



با ارسال دعوتنامه تکمیل وجه پیش فروش های قبلی

افزایش قیمت رسمی خودرو و کلید خورد

خودروسازان داخلی با هدف پرهیز از وارد آمدن شوک قیمتی به بازار، از اعلام لیست قیمت های سه ماهه سوم سال یا افشای آن ها از طریق عرضه خودروهای پرتیراژ در قرعه کشی ها...
 ۳۲ صفحات ۳۰۲

سنگ اندازی برخی شرکت های حمل و نقلی در مسیر بیوستن وارداتی ها به ناوگان ادعای مالکیت دو دانگ از هر کامیون وارداتی!
 در حالی که این شرکت ها سرمایه متقاضیان کامیون ها را وارد کرده اند، در مرحله انتقال...
 ۹ صفحات ۹

روند جدید در شهر سازی، به جای افزایش فضای پارک خودرو، کاهش این فضاها را توصیه می کند دور برگردان سیاست «پارکینگ سازی» در پایتخت
 ۱۵ صفحات ۱۵

فراهم سازی مکانیزم تولید یک قطعه فوق ایمنی برای همه خودروهای داخلی ساخت قالب های ریل صندلی در گروه سایپا آغاز شد
 ساخت قالب های بدنه محصول جدید «آریا» نیز به شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا...
 ۴ صفحات ۴

گزارش خبرنگار «دنیای خودرو» از گردهمایی خودروهای خاص آذربایجان شرقی

شانه به شانه با خودروهای کلاسیک

۸ صفحات ۸

- ۱۳ تفنگ جدید «پیرلی» برای تیم های فرمولان!
- ۱۱ تاثیر فشار سوخت هیدروژن بر افزایش کیفیت روانکارها
- ۲ «تارا» و «دنا» به فناوری خودروهای متصل مجهز می شوند
- ۱۲ انقلاب در صنعت باتری خودرو با تولید باتری های سیلیسیومی
- ۱۲ مشوق های «ایران خودرو» برای استفاده مشتریان از خدمات مطمئن

استارت Start

حسین نظریان
 رئیس شورای سیاست گذاری

اما و اگرهای واردات خودرو
 به نظر می آید مصوبه آزادی واردات خودرو به سهولت قابل اجرا نباشد زیرا در همین آغاز راه با اما و اگرها و حاشیه های فراوانی روبه رو شده است.
 یکی از بزرگ ترین حواشی؛ شرط بانک مرکزی...
 ۲ صفحات ۲

تیتراهای امروز Titles

کاهش ۲۵ درصدی ارزش کل معاملات بازار سرمایه
شاخص کل بورس کانال ۱,۴ میلیون واحدی را پس گرفت
 ۵ صفحات ۵

E30 اسپرت اولوشن؛ خودرویی با ۶۰۰ دستگاه تیراژ
 ۱۲ صفحات ۱۲

بررسی مدل های مازراتی موجود در ایران
ایتالیایی های لوکسی که تعدادشان محدود ماند!
 ۷ صفحات ۷

تلاش برندهای تولید کننده خودروهای چینی برای ورود به بازار اروپا
رقابت تازه نفی ها با فسیل ها
 ۶ صفحات ۶

لنت پیارس تولید کننده انواع لنت ترمز موتورسیکلت

PARS LENT
www.parslent.com

Motosel ENGINE CARE

روغن موتورهای موتوسل، تحت لیسانس موتوسل کانادا

Mercedes-Benz

031-33035
 MOTOSELIRAN
 WWW.MOTOSEL.COM

۱ میلیارد تومان بیمه تضمین کیفیت محصولات موتوسل

Mercedes-Benz Volkswagen TOYOTA GM

دارای تأییدیه از مرسدس بنز و سایر خودروسازان برتر



آتی این برند اشاره نکرد اما گفت در حال بررسی افزودن قوای محرکه هیبرید به یک خودرو هستند. به گفته راب مشتری ان بنتلی به خودرویی بدون آلپندگی علاقه نشان داده‌اند، خودرویی که برای حضور در برخی مراکز شهری اروپایی باید از قوای محرکه الکتریکی استفاده کند. فعلا خبر رسمی تولید کانتینتال GT هیبرید اعلام نشده اما با توجه به برنامه‌های الکتریکی شدن بنتلی در چند سال آینده، از تولید این خودرو غافلگیر نخواهیم شد. نسل بعدی GT نیز احتمالاً ۵ سال آینده پدیدار خواهد شد که زمانی عالی برای معرفی نسخه تمام‌الکتریکی خواهد بود.

بنتلی به دنبال عرضه اولین خودرو الکتریکی خود در قامت یک شاسی‌بلند است و این کار را در سال ۲۰۲۵ انجام خواهد داد. برتانیایی‌ها می‌خواهند تا سال ۲۰۳۰ به برندی تمام‌الکتریکی تبدیل شوند؛ اما پیش از تحقق این اهداف احتمالاً شاهد تولید یک خودرو پلاگین-هیبرید دیگر یعنی کانتینتال GT خواهیم بود. علاقه‌بسیاری به نسخه هیبرید GT وجود دارد اما بنتلی هنوز چیزی را تایید نکرده است. نسخه هیبرید این خودرو می‌تواند جایگاهی بین مدل‌های پر فورنس و سفارشی داشته باشد. ماتئاس راب، رئیس بخش مهندسی بنتلی در مصاحبه با اتوکار به جزئیات برنامه‌های

هیبریدسازی به
«کانتینتال جی تی»
می‌رسد

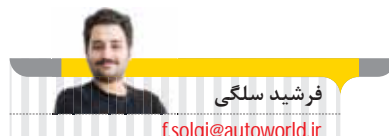


با ارسال دعوتنامه تکمیل وجه پیش فروش‌های قبلی

افزایش قیمت رسمی خودرو و کلید خورد

خودروسازان داخلی با هدف پرهیز از وارد آمدن شوک قیمتی به بازار، از اعلام لیست قیمت‌های سه‌ماهه سوم سال یا افشای آن‌ها از طریق عرضه خودروهای پرتیراژ در قرعه‌کشی‌ها، خودداری کرده‌اند

صنعت خودرو در سال‌های اخیر بدون هیچ رقیبی در بازار داخلی به کار خود ادامه داده و افزایش قیمت شرکتی خودرو برای



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

سه‌ماهه سوم سال نیز در دعوتنامه‌های ارسالی خودروسازان برای تکمیل وجه و تحویل خودروهای پیش‌فروش شده قبلی، کلید خورده است. به نظر می‌رسد این بار؛ خودروسازان داخلی با هدف پرهیز از وارد آمدن شوک قیمتی به بازار، از اعلام لیست قیمت‌های سه‌ماهه سوم سال یا افشای آن‌ها از طریق عرضه خودروهای پرتیراژ در قرعه‌کشی‌ها، خودداری کرده‌اند و تصمیم دارند مجوزهای اخذ شده برای افزایش قیمت‌های خود را صرفاً در دعوتنامه‌های مربوط به خودروهای پیش‌فروش شده‌ای که موعود تحویل آن‌ها فرارسیده است، اعمال کنند. این در حالی است که با داغ شدن بحث آزادسازی واردات خودرو که احتمالاً پس از پیمودن مراحل رفع ایراد از طرح و تایید شورای نگهبان، در سال آینده اجرایی خواهد شد، انتظارات برای بازگشت حال و هوای رقابتی به بازار و ریزش قیمت‌ها بالا رفته است. هرچند در میزان ریزش قیمت‌ها اعراف شد و برخی صحبت از کاهش ۸۰ درصدی کردند، اما بسیاری کارشناسان نیز به عدم تغییرات بزرگ در پی آزادسازی واردات خودرو معتقد هستند. با این حال، شکی نیست آزادسازی واردات در شرایط صنعت و بازار خودرو بی‌تاثیر نخواهد بود. اما حدود این تاثیر به خصوص در بخش خودروهای داخلی، به میزان تعرفه‌های برمی‌گردد که برای واردات تعیین خواهد شد و هرچه این تعرفه پایین‌تر باشد، شکل‌گیری رقابت در بازار محتمل‌تر خواهد بود.

صنعت خودرو با واردات رقابت پذیر نمی‌شود

امراه امینی، عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

در تاریخ صنعت خودرو به هیچ عنوان سابقه نداشته که واردات خودرو بتواند این صنعت را رقابت‌پذیر کند. اصولاً این فرضیه که با وجود رقابت خارجی، صنعت خودرو ایران رقابت‌پذیر می‌شود؛ با توجه به خودروهای که تاکنون به کشور وارد شده، درست نیست. قیمت خودروهای پرتیراژ داخلی که عموم مردم توانایی خرید آن‌ها را دارند، بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان و قیمت خودروهای وارداتی میلیاردی است. بنابراین هیچ تناسبی بین این دو مقوله وجود ندارد. با این حال، طی چند ماه اخیر، نمایندگان کمیسیون صنایع مجلس به دنبال آزادسازی واردات خودرو با شیوه‌های مختلف بوده‌اند. اما با توجه به شرایط کشور، نهادهای بالادستی فعلاً جلوی آن را گرفته‌اند و این موضوع متناقض با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و حمایت از تولید ملی آن هم در شرایط تحریمی امروز می‌دانند. در هر صورت، واردات خودرو دردی از مردم دوا نخواهد کرد. این که گفته می‌شود با واردات خودرو، قیمت‌ها شکسته خواهد شد، به‌نوعی عوام‌فریبی است. در صورت واردات، خودروهای خارجی با افت قیمت محسوس‌تری روبه‌رو می‌شوند، اما این موضوع از تطابق به خودروهای ساخت داخل و شرکت‌های خودروسازی بزرگ ندارد. بر اساس آمارهای رسمی، تا قبل از ممنوعیت

اما و اگرهای واردات خودرو

اسلامی است. این مساله علاوه بر آسیب به خطوط تولید خودرو بازار آن را نیز دچار رکود و نوسانات شدید قیمتی کرده است که خود برای اقتصاد ملی زیان‌بار خواهد بود. بنابراین حل مساله تعیین منشأ ارز برای واردات خودرو یا مواد اولیه مرتبط با آن باید با اولویت در دستور کار قرار گیرد و به نفع مصالح ملی و مملکتی حل و فصل شود.

بعضی واردکنندگان می‌گویند واردات خودرو باعث ایجاد رقابت نیز می‌شود که سخن قابل‌قبولی نیست. باید دانست تنها در عامل باعث ایجاد رقابت در محصولات خودرویی است؛ اول کیفیت مطلوب و دوم قیمت پایین و لا غیر.

در حال حاضر قیمت خودروهای خارجی موجود در بازار ایران با این که بیشتر آنها عمر مفید خود را پشت‌سر نهاده‌اند اما به‌طور شگفت‌آوری بالاست که از لحاظ روانی تاثیر زیادی بر افزایش قیمت خودروهای داخلی دارد.

با انتشار خبر آزادی واردات کاهش قیمت آنها در بازار کلید خورده است و در صورت عملی شدن این مصوبه شاهد پایین آمدن بیشتر قیمت‌ها خواهیم بود. در این مورد با عنایت به تاثیر گذاری روانی آن، بازار هم متعادل خواهد شد.

فرجام سخن اینکه؛ بانک مرکزی می‌تواند ابتدا تعیین منشأ ارز خودروهای برقی و هیبرید را بر دارد، سپس آن را به واردات سایر خودروها تعمیم دهد و اطمینان داشته باشد هیچ‌گونه آسیبی به نظام بانکی و اقتصاد ملی وارد نخواهد شد.

به نظر می‌آید مصوبه آزادی واردات خودرو به سهولت قابل اجرا نباشد زیرا در همین آغاز راه با اما و اگرهای فراوانی



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



روبه‌رو شده است.

یکی از بزرگ‌ترین حواشی؛ شرط بانک مرکزی جمهوری اسلامی مبنی بر مشخص بودن منشأ ارز یا ارزیابی است که به این امر اختصاص می‌یابد.

البته بانک مرکزی استدلال‌های خاص خود را دارد، یکی از مهم‌ترین آنها بحث پولشویی است که شاید بعضی با استفاده از این فرصت در صدد باشند نقدینگی برون‌مرزی خود را تطهیر کنند و به سود مضاعفی نیز دست یابند.

از سوی دیگر طرفداران آزادسازی واردات خودرو این مصوبه را فرصتی مناسب برای تامین نیازهای صنعت خودرو چه قطعه‌سازان و چه خودروسازان می‌دانند و نیز از لحاظ روانی آن را عامل مهمی در تعادل بازار به حساب می‌آورند. با توجه به شرایط ناشی از تحریم‌ها، بانک مرکزی می‌تواند با تسامح و تساهل بیشتری به این موضوع نگاه کند چون این واردات، بدون انتقال ارز صورت می‌گیرد و باعث شدت تنگنای ارزی کشور نخواهد بود.

