

قطعت افزایش تولید پس از تکمیل واکسیناسیون

سایه کرونا از سر صنعت خودرو کنار می‌رود

پس از تکمیل فرایند تزریق ۶۰۰ هزار دُز واکسن کووید-۱۹ به کارکنان صنایع خودرو و قطعه‌سازی، افزایش تولید در این حوزه قطعی خواهد بود. مدیریت ارشد سایپا در یک‌سال و نیم...

صفحه ۴

صادرات آزاد اما مشتری نایاب!

بی‌اقبالی کشورهای همسایه به تایرهای ۲۴-۱۲نخی

صفحه ۱۳

شاسی‌بلندهای جدید گروه بهمن
همچنان در بازار گردوخاک می‌کنند

بالاترین حاشیه قیمت در بین خودروهای داخلی

خودروهای پرطرفدار داخلی با توجه به بهای رسمی شان
در کارخانه، اکثراً حاشیه قیمت ...

صفحه ۱۰

سرپرست تیم طراحی خودرو برقی دانشکده
خودرو دانشگاه علم و صنعت:

حمایت از بخش خصوصی برای تولید محصول داخلی راه نجات صنعت خودرو

صفحات ۳ و ۲

عکس چپه‌لاریسی دارد



آمار نهادهای مختلف از تصادفات منجر به فوت در ایران، با یکدیگر همخوانی ندارند مرگ در جاده‌های ایران در سایه تناقض‌های آماری

صفحه ۱۵

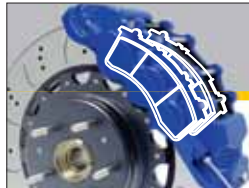
۱۲ خط و نشان کویه بام و برای سوپراسپرت‌ها

۱۳ بازار موتورسیکلت‌های برقی؛ نیازمند کمک دولتی

۷ هیوندای از راکالیفرنیا؛ خودرویی با ارزش خرید بالا

۱۴ تعهد فولکس واگن برای نصب سیستم ترمز اضطراری روی محصولاتش

۱۵ واکنش شرکت «نفت سپاهان» به مطلب دی‌پرو روزنامه «دنیای خودرو»



PARS LENT
www.PARSLENT.com

میشناسیم!

لنت‌پارس

لنت ترمز را فقط با نام



www.khuzestantire.com

برترین تولیدکننده تیوب در ایران

شرکت تولیدی شمشاد خورشید



خودرو کاملاً یکسان با نام و برند متفاوت. متأسفانه برند سایون در سال ۲۰۱۵ به کار خود پایان داده و جذب تویوتا شد. به هر حال دومین نسل این خودرو به تازگی رونمایی شده که تغییرات اساسی از نظر ظاهری در قسمت پشت داشته است. اگرچه مشخصات فنی آن تغییر چندانی نداشته و از یک پیش‌رانه ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی در آن استفاده می‌شود که ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. مدل پایه آن همچنان کمتر از ۲۸ هزار دلار است.

«حدود ۹ سال پیش پلت‌فرم توافقی بین دو خودروساز ژاپنی تویوتا و سوبارو خلق شد و هر یک آن را با نام دلخواه خود روانه بازار کرد. این چنین بود که تویوتا ۸۶ و سوبارو BRZ خودرویی کاملاً یکسان فقط با نام و برند متفاوت، متولد شدند. البته در آن سال سایون به‌عنوان برندی برای خودروهای جوان‌پسند تویوتا در آمریکا بود و در کنار لکسوس، محصولات تویوتا را برای آمریکا عرضه می‌کرد و از این رو، تویوتا ۸۶ با نام سایون FR-S نیز تولید شد، یعنی سه

«سوبارو BRZ»
جدید ۲۸ هزار
دلاری شد



فراز و نشیب فلسفه مالکیت خودرو

می‌کردند. در این شیوه‌های سنتی، خریداران (نقدی یا اقساطی) با پرداخت بهای کل خودرو، مالک دائمی آن می‌شوند و هر زمان که بخواهند، می‌توانند مالکیت آن را به دیگری واگذار کنند. به مرور بنگاه‌هایی به فکر اجاره موقت خودروها به مشتریانی افتادند که به صورت محدود خواهان استفاده از خودرو بودند. بنگاه‌های کرایه خودرو (با راننده و بدون راننده) به افراد اجازه می‌دهند تا در موعد و محدوده‌ای مشخص از خدمات‌شان بهره ببرند. از سویی در سال‌های اخیر با توسعه فناوری‌های دیجیتال اشکال جدیدی از مالکیت خودرو مطرح شده است که با در نظر گرفتن روند تکاملی مالکیت، روندی طبیعی و منطقی به نظر می‌رسد. سفرهای اشتراکی و خودروهای اشتراکی از جمله الگوهای جدید مالکیت خودرو هستند.

هر چند تا همین چند وقت پیش پیش‌بینی می‌شد با توسعه و رواج خودروهای خودروان و بسیاری از افراد لزوم مالکیت دائمی خودرو را احساس نخواهند کرد و احتمالاً افراد کمتری تمایل به خرید دائمی یک خودرو از خود نشان خواهند داد و به همین دلیل کاربران الگوهای جدید مالکیت در سراسر جهان افزایش پیدا خواهند کرد. اما بحران کرونا (دستکم فعلاً) همه معادلات را به هم ریخت و به باور برخی کارشناسان این پاندمی می‌تواند نظر افراد را درباره لزوم برخورداری از یک وسیله نقلیه شخصی تغییر دهد و بار دیگر همه را به داشتن وسیله نقلیه امن و ایمنی (که دیگران را سوار نمی‌کند) متقاعد کرده باشد. در این صورت می‌توان پیش‌بینی کرد خودروهای شخصی مدت طولانی‌تری در جمع ما حضور خواهند داشت.

زمانی که نخستین تولیدکنندگان خودرو کارگاه‌های کوچک خود مشغول آزمون و خطا و ساختن جایگزین‌های مکانیکی

برای چهارپایان بودند و مشتری آن‌ها را اثر و تمندان و طبقه مرفه تشکیل می‌دادند، احتمالاً فکرش را هم نمی‌کردند کمتر از نیم قرن بازار بزرگی برای این وسیله جدید حمل و نقل به وجود خواهد آمد و کارخانه‌ها به تولید انبوه آن‌ها خواهند پرداخت.

تولید انبوه خودرو چند تحول اساسی ایجاد کرد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به متنوع‌سازی و عرضه مدل‌های مختلف به منظور جلب مشتریانی از اقشار مختلف جامعه اشاره کرد. بیشتر برندهای خودروسازی در نیمه دوم قرن بیستم محصولات را برای طبقات فرودست جامعه نیز در نظر گرفتند. با توسعه شیوه‌های تولید و عرضه هر چه بیشتر محصولات در بازار و روی کار آمدن برندهای جدید، خودروسازان چاره‌ای جز در نظر گرفتن روش‌هایی برای تسهیل مالکیت خودروها نداشتند.

فروش اقساطی یا لیزینگ یکی از پرطرفدارترین شیوه‌های خرید برای علاقه‌مندان به مالکیت خودرو در سراسر جهان است. به این ترتیب خودروسازان و نمایندگی‌های فروش آن‌ها با در نظر گرفتن شرایطی خاص برای پرداخت قسطی از سوی مشتریان، احتمال صاحب خودرو شدن را برای افرادی که امکان پرداخت یکجای بهای محصول را نداشتند، فراهم



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

سرپرست تیم طراحی خودرو برقی دانشکده خودرو دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با حمایت از بخش خصوصی برای تولید محصول

همه از خصوصی‌سازی خودروسازان دولتی ناامید شده‌اند، پس بهتر است مثل FAW چین صد درصد دولتی شوند تا وزارت صمت در مقابل تمام کار



از نظر بسیاری کارشناسان، بحث داخلی‌سازی نتوانسته است موفقیت آمیز باشد. نظر شما در این خصوص چیست؟ آیا داخلی‌سازی خودروهای قدیمی توجیه دارد؟

ممکن است نظرهای کارشناسی متفاوت باشد. باید در مورد قطعات خودرو مزیت اقتصادی داشته باشیم تا داخلی‌سازی معنادار باشد. به عنوان مثال، یک چراغ خودرو با سیستم ترمز یا فرمان باید مزیت اقتصادی برای تولیدکنندگان داشته باشد. در این صورت تولیدکننده می‌تواند در این حوزه سرمایه‌گذاری کند. اگر سرمایه‌گذاری انجام شود، باید ببینیم توان علمی در کشور وجود دارد تا تکنولوژی و در پی آن محصول را ایجاد کند یا خیر. در تمام این زنجیره، خودرو از جمله محصولاتی در کشور ماست که داخلی‌سازی قطعات آن مزیت اقتصادی دارد. هر قطعه خودرو، بین ۵۰ هزار تا ۱۰۰ هزار عدد در سال تولید دارد. چنین محصولی، قطعه اقتصادی است و صرفه تولید دارد. این که گفته می‌شود تولید قطعات خودرو در ایران صرفه اقتصادی ندارد، درست نیست. البته باید برای هر یک از این قطعات، طرح کسب و کار تجاری نوشته شود. یعنی سرمایه‌گذاری ثابت، سرمایه در گردش، میزان فروش و جریان نقدینگی را مشخص کنیم. سرمایه‌گذاری که قصد داشته باشد محصولی را در کشور تولید کند، با تیراژ سالانه ۲۰ هزار دستگاه هم به صرفه اقتصادی می‌رسد. خودرو موضوعی است که اگر بازار را برای سرمایه‌گذاران ایجاد کنیم، تمام قطعات آن صرفه اقتصادی دارند. مگر قطعات خاصی مانند چیپ‌های الکترونیک و سنسورها که نیاز به سرمایه ثابت بالایی دارند، ممکن است صرفه اقتصادی نداشته باشند. در سطح قطعات و سیستم‌ها صرفه اقتصادی وجود دارد.

چه چیزی باعث شده است نتوانیم بهره‌برداری مناسبی از توانمندی‌های داخلی داشته باشیم؟

در این خصوص باید مدیریت کلان هم داشته باشیم که متأسفانه حلقه مفقوده است؛

صنعت خودرو طی سال‌های اخیر و همزمان با افزایش تحریم‌ها و قطع ارتباط با خارجی‌ها سعی در داخلی‌سازی و کمتر

کردن وابستگی خود به خارجی‌ها کرده است. برخی کارشناسان معتقدند؛ در بحث داخلی‌سازی نتوانستیم موفق عمل کنیم و اصولاً اقتصادی نیست که برای تولید هر قطعه‌ای اقدام کنیم. برخی دیگر اما معتقدند؛ داخلی‌سازی جوابگو خواهد بود به این شرط که مدیریت صحیحی در کلان صنعت خودرو وجود داشته باشد تا بتوان همه خودروسازان را به سمت استفاده از پلت‌فرم و قوای محرکه مشترک سوق داد. در هر صورت افزایش تیراژ سبب اقتصادی شدن تولید قطعات خواهد شد. در خصوص وضعیت تولید در صنعت خودرو و مقایسه آن با شرایط تولید در خارج از کشور با ابوالفضل خلغالی، سرپرست تیم طراحی خودرو برقی دانشکده خودرو دانشگاه علم و صنعت به گفت‌وگو پرداختیم.

وضعیت صنعت خودرو طی سال‌های اخیر به‌ویژه با تحریم‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

صنعت خودرو یک دوره تحریمی را پشت سر گذاشته و این موضوع همچنان گریبانگیر این صنعت است. در مورد صنعت خودرو با توجه به سال‌های تجربه‌ای که در صنعت قطعه و خودرو داشته‌ایم، می‌توانیم بگوییم این تجارب نتوانسته‌اند کمک حال این صنعت باشند تا فاصله‌ها و گپ‌هایی را که به‌واسطه تحریم در بخش‌های مختلف به‌وجود آمده، با توان داخلی مدیریت کنیم و تا حدودی حل شود. امیدوارم دولت جدید هم با توجه به این که رویکرد رئیس‌جمهور تأکید بر توانمندی‌های داخلی است، باعث شود توان داخل بیش از گذشته تقویت شود و محصولات کاملاً ایرانی را داشته باشیم.



Flow Technology max
روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

1

www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com

نفت یارس

**با آلودگی خیال
ترمز کن
آسیالنت**

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

Asia Lent
آسیالنت

جدیدتری نیوا تراول نیز وجود دارد که خودرویی کاملاً متفاوت و بر اساس شورولت نیوا تولید شده است. به‌روزرسانی‌های نیوا برانتو برای سال ۲۰۲۱ شامل کابین ار‌تقا یافته است که در نیوا لچند ۲۰۲۰ دیده بودیم. داشبورد این خودرو همچنان شبیه محصولات دهه ۸۰ میلادی است اما از پشت آمپرهای جدید، صندلی‌های راحت‌تر و گرم‌شونده، سیستم تهویه مطبوع جدید و چراغ‌های کابین مدرن‌تری استفاده شده. این شرکت روسی مدعی است نیوا برانتوی به‌روز از نظر صدا، لرزش و ایزو لاسیون بهبود یافته است.

«این کمپانی جان‌سخت بدون آنکه نیاز ببیند خودروهای خود را پیشرفت خاصی دهد، همچنان از شاسی متعلق به سال ۱۹۷۷ برای تولید نیوا برونتو سال ۲۰۲۱ استفاده کرده و پیش‌فروش آن را به تازگی آغاز کرده است. قطعه‌ها به‌نام نیوا آشنا هستیم زیرا این خودرو از سال ۱۹۷۷ تاکنون و با برخی تغییرات ملایم تولید می‌شود. نیوا برانتو ابتدا به عنوان یک پکیج تیونینگ افترمارکتی در دسترس بود اما اکنون این شرکت را خریداری کرد. هر دو مدل نیوا و نیوا برانتو بر پایه یک شاسی قدیمی بنا شده‌اند اما مدل



«لادا» هنوز زنده‌است!



«دنیای خودرو» مطرح کرد:

سول داخلی؛ راه نجات صنعت خودرو

های آن‌ها پاسخگو باشد

و این تولیدکنندگان بین بخش خصوصی و دولتی سرگرداند، درحالی‌که دولت باید در مقابل تمام عملکردهای خودروسازی پاسخگو باشد، نظارت جدی بر عملکرد آن‌ها داشته باشد، رانت و فساد را در خودروسازی ما ریشه‌کن کرده و مدیریت درستی بر آن حاکم کند. در صورت رفع این موانع می‌توانیم به آینده امیدوار باشیم، چراکه به لحاظ فناوری و دانش فنی قابلیت‌های بسیار خوبی در کشور در اختیار داریم.

خودروسازان بخش خصوصی هم سال‌ها فعالیت کرده‌اند، اما نتوانسته‌اند پیشرفتی داشته باشند. دلیل عدم موفقیت این بخش را چه می‌دانید؟ می‌بینیم که بخش خصوصی هم قالباً مونتاژ کار بوده و کمتر به بحث تولیدی که شما اشاره کردید وارد شده است...

معتقد نیستم که همه چیز یک شبه متحول می‌شود، اما راه درست این است که به سمت تقویت خصوصی‌سازان حرکت کنیم. این اتفاقات به سیاست‌گذاری‌های کلان نیاز دارد. مثلاً یک شرکت خصوصی، قصد دارد قطعات یک محصول خود را داخلی‌سازی کند، اما چالش‌هایی در این زمینه به وجود می‌آید. بخشی از چالش‌ها این است که سالانه ۲۰ هزار دستگاه از این خودرو به فروش می‌رسد و سرمایه‌گذاری و تولید این قطعه برای قطعه‌سازان صرفه اقتصادی ندارد. اگر قصد داریم در داخل کشور بخش خصوصی را تقویت کنیم، باید به سمت سیاست‌گذاری‌های کلان برویم، به‌طوری‌که بتوانیم قطعات و پلت‌فرم‌های مشترک را افزایش دهیم. به عنوان مثال، در چین یک موتور چهار سیلندر میتسوبیشی، محصول مشترک اکثر تولیدکنندگان موتور در این کشور است و هر یک از تولیدکنندگان تغییراتی در این موتور اعمال کرده‌اند، اما در نهایت از محصول مشترکی استفاده می‌کنند. این بدان معناست که تولیدکننده پیستون و... برای تمام این موتورها قطعه مشترک یا تیراژ بالا تولید می‌کند. توانمندی در کشور ما بالاست، اما مدیریت آن ضعیف است. برای تولید هر قطعه، تولیدکنندگان بسیاری وجود دارند، اما باید یک مدیریت مشخص در این بخش وجود داشته باشد. باید مدیریتی داشته باشیم تا بتواند دانش فنی موجود در کشور را به مزیت اقتصادی تبدیل کند. باید محصولاتی را که در داخل تولید می‌شوند، مدیریت کنیم و قطعات و پلت‌فرم‌های مشترک تولید کنیم. شرکت‌های خصوصی را باید حمایت و قطعه‌سازان را ساماندهی و تقویت کنیم تا به زنجیره جهانی وصل شوند.

مدیریتی که بتواند اشتراک را در محصولات خودرویی ما افزایش دهد و راهبری کند تا به پلت‌فرم‌های مشترک دست یابیم. اگر سرمایه‌گذار روی قطعه‌ای سرمایه‌گذاری می‌کند، باید بتواند برای تمام خودروسازان تولید کند و به تیراژ اقتصادی دست پیدا کند و بازارهای صادراتی را هم در اختیار بگیرد. این مدیریت است که می‌تواند در اقتصادی شدن سرمایه‌گذاری‌ها تأثیر داشته باشد. برای دستیابی به چنین مدیریتی، سازمان گسترش و نوسازی و وزارت صمت نقش پررنگی دارند. اما متأسفانه در هشت سال گذشته اعتقادی به این موضوع وجود نداشت و تصور نمی‌شد که در این حوزه بتوان به کسب‌وکار اقتصادی رسید. اگر مسأله اقتصادی بودن سرمایه‌گذاری در این حوزه را حل و سرمایه‌گذاران را جذب کنیم، مطمئناً از لحاظ دانش فنی هیچ مشکلی در زمینه داخلی‌سازی قطعات خودرو وجود ندارد.

