکانات در بازار چین از قیمت ۳۸ هزار و ۷۰۰ دلار شروع می شود. چین بزرگترین بازار خودرو دنیاست و تسلا هم یک پنجم گردش مالی سال گذشته خود را در این بازار به دست آورد.

سپنگ برای P5 خود شش نسخه در نظر گرفته است و با سوبسیدی که دولت به خودروهای این شرکت می دهد، پایین ترین نسخه آن ۲۴ هزار و ۶۷۰



دلار و گران ترین آن معادل ۳۸ هزار و ۵۵۰ دلار قیمت دارد. در مقایسه، قیمت مدل ۳ تسلا از معادل ۲۸ هزار و ۷۰۰ دلار شروع می شود و بالاترین قیمت مدل ۳ با همه امکانات معادل ۵۲ هزار و ۴۰۰ دلار است.

به سرعت وجود سوبسیدهای سخاوتمندانه دولت در چین در حمایت از خودروهای «سبز»، تقاضا برای خودروهای برقی رونق گرفته است. تسلا با رقابت سختی از سوی خودروسازان برقی چینی از جمله سپنگ، نیو (NIO) و لی اتو (Li Auto) مواجه است. در بازار آمریکا هم ریویان Rivian و لوسید Lucid سدان پی ۵ آن نیمه خردان است و از ۳۲ حسگر و ۱۳ دوربین با رزولوشن بالا و فناوری لیدار بهره می برد و می تواند اشیا را از راه دور از لحاظ شکل، موقعیت و فاصله اندازه بگیرد. حداکثر سرعت این خودرو چینی ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت و صفر تا ۱۰۰ آن ۷.۵ ثانیه است.



بزرگ‌روی سپر را نیز اضافه کرد. بچه‌گلگیرهای جدید نیز در بخش جانبی بدنه دیده می‌شوند. در جایی که ونزای استاندارد از قوس چرخ‌های نرم‌سود برده. این کیت بدنه ظاهر تیزتر و پیکر اس‌اورر توپو تا بخشیده است. آلبرمو فعلا قیمت قطعات خود را اعلام نکرده؛ اما گفته که تمام آن‌ها به‌صورت جداگانه نیز در دسترس بوده و به‌صورت خام عرضه می‌شوند. بنابراین مالکان می‌توانند آن‌ها را با رنگ بدنه خودرو خود هماهنگ کنند. آلبرمو اظهار داشته نسخه دیگری از کیت بدنه را برای او ۴ نیز ارائه خواهد کرد.

تویوتا ونزا یکی از شیک‌ترین محصولات این خودروساز ژاپنی بوده؛ اما شاید شما ترجیح دهید خودرویی داشته باشید که شباهت بیش‌تری به لامبورگینی اوروِس داشته باشد. البته مطمئن نیستیم که چه کسانی به دنبال این ویژگی هستند؛ اما شرکت ژاپنی آلبرمو کیت بدنه‌ای را عرضه کرده که سبب می‌شود ونزای شبیه اوروِس ایتالیایی باشد. آلبرمو این کیت را **XH42** می‌نامد. کیت بدنه مورد بحث شامل سپر جلو جدید با طراحی تیز و کاپوتی متفاوت است. به این موارد باید ورودی‌های هوای



تویوتادر لباس لامبورگینی اوروِس

مقایسه آخرین مدل از بامو X6 موجود در بازار ایران با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی

مدل ۲۰۲۱؛ ارزان‌تر از نمونه ۸ سال کارکرده در ایران!



هیكل وار تفاع X6 شبیه شاسی بلندها بود، اما طراحی آن همچون شیب تند سقف در قسمت عقب، سبب شد این خودرو مانند یک خودرو کوپه به نظر برسد. به هر حال X6 توانست در دنیای شاسی بلندها انقلابی ایجاد و روح اسپرت بامو را در این بخش از بازار خودرو نیز جاری کند

سطح ایمنی بالاتر نسل جدید X6 نسبت به نسل‌های قبلی که بگذریم، به بخش فنی آن می‌رسیم. برخلاف تمام خودروهای جهان که تنوع مدل‌هایشان از نظر فنی روز به روز در حال گسترش بوده و هر روز قوای محرکه جدیدی به آن‌ها اضافه می‌شود که با سوخت‌های مختلفی کار می‌کنند، X6 مسیر متفاوتی را طی می‌کند. نسل اول این شاسی بلند اسپرت از نظر فنی در مجموع با هشت مدل مختلف در اختیار مشتری قرار گرفت که شامل سمدل بنزین سوز، چهارمدل دیزلی و یک مدل هیبرید بود. در نسل دوم X6 دیگر خبری از نسخه هیبریدی نبود و تنوع مدل‌های آن به سمدل بنزین سوز و سمدل دیزلی کاهش یافت. هم‌اکنون در نسل سوم شمای توایند X6 مورد نظر تان را از بین چهار مدل بنزین سوز و دو مدل دیزلی انتخاب کنید. همان‌طور که از این آمار و اعداد برمی‌آید، برخلاف دیگر مدل‌های بامو که هر روز از تعداد نسخه‌های بنزین سوزشان کاسته و به تعداد مدل‌های هیبریدی و الکتریکی‌شان افزوده می‌شود، تنوع X6‌های بنزین سوز روز به روز بیش‌تر شده و از تعداد مدل‌های پاک آن کاسته می‌شود. در حال حاضر نسل سوم X6 به چهار دلیل امکان ورود به بازار کشورمان را ندارد. ممنوعیت اول مربوط به همان محدودیت حجم پیش‌رانده بوده و از موارد دیگری که اجازه ورود X6 جدید به ایران را نمی‌دهد، می‌توان به ممنوعیت ورود خودروهای مونتاژ ایالات متحده آمریکا، ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۴۰ هزار دلار و در نهایت ممنوعیت ورود هر گونه خودرو خارجی اشاره کرد. از وارداتی بودن X6 به بگذریم، باید گفت این خودرو با قیمت پایه ۶۶ هزار دلار به بازار جهانی عرضه می‌شود و از سوی دیگر تنها خط تولید بامو در اسپار تانبرگ آمریکا X6 را تولید می‌کند.

این کجا و آن کجا؟

در این نوشتار قصد داریم نسخه xDrive50i از X6‌های موجود در ایران را با نمونه جدیدتر آن در بازار جهانی مقایسه کنیم. xDrive50i X6 که قدرتمندترین نسخه از این شاسی بلند در کشورمان است، از یک موتور هشت‌سیلندر ۴،۴ لیتری توربوشارژر بهره می‌برد و این موتور که N63 نام دارد، ۴۰۸ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. از این نظر xDrive50i X6، باید جزو معدود خودروهای قدرتمند بازار ایران بدانیم که بیش از ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت دارند. این خودرو از گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک بهره می‌برد که نیرو را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. شاید باورش سخت باشد، اما شتاب این غول ۲،۴ تنی تنها ۵،۴ ثانیه است. البته این همه قدرت و شتاب خوب، بهای سنگینی هم دارد و آن مصرف سوخت ۱۲،۵ لیتری در هر ۱۰۰ کیلومتر است. البته تمام این اعداد و ارقام در مقابل نسل جدید xDrive50i X6 به چشم نمی‌آید. چرا که در نسل جدید این نسخه از X6 به لطف تکنولوژی‌های جدید بامو شاهد استخراج ۱۲۲ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور بیش‌تر نسبت به نسل اول هستیم. همچنین X6 تحت رژیم‌های سختگیرانه باورایی قرار گرفته تا وزن آن به حدود ۲،۳ تن کاهش یابد. اما همچنان باید آن را جزو خودروهای نسبتاً سنگین وزن بدانیم. خلاصه xDrive50i X6 جدید تبدیل به یک شاسی بلند ۵۳۰ اسب‌بخاری شده که صفر تا ۱۰۰ کیلومتر را تنها ظرف ۴،۳ ثانیه طی می‌کند. البته بهای پرداختی آن نسبت به گذشته کاهش قابل توجهی یافته و مصرف سوختش به ۱۰،۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده است. قیمت یک دستگاه xDrive50i X6 مدل ۲۰۱۳ کارکرده در بازار ایران در بازه ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تا ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان بوده و این در حالی است که قیمت نمونه مشابه آن در خارج از کشور از ۶۹۹ میلیون تومان آغاز می‌شود. حال اگر بخواهید xDrive50i X6 مدل ۲۰۲۱ صفر کیلومتر را خریداری کنید، باید گفت قیمتش از ۲ میلیارد و ۸۷۲ میلیون تومان آغاز می‌شود که باز هم حدود یک میلیارد تومان از یک X6 هشت‌ساله دست‌چندم در بازار ایران ارزان‌تر است. به عبارت دیگر شما با سه میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان در خارج از ایران می‌توانید یک دستگاه X6 جدید و همچنین یک دستگاه X6 کارکرده با شرایط ذکر شده را خریداری کنید و با باقیمانده آن باز هم می‌توانید یک دستگاه بامو xDrive316i سدان مدل ۲۰۱۴ کارکرده بخرید.