هم‌اکنون ده‌ها هزار دستگاه خودرو به دلیل نقص قطعه یا قطعات به جای عرضه به بازار، در پارکینگ‌ها دپو شده‌اند و تامین قطعات مذکور که عمدتاً قطعات الکترونیکی هستند منوط به اختصاص ارز توسط بانک مرکزی جمهوری



آمیزه‌ای از دانش نوین و تجربه کهن

ایساکو
ایران‌تنت



ایساکو
رتبه یک خدمات پس از فروش
برای نخستین بار در تاریخ صنعت خودرو کشور
همزمان با دوازده سال صدرنشینی



www.isaco.ir



نیویورک تا سال ۲۰۳۵ تمام برقی خواهد شد

بدون آلاینده‌گی قرار گیرند. بر اساس این قانون خودروهای آف‌رود جدید نیز باید تا سال ۲۰۳۵ با قوای محرکه بدون آلاینده‌گی عرضه شوند و تاریخ عرضه خودروهای مدیوم و هوی‌دیوتی با این نوع قوای محرکه نیز سال ۲۰۴۵ اعلام شده است. در این قانون جدید علاوه بر موارد یادشده به استراتژی توسعه خودروهای بدون آلاینده‌گی تا سال ۲۰۲۲ نیز اشاره شده، مرکز تحقیق و توسعه انرژی نیویورک NYSERDA مسئول اجرای این قانون است و سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های ضروری برای رسیدن به این اهداف را پیگیری خواهد کرد.

کتی هوچال که به تازگی در سمت فرمانداری ایالت نیویورک حضور یافته‌از علاقه‌مندان به قوانین حفاظت محیط زیست است. فرماندار این ایالت با انتشار بیانیه‌ای اعلام کرد تا سال ۲۰۳۵ فروش خودروهای جدید با قوای محرکه درون سوز در نیویورک ممنوع خواهد بود. بر اساس بیانیه فرماندار نیویورک، تمام خودروها و تراک‌های جدید فروخته‌شده در این ایالت تا سال ۲۰۳۵ باید قوای محرکه بدون آلاینده‌گی داشته باشند. همچنین تراک‌های جدید هوی و مدیوم‌دیوتی عرضه‌شده در این ایالت تا سال ۲۰۴۵ باید در بخش خودروهای



واردات خودرو با تعرفه پایین راهکار مدیریت بازار نیست

مخمس زنگنه، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

ترتیب با هوشمندسازی تعرفه، این سه مولفه در کنار یکدیگر تحت مدیریت و کنترل قرار می‌گیرند. شیوه کنونی تعرفه‌گذاری، عامل بروز رانت است.

ضمن این که اگر برای خودرو سازان این اطمینان حاصل شود که تعرفه بالای واردات به حذف رقیب می‌انجامد، عملاً کیفیت محصول تولیدی خود می‌کاهد. از سوی دیگر، به دلیل معضلات بخش تولید خودرو در کشور، کاهش تعرفه تهدیدی برای تولید محسوب می‌شود و قطعاً مورد رضایت نیست، بنابراین باید به سمت تعرفه‌های هوشمند حرکت کنیم و در هر بازه زمانی شاخصه‌های مختلف را برای مدیریت شرایط به کار ببندیم. در دنیا نیز تعرفه‌ها به شکل تعرفه‌های ثابت و غیر قابل تغییر در قوانین بالادستی نمی‌آید و به‌طور معمول میزان آن از شاخصه‌هایی تبعیت می‌کند. کمیسیون صنایع از آن جهت که یک کمیسیون تخصصی است، به‌طور قطع بهتر از هر کمیسیون دیگری می‌تواند در خصوص ساماندهی صنعت و بازار خودرو اظهار نظر کند. اما اگر در موقعیتی این طرح، منابع دولت را دستخوش کاهش یا افزایش قرار دهد، باید در کمیسیون برنامه و بودجه مطرح و سپس به صورت متمم به مجلس ارائه شده تا نسبت به اعمال تغییرات در قانون بودجه اقدام شود.

افزایش قیمت رسمی خودروهای داخلی در سه ماهه سوم سال در حالی کلید خورده است که از یک‌سوی صنعت خودرو مورد آسیب‌های جدی واقع شده و از سوی دیگر نیز مصرف‌کنندگان نسبت به آن گلایه‌هایی دارند. اما راهکار مدیریت بازار، به‌طور قطع کاهش تعرفه‌ها و افزایش واردات نیست، بلکه تحول باید از درون وزارت صمت و مجموعه خودرو سازان آغاز شود.

نظر اکثر نمایندگان هم این است میزان تعرفه به نحوی تعیین شود که صنعت خودرو در معرض آسیب قرار بگیرد. در قانون بودجه سال ۱۴۰۰، میزان تعرفه نسبت به لایحه ارائه‌شده از سوی دولت به مجلس، افزایش یافت و در نهایت ۸۶ درصد تعیین شد. اما تعرفه یک موضوع و بحث دیگر مصوبه ساماندهی بازار خودرو است که در کمیسیون صنایع تدوین شده، مصوبه ساماندهی صنعت خودرو در صورت تصویب به‌عنوان یک قانون بالادستی در برابر قانون بودجه قرار می‌گیرد و نظرات کمیسیون صنایع به‌منظور تغییر قانون بودجه اعمال می‌شود. این در حالی است که تعرفه باید هوشمند شود؛ در تعرفه هوشمند، تقاضای بازار، صیانت از تولید داخلی و ملی و همچنین رقابت‌پذیری کالای ایرانی با کالای خارجی لحاظ می‌شود و به این



افزایش قیمت خودرو برای سه ماهه سوم سال در دعوتنامه‌های ارسالی خودرو سازان برای تکمیل وجه و تحویل خودروهای پیش‌فروش شده قبلی کلید خورده است. برای کاهش قیمت خودرو باید اقدامات اصلاحی و زیرساختی زیادی انجام شود. در حال حاضر هزینه تولید بسیار زیاد است و خودرو سازان با تولید هر خودرویی زبان بیشتری برای خود کنار می‌گذارند. از سوی دیگر، بهره‌وری در این صنعت پایین بوده و از تکنولوژی روز نیز خبری نیست. پس اگر آقایان واقعا قصد بهتر شدن اوضاع این صنعت را دارند، بهتر است زمینه لازم برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و حضور خودرو سازان خارجی، حتی به صورت مونتاژ در داخل را فراهم کنند، نه این که در پی آزادسازی واردات خودرو آماده فروش باشند. تولید خودرو در داخل و با مشارکت خارجی‌ها به نفع مردم است، اما این که چند هزار خودرو وارد شود و عده‌ای سودهای میلیاردی کسب کنند، دخلی به منافع عموم مردم ندارد.

این طرح اشتباه است و نمی‌تواند این صنعت را سر و سامان دهد. مشکل صنعت خودرو همین دخالت‌های دولت و مجلس است. تا زمانی که مدیران شرکت‌های خودرو سازی توسط دولت تعیین شوند، صنعت خودرو به هیچ عنوان اصلاح نخواهد شد. شرکت‌های خودرو سازی تبدیل به حیاط خلوت مجلس‌ها و دولت‌های مختلف شده‌اند، و اگر نه صنایع ما روزهای خوبی هم داشته‌اند؛ دهه ۷۰ اوج بالندگی قطعه‌سازی بود، به‌طوری که قطعات ساخته‌شده توسط صنعتگران داخلی را صادر می‌کردیم، اما امروز به جایی رسیده‌ایم که قطعه‌سازان داخلی برای کسب سود بیشتر قطعات خود را از چین وارد می‌کنند و به اسم خود جا می‌زنند. این است که امروزه صنعت خودرو و قطعه‌سازی ما با مشکلات بسیار زیادی روبرو هستند و تا زمانی هم که دولت عزمی برای حل مشکلات این صنایع نداشته باشد، وضع فعلی ادامه پیدا خواهد کرد. بنابراین مردم نباید منتظر کاهش قیمت خودروهای داخلی باشند، به‌ویژه آن که

واردات، تنها ۵ درصد بازار خودرو منحصراً به واردات بود، در حالی که ۹۵ درصد بازار در اختیار شرکت‌های داخلی بوده است. حال بر چه اساس و منطقی می‌توان قبول کرد به‌طور مثال ۳۰ هزار خودرو در سال وارد شود و بعد از آن خودروهای داخلی بافت محسوس و حداقل ۲۰ درصدی قیمت روبرو شوند. این بازار گرمی که برخی با استفاده از تبلیغات فراوان به راه انداخته‌اند که با آزادی واردات، قیمت خودرو داخلی نیز افت بسیاری خواهد کرد، سرابی بیش نیست و اکثریت قریب به اتفاق مردم از این موضوع منتفع نخواهند شد. بلکه تنها قشر مرفه که در اقلیت هستند، از این واردات نفع می‌برند و می‌توانند خودروهای میلیاردی را با قیمت بسیار کمتری خریداری کنند. در همین طرح ساماندهی صنعت خودرو، واردات را منوط به صادرات قطعه و خودرو کرده‌اند. اما کدام قطعه‌ساز در شرایط فعلی آن قدر توانایی دارد که صادرات کند و در مقابل آن بخواهد خودرویی به کشور بیاورد. بنابراین به نظر می‌رسد اساس





سیاهان باتری
SEPAHAN BATTERY

۳۰ ماه گارانتی

@SEPAHANBATTERY

WWW.SEPAHANBATTERY.COM

**سیاهان باتری ارائه دهنده نسل جدید
باتری های خودرویی EFB، پریمیوم و تروپیکال**





برندی می گوید توپو تانه تنها به دنبال استفاده از باتری های حالت جامد در خودرو های تمام الکتریکی بوده بلکه در مدل های هیبرید است. البته این موضوع به توانایی مهندسان در توسعه باتری هایی با توازن مناسب بین قدرت خروجی و پایداری بستگی دارد. در کل توپو تا امیدوار است ۲۰۰ گیگاوات ساعت تا مین باتری تا سال ۲۰۲۰ را انجام دهد. هدف قبلی این خودرو ساز ۱۸۰ گیگاوات ساعت بود. به این ترتیب توپو تا خواهد توانست تا سال ۲۰۳۰ تعداد ۸ میلیون خودرو الکتریکی شده شامل ۲ میلیون دستگاه تمام الکتریکی و هیدروژنی را به فروش برساند.

توپو تا اعلام کرد دهنه سال سرمایه گذاری ۱۴ میلیارد دلاری برای توسعه تکنولوژی باتری تا پیش از پایان دهه جاری میلادی است. این حرکت به معنی سرمایه گذاری بیشتر روی باتری های لیتیوم - یونی و حالت جامد خواهد بود. مدیران توپو تا گفته اند این خودرو ساز قصد دارد تا نیمه دوم دهه جاری میلادی هزینه تولید باتری به نصف کاهش یابد. این خودرو ساز همچنان پیش بینی می کند باتری های حالت جامد نیز راهی جاده ها شوند اما نکته مهم این که توپو تا از سال پیش تست نسخه های پرو توپو تا پیچیده به این نوع باتری ها را شروع کرده است. ماساهیکو مانه دا، مدیر تکنولوژی ارشد این



سرمایه گذاری سنگین توپو تا برای توسعه باتری

فراهم سازی مکانیزم تولید یک قطعه فوق ایمنی برای همه خودرو های داخلی

ساخت قالب های ریل صندلی در گروه سایپا آغاز شد

ساخت قالب های بدنه محصول جدید «آریا» نیز به شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا محول شده است



پیگیری يك موضوع

Follow up



عباس آرگون

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

ارتقای کیفیت محصولات از مهم ترین برنامه های خودروسازان است

اگر قیمت فروش محصولات خودروسازان متناسب با هزینه ها نباشد، تولید مختل می شود و ارتقای کیفیت نیز مقدور نخواهد بود. مهم ترین سیاست برای صنعت خودرو، قیمت گذاری است. خودروسازان باید برنامه ریزی و میزان تولید خود را با میزان فروش محصولات بسنجند. اگر افزایش هزینه ها با رشد زیان های وارده بسوی این صنعت همراه باشد، عملاً تولید بی فایده خواهد بود. در این زمینه عباس آرگون، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگان تهران به بیان نظرات خود می پردازد.

برای ارتقای کیفیت محصولات خودروسازان چه الزاماتی باید برای آنها در نظر گرفته شود؟

ارتقای کیفیت از مهم ترین سیاست ها و برنامه ها برای خودروسازان است. اگر قیمت فروش محصولات خودروسازان متناسب با هزینه ها نباشد، تولید مختل می شود و ارتقای کیفیت نیز مقدور نخواهد بود. همچنین ضرورت اصلاح ساختار خودروسازان، ساخت پلت فرم های جدید و تامین ذائقه مصرف کنندگان خودرو های داخلی و خارجی یک ضرورت است. باید بر کیفیت خودرو های تولیدی هرسال افزوده شود، به نحوی که مصرف کنندگان علاقهای به استفاده از خودرو های خارجی نداشته باشند. در این صورت ترجیح مصرف کنندگان داخلی به دلیل سهولت دسترسی به خدمات پس از فروش و قطعات یدکی، استفاده از خودرو های داخلی خواهد بود.

برای کاهش زیان انباشته خودروسازان چه پیشنهادی دارید؟

کل زنجیره تولید خودرو حائز اهمیت است؛ زمانی که قیمت مواد اولیه، دستمزدها و هزینه های سربار افزایش می یابد، بر قیمت خودرو و قطعه نیز افزوده می شود بنابراین نمی توان انتظار فروش قطعات کمتر از هزینه تمام شده و بدون احتساب حاشیه سود را داشت. زیرا هدف از تولید سوداوری است. بخش عمده تجارت دنیا را کالاهای واسطه ای شامل دربرمی گیرد و نه محصول نهایی، با مذاکره با خودروسازان خارجی می توان بخشی از قطعات مورد نیاز خودروسازان خارجی را تامین کرد، بدین معنا که قطعه سازان حرکت جسی در جهت صادرات را آغاز کنند.