چه تفاوتی به لحاظ تولید خودرو در ایران و سایر کشورها وجود دارد؟ به‌طور کلی چه مشکلات ریشه‌ای در مقایسه با کشورهای صاحب تکنولوژی در خصوص تولید خودرو وجود دارد؟

مهم‌ترین تفاوت در ساختار مدیریتی است. اگر در آلمان، فرانسه، چین چند خودروساز مطرح وجود دارد، به این دلیل است ساختار مدیریتی متفاوتی دارند. ساختار مدیریت دولتی خودروسازی‌های ما با زمینه‌های رانت و فساد همراه است که باعث می‌شود توسعه‌ای مشابه کشورهای دیگر را نداشته باشیم. از این رو، باید خودروسازان خصوصی را حمایت کنیم که محصولات ایرانی را توسعه دهند. این تنها راهی است که برای نجات صنعت خودرو می‌شناسم. سایر راهکارها درمان و مسکن‌هایی موقت هستند. باید موانع کسب‌وکار را از جلوی راه خودروسازان خصوصی برداریم تا بتوانند محصولات تمام ایرانی را توسعه دهند. در حال حاضر خودروسازانی در بخش خصوصی وجود دارند که تمایل به تولید خودرو ملی دارند، اما هزاران مانع کسب‌وکار جلوی پای آن‌هاست. اگر قرار است خودروساز دولتی پیشرفت کند، تنها راه این است که صدرصد دولتی شوند. اما خودروسازان ما حکم شتر مرغ را پیدا کرده‌اند، نه خصوصی هستند و نه دولتی. این خودروسازان به هزار دلیل کاملاً خصوصی نمی‌شوند و همه از خصوصی‌سازی آن‌ها ناامید شده‌اند پس باید صد درصد دولتی شوند، به این معنا که وزارت صمت در مقابل تمام کارهای خودروسازی پاسخگو باشد؛ مانند FAW در چین. در حال حاضر مشکلات این خودروسازان دولتی را هیچ‌اگر نمی‌پذیرد



پیش پرداخت مناسب
اقساط تا ۶ ماه
تحويل فوری

مدیران خودرو



X55

ARRIZO 6

مدیران خودرو... ایده آل



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

official.mvm
www.mvmco.ir

جهت اطلاع از اطلاعات تماس سایر نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا که متدراج در طرح را اسکن نمایید.



شرکت در اروپا به دنبال تولید نسخه شش نفره از این خودرو برای سرویس‌های اشتراک سواری است. ایده کلی تولید خودرویی است که آماده حمل تعداد زیادی از مشتریان اوبر یا لفت باشد. ID Buzz صندلی‌های جداگانه با نمايشگرى در جلوى آن‌ها خواهد داشت و اطلاعات سفر را به مسافران نمايش خواهد داد. ID Buzz در سال ۲۰۲۴ روانه بازار آمریكا خواهد شد. نسخه آمریکایی این خودرو يك ون خانوادگى سنتى‌تر با جای کافی برای ۴ سرنشین در عقب خواهد بود. دو صندلى عقبی روبه‌روى هم قرار دارند درحالى‌که دو صندلى ديگر به سمت عقب خودرو قرار خواهند گرفت.

فولکس واگن می‌خواهد مطمئن شود ID Buzz خودرویی برای تمام سلاقی است. این خودرو ساز آلمانی می‌گوید سه نسخه اولیه از ون الکتریکی ID Buzz در دسترس خواهد بود و هر یک از آن‌ها بخش متفاوتی از بازار را هدف خواهند گرفت. هدف این شرکت تولید یک ون الکتریکی کاربردی برای آینده است زیرا زمین‌ها به دنبال ورود به پارادایم بعدی صنعت خودرو هستند. اگر فولکس واگن روند خود را به خوبی پیش ببرد ID Buzz یکج و وسایل شمارا جلوی خانه تحویل داده و خانواده را به سفر و گشت‌وگذار خواهد برد. فولکس واگن ID Buzz اولین و پیشروترین ون جادار برای حمل افراد محسوب می‌شود. این



بازگشت به آینده با «فولکس واگن ID Buzz»

قطعت افزایش تولید پس از تکمیل واکسیناسیون

سایه کرونا از سر صنعت خودرو کنار می‌رود

پس از تکمیل فرایند تزریق ۶۰۰ هزار دُز واکسن کووید-۱۹ به کارکنان صنایع خودرو و قطعه‌سازی، افزایش تولید در این حوزه قطعی خواهد بود



واکسیناسیون ۶۰۰ هزار نفر از کارگران صنایع خودرو و قطعه‌سازی

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا نیز در این خصوص گفت: «وزارت بهداشت و درمان، برای گام اول واکسیناسیون کارگران صنایع خودرو و قطعه‌سازی کشور، ۲۰۰ هزار دُز واکسن اختصاص داد.» سلیمانی در دومین روز از واکسیناسیون کارگران و کارکنان صنایع خودرو و قطعه‌سازی کشور در خصوص نحوه تخصیص واکسن به خط مقدم تولید اظهار کرد: «طبق تفاهم نامه منعقدشده با وزارت بهداشت و درمان قرار است تا ۶۰۰ هزار دُز واکسن به حوزه صنعت خودرو اختصاص پیدا کند تا کارگران صنایع خودرو و قطعه‌سازی بدون دغدغه فعالیت کنند.» وی با بیان این که کارگران خط تولید خودرو و قطعه‌سازی کشور، سربازان خط مقدم تولید هستند و واکسیناسیون این عزیزان ضرورت داشت، افزود: «همه فعالان این عرصه واکسن خواهند شد و براین اساس در گام اول وزارت بهداشت و درمان ۲۰۰ هزار دُز تخصیص داده که به‌مساران زمینه‌ای و کارگران خطوط تولید برای دریافت واکسن در اولویت قرار گرفتند.» وی تصریح کرد: «با واکسیناسیون کامل فعالان این عرصه، نگرانی‌های روحی و روانی کارگران از لحاظ شیوع ویروس کرونا، کاهش پیدا خواهد کرد و فعالیت‌ها با شرایط بهتری دنبال خواهد شد.»

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با تأکید بر این که شیوع ویروس کرونا بر فرآیند تولید خودرو اثر گذاشت و اجازه نداد تولید بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته جلو برود، گفت: «در ابتدای شیوع ویروس کرونا، تولید خودرو با یک فاصله زمانی شروع شد تا نسبت به فاصله‌گذاری اجتماعی بین کارگران خطوط تولید اقدام شود. از این رو، با تغییر و بازنگری فرآیند تولید و تأمین و تدارک ماسک و محلول‌های ضدعفونی‌کننده، تولید خودرو آغاز شد.» وی افزود: «از ابتدای شیوع ویروس کرونا تاکنون یک‌هزار و ۴۰۰ نفر مبتلا شدند و در حال حاضر ۱۲۰ نفر در قرنطینه به سر می‌برند که به‌زودی به خانواده سایپا برمی‌گردند.» وی با بیان این که پس از تکمیل فرایند واکسیناسیون فعالان صنعت خودرو، تولید افزایش پیدا خواهد کرد، اظهار کرد: «از این پس سربازان خط مقدم تولید، با خیال راحت ادامه خدمت می‌دهند و امیدواریم دُز مورد نیاز برای واکسیناسیون کامل فعالان صنعت خودرو و قطعه‌سازی از سوی وزارت بهداشت و درمان تأمین شود.»

گذشته اقدامات ارزشمندی در زمینه رعایت پروتکل‌های بهداشتی داشت و علاوه بر آن در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود، میزان قابل توجهی ماسک و مواد ضدعفونی‌کننده تولید کرد و کاملاً رایگان در اختیار کار در مان و دانشگاه‌های علوم پزشکی قرار داد که جای تقدیر دارد.»

وی افزود: «از شروع واکسیناسیون گروه‌های خاص در کشور، پیگیری‌های زیادی که از سوی مدیران ارشد گروه سایپا صورت گرفت و اعلام آمادگی کردند؛ علاوه بر واکسیناسیون پرسنل و کارگران این خودروسازی، می‌توانند سایر خودروسازان و قطعه‌سازان فعال در این صنعت را نیز پوشش دهند.» رئیسی ادامه داد: «بر اساس گزارش‌هایی که در ستاد ملی کرونا ارائه می‌شود، به دلیل رعایت پروتکل‌ها در صنایع بزرگ، تعداد کم ابتلا و فوتی در مقایسه با آمارهای جامعه، مطلوب بود. دلیل این امر، علاوه بر رعایت پروتکل‌ها، آموزش‌های خوبی بود که به پرسنل داده شد؛ به‌ویژه گروه خودروسازی سایپا که در بحث تهیه و انتشار محتوا عملکرد بسیار مطلوبی داشت.»

نویزها

مدیریت ارشد سایپا در یک‌سال و نیم گذشته علاوه بر اقداماتی که در زمینه رعایت پروتکل‌های بهداشتی و تهیه و انتشار محتوای آموزشی انجام داد، در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود، میزان قابل توجهی ماسک و مواد ضدعفونی‌کننده تولید کرد و به رایگان در اختیار کادر درمان و دانشگاه‌های علوم پزشکی قرار داد



مدیرعامل گروه سایپا در نخستین روز هفته جاری، از آغاز طرح واکسیناسیون کارکنان خطوط تولید و پشتیبانی صنعت خودرو خبر داد و گفت: «وزارت بهداشت، در میان و آموزش پزشکی در نامه‌ای گروه خودروسازی سایپا را به‌عنوان نماینده خودروسازان کشور جهت سازمандهی و مدیریت یکپارچه واکسیناسیون کووید-۱۹ در این صنعت انتخاب کرد.» سیدجواد سلیمانی با بیان این که به‌رغم اجرای سخت‌گیرانه پروتکل‌های بهداشتی از جمله فاصله‌گذاری‌های مهندسی در خطوط تولید، استفاده از ماسک، دستکش، مواد ضدعفونی‌کننده و... از ارتباط مستمر و نزدیک کارکنان این صنعت در سالن‌های مونتاژ، رنگ، پرس و... ریسک ابتلای آنان به کرونا را افزایش می‌دهد، ادامه داد: «شناسایی تعداد کارکنان فعال در بخش‌های خودرو و قطعه‌سازی، توزیع مناسب و مدیریت فرایند واکسیناسیون کارکنان تمام بخش‌های مذکور توسط گروه خودروسازی سایپا با همکاری دانشگاه علوم پزشکی ایران صورت خواهد گرفت.»

امضای تفاهم‌نامه همکاری وزارت بهداشت و سایپا بدین ترتیب و با امضای تفاهم‌نامه همکاری بین معاونت بهداشت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و گروه خودروسازی سایپا، واکسیناسیون کارگران و کارکنان صنایع خودرو و قطعه‌سازان کشور با مدیریت این گروه خودروسازی آغاز شده است. همزمان با امضای این تفاهم‌نامه علیرضا رئیسی، سخنگوی ستاد ملی مبارزه با کرونا و معاون بهداشت، وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با بیان این که سایپا یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور است که بیش از ۴۰ هزار نفر در آن به صورت مستقیم مشغول به کار هستند، اظهار کرد: «مدیریت ارشد این گروه خودروسازی در یک‌سال و نیم

پیگیری يك موضوع

Follow up

سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

دلیل افزایش نرخ مرگ‌ومیر جاده‌ها

سالانه تعداد بسیاری در اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، اما شاید ایمنی جاده‌ها و استاندارد خودروها سهم کمتری در مقابل خطای انسانی داشته باشند. هر چند استانداردهای ایمنی به‌کاررفته در خودروسازی می‌تواند در کاهش حوادث اثرگذار باشد اما در این میان نباید سهم فرهنگ رانندگی را نادیده گرفت. هر چند صنعت خودرو به‌دلیل تحریم‌ها نمی‌تواند خود را چندان باید با استانداردهای جهانی مطابقت دهد اما در این میان فرهنگ رانندگی درست نیز نقش مهمی در کاهش حوادث خواهد داشت. در ادامه سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود می‌پردازد.

دلیل افزایش میزان تلفات ناشی از تصادفات و نقش استانداردهای ایمنی خودروهای تولیدی در کشور چیست؟

پایه عمده خودروهای تولیدی در کشور برای ۲ یا ۳ دهه گذشته است که امروز بخش زیادی از تیراژ خودرو را به خود و بدون تغییر اختصاص داده‌اند. البته در هر دوره که پلتفرمی روی یک خودرو رخ می‌دهد، به طور معمول استانداردهای روز تا حد امکان در نظر گرفته شده است.

آیا نبود مراکز آزمون جاده‌ای نقش‌ی در عدم دستیابی خودروسازان به استانداردهای جهانی دارد؟

به هر حال ما آزمایشگاه‌های کامل تست تصادفات نداریم و خودروها معمولاً برای تست و به‌صورت نمونه به کشورهای دیگر ارسال می‌شوند. البته قرار است استانداردهای جهانی در طراحی‌ها لحاظ شوند مانند ابتدای دهه ۹۰ که تغییراتی روی بدنه پراید صورت گرفت یا در مورد خودروهای تولیدی ایران خودرو که بخش زیادی از مسائل مربوط به ایمنی رعایت می‌شود.

آیا نبود استانداردهای جاده موجب بروز تصادفات مرگ‌بار جاده‌ای می‌شود؟

خیر! مساله مرگ‌ومیر تا حدی به سیستم ایمنی خودرو مربوط است. برخی خودروها از ایمنی کمتری برخوردارند و بسیاری از آنها شاید برای جاده‌ها و اتوبان‌ها با سرعت بالا طراحی نشده‌اند به‌عنوان مثال در خودروهای پژو و پراید میزان سرعت باید رعایت شود. البته تاجایی که تحریم‌ها اجازه داده، خودروسازان روی سیستم ایمنی خودروها کار کرده‌اند. موضوع ایمنی فراموش نشده اما اقدامات فعلی کافی نیستند و با استانداردهای روز جهانی چندان تطابق ندارند.

زاپاس

Spare Tire

«گروه بهمن»؛ تنها خودروسازی که رتبه A موسسه اعتباری (پایا) را از وزارت صمت کسب کرد

اقتصادی یعنی مالکانی که بسته به سهم سایر مالکان در تصمیم‌گیری‌ها موثرند، توجه می‌کند. از این رو گروه بهمن بابر خودداری از مدیریت خصوصی مناسب توانسته است بر کیفیت تصمیمات اقتصادی تحت مالکیت خود تأثیر مثبت داشته باشد و در خصوص هر یک از فعالیت‌های اصلی، تولید محصولات، پشتیبانی، ایمنی کار و محیط زیست، از استانداردهای وضع شده پیروی کند.

وضعیت مالی، وضعیت کسب و کار - کمی و وضعیت کسب و کار - کیفی، در رتبه‌بندی فعال اقتصادی لحاظ می‌شوند که ارزیابی شاخص‌های کسب و کار کیفی و کمی فعالان اقتصادی به‌صورت دقیق‌تر مورد بررسی قرار می‌گیرد. یکی از شاخص‌های ارزیابی نوع شخصیت مالک اعم از حقیقی یا حقوقی در نظر گرفته شده که ارزیابی این شاخص، به صلاحیت‌ها و ترکیب مالکان اثرگذار فعال



بندی موسسه (پایا) رتبه A را نیز کسب کرد. وزارت صمت دستورالعمل شاخص‌های سامانه یکپارچه اعتبارسنجی و رتبه‌بندی اعتباری «پایا» را برای تجارت داخلی و خارجی تدوین و مرکز توسعه تجارت الکترونیکی وابسته به وزارت صمت، معدن و تجارت، برای اجرای این دستورالعمل، سامانه‌ای را طراحی کرده است. طبق این دستورالعمل، چهار حوزه کلی شامل مسئولیت‌پذیری،

گروه بهمن بعد از کسب افتخاراتی مانند خودروساز نمونه، بهره‌ورترین خودروساز، اولین خودروساز سبز، پیشرو بودن در شرکت‌های خصوصی، قرار گرفتن در میان کیفی‌ترین خودروهای تولیدی کشور، توسعه ساخت داخل محصولات، سودآوری پایدار، اخذ جوایز و نشان‌های متعدد ملی در حوزه‌های تعالی سازمانی، کیفیت، بهره‌وری، مدیریت دانش و منابع انسانی، در رتبه



خدا حافظی «مرسدس بنز» با سقف فلزی جمع‌شونده



اطلاعات و مشخصات نسل جدید مرسدس بنز SL هنوز به‌طور کامل منتشر نشده اما مدت‌هاست این خودرو فاقد ویژگی است که مرسدس بنز حدود ربع قرن پیش آن‌را محبوب کرد. منظور سقف جمع‌شونده فلزی است که از دهه ۳۰ در خودروسازی وجود داشته و سال‌ها در خودروهایی مثل فورد اسکای لاینر و هوندا CR-X نیز دیده شد اما مرسدس بنز SL مدل ۱۹۹۶ این سقف را محبوب و متداول کرد.

یک سقف جمع‌شونده فلزی امنیت یک کویه در برابر آب‌وهوای نامساعد

و سرقت را در کنار لذت بردن از هوای آزاد و نور خورشید فراهم می‌کند. تا اواخر سال ۲۰۰۰، تقریباً همه خودروسازان در حال کار روی سقف‌های فلزی جمع‌شونده برای کانورسیبل‌های خود بودند اما ۲۰ سال بعد، کانورسیبل‌هایی که هنوز به دست کراس‌اوورها گشته نشده بودند، به سقف‌های جمع‌شونده پارچهای روی آورده‌اند. مصداق بارز آن نیز مرسدس بنز است که چندی پیش مدل SLK را کنار گذاشت و حالا قصد دارد در نسل جدید SL هم از سقف پارچهای استفاده کند.

بورس همچنان روبه بالا پیشروی می‌کند

رشد بیش از ۱۵ هزار واحدی شاخص کل بورس

در دادوستدهای روز گذشته بازار سهام، شاخص کل بورس بیش از ۱۵ هزار واحد افزایش یافت. بر این اساس شاخص کل بورس با ۱۵ هزار و ۳۱۴ واحد صعود تا رقم یک میلیون و ۴۳۳ هزار واحد رشد کرد. شاخص کل با معیار هم وزن هم ۴۹۵۸ واحد افزایش یافت و رقم ۴۱۲ هزار و ۷۴۸ واحد را ثبت کرد.

معامله‌گران این بازار ۷۷۰ هزار دادوستد به ارزش ۶۷ هزار و ۱۵۵ میلیارد ریال انجام دادند. فولاد مبارکه اصفهان، پتروشیمی پارس، صنایع پتروشیمی خلیج فارس، فولاد خوزستان، گروه مپنا و سرمایه‌گذاری

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

لزوم تغییر در قوانین پذیرش بیمه اتکایی

برخی کارشناسان صنعت بیمه معتقدند شرکت‌های بیمه اتکایی در ایران چندان قوی نیستند. به نظر آن‌ها در حال حاضر دو شرکت بیمه اتکایی فعال در صنعت بیمه به تنهایی توانایی پوشش بازار اتکایی کشور را ندارند و به همین دلیل، شرکت‌های بیمه عمومی هم باید قبولی اتکایی داشته باشند. آنها می‌گویند اینکه شرکت‌های بیمه‌ای تخصصی باشند اتفاق خوبی است اما ایجاد محدودیت برای شرکت‌های جنرال نیز اقدام مناسبی نیست.