X6 ما

خطرات مالی ایرانی‌ها از بامو X6 به نسل اول این شاسی بلند اسپرت بازمی‌گردد. چون در طول این ۱۵ سال، تنها نسل اول این خودرو موفق به دریافت پلاک ملی و حضور در بازار خودرویی ایران شده است. ماجرای حضور X6 در کشورمان به بیش از یک دهه پیش بازمی‌گردد. نخستین محموله از بامو X6 برای دریافت پلاک ملی در سال ۲۰۱۰ وارد ایران شد و در ابتدا شاهد عرضه این مدل تنها در نسخه xDrive35i بودیم. این نسخه به‌موتور شش‌سیلندر مجهز بود. اما بعدها کم‌کم مدل قوی‌تر آن با نام xDrive50i مجهز به موتور هشت‌سیلندر نیز در کنار مدل شش‌سیلندر عرضه شد. X6‌های موجود در کشور به این معروف هستند که بیش‌تر با مجوزهای خاص موفق به دریافت پلاک کلی شده‌اند. به هر حال این شاسی بلند اسپرت آلمانی یا بهتر است بگوییم نخستین شاسی بلند اسپرت جهان تا سال ۲۰۱۳ میهمان بازار خودرو ایران بود. در آن سال‌ها هم‌زمان با تغییر نسل X6، شاهد ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی به بازار کشور بودیم. از آنجایی که X6 نسخه زیر ۲۵۰۰ سی‌سی نداشت، بعد از وضع قانون جدید، نسل دوم آن هرگز موفق به حضور در بازار ایران نشد. در سال ۲۰۱۹ نیز هم‌زمان با آغاز تولید نسل سوم، محدودیت‌های جدیدی در زمینه خودروهای وارداتی در بازار کشور اعمال شد که همگی شامل حال X6 می‌شد. محدودیت‌هایی که X6 را برای ما ایرانی‌ها دست‌نیافتنی‌تر از قبل کرده است. با وجود این که X6 به دلیل طراحی اسپرتی که دارد با محدودیت‌هایی در ردیف عقب سر نشینان و همچنین فضای صندوق بار دست و پنجه نرم می‌کند، اما به دلیل طراحی و سبک خاص و اسپرتی که دارد، مورد توجه و استقبال ثروتمندان در ایران قرار گرفت و در نوع خود فروش خوبی را تجربه کرد. البته به دلیل هزینه‌های نگهداری نسبتاً بالایی که این خودرو دارد، اکنون بازار دست‌دوم آن دیگر رونق روزهای نخست را ندارد.

X6 آن‌ها

همان‌طور که گفتیم نسل فعلی X6 که نسل سوم این شاسی بلند اسپرت به حساب می‌آید در سال ۲۰۱۹ روانه خط تولید شده است. از طراحی جدید، امکانات رفاهی و آپشن‌های بیش‌تر و



در سال ۲۰۱۸ دروازه واردات خودرو به کشور بسته شد و از آن سال به بعد هیچ خودرو جدیدی به بازار ایران عرضه نشد. در همین راستا باید گفت سه سال زمان کافی

است تا بازار خودرویی یک کشور از بازار جهانی خودرو عقب بماند. چرا که طبق یک قانون نانوشته، معمولاً خودروها هر سه تا چهار سال یک‌بار به‌روز می‌شوند. حال ممکن است این به‌روز شدن، یک تغییر نسل اساسی باشد یا یک فیس لیفت برای بهبود بخش‌های مختلف خودرو. با توجه به این موضوع، می‌توان گفت که محصولات موجود در بازار خودرویی ایران با معیارهای جهانی اکنون قدیمی به حساب می‌آیند و به عبارت دیگر تقریباً هیچ خودرو جدیدی که نمونه آن در بازار جهانی موجود باشد، در بازار داخلی وجود ندارد. به همین بهانه تصمیم گرفته‌ایم خودروهای وارداتی موجود در بازار کشورمان را با نسخه جدیدتر آن در بازار جهانی مقایسه کنیم و ببینیم در طول این سه سال چه تغییراتی در آن‌ها رخ داده است. خودرویی که در این شماره به آن خواهیم پرداخت، نخستین شاسی بلند اسپرت بازار ایران و جهان است. بامو X6 خودرو مورد نظر ما بوده که امروز نسل اول و سوم آن را با هم مقایسه خواهیم کرد. این شاسی بلند متوسط اسپرت یکی از جذاب‌ترین محصولات بامو بوده که در کشورمان عرضه شده و در حال حاضر نمونه‌های دست‌دوم نسل اول آن در بازار موجود است.

معرفی بامو X6

بامو با ساخت خودروهای اسپرت به شهرت جهانی رسید و در حال حاضر نیز روح اسپرت آن در کالبد تمام خودروهای باورایی جریان دارد. در اواخر دهه ۱۹۹۰ میلادی، بامو تصمیم به ساخت خودرو شاسی بلند گرفت تا وارد این کلاس خودرویی مهم شود. در آن زمان برندنائگلیسی لندروور به عنوان یکی از برترین تولیدکنندگان خودروهای شاسی بلند در جهان که به‌صورت تخصصی تنها در این زمینه فعالیت می‌کرد، تحت مالکیت گروه بامو قرار داشت. کمال همنشینی سبب شد بامو به دلیل تبادل دانش و تکنولوژی که با لندروور داشت بتواند در کلاس خودروهای شاسی بلند پر میوم و لوکس نیز قدم علم کند.

از این رو در سال ۱۹۹۹ اولین شاسی بلند بامو با نام X5 در کلاس شاسی بلندهای سایز متوسط خانوادگی معرفی و به بازار عرضه شد. بامو که به دنبال ادغام دنیای شاسی بلندها با روح اسپرت خود بود، بالاخره بعد از گذشت هشت سال از عرضه نخستین شاسی بلندش توانست با معرفی خودرو جدید خود با نام X6 به این مهم جامه عمل ببوشاند. X6 که در سال ۲۰۰۷ معرفی شد، با ظاهری عجیب و غریب که بیش‌تر شبیه خودروهای کانسپت بود تا خودروهای تولید انبوه عنوان نخستین شاسی بلند اسپرت جهان را با خود یک می‌گفت.

هیكل وار تفاع X6 شبیه شاسی بلندها بود، اما طراحی آن همچون شیب تند سقف در قسمت عقب، سبب شد این خودرو مانند یک خودرو کوپه به نظر برسد. به هر حال X6 توانست در دنیای شاسی بلندها انقلابی ایجاد و روح اسپرت بامو را در این بخش از بازار خودرو نیز جاری کند. نسل اول بامو X6 تا سال ۲۰۱۴ تولید شد و در همان سال شاهد عرضه نسل دومش بودیم. با وجود این که استاندارد طول عمر هر نسل از خودروهای بامو حدود هفت سال است، اما نسل دوم تنها پنج سال روی خط تولید قرار داشت و در سال ۲۰۱۹ جای خود را به نسل سوم داد. نسل سوم این خودرو همچنان در حال تولید بوده و در بازار جهانی حضور دارد. نکته جالب در خصوص X6، شباه ظاهری آن در نمای جلو به X5 است که این تشابه در هر سه نسل از این دو شاسی بلند سایز متوسط بامو وجود دارد.

اگر بخواهید X6 50i مدل ۲۰۲۱ صفر کیلومتر را خریداری کنید، باید گفت قیمتش از ۲ میلیارد و ۸۷۲ میلیون تومان آغاز می‌شود که باز هم حدود یک میلیارد تومان از یک X6 هشت‌ساله دست‌چندم در بازار ایران ارزان‌تر است



NAT؛ ون ۲۲ هزار دلاری چینی

اطلاعات کیلومتر، نمایشگر لمسی سیستم سرگرمی، یواس بی، بلوتوث، شارژ بی سیم، استراحتگاه دستت جلو و عقب، پاور ویندوز جلو و عقب، آینه‌ها با تنظیم الکتریکی و گرم کن و... اشاره کرد.

سیستم‌های ایمنی این خودرو نیز شامل کروز کنترل ثابت، رادار پارک عقب، دوربین عقب، ای بی اس، ای بی بی دی، دستیار ترمز، پایداری الکترونیکی، ترمز اضطراری، ترمز پارک اتوماتیک، دستیار حرکت در سریالایی، ایزوفیکس، ایربگ و... قابل اشاره هستند. گفتنی است برخی از این امکانات فقط در حالت آپشن ارائه می‌شوند.