نگاه View



سیامک مقتدري

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور

حضور مجموعه سازان موجب کاهش قیمت قطعات نمی شود

حضور مجموعه سازان در زنجیره تولید خودرو بر کاهش قیمت قطعات موثر نیست، بدین معنا که زیان دهی صنعت خودرو را جبران نمی کند. استفاده از مجموعه سازان (تیرینگ) برای تولید قطعات در جهان یک تجربه موفق و رایج است و مختص ایران نیست، ضمن اینکه در خودرو سازی های دنیا، تعداد زیادی قطعه ساز در فرایند تولید خودرو مشارکت ندارند. طبقه بندی قطعه سازان باید بر اساس شایستگی ها باشد اما متأسفانه در ایران، مجموعه سازها (تیروان ها) متعلق به خودروسازان هستند یا بر اساس ارتباطات اقتصادی قادر به کسب جایگاه فعلی شده اند که می تواند برای صنعت قطعه مخطرناک آمیز باشد، یعنی موجب تعطیلی برخی واحدهای قطعه سازی شود.

صنعت قطعه تاکنون به پیشرفت های قابل توجهی دست یافته و در رشد اقتصادی کشور و تولید ناخالص ملی نقش مثبتی ایفا کرده، اما استفاده از مجموعه سازان در کانال توزیع ممکن است به حذف برخی واحدها بینجامد که شاید به دلیل بازماندن از رقابت اقتصادی نیز نباشد، بلکه متأثر از دلایل دیگری باشد زیرا در شرایط عادی و رقابت سالم، رشد برخی قطعه سازان در جهت مجموعه سازی مایه خرسندی است.

اصلاح قیمت مواد اولیه، قطعات و خدمات خودرویی در زنجیره تامین خودرو از جمله برنامه های وزیر صمت است. در فرآیند ایجاد ارزش در صنعت قطعه و خودرو سازی، هر دو شیوه قیمت گذاری دستوری و آزاد اعمال می شود که باید نسبت به اصلاح این وضعیت اقداماتی صورت بگیرد به نحوی که از صدر تا ذیل زنجیره تامین و تولید خودرو، قیمت به طور کلی آزاد یا دستوری شود.

عملیاتی شدن این موضوع را غیر قابل دسترس می دانم، چرا که عوامل متعددی بر قیمت تمام شده تولید خودرو اثر گذار هستند و تنها ۶۰ تا ۷۰ درصد قیمت نهایی خودرو را مواد اولیه یا خرید خارجی مبتنی بر نرخ ارز شامل می شود. کاهش قیمت باید در مابقی هزینه های تولید خودرو و قطعه انضاق بیفتد اما در شرایط کنونی زیان دهی صنعت خودرو امکان پذیر نیست، ضمن اینکه باید مشخص شود در کدام حوزه ها قصد کاهش قیمت وجود دارد. به نظر می رسد کاهش قیمت با سایر راهکارها غیر از کاهش نرخ ارز و مواد اولیه رقم خواهد خورد.

که محصولات ساخته شده توسط آن ها با اندکی تغییر، امکان استفاده در تمام محصولات داخلی کشور را داشته باشند. وی به پروژه ساخت قالب های پلاستیک نیز در شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا اشاره کرد و گفت: «تا پایان امسال حدود ۷۰ درصد کل پروژه قالب های پلاستیک، داخلی سازی می شود که ۱۰۰ میلیارد ریال کاهش ارزی را به دنبال خواهد داشت.» رضایی با تأکید بر این که در ساخت قطعات استاندارد، وابستگی به خارج کشور کم شده است، گفت: «اکنون دانش فنی در زمینه ساخته قالب افزایش یافته است و در حال حاضر تمامی قطعات قالب در داخل کشور ساخته می شود.» مدیر عامل شرکت قالب های بزرگ صنعتی گروه خودرو سازی سایپا تشریح کرد: «در بحث برخی قطعات لوازم خانگی نیز ورود کرده ایم و برخی قالب های آن ها را خواهیم ساخت، علاوه بر این در ساخت قالب های واگن مترو نیز مشارکت خواهیم داشت.»

خود کفایی صدر صدی در تولید برخی قطعات وارداتی در هفته گذشته، سردار حسن زاده، فرمانده سپاه محمد رسول الله (ص) تهران بزرگ نیز از نمایشگاه توانمندی های نخبگان بسیجی گروه سایپا بازدید کرد. وی در حاشیه این بازدید اظهار کرد: «گروه خودرو سازی سایپا با روحیه جهادی و ابتکار خود توانست در زمینه تولید قطعات خاص و استراتژیک صنعت خودرو که قبل از تحریم، وابستگی به واردات آن صدر صد بود، به خود کفایی کامل برسد.» حسن زاده افزود: «خود کفایی در تولید قطعاتی که به دلیل تحریم، امکان تأمین از طریق واردات نداشتند و کمبود آن ها به شدت تولید خودرو را کاهش داده بود، بسیار ارزشمند و باعث افتخار است.» وی ادامه داد: «زمانی که خودرو پر اپد از خط تولید سایپا خارج شد، این گروه خودرو سازی محصولی را به تولید انبوه رساند که در آن مقطع تا ۹۰ درصد داخلی سازی شده بود. این امر برای کشوری که در تحریم است، بسیار با ارزش خواهد بود.» داوود حسن زاده، فرمانده بسیج گروه خودرو سازی سایپا نیز در حاشیه همین بازدید، با بیان این که خود کفایی قطعات صنعت خودرو با همکاری نیروی هوایی ارتش، سازمان صنایع هوا فضا و مجموعه های دانش بنیان محقق شد، تصریح کرد: «هیچ قطعه ای در صنعت خودرو وجود ندارد که امکان تولید آن در داخل نباشد.»

باز کرده ایم.» مدیر عامل سایپا با اشاره به این که افزایش داخلی سازی قطعات صنعت خودرو یکی از هدف های اصلی وزارت صمت و گروه خودرو سازی سایپا به شمار می آید، اظهار داشت: «یکی از بخش های مهم این داخلی سازی، بومی سازی ریل صندلی برای محصولات داخلی بود که امروز به نتیجه رسیده است.»

۳ میلیون یورو کاهش ارزی در مدیریت عامل شرکت قالب های بزرگ صنعتی نیز ضمن ارائه گزارشی از دستاوردهای این شرکت در زمینه خود کفایی در ساخت قطعات خودرو، گفت: «مکانیزم ساخت ریل صندلی خودرو برای تمام محصولات داخلی در شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا امکان پذیر شده و با اجرای آن حدود ۳ میلیون یورو کاهش ارزی را شاهد خواهیم بود.» مجید رضایی با بیان این که ساخت قالب های این قطعه فوق ایمنی برای نخستین بار در کشور انجام می شود، افزود: «این قالب ها برای ساخت ریل صندلی های دو محصول جدید شاهین و آریا به کار گرفته خواهند شد، اما به شکلی طراحی شده اند

لوربالا

این قالب ها برای ساخت ریل صندلی های دو محصول جدید «شاهین» و «آریا» به کار گرفته خواهند شد، اما به شکلی طراحی شده اند که محصولات ساخته شده توسط آن ها با اندکی تغییر، امکان استفاده در تمام محصولات داخلی را داشته باشند. با اجرای این پروژه حدود ۳ میلیون یورو کاهش ارزی را شاهد خواهیم بود



علیرضا جابتي

ajabeti@autoworld.ir

همزمان با نمایش دستاوردهای خود کفایی شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا، پروژه ساخت قالب های ریل صندلی به عنوان یکی از قطعات فوق ایمنی خودرو در این شرکت آغاز شد. مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا در حاشیه بازدید از نمایشگاه خود کفایی شرکت قالب های بزرگ صنعتی اظهار کرد: «ریل صندلی، یکی از قطعات فوق ایمنی در خودرو به حساب می آید و به دلیل حساسیت و ویژگی های ساخت این قطعه، تاکنون به صورت صدها درصدی از خارج کشور وارد می شده، اما شرکت قالب های بزرگ صنعتی در راستای اجرای نهضت بومی سازی قطعات سایپا، مکانیزم ساخت داخل آن را فراهم آورده است.»

ساخت قالب های بدنه «آریا» در مجموعه سایپا سید جواد سلیمانی بیان کرد: «در حوزه بدنه و قطعات پلاستیکی محصولات گروه خودرو سازی سایپا، ساخت قالب های مورد نیاز را به شرکت قالب های بزرگ صنعتی محول کردیم که عملکرد خوبی داشتند و باعث شد ساخت قالب های بدنه محصول جدید آریا را نیز به این شرکت زیر مجموعه سایپا محول کنیم.» وی افزود: «در آینده نیز پروژه هایی برای افزایش عمق ساخت داخل و تولید محصولات جدید خواهیم داشت که با تکیه بر توان مجموعه های داخلی از جمله شرکت قالب های بزرگ صنعتی سایپا هیچ وابستگی به خارج نخواهیم داشت.» وی با اشاره به تلاش برای رفع ضعف گروه خودرو سازی سایپا از نظر تنوع محصولات، ادامه داد: «طی دو تا سه سال گذشته تمرکز خود را بر تنوع بخشی به سبد محصولات سایپا گذاشتیم و این روند تا تحقق هدف عرضه ۸ محصول طی سه سال ادامه خواهد داشت. در همین راستا، برای اجرای پروژه های توسعه ای و طراحی و تولید محصولات جدید روی توان داخلی و توانمندی های مجموعه گروه خودرو سازی سایپا نظیر شرکت قالب های بزرگ صنعتی حساب ویژه ای

زپاس

Spare Tire

«تارا» و «دنا» به فناوری خودرو های متصل مجهز می شوند

منتج به ارائه انواع سرویس های مبتنی بر خودرو متصل و در آینده خودرو نیمه خودران و خودران خواهد شد.» به گفته مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو، خودرو تارا اتوماتیک، تارا دستی و دنا پلاس دنده اتوماتیک محصولاتی هستند که در مرحله نخست، مجهز به فناوری خودرو های متصل خواهند شد. هم چنین کراس اور جدید ایران خودرو (پروژه K125) نیز از ابتدای عرضه به بازار مجهز به این امکان خواهد بود.

پروژه اجرایی شوند.» وی تأکید کرد: «تعریف این پروژه، آغاز حرکت ایران خودرو در افق تولید خودرو هوشمند با همکاری همراه اول و شرکت های دانش بنیان تخصصی این حوزه است. همچنین می توانیم باز خوردهایی از محصولاتی که در اختیار مشتریان قرار گرفته اند، دریافت و بر مبنای آن پروژه های جدید ارتقای محصولات را تعریف کنیم. در نهایت، نتایج حاصل از این اطلاعات و زیر ساخت های فراهم شده



بهرمندی از فناوری خودرو های متصل است. باتوجه به ظرفیت های موجود، دستیابی به این هدف با همکاری شرکت ارتباطات سیار ایران دنبال خواهد شد.» فرشاد مقیمی افزود: «با توجه به هدف گذاری صورت گرفته در راستای ارتقای رضایت مشتریان، این پروژه تعریف شد تا طبق تفاهم نامه در مدت کوتاهی مطالعات و بررسی های لازم صورت بگیرد و خدمات مورد نیاز در حوزه خودرویی اولویت بندی شده و

بر اساس تفاهم نامه مشترکی که میان گروه صنعتی ایران خودرو و شرکت ارتباطات سیار ایران (همراه اول) به امضا رسید، در آینده نزدیک محصولات این گروه صنعتی از فناوری خودرو های متصل بهره مند خواهند شد. مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو در مراسم امضای این تفاهم نامه گفت: «یکی از الزامات موجود بر اساس برنامه های توسعه فناوری های خودرویی در محصولات ایران خودرو،



برنامه «بنللی» برای تورنادو «252R»



۳۰۲R می‌خواهد خون تازه‌ای به رگ‌های این کلاس تزریق کند. انتظار می‌رود بنللی نسخه دیگری از موتورسیکلت اسپرت تورنادو را به نام 252R تولید کند. از نظر طراحی ظاهری بنللی تورنادو 252R دارای همان ویژگی‌های اسپرت مدل 302R است. این موتورسیکلت به لطف زوایای تیز و چراغ‌های LED به عنوان محصولی از این شرکت شناخته می‌شود. این موتورسیکلت با ترکیب رنگی سبز و قرمز کاملاً برجسته است. از نظر تکنولوژی نیز باید به پشت‌آمبرهای LCD تمام دیجیتال و ارتباط بلوتوث اشاره کرد. از دیگر تجهیزات 252R می‌توان کلاچ نرم، ABS و... را نام برد.