زیرانباید جلوی فعالیت شرکت‌های بیمه جنرالی را که نیروی انسانی ماهر و سرمایه خوبی دارند، گرفته شود. شرکت‌های بیمه اتکایی از یک‌سو به دلیل اینکه تخصصی هستند و رشته‌هایی را پوشش می‌دهند که از ریسک بالایی برخوردارند و از سوی دیگر چون تعهدات شرکت بالاست باید بسیار فنی و تخصصی باشند و محافظه کارانه مدیریت نشوند. البته ذکر این نکته ضروری است که سرمایه شرکت‌های بیمه‌ای باید بالا باشد و شرکت‌های کوچک با سرمایه چند صد میلیارد تومانی نمی‌توانند به تنهایی ریسک بازار را پوشش دهند و تا این شرکت‌ها به بلوغ مدیریت متهورانه و سرمایه بالا برسند شرکت‌های بیمه جنرال و عمومی باید اتکایی قبول کنند.

پیش‌بینی

بازار سهام مقاومت یک میلیون و ۴۱۰ هزار واحد را رد کرده است و به‌نظر می‌رسد مقاومت بعدی شاخص روی ۵۰ میلیون واحد باشد. این در حالیست که شهریور ماه سال جاری به دلیل شناسایی سود و سال مالی برخی شرکت‌ها در بازار عرضه بیشتر می‌شود و احتمالاً شاهد روند اصلاحی بازار باشیم. اما در مورد روند شاخص کل تا پایان سال باید گفت احتمال رسیدن شاخص به مرز دو میلیون واحد بر فرض پایین نیامدن دلار و فروش نفت زیاد است. اما باید توجه داشت برای تحلیل دقیق، شرایط مختلفی را باید در نظر گرفت که در حال حاضر روند بازار سرمایه با ابهامات سیاسی و اقتصادی زیادی در سطح داخلی و خارجی روبه‌رو است و اجازه تحلیل درست و درست را نمی‌دهد.



نماگر بیمه INSURANCE		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه البرز	۲,۶۱۸	-۳.۹۶
بیمه دی	۸,۷۳۴	-۲.۱۲
بیمه کوثر	۱۳,۱۲۴	-۳.۵۶
بیمه آسیا	۳,۰۰۵	-۲.۷۶
بیمه میهن	۳,۳۴۲	۰
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۶۳۹	۴.۱۵
بیمه حکمت صبا	۴,۱۶۹	-۰.۰۶
بیمه پاسارگاد	۶۲,۸۷۴	-۰.۰۱
بیمه معلم	۳,۷۹۱	۱.۳۶
بیمه دانا	۵,۲۷۰	-۰.۱۹
بیمه سینا	۳,۴۶۱	۲.۹۸
بیمه پارسیان	۹,۰۵۰	۰.۷۸
بیمه تعاون	۲,۸۷۵	-۲.۸۹
بیمه حافظ	۱۱,۴۷۸	۲
بیمه آرمان	۶,۵۴۲	-۰.۱۴
بیمه رازی	۱,۴۲۳	-۱.۳۲
بیمه سامان	۲۵,۵۳۰	-۱.۳۴
بیمه ما	۸,۰۰۰	-۰.۶۲
بیمه ملت	۱,۳۵۱	۱۵.۹۷
بیمه تجارت نو	۱۳,۷۱۳	۰.۴
بیمه نوین	۵,۴۸۲	۱.۹۵
بیمه زندگی خاورمیانه	۵,۴۰۷	۰.۵
بیمه اتکایی امین	۵۰,۰۱۷	۰
بیمه کارآفرین	۳,۸۷۹	۰
بیمه زندگی باران	۴,۲۳۴	۰

مقایسه VS

مجتمع فولاد خراسان در مقابل «تاتا استیل» هند

قیمت هر سهم شرکت شرکت «مجتمع فولاد خراسان» در برابر قیمت سهم شرکت «تاتا استیل» هند، ۲ هزار و ۴۷۵ تومان در مقابل ۳۰ هزار تومان است.

شرکت مجتمع فولاد خراسان که با نماد «فخاس» در بورس تهران حضور دارد، یکی از شرکت‌های بزرگ تولیدکننده فولاد در ایران است. این شرکت، از ۱۸ واحد مختلف تشکیل شده که ۵ واحد گندله‌سازی، احیای مستقیم، ذوب، ریخته‌گری و نورد از جمله واحدهای اصلی آن و دیگر واحدهای عنوان واحدهای پشتیبانی این شرکت به فعالیت مشغول هستند. در مقابل، شرکت فولادسازی «تاتا استیل» (Tata Steel) قرار دارد که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های تولید فولاد در هند محسوب می‌شود. این شرکت، همچنین دوازدهمین شرکت بزرگ تولید فولاد در جهان است. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۹۳.۶ روپیه هند (معادل ۱.۲ دلار یا حدود ۳۰ هزار تومان) رسید.

امار معاملات



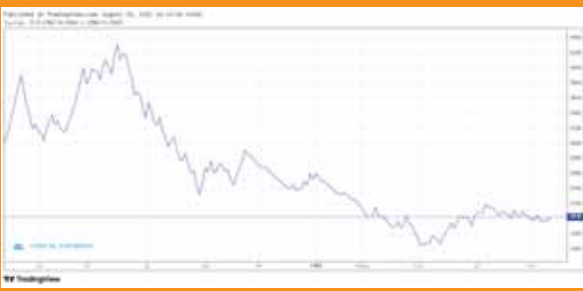
کدال‌نگر

شرکت «کیا مهستان»، زیرمجموعه گروه بهمن در دوره ۶ ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه به ازای هر سهم ۱۷,۶۸۰ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۹,۴۷ درصد کاهش داشته است.

در مجمع عمومی عادی به‌طور فوق‌العاده دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۰ «بیمه کارآفرین»، اعضای هیات‌مدیره این بیمه انتخاب شدند.

«تایدواتر خاورمیانه» اعلام کرد نماد معاملاتی شرکت سرمایه‌گذاری افتخار سهام روز یکشنبه ۱۷ مرداد برای اولین بار در تابلوی زرد بازار پایه فرابورس ایران مورد گشایش قرار گرفت و معامله شد.

نمودار تحلیل تکنیکالی نماد «خودرو»



نمودار تکنیکالی ایران خودرو نشان‌دهنده آن است که نماد خودرو بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه سال ۹۹ در قیمت ۷۵۰ تومان و بعد از افزایش سرمایه خود، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

۱,۲۰۰

میلیارد تومان

مجوز افزایش سرمایه

براساس شفاف‌سازی «سرمایه‌گذاری رنا»، حسابرس و بازرس قانونی نسبت به گزارش توجیهی هیات‌مدیره در خصوص افزایش سرمایه اظهار نظر و با آن موافقت کرد. بر این اساس، افزایش سرمایه نماد «رنا» از مبلغ ۷۹۶ به ۱۲۰۰ میلیارد تومان و از محل سود انباشته به منظور اصلاح ساختار مالی شرکت و حفظ و ارتقای جایگاه شرکت در بازار سرمایه و همچنین سرمایه‌گذاری با هدف سودآوری انجام خواهد شد.

۲۰%

افزایش نرخ

«ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» اعلام کرد بر اساس توافق با مشتری عمده (شرکت تامین قطعات تراکتورسازی ایران) و تصویب هیات‌مدیره، نرخ‌های فروش محصولات ریخته‌چدنی فروش رفته این شرکت به مشتری فوق‌الذکر از اول تیرماه، به‌طور میانگین ۲۰ درصد افزایش یافته است.



تحقق سود

«ریل سیر کوثر» در ۳ ماهه منتهی به خرداد برای هر سهم ۵۰ ریال سود محقق کرد که نسبت به مدت مشابه قبل افت شدید ۸۶ درصدی داشته است. سود ناخالص نماد «حسیر» در این مدت به ۷ میلیارد تومان و سود خالص این شرکت به ۳ میلیارد تومان رسید.



افزایش سود

شرکت «پویا همگام»، زیرمجموعه «خبهمن» در دوره ۶ ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه به ازای هر سهم ۱۴۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۴۶.۶۷ درصد افزایش داشته است. البته سود خالص این شرکت در این دوره بالغ بر ۱۵ میلیارد تومان بوده است.



کرده بود که می‌خواهد نخستین زنی باشد که در هر هفت قاره روی زمین مسابقه می‌دهد. تا اینجای کار بینکر هوف با این مأموریت که آن را «پروژه تور رالی جهانی ۳۶۵» نامیده مسافت ۲۲ هزار و ۱۸۶ کیلومتر را در اطراف جهان پیموده و اگر بتواند آن را به پایان برساند، نام او و پورشه کلاسیکی که با آن این چالش را بر گزار کرده، برای همیشه در تاریخ مسابقات اتومبیلرانی باقی خواهد ماند.

رئی بینکر هوف و تیم مسابقه او به نام والکری تأیید کرده‌اند که زمستان سال جاری به قطب جنوب خواهند رفت تا مأموریت خود را در خصوص مسابقه در هر هفت قاره تا پیش از پایان سال ۲۰۲۱ به انجام برسانند. با سفر به قطب و پیمودن مسیر ۵۷۳ کیلومتری با پورشه ۳۵۶۱۹۵۶ بینکر هوف مأموریت این تیم به پایان خواهد رسید. پیش از این بینکر هوف مالک و موسسه تیم مسابقه والکری اعلام



«بینکر هوف» و سودای پیمودن قاره هفتم

انتشار عکس‌های جدید از آخرین نسل GLC



مرسدس‌بنز در حال انجام اقدامات نهایی برای رونمایی از نسل جدید GLC است و جدیدترین عکس‌هایی که با پاراتزی‌های عالم خودرو سازی از این خودرو منتشر کرده‌اند جزئیات بیش‌تری را از این شاسی‌بلند گران‌قیمت در اختیار ما قرار داده است.

نخستین‌باری که با پاراتزی‌ها موفق به شکار تصاویری از GLC شدند، ماه می سال ۲۰۲۰ بود. از آن زمان تاکنون تغییر و تحولات روی این خودرو ادامه داشته و حالا تصاویر نسخه‌های آزمایشی از این مدل با پوشش استتاری در حالی منتشر می‌شود که مشخصاتی توان تغییراتی را روی چراغ‌های جلو و عقب این خودرو مشاهده کرد. اخیراً یک نسخه از این خودرو با کمترین پوشش استتاری در نزدیکی کارخانه مرسدس در آلمان شکار شده است. در مقایسه با عکس‌های قبلی که از این خودرو منتشر شده می‌بینیم که مرسدس اکثر قسمت‌های اضافی و دروغین را که برای گمراه کردن ناظران به نسخه‌های قبلی در حال تست افزوده بود، از این مدل حذف کرده و در نتیجه تصویر کامل‌تری از نسخه نهایی این خودرو را در اختیارمان گذاشته است.

چگونه معرفی مدل‌های الکتریکی جدید به‌داد فورد رسیده است

امیدواری به آینده



علی منصوری

amansouri@gmail.com

«براساس گزارشی که کمپانی فورد در روزهای اخیر منتشر کرده، موجودی کم در انبارها و همچنین توقف فروش این خودرو ساز آمریکایی، سود آن را در ماه ژوئیه ۳۱،۸ درصد کاهش داده است. تنها حدود نیمی از خودرو سازانی که در ایالات متحده فعالیت می‌کنند، به‌صورت ماهانه گزارش فروش خود را منتشر می‌کنند.

اما مجموع فروش فورد در ژوئیه به ۱۲۰ هزار و ۵۳ دستگاه رسید و این یعنی فورد در فروش از تویوتا، هوندا و خودرو سازان کره‌ای همچون کیا و هیوندای عقب افتاده است. با این وجود مدیران فورد نشانه‌های مثبت فراوانی را در ارقام فروش سالانه تشخیص داده‌اند.

اندر و فریک، قائم مقام فروش فورد در ایالات متحده و کانادا در این باره گفته: «علاوه بر محصولاتی که ما در ماه ژوئیه تحویل مشتربان دادیم، ذخیره فروش ما حدود ۷۰ هزار دستگاه افزایش پیدا کرده که این غیر از ذخیره سفارش‌های مربوط به خرید دو مدل برانکو و ماوریک بوده که در حال حاضر ۱۰ برابر بیش تر از میزان مشابه در سال گذشته است.»

پیش‌تازی محصولات جدید فورد

به گفته فریک تقاضا برابر جدیدترین محصولات فورد از جمله F-150 پاور بوست، موستانگ مک-ای، برانکو و برانکو اسپرت در نرخ‌های بالاتر از فروش کلی فورد ادامه دارد.

فریک در این باره گفته «با مجموعه قدرتمند محصولات جدید؛ قیمت‌گذاری مناسب و ذخیره سفارشی بالا به خوبی این قابلیت را داریم در حالی که بحران کمبود میکرو چیپ‌ها به‌مرور رفع شود، رشد قابل ملاحظه‌ای را

مرسدس‌بنز در استرالیا نقره‌داغ می‌شود



مرسدس در استرالیا وضعیت چندان خوشایندی ندارد و سازمان ناظر حقوق مصرف کنندگان در این کشور یعنی کمیسیون رقابت و مصرف کننده استرالیا (ACCC) شکایتی را علیه این خودرو ساز آلمانی تنظیم کرده است. مرسدس‌بنز متهم است که میزان ریسک راندن خودرو با ایربگ‌های خراب تاکاتا را اندک جلوه داده است و ACCC مرسدس را متهم می‌کند که به مشتریانش گفته ادامه استفاده از خودروهایی که بیش از شش سال سن دارند «بی‌اشکال» است و انتشار فراخوان برای ایربگ‌های دارای نقص تاکاتا صرفاً اقدامی احتیاطی بوده است. به گفته ACCC در نتیجه اقدامات مرسدس مشتریان این شرکت

در معرض آسیب‌های جدی یا حتی مرگ قرار گرفته‌اند. نقص ایربگ‌های تاکاتا به یکی از بزرگ‌ترین فراخوان‌های جمع‌آوری خودرو در تاریخ خودرو سازی منجر شد و بیش از ۱۰۰ میلیون دستگاه خودرو از برندهای مختلف را در سراسر جهان درگیر خود کرد. این در حالی است که مرسدس‌بنز ادعا می‌کند در محصولات خود تنها از ایربگ‌های موسوم به «بتا» استفاده کرده و ایربگ‌هایی که بیش‌ترین احتمال خطر را برای سرنشینان داشته‌اند، ایربگ‌های آلفا بوده‌اند.

خبر

News

نقش حامیان «زیرزمینی» در ساخت مدل جدید برانکو

«با این که ضرورت تصمیم‌گیری درباره تولید یک مدل جدید فورد برانکو خیلی واضح و بدیهی به نظر می‌رسد، به‌وجود آمدن این خودرو تنها به لطف تلاش یک «تیم زیرزمینی» برای بازگرداندن این شاسی‌بلند محقق شده است. مارک گروبر، مدیر برند برانکو در گفت‌وگو با نشریه «فورد اتوریته» در این باره گفت: «از زمانی که برانکو از خط تولید خارج شد، کسانی در فورد بودند که برای بازگرداندن این ماشین تلاش می‌کردند. تلاش‌های زیادی صورت گرفت و تا مراحل چشمگیری هم پیش رفت. حتی به نتیجه‌هایی مانند آن‌چه مدل U260 نامیده شد و همچنین کانسپتی به نام ۰۴ نیز رسیدند.» زمانی که فورد پلت‌فرم



جدیدی را برای شکل دادن به خودروهای شاسی‌بلند خود طراحی کرد و ساخت، مشخص شد که این سازه می‌تواند برای ساخت مدل جدید برانکو مورد استفاده قرار گیرد. حالا تمام آنچه تیم زیرزمینی حامیان برانکو باید انجام می‌داد، این بود که مدیران فورد را متقاعد به بازگرداندن این شاسی‌بلند افروزد کنند. به گفته گروبر «حالا مساله طرح پیشنهاد به‌صورتی بود که مدیران را متقاعد کند فضایی وجود دارد که ما می‌توانیم در آن دست به رقابت بسازیم و بازاری هم برای آن وجود دارد.»

بررسی قیمت مدل‌های کلاسیک برانکو نشان می‌داد که هنوز نگرش مثبتی در رابطه با این خودرو وجود دارد. همچنین بازار داغ خودروهای افروزد و شاسی‌بلند نیز برای مدیران فورد جذابیت تولید مجدد این خودرو را بیش‌تر می‌کرد. گروبر افزود: «راستش را بخواهید بازار خیلی قدرتمندی برای این خودروها وجود داشت و رقبای ما در حال رشد بودند و برای کسانی که خودرویی تا حدی متفاوت می‌خواستند گزینه‌ای وجود نداشت و در نتیجه فکر می‌کنم این‌ها چیزهایی بود که به ما اطمینان داد موقعیت خوبی برای این خودرو وجود دارد.»

است. فروش خودروهای الکتریکی فورد نسبت به دوره مشابه سال گذشته به ۵۷،۵ درصد رشد به ۹ هزار و ۱۰۳ دستگاه رسید.

براساس گزارشی که فورد منتشر کرده، در این ماه در مجموع دو هزار و ۸۵۴ دستگاه موستانگ مک-ای و چهار هزار و ۴۹۸ دستگاه پیکاپ هیبریدی F-150 پاور بوست به فروش رسیده است.

به رغم تعطیلی‌هایی که کمبود میکروچیپ‌ها به کارخانه‌های فورد تحمیل کرده و تولید فورد را در مدت سه‌ماهه دوم سال به نصف رسانده، پیکاپ هیبریدی F-150 پاور بوست بهترین آمار فروش خود را از زمان معرفی‌اش به بازار گزارش کرده است.

فروش این خودرو و هیبرید در مقایسه با ماه قبل از آن ۲۲،۴ درصد رشد داشته است. به علاوه معرفی مدل‌های شاسی‌بلند و پیکاپ جدید فروش کمپانی فورد را در مقایسه با سال قبل ۶،۷ درصد افزایش داده است.