«NAT» نام محصولی از فاو بسترن یا بستینون است که در رده MPV الکتریکی این کمپانی قرار می‌گیرد. این خودرو با مدل ۲۰۲۱ در بازار چین ۲۲۶۰۰ تا ۲۳۵۳۰ دلار قیمت دارد و از منظر ابعاد برابر با ۴۴۵۰ میلی‌متر در طول، ۱۸۴۰ میلی‌متر در عرض و ۱۶۸۰ میلی‌متر در ارتفاع توسعه یافته، فاصله بین محورهای آن نیز برابر با ۲۸۵۰ میلی‌متر و همچنین وزن خالص نیز برابر با ۱۷۰۰ کیلوگرم محاسبه شده است. کابین طراحی ساده و در عین حال قابل قبولی دارد. بیشتر قسمت‌ها از مواد دارای بافت سخت تولید شده است. از امکانات این بخش می‌توان به سیستم تهویه، استارت دکمه‌ای، نمایشگر دیجیتال

تجاری‌سازان در بهار ۱۴۰۰ چه کردند؟

روند متفاوت عرضه و تقاضا برای خودروهای باری و مسافری

بیشترین میزان افزایش تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته مختص کامیون، کامیونت و کشنده بوده که از ۱۰۲۵ دستگاه به ۱۷۵۵ دستگاه رسیده است



تولید بیش از ۱۵ هزار وانت در سه ماه نخست سال

وانت‌ها نیز به‌عنوان کوچک‌ترین خودروهای باری کشور گرچه طی این مدت با افزایش تولید همراه نبوده‌اند، اما کاهش تولید آن‌ها نیز چندان چشمگیر نبوده و می‌توان گفت تولیدکنندگان این خودروها تقریباً بدون تغییر به کار خود ادامه داده‌اند. میزان تولید وانت‌های داخلی در مدت مذکور سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته تنها یک دستگاه کاهش داشته است. در سه‌ماهه نخست سال گذشته ۱۵ هزار ۹۴۳ دستگاه وانت تولید شد و در سال جاری هم این رقم به ۱۵ هزار ۹۴۲ دستگاه رسید. گرچه این خودروها را می‌توان یکی از پرتقاضاترین محصولات تجاری کشور دانست اما گزارش‌های منتشرشده نشان از آن دارد که تولیدکنندگان این بخش همچنان توجهی به کیفیت این خودروها ندارند و تولید خود را کماکان با شرایط گذشته ادامه می‌دهند.

طی سه‌ماهه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ترتیب کامیون‌ها (کامیون، کامیونت و کشنده)، کمباین (ماشین‌های برداشت محصولات دانه‌دار کشاورزی) و انواع سواری رشد ۶۵ تا ۷۱ درصد داشته، اما تولید وانت‌ها یک دستگاه کمتر شده؛ این در حالی است که اتوبوس، مینی‌بوس و ون ۱۰ درصد و تراکتور ۱۱ درصد کاهش تولید را تجربه کرده‌اند

افزایش سرمایه ایران خودرو دیزل از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها؛ به‌زودی



«مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو ضمن اشاره به عملکرد سال گذشته ایران خودرو دیزل، شناورسازی قیمت محصولات این شرکت را عاملی برای سودآوری و خروج از زیان‌دهی دانست و گفت: «ایران خودرو دیزل بعد از ۶۰ سال دوباره متولد و خط اتوبوس این شرکت بعد از ۹ سال توقف احیا و تولید آن از سر گرفته شده است. محصولات این شرکت پیش از این به صورت مونتاز تولید می‌شدند اما در حال حاضر در صد بالایی از آن ساخت داخل شده و توانسته است با بهره‌مندی از توان سازندگان کشور، سهم ۵۰ درصدی بازار خودروهای تجاری را از آن خود کند.» فرشاد مقیمی تصریح کرد: «ایران خودرو دیزل توانسته است بعد از یک دهه زبان‌دهی به سود عملیاتی دست یابد که افزایش سرمایه این شرکت از طریق تجدید ارزیابی دارایی‌های آن که به‌زودی اجرایی خواهد شد، نیز عاملی در بهبود شرایط و ادامه سوددهی خواهد بود.» وی با بیان این که میزان تولیدات ایران خودرو دیزل نسبت به سال گذشته سه برابر شده است، گفت: «در سال آینده مجموعه به‌هک‌اری‌های این شرکت از میان خواهد رفت و به‌زودی شاهد صادرات محصولات این شرکت خواهیم بود.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، با اشاره به اصلاح قیمت‌گذاری محصولات ایران خودرو دیزل و شناورسازی آن طبق بهای تمام‌شده تولید، ارجحاً به حقوق مصرف‌کنندگان را خط قرمز ایران خودرو خواند و تصریح کرد: «این اقدام در چارچوب ضوابط سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان انجام شده است.» وی در پایان از توقف تولید محصول آریسان به دلیل مسائل زیست‌محیطی، به‌عنوان یکی از اقدامات مسئولانه ایران خودرو نام برد و گفت: «در حال حاضر پروژه‌های بهبود برای رسیدن به استانداردهای زیست‌محیطی اجرا می‌شود تا در ماه‌های آینده این محصول با تغییرات موتور XU7 پلاس به تولید انبوه برسد.»

«خودروسازان تجاری در سال جاری برخلاف آن چه انتظار می‌رفت، نتوانستند تولید افزایشی را به ثبت برسانند. این خودروسازان که در سال‌های



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

اخیر بیشترین تأثیر را از تحریم‌ها گرفتند اما تمام تلاش خود را به کار بسته‌اند تا بتوانند از رکود ناشی از این شرایط نجات یابند. این در حالی است که تجاری‌سازان کشور در سه ماه سال جاری موفق شدند بیشترین افزایش تولید را به ثبت برسانند. در همین راستا، به نظر می‌رسد افزایش تولید در سال جاری تنها نصیب بخش باری شده است و خودروهای مسافری از سنگین تا سبک با افت تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته مواجه شده‌اند. بر اساس آخرین گزارش در زمینه تولید خودروهای داخلی، طی سه ماه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ترتیب کامیون‌ها (کامیون، کامیونت و کشنده)، کمباین (ماشین‌های برداشت محصولات دانه‌دار کشاورزی) و انواع سواری رشد ۵۶ درصدی تا ۷۱ درصد داشته، اما تولید وانت‌ها یک دستگاه کمتر شده، این در حالی است که اتوبوس، مینی‌بوس و ون ۱۰ درصد و تراکتور ۱۱ درصد کاهش تولید را تجربه کرده‌اند.

افزایش تولید خودروهای باری سنگین و نیمه‌سنگین

تولید خودروهای باری سنگین و نیمه‌سنگین در سه‌ماه نخست سال جاری با بیشترین افزایش تولید در مقایسه با سایر بخش‌های خودروسازی همراه بوده است. به نظر می‌رسد تولید در بخش باری‌ها به‌رغم تمام مشکلاتی که در این صنعت وجود دارد، تحت تأثیر واردات مدل‌های نیمه‌سنگین قرار گرفته و خودروسازان با پیدا کردن راهی برای واردات قطعات مورد نیاز خود توانسته‌اند بخشی از تولید خود را در این زمینه احیا کنند. در این مدت بیشترین میزان افزایش تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته مختص کامیون، کامیونت و کشنده بوده که از ۱۰۲۵ دستگاه با افزایش ۷۱۲ درصدی به ۱۷۵۵ دستگاه رسیده است.

افزایش تولید برای کمباین و کاهش تولید تراکتور

بعد از خودروهای باری بیشترین افزایش تولید در سه‌ماه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته مربوط به خودروهای زراعی و کمباین‌ها بوده است. تولیدکنندگان کمباین در کشور طی این مدت موفق شده‌اند ۱۴۱ دستگاه از این خودروها را تولید کنند که این رقم در مقایسه با سه‌ماه نخست سال ۱۳۹۹ رشد ۳۸۰۲ درصدی را به همراه داشته است. در مجموع در سه ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۹، حدود ۱۰۲ دستگاه از این مدل خودروها تولید شده بود. شاید این افزایش تولید در میان کمباین‌ها را بتوان در وابستگی کمتر آن‌ها به تولیدکنندگان خارجی جست‌وجو کرد. برخلاف کمباین‌ها اما دومین کاهش تولید در بخش تراکتورها به ثبت رسیده است. میزان تولید این نوع خودرو از ۴۳۵۰ دستگاه در سه ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۹ به ۲۸۷۲ دستگاه در سه ماه نخست سال ۱۴۰۰ رسیده و کاهش ۱۱ درصدی را تجربه کرده است.