موتورسیکلت‌های اسپرت، سبک‌وزن و کم‌حجم به لطف استایل جوان‌پسند، پر فور منس قابل اعتنا و پیکربندی مناسب برای تازه‌کارها از محبوبیت بالایی در آسیا و اروپا برخوردارند. بایک‌هایی همچون کوازاکی نینجا ۲۵۰ و یاماها YZF-R3 همچنان جزو محبوب‌ترین‌های بازار هستند. هرچند برخی تازه‌واردان نیز رقابت‌را فشرده می‌کنند. این تازه‌واردها که معمولاً توسط چینی‌ها تولید می‌شوند ارزش بالایی در برابر قیمت پرداختی دارند. البته پر فور منس آن‌ها نیز پایین‌تر از رقبای ژاپنی و اروپایی نیست. بایک‌هایی همچون CFMoto 250SR و 300SR در آسیا و استرالیا خریداران زیادی دارند و بنللی نیز با تورنادو مدل جدید و بهبودیافته

گزارش Report

رامین بیات

کاهش ۲۵ درصدی ارزش کل معاملات بازار سرمایه

شاخص کل بورس کانال ۱,۴ میلیاردی واحدی را پس گرفت

با وجود اینکه روند حرکت بازار بورس در هفته گذشته چندان صعودی نبود با این حال شاخص کل بورس که در آخرین هفته شهریور ماه به کانال یک میلیون و ۳۰۰ هزار واحد عقبگرد کرده بود، دوباره توانست وارد کانال یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحد شود. بررسی معاملات بازار بورس در هفته‌ای که گذشت، نشان می‌دهد ارزش کل معاملات این بازار با ۲۵ درصد کاهش نسبت به هفته آخر شهریور از

r.bayat@autoworld.ir

اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۱,۸۴۵	۰.۶۵	▲
سایبا	۱,۷۲۱	۱.۲۴	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۳۹۹	۱.۱۴	▲
پارس خودرو	۱,۱۱۴	۰.۳۶	▲
مهندسی نصیر ماشین	۲۱,۱۴۰	-۳.۲۵	▼
گروه بهمن	۱,۷۵۰	۳.۳۷	▲
فینساری زر	۱۹,۷۶۰	۰.۸۷	▲
ایران خودرو دیزل	۷,۳۳۶	۰	-
زامیاد	۷,۱۹۰	۳.۳	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۴,۲۵۳	۱.۷۵	▲
رادیناتور ایران	۲۲,۴۲۰	۳.۸۴	▲
فینساری خاور	۸,۸۴۰	۴.۳۷	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۳,۳۸۰	-۰.۴۵	▼
لنت ترمز ایران	۱۰,۲۸۹	-۴.۱۱	▼
آهنگری تراکتورسازی ایران	۸,۴۷۰	-۱.۷۴	▼
ایرکا پارت صنعت	۱۵,۲۵۰	-۰.۲	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۴۳۹	۴.۵	▲
نیرو محرکه	۴,۰۷۸	۰.۸۲	▲
تولید محور خودرو	۳,۷۲۴	۱.۹۷	▲
رینگ‌سازی مشهد	۳۸,۱۴۰	۴.۵۲	▲
محورسازان ایران خودرو	۹,۲۴۰	۰.۶۵	▲
مهرکام پارس	۲,۱۱۶	۲.۳۲	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۴,۷۷۳	۰	-
الکترونیک خودرو شرق	۱۵,۹۱۰	۴.۰۵	▲
بنیان دیزل	۱۳۵,۹۶۸	۳.۸۷	▲
سایبا دیزل	۳,۶۶۳	۰.۰۸	▲
سازه پوش	۸۳,۳۶۰	۲.۶۸	▲
چرخشگر	۱۲,۴۸۰	۴.۲۶	▲
مهندسی صنعتی روان فین‌آور	۴۵,۵۳۱	-۰.۰۷	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۲,۸۲۰	۰.۱۶	▲
کرمان خودرو	۳۰,۷۷۴	-۰.۹	▼
کمک‌فناهندمین	۱۹,۴۸۰	۴.۳۳	▲
سایبا آذین	۳۰,۵۱۱	۲.۸۳	▲
صنایع تولیدی اشناد ایران	۶,۳۲۶	-۲.۶۴	▼
بهمن دیزل	۵۰,۴۱۲	۰.۵۷	▲
لیزینگ ایران	۲۰,۵۷	۱.۰۳	▲
لیزینگ پارسین	۵,۲۷۶	۴.۸۱	▲
لیزینگ خودرو و غیره	۱۴,۴۳۰	۴.۷۹	▲
لیزینگ رایان سایبا	۲,۶۹۵	۰.۱۹	▲
لیزینگ ایرانیان	۵,۲۱۰	۴.۴۱	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۶,۵۰۰	-۲.۴	▼
لیزینگ آریادانا	۱۹,۹۵۲	-۱.۰۵	▼
واسپاری ملت	۵,۷۱۰	-۴.۶۷	▼
لیزینگ کارآفرین	۴,۳۱۵	۱.۳۶	▲
لیزینگ ایران و شرق	۶۰,۵۹	۳.۱۳	▲
لیزینگ رازی	۲۸,۸۸۶	-۰.۴۱	▼
بهمن لیزینگ	۷,۵۵۴	۰.۶۴	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۴,۹۶۰	-۰.۵۳	▼
ریل‌پرداز سیر	۳,۸۱۲	-۱.۹	▼
ریل سیر کوثر	۳۹,۵۸۴	-۳.۰۶	▼
ریل‌پرداز نوافرین	۴,۶۶۹	-۰.۳۶	▼



مقایسه VS

«بیمه دی» در مقابل بیمه «Anadolu Sigorta» ترکیه

قیمت هر سهم شرکت «بیمه دی» در مقابل هر سهم شرکت بیمه ترکیه‌ای «Anadolu Sigorta»، روز چهارشنبه ۷۳۰ تومان در مقابل حدود ۱۹ هزار تومان بود. هر دو شرکت، در زمینه بیمه‌های خودرویی هم فعال هستند. شرکت «بیمه دی» که با نماد «دی» در بورس تهران حضور دارد، با تولید بیمه سالانه بیش از ۴ هزار میلیارد تومان، از منظر سهم بازار حائز جایگاه چهارم بین ۳۲ شرکت فعال در این صنعت است. «بیمه دی» همچنین در زمینه انواع بیمه‌های خودرو و بیمه‌های حمل‌ونقل فعالیت دارد. در مقام مقایسه، قیمت هر سهم شرکت بیمه «Anadolu Sigorta»، به عنوان یکی از قدیمی ترین شرکت‌های بیمه در ترکیه که از سال ۱۹۲۵ میلادی مشغول به فعالیت است، روز چهارشنبه به حدود ۶ لیر ترکیه (یا حدود ۱۹ هزار و ۲۰۰ تومان) رسید.

امار معاملات TRADE



کدال نگر

- شرکت‌های بیمه‌ای «آسیا»، «تعاون» و «حافظ» نسبت به افزایش زمین و ساختمان‌های خود با توجه به الزام نهاد ناظر بازار سرمایه اقدام کردند.
- «سرمایه‌گذاری بهمن» اعلام کرد قرارداد تأمین مالی فعالیت بازارگردانی در بورس و اوراق بهادار تهران فی‌مابین «صندوق اختصاصی بازارگردانی یکم هامرز» به عنوان بازارگردان و «شرکت دادوستد آریا» به عنوان سرمایه‌گذار منعقد شده است.
- مجمع عمومی فوق‌العاده «تایدواتر خاورمیانه» با افزایش سرمایه ۲۶۱ درصدی این شرکت از محل مسازاد تجدید ارزیابی دارای‌ها و سود انباشته موافقت کرد.



نمودار تکنیکالی بیمه رازی نشان‌دهنده آن است که نماد «ورازی» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیرماه سال ۱۳۹۹ در قیمت ۱,۵۶۳ تومان، یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه سنگین را تجربه کرد. اما در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد در صف خرید قرار دارد.

۸۲۱,۳
میلیارد تومان

افزایش درآمد

«ایران خودرو دیزل» در دوره یک‌ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۸۲۱,۳ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خاور» در این دوره نسبت به ماه قبل ۳۶,۰۷ درصد افزایش داشته است.

۱۶۱,۸%

رشد فروش

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ شهریورماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «چرخشگر» بالغ بر ۳۰۷,۵ میلیارد تومان بوده، این در حالی است که جمع درآمدهای نماد «چرخش» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۱۱۷,۵ میلیارد تومان بوده که ۱۶۱,۸ درصد افزایش یافته است.



کاهش درآمد

«لیزینگ پارسین» در دوره یک‌ماهه منتهی به پایان شهریورماه، مبلغ ۱۶,۷ میلیارد تومان از محل فروش با ارائه خدمات درآمد داشته‌البت به درآمد نماد «ولپارس» در این دوره نسبت به ماه قبل ۱۳,۳۶ درصد کاهش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته ۶,۱۳ درصد افت را تجربه کرده است.



درآمد شهریور

«لیزینگ ایران» در دوره یک‌ماهه منتهی به پایان شهریورماه، مبلغ ۷۹۱ میلیون تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته، همچنین درآمد نماد «ولیز» در این دوره نسبت به ماه قبل ۶۷,۲۵ درصد با کاهش روبه‌رو بوده است.

درآمد هزار میلیارد تومانی بیمه تجارت نو در شش ماه اول سال

سرپرست معاونت فنی شرکت بیمه «تجارت نو» جذب پرتفوی ۲۵۰۰ میلیارد تومانی تا پایان سال ۱۴۰۰ را از برنامه‌های این شرکت بیمه اعلام کرد و گفت: «در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۰ بالغ بر یک هزار میلیارد تومان از بودجه تعیین شده با ترکیب پرتفویی مناسب و متوازن محقق شده است.»

عباس آقابراری افزود: «شرکت بیمه تجارت نو برای دستیابی به پرتفوی ۲۵۰۰ میلیارد تومانی تا پایان سال در نظر دارد با تغییر ترکیب و تقویت شبکه فروش، به سمت پرتفوهایی با ریسک کمتر حرکت کند، به همین منظور تقویت خرده‌فروشی را به عنوان یکی از اهداف خود در برنامه شش‌ماهه دوم سال ۱۴۰۰ قرار داده است.»

وی ادامه داد: «استارت‌آپ‌های بیمه‌ای مخصوص بیمه تجارت نو برای نمایندگان و شبکه فروش به منظور تقویت خرده‌فروشی طراحی و توسعه یافته‌اند. از آن جمله نرم‌افزار «بنوشاپ» است که با قابلیت جذب بازار یاب سبب افزایش خرده‌فروشی و بهبود سبد پرتفویی نمایندگان خواهد شد.»

وی با اشاره به ماندگاری بیشتر پرتفوه‌های خود در شرکت‌های بیمه ادامه داد: «پیش‌بینی می‌شود با استفاده از نرم‌افزار بنوشاپ در رشته‌هایی مانند آتش‌سوزی، بدنه خودرو و رشته‌هایی که از حالت سازمانی و مناقصه‌ای خارج هستند، فروش قابل توجهی داشته باشیم.»

پیش‌بینی

فروش اوراق بدهی توسط دولت در بورس تاثیر منفی بر روند بازار سهام گذاشت، در واقع یکی از عوامل تاثیرگذار بر نوسانات منفی اخیر بازار و جلوگیری از رشد شاخص کل بورس، فروش اوراق بود که منجر به کاهش شاخص بورس از محدوده یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحد تا محدوده یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحد شد. این در حالی است که بورس تا پایان سال می‌تواند بیشترین بازدهی را نسبت به سایر بازارها در اختیار سهام‌داران قرار دهد، اما این موضوع نیز باید مدنظر سهام‌داران باشد که سرمایه‌گذاری در بورس با ریسک زیادی نسبت به سایر بازارها همراه است بنابراین نوسان‌های ایجاد شده نباید منجر به نگرانی سهام‌داران و رفتارهای هیجانی آن‌ها برای فروش سهام شود. ازسوی دیگر از روزه‌های منفی معاملات بورس می‌توان برای خرید سهام مثبت با نگاه بازدهی حدود ۴۰ درصدی تا پایان سال استفاده کرد.



ترمو، F-150 لایتینگ وای-توزیت هستند. این تخفیف به عنوان یک پیشنهاد خصوصی توسط فورد در نظر گرفته می شود. به این معنی که تبلیغی برای انجام آن منتشر نمی شود و همان طور که گفته شد تنها به کسانی ارائه می شود که قبلاً سفارش خود را در سیستم ثبت کرده باشند. این تخفیف نیز تنها چندماه پس از آن است که فورد به مشتریان خود یک هزار دلار تخفیف داد؛ زیرا مایل بودند برای تحویل خودروهای جدید منتظر بمانند تا سفارش آن ها آماده تحویل شود.