چشم‌انداز امیدبخش

با توجه به این که مشکل میکروچیپ‌ها به‌مرور کمتر خواهد شد تاثیر این بحران از روی دوش شرکت‌هایی مانند فورد برداشته می‌شود، می‌توان انتظار داشت که در آینده نه‌چندان دور فورد بتواند از رقبای آسیایی خود پیشی بگیرد.

نکته امیدوارکننده‌ای که در گزارش فورد وجود دارد استقبال طرفداران پیکاپ‌ها از مدل‌های الکتریکی است که این مساله می‌تواند امیدها به کاهش آلودگی ناشی از سوخت فسیلی خودروهای نیمه‌سنگینی مانند پیکاپ F-150 را افزایش دهد.

این در حالی است که در ابتدای معرفی خودروهای الکتریکی همواره از سوی طرفداران آمریکایی این خودروها نوعی مقاومت در برابر خودروهای برقی وجود داشت و حالا می‌بینیم که عرضه محصولات جذاب با قیمت‌های معقول و قابل خرید می‌تواند هم مشتریان قبلی را به خرید این خودروها جذب کند و هم مشتریان برندهای دیگر را به خرید این مدل‌ها تشویق کند.



نوربالا

مدیر فروش فورد در آمریکای شمالی: با مجموعه قدرتمند محصولات جدید قیمت‌گذاری مناسب و ذخیره سفارشی بالا به خوبی این قابلیت را داریم در صورتی که بحران کمبود میکرو چیپ‌ها به‌مرور رفع شود، رشد قابل ملاحظه‌ای را تجربه کنیم

تاثیر مدل‌های الکتریکی بر رشد فروش

محصولات الکتریکی فورد در ماه ژوئیه رکورد جدیدی را در فروش از خود به‌جا گذاشت. در همین راستا واحد فروش فورد در کالیفرنیا از رشد فروش در این ایالت خبر داده

غرامت یک میلیون دلاری تسلا به کارگر سابقش

یکی از کارکنان سابق تسلا در کارخانه فرمونت، به‌خاطر آن که به لحاظ نژادی مستحمل تبعیض و سوءاستفاده شده بود یک میلیون دلار غرامت دریافت کرد.

ملوین بری، کارمند تسلا مدعی شده که شرکت نتوانسته در قبال بدرفتاری و بدزبانی‌های نژادپرستانه همکارانش با او واکنش درستی را از خود نشان دهد و مدعی شده که در گوشه و کنار این کارخانه دیوارنوشته‌ها و نگاره‌های طرفدار نازی‌ها دیده می‌شود.

بری در سال ۲۰۱۵ از کار خود را در کارخانه فورمونت تسلا آغاز کرد؛ اما زمانی که جلو سوپروایزری که به او حرف‌های نژادپرستانه می‌زد در آمد، مجبور به پذیرفتن





رنو ساندرو جدید در بازار روسیه چقدر قیمت دارد؟



◀ رنو قیمت مقرون به صرفه ترین محصولات خود در روسیه، یعنی رنو لوگان (تندر ۹۰) و رنو ساندرو را افزایش داد. این افزایش قیمت با توجه به تریم خودرو متغیر است؛ اما تمام نسخه های رنو لوگان و رنو ساندرو با افزایش قیمتی بین ۰.۱ تا ۱.۵ درصد مواجه شده اند.

تیپ Drive نیز از بین گزینه های قابل انتخاب برای دو خودرو حذف شده است. رنو همچنین قیمت زیر شاخه های دو خودرو را نیز افزایش داده است. برای مثال اکنون رنو ساندرو استپ وی در تیپ لایف با موتور بنزینی ۱.۶ لیتری افزایش قیمتی بین ۲۴ درصد افزایش یافته است.

◀ بازار خودروهای جدید روسیه در ماه جولای نسبت به سال گذشته افت فروش ۶.۵ درصدی را تجربه کرد و به ۱۳۲ هزار و ۶۴۰ دستگاه رسید. در حالی که آمار فروش از ابتدای سال تاکنون ۲۸.۴ درصد بهبود پیدا کرده و به ۹۵۳ هزار و ۷۶۰ دستگاه رسیده است، شرکت خودروسازی داخلی لادا با سهم ۲۴.۱ درصد از بازار در مقابل ۲۴.۳ درصد در سال گذشته، بهترین عملکرد را داشت و کیا جایگاه دوم را از هیوندای پس گرفت. در حالی که رنو در جایگاه چهارم باقی ماند.

اشکودا و تویوتا از فولکس واگن سبقت گرفتند؛ در حالی که همگی سهم قابل توجهی در بازار را از دست دادند. شرکت GAZ با عملکرد خوبش در جایگاه هشتم قرار گرفت. چری نیز با عملکرد عالی برای نخستین بار در بین ۱۰ برند پر فروش در بازار روسیه قرار گرفت.

در عین حال، هاوالا با سقوط یک پله ای به جایگاه یازدهم رفت. بامو و مرسدس هر سه ماه یکبار آمار فروش خود را اعلام می کنند که معمولاً هم بین ۱۰ برند پر فروش قرار می گیرند.

چینی

Chinese

چری دهمین برند پر فروش بازار روسیه شد



◀ بازار خودروهای جدید روسیه در ماه جولای نسبت به سال گذشته افت فروش ۶.۵ درصدی را تجربه کرد و به ۱۳۲ هزار و ۶۴۰ دستگاه رسید. در حالی که آمار فروش از ابتدای سال تاکنون ۲۸.۴ درصد بهبود پیدا کرده و به ۹۵۳ هزار و ۷۶۰ دستگاه رسیده است، شرکت خودروسازی داخلی لادا با سهم ۲۴.۱ درصد از بازار در مقابل ۲۴.۳ درصد در سال گذشته، بهترین عملکرد را داشت و کیا جایگاه دوم را از هیوندای پس گرفت. در حالی که رنو در جایگاه چهارم باقی ماند.

اشکودا و تویوتا از فولکس واگن سبقت گرفتند؛ در حالی که همگی سهم قابل توجهی در بازار را از دست دادند. شرکت GAZ با عملکرد خوبش در جایگاه هشتم قرار گرفت. چری نیز با عملکرد عالی برای نخستین بار در بین ۱۰ برند پر فروش در بازار روسیه قرار گرفت.

در عین حال، هاوالا با سقوط یک پله ای به جایگاه یازدهم رفت. بامو و مرسدس هر سه ماه یکبار آمار فروش خود را اعلام می کنند که معمولاً هم بین ۱۰ برند پر فروش قرار می گیرند.

تصادف

Accident

تصادف چندین خودرو تسلا در یک نقطه



◀ کاربر «ردیت» یک پست در این رسانه اجتماعی به اشتراک گذاشت که در تلاش برای کسب اطلاعات و مشاوره بود. او در ۲۵ جولای هنگام استفاده از تسلا مدل X LR پلاس ۲۰۲۰ خود با سیستم تماماً خودران در جاده نورث ساید در ایو کالیفرنیا تصادف کرد. افراد حاضر و مردم محلی به او گفتند که سه دستگاه تسلا ی دیگر نیز قبلاً در چنین مکانی تصادف کرده اند. او مجبور شد با یک یک کش تماس بگیرد و راننده یدک کش تصاویری از یک دستگاه تسلا مدل S را به او نشان داد که قبلاً در تاریخ ۳۰ ژوئیه در همان نقطه دچار حادثه شده بود.

او با هدف هشدار به تسلا به منظور تعمیر سیستم FSD خودروهای خود تصمیم گرفت این موضوع را در حساب کاربری خود اطلاع رسانی کند. او در این پست اظهار داشته که به این شرکت علاقه مند است و در نظر نداشته که این امر را به رسانه ها برساند.

مانیز تمایل داریم که مانند او فکر کنیم و به تصمیم او احترام بگذاریم. اما حقیقت این است که گزارش او مورد توجه همگان قرار گرفت.



نیاز به تغییر شکل بنیادی زیر ساخت شهرها



◀ اگر امروز زیر ساخت های لازم ایجاد نشود، شهرها آمادگی پرواز خودروهای هوایی شخصی را پیدا نخواهند کرد. تقریباً هیچ کس نیست که در ترافیک گیر نیفتاده باشد و صدای تیک تاک ساعت و حس بهادر رفتن وقت گرانبها را تجربه نکرده باشد. بدتر از ترافیک سنگین و قفل شده، رسیدن به مقصدی است که جای پارک در آن وجود ندارد و به قدری خودروها تنگ در کنار هم قرار گرفته اند که حتی جابجایی پیاده شدن از تاکسی های اینترنتی نیز وجود ندارد. برای آمبولانس ها و ارائه کنندگان خدمات پزشکی و پیراپزشکی این ترافیک های سنگین به معنی مرگ و زندگی است و تقریباً همه مادر چنین هنگامه ای ناگهی به آسمان کرده ایم و آرزویمان این بوده که ای کاش این خودرو پرنده بود و ما را از این دام نجات می داد.

واقعیت این است که طراحی و ساخت خودرو پرنده با به عبارت دقیق تر خودرو هوایی شخصی کار سختی نیست و تا به حال شرکت های مختلفی نمونه های موفق را ساخته و آزموده اند. فناوری هوایی سال های سال است که وجود دارد؛ اما آنچه هنوز مستلزم شکل گیری است، قوانین و مقررات و زیر ساخت های لازم برای گسترش آن هاست.

هیوندای آزا کالیفرنیا؛ خودرویی با ارزش خرید بالا ممنوعیت واردات، سدر اه نسل چهارم هیوندای آزا شد



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

◀ تا پیش از آزادسازی واردات خودرو در نخستین سال های دهه ۸۰ خورشیدی، تصور ایرانیان از خودروهای کره ای به محصولات هم چون پراید و هیوندای اکسل محدود می شد؛ اما این باور پس از ورود محصولات هم چون هیوندای آزا و سوناتا به شدت تغییر کرد.

مشتریان ایرانی با مشاهده خودروهای جدید و قدرتمند کیا و هیوندای متوجه شدند صنعت خودرو کره طی ۱۰ سال، پیشرفت قابل توجهی را تجربه کرده و اکنون به رقیبی برای شرکت های خودروسازی ژاپنی تبدیل شده است. واردات خودروهای لوکس کره ای همانند کیا آپروس، هیوندای آزا، هیوندای جنسیس و کیا کادنا نیز سبب شد مشتریان ایرانی احترام بیش تری برای خودروهای کره ای قائل باشند. نسل چهارم هیوندای آزا در سال ۲۰۰۶ به جهان معرفی شد و هم زمان با ایالات متحده و کره جنوبی به بازار کشورهای نیز عرضه شد. هیوندای آزا اسدانی نیمه لوکس با امکانات و تجهیزات متعدد بود که به قیمتی کمتر، رقبای خود را به چالش می کشید.

در حالی که هیوندای آزا در ابتدا به عنوان نسخه ای لوکس تر و بهتر از هیوندای سوناتا تلقی می شد، در اواسط نسل چهارم دگرگونی شد و شخصیت خود را به عنوان یک سدان لوکس تثبیت کرد. نسل چهارم هیوندای آزا، در سال ۲۰۱۱ دستخوش جراحی زیبایی شد و تغییراتی را در قسمت جلو و عقب تجربه کرد. علاوه بر آن، پیشرا نه خودرو نیز بهینه شد و هیوندای امکانات بیش تری را به کابین خود و افزود. چراغ های جلو و عقب خودرو به طور کلی عوض شدند؛ چراغ های مه شکن جدیدی روی سپرها نصب شدند و خطوط تند و تیزی به تمام قسمت های ظاهری خودرو افزوده شد.

فیس لیفت نسل چهارم این خودرو در کشورهای بانام آزا ای کالیفرنیا شناخته می شود؛ نامی که به واسطه ذات آمریکایی این خودرو به آن اعطا شده است. آزا ای کالیفرنیا در بازار جهانی با فورد تاروس و تویوتا آوالون به رقابت پرداخت؛ در حالی که قیمت آن به طور متوسط، پنج هزار دلار از رقیب ژاپنی و آمریکایی اش ارزان تر بود. با توجه به این که دو رقیب یاد شده در بازار کشورمان حضور نداشتند، آزا ای کالیفرنیا توانست در دوره کوتاه حضور خود، همانند یک ستاره به شهرت برسد.

با وجود تغییرات متعددی که در فیس لیفت نسل چهارم آزا صورت گرفته است، بزرگ ترین عاملی که موجب جلب توجه این خودرو برای بینندگان می شود، ظاهر آن است. چهره خارجی هیوندای آزا ای کالیفرنیا، ترکیبی از طراوت، شادابی، خشونت و وقار است که سبب شده بیش

از آن که این خودرو کره ای تلقی شود، شبیه به نیسان ماکسیما یا بیوک لاکروس باشد. آن طور که منتقدان خودرویی آمریکایی اعتقاد دارند، گویی آزا ای کالیفرنیا توسط طراحان جنرال موتورز در دهه ۱۹۹۰ خلق شده است. ظاهر فوق العاده فیس لیفت نسل چهارم این خودرو، تاکنون تکرار نشده است و دو نسل آزا که پس از این خودرو وارد بازار کشورمان شدند، جایگاه کالیفرنیا را بین مشتریان ایرانی به دست نیاوردند.

بر خلاف اکثر فیس لیفت ها که تفاوت آن ها با نسخه اصلی تنها به ظاهر محدود می شود، آزا ای کالیفرنیا با پیشرا نه ای قوی تر از نسخه پیش از فیس لیفت به بازار عرضه شد. پیشرا نه ۳.۸ لیتری شش سیلندر خورجینی، قلب تپنده فیس لیفت نسل چهارم این خودرو بود که جزو موتورهای سری لامبدای هیوندای محسوب می شود و با هیوندای جنسیس مشترک است. با این حال، پیشرا نه قدرتمند فیس لیفت نسل چهارم آزا به کشورمان نیامد؛ چرا که احتمالاً شرکت وارد کننده نگران لطمه خوردن بازار هیوندای جنسیس بر اثر واردات کالیفرنیا بود.

بنابر این نسخه های وارد شده از فیس لیفت نسل چهارم گرنجو به کشورمان از همان پیشرا نه ای بهره می برند که نسخه های پیش از فیس لیفت به آن مجهز هستند؛ یعنی موتور ۳.۳ لیتری V6 که حداکثر ۲۶۰ اسب بخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که البته اکنون به سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها نیز مجهز شده است. جعبه دنده شش سرعته اتوماتیک نیز وظیفه رساندن قدرت و گشتاور به دیفرانسیل جلو را بر عهده دارد؛ در حالی که عملکرد آن نسبت به نسخه های پیش از فیس لیفت، بهبود قابل توجهی را تجربه کرده است. پیشرا نه و گیربکس بهیود یافته آزا ای کالیفرنیا موجب شده است شتاب و کشش این خودرو در مقایسه با نسخه های اصلی بهبود یابد؛ در حالی که اکنون عملکردی پیچیده تر را از خود به نمایش

می گذارد و باید در انجام سرویس ها و تعمیرات آن ها، نهایت دقت لحاظ شود. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو نیز کمتر از ۱۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برآورد می شود که برای خودرویی متعلق به یک دهه پیش با پیشرا نه شش سیلندر، قابل قبول است.

هیوندای آزا ای کالیفرنیا برای مشتریانی که در کشوری نظیر ایالات متحده اقدام به خرید خودرو می کنند، جذابیت متوسطی را ارائه می دهد؛ چرا که به طور ناخواسته با بیوک لاکروس، تویوتا آوالون و فورد تاروس مقایسه می شود. با این حال، در بازار کشورمان که از وجود برندهای آمریکایی محروم است، فیس لیفت نسل چهارم گرنجو یک برنده تمام عیار محسوب می شود و همچنان در بازار می تازد. وضع قوانین سخت گیرانه در حوزه واردات خودرو سبب شد نسخه های اندکی از آزا ۲۰۱۱ وارد بازار کشورمان شوند و با توجه به جذابیتهی که این سدان سایز بزرگ نیمه لوکس برای مشتریان ایرانی دارد، قیمت این خودرو حباب بزرگی پیدا کرد. آزا ای کالیفرنیا خودرویی با مزایای بسیار و معایب اندک است.

کابین بزرگ و جادار به همراه امکانات متعدد، پیشرا نه و گیربکس بهبود یافته، ظاهر زیبا و گیرا، بازار دست دوم پرونق و پرستیز خاص، برخی مزایای هیوندای آزا ۲۰۱۱ هستند. در سوی مقابل، این خودرو با اختلاف قیمت قابل توجهی نسبت به نسخه های ۲۰۱۰ و ماقبل آن مبادله تفاسیل باید گفت که اگر به دنبال خودرویی با وقار هستید که با قیمت کمتر از محصولات بنز و بامو توجه مخاطبانش را به خود جلب کند، آزا ای کالیفرنیا همچنان گزینه مطرحی برای شما خواهد بود؛ اما اگر تنها هدف شما از خرید نسل چهارم گرنجو، تجربه مالکیت یک سدان نیمه لوکس سایز بزرگ است، نسخه های پیش از فیس لیفت انتظارات شما را با قیمتی کمتر پاسخ خواهند داد.

سوپر اسپرت

Super Sport

آبر خودرو برقی هندی با توان ۱۰۰۰ اسب بخار

◀ هنگام صحبت درباره برندهای خودروساز هندی، معمولاً نام تاتا، ماهیندرا و البته ماروتی سوزوکی (موفق ترین شرکت خودروسازی این کشور) بیش تر شنیده می شود. حالا یک شرکت نسبتاً جدید وارد بازار خودرو هند شده است که مین متال موتورز نام دارد.

این شرکت در سال ۲۰۱۵ مدل M-Zero را به عنوان نخستین آبر خودرو هندی رونمایی کرده بود.

حالا این شرکت با معرفی آزانی، آبر خودرو برقی با توان ۱۰۰۰ اسب بخار، گام بلندی در ورود به بازار آبر خودروها برداشته است. این شرکت ارقام فنئ شگفت انگیزی را برای این مدل اعلام کرده و علاوه بر توان ۱۰۰۰



اسب بخار و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتون متری، سرعت نهایی آن ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت و شتاب صفر تا ۹۷ کیلومتر بر ساعت آن ۲.۱ ثانیه عنوان شده است. همچنین گفته می شود با یک بار شارژ کامل یک باتری ۱۲۰ کیلووات-ساعتی این خودرو می توان محدوده مسافت ۵۲۳ کیلومتری را طی کرد.

مین متال موتورز همچنین گفته است که آزانی دارای شاسی آلومینیومی است که انعطاف پذیری بالایی برای استفاده در مدل های مختلف دارد. این خودرو به روزرسانی های نرم افزاری را به صورت وایرلس دریافت خواهد کرد.