این روند سرعت بیش تری به خود بگیرد و امروز اکثر نمایشگاه‌های معروف در خیابان‌های شهید بهشتی و مطهری تهران دارای شعبه‌هایی در مناطق شمالی شهر از جمله سعادت آباد، زعفرانیه، فرماتیه و... باشند.

هر چند طی چند سال اخیر نمایشگاه‌های اتومبیل در حال کوچ یا باز کردن شعبه در مناطق شمالی تهران بوده‌اند اما اعمال محدودیت‌های بیش تر ظرف یک سال و نیم گذشته در بحث واردات و ترخیص خودرو سبب شده است



کوچ نمایشگاه‌های اتومبیل به شمالی‌ترین نقاط تهران

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

محدودیت‌های سفر، اندک رمق بازار را هم گرفت

ثبات نسبی قیمت‌ها سبب شده است خرید و فروش از حالت رکود خارج و تا حدی مثبت شود؛ اما موضوعاتی همچون محدودیت‌های سفر و ... حجم تقاضا را به شکل محسوسی کاهش داده و این موضوع به بی‌رمقی بازار در روزهای پیش رو دامن می‌زند. این در حالی است که احتمال دارد به دلیل تورم، سطح قیمت‌ها در شهریورماه با تغییرات چشمگیری همراه باشد.

در حالی که پیش‌بینی می‌شد بعد از ماه‌ها رکود از خردادماه به بعد شاهد افزایش حجم تقاضا در بازار خودرو باشیم، اما توقف روند مذاکرات برای رفع تحریم‌ها از یک سو و از طرف دیگر تصمیمات داخلی سبب شد این رونق نسبی هم به بازار بازنگردد. یکی از دلایل اصلی این موضوع تداوم وضعیت بحرانی کرونا و ممنوعیت سفر است که به طور مستقیم بر حجم تقاضای بازار خودرو تاثیر منفی دارد. هر چند

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتون)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آواته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵-۳۹۵	میتسوبی‌میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوق عقب	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایپلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک J5 ۱۸ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیا پیکنتو
برلیانس H320/330	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیا پیکنتو
رنو ساندرو استپ‌وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت‌ی دلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱.۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آواته
ام‌وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آواته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام‌وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۵۸-۴۸۵	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکنتو ۲۰۱۶	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیا پیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بستر بی ۲۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آر بیو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبی‌میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گريت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم بدکی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر / exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
کیا ریو	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم بدکی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا کروا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	اِشن‌های ایمنی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵

LEICHTLAUF

API SL

بیشتر برانید

LIQUI MOLY

10W-40

www.liqui-moly.ir

iranliquimoly



روانکار گیربکس های AMT

«گیربکس های AMT را حتی 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. در واقع 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، دریچه گاز برقی (مبدل دریچه گاز برقی)، عملگرهای برقی تعویض دنده و کلاچ گیری است هنگامی که اهرم تعویض

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 درگیر 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 دریچه گاز، کلاچ برقی اقدام به درگیر کردن مجموعه دیسک و صفحه کرده و خودرو حرکت می کند.

چالش تولید کنندگان روانکار با قیمت های غیر واقعی ادامه دارد

صادرات روغن موتور؛ همچنان جذاب تر از بازار داخل

«قیمت غیر واقعی روغن های

موتوری و ادامه تولید همراه با زبان شرکت های روانکار ساز، صادرات روغن موتور های ایرانی به کشورهای همسایه را جذاب تر می کند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» با اینکه با تصمیم ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان قیمت انواع روغن های موتور دیزلی و بنزینی ۴۱ درصد افزایش یافته اما بالا بودن قیمت تمام شده تولید در این صنعت باعث شده است همچنان شرکت های بزرگ و کوچک با چالش تامین مواد اولیه و مشکلات تولید محصول دست و پنجه نرم کنند.

از سوی دیگر تحلیلگران بازار روانکارها بر این باورند شرکت های تولید کننده برای رهایی از زیان دهی بیشتر که به واسطه قیمت گذاری اجباری برایشان به ارمغان آمده است باید نگاه ویژه تری به بازار های صادراتی کشورهای همسایه به خصوص عراق داشته باشند. اگر چه محصولات با کیفیت ایرانی جایگاه خوبی در کشورهای عراق، افغانستان، پاکستان، ارمنستان، تاجیکستان، آذربایجان، ترکیه و حتی عمان دارند اما به نظر می رسد با قیمت گذاری اخیر سازمان حمایت، شرکت ها باید بیش از پیش بر گسترش بازار های صادراتی تمرکز کنند. چرا که افزایش قیمت صورت گرفته نمی تواند جذابیت لازم را برای تولید کنندگان به همراه داشته باشد.



«صادرات به عراق با سلیقه عراقی!

فعالان بازار عراق به خوبی می دانند راننده های عراقی تمایل چندانی به استفاده از روغن موتور با گرید بالا و تعویض در کیلومتر های بیشتر را ندارند. آنها ترجیح می دهند در به روز ترین خودروها نیز از روغن موتور بنزینی سطح ۱۵ استفاده کرده اما زودتر روغن خودرو را تعویض کنند. این رفتار باعث می شود روغن موتور هر دو تا سه هزار کیلومتر یکبار تعویض شود بنابراین بازار عراق را به منطقه ای جذاب برای روغن موتور های سطح کیفی پایین ایران چه روغن های بنزینی و چه دیزلی تبدیل کرده است. با این تفصیل به نظر می رسد در ماه های آینده و با تمرکز بیشتر روانکار سازان بر صادرات به عراق، بازار داخلی روغن های با گرید پایین بار دیگر به سمت دوزخی شدن پیش برود.

«سال تولید یا تامین؟

یکی از عواملی که باعث می شود شرکت های بخش خصوصی تولید کننده روانکار ادامه سال را به سختی سپری کنند، مشکلاتی است که در زمینه تامین مواد اولیه دارند. اگر چه این مشکلات برای شرکت بزرگ نیز وجود دارد اما قدرت مالی این شرکت ها و استفاده از روغن پایه تولید خود باعث شده است کمتر از بخش خصوصی درگیر مشکلات تامین باشند.

بررسی های بازار نشان می دهند برخی شرکت های بخش خصوصی طی چندماه گذشته ۲۰ درصد به قیمت های خود اضافه کردند تا توان رقابت با شرکت های بزرگ را داشته باشند. حال با رشد

تشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	X300h	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5w40SN/5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5w40SN/5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN (سوپر رونیو)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی تمام سنتزی با عملکرد بالا-استارت نرم
در دمای سرد موتور-کاهش بهینه مصرف روغن

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

www.fuchs.ir
[fuchs.ir](https://www.instagram.com/fuchs.ir)
۰۲۱ - ۷۱۱۶۴
www.aparat.com/fuchs.ir

TITAN FORMULA SN



این خودرو ساز باواریایی، سری ۳ فیس لیفت شده با جلو پنجره جمع وجور و نسبتاً عریض (همانند پیش از فیس لیفت) به بازار می آید. مهم ترین تغییرات در فیس لیفت سری ۳ جدیدمان و طراحی LEDهای کاسه چراغ است که فرم جدیدی به خود گرفته تا چهره این سدان محبوب بامو را تهاجمی کند. باز طراحی سپر یا مجموعه ورودی های هوا درون آن نیز حس اسپرت بودن بیش تری به این سدان می بخشد. در حال حاضر تصاویری از نمای عقب این خودرو منتشر نشده، اما مهم ترین تغییرات این فیس لیفت جزئی به بخش جلو، طراحی چراغ ها و جلو پنجره محدود می شود.

حدود ۱۰ روز است در فضای مجازی و صفحات خودرویی، تصاویری از فیس لیفت بامو سری ۳ منتشر شده و از نقد های جنجالی گرفته تا تصاویر جاسوسی از قطعاتی مانند چراغ های جلو و سپر این خودرو، به مهم ترین بحث محافل خودرویی بدل شده است. اکتبر سال ۲۰۱۸ بود که نسل هفتم سری ۳ با چهره ای زیبا، رونمایی و همانند این روزها به خودرویی جنجالی بدل شد.