فورد علاوه بر زیادی دارد خودروهای را که در انبار نگه داشته، هر چه زودتر تحویل مشتری ها دهد و برای تحقق چنین هدفی تخفیف هایی را در نظر گرفته است. در نامهای که به نام پندگی ها رسال شده، فورد اعلام کرده برای هر کسی که از سفارش شخصی سازی شده صرف نظر کند و در عوض خودروهای موجود در انبار را خریداری کند، دو هزار دلار تخفیف در نظر می گیرد. بر اساس گزارش «Cars Direct» تنها ماهی که واجد شرایط نیستند برانکو، موریس، F-150



پیشنهاد ۲ هزار دلاری فورد برای خودروهای در انبار مانده

هر آنچه درباره نسل دوم رنو کاجار می دانیم



اخبار اخیر مربوط به رنو تقریباً پیرامون خودروهای برقی مانند سوپر مینی ۵، کراس اوور مگان ای-تک و نام تجاری خواهر رنو یعنی آلپاین تمایل دارد گستره مدل های رنو را هم زمان با کنار گذاشتن پیشرانه های درون سوز از سال ۲۰۲۴ گسترش دهد. اما رنو هنوز قصد ندارد پیشرانه های درون سوز یا مدل های سنتی خود را که از فناوری قدیمی تری استفاده می کنند کنار بگذارد. همچنان که شاسی بلندها و کراس اوورها همچنان بر نمودارهای فروش تسلط خود را حفظ کرده اند، کاجار جدید که اواسط سال ۲۰۲۲ عرضه می شود، نقش کلیدی در آینده نزدیک رنو خواهد داشت. گزارش ها از فرانسه حکایت از آن دارد که Kadjar از یک

مدل به خانواده محصولات گسترش پیدا خواهد کرد و در نهایت شامل انواع شاسی بلند هفت صندلی و کوپه می شود. این می تواند به معنی جایگزینی این محصول جدید با کاجار فعلی و حتی محصول بزرگ تر کولئوس باشد که هنوز در فرانسه عرضه می شود؛ اما به دلیل فروش کم در سال ۲۰۲۰ از بازار انگلستان حذف شد. کاجار که در ابتدا در سال ۲۰۱۶ عرضه شد و اجزای اصلی را با خواهرش در نیسان یعنی روگ اسپرت (که در اروپا به عنوان قشقای فروخته می شود) به اشتراک گذاشت، بار دیگر نیز قرار است با خواهرش در نیسان از پلت فرم یکسانی استفاده کند.

تویوتا فرونتلندر به عنوان کرولا کراس بازار چین معرفی شد



تویوتا مجموعه جدیدی از تیزرها را منتشر کرد و جدیدترین شاسی بلند آن برای بازار چین به نام فرونتلندر معرفی می شود. همان طور که از تصاویر مشخص است، Frontlander نام جدیدی برای تویوتا کرولا کراس با مشخصات چینی است که انتظار می رود ماه نوامبر در نمایشگاه خودرو گوانگژو رونمایی شود. علاوه بر تصویری که قسمت بالایی پروفیل این خودرو را آشکار می کند، تیزر دیگری هم منتشر شده که چراغ های LED و جلوپنجره را نشان می دهد. به طور مشخص این قطعات از کرولا کراس با مشخصات ژاپنی وام گرفته شده اند که در مقایسه با مشخصات ایالات متحده چهره متفاوتی دارد. مدل چینی علاوه بر

استفاده از چراغ های جلو LED کامل در بخش های بالایی، نشان کلاسیک تویوتا را نیز دریافت می کند. Frontlander مبتنی بر پلت فرم TNGA احتمالاً با هر دو نوع پیشرانه های بنزینی و هیبریدی عرضه می شود. به احتمال زیاد ۱.۸ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی با قدرت ۱۳۸ اسب بخار (۱۰۳ کیلووات/۱۴۰ اسب بخار) و هیبرید با قدرت ۱۲۱ اسب بخار (۹۰ کیلووات/۱۲۲ اسب بخار) گزینه های اصلی قرار گرفتن زیر کاپوت این خودرو هستند. دومین گزینه نیز ممکن است با سیستم چهار چرخ محرک برقی E-Four به صورت یک آپشن اختیاری ارائه شود.

تلاش برندهای تولیدکننده خودروهای چینی برای ورود به بازار اروپا

رقابت تازه نفس ها با فسیل ها

خبر News

هوندا اینتگرای جدید راهی چین شد

در حالی که منتظریم آکورا اینتگرای جدید سال آینده برای بازار ایالات متحده معرفی شود، هوندا برای بازار چین یک اینتگرای جدید معرفی کرده است. این خودرو اما بر اساس سیویک ساخته شده و در اصل همان سیویک است که جلو و عقب آن بازطراحی شده است. البته برخلاف سیویک که توسط جوینت ونچر دانگ فنگ هوندا در وهان تولید می شود، اینتگرای از طریق جوینت ونچر هوندا گوانگجی در گوانگژو به تولید خواهد رسید. همان طور که گفته شد، این دو خودرو تا حد زیادی با هم یکسان هستند؛ اما اینتگرا به لطف چراغ های جلو LED باریک تر و جلوپنجره بزرگ تر با الگوی لانه زنبوری، زیباتر به نظر می رسد. تغییرات در قسمت عقب خودرو هم



ادامه پیدا کرده و حالا شاهد چراغ های تیزتری هستیم که فضای کمتری را روی در صندوق اشغال کرده است. اسپویلر ظریف روی لبه در صندوق، دیفیوزر تزئینی و دو سراگزوز نیز نمای اسپرتی به اینتگرا بخشیده اند. علاوه بر این، رنگ های جدید با سایز حداکثر ۱۸ اینچی و رنگ های جدید مثل زرد آتشین و آبی فیروزه ای هم این خودرو را از سیویک متمایز می کنند. اینتگرا با ۴،۶۸۹ میلی متر طول، کمی از سیویک کشیده تر است؛ اما عرض و ارتفاع به ترتیب ۱،۴۱۵ و ۱،۸۰۲ میلی متری آن تفاوتی با سیویک ندارد. هر چند هوندا فعلاً هیچ تصویری از داخل اینتگرا منتشر نکرده، اما می دانیم کابین این خودرو هم با سیویک مشترک خواهد بود. این یعنی در اینجا شاهد همان صفحه آمپر دیجیتال ۱۰.۲ اینچی، نمایشگر ۹ اینچی اطلاعات-سرگرمی و طرح لانه زنبوری خواهیم بود که در سراسر داشبورد کشیده شده و در چهره های تهویه تشخیص دهد. اکسل و نندن براندن، سرمهندس نظارت کیفی آئودی در بروکسل گفت: «ما قادر به اندازه گیری تمام پارامترهای مهم هر سلول هستیم و سپس سیستم چراغ راهنمایی را برای نمایش وضعیت هر سلول نشان می دهد. سبز به این معنی است که سلول در وضعیت مطلوبی قرار دارد، رنگ زرد حکایت از آن دارد که باتری نیاز به بازرسی دقیق تر دارد و قرمز نیز به معنی خراب بودن سلول باتری است.»

«آیویز» اخیراً یک کراس اوور برقی به نام U5 را در مونیخ رونمایی کرده که قرار است علاوه بر آلمان در هلند، بلژیک و فرانسه نیز به فروش برسد. قیمت پایه U5 در آلمان حدود ۳۵ هزار دلار اعلام شده که این پایین تر از میانگین قیمت خودروهای برقی محلی در این کشور (پیش از لحاظ شدن سوئیس ۹ هزار یورویی مخصوص خرید خودروهای برقی) است. این محصول برای پایین نگاه داشتن هزینه ها در دو تیپ و با چهار رنگ متفاوت عرضه می شود و خودرو سازان چینی در عین حال که عزم خود را برای فتح اروپا جزم کرده اند، همچنین مشغول آزمودن الگوهای تجاری متفاوت نیز هستند؛ از تکیه بر واردکنندگان گرفته تا گزینه خردفروشی با هزینه پایین یا تأسیس نمایندگی های مرسوم. این حقیقت که خودرو سازان بزرگ غربی مانند بامو و تسلا در حال حاضر به تولید خودرو در قطب صنعتی چین مشغول هستند، تصور قبلی در خصوص کیفیت محصولات چینی را تغییر می دهد و در نتیجه دشوار می توان موقعیت آن ها را بر هم زد.

در چیه ای به بازار اروپا

«نیو» شاسی بلند جدید خود با نام ESB را به همراه افتتاح یک نمایندگی فروش به نام «نیو هاوس» در اسلو عرضه می کند و علاوه بر شوروم یک کافی شاپ و یک فضای کار را برای مشتریان «نیو» در پایتخت نروژ در نظر گرفته است. کشور نروژ همچنین پایگاه اصلی کمپانی «ژپینگ» نیز به شمار می رود. حمایت همه جانبه دولت نروژ از خودروهای برقی این کشور را سردمدار تغییر به سوی الکتریکی شدن کرده و در نتیجه از آنجا که شهروندان نروژی به خرید خودروهای برقی عادت کرده اند، منطقی به نظر می رسد که این کشور راه ورود خودرو سازان چینی به بازار اروپا باشد. این در حالی است که فروش خودروهای چینی یا خودروهای برقی در سایر کشورهای اروپایی به این راحتی نیست. در نتیجه عملکرد خوب خودرو سازان چینی در کشور نروژ می تواند به گسترش برندهای چینی سازنده خودروهای برقی در سایر کشورهای این منطقه نیز کمک کند.



فرصت جدید

این مهره های جدید صنعت خودرو که بسیاری از آن ها تنها به تولید خودروهای برقی مشغول هستند بر این باورند که در حال حاضر در چیه ای کوچک به سوی بازاری بزرگ و پربازده یافته اند که در ادامه فرصت های بسیار بهتری را برای آن ها به بار می افکند خواهد آورد.

این در حالی است که سال گذشته فروش خودروهای برقی در اتحادیه اروپا بیش از دو برابر شد و در نیمه نخست سال جاری نیز با رشد ۱۳۰ درصدی مواجه بود و تولیدکنندگان خودروهای سنتی همچنان باستانی نسبتاً تدریجی در حال تغییر دادن طیف گسترده محصولات خود و روی آوردن به تولید خودروهای برقی هستند و همچنان تا پر کردن بازار از محصولات برقی متنوع راه زیادی در پیش دارند.

الکساندر کلوز، مدیر عملیات های خارجی کمپانی چینی «آیویز» در این باره گفته است: «در مقایسه با بازار خودروهای برقی با خودروهای درون سوز درمی یابید که این بازار چندان شلوغ نشده و در این جاست که ما می توانیم فرصتی را برای خود متصور شویم.» کمپانی



علی منصور

amansouri@gmail.com

سازندگان خودروهای برقی چینی در حال پیش روی به سمت اروپا هستند و امیدوارند بتوانند با غافلگیر کردن و پیشی گرفتن از خودرو سازان سنتی در بازار خودروهای پاک این منطقه سهمی داشته باشند. روز پنجشنبه کمپانی چینی «نیو» شاسی بلند برقی ESB خود را در اسلو، پایتخت نروژ رونمایی کرد و این نخستین بار است که این کمپانی که به رقم ارزش ۵۷ میلیارد دلاری اش در اروپا چندان نام آشنایی نیست، در خارج از چین محصولی را عرضه می کند.

مسیر دشوار

سایر برندهای چینی که آن ها نیز برای بسیاری از اروپایی ها نام های آشنایی نیستند، از جمله آیویز، تانگ (متعلق به بی بی وای دی)، ام جی (متعلق به سایک)، وویا (متعلق به دانگ فنگ) و اورا (متعلق به گریستوال) بر نامه های مربوط به فروش و عرضه محصولات خود را در بازار اروپا آغاز کرده اند. اروپا بازاری شلوغ و رقابتی است که در سطره برندهای جا افتاده قرار دارد و در گذشته برای برندهای چینی دست نیافتنی بوده است.

تاکنون این ذهنیت که خودروهای چینی محصولاتی ارزان با کیفیت پایین هستند مانع از توسعه برندهای چینی در این ناحیه شده است و به همین دلیل ویلیام لی، مدیر عامل «نیو» در گفت و گو با «رویترز» اعلام کرد که این شرکت مسیری طولانی تا رسیدن به موفقیت در این بازار در پیش رود و اروپا را بازاری دانست که موفق شدن در آن بسیار دشوار است. مدیر عامل کمپانی خودروسازی ژپینگ که در زمینه تولید خودروهای برقی فعال است نیز پیش بینی کرده که خودروسازان چینی برای دست یافتن به یک جای پای محکم در بازار اروپا دست کم به ۱۰ سال زمان نیاز دارند.

معرفی نرم افزار عیب یابی باتری فولکس واگن برای افزایش عمر باتری ها

برای طرفداران میک های دی سی یکی سور پر ایز داریم؛ گروه فولکس واگن محصولی اختصاصی به نام بتمن را معرفی کرده است. البته این محصول به جای شهر گاتام در زلتسگیت آلمان متولد شده است. این نرم افزار از ابتدای فعالیت خود «نظارت بر وضعیت باتری و تجزیه و تحلیل آن» را در محصولات فولکس واگن به عهده دارد و این محصول در ابتدا توسط آئودی به عنوان یک ابزار تشخیص مشکلات باتری برای e-tron توسعه یافته بود و سپس این نرم افزار به عنوان راهی سریع برای بررسی سلامت و عمر باتری های خودرو برای سهولت باز یافت آن ها ارائه شده؛ نرم افزاری برای بررسی عمر باقیمانده باتری که بسیار پیشرفته است. این نرم افزار به زودی توسط کارشناسان گروه فولکس واگن در نخستین کارخانه





فروش بدون قرعه کشی بر اساس مجوز نهادهای ذیربط

هائما S7 پلاس در لحظات ابتدایی، چند ده هزار نفر به سامانه فروش اینترنتی محصولات ایران خودرو مراجعه کردند. در این طرح از بین تعداد مذکور هزار نفر بر اساس ظرفیت اختصاص یافته با ورود به درگاه اینترنتی نسبت به طی مراحل ثبت نام اقدام کرده اند؛ اما برخی از آن ها با ورود به درگاه پرداخت مبلغ خودرو از خرید انصراف داده و از سایت فروش ایران خودرو خارج شده اند و به این ترتیب، فرآیند ثبت نام و تکمیل ظرفیت در این طرح به مرور با ورود متقاضیان انجام شده و به مدت یک ساعت و نیم و تا تکمیل وجه آخرین خودرو طول کشیده است.