این که از ظاهر این آبر خودرو خوشستان می آید یا نه به سلیقه شما بستگی دارد. اما نکته جالب توجه این که نمای جلو آزانی کاملاً مشابه لوگوی این شرکت است. مین متال موتورز هنوز زمان عرضه یا قیمت آزانی را اعلام نکرده است؛ اما از همین حالا امکان رزرو آزانی در وبسایت این شرکت وجود دارد.

آمریکایی

American

باز خرید داوطلبانه ۱۰۰۰ نیروی انسانی در کمپانی فورد

◀ شرکت خودروسازی فورد یک ماه پیش برنامه تعدیل نیرو به روش باز خرید نیروی انسانی را اطلاع رسانی کرده بود. سخنگوی فورد در پاسخ به سوال ایمیلی وبسایت «CNBC» نوشته است: «ما در حال تغییر شکل نیروی کار خود هستیم تا بست ها و مهارت های مورد نیاز برای دگردیسی در کسب و کار خود را تأمین کنیم.»

کمپانی فورد ۱۰۰۰ نفر از نیروی کار خود را در سراسر آمریکا به روش باز خرید تعدیل می کند و انواعی از پکیج های متنوع را برای تشویق و ترغیب کارکنان تعریف کرده است تا کارکنان با سن بالا راغب شوند به صورت



داوطلبانه به کار خود در این خودروسازی پایان دهند. سخنگوی فورد در جواب ایمیل CNBC نوشته است: «دگردیسی کسب و کار در فورد نیازمند تغییرات و مستلزم استخدام مهارت های جدید و کنار گذاشتن مهارتهایی است که دیگر مورد نیاز نیست و این فرآیند چندلایه کمک می کند استعدادها و پتانسیل های موجود در جهت اهداف کسب و کار هم راستا شوند. براساس این برنامه عملیات خودروسازی شرکت دچار تغییرات بنیادی خواهد شد.» برنامه باز خرید از ماه آینده در فورد آغاز می شود و مزایای در نظر گرفته شده برای کارکنانی که داوطلب باشند، تا پنج سال در نظر گرفته شده است. بالاترین مشوق ها برای کارکنانی است که بالای ۲۰ سال سابقه دارند که علاوه بر سنوات، شش ماه مزایای انقباض از خدمت نیز دریافت می کنند. همچنین برای آن ها شش ماه کمک به استخدام مجدد در نظر گرفته شده است.



از فیبر کربن زیادی برای کاهش وزن در آن استفاده شده است. بدنه پهن خودرو نیز پذیرای رینگ‌های ۱۶ اینچی در جلو و ۱۷ اینچی در عقب شده است. لچند اتومبیل از سیستم تهویه مطبوع دو ناحیه‌ای و صندلی‌های بسیار نازک با پشتیبانی زیاد از بدن استفاده کرده است. پشت صندلی‌ها نیز یک رول کیچ نصب شده و به این موارد باید نیروگاه آهنتین چهار سیلندر توربو با قدرت ۴۰۰ اسب بخار را نیز اضافه کنیم. در حالی که مدل اصلی در آن زمان قدرت ۱۵۸ اسبی داشت.

ای کاش انسان‌ها نیز قابلیت ترمیم و جوان‌سازی داشتند تا مانند این رنو ۵ توربو، پس از چندی تبدیل به یک نسخه مدرن و تازه نفس می‌شدند. تیونر تحت‌عنوان لچند به تازگی رنو ۵ توربو را بازسازی کرده و آن را تحت‌عنوان نسل سوم معرفی کرده است. زیرا بیش از این، رنو ۵ توربو ۱ و رنو ۵ توربو ۲ در دهه ۸۰ میلادی حیات داشتند و حالا گویا وقت آن رسیده که در سال ۲۰۲۱ شاهد رنو ۵ توربو ۳ باشیم. این خودرو برداشتی مدرن از مدل R5 سدهر اصلی است که از بدنه‌ای سفارشی و دست‌ساز بهره برده و



اکسیر جوان‌سازی برای «رنو ۵»

مرسدس بنز «CLA45»؛ قوی‌ترین چهار سیلندر ایران

ستاره گران‌بهای اشتوتگارتی بیش از ۴ میلیارد قیمت خورد



رضا برنابادی

r.bornabadi@autoworld.ir

اگر به دنبال خودرو اسپرت خانوادگی هستید، گرن کوپه‌ها بهترین گزینه هستند. طراحی این دسته از خودروها مشابه سدان‌ها بوده، با این تفاوت که فرمت کوپه، بدنه زیبا و جذابی را برای این نوع خودروها به ارمغان می‌آورد. کمپانی مرسدس بنز با طراحی و تولید CLA کلاس، بازار خاصی را برای اسپرت‌دوستان فراهم آورده است و نسل اول این کوپه چهار در به منظور کسب سهم بیش‌تر از بازار و جلب نظر اسپرت‌دوستان از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ با ظاهر جذاب و منحصر به فرد تولید شد. بیش از چهار سال قبل بود که این خودرو اسپرت پایه‌خیا بان‌های کشورمان گذاشت و قوی‌ترین نسخه این مدل یعنی CLA45 به عنوان قدرتمندترین چهار سیلندر ایران شناخته می‌شود و با ورودش به کشور تحول وسیعی در بازار ایجاد شد. با ما همراه باشید تا خاص‌ترین گرن کوپه و قوی‌ترین چهار سیلندر ایران را بررسی کنیم.

فرمان‌پذیری و سواری

در زمینه سیستم تعلیق CLA45 حرف‌های بسیاری برای گفتن وجود دارد و در محور جلو مک‌فرسون استرات با طبق‌های دوپل و در محور عقب ساختار فورلینک با اکسل H شکل با دامپرهای هیدرولیکی قابل تنظیم و ساینز تایرهای ۲۳۵/۴۰ با رینگ‌های ۱۹ اینچی، سواری نرم و باکیفیتی را ارائه می‌دهد. چهار حالت کامفورت (راحتی)، اسپرت، اسپرت پلاس و ریس برای وضعیت رانندگی این خودرو تعبیه شده و با توجه به این که CLA45 خودرو اسپرتی است، در درازمدت سواری باکیفیتی را به‌سرنشینان هدیه می‌دهد. همچنین فرمان‌پذیری خودرو به لطف فرمان برقی و توزیع وزن ۵۰ به ۵۰ و مرکز ثقل پایین فوق‌العاده به نظر می‌رسد. هرچند که به‌بیش فرمانی تمایل بیش‌تری دارد.

کابین لوکس با نشانه‌های اسپرت

با LEDهای نواری، کابین این گرن کوپه اسپرت را دلنشین جلوه می‌دهد و باتوجه به ابعاد بدنه (فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۴۶۳۰، ۱۷۷۷ و ۱۴۳۷ میلی‌متری) فضای مناسب و راحتی در اختیار سرنشینان عقب این خودرو قرار دارد. اگرچه CLA45 گرن کوپه اسپرت به حساب می‌آید، اما فضای عقب برای افراد قد بلند بسیار مناسب‌تر از برخی سدان‌های خانوادگی هم‌کلاس آن در بازار ایران است. همچنین جالب است بدانید که این سدان کوپه اسپرت دارای ۴۶۰ لیتر گنجایش برای صندوق است. از مهم‌ترین امکانات و تجهیزات به‌روز CLA45 می‌توان به ۱۹ ایربگ (شامل جلو، پرده‌ای، جانبی و زانویی)، سیستم‌های کنترلی ABS، EBD، ARC، ESP، کروز کنترل هوشمند، پایش نقاط کور، هشدار انحراف از مسیر، ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، سامانه پیشگیری بر خورد از تصادف، سیستم ترمز اضطراری خودکار، برف پاکون و چراغ‌های اتوماتیک، کمکی پارک، دوربین دنده عقب، آینه‌الکتروکرومیک، سیستم کاربردی استارت-استاپ، تهویه مطبوع دوگانه و جداگانه برای سرنشینان عقب، سنسورهای باران و نور، تنظیمات برقی صندلی‌های جلو با حافظه، نمایشگر هفت‌اینچی میانی، سیستم صوتی هارمن کاردون و سقف سانروف پانورامیک اشاره کرد.

در زمان ورود به کابین همه چیز مهیا شده تا شما را به‌اوج هیجان برساند. طراحی داشبورد رترو دیزاین تلفیقی از سبک کلاسیک و مدرن مرسدس بنز را به‌نمایش می‌گذارد و در پیچه‌های کروی شکل سیستم تهویه مطبوع و در کنار آن کلاستر (مجموعه پشت آمپر) کروی شکل، این سبک طراحی را به‌خوبی نمایان می‌کند. کیفیت قطعات همانند محصولات دیگر مرسدس بنز در سطح بالایی ارزیابی می‌شوند و استفاده از چرم ناپا و روکش جیر بادوخت باکیفیت از جمله موارد مهم در کابین CLA45 است. نمایشگر هفت‌اینچی لمسی کنسول میانی و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی کلاستر و از طرفی تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع فضای مدرنی را در کابین ایجاد کرده است. اگرچه این نوع طراحی به‌بیش از هفت سال قبل مربوط می‌شود، اما در حال حاضر نیز یکی از زیباترین کابین‌هاست. دوخت قرمز رنگ صندلی‌ها، رنگ قرمز روی غریبلک فرمان اسپرت، صندلی اسپرت، رنگ قرمز دور در پیچه‌های کروی شکل سیستم تهویه مطبوع، طراحی دسته‌دنده کوچک اسپرت منحصر به فرد مرسدس بنز و دوپدال شیفر الومینیومی در پشت غریبلک فرمان رانندگی با CLA45 را هیجان‌انگیز و لذت‌بخش می‌کند تا تجربه خاصی از راندن یک خودرو تمام اسپرت را داشته باشید. طراحی سقف سانروف پانوراما و نورپردازی

طراحی خارجی

خشن به‌نظر می‌رسد. در نمای عقب چراغ‌های کشیده مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی CLS و حجم‌پردازی عقب، نمای زیبایی از یک کوپه چهار در را به‌نمایش می‌گذارد. دیفیوزر و سرازورهای مستطیل شکل دوپل در طرفین سپر و ورودی هوا درون سپر به‌چاشنی اسپرت بودن CLA45 می‌افزاید. همچنین طراحی دستگیره‌ها و خطوط تیز روی بدنه و قطعات آپرو دینامیکی بدنه سبب شده است ضرب درگ این خودرو به ۰.۲۳، برسد و در سال ۲۰۱۵ به عنوان آپرو دینامیک‌ترین خودرو سال معرفی شود. تمام نسخه‌های CLA45 وارد شده به کشور به‌پکیج تیونینگ MEC Design تجهیز شده‌اند و این بادی کیت شامل قطعاتی مانند لیپ سپر جلو، اسپویلر روی در صندوق عقب، سرازورها و دیفیوزر بلک پکیج است.

سال ۲۰۱۳ کمپانی مرسدس بنز با رونمایی از مدل CLA کلاس زبان جدید طراحی‌ش را به‌جهان معرفی کرد. پیش‌تر CLA کلاس در نمایشگاه خودرویی پاریس سال ۲۰۱۲ در قالب کانسپت به‌نمایش درآمده بود و با نگاه دقیق به CLA45 این حس به‌خوبی القا می‌شود که برای سرعت و هیجان طراحی شده است. پروفیل خودرو با خطوط شارپ و شکسته با زاویه‌ای که در راستای افقی طراحی شده، کاراکتر نافذی را به این خودرو بخشیده است. رینگ‌های ۱۹ اینچی، زاویه ستون C، فرم کمائی سقف و اورهنگ‌های نسبتاً کوتاه ظاهر جذابی به CLA45 داده است و چهره خودرو با خطوط تیز روی کاپوت و چراغ‌های تطبیقی با گرافیک خاص LED و جلو پنجره شش ضلعی که خط افقی و لوگوی مرسدس بنز در میان آن خودنمایی می‌کند، تهاجمی و

قلب تپنده‌ای که قوی‌ترین است!

آنچه CLA45 را به‌قوی‌ترین چهار سیلندر تولید انبوه در زمان خود و در کشور ایران بدل کرده، قوای محرکه فوق پیشرفته آن است. یک موتور چهار سیلندر خطی به‌حجم ۱۹۹۱ سی‌سی، مزین شده به تکنولوژی توبین توربوشارژر، زیر کاپوت این گرن کوپه اسپرت جاذوش کرده است و در این موتور با طراحی توربوشارژهای دوقلو، بازشش سوخت مستقیم داخل سیلندر و استفاده از سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌های مرسدس بنز و بهینه‌سازی اتاق احتراق، رانندمان بالایی ایجاد می‌شود. این پیشرانه موسوم به M133 DE20AL مرسدس بنز دارای بلو که و بدنه تمام آلومینیومی است. بنابراین حداکثر توان خروجی آن به ۳۸۱ اسب بخار در شش هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۴۷۵ نیوتون‌متر در پنج هزار آرپی‌ام می‌رسد. این پیشرانه قدرتمند با شرايط سوختی و جوی ایران سازگاری ندارد. زیرا اکتان سوخت مصرفی پایین‌تر از سطح استاندارد است. این عامل منجر به ناک کردن زیاد پیستون در جداره سیلندر و در نهایت مستهلک شدن سیلندر و پیستون می‌شود. این پیشرانه مجهز به سیستم‌آگزوز تیتانیومی است که طبق ادعای کمپانی مرسدس بنز حدود هفت در صد رانندمان را بهبود می‌بخشد. همانند سایر خودروهای وارداتی CLA45 نیز به‌نوع روغن موتور استفاده شده بسیار حساس است. زیرا سوخت بنزین در ایران دارای ذرات معلق بسیاری است که در درازمدت چدن روغن موتور می‌شود. حال اگر مالک خودرو به تعویض به‌موقع روغن موتور توجه نکند، ششیرهای هیدرولیکی سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها با اشکال مواجه شده و سبب استهلاک بالادراین بخش می‌شود. از سوی دیگر گیربکس هفت‌سر عته دو کلاچه وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو و عقب را بر عهده دارد. این خودرو و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۲ ثانیه‌ای دارد و حداکثر سرعت CLA45 به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. همچنین گیربکس هفت‌سر عته این خودرو و اسپرت یکی از بهترین گیربکس‌های دو کلاچه‌ای است که در کشور ایران وجود دارد. تعویض دنده به‌موقع، هماهنگی کامل با موتور و عملکرد هوشمند، شتاب بسیار عالی رانیز برای سدان کوپه اشتوتگارتی فراهم آورده است و با توجه به این که گیربکس این خودرو دو کلاچه طراحی شده، نسبتاً استهلاک بالایی دارد. بنابراین مالک خودرو باید به‌نوع روغن گیربکس و زمان تعویض آن دقت و توجه خاصی داشته باشد. اما با در نظر گرفتن این مساله که با افزایش دمای کاری در بسیاری از خودروهای دارای گیربکس دو کلاچه شاهد تقه و کوبش هستیم، در CLA45 با طراحی مناسب سیستم خنک‌کننده، این مشکل برطرف شده است. با تمام این تفاسیل CLA45 با حفظ کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر و توجه و دقت در نگهداری اصولی از خودرو بر مبنای استاندارد کمپانی مرسدس بنز تا بیش از ۲۰۰ هزار کیلومتر خودرو کم استهلاک و بسیار باکیفیتی به حساب می‌آید.

در حال حاضر تمام مدل‌های مرسدس بنز CLA45 در دو نسخه ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ در بازار کشورمان حضور دارند و این خودرو با کارکرد ۲۰ هزار کیلومتر و بدنه سالم در بازه قیمت چهار میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قرار دارد. در زمینه تامین قطعات به دلیل خاص بودن خودرو، قطعات آن بسیار گران قیمت است و قطعات مصرفی CLA45 به‌خوبی در بازار فراهم می‌شود. اما قطعات اصلی این خودرو کمیاب هستند. در این بازه قیمتی برادر بزرگ‌ترین خودرو یعنی CLS350 مدل ۲۰۱۲ با کارکرد ۶۰ هزار کیلومتر نیز وجود دارد. اما اگر به دنبال خودرویی خاص و اسپرت هستید، CLA45 یکی از بهترین گزینه‌هاست.



۵ ستاره ایمنی برای سدان اسپرت!

سال ۲۰۱۳ برای نخستین بار CLA45 مورد تست و ارزیابی سازمان تست تصادف یورو انکپ قرار گرفت و با توجه به سازه تمام آلومینیومی بدنه و حفظ X در بخش جلویی، بالاترین سطح انعطاف برای این سدان اسپرت ایجاد شده است. به این ترتیب این خودرو در پنج تست ایمنی بزرگسال، کودک، عابر پیاده و سیستم کمکی ایمنی از ۱۰۰ امتیاز به‌ترتیب ۷۴.۷۵ و ۸۱ امتیاز از آن خود می‌کند. بر این اساس CLA45 پنج ستاره در خشان ایمنی رانیز کسب کرد تا به عنوان یکی از ایمن‌ترین خودروهای جهان شناخته شود.



انتشار تصاویر جاسوسی از رنجر ۲۰۲۳

«به تازگی تصاویر جاسوسی از فورد رنجر ۲۰۲۳ منتشر شد. گرچه استنار این خودرو زیاد است اما این عکس‌ها همچنان می‌توانند اطلاعاتی را در اختیار ما قرار دهند. فورد پیش از این تایید کرده بود یک رنجر پلاگین-هیبرید در راه است و هر مدل جدیدی که در اروپا فروخته می‌شود تا سال ۲۰۲۴ یک گزینه پلاگین-هیبرید موتور بنزینی سیلندر با یک موتور الکتریکی قدرت ۱۲۶۲ اسب‌بخار (۲۷۰ کیلووات) و گشتاور ۵۰۲ پوند فوت (۶۸۰

نیوتون متر) را ارائه خواهد داد. این پیکاپ، لاستیک‌های پهن و خروجی دوگانه‌ای ندارند؛ معمولاً به این معنی است که اجزای تعلیق از تقاطع زیر آن پنهان شده‌اند. در مورد طراحی ظاهری، نمای جلوان پیکاپ به ما یادآوری می‌کند رنجر بعدی به شدت تحت تأثیر طراحی F-150 خواهد بود. رنجر ۲۰۲۳ به عنوان یک وانت متوسط، دارای ترکیبی از ویژگی‌های طراحی بزرگ‌ترین و کوچک‌ترین وانت‌های فورد به نظر می‌رسد.