حال تصاویر رندر دیجیتالی و واضحی از نسخه فیس لیفت سری ۳ توسط بلاگ رسمی بامو منتشر شده که گویای همه چیز است. خوشبختانه بر خلاف سایر محصولات جدید

تصاویری از فیس لیفت بامو سری ۳

تلگرام

Telegram

جای خالی هیبریدها

حدود چهار سال است دو خودرو ساز بزرگ کشور خودرو های دارای توربوشارژ را به سید محصولات خود اضافه کردند. با اضافه شدن این مدل ها نیاز مشتریانی که در این بخش خواهان گزیننه های به روز هستند تا حدودی بر طرف شده است. اما آنچه جای خالی اش در سید محصولات خودرو سازان داخلی احساس می شود، مدل های هیبرید است و اگر محصولات هیبرید دو خودرو ساز بزرگ کشور نیز راهی بازار شود، شاهد استقبال خوبی از آن ها خواهیم بود. حال سوال این است که چرا دو خودرو ساز بزرگ کشور به عرضه هیبریدها رغبتی نشان نمی دهند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

پیش از هر چیزی باید در نظر داشت که لازم است در کشور، زیر ساخت های لازم برای تولید خودرو های هیبرید و الکتریکی فراهم شود. زیرا این مدل خودرو ها به ایستگاه های شارژ نیاز دارند تا بتوانند انرژی لازم را برای حرکت تامین کنند. با توجه به این که دو خودرو ساز بزرگ کشور طی سال های اخیر از نسخه های کانسپت هیبرید و الکتریکی خود رونمایی کرده اند، بنابراین می توان گفت توان و پتانسیل تولید این دسته از خودرو ها در کشور به واسطه نخنگن فراهم شده است. با سرمایه گذاری روی این دو مدل از خودرو می توان بازار بهتری را برای خودرو سازان داخلی پیش بینی کرد. زیرا در حال حاضر نسخه های وارداتی محدود هستند و می توان تا پیش از ورود چینی ها به این عرصه، بازار رقابتی را ایجاد کرد.

غلام پور

طراحی و تولید خودرو های هیبرید و الکتریکی برای دو خودرو ساز کشور چالشی به همراه ندارد. اما آنچه مدیران ارشد باید در نظر داشته باشند، سرمایه گذاری در این بخش و استفاده از توان نخنگان است. تنها دلیل عدم ورود دو خودرو ساز بزرگ کشور به این زمینه را می توان عدم توجه به این بازار کلان دانست.

زیبایی

Message

صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی بلبرینگ نو!

خودرو پراید مدل ۱۳۹۳ دارم و حدود سه هفته قبل پس از مراجعه به نمایندگی، بلبرینگ های چرخ های جلو را تعویض کردم. اما پس از گذشت حدود ۱۰ روز، چرخ های جلو صدای زیادی تولید می کرد. با مراجعه مجدد به نمایندگی، کارشناس فنی اعلام کرد که بلبرینگ های چرخ کیفیت پایینی دارند و دوباره باید تعویض شوند.

علی زاده- کرج

پرستش های فنی

Technical Questions

گرفتنی رگلاتور

خودرو تیا دو گانه سوز مدل ۱۳۹۵ دارم و حدود ۱۰ روز است بعد از تمام شدن سوخت گاز و

استفاده از سوخت بنزین، خودرو ویم در سرعت های بالاتر از ۵۰ یا ۶۰ کیلومتر بر ساعت کنش خوبی ندارد. یعنی فرآیند بالا رفتن سرعت به سختی انجام می شود. از طرفی موقع ترمز گیری باید پدال ترمز را دو مرتبه فشار دهم تا سرعت کاهش یابد. همچنین چند روزی است چراغ کمر بند پشت آمپر روشن می ماند و خاموش نمی شود. علت چیست؟

۴۱۷۹***۹۳۳۰

خودرو شما با دو سوخت متفاوت و با عدد اکتان های مختلف کار می کند. بنابراین باید در نظر داشته باشید که هر شش ماه یکبار تمام قطعات موتور را بررسی کنید. سیستم سوخت رسانی خودرو های دو گانه نسبت به خودرو های

مکانیک خودتانید

Self Mechanic

بررسی وضعیت چراغ روز خودرو

یکی از آپشن های پر طرفدار در خودرو های موجود در بازار، چراغ روشنایی روز است و این نوع چراغ یکی از استانداردهای الزامی برای خودرو ها در جهان محسوب می شود که در پنج سال اخیر در برخی مدل های تولید داخل نیز طراحی و تعبیه شده است.

این چراغ نیز مانند هر سیستمی دارای ضعف ها و عمر مفیدی است که با سپری شدن آن، دیگر عمل نخواهد کرد. اما گاهی



مالکان خودرو ها در برابر چنین موضوعی به دنبال دلایل آن هستند و در پاسخ باید گفت در گام نخست باید فیوز این نوع چراغ بررسی شود؛ زیرا بیش تر مواقع خرابی فیوز این مشکل را ایجاد می کند.

در گام دوم باید سیم کشی و اتصالات چراغ مورد بررسی قرار گیرد و در صورت وجود قطعی یا ایراد در سیم کشی و اتصالات، این خرابی ایجاد می شود.

در مرحله آخر نیز باید وضعیت خود چراغ بررسی شود. زیرا گاهی در صورت آبنندی نشدن کاسه چراغ، این مشکل ایجاد خواهد شد. چراغ روشنایی روز سیستمی است که به صورت اتوماتیک و با روشن شدن خودرو فعال می شود.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه «دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۵۹



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با اعمال محدودیت های سفری در روز های تعطیل آخر هفته تا چه اندازه می توان شاهد کاهش گسترش و پروس کرونا بود؟

در پاسخ به این پرسش ۶۶ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۳۴ درصد به گزینه دوم یعنی کم رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۱۴۶۰
آیا استفاده از مکمل های سوختی می تواند در کاهش خرابی موتور ناشی از پایین بودن اکتان سوخت تاثیر گذار باشد؟

۱- بله

۲- خیر

همچنین نیاز است سگک مربوط به کمر بند نیز تعویض شود.

موتور سیکلت

موتور سیکلت با جاج پالس ۱۸۰ مدل ۱۳۹۲ دارم و چند روزی است در زمان تعویض دنده ه صدای زیادی از عقب و قسمت پایینی موتور شنیده می شود. علت چیست؟

مرادیان- اصفهان

این مشکل دو علت عمده دارد. اگر تنها هنگام تعویض دنده ها چنین صدایی شنیده می شود، باید گفت که صدای تولید شده از عقب موتور به زنجیر مربوط می شود و در این حالت ممکن است زنجیر شل شده باشد. بنابراین باسفت کردن زنجیر مشکل رفع می شود. اما صدای تولید شده از قسمت پایین موتور می تواند به خرابی چرخ دنده مربوط باشد. به عبارت دیگر اگر چرخ دنده مربوطه به اصطلاح تیز کرده باشد یا ساییدگی زیادی برای آن به وجود آمده باشد، در این حالت این مشکل سبب برخورد چرخ دنده ها با یکدیگر می شود. برای رفع چنین مشکلی باید به تعمیرگاه های موتور سیکلت مراجعه کنید.

که احتمال دارد پمپ بنزین خودرو نیز معیوب شده باشد. زیرا با توجه به کارکرد خودرو و شما، ممکن است عمر مفید این قطعه الکترومکانیکی به پایان رسیده باشد و یکی از وظایف مهم پمپ بنزین تامین فشار لازم برای ارسال سوخت در دور موتور و سرعت های بالاست. بنابراین باید پمپ بنزین نیز تعویض شود. اما به اصطلاح دو پا کار کردن سیستم ترمز، به تنظیم نبودن این سیستم مربوط می شود و به عبارت دیگر وجود هوا در سیستم ترمز، منجر به عدم کارکرد صحیح آن می شود. بنابراین در این حالت باید سیستم ترمز به طور کامل هواگیری شود. همچنین اگر سیلندر ترمز اشکال داشته باشد، چنین مشکلی را به وجود می آورد و برای رفع آن باید سیلندر ترمز نیز تعویض شود. از سوی دیگر اگر هر گونه نشتی در سیستم ترمز وجود داشته باشد، می تواند در بروز این مشکل تاثیر گذار باشد. در مجموع با تعویض سیلندر ترمز، هواگیری و رفع نشتی ترمز، مشکل برطرف می شود. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت در مدار مربوطه اتصال کوتاه به وجود آمده است و این مشکل سبب ثابت باقی ماندن چراغ کمر بند در پشت آمپر می شود. برای رفع این اشکال باید مدار مربوطه بررسی شود.