فروش اخیر محصول هائما S7 پلاس بر اساس تجربه قبلی فروش این محصول و با مجوز دریافت شده از نهادهای ذیربط بدون قرعه کشی انجام شده است. گروه صنعتی ایران خودرو به انتقادات مطرح شده در خصوص طرح اخیر فروش هائما S7 پلاس پاسخ داد. با اجرای روش بدون قرعه کشی، زمینه واسطه گری و فروش امتیاز خودرو توسط برندگان که پس از برنده شدن به دنبال مشتری برای تکمیل وجه هستند نیز از میان رفته و خودرو به دست مشتری واقعی می رسد. در این اطلاعیه به زمان اجرای بخشنامه نیز اشاره و عنوان شده که در طرح فروش روز گذشته

آلمانی German

وجود ایرادهای کیفی در پیشرانه ۸ سیلندر AMG تایید شد



ماه گذشته تولید خودروهای مرسدس با موتور هشت سیلندر خورجینی AMG متوقف شد و این پیشرانه دیگر سهمی در خودروهای مرسدس نخواهد داشت. علت این مشکل در ابتدا کمیبود تراشه و ناتوانی AMG

در تامین قطعات لازم عنوان شده بود؛ اما به نظر می رسد مشکلات کیفی علت چنین تصمیمی بوده اند. فیلیپ شمیر، رئیس گروه Top End Vehicle در گفت و گو با Road & Track اظهار داشت که مرسدس در حال توسعه موتورهای V8 جدیدی است تا از آن ها در محصولات خود استفاده کند. او به طرقداران خودروهای اسپرت مرسدس اطمینان داد که پیشرانه های V8 تا یک دهه دیگر نیز مورد استفاده خواهند بود. به بیان دیگر، مرسدس بنز راهکاری محتاطانه و منطقی را برای در امان ماندن از مشکلات آتی اجرا کرده است. این شرکت موتور V8 فعلی را از چرخه تولید خود خارج کرده تا در آینده نیاز به صدور فراخوان های مختلف برای اصلاح مشکلات آن نداشته باشد؛ مشکلاتی که به دلیل ایرادهای کیفی در این پیشرانه به وجود می آید. مطابق چشم انداز ارائه شده از سوی مرسدس، معماری خودروهای جدید این برند از سال ۲۰۲۵ الکترونیکی خواهد بود.

محصول Product

عرضه چهار محصول جدید از سوی «بهمن موتور»



محمد ضرابیان، مدیرعامل شرکت بهمن موتور با اشاره به افزایش تولید خودروهای فیدلیتی و دیگنیستی گفت: «تا پایان سال ۱۴۰۰ سه محصول جدید به سبد محصولات تولیدی بهمن موتور اضافه می شود که

شامل یک مدل خودرو SUV، یک مدل سواری و ون باری (Cargo Van) و یک مدل SUV در سه ماهه اول سال ۱۴۰۱ است.» مدیرعامل بهمن موتور همچنین با اشاره به برنامه ریزی در توسعه شبکه فروش و خدمات پس از فروش این شرکت گفت: «استانداردسازی نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش با بالاترین معیارها در حال اجراست و تمایز بهمن علاوه بر کیفیت تولیدات، ارائه خدمات ممتاز در تعمیرگاه مرکزی و شبکه نمایندگی های استانی است.» ضرابیان در مورد افزایش قیمت خودرو فیدلیتی تشریح کرد که این افزایش ناشی از هزینه های حمل و نقل بین المللی در دنیا است که از ابتدای سال جاری با کاهش بحران کرونا در کشورهای صنعتی و افزایش تقاضای حمل و نقل اتفاق افتاد و کمیبود کانتینر حمل بار در جهان سبب شده است خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی در قیمت حمل و نقل افزایش سنگینی را اعمال کنند.

ژاپنی Japanese

معرفی هوندا BR-V مدل ۲۰۲۲



آمریکایی ها و اروپایی ها، هوندا و کراس اوورهای کامپکت را با HR-V می شناسند؛ اما در برخی از کشورهای آسیایی، BR-V نیز در سگمنت B قرار می گیرد. این نام مخفف «خودرو سبک جسور» است و حالا نسل

دوم آن توسط هوندا عرضه می شود که جایگزین مدل اصلی تولید شده از سال ۲۰۱۵ تاکنون شده است. این مدل مقرون به صرفه تر از HR-V است؛ در حالی که چیدمان سردیف صندلی را ارائه می دهد. هوندا نگفته که آیا پلت فرم این مدل برای نسل دوم تغییر کرده است یا نه. این در واقع زیباترین کراس اوور کامپکت بازار نیست؛ اما باطن این خودرو بهتر از ظاهر آن است. قدرت توسط یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی تامین می شود که توان ۱۲۰ اسب بخار را در دور موتور ۶۶۰۰ دور در دقیقه و گشتاور ۱۴۵ نیوتون متر را در دور موتور ۴۳۰۰ دور در دقیقه به بالا تولید می کند. این قدرت توسط جعبه دنده متغیر پیوسته که هوندا می گوید جدید و کارآمدتر است، به چرخ های جلو منتقل می شود. مدل HR-V تنها با استانداردهای یورو ۴ مطابقت دارد که نخستین بار در سال ۲۰۰۵ در اتحادیه اروپا اجرایی شد.

بررسی مدل های مازراتی موجود در ایران

ایتالیایی های لوکسی که تعدادشان محدود ماند!

مازراتی (Maserati) یک کمپانی خودروسازی ایتالیایی است که تاریخ آغاز فعالیت های آن به سال ۱۹۱۴ میلادی بازمی گردد.

احسان ناصرپایی
e.naseri@autoworld.ir

طراحی متفاوت، کیفیت ساخت بالا و صد البته صدای طنین انداز پیشرانه قدرتمند سدان ها و کوپه های این کمپانی با سابقه سبب شده است نام خودروهای تولیدی آن همواره در صدر فهرست جذاب ترین محصولات



۳۴۵ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور دارد. مازراتی کوآتروپورته تیپ S نیز از پیشرانه های با همین مشخصات برخوردار است؛ اما می تواند ۴۰۴ اسب بخار قدرت تولید کند. در نهایت تیپ GTS به عنوان قوی ترین نسخه کوآتروپورته نسل ششم از یک موتور هشت سیلندر توین توربو ۳.۸ لیتری بهره می برد که دارای ۵۲۳ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور است. یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک نیز وظیفه انتقال چنین نیروی عظیمی به چرخ های عقب را بر عهده دارد تا Quattroporte بتواند طی زمانی در حدود ۴.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

مازراتی گیبلی

در نمایشگاه خودرو و شانگهای سال ۲۰۱۳ کمپانی مازراتی در کنار محصولات لوکس و جذاب خود از یک سدان تازه نفس و جدید به نام گیبلی نیز رونمایی کرد. این سدان زیباروی پلت فرم جدیدی به نام M157 بنا شده است که در واقع نمونه کوتاه شده پلت فرم مازراتی کوآتروپورته (M156) محسوب می شود. چنین موضوعی موجب شده است در طراحی نمای ظاهری این دو سدان لوکس و جذاب نیز شباهت های فراوانی به چشم بخورد. بر خلاف اغلب مازراتی های موجود در بازار



ایران که از تیپ ها و پیشرانه های مختلفی برخوردار هستند، گیبلی تنها با یک پیشرانه و در یک تیپ به بازار عرضه شده است. درون سینه مازراتی گیبلی همان پیشرانه سه لیتری شش سیلندر توین توربو استفاده شده که با ۱۶۰ کیلووات می شود و دارای توان خروجی ۳۲۵ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور است.

چنین نیرویی از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ های عقب منتقل می شود تا این سدان لوکس متوسط بتواند طی زمانی حدود ۵.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

این خودرو در مدل های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۵ و در کنار سایر محصولات منحصر به فرد این خودروساز ایتالیایی در اختیار خریداران متمول ایرانی قرار گرفت؛ اما به دلیل تصویب قانون منع ورود خودروهای لوکس (بالای ۲۵۰۰ سی سی) خیلی زود از واردات آن جلوگیری به عمل آمد و به یکی از کم تعدادترین مدل های مازراتی در ایران تبدیل شد.

اسپرت و لوکس بازار جهان قرار گیرد. باورش کمی سخت به نظر می رسد، اما به واسطه فعالیت های شرکت «آر تا ک» موتور» به عنوان نماینده رسمی برند مازراتی در ایران، بین سال های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ محصولات کم نظیری همچون مازراتی گرین توریسیمو، گرین کابریو، کوآتروپورته و گیبلی توانستند به صورت محدود و با قیمت هایی اعجاب انگیز در اختیار خریداران ایرانی قرار بگیرند.

«دنیای خودرو» قصد دارد به سراغ مدل های مازراتی در ایران رفته و مخاطبان را با مشخصات فنی، امکانات و ویژگی های این محصولات لوکس و منحصر به فرد آشنا کند.

خودرو نمونه کانورتیبل با اسپایدر مازراتی گرین توریسیمو محسوب می شود. گرین کابریو از سال ۲۰۱۰ راهی بازار جهانی شد و توانست نظر علاقه مندان به خودروهایی با سقف جمع شونده را به خود جلب کند. همچون برادر بزرگتر، گرین کابریو نیز در سه تیپ استاندارد S و MC در بازار کشورمان حضور دارد؛ اما حتی در کامل ترین نسخه خود هم از امکانات کمتری نسبت به رقبای آلمانی یعنی اعضای خاندان پورشه نظیر پورشه ۹۱۱ کاررا (Carrera 911) برخوردار است. قلب تپنده نمونه استاندارد



این خودرو نیز همان موتور ۴۹۱ سی سی تنفس طبیعی (F136Y) است که به طور مشترک توسط فراری و مازراتی توسعه یافته و پیش از این امتحان خود را درون سینه گرین توریسیمو S پس داده است. پیشرانه استفاده شده در مدل های S و MC از حجم مشابهی با تیپ استاندارد برخوردار هستند؛ اما به لطف برخی اصلاحات به تر تیپ تولید ۴۵۰ و ۴۶۰ اسب بخار قدرت را دارند. در حال حاضر مازراتی گرین کابریو MC به واسطه پیشرانه پر توان و کیت ایرودینامیک خاص خود، قوی ترین و جذاب ترین خودرو در میان تمام مدل های گرین توریسیمو و گرین کابریو محسوب می شود.

مازراتی کوآتروپورته

مازراتی کوآتروپورته یک سدان لوکس و جذاب ایتالیایی است که از سال ۱۹۶۳ تا به امروز در سبد محصولات کمپانی سزانده قرار دارد و کوآتروپورته تاکنون در شش نسل مختلف راهی بازار جهانی شده که از میان آن ها نسل های پنجم و ششم این خودرو بین سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ در بازار کشورمان نیز حضور یافته است. نسل پنجم مازراتی کوآتروپورته همچون دو برادر اسپرت خود یعنی مازراتی گرین توریسیمو و مازراتی گرین کابریو روی پلت فرم M139 بنا شده است. این موضوع در کنار توانایی این خودرو به پیشرانه های قدرتمند و پر حجم سبب شده است پیشتر فرمان Quattroporte بتوانید حس و حال رانندگی با یک کوپه اسپرت را درون یک سدان لوکس تجربه کنید. کوآتروپورته نسل پنجم نیز از همان پیشرانه هشت سیلندر سری F136 بهره می برد که در تیپ استاندارد کوآتروپورته دارای حجم ۴.۲ لیتر بوده و توان خروجی آن برابر ۴۰۰ اسب بخار است. در تیپ های S و GTS حجم این پیشرانه قدرتمند ۴.۷ لیتر افزایش یافته و به تر تیپ قدرت خروجی آن نیز به اعداد ۴۳۰ و ۴۴۰ اسب بخار می رسد. ناگفته نماند که در تمام تیپ های کوآتروپورته وظیفه انتقال نیروی موتور به چرخ های عقب بر عهده یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک گذاشته شده که محصول کمپانی معروف ZF آلمان