خودروساز هلند به مقررات کمیسیون اروپا نزدیک می‌شود

رونمایی از سه محصول جدید داف

این کامیون‌ها با هدف بهبود ۱۰ درصدی مصرف سوخت و به همراه مجموعه‌ای کامل از ویژگی‌های ایمنی معرفی شده‌اند

خودروساز هلندی داف ماه گذشته و به مناسبت سالگرد آغاز فعالیت خود، از سه مدل کامیون جدید رونمایی کرد. این کامیون‌ها که با نام‌های XF، XG و XG+ شناخته شدند، با هدف

بهبود ۱۰ درصدی مصرف سوخت و به همراه مجموعه‌ای کامل از ویژگی‌های ایمنی غیرفعال و فعال و توسعه تجمل در طراحی کامیون‌ها معرفی شده‌اند. داف مدعی شده است که نخستین



فرانک آقاسفی
faghasafi@autoworld.ir

افزایش ۱۹ درصدی آیرودینامیک در محصولات جدید داف

کامیون‌های جدید داف، موفق به پیشرفت ۱۹ درصدی در آیرودینامیک هستند که این شرایط را مروهون شکل جدید کابین هستند.

موتورهای موجود پاکار MX-11 و MX-13 که در این کامیون‌ها به کار رفته دارای انژکتورهای جدید و سرسیلندرهای جدید است که فشار بیشتری را به سیلندر ها وارد می‌کند و ازسوی دیگر طراحی

بهبود بهره‌وری سوخت در نتیجه کاهش وزن کامیون‌ها

وزن کم خودرو و افزایش سیستم‌های کمک راننده، بهره‌وری کلی این خودروها را تا ۱۰ درصد افزایش می‌دهد که این رقم بزرگ‌ترین بهبود بهره‌وری سوخت در تاریخ این شرکت به حساب می‌آید. همچنین به دلیل افزایش گشتاور این خودروها بین ۵۰ تا ۱۰۰ نیوتون متر در رانندگی مستقیم، عملکرد آن‌ها نیز بهبود یافته است. نسخه ۵۲۰ اسب‌بخاری این خودروها هم‌اکنون در کمترین

گسترش دید راننده با سیستم دیجیتالی داف

یکی ویژگی اختیاری که روی این خودروها وجود دارد، سیستم دید دیجیتالی داف است که جایگزین آینه‌های اصلی و زاویه باز می‌شود. استفاده از این دوربین‌ها، دید مستقیم را افزایش می‌دهد. در عین حال عملکرد آیرودینامیکی را افزایش می‌دهد و برای رسیدن به بالاترین بازده سوختی کمک می‌کند. Daf Corner View گزینه‌ای

وزن کم خودرو و افزایش سیستم‌های کمک راننده، بهره‌وری کلی این خودروها را تا ۱۰ درصد افزایش می‌دهد که این رقم بزرگ‌ترین بهبود بهره‌وری سوخت در تاریخ این شرکت به حساب می‌آید. همچنین به دلیل افزایش گشتاور این خودروها بین ۵۰ تا ۱۰۰ نیوتون متر در رانندگی مستقیم، عملکرد آن‌ها نیز بهبود یافته است

کابین جدید کامیون‌های داف

نسل جدید سری XF دارای طراحی جدید کابین با ۱۶۰ میلی‌متر طول است که با هدف بهبود آیرودینامیک طراحی شده است. در مقایسه با نسل قبلی این سری یعنی XF Super Space Cab و Space Cab ارتفاع کابین این مدل جدید ۷۵ میلی‌متر کوتاه‌تر شده است. به گفته داف، کابین این خودرو در ترکیب با یک شیشه جلو بزرگ، دید بی‌نظیری را برای رانندگان به همراه می‌آورد.

عدم شفافیت منشأ ارز؛ عامل تاخیر در ترخیص کامیون‌ها

«در پی مکاتبه اخیر گمرک درباره کامیون‌های روسی به گمرک، قائم مقام سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای عامل اصلی ترخیص نشدن این کامیون‌ها را در شفاف نبودن منشأ ارزی شرکت‌های واردکننده کامیون و صادر نشدن کد ساتا از سوی بانک مرکزی دانست.

فرامز مداح اظهار کرد: البته مشکلاتی نیز در این زمینه وجود داشت که به عنوان مثال می‌توان به شرط اسقاط شدن خودروی فرسوده قبل از ترخیص اشاره کرد که برای تسهیل آن برخی فرآیندها مانند همین شرط را به بعد از ترخیص و قبل از شماره گذاری موکول کردیم.

در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکل کد ساتا است و بسیاری از این کامیون‌ها شرکت‌هایی وارد کردند که برای تاییدیه منشأ ارزی‌شان دچار مشکل هستند. چرا که بر اساس نظر بانک مرکزی، ارزی که با استفاده از آن کامیون وارد شده باید اثبات شود که از کجا آمده است و بانک مرکزی می‌گوید نباید این ارز از کف خیابان خریداری شده باشد یا آن که کامیون نباید با ارز ۴۲۰۰ تومانی کالاهای اساسی و دارو وارد شده باشد.

قائم مقام سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ادامه داد: اگر این منشأ مشخص شود، بانک مرکزی کد ساتا برای آن شرکت صادر کرده و نهایتاً گمرک کامیون مورد نظر را ترخیص می‌کند و اکثر کامیون‌های روسی به گمرک با این مشکل مواجه هستند چرا که وارد کنندگان و شرکت‌های واردکننده کامیون شفاف‌سازی نکردند. در حال حاضر نامه‌های متعددی با امضا وزیر و سازمان راهداری زدیم که بانک مرکزی روش‌ها را عوض کند و روش اثباتی را به روش نفی تبدیل کند. یعنی اگر بانک مرکزی به کسی ارز ۴۲۰۰ تومانی و نیمایی نداده، فرض را بر این بگذارد که منشأ آن درست است اما بانک مرکزی زیر بار آن نمی‌رود.

مداح با بیان اینکه بسیاری از مسائل و مشکلات در این زمینه با مکانیسم قبلی گمرک حل شده است، گفت: واردات کامیون‌های دست دوم از حدود یکسال گذشته آغاز شده و به نظر می‌رسد در هفته‌های پیش‌رو این روند تسریع شود چرا که رانندگان و وارد کنندگان مشکلات دیگری هم داشتند و آن این بود که مراکز شماره گذاری دو ماه تعطیل بود اما اخیراً مقرر شد حتی در وضعیت قرمز هم این مراکز دایر باشند و بر این اساس به نظر می‌رسد که شماره گذاری و ترخیص کامیون‌ها در ماه‌های آتی سرعت بیشتری بگیرد.

به گزارش ایسنا، وی تصریح کرد: به نظر می‌رسد وارد کنندگان نمی‌توانند ثابت منشأ ارزی‌شان چیست و کجاست؟ بر این اساس باید روال‌ها را عوض کنیم و به شرکت‌های بزرگ‌تر و معتبرترین کار را واگذار کنیم چرا که بسیاری از این شرکت‌ها کامیون‌های وارداتی روسی به مردم و کامیون‌داران پیش‌فروش کردند و هم‌اکنون هم پاسخگو نیستند.





دولتمردان در این راستا باید برای تقویت فرهنگ استفاده از موتورهای برقی و بالا بردن ظرفیت تولید آن‌ها با سیاست‌های مناسب و در خور، از تولیدکنندگان و مشتریان این قبیل وسایل نقلیه حمایت و پشتیبانی لازم را به‌عمل آورند.

توسعه استفاده از موتورسیکلت‌های برقی از ضرورت‌های کاهش آلودگی هوا و مصرف بنزین در کلان‌شهرها به‌شمار می‌رود و این موضوع به‌خودی‌خود بر اهمیت گسترش تولید و استفاده از وسایل نقلیه برقی تأکید می‌کند و



بازار موتورسیکلت‌های برقی نیازمند کمک دولتی

تحلیل analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بالاترین حاشیه قیمت در بین خودروهای داخلی

درواقع دیگنیتی و فیدلیتی با قیمت‌های رسمی در محدوده ۶۰۰ تا ۷۵۰ میلیون تومان امروز در بازار خودرو با برچسب قیمتی در محدوده یک‌میلیارد تا یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان به‌فروش می‌روند و به‌این ترتیب عنوان بالاترین فاصله قیمت محصول بین بازار و کارخانه را از آن خود کرده‌اند.

خودروهای پرطرفدار داخلی با توجه به‌بهای رسمی‌شان در کارخانه، اکثراً حاشیه قیمت بالایی در بازار دارند و در این میان برخی مدل‌ها نسبت به‌سایرین حاشیه قیمت بیش‌تری دارند که از آن جمله می‌توان به‌برخی شاسی‌بلندهای تولید داخل اشاره کرد. در همین راستا این روزها دو محصول شاسی‌بلند جدید گروه‌بهن بیش‌ترین حاشیه قیمت را بین بازار و کارخانه داشته‌اند.

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محرور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزد ۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزد ۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸ ۱۸۰۰	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۳۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ تیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزد ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	.	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نيسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	.	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچ‌بک سه‌در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	.	هندلینگ	لوازم بدکی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارئوئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای النترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزد ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲۰۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نيسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیا سورتو ۱۳-۲۰۱۲
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶اتوماتیک	.	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC + 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
میتسوبیشی ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا رازو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آزر ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کادنزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیش‌رانده حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورتیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric + 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
میتسوبیشی اوئلندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیشی اوئلندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300 H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	جلو	هاچ‌بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نيسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کوئلتوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
کیا اپتیما ۲۰۱۸ هیبرید	جلو	سدان	Electric + 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هایپرید
تویوتا CHR 1200	چهار چرخ/جلو	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیرمنطقی	۲۰۰۰	DS6
تویوتا CHR 1800	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014

بیشتر برانید

ضدیخ و ضدجوش لیکومولی

+165 -40

Radiator Antifreeze RAF11

iranliquimoly

www.liqui-moly.ir



پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این خودرو با گیربکس شش‌سرعت دستی و دوکلاچه‌هفت‌سرعت نیز عرضه می‌شود. براساس آنچه کمپانی هیوندای اعلام کرده، این پیش‌رانه در سال ۲۰۲۲ قرار است برای محصولات هیبریدی جدید این خودرو سازگرمای در نظر گرفته شود. از طرفی قرار است پیش‌رانه‌های کم‌حجم توربوشارژ این کمپانی در محصولات کوچک هیوندای استفاده شود.

کمپانی هیوندای از سال ۲۰۱۸ به‌بعد نسل جدیدی از پیش‌رانه‌های خود را روی محصولات جدیدش نصب کرد. این نوع پیش‌رانه‌ها با نام اسمارت استریم، در واقع برپایه‌های پیش‌رانه‌های قبلی اما با تفاوت‌های بسیار در ساختار موتور طراحی شده‌اند. هاچ‌بک کوچک این کمپانی یعنی ۱۲۰D نسخه N که قوی‌ترین نسخه این خودرو به حساب می‌آید، از پیش‌رانه چهارسیلندر ۱.۶ لیتری T-GDI توربوشارژر پاشش سوخت مستقیم بهره می‌گیرد و این

موتور کم حجم هیوندای

تلگرام

Telegram

موتور سیکلت‌های برقی

به تازگی خبری مبنی بر لزوم کاهش استانداردهای لازم برای تولید موتور سیکلت‌های برقی در کشور منتشر شده و این درحالی است که این نوع از وسایل نقلیه، از کاربردی‌ترین وسایل حمل‌ونقل به‌شمار می‌روند. همچنین نسخه‌های برقی موتور سیکلت در صد بسیار کمی از بازار موتور سیکلت‌های کشور را تشکیل می‌دهند و بنابراین مونتاژکننده‌ها در صورت کاهش استانداردهای لازم برای تولید مدل‌های برقی، در صدد تولید این نوع وسایل حمل‌ونقل به‌شکل گسترده برمی‌آیند. حال سوال این است که آیا با کاهش استانداردها، مونتاژکننده‌ها به‌گسترش سبد محصولات برقی خود راغب خواهند شد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

با کاهش استانداردهای لازم برای تولید موتور سیکلت‌های برقی، بهتر است مونتاژکننده‌ها سبد محصولات برقی خود را گسترش دهند. هرچند که در این زمینه نیاز است که دولت و مسئولان مربوطه از مونتاژکننده‌ها برای تولید محصولات برقی حمایت کنند. زیرا از سال ۲۰۱۵ به‌بعد کمپانی‌های خودرو ساز و موتور سیکلت‌ساز سرمایه خود را متمرکز بر رشد گسترش الکتریکی‌ها کردند. بنابراین مونتاژکننده‌ها با همکاری با شرکای خارجی خود می‌توانند سبد محصولات این نوع وسایل حمل‌ونقل را گسترش دهند. صنایع خودرو و موتور سیکلت تا کمتر از یک دهه دیگر بیش از ۵۰ درصد محصولات خود را به الکتریکی‌ها اختصاص می‌دهند. بنابراین برای عقب‌ماندن از قافله بهتر است که متمرکز بر تولید الکتریکی‌ها شویم.

مشتری

پیش از این که مونتاژکننده‌ها به سمت تولید برقی‌ها بروند، بهتر است زیرساخت‌های لازم را برای گسترش محصولات الکتریکی فراهم کنند. زیرا به‌زیر ساخت الکتریکی‌ها در کشور توجه چندانی نشده و برای گسترش و رشد این نوع وسایل حمل‌ونقل نیاز به فراهم کردن زیرساخت‌هاست. اما مونتاژکننده‌ها نیز باید از محصولات بنزینی فاصله بگیرند و وارد فصل جدیدی از تولید یعنی تولید الکتریکی‌ها شوند.

فابری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

عدم کارکرد

صحیح نمایشگر

خودرو هیوندای الانترا مدل ۲۰۱۵ دارم و حدود سه هفته است نمایشگر میانی آن کار نمی‌کند. با مراجعه به یکی از کلینیک‌های تخصصی خودرو، مکانیک پس از بررسی تشخیص داد که تکنسینی که پیش‌تر این نمایشگر را نصب کرده، به دلیل عدم توجه به مدار الکتریکی، آن را اصولی نصب نکرده و همین امر سبب از کار افتادن نمایشگر خودرو شده است. در این میان مجبور شدم قطعه مشابه دیگری را با قیمت نسبتاً بالا خریداری کنم تا مکانیک آن را به‌صورت اصولی نصب کند.

۰۹۱۳***۹۲۴۷

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۷۲

گزینه ۱
۳۱ درصد

گزینه ۲
۳۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم خرید قطعات از مراکز معتبر تا چه اندازه می‌تواند در کاهش هزینه نگهداری از خودرو تاثیر گذار باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۲ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی کم رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۱۴۷۳

با کاهش استانداردهای مربوط به تولید موتور سیکلت‌های برقی، آیا شرکت‌های مونتاژکننده سبد محصولات الکتریکی‌شان را گسترش خواهند داد؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک

SMS

طراحی سوپاپ پیش‌تر

آیا بدست است که موتور سیکلت‌هایی که از چهار سوپاپ برخوردارند، مانند خودروهای که دارای ۱۶ سوپاپ هستند، شتاب بهتری دارند و آیا این موضوع به تولید قدرت بیش‌تر نیز کمک می‌کند؟ فردی فر-تهران

«بله. در موتور سیکلت‌های جدید برای این که میزان راندمان و گشتاور بالایی تولید شود، مهندسان مکانیک به‌ازای هر سیلندر چهار سوپاپ طراحی کرده‌اند. به عبارت دیگر منظور از چهار سوپاپ همان دو سوپاپ برای تنفس موتور و دو سوپاپ برای تخلیه آن است.

این موضوع سبب ورود بهتر هوا به سیلندر شده است و با توجه به پاشش سوخت دقیق انژکتوری، میزان قدرت و گشتاور تولیدی به نسبت تعداد سیلندر در سطح بالاتری قرار می‌گیرد. از سوی دیگر در هر سیلندر چهار سوپاپ طراحی شده که دو سوپاپ دیگر آن برای تخلیه دود از موتور است.

چنین ساختاری سبب تسریع تخلیه دود از سیلندر می‌شود و در نتیجه میزان قدرت خروجی از موتور افزایش می‌یابد. زیرا تخلیه دود و ورود هوا به سیلندر سرعت بیش‌تری به خود می‌گیرد و نهایتاً قدرت بیش‌تری نیز تولید می‌شود.

این نکته را نیز نباید فراموش کرد که حفظ احتراق بهینه‌سازی شده، مدیریت زمان جرقه‌زنی و سیستم پاشش سوخت انژکتوری در کنار طراحی چهار سوپاپ، عملکرد موتور را بهبود می‌بخشد.

همچنین از سال ۲۰۱۲ میلادی به‌بعد کمپانی‌های مطرح در زمینه طراحی و تولید موتور سیکلت از تکنولوژی‌های جدید نیز بهره می‌گیرند. این تکنولوژی‌ها همان سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، مانیفولد متغیر ورودی و سیستم مدیریت هوشمند جرقه‌زنی است.

با استفاده از این تکنولوژی‌ها راندمان پیش‌رانه‌های کم‌حجم موتور سیکلت‌ها نیز افزایش می‌یابد و نمونه بارز در این باره استفاده از سیستم زمان‌بندی متغیر و مانیفولد متغیر ورودی در پیش‌رانه اسپرت‌بایک دوکاتی است.

این موتور سیکلت با پیش‌رانه دو سیلندر ۹۳۷ سی‌سی می‌تواند ۱۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۳ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. بنابراین با استفاده از کوچک‌سازی موتور و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید تا حد زیادی شاهد افزایش راندمان در پیش‌رانه‌های موتور سیکلت هستیم.

خاموش شدن خودرو

خودرو و سمند SE مدل ۱۳۹۱ دارم و حدود ۱۰ روز است وقتی فرمان خودرو را در حالت روشن اما متوقف شده می‌گردانم، موتور خودرو دچار لرزش شده و خاموش می‌شود. این مشکل در دور موتور پایین بیش‌تر رخ می‌دهد. علت چیست؟ ۰۹۷۱۴*۹۲۱۴**

«این مشکل در خودروهای مجهز به فرمان هیدرولیک، دو علت عمده دارد. اگر سنسور فشار فرمان هیدرولیک (که به منظور اندازه‌گیری میزان فشار ممکن در مدار مربوط به فرمان و سیال هیدرولیک آن تعبیه شده) معیوب شده باشد، در زمان چرخاندن و گردش فرمان، منجر به خاموش شدن موتور می‌شود.