تک گانه، در بازه زمانی کمتری با اشکال مواجه می شود و مشکل خودرو شما به خرابی یکی از قطعات سیستم سوخت رسانی خودرو مربوط می شود. طبق گفته های شما در زمان استفاده از سوخت بنزین، خودرویتان کنشش لازم را ندارد و در این حالت لازم است صافی بنزین را بررسی کنید. زیرا اگر این قطعه مکانیکی با توجه به ماهیت آن کثیف شده باشد، برای رفع مشکل نیاز به تعویض دارد. سوخت بنزین مورد استفاده از ذراتی برخوردار است که در بلندمدت، منجر به گرفتگی صافی بنزین می شود و بسیاری به اشتباه این صافی را به وسیله دستگاه باد تمیز و دوباره آن را روی خودرو نصب می کنند. اما این قطعه در صورت گرفتگی باید حتماً تعویض شود. اگر با تعویض صافی بنزین مشکل خودرو شما برطرف نشود، در مرحله بعدی عیب یابی باید رگلاتور سوخت بررسی شود. زیرا اگر این قطعه معیوب شده باشد، فشار لازم را برای ارسال سوخت تامین نمی کند و در این حالت خودرو به اصطلاح کم می آورد. بنابراین باید رگلاتور سوخت نیز بررسی شود. در نظر داشته باشید که تمام مراحل عیب یابی باید توسط شخص مکانیک دنبال شود. همچنین این نکته را فراموش نکنید

حفظ سلامتی خودرو با

سرویس دوره ای

با انجام به موقع سرویس های دوره ای در نمایندگی های مجاز خودروی خود را همواره در وضعیت مطلوب نگه دارید



www.isaco.ir



تاسیس ۹ کارخانه تولید باتری توسط مرسدس بنز برای برقی سازی تمام محصولات طی یک دهه آینده

برقی سازی باسرعت بنز!

گزارش

Report



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

«برقی سازی اصطلاحی است که طی چندسال اخیر به شدت پرکاربرد شده و به واسطه قوانین سفت و سخت اتحادیه اروپا، شرکت های خودروساز این منطقه در پی آن هستند. این مساله روی کار خودروسازان در دیگر نقاط جهان هم تاثیر گذاشته و آن ها را نیز به تکاپو برای تولید مدل های برقی و تغییر در تولید نوع خودروها طی یک دهه آینده واداشته است. در این میان برخی شرکت های پیشرو مانند مرسدس بنز با شتاب زیاد به سمت تولید مدل های برقی و توسعه باتری های مورد استفاده خود رفته اند.

شرکت بنز طی مدت اخیر از برخی مدل های برقی اش رونمایی کرده است. مدل هایی که دارای باتری با ظرفیت بالا هستند و آن طور که مرسدس بنز می گوید این باتری ها توسعه خواهند یافت و احتمالا با هر بار شارژ مسافت های طولانی تری را طی خواهند کرد. حالا مرسدس بنز رسماً اعلام کرده که به موازات توسعه باتری های خود تا یک دهه آینده تمام خودروهای بنز به صورت برقی تولید خواهند شد.

این تصمیم بعد از آن گرفته شد که اقبال به خودروهای الکتریکی در بین عموم مردم به ویژه در اروپا افزایش چشمگیری یافته است. اروپا به سرعت به سمت برقی سازی

خودروها حرکت می کند و بنابراین مرسدس بنز تصمیم گرفته است طی ۱۰ سال آینده تمام محصولاتش را به صورت برقی تولید کند. به عنوان بخشی از استراتژی جدید، تمام خودروهای سبک و ون های تولیدی توسط بنز از این تصمیم تبعیت خواهند کرد. مدیر مرسدس بنز با بیان این که تغییر و تحولات جدید در زمانی بسیار سریع تحقق پیدا خواهند کرد، اظهار کرد: «مرسدس بنز تصمیم گرفته است طی سال های پیش رو دست کم هشت کارخانه بزرگ در سراسر جهان برای تولید خودروهای برقی احداث کند. همچنین ۹ کارخانه نیز برای تولید باتری های برقی اختصاص داده خواهد شد.» طبق اعلام مرسدس بنز، این خودرو ساز با همکاری شرکتی اروپایی اش روی تولید خودروهای آینده متمرکز خواهد شد. بنا به اعلام کمیسیون اروپا به خودرو سازان تا سال ۲۰۳۵ باید تولید کربن دی اکسید به محدوده تقریبی صفر برسد و بر اثر الزام همین تصمیم، بسیاری از خودروسازان بزرگ اروپایی روی توسعه خودروهای برقی متمرکز شده اند.

دیگر خودروساز بزرگ آلمانی یعنی فولکس واگن نیز اعلام کرده است تا سال ۲۰۴۰ به یک خودرو ساز تمام برقی تبدیل خواهد شد.

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	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 ⁵⁴⁸ , SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ ⁵⁴⁸ , SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA» به بازار عرضه می شود	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۵ ماهه می باشد	۹,۷۵۰	۱۵,۷۵۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹,۷۵۰	۱۵,۷۵۰	
	باتری سایننا	۶۰ – ۵۵ – ۵۰ (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	۶۰ – ۶۶-۷۴	سیلد			۹,۴۸۰	۱۵,۴۸۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹,۴۸۰	۱۵,۴۸۰	

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 ویگو، آذر، سولفیان، بزئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشند	۹,۴۰۰	۱۵,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۹,۴۰۰	۱۵,۵۰۰	
	باتری سایننا	۶۰ – ۵۵ – ۵۰ (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	۶۰ – ۶۶-۷۴	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 بارکاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اوراتوس، سیپولکس و یاشا، نوپا پوشش آمپراژ ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری سایننا	۶۰ – ۵۵ – ۵۰ (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	۶۰ – ۶۶-۷۴	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۲۰۰	۱۶,۲۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نامهای VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA و SILVER به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشند	۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری سایننا	۶۰ – ۵۵ – ۵۰ (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	۶۰ – ۶۶-۷۴	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشند	۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری سایننا	۶۰ – ۵۵ – ۵۰ (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	۶۰ – ۶۶-۷۴	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (قاب کوچک)، SOL2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱,۰۰۰	۱۷,۰۰۰	



آغاز واکسیناسیون رانندگان تاکسی از دوشنبه

می‌کنند، افزود: «براساس پروتکلی که تدوین کردیم، از آنجا که افراد بالای ۶۰ سال تاکنون توسط وزارت بهداشت واکسن دریافت کردند، در فاز اول رانندگان ۵۰ تا ۶۰ سال، بعد از آن ۴۰ تا ۵۰ سال و به همین ترتیب رانندگان دیگر را برای دریافت واکسن فراخوان می‌کنیم.» وی ادامه داد: «البته مقرر شد سازمان تاکسیرانی فضا و تجهیزات فیزیکی برای تزریق واکسن را در اختیار وزارت بهداشت قرار دهد.»

ایسنا: مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران از آغاز واکسیناسیون ۲۰ هزار راننده تاکسی از دوشنبه هفته جاری خبر داد. محمدروحی گفت: «براساس جلسه‌ای که با دکتر گویا از مدیران وزارت بهداشت داشتیم، مقرر شد از روز دوشنبه فرآیند واکسیناسیون رانندگان تاکسی آغاز شود.» وی با بیان اینکه در فاز اول ۲۰ هزار راننده واکسینه می‌شوند و بعد از آن مابقی رانندگان واکسن دریافت

خبر

News



«موتوریار» شدن ۷۰ هزار موتورسوار متخلف

فارسی: مدتی است پلیس با همکاری دستگاه‌های مختلف، مجازات‌های جایگزین را به جای توقیف و انتقال به پارکینگ در نظر گرفته است. «موتوریار» که از سال گذشته آغاز به کار کرده است، ابتدا در ۱۰ نقطه تهران اجرا شد و سپس به نقاط دیگر گسترش یافت و در صورت نتیجه مطلوب، احتمالاً در شهرها و نقاط دیگر هم اجرا می‌شود.

رئیس پلیس راهور پایتخت در این مورد به گفت: «از سال گذشته طرح موتورسار را در ۱۰ نقطه به صورت پایلوت اجرا کردیم و بعد از بازخوردگیری و استقبال خوب شهروندان تعداد این نقاط را به ۶۰ نقطه تسری دادیم. بعد از اینکه در شورای شهر این طرح به تصویب رسید و شهرداری تهران حمایت خوبی از این طرح کرد و موتورسار جزو مصوبات

شورای ترافیک در سال ۱۴۰۰ قرار گرفت، ۶۰ نقطه به ۲۰۰ نقطه تبدیل شد.» سردار محمدحسین حمیدی ادامه داد: «از ابتدای اجرای طرح موتورسار در سال گذشته تاکنون حدود ۷۰ هزار موتورسیکلت که طبق ضوابط و قوانین گذشته و حال باید توقیف می‌شدند و به پارکینگ می‌رفتند، شامل این مجازات جایگزین شدند.»

دنده يك

1st gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بازار داغ خودروهای اجاره‌ای برای دور زدن حریم محدودیت کرونا بی‌مازندران...

حاضر جواب: یعنی ویروس کرونا از اصرار مردم برای ابتلا به این ویروس و گسترش آن، دچار ریزش شاخص‌هایش شده است!