مازراتی گرین توریسیمو



مازراتی گرین توریسیمو در مقایسه با سایر محصولات این شرکت ایتالیایی حضور پررنگ تری در بازار کشورمان دارد و بیش از سایر برادران خود در خیابان های کشور دیده می شود. این کوپه لوکس و با ابهت محصول سال ۲۰۰۷ کمپانی سازنده محسوب می شود و از آن سال تاکنون با برخی تغییرات جزئی همچون روی خط تولید کمپانی مازراتی قرار دارد. طراحی خشن و بی نظیر نمای ظاهری گرین توریسیمو حاصل زحمات شرکت پراوازه پینین فارینا و طراح خوش ذوق این شرکت یعنی جیسون کاستریوتاست. این کوپه ۲+۲ در سه تیپ استاندارد S و MC در بازار کشورمان حضور دارد که از میان آن ها تیپ ساده با بر خور داری از یک پیشرانه ۴.۲ لیتری هشت سیلندر و گیربکس شش سرعته اتوماتیک، تیپ پایه این خودرو در بازار کشور به حساب می آید. تیپ S این خودرو در سال ۲۰۰۸ میلادی و با برخی اصلاحات راهی بازار جهانی شد و علاوه بر برخی تفاوت های جزئی در نمای ظاهری، از نظر فنی برتری های فراوانی نسبت به مدل استاندارد دارد. مازراتی گرین توریسیمو به یک پیشرانه ۴.۷ لیتری هشت سیلندر تنفس طبیعی با کد F136Y مجهز شده است که توان تولید ۴۴۰ اسب بخار قدرت و ۴۹۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. گرین توریسیمو طی زمانی در حدود پنج ثانیه می تواند از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد؛ این در حالی است که تیپ پایه این خودرو با ۴۰۵ اسب بخار قدرت و ۴۶۰ نیوتون متر گشتاور از شتاب صفر تا صد ۵.۲ ثانیه ای برخوردار است. قوی ترین تیپ این کوپه جذاب که تنها به تعداد انگشت شماری در بازار کشور مشاهده می شود، مازراتی گرین توریسیمو MC نام دارد. زیر کاپوت این خودرو از پیشرانه ظاهر مشابهی با تیپ S استفاده شده است؛ اما به لطف بازنگری های انجام شده این پیشرانه توان تولید ۴۴۴ اسب بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. چنین نیروی عظیمی از طریق یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک دو کلاچه به چرخ های عقب منتقل می شود تا این کوپه جذاب بتواند طی زمانی حدود ۴.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

مازراتی گرین کابریو

در نمایشگاه ژنو سال ۲۰۰۹ کمپانی Maserati برای نخستین بار از یک خودرو کانورتیبل دارای چهار صندلی رونمایی کرد که مازراتی گرین کابریو نام داشت. اگر توانایی باز و بسته شدن سقف این خودرو را نادیده بگیریم، می توان گفت که گرین کابریو هیچ تفاوتی با نسخه گرین توریسیمو ندارد و در واقع این

در بازار ایران واردات محدود محصولات مازراتی در کنار مواردی همچون خدمات پس از فروش ضعیف، هزینه های بسیار سنگین نگهداری و همین طور آپشن های محدود این خودروها نسبت به رقبای سبب شده است اغلب خریداران ایرانی عطای این خودروهای لوکس را به لقای بیخشند و به سراغ رقبای کم در سرتی نظیر محصولات بام و یا پورشه بروند.



که تقریباً در همان زمان پدیدار شد ز بیاتر بود) این پروژه هیچ گاه به نتیجه نرسید. گفته می‌شود پس از معرفی استوک در پاریس و با وجود تحسین گسترده رسانه‌ها، مشخص شد که هیات‌مدیره فولکس‌واگن در مورد اجرای این پروژه چندان قانع نشده‌اند و پروژه پانامرا را به‌عنوان یک سوپر اسپرت چهار نفره ترجیح می‌دهند. به همین دلیل پروژه استوک در سال ۲۰۰۹ کنار گذاشته شد؛ اما یک سال بعد که فروش لامبورگینی با مشکل مواجه شد، دوباره روی میز بازگشت و قرار بود تا سال ۲۰۱۲ با یک مدل پیش تولید که مطابق با قوانین حفاظت از غایب‌ین پیاده‌باشد، راهی جاده‌ها شود.

هنگامی که لامبورگینی استوک در نمایشگاه پاریس ۲۰۰۸ رونمایی شد، بسیار مورد استقبال طرفداران قرار گرفت؛ اما متأسفانه این سوپر سدان ایتالیایی هرگز رنگ خط تولید را نپدیدانید. استوک ساسی فضایی آتودی RB را گرفته بود و پیش‌ترانه ۱۰ سیلندر ۵۶۰ اسب‌بخاری گالاردو به همراه گیرکس هفت سرعته دوکلاچه و سامانه چهار چرخ محرک به آن اضافه شده بود. به لطف این قوای محرکه، سدان لامبورگینی می‌توانست به حداکثر سرعت ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند؛ اما به‌رغم ظاهر جذاب (هر چند شاید استوک جذابیت ظاهری دیگری لامبورگینی‌ها را نداشته، اما قطعاً نسل اول پورشه پانامرا



دلایل لامبو برای لغو پروژه استوک

گزارش خبرنگار «دنیای خودرو» از گردهمایی خودروهای خاص آذربایجان شرقی

شانه به شانه با خودروهای کلاسیک و امروزی



در ۱۹ ماه گذشته با توجه به شیوع ویروس کرونا در سراسر جهان، برگزاری گردهمایی‌های خودرویی نیز همچون دیگر تجمع‌ها ممنوع بوده است. هر ساله در نقاط مختلف جهان شاهد برگزاری

امیر شیرعلیوند
a.shiralivand@autoworld.ir

گردهمایی‌هایی برای علاقه‌مندان به خودرو بودیم که نمونه‌های آن در شهرهای مختلف ایران نیز برگزار می‌شد. گردهمایی‌هایی که با آغاز شیوع ویروس کرونا تعطیل شدند و اکنون به لطف فراگیر شدن واکسیناسیون بعد از گذشت بیش از یک سال و نیم، کم‌کم شاهد برگزاری دوباره آن‌ها با رعایت پروتکل‌های بهداشتی هستیم. ویروس کرونا نه تنها گردهمایی‌های خودرویی بلکه نمایشگاه‌های خودرویی معروف جهان همچون فرانکفورت، پاریس، توکیو، دیترویت، شیکاگو، کالیفرنیا، ژنو و... را که محل رونمایی از محصولات جدید خودروسازان مطرح جهان بود نیز برای مدتی به تعطیلی کشاند. با این حال اکنون دوباره شاهد برگزاری چنین گردهمایی‌ها و نمایشگاه‌هایی در نقاط مختلف جهان و حتی کشورمان هستیم.

یکی از گردهمایی‌های خودرویی که اخیراً در کشورمان برگزار شد، همایش بزرگ خودروهای خاص استان آذربایجان شرقی به‌مناسبت هفته گردشگری بود. این برنامه خودرویی که توسط وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و با همکاری کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران و حوزه اتومبیلرانی استان آذربایجان شرقی برگزار شد، میزبان تعداد زیادی از انواع خودروهای کلاسیک، مدرن، کاروان، کمپ و موتورسیکلت‌های با ارزش بود. خودروها و موتورسیکلت‌های مورد نظر از ساعت ۱۷ روز پنجشنبه، اول مهر ماه تا ساعت ۲۰ روز جمعه دوم مهر ماه در محوطه مجموعه خودرویی مهدوی موتورز شهر تبریز برای عموم مردم به نمایش گذاشته شدند. بازدید از این گردهمایی کاملاً رایگان و برای عموم مردم امکان پذیر بود. البته تنها کسانی که کارت واکسن همراه داشتند و پروتکل‌های بهداشتی را در جریان گردهمایی رعایت می‌کردند امکان بازدید از آن را داشتند و این اقدام مثبت در راستای محدودیت‌های هوشمند صورت گرفته که ضمن جلوگیری از شیوع بیشتر ویروس کرونا، امکان بهره‌مندی علاقه‌مندی‌ها را که پروتکل‌های بهداشتی را رعایت می‌کنند و واکسن می‌زنند از برنامه‌های خودرویی فراهم می‌کند. در این نمایشگاه نزدیک به ۱۰۰ دستگاه خودرو و موتورسیکلت خاص گرد هم آمده بودند که از این حیث می‌توان آن را یکی از بزرگ‌ترین گردهمایی‌های خودروهای خاص برگزار شده در شهر تبریز دانست. تنوع بالای خودروهای حاضر در این همایش یکی از ویژگی‌های مثبت آن بود که علاقه‌مندان زیادی را با سلیقه‌های مختلف دور هم جمع کرده بود. حضور خودروهای کلاسیک در این همایش، مرور خاطرات خوبی را برای بازدیدکنندگان رقم زد؛ خاطراتی که از پیکان آغاز شده و به فولکس واگن بیتل، انواع بام و مرسدس بنز و همچنین خودروهای آمریکایی ختم می‌شود. در کنار این خودروها، شاهد جلب توجه مدل‌های لوکس و اسپرت مدرن هم بودیم. خودروهای مدرنی که در کشورمان کمیاب بوده و به راحتی در کوچه‌ها و خیابان‌ها قابل رویت نیستند. اغلب این مدل‌ها را خودروهای آمریکایی تشکیل می‌داد که با پلاک منطقه آزاد ارس در این همایش حضور یافته بودند. حضور خودروهای کمپ و کاروان که چندان رایج نیستند نیز از دیگر جذابیت‌های گردهمایی اخیر خودروهای خاص تبریز بود. در نهایت باید به حضور برخی موتورسیکلت‌های خاص در این برنامه اشاره کرد که طرفداران خاص خودشان را دارند. البته لازم به ذکر است که تعداد خودروهای خاص و کمیاب حاضر در این نمایشگاه بسیار زیاد بود که به دلیل محدودیت فضای روزنامه، متأسفانه از معرفی بیش‌تر آن‌ها معذوریم.



کلاسیک‌های طویل

در گوشه‌ای از محوطه مجموعه مهدوی موتورز، شاهد حضور خودروهای کلاسیک سایز بزرگ آمریکایی بودیم که در میان آن‌ها دو خودرو نایاب جلب توجه می‌کرد که یکی از آن‌ها که به رنگ سبز جذاب می‌زین بود و توجه هر بازدیدکننده‌ای را از بدو ورود به همایش به خود جلب می‌کرد یک دستگاه دوچ چارجر SE بود. چارجر SE مورد نظر که به دهه ۱۹۷۰ میلادی تعلق دارد یکی از بزرگ‌ترین خودروهای کوپه ساخته شده در طول تاریخ است. طول این کوپه کلاسیک آمریکایی بیش از ۵٫۲ متر بوده که تقریباً هم‌قد و قواره نسخه لانگ بام و سری ۷ به‌عنوان طویل‌ترین خودرو سدان عرضه شده در سال‌های اخیر بازار کشورمان است. نسخه SE از چارجر در چند مدل به بازار عرضه شده که همگی مجهز به موتور هشت سیلندر خور جینی هستند. چارجر SE مورد نظر متعلق به نسل سوم از دوچ چارجر بوده و در بازه زمانی ۱۹۷۱ تا ۱۹۷۴ تولید شده است. در کنار این غول سبز رنگ که بی‌شبهت به هالک (یک شخصیت خیالی ابرقهرمان در کتاب‌های کامیک منتشر شده توسط مارول کامیکس) نبود، یک دستگاه لینکلن کاننتینتال سدان نیز جلب توجه می‌کرد. این سدان فول سایز آمریکایی کلاسیک که همچون دوچ چارجر SE متوسط مربوط به دهه ۱۹۷۰ میلادی است، با وجود این که رنگ جذابی همچون هموطن خود ندارد، اما با طول شش متری خود توجه هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کرد. این خودرو با طولی نزدیک به شش متر و وزنی حدود ۲٫۵ تن یکی از غول پیکرترین چهار چرخ‌های ساخته شده به دست انسان است. تمام اعداد و ارقام مربوط به این کاننتینتال حیرت‌انگیز است. زیر کاپوت آن از یک موتور هشت سیلندر خور جینی استفاده شده است که بیش از ۲۰۰ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند. جالب است بدانید حجم این موتور غول آسایش از ۷٫۵ لیتر است. نسخه مورد نظر از کاننتینتال در بازه زمانی ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۶ تولید شده است.



ماسل کارهای آمریکایی

چند سال پیش، زمانی که واردات انواع خودروهای خارجی به مناطق آزاد کشور آزاد بود، ماسل کارها با به‌عبارت دیگر خودروهای عضلانی آمریکایی به دلیل قیمت پایین و موتورهای حجیم و پر قدرت مورد استقبال جوانان عشق ماشین قرار گرفتند و فروش بالایی را تجربه کردند. نام‌های فورد موستانگ، شورولت کامارو، دوچ چارجر و... در رأس پر فروش‌ترین ماسل کارهای آمریکایی در مناطق آزاد همیشه به چشم می‌خورد و کم‌کم این خودروها برای اهالی مناطق آزاد تبدیل به خودروهای عادی می‌شدند. تا این که قانون



جدید واردات خودرو، ورود هر گونه خودرو تولید و مونتاژ آمریکایی به مناطق آزاد را نیز همچون سرزمین اصلی ممنوع اعلام کرد. این موضوع سبب شد بهای ماسل کارهای آمریکایی اسپر شده در مناطق آزاد به میزان چشمگیری افزایش یابد و اکنون در همایش اخیر تبریز شاهد حضور انواع ماسل کارهای محبوب با پلاک منطقه آزاد ارس بودیم. این گونه خودروها که بیش‌تر شامل فورد موستانگ و شورولت کامارو، کرایسلر ۲۰۰، دوچ چارجر و... می‌شود، با تیونینگ‌های متفاوتی در گردهمایی شرکت کرده بودند. یکی از اتفاقات جالب این همایش حضور هم‌زمان مدل‌های کلاسیک شورولت کامارو و نسل‌های جدیدتر آن در محوطه مجموعه مهدوی موتورز بود. در نهایت از دیگر جذابیت‌های نمایشگاه، حضور خودروهای مسابقه‌ای آسیایی، خودروهای آفرود تا دندان مسلح و... بود.