در این حالت برای رفع مشکل باید سنسور فشار فرمان هیدرولیک تعویض شود. همچنین قطعه‌ای الکترومکانیکی به نام استپر موتور در پیش‌رانه‌های بنزینی ساخت داخل وجود دارد که در راه‌اندازی موتور نقش بسیار موثری دارد و اگر این قطعه الکترومکانیکی معیوب شده باشد یا به‌درستی وظیفه خود را انجام ندهد، هنگام گردش و چرخاندن فرمان چنین مشکلی را به وجود می‌آورد. در این شرایط برای رفع مشکل باید استپر موتور تعویض شود.

M8 کامپیتیشن؛ باواریایی افسار گسیخته!

خط و نشان کوپه بام‌و برای سوپراسپرت‌ها

اسپرت منحصر به فرد بام‌و، رانندگی با M8 کامپیتیشن را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند و زاویه بیش‌تر ستون A و نورپردازی داخلی به واسطه LEDهای نواری، کابین دلنشینی را ایجاد کرده است.

شاید در فضای مجازی دیده باشید که M8 کامپیتیشن در تقابل با سوپراسپرت‌هایی مانند لامبورگینی اونتادور، فراری ۴۸۸، آئودی R8 و نیسان GT-R با پیروزی رقابت را به پایان رسانده است.

دلیل این پیروزی را باید پیش‌رانه قدرتمند این کوپه جسور باواریایی دانست. موتور هشت سیلندر این خودرو با آرایش وی‌شکل به‌حجم ۴.۴ لیتر، به تکنولوژی ام‌توین پاور توربو مزین شده که قدرت و گشتاور بالایی را تولید می‌کند. با تغییراتی در پاشش سوخت و ایجاد حداکثر فشار ۳۵۰ بار در سیلندر، پاشش مستقیم سوخت، بازطراحی در توربوشارژهای دوقلو و بهینه‌سازی در اتاق احتراق، راندمان این موتور افزایش یافته است.

این پیش‌رانه موسوم به S63 از بالاترین سطح تکنولوژی برخوردار است و براین اساس در نسخه M8 کامپیتیشن حداکثر ۶۲۵ اسب‌بخار قدرت در شش هزار آربی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور در ۵۶۰۰ آربی‌ام تولید می‌شود.

گیربکس هشت‌سرعت ام‌استپ‌ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به‌سامانه چهار چرخ محرک هوشمند xDrive بر عهده دارد و سیستم چهار چرخ محرک xDrive در این خودرو دستخوش تغییراتی قرار گرفته است.

با این حال با انتخاب وضعیت اسپرت و حالت لانچ کنترل و فشردن پدال گاز تا انتهای ۱۹ ثانیه زمان نیاز است تا M8 کامپیتیشن از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت این خودرو ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت است. اما در تست‌های انجام‌شده حداکثر سرعت آن به ۳۱۵ کیلومتر بر ساعت نیز رسیده است.

از مهم‌ترین آپشن‌های M8 کامپیتیشن می‌توان به سامانه پیشگیری از برخورد، ۱۰ ایربگ، سیستم هشدار انحراف از مسیر، هدآپ دیسپلی، کروز کنترل هوشمند تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور و شناسایی عابر پیاده، سیستم دید در شب و لانچ کنترل و سیستم تهویه مطبوع دوگانه و جداگانه برای سرنشینان عقب اشاره کرد. قیمت بام‌و M8 کامپیتیشن ۴۷ هزار و ۹۹۵ دلار است.

کمپانی بام‌و بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۹ به مدت ۹ سال کوپه جذاب خود را با نام سری ۸ تولید کرد. اما بیش از ۱۹ سال بود که دیگر خبری از سری ۸ نبود. کمپانی بام‌و سال ۲۰۱۸ بود که به‌صورت رسمی از نسخه تولیدی سری ۸ رونمایی کرد. این کوپه به‌حدی موفق ظاهر شد که در همان سال کابین این خودرو جزو زیباترین‌های سال شد.

همچنین این خودرو دو سال پی‌درپی عنوان بهترین کوپه سال را از نشریات معتبری مانند موتور ترند کسب کرد. سری ۸ در حقیقت نماد نوینی از زبان جدید طراحی بام‌و بود. پروفیل خودرو با خطوط آشنای شارپ و تیز روی بدنه، ظاهری نومند و جذاب دارد. رینگ‌های ۲۰ ام‌آلایز و قارآیسن کوپه را دوچندان می‌کند و کاپوت این خودرو با خطوط تیز و چراغ‌های باریک و جلونچره عریض به‌سبک جدید بام‌و، چهره نهایی را برای این کوپه جسور باواریایی به‌ارمغان آورده است.

در نمای عقب چراغ‌های کشیده با حجم پردازی خاص نمای زیبایی از این خودرو را به‌نمایش می‌گذارد. قوی‌ترین نسخه سری ۸ یعنی M8 کامپیتیشن مورد بررسی ما در این مطلب است.

این خودرو از نظر ظاهری به قطعات فیبر کربنی تجهیز شده تا چاشنی اسپرت بودنش دوچندان شود. قطعات ام شامل جلونچره مشکی پیانویی، سیر به‌همراه لیپ فیبر کربنی زیر آن، قاب آینه‌های فیبر کربنی، دریچه ورودی هوای جانبی فیبر کربنی، اسپویلر روی در صندوق عقب فیبر کربنی، دیفیوزر فیبر کربنی و سراگزوزهای دوبل در طرفین سپر می‌شود.

در زمان ورود به کابین با طراحی بسیار جذابی مواجه می‌شویم و قرارگیری صفحه‌نمایش ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو در کنسول میانی، صفحه ۱۲.۳ اینچی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) مقابل راننده و تنظیمات لمسی سیستم تهویه مطبوع، فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو ایجاد کرده است.

استفاده از چرم آلکانتر، دو رنگ بودن ترمز داخلی، دکوراتیو کروم و فیبر کربنی با دوخت باکیفیت و رکش صندلی و غربیلک فرمان، حس لوکس بودن در این خودرو را دوچندان می‌کند.

طراحی غربیلک فرمان اسپرت و خوش‌دست ام با دو پدال شیFTER آلومینیومی در پشت آن، دودکمه قرمز رنگ روی فرمان و دسته‌دنده



تقسیم سود ۴۰ ریالی برای هر سهم «ایران تایر»



«در مجمع عمومی شرکت تولیدی ایران تایر که ۲۹ تیرماه برگزار شده بود، برای هر سهم این شرکت ۴۰ ریال سود بین سهامداران تقسیم شد. در مجمع عمومی ایران تایر علاوه بر استماع گزارش هیات مدیره و بازرس قانونی، صورت های مالی دوره منتهی به ۳۰ اسفند ۹۹ نیز ارائه و بر همین اساس ۴۰ ریال سود بین سهامداران

تقسیم شد. ایران تایر یکی از قدیمی ترین تیرسازان کشور است که محصولات خود را در گروه رادیال سواری، سنگین نخی و کشاورزی تولید و به بازار عرضه می کند. این کارخانه تیرسازی که پیش از انقلاب آغاز به کار کرده، از شرکت های تابعه بنیاد مستضعفان است.

صادرات آزاد اما مشتری نایاب!

بی اقبالی کشورهای همسایه به تایر های ۲۴-۱۲ نخی

افغانستان ۱۰ درصد کامیون ها همچنان نیاز به این سایز از تایر داشته باشند اما وجود تیرسازی قوی همچون جنرال تایر در پاکستان راهی برای ورود برندهای ایرانی به بازار باقی نمی گذارد. با این شرایط یا تولید کنندگان ایرانی باید به سمت تعدیل و کاهش چشمگیر قیمت هایشان در بازار منطقه بروند یا با صرف هزینه های سنگین خطوط خود را به سمت تولید لاستیک های جدید سوق بدهند. حتی در ایران هم راننده ها اقبال کمتری به استفاده از تایر های ۲۴-۱۲ نخی دارند زیرا هزینه های بالا، سختی تعویض لاستیک و خطرات ناشی از تعویض این لاستیک ها به دلیل وجود بچه رینگ را از دلایل تغییر تایر مورد استفاده خود می دانند. حتی کامیون های ماک قدیمی که می توان لاستیک های ۳۱۵ و ۳۸۵ یا رینگ ۲۲٫۵ را زیر آنها دید. حال به نظر می رسد تیرسازان تنها راهکاری که در پیش رو دارند این است که تا دیر نشده فکری به حال تغییر محصول خود کنند تا بلایی که در بازار های منطقه بر سرشان آمد و مشتری برای تایر هایشان پیدا نشد، در کشور نیز تکرار نشود.

می رسد با توجه به شرایط بازار های داخلی و بین المللی باید فکری به حال تغییر محصول و خط تولید خود کنند. علت اصلی نیز کاهش تعداد کامیون های استفاده کننده از این سایز در کشور و حذف تقریبی کامیون از این دست در سه کشور افغانستان، پاکستان و عراق است. بر اساس آنچه واحدهای بازاریابی و صادرات تایر سازان تحقیق کرده اند؛ سال هاست عراقی ها به سمت استفاده از رینگ های ۲۲٫۵ رفته اند و از تایر های ۳۱۵ و ۳۸۵ سیمی استفاده می کنند. در افغانستان نیز اکثر کامیون ها نوسازی شده اند و ناوگان به سمت استفاده از برند MAN آلمان پیش رفته است و این خودرو ها به جای تایر ۲۲٫۵ از رینگ های ۱۷٫۵ استفاده می کنند. پاکستانی ها هم از غافله عقب نمانده اند و در عمده کامیون هایشان از تایر های سنگین رادیال یا رینگ ۲۲٫۵ استفاده می شود. علت اصلی نیز نوسازی ناوگان است که باعث شده نتوان در خودرو های جدید با سرعت بالا از تایر های قدیمی ۲۴-۱۲ استفاده کرد. بر اساس بررسی های خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» شاید در پاکستان

پس از دو سال دوری تیرسازان داخلی از بازار های منطقه ای، حالا تولید کنندگان لاستیک های سنگین نخی ۲۴-۱۲ برای صادرات کالای خود با در بسته مواجه شده اند. دو سال قبل وقتی بازار صادرات تایر های ایرانی از نوع ۲۴-۱۲ نخی با همان کامیونی های تیوب دار داغ بود، کمتر تولید کننده ای فکر می کرد همسایه های شرقی و غربی ایران در این مدت تاحدی ناوگان حمل و نقل باری خود را نوسازی کنند که دیگر نیازی به تایر های قدیمی تولید ایران نداشته باشند. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» دولت اگر چه با صادرات ۳۰ درصد از حجم تایر های کشاورزی و معدنی موافقت کرده و محدودیتی هم برای صادرات تایر های پر تیراژ ۲۴-۱۲ نخی نگذاشته است اما تغییرات گسترده در ناوگان کامیونی کشورهای افغانستان، پاکستان و عراق باعث شده است تیرسازان با معضل از دست رفتن بازار های صادراتی مواجه شوند. البته در کشور نیز کمتر کامیون داری این مدل را به نسل جدید تایر ها با رینگ کوچک تر سیمی ترجیح می دهد. در حال حاضر شش شرکت تیرسازی در کشور تولید این محصول را در دستور کار دارند اما به نظر

گزارش Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

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



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



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





پدال ترمز؛ نرم یا سفت؟

فشردن یا روی پدال ترمز، می‌تواند به‌شما بگوید که سیستم ترمز خودرو شما چگونه کار می‌کند. در همین ارتباط پدال ترمز بسیار نرم از فاصله زیاد تا عمل ترمزگیری خیر می‌دهد و علاوه‌بر این که مقداری از پدال ترمز درگیر است، می‌تواند نشان‌دهنده این باشد که گوشت‌لنت ترمز شما به پایان رسیده است. همین‌طور ممکن است سیستم ترمز نیاز به‌هواگیری داشته باشد. همچنین امکان دارد مقداری هوا بین سیال موجود

در لوله‌های ارتباطی سیستم ترمز قرار گرفته باشد. ممکن است حتی نشتی روغن ترمز وجود داشته باشد. برعکس این حالت نیز می‌تواند شرایطی وجود داشته باشد که تنها با اندکی فشردن یا روی پدال، عمل ترمزگیری انجام شود. این نیز بدان معناست که روتور ساییده شده یا این که روغن ترمز کشیف یا غبار آلود شده است. به‌هرصورت می‌توانید با تعویض روغن ترمز از به‌وجود آمدن چنین مشکلاتی پیشگیری کنید.

تعهد فولکس واگن برای نصب سیستم ترمز اضطراری روی محصولاتش

خواهند داد. بنابه‌تاکیدمدیران این شرکت خودروهای جدید به‌لطف این فناوری ایمن‌تر خواهد شد و در سال ۲۰۱۶ این فناوری به‌طور محدود و انتخابی روی برخی مدل‌های این خودروساز نصب شد.

ترمز اضطراری خودکار چگونه کار می‌کند؟

نحوه عملکرد این سیستم بسیار ساده است و در ترکیب با هشدار بر خورد جلو، سنسورها برای هشدارهای تصویری و شنیداری به‌کار می‌افتند. البته در این مرحله رانندگان باید ترمز را فشار داده و سرعت خود را کم کنند. در این مرحله اگر فشار بر ترمز به‌اندازه کافی نباشد، ترمز اضطراری خودکار وارد عمل می‌شود. این سیستم در صورت لزوم با فعال کردن ترمزهای رای کاهش سرعت خودرو، به‌راننده کمک می‌کند از برخورد احتمالی جلوگیری کند.

بنابر این فولکس واگن متعهد شده تا سال ۲۰۲۲ ترمز اضطراری خودکار را روی محصولات جدید خود به‌عنوان یک گزینه استاندارد نصب کند.

گزارش

Report

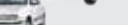
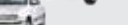
فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

لنت پارس (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۲۰۹۳۱	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریج تپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز و یا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۹۲,۰۰۰ (آبی)	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		۹۲,۰۰۰ (آبی)			۱۱۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۲۱۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۲۶۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۲۶۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶		۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۲۷۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶		۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۱۵۵,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۲۷۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۲۵۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو ساینا	۵۸۶		۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۲۱۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶		۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۱۵۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶		۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۱۵۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶		۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۱۵۰,۰۰۰ (آبی)		
	لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶		۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۱۳۰,۰۰۰ (آبی)		

جهان ترمز کانتان (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریج تپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۷۸,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶					۷۸,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶					۱۳۵,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶					۱۲۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶					۱۲۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶					۱۴۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶					۱۳۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶					۱۴۵,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶					۱۵۵,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰	

ایران لنت (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریج تپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۶۵,۵۰۰	۸۵,۸۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶					۶۵,۵۰۰	۸۵,۸۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶					۱۱۱,۰۰۰	۱۲۹,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶					۹۵,۰۰۰	۱۸۱,۷۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶					۹۵,۰۰۰	۱۸۱,۷۰۰	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶					۱۶۴,۰۰۰	تولید ندارد	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶					۱۰۹,۰۰۰	تولید ندارد	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶					۱۶۴,۰۰۰	تولید ندارد	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶					۱۴۷,۸۰۰	تولید ندارد	

دیسک لنت (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
		لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریج تپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	      	۶۳,۹۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶			۶۳,۹۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو تیبیا	۵۸۶			۸۵,۲۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶			۸۳,۹۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو پارس	۵۸۶			۸۳,۹۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو سمند	۵۸۶			۸۳,۹۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶			۸۶,۸۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو سمند سورن	۵۸۶			۱۰۷,۰۰۰	تولید ندارد		
		لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶			۸۵,۲۰۰	تولید ندارد		

ایجاد شیار بر روی سطح لنت – سنگ زدن سطح یا لبه لنت – دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لبه دار شده باشد – دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لبه دار شده است – کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ وعدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ – به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و یا آب‌بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



بیشترین تصادفات مربوط به ۲۰۶ سوارهاست



«مهر: معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «خانواده پژو و ۲۰۶ بیشترین آمار سرعت‌های غیرمجاز را به خود اختصاص داده‌اند.» سرهنگ محمد رازقی افزود: «تأثیر سرعت‌های غیرمجاز بر تصادفات دقیقاً مشخص است. در معایری که سرعت‌های زیاد داریم مانند بزرگراه‌های شهید همدانی، شهید خرازی و شهید بابایی شاهد بیشترین و شدیدترین هستیم.» سرهنگ رازقی ادامه داد: «در طول روز و ایام هفته و زمان‌هایی که سرعت افزایش پیدا می‌کند متأسفانه شدت

تصادفات نیز افزایش پیدا می‌کند.» معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ افزود: «در قرارگاه کنترل سرعت دقیق سرعت‌های غیرمجاز را از نظر زمان رصد و کنترل می‌کنیم تا بتوانیم برنامه‌ریزی‌های لازم را صورت دهیم.» وی گفت: «یکی از موارد مورد بررسی نوع خودرو است. خودروهایی که بالاتر از حد مجاز رانندگی می‌کنند خانواده پژو است و ۲۰۶ رتبه اول را در این مورد دارد زیرا بیشترین سرعت‌های غیرمجاز را اما از این نوع خودرو مشاهده می‌کنیم.»

خبر

News



تسریع در پرداخت خسارات خانواده آسیب‌دیده از حوادث رانندگی

«ایلنا: به گزارش روابط عمومی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، از این پس زیان‌دیدگان حوادث رانندگی با جلوگیری از ایجاد اطاله دادرسی، خسارات خود را با تشخیص کارشناسان صندوق دریافت می‌کنند. در قسمتی از بخشنامه مربوطه آمده است: «به منظور تسهیل و تسریع در پرداخت خسارت زیان‌دیدگان و خانواده‌های آسیب‌دیده حوادث رانندگی و رفاه حال و کاهش مراجعات آسیب‌دیدگان مشمول تعهدات صندوق

تأمین خسارت‌های بدنی و با توجه به مواد ۳۴، ۳۱ و ۳۶ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت‌ماه ۱۳۵۹ و همچنین بند (۱) مصوبه مورخ ۱۴۰۰/۴/۹ هیات محترم نظارت صندوق مبنی بر پرداخت خسارت استحقاقی زیان‌دیدگان مشمول قانون بیمه اجباری شخص ثالث و مصوبه مورخ ۱۴۰۰/۱/۳۱ کار گروه بازنگری فرایندها، در صورت احراز حقانیت زیان‌دیدگان همزمان با

بررسی پرونده در مرحله رسیدگی در دادسرای عمومی و انقلاب؛ ضروری است با حضور موثر کارشناسان منتخب صندوق در شعب سراسر کشور در دادسراها (موضوع ماده ۵۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث) نسبت به رسیدگی و پرداخت خسارت پرونده‌های مشمول تعهدات صندوق در این مرحله اقدام و با جلوگیری از ایجاد اطاله دادرسی، از زیان‌واره به منابع مالی صندوق به دلیل افزایش نرخ سالانه دیات پیشگیری لازم را به عمل آورند.»