همسوسو با افزایش قیمت خودروهای داخلی خودروهای وارداتی نیز این روزها افزایش قیمت را تجربه می‌کنند با این وجود کماکان امکان خرید خودروهای وارداتی با یک میلیارد تومان پول وجود دارد.

حاضر جواب: آخی... پس هنوز می‌شود با یک میلیارد تومان خودرو خارجی خرید؟ این باشد به یادگار برای روزهایی که تیتسر بزیم؛ هنوز هم با یک میلیارد تومان می‌توان خودرو داخلی خرید!

واکسیناسیون رانندگان حمل‌ونقل عمومی به احتمال زیاد از هفته آینده آغاز می‌شود.

حاضر جواب: لطفاً به احتمال کمش راهم بفرمایید؛ چون احتمالاً آن تاریخ بیشتر به کار می‌آید!

رئیس اتحادیه دارندگان اتوسرویس تعمیرگاه و کارواش خودرو تهران گفت: باتوجه به افزایش قیمت مواد شوینده، نرخ مصوب کارواش خودرو افزایش یافته است.

حاضر جواب: حالا اگر شامپو و صابونش را خودمان ببریم کارواش چی؟!

معاملات خودرو نصف شد.

حاضر جواب: اینجاست که حق ضرب‌المثل: «مورچه چیه که کله پاچه‌اش چی باشه؟» به‌طور کامل و عینی ادا می‌شود!

تولید خودروسازها از فروش سبقت گرفت!

حاضر جواب: ولی حتی این عامل ساده و واضح اقتصادی هم باعث نشد قیمت خودرو حتی اندکی کاهش یابد!

یک مقام مسئول گفت: قیمت‌بسیاری از کالاهای تولید داخل و دستمزدها به‌تازگی در حال عکس‌العمل نشان دادن به افزایش نرخ‌ها در سال‌های قبل است و با وجود کاهش نرخ ارز تا پایان سال ۱۴۰۰ همچنان شاهد افزایش قیمت‌ها خواهیم بود.

حاضر جواب: بفرمایید... این هم آب پاکی برای تا پایان سال ۱۴۰۰ روی دست کسانی که همچنان منتظر ارزانی هستند!

نایب‌رئیس کمیسیون حقوقی مجلس: قیمت خودرو نباید وابسته به نرخ ارز باشد.

حاضر جواب: ای آقا... الان ما لیموعمانی برای دیزی و خورش قیمه بخریم، می‌گویند باید صبر کنید تا قیمت روز ارز مشخص شود!

کمبود جهانی ریزتراشه‌ها عرضه خودروهای نو را محدود کرده که این موضوع باعث افزایش بی‌سابقه قیمت خودروهای دست‌دوم شده است.

حاضر جواب: یک عمر به ما که خودرو دست دوم خارجی را گران‌تر از خودرو نو خارجی، در خارج از ایران می‌خریدیم، خندیدند تا خودشان هم به همین روز گرفتار شدند!

نیاز ایران به ۱۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر اتوبان جدید

چرا بخش خصوصی در ساخت «بزرگراه» سرمایه‌گذاری نمی‌کند؟

بودجه‌ای نیاز دارد که نه دولت و نه شرکت‌های داخلی متعلق به بخش خصوصی، توانایی سرمایه‌گذاری در آن را ندارند و اگر سود حاشیه‌ای ناشی از سرمایه‌گذاری در بخش مسکن، ویلا یا زمین در کنار این پروژه نباشد، اساساً خود پروژه برای بخش خصوصی سودده نخواهد بود.



که دولت دیگر توانایی ساخت آزادراه با استفاده از منابع مالی عمومی را ندارد. این موضوع، در واقع بخشی از تصویر کلی‌تری است که با کاهش شدید سرمایه‌گذاری عمرانی در ایران توسط دولت‌ها همراه بوده است. خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها در گفت‌وگو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در این مورد گفت: «در ۲۵ ساله‌ای که از شروع سرمایه‌گذاری و مشارکت در ساخت آزادراه‌ها با ساخت آزادراه قزوین-زنجان می‌گذرد، هزینه ساخت آزادراه‌ها بیش از ۲۵۰ برابر افزایش یافته، به طوری که آزادراه شش خطه قزوین-زنجان به طول ۱۸۹ کیلومتر در ۲۵ سال گذشته با هزینه‌ای کمتر از ۲۰ میلیارد تومان و به عبارتی از قرار کیلومتری حدود ۱۰۰ میلیون تومان احداث شد ولی هم اکنون آزادراهی با همان مشخصات، با هزینه کیلومتری کمتر از ۲۵ میلیارد تومان قابل احداث نیست.»

او ادامه داد: «پروژه‌های آزادراهی در ایران اکنون بسیار گران شده‌اند و در حالی که توان مهندسی در داخل به شدت بالاست، اکنون عمده شرکت‌هایی که حتی در گرید یک به بالا قرار دارند نیز به دلایل مختلف یا نمی‌توانند یا نمی‌خواهند در این مسیر وارد شوند.» تجاتی افزود: «به‌عنوان نمونه، آزادراه تهران-شمال که پربحث‌ترین آزادراه در دست احداث در ایران است، اکنون به

۱۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر تا تکمیل حلقه ترانزیتی جاده‌ای چند روز پیش خبراله خامی، معاون وزیر راه و شهرسازی از میزان کمبود شبکه بزرگراهی کشور پرده برداشت. خامی گفت: «در حال حاضر ۲۰ هزار کیلومتر بزرگراه در کشور داریم و برای تکمیل کریدورهای بزرگراهی باید ۱۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه دیگر ساخته شود.» او ادامه داد: «پیش از انقلاب بزرگراهی در کشور نبود و فقط ۱۵۰ کیلومتر آزادراه داشتیم. البته برای دستیابی به شبکه پایدار جاده‌ای با ایمنی کامل، ضرورت دارد ۳۵ هزار کیلومتر از راه‌های شریانی کشور به بزرگراه چهار خطه تبدیل شوند.» معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: «اگر همین روند ساخت بزرگراه دنبال شود، حداکثر تا ۱۲ سال آینده بزرگراه‌های مورد نیاز کشور در مسیرهای شریانی به پایان می‌رسد و کریدورهای چهار خطه در راستای ارتقای ایمنی عبور و مرور، افزایش ظرفیت جاده‌ها و جذب بارهای ترانزیتی خواهیم داشت.»

کارنامه ناتمام و فاکتورهای بلندبالا اما چرا بزرگراه‌سازی و آزادراه‌سازی در ایران به اهداف خود نرسیده است؟ دستکم در بخش آزادراه‌سازی، می‌توان گفت هزینه ساخت هر کیلومتر آزادراه در ایران طی سال‌های اخیر به شکل قابل توجهی افزایش یافته و کار به آنجا رسیده است



محمد مهدی حاتم‌ی

m.hatami@autoworld.ir

شبکه بزرگراهی کشور به حدود ۲۰ هزار کیلومتر رسیده است اما به گفته مسئولان مربوطه تا تکمیل این شبکه (در حد ضرورت)، باید حدود ۱۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر دیگر بزرگراه ساخته شود. در حالی که هزینه ساخت بزرگراه‌ها (و همچنین آزادراه‌ها) طی سال‌های اخیر به شدت افزایش پیدا کرده است. برآوردها نشان می‌دهند هزینه احداث هر کیلومتر آزادراه در ایران طی ۲۵ سال گذشته، حدود ۲۵۰ برابر افزایش داشته و در شرایطی که نرخ متوسط عوارض اخذشده بابت تردد در آزادراه‌های ایران حدود یک پانزدهم متوسط قیمت جهانی است و نرخ بالای تورم در اقتصاد ایران هم اساساً سرمایه‌گذاری در این بخش را بی‌اثر می‌کند، بنابراین نمی‌توان انتظار حضور بخش خصوصی در تکمیل شبکه کریدورهای جاده‌ای ایران را داشت.

مدتی است تکمیل شبکه کریدورهای جاده‌ای در ایران به بن‌بست مالی برخورد کرده و این موضوع صرفاً به شبکه بزرگراهی محدود نمی‌شود و وضعیت در حوزه آزادراه‌سازی هم مشابه بزرگراه‌سازی است. احداث آزادراه‌ها در ایران از سال ۱۳۴۶ و با احداث آزادراه تهران-کرج آغاز شد. به عبارت دیگر بیش‌و کم حدود ۵۴ سال از آغاز آزادراه‌سازی در ایران می‌گذرد، این در حالی است که طول خطوط آزادراهی ساخته‌شده در ایران طی این مدت، به حدود ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر (کمتر از ۵۰ کیلومتر در هر سال) می‌رسد. با این همه، دست‌کم در یکی از اسناد بالادستی (سند توسعه چشم‌انداز سال ۱۴۰۴)، ایران باید تا ۴ سال آینده، ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه داشته باشد و این یعنی عدم تحقق حدود ۷۵ درصدی تا همین لحظه.