آلمانی‌های خاص و کمیاب

از دیگر بخش‌های پر طرفدار این همایش می‌توان به بخش خودروهای آلمانی اشاره کرد. پورشه ۹۱۱ کررا کبریولت یکی از خاص‌ترین خودروهای آلمانی حاضر در این همایش بود. این خودرو و اسپرت که دارای رنگ بدنه مشکی و سقف پارچه‌ای قرمز رنگ است، یکی از بهترین ترکیب رنگ‌های ممکن پورشه را دارد. ۹۱۱ مورد نظر که نسخه کررا S بوده، زیر کاپوت خود از یک موتور شش سیلندر بوکسری با ۳٫۸ لیتر حجم بهره می‌برد. عملکرد موتور ۹۱۱ کررا S به صورت تنفس طبیعی بوده و توان تولید ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این کبریولت اسپرت طبق اعلام کمپانی پورشه ۴٫۵ ثانیه بوده و حداکثر سرعت مجاز آن ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت است.

از میان دیگر آلمانی‌های جذابی که در این همایش حضور یافته بودند، می‌توان به بامو 430i کوپه اشاره کرد. همان طور که می‌دانید مدل 430i نسخه فیس لیفت شده از نسل اول سری ۴ کوپه به حساب می‌آید که هرگز به صورت پلاک ملی و رسمی در بازار ایران عرضه نشده است. تنها تعداد انگشت‌شماری از این مدل وارد برخی مناطق آزاد کشور شده که یکی از آن‌ها همین 430i حاضر در همایش خودروهای خاص شهر تبریز است. این کوپه اسپرت مزین به طیف خاصی از رنگ آبی بوده که Snapper Rocks Blue نام دارد. این رنگ خاص مختص نسخه فیس لیفت شده از نسل اول سری 4 است و رنگ کارخانه‌ای اصلی خودرو به حساب می‌آید. از دیگر باموهای خاص موجود در این گردهمایی می‌توان به یکی از انگشت‌شمارترین بامو E30 های کانور تیبل موجود در کشور با پلاک ملی اشاره کرد. نام دقیق این E30 مشکی رنگ، بامو ۳۲۵ کانور تیبل بوده که به نسل دوم سری ۳ تعلق دارد و در دهه ۱۹۸۰ میلادی تولید شده است. اما حضور یک دستگاه بامو 330Ci کوپه تکمیل کننده جمع باورایی‌ها در این گردهمایی بود. خودرو مورد نظر با کد E46 شناخته شده و نسل چهارم سری ۳ به حساب می‌آید. بامو 330Ci کوپه نیز یکی از مدل‌های کمیاب بامو در ایران به حساب می‌آید که با رنگ خاص قهوه‌ای همراه است.



ون ژاپنی کوچولو

هوندا N-Van کمپو با سه نوع پیکر بندی قابل خریداری است که در تمامی آن‌ها تمامی امکانات رفاهی مورد نیاز برای سر نشینان فراهم شده است. این سه پیکر بندی عبارتند از کابین، استایل ۱ و استایل ۲. بهترین و بیشترین امکانات ممکن را در نسخه استایل ۲ دریافت خواهید کرد که یک کمپو به معنای واقعی است. قدرت هوندا N-Van کمپو توسط موتور ۶۶۰ سی سی با ۵۲ اسب بخار قدرت تامین می‌شود که در نسخه توربو، این قدرت به ۶۳ اسب بخار افزایش خواهد یافت. قیمت تیپ پایه این خودرو یعنی ترم کابین، ۱۷،۲۶۰ یورو اعلام شده است.

خودروهای کمپو معمولاً بر اساس پیکاپ‌ها یا ون‌های بزرگ ساخته می‌شوند. با این حال ژاپنی‌ها که در تولید خودروهای کوچک تبحر دارند، کمپوهای سبک‌وزن کوچک را نیز به بازار معرفی کرده‌اند. هوندا N-Van کمپو محصولی جدید از شرکت هوندا است که یک کمپو را در ابعاد توپو تا آیگو (هاج‌پک کوچک توپو تا) به تصویر می‌کشد. طول این کمپو تنها ۳،۳۹ متر است و می‌تواند از آن به عنوان یک اردوگاه کوچک بهره‌بردار شود. طراحان هوندا برای حل مشکل کمبود فضا تصمیم گرفته‌اند تا ارتفاع خودرو را افزایش دهند، بنابراین برخی قطعات مورد نیاز روی سقف خودرو نصب شده است.

سنگ اندازی برخی شرکت‌های حمل و نقلی در مسیر پیوستن وارداتی‌ها به ناوگان

ادعای مالکیت دو دانگ از هر کامیون وارداتی!

در حالی که این شرکت‌ها با سرمایه متقاضیان کامیون‌ها را وارد کرده‌اند، در مرحله انتقال سند قانونی خواستار آن شده‌اند که ۲ دانگ از کل سهم مالکیتی کامیون به نام آن‌ها باقی بماند

◀ در یک ماه گذشته ورود دادستانی تهران به موضوع ترخیص کامیون‌های کار کرده وارداتی، باعث شد تغییراتی در ترخیص این کامیون‌ها اتفاق بیفتد. بر اساس دستور دادستانی، فرصت نهایی ترخیص این کامیون‌ها از گمرکات کشور تا پایان مهر است. در حالی که موانع بسیاری بر سر ترخیص این خودروها وجود داشته که بعد از بررسی‌های انجام شده، قرار شد هر یک از سازمان‌ها و ارگان‌های ذیربط، مشکلات مربوط به بخش خود را حل کرده و فضا را برای ترخیص این کامیون‌ها تا حد اکثر پایان مهر ماه فراهم کنند. نگاه جامع‌تری به این موضوع حکایت از آن دارد که مشکلات این خودروها تنها مربوط به پیش از ترخیص نیست، بلکه برخی پس از ترخیص نیز با مشکلاتی همراه هستند. بعضی شرکت‌های حمل و نقلی که نقش واردکننده را در این مسیر دارند مشکلاتی را برای مالکان خودروهای فرسوده به وجود آورده‌اند که تا امروز مرتفع نشده است؛ ماجرای تنظیم قرار دادهای یک‌طرفه و زیاده‌خواهی شرکت‌های حمل و نقلی باعث شده است مالکان اصلی آن‌ها با شرکت‌های حمل و نقلی به تفاهم نرسند و قیمت نهایی این خودروها باز هم دستخوش تغییر شود.



فرانک آقاسفی

faghasafi@autoworld.ir

شرکت‌های حمل و نقلی؛ از کمک به واردات تا ادعای مالکیت خودرو

در حال حاضر واردکنندگان خودروهای تجاری به چند گروه تقسیم شده‌اند که یکی از آن‌ها شرکت‌های حمل و نقلی است. قرار بود در جریان واردات کامیون‌های کار کرده اروپایی، شرکت‌های حمل و نقلی نقش واردکننده را بر عهده داشته باشند و بتوانند کمک‌حال واردات شوند و روند ورود این خودروها و به تبع آن نوسازی ناوگان تجاری کشور را تسریع بخشند. هدف از واردات کامیون‌های کار کرده توسط شرکت‌های حمل و نقل تقویت و گسترش ناوگان ذکر شده است. اما در حالی که این شرکت‌ها با سرمایه متقاضیان کامیون‌ها را وارد کرده‌اند، در مرحله انتقال سند قانونی خواستار آن شده‌اند که ۲ دانگ از کل سهم مالکیتی کامیون به نام آن‌ها باقی بماند.

دعوی شرکت‌های حمل و نقلی و خریداران وارداتی‌ها بر سر دو دانگ

به گفته دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور؛ «برخی از شرکت‌های حمل و نقلی در این مسیر سنگ اندازی کرده و مدعی هستند که مالکان خودروهای تجاری مازاد بر قرارداد واردات باید ۲ دانگ از سند خودرو وارد شده را به نام شرکت حمل و نقلی بزنند.» احمد کریمی در این خصوص به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «از سوی دیگر، مالکان خودروهای فرسوده که با این شرکت‌ها مشارکت داشته‌اند، معتقدند که تعهدات خود را بر اساس قرارداد به طور کامل انجام داده‌اند و نباید بخشی از خودرو خود را به نام شرکت‌های حمل و نقلی بزنند.» وی افزود: «با این حال این شرکت‌ها مدعی هستند که چنین اقدامی جزو تعهدات مالک است. این در حالی است که چنین قانونی در جریان واردات وجود نداشته است.»

جای خالی آیین‌نامه مشخص در مسیر واردات دست‌دوم‌ها

کریمی در خصوص پیش آمد چنین وضعیت و مشکلاتی در روند نوسازی ناوگان فرسوده از طریق کامیون‌های وارداتی، گفت: «برای جلوگیری از چنین مشکلاتی باید آیین‌نامه مشخصی برای صفر تا صد روند واردات تنظیم می‌شد تا تمام شرکت‌ها سازمان‌ها مرتبط به درستی از وظایف و تعهدات خود آگاهی داشته باشند.» وی افزود: «زمانی که دستگاهی مجوزی را صادر می‌کند باید شروط ارائه آن و وظایف مربوط به متقاضی و نحوه تنظیم قراردادها را مشخص کند که متأسفانه در آیین‌نامه سازمان راهداری این مساله رها شده است.»

تنظیم قراردادهای یک‌طرفه برای واردات کامیون‌ها

کریمی همچنین به اشاره به وضعیت قراردادهایی که بین شرکت‌های حمل و نقل و مالکان خودروهای فرسوده منعقد شده است، گفت: «به نظر می‌رسد تمام جوانب به درستی در این قراردادها در نظر گرفته نشده، چرا که اختلاف بین شرکت‌های حمل و نقلی و متقاضیان خرید کامیون‌های واردات تشدید شده است.» وی بیان کرد: «اعلام شده است برخی واردکنندگان که تعداد آن‌ها نیز کم نیست قراردادی به متقاضیان خرید کامیون‌های وارداتی ارائه نداده‌اند.» وی ادامه داد: «البته برخی شرکت‌ها هم که قراردادی را ردوبدل کرده‌اند، ظاهرارویه چندین درستی را در نظر نگرفته‌اند و گفته می‌شود این قراردادها اکثراً به صورت یک‌طرفه و بدون در نظر گرفتن حقوق خریدار و متقاضی تنظیم شده است.»

کاهش ۲۰ درصدی هزینه‌های پس از اظهار با حل مشکلات

احمد کریمی با اشاره به تمام مشکلاتی که از ابتدای واردات این کامیون‌ها به کشور تا بعد از ترخیص آن‌ها وجود دارد، اعلام کرد: «این مشکلات تنها در یک روزه مشخص و با نظارت درست قابل حل خواهند بود.» وی اظهار کرد: «اگر بتوانیم تمام مشکلات این مسیر را حل کنیم بین ۲۰ تا ۳۰ درصد هزینه‌های پس از اظهار کاهش می‌یابد.» وی در پایان بیان کرد: «قیمت خودرو بر اساس اظهاری که توسط واردکننده انجام می‌شود، مشخص خواهد شد اما قیمت پس از اظهار را درگیر هزینه‌های جانبی شده که در صورت حل آن‌ها با کاهش حداقل ۲۰ درصدی این هزینه‌ها همراه خواهیم بود.»

فیات «دوکاتو» الکتریکی به بازار رسید

تعمیرات و سرویس‌های رایگان ارائه می‌شوند. همچنین فیات پکیج باتری‌های این خودرو را مدت ۸ سال یا ۱۶۰،۰۰۰ کیلومتر برای ۴۷ کیلووات و ۱۰ سال یا ۲۲۰،۰۰۰ کیلومتر برای ۷۹ کیلووات تضمین می‌کند.



نسخه الکتریکی فیات دوکاتو با نام فیات ای دوکاتو (e-Ducato) وارد بازار شد. این خودرو با پکیج باتری ۴۷ و ۷۹ کیلووات ساعتی در قالب ون باری، ون مسافری و شاسی تجاری به بازار عرضه شده، بنابراین اعلام فیات، بردای-دوکاتو در مسیرهای درون شهری حدود ۳۰۹ کیلومتر است. سفارش این خودرو از اول ماه مارس برای مشتریان امکان پذیر خواهد بود. فیات دوکاتو برقی با پکیج باتری ۴۷ کیلووات ساعتی، حدود ۵۹۴۱۰ یورو خواهد بود و مشتریان برای خرید نسخه قوی‌تر با پکیج باتری‌های ۷۹ کیلووات ساعتی باید مبلغ ۷۶۴۱۹ یورویی را بپردازند. هشتم نوع پیکر بندی مختلف برای فیات ای دوکاتو در نظر گرفته است که کاربر می‌تواند یکی از آن‌ها را برای اتومبیل خود انتخاب کند. همچنین گزینه‌های مختلفی برای قسمت بار این خودرو وجود دارد که ای-دوکاتو را مناسب کاربری‌های مختلف کرده است. محدوده بردای-دوکاتو با پکیج باتری ۷۹ کیلوواتی و مطابق