آمار نهادهای مختلف از تصادفات منجر به فوت در ایران، با یکدیگر همخوانی ندارند

مرگ در جاده‌های ایران در سایه تناقض‌های آماری

هم حساسیت بالاتر مردم در نظر گرفت.

وضعیت تهران بهتر شده است

این در حالی است که به نظر می‌رسد وضعیت تصادفات، دستکم در تهران واقعاً بهبود پیدا کرده است. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ، چندی قبل در این مورد گفت: «جمعیت خودرویی و شهری تهران تا سال ۱۳۳۵ شیب ملایمی داشت، این در حالی است که در سال ۱۳۳۵، یک انفجار در تعداد خودروها یک سو و جمعیت پایتخت از سوی دیگر اتفاق افتاده است. بر این اساس، تعداد خودروهای فعال در تهران در سال ۱۳۳۵ به ۷۵۰ هزار دستگاه خودرو و جمعیت شهر تهران نیز به حدود یک میلیون و ۵۶۰ هزار نفر رسید.»

سردار محمد حسین حمیدی افزود: «تا پایان سال گذشته، جمعیت تهران حدود ۱۲ میلیون نفر و تعداد خودروها در پایتخت هم حدود ۷ میلیون دستگاه بوده، این در حالی است که این آمار، تردد شناور، یعنی خودروهایی را که وارد تهران و از آن خارج می‌شوند را در نظر نمی‌گیرد. برآوردها نشان می‌دهند حدود ۳ میلیون خودرو هم به صورت شناور در تهران تردد دارند.»

او ادامه داد: «در سال ۱۳۸۹، سهم شهر تهران از کل کشته‌شدگان در تصادفات جاده‌ای، معادل ۴۵ درصد بوده است. اما این آمار به مرور کاهش پیدا کرد و در سال گذشته به ۳۵ درصد رسید و این در حالی بود که تعداد خودروها و جمعیت در این مدت افزایش داشته است.»

به این ترتیب، ظاهراً داده‌های آماری از سطح کشور و نیز داده‌های آماری مرسوم به تصادفات منجر به فوت کاهش نظری حمایت می‌کنند که تعداد موارد منجر به فوت کاهش پیدا کرده‌اند. در این میان، می‌توان پرسید آیا با بهبود بیشتر کیفیت خودروهای تولید داخل، افزایش ایمنی این خودروها و افزایش نظارت‌ها از طریق نصب دوربین‌های جاده‌ای و موارد مشابه، آیا ممکن است جایگاه ایران در فهرست سیاه کشورهای که بیشترین تعداد موارد تصادف منجر به مرگ را دارند، بیش از این بهبود پیدا کند؟



منعکس شده است. به عنوان نمونه، بر اساس اطلاعات ناجا در سال ۱۳۹۲ که جمعیت ایران حدود ۷۷ میلیون نفر بود، به ازای هر صد هزار نفر، حدود ۲۳ مورد فوتی بر اثر تصادف یا به طور دقیق ۲۳۱ نفر فوتی به ثبت رسیده بود، در حالی که داده‌های سازمان پزشکی قانونی، همین فوتی‌ها را ۲۳۴ نفر اعلام می‌کرد. از سوی دیگر، سازمان پزشکی قانونی در سال‌های اخیر هم تعداد موارد منجر به فوت در تصادفات را بالاتر اعلام کرده است.»

میرفلاح ادامه داد: «اما اگر از تناقض‌های آماری و دلایل آنها بگذریم، به طور کلی به نظر می‌رسد با وجود افزایش قابل توجه تعداد وسایل نقلیه در کشور و افزایش حجم تردها تا قبل از همه‌گیری کرونا، آمار تصادفات منجر به فوت کاهش پیدا کرده است. مثلاً، آمار ناجا از تصادفات منجر به فوت نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۸ که جمعیت کشور به حدود ۸۳ میلیون نفر رسیده، به ازای هر صد هزار نفر جمعیت ۱۶۳ نفر در تصادفات فوت شده‌اند که کاهش قابل توجهی است. او ادامه داد: «همی‌توان در مورد علل کاهش آمار فوت در تصادفات جاده‌ای اظهار نظر کرد، چرا که علت را باید هم در بهبود فرهنگ ترافیکی، هم در افزایش سخت‌گیری‌ها و

ترافیکی، نبود استانداردهای خودرویی کافی و ضعف زیرساخت‌های جاده‌ای، عوامل اصلی مرگبار بودن جاده‌های کشور هستند. در این میان، در برخی رتبه‌بندی‌ها ایران در میان ۵ کشور نخست از نظر میزان مرگ‌ومیر جاده‌ای قرار دارد، این در حالی است که در رتبه‌بندی‌های دیگر، جایگاه ایران تا رتبه ۳۸ از نظر مرگبار بودن بهبود یافته است. اما وضعیت مرگ‌ومیر جاده‌ای در ایران واقعاً تا چه اندازه وخیم است؟ علیرضا میرفلاح، کارشناس مرکز آمار ایران که در تهیه گزارش‌هایی در مورد وضعیت تصادفات در جاده‌های ایران با این سازمان همکاری می‌کند، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، با اشاره به این موضوع گفت: «بررسی‌های آماری نشان می‌دهند در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۸، تعداد وسایل نقلیه موتوری در ایران، اعماز خودرو و موتورسیکلت، از حدود یک میلیون دستگاه به حدود ۲۸ میلیون دستگاه افزایش پیدا کرده، اما در همین مدت، تعداد موارد فوت بر اثر تصادف از حدود یک هزار مورد به حدود ۱۳ هزار مورد کاهش یافته است.»



محمد مهدی حاتمى

m.hatami@autoworld.ir

جاده‌های ایران در ردیف مرگبارترین جاده‌های جهان قرار دارند، اما برخلاف باور عامه، ایران از منظر مرگ‌ومیر جاده‌ای، وضعیت فاجعه‌باری ندارد. بررسی برخی داده‌های آماری به نسبت دقیق در جهان نشان می‌دهد ایران در ردیف نهمین کشور با میزان مرگ‌ومیر جاده‌ای بالاتر در قاره آسیا قرار گرفته و در قیاس با امن‌ترین کشور جهان از نظر میزان حوادث جاده‌ای یعنی نروژ، سالانه حدود ۱۰ برابر بیشتر مرگ‌ومیر جاده‌ای به ثبت می‌رساند. با این همه، آمار موارد فوت بر اثر تصادفات جاده‌ای در ایران همچنان بالاست و هر چند در سال‌های اخیر کاهش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرده اما همچنان با وضعیت ایده‌آل فاصله دارد.

بر اساس یکی از برآوردهای آماری سازمان پزشکی قانونی کشور، تعداد متوفیان ناشی از سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۶، ۱۶ هزار و ۹۸۴ نفر، در سال ۱۳۹۷، ۱۷ هزار و ۱۸۳ نفر و در سال ۱۳۹۸، معادل ۱۶ هزار و ۹۴۷ نفر اعلام شده است. همچنین آمار مصدومان ناشی از تصادفات نیز به ترتیب در سال ۱۳۹۶، ۳۳۵ هزار و ۹۹۵ نفر، در سال ۱۳۹۷، ۳۶۷ هزار و ۴۵۱ نفر و در سال ۱۳۹۶، ۳۴۷ هزار و ۳۰۷ نفر بوده به این ترتیب، آمار کشته‌شدگان حوادث رانندگی در ایران با وجود هدف‌گذاری کاهش ۲ هزار موردی مرگ‌ومیر در سال ۱۳۹۸، به هیچ‌وجه به نسبت میانگین تغییر نکرده و می‌توان گفت دستکم در سه سال مورداشاره، تعداد متوفیان ناشی از حوادث رانندگی تقریباً در بازه ۱۷ هزار نفری ثابت مانده و عملاً کاهش چشمگیری نداشته است.

مرگ در جاده‌ها به روایت آمارهای متناقض بسیاری از شهروندان ایرانی به درستی می‌داند فرهنگ



دنده يك

First gear

علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

مدیرعامل گروه خودروسازای سایپا گفت: وزارت بهداشت و درمان، برای گام اول واکسیناسیون کارگران صنایع خودرو و قطعه‌سازی کشور، ۲۰۰ هزار دوز واکسن اختصاص داد.

حاضر جواب: باز جای تقدیر و تشکر دارد که واکسن به شیوه پیش‌فروش خودروها و با قرعه‌کشی توزیع نمی‌شود!

پیش‌فروش سایپا بدون محدودیت و قرعه‌کشی...

حاضر جواب: یاد روزهایی افتادیم که برای اولین بار شیر پاستوریزه این قدر زیاد شده بود که بدون ساعت‌ها ایستادن در صف، می‌توانستیم هر تعداد شیشه شیر که می‌خواستیم، بخریم!

قیمت خودرو باز هم ترمز برید.

حاضر جواب: این بار که هم ترمز بریده، هم عتاق پاره کرده!

چرا خودروسازان با وجود زیان‌دهی به تولیدات خود ادامه می‌دهند؟

حاضر جواب: چون یک تعارف زدند که تعارف‌شان هم گرفته و هی دارند در رودریابستی، خودرو تولید می‌کنند!

افزایش محصولات ناقص خودروسازان در سسایه کمبود نقدینگی در صنعت خودرو.

حاضر جواب: همین طوری ناقص هم بفروشند، خریدار دارد. تازه خودش از جیب، ناقصی‌هایش را هم تکمیل می‌کند!

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور: برای ارتوو پژو فرش قرمز نیندازیم.

حاضر جواب: حالا چرا این قدر اختلاف نظر و عقیده؟ اصلاً برای یکی نشان فرش قرمز بیندازید و برای دیگری، فرش آبی!

سقوط فروش خودرو در بازار انگلیس... حاضر جواب: چون ننه پیش‌فروش بلدند، نه قرعه‌کشی، نه تولید خودروی ناقص... ولی خب از همه مهم‌تر این که شورای رقابت هم ندارد تفلیک‌ها!

آیا سرانجام طرح خودرویی مجلس به خط پایان نزدیک می‌شود؟

حاضر جواب: به خط پایان هم نزدیک نشد، خط پایان را به آن نزدیک کنید!

مالیات بر عایدی سرمایه به نفع مردم است.

حاضر جواب: طوری که آدم دلش می‌خواهد حتی داوطلبانه برود مالیات بر عایدی دبه سیر ترشی ۱۰ ساله‌اش را هم بدهد!

دلایل چندنرخی بودن لاستیک خودرو در بازار چیست؟

حاضر جواب: الان دیگر چندنرخی بودن دلیل نمی‌خواهد، اگر جنسی هنوز یک نرخ باقی مانده نیاز به ارائه دلیل دارد!

ایران خودرو پیشیمان از طرح پیش‌فروش...

حاضر جواب: تنها جایی که کالای فروخته‌شده با رضایت کامل پس‌گرفته می‌شود، همین مراکز فروش و قرعه‌کشی کارخانه‌های خودروسازی است!

صنعت لوازم خانگی ایران در مسیر صنعت خودرو؟

حاضر جواب: بی‌خیال... یعنی تا چند وقت دیگر برای خرید یخچال، تلویزیون و چرخ‌گوشت هم باید در قرعه‌کشی شرکت کرد؟

جدول شماره ۱۳۱۲

Cross Word

افقی

۱- قدیمی‌ترین خودرو ساز فرانسه (در تصویر) - مدلی از دوچ- در عقب خودرو برای تعادل آیرودینامیکی نصب می‌شود - محصولی از کی‌موتور ۴- تولید ناب تویوتا ۵- قطار روی آن می‌رود - عزیز عرب ۶- برند خودرویی معروف آمریکا - هستی - ویتامین انعقاد خون ۷- مواد مغذی موجود در غذا - مرطوب - میزان تشخیص عمر ۸- دوره بعد از گارانتی را گویند - بی‌چیز و دردمانده ۹- جز نیست - تیون بود که حرف اضافه در آخرش آمد - از حروف استثنا ۱۰- نماد گرمای زیاد - همین طوری هم رتبه معنی می‌دهد - رونق ۱۱- کشتی جنگی - همان جعبه‌دنده است ۱۲- مواجی که در مقابل انجام کار می‌گیرند - چین و چروک - زینت رو ۱۳- سوپراسپرت معروف انگلیسی - درخشندگی ۱۴- مایع هستی‌بخش - از شرکت‌های تابعه ایران خودرو - فرمان ماشین ۱۵- بزرگ‌ترین تولیدکننده ماشین‌آلات راهسازی و ساختمانی دنیا - این وانت در بهمن موتور تولید می‌شد.

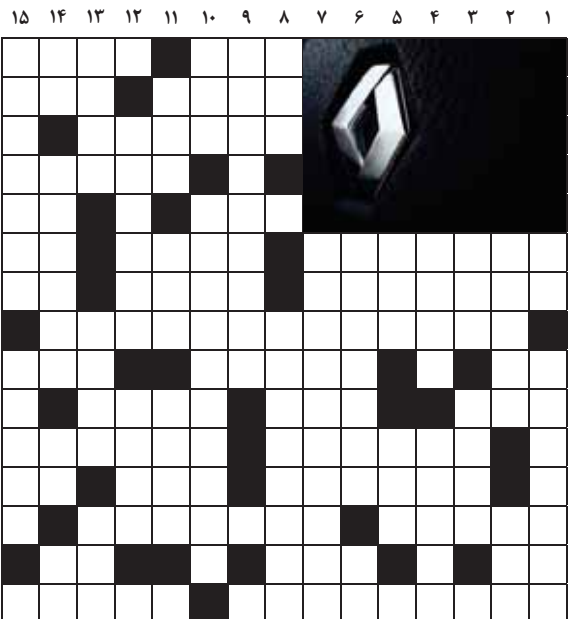
عمودی

۱- رود معروف ایتالیا - بهترین برند جنرال‌موتور ۲- نامی برای خانم‌های مغرب‌زمین - بیماری مهلک ۳- آتن در هم - موسسه حقوقی برای انجام کارها ۴- ستاره - نام شرکتی که قطعات الکترونیکی تولید می‌کند ۵- ایمانی آغاز - اصطلاحی در تلگراف ۶- اینترناش - نامم - خط‌کش مهندسی - مدل معروف بنتلی ۸- سود غیرمشروع - برند ژاپنی معروف در لاستیک‌سازی جهان ۹- از معروف‌ترین امپراتوران فرانسه ۱۰- شورولت صدرصد برقی - سوپراسپرت معروفی از ایتالیا ۱۱- تبه انگلیسی - نوعی فلز نرم - نخستین پروتونی که به ایران آمد ۱۲- معروف‌ترین تیم حال حاضر مسابقات فرمول یک - مرکز استان مرکزی ۱۳- ساری در هم ریخته - لازم و ضروری - این هم پیر در هم است ۱۴- همسایه قدیمی تهران - خودرویی از انگلیس - زیاد نیست - از اقوام ایرانی ۱۵- سدان لوکس رنو که به تازگی به ایران آمده است - کامیون و کشنده‌ای از بنز.

حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۳۱۱





Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۹ مرداد ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۷۳

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

تهران ۳۸ ۲۵ اصفهان ۳۷ ۱۷ شیراز ۳۷ ۲۱ مشهد ۳۶ ۱۸ تبریز ۳۷ ۱۱ ارومیه ۳۶ ۱۶ رشت ۳۵ ۲۴ گرگان ۳۹ ۲۴ ساری ۳۸ ۲۳ اهواز ۳۹ ۲۴ یزد ۳۹ ۲۴ کرمان ۳۴ ۱۷ بندرعباس ۳۸ ۳۱ زاهدان ۳۷ ۱۸

بیل‌بورد
Billboard



به اشتراک گذاشتن مناظر زیبا

«در این آگهی «کیا» که توسط اژانس اینوشن در کانادا طراحی شده، به‌راندگان توصیه‌شده که اگر به‌نظرشان منظره‌ای آن‌قدر زیباست که باید آن را در فضای مجازی به‌اشتراک گذاشت، بهتر است گوشه جاده پارک کنند.

معضل ترافیک در کجا شکل می‌گیرد؟

هر روز صبح با خروج از خانه با صحنه ازدحام شدید خودروها مواجه می‌شویم و نخستین راهی که برای رهایی از آن به‌ذهنمان می‌رسد، متوسل شدن به‌یوق خودرو است! غافل از آن که با این کار نه تنها مشکلی رفع نمی‌شود، بلکه مجبوریم علاوه بر آلودگی هوا با آلودگی صوتی نیز دست‌وپنجه نرم کنیم. در این میان آنچه چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد، دلایل وجود این حجم از خودرو در ساعات مشخصی از روز در سطح شهر است. اما با کمی دقت و تأمل درمی‌یابیم که از جمله دلایل مهم و قابل توجه در این رابطه، نوع رانندگی برخی تاکسی‌ها و خودروهای شخصی مسافرکش است که بابت توجهی به‌قوانین راهنمایی و رانندگی، به‌سهم خود به‌معضل ترافیک تا حد زیادی دامن می‌زنند. به‌عنوان مثال گاه این دسته از رانندگان شتاب خودرو را متناسب با سرعت قدم زدن عابران تنظیم می‌کنند تا شاید بتوانند آن‌ها را راضی به‌استفاده از خودرو کنند! با این تفاسیل ای بسا تنها با تصحیح نوع و روش رانندگی بتوان تا حد زیادی از حجم ترافیک کاست. البته نباید از نقش سازمان راه‌شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی نیز در حل این معضل غافل شد. همچنین گفتنی است که برای حل این معضل باید طرح‌های ارائه‌شده برای کنترل ترافیک شهری از اعتبار مناسبی برخوردار باشد و به‌استانداردهای جهانی در این زمینه توجه ویژه و درخوری شود. چرا که در این رابطه تیراژ تولید و سرعت پلاک‌گذاری خودرو در کشورهای مختلف با یکدیگر تفاوت‌هایی دارد و به‌همین دلیل از الگوهای مختلفی برای حل این معضل استفاده می‌شود. از سوی دیگر می‌تواند در کنار تجهیز خیابان‌ها به دوربین ثبت تخلفات و ... چراغ‌های راهنمایی و رانندگی را نیز هوشمند کنند که بتواند موج ترافیک را در زمان‌های پیک آن کنترل کند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خبرنگار

خ