جدول شماره ۱۲۹۹

Cross Word

افقی

۱- نمایه جلوی راننده (در تصویر) ۲- با این دنده رانندگی آسان‌تر است ۳- پهن نیست- حرف اضافه ۴- فغندر پخته- منطقه‌ای در پاریس ویژه تست درایو ۵- محصول مشترک کرمان خودرو و هیوندای ۶- فلز سرخ- مدلی از فولکس‌واگن- تیون معروفی از اروپا ۷- شاهکار ژان ژاک روسو- کوانتومی بود که یک حرفش نیامد ۸- بزرگ‌ترین خودروساز هند- نوکر به لهجه شیرین شیرازی- خودروساز کرهای ۹- این هم خودروساز سوئدی است- حرف عطف- شهری در شرق ساری- هوکب بی آغاز ۱۰- برند خودرویی قدیمی از آمریکا- از بس هنرور بود به هم ریخت- حرف انتخاب ۱۱- کلاه بی فرجام- وانت سباز بزرگی از آمریکا- ضمیر سوم شخص جمع متصل ۱۲- روداروپایی- به هر چیز کاغذی گویند- آذری می‌گویند نیست ۱۳- معدنی- چاشنی غذا- متبرقی ۱۴- سیل در هم- خودرویی از کره جنوبی که دیگر به ایران نمی‌آید- تکرار حرف نخست ۱۵- شرکت تولیدکننده ایرگ توپوتا که در حال ورشستگی است- فرمان خودرو اگر این گونه باشد، بهتر است.

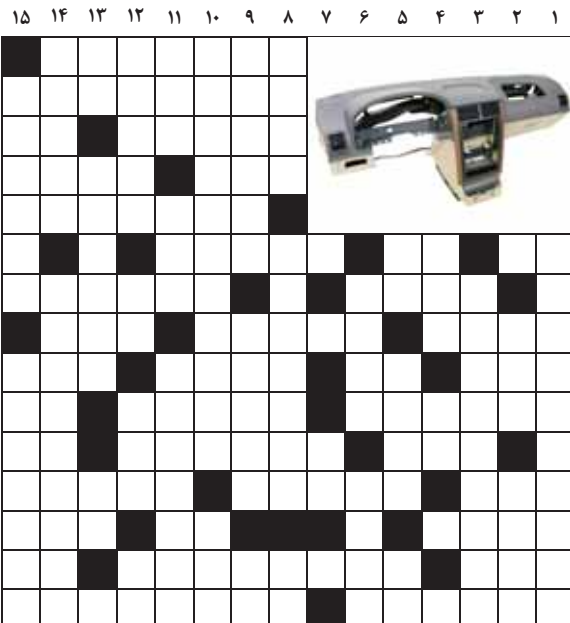
عمودی

۱- در این صنعت هم استراتژی نداریم ۲- حرف استثنا- سازمان فضانوردی آمریکا ۳- پزشک خودروها ۴- گمان بی‌فرجام- تولیدکننده معروف هلیکوپتر ۵- قدم یک- نوعی تغییر شکل دادن خودرو- شدت بی آغاز ۶- مدلی از میتسوبیشی- لیوانی که ته ندارد ۷- ضمیر دوم شخص منفصل ۸- مضاعف و دو برابر- خودرویی از انگلیس- عدد بعد از دو ۹- نام یکی از طوایف بزرگ ترک‌من- محصول قدیمی از سایپا- تکرار حرف آخر ۱۰- سوپراسپرتی از آمریکا و رقیب سرسخت موستانگ- محصولی از کامیونتر ۱۱- منسوب به بزم- بازتاب صدا- خودروساز آمریکایی و شریک فیات ایتالیا ۱۲- مایع ضد ویروس- پسوند در- خودروساز فرانسوی- تکرار حرفی است ۱۳- برهنه و عریان- نوعی ماشین چاپ- گونه و لب ۱۴- ملاقات کردن- دومین خودروساز و موتورسیکلت‌ساز هند ۱۵- اهل کرمان است- برند خودرویی مشهور کشور آمریکا.

حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۹۸





Autoworld.ir

شنبه ۲ مرداد ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۶۰

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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 ۴۱ ۲۸ اصفهان ۴۱ ۲۱ شیراز ۳۹ ۲۲ مشهد ۳۹ ۲۳ تبریز ۳۶ ۲۱ ارومیه ۳۴ ۱۸ رشت ۲۹ ۲۴ گرگان ۳۴ ۲۵ ساری ۳۲ ۲۵ شهرکرد ۳۶ ۱۵ اهواز ۵۰ ۳۳ یزد ۴۳ ۲۷ کرمان ۳۸ ۱۹ بندرعباس ۳۹ ۳۱ زاهدان ۳۹ ۲۲

بیلبورد
Billboard

جاده‌هایی که به علت کرونا بسته است

«برابر تکلیف قانونی مصوب در ستاد ملی مبارزه با کرونا، مسافرت «از» و «به» شهرهای نارنجی و قرمز ممنوع شد. بر همین اساس، از شهروندان و عموم هم‌وطنان درخواست شد که به‌مفاد این اطلاعیه توجه لازم را داشته باشند، بلکه بتوان از این طریق از شیوع بیش‌تر این بیماری منحوس جلوگیری کرد.

البته مطابق با آخرین گزارش‌ها وضعیت بسیاری از شهرها مطلوب است. اما با توجه به جهش ویروس در ۲۹ استان، این وضعیت

ناپایدار بوده و تا حد زیادی شکننده است و هر گونه جابه‌جایی، برگرزی دورهمی، تردد و تجمع می‌تواند خطرات جدی را برای عموم مردم به‌همراه داشته باشد.

در اینجا ضروری است به این نکته اشاره شود که اگرچه از زمان ورود کرونا به کشورمان بارها شاهد اخطار مسئولین امر در رابطه با وخامت اوضاع از طریق اطلاعیه‌ها بوده‌ایم و ای بسا خودمان نیز هم‌راستا با آن‌ها همدیگر را به رعایت پروتکل‌های بهداشتی دعوت کرده‌ایم، اما این حجم از تردهای بین‌شهری با فرار سیدن اعیاد مذهبی و... از تاثیر اندک این اقدامات خبر می‌دهد. این در حالی است که بسیاری از کشورها توانسته‌اند مقابل این ویروس به خوبی قد علم کنند و میزان مرگ‌ومیر را به واسطه واکسیناسیون شهر و دانش‌آشنان تا حد زیادی کاهش دهند. به هر حال به نظر می‌رسد هنوز برخی افراد در نقاط مختلف جهان به ضرورت همکاری همه‌اقتشار برای کنترل شرایط ویژه حاصل از شیوع کرونا پی نبرده‌اند. البته مسئولین ما نیز امیدوارند با برگه‌های جریمه بتوانند همانند هم‌تایان خود، اوضاع را تا حد امکان تحت کنترل داشته باشند.

حرف آخر

Test Word
نهاد
علی بیگ‌زاده
روزنامه‌نگار



فولکس برقی می‌شود

«در این آگهی که توسط آژانس تی-آر-وای در نروژ طراحی شده، به الکتریکی شدن محصولات فولکس‌واگن (در اینجا ای-آپ) اشاره شده است.

Volkswagen goes electric.
The new e-up! is here.
Inspired by Think Blue.



ترین‌ها



با این که دوج کورنت بدون سقف زیباترین خودرو کروکی جهان نیست و هیچ نوآوری خاصی در این خودرو وجود ندارد، همین مساله که تنها چهار دستگاه از این خودرو موجود است، قیمت آن را تا این حد افزایش داده و آن را به یکی از آرزوهای مجموعه‌داران بدل کرده است.

«مدل کروکی دوج کورنت یک بار در سال ۱۹۶۷ و بار دیگر در سال ۱۹۷۰ تولید شد و با گذشت زمان توانست به یکی از نادرترین خودروهای جهان بدل شود. زیرا هر بار تنها دو (در مجموع چهار) دستگاه از این خودرو تولید شده و همین مساله قیمت این خودرو بدون سقف دهه شصتی را در حراج به ۲۵۰ هزار دلار رسانده که رقم بسیار قابل توجهی است.

دوج کورنت کروکی



کیان باتری
KIAN BATTERY

کیان باتری پیش‌رو در قدرت

MILAN
CAR BATTERY INDUSTRIAL

انواع لنت ترمز و
قطعات اصطکاکی را از ما بخواهید.

جهان لنت
Jahan Lent

JAHANLENT

۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹
www.jahantormoz.com
۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲
info@jahantormoz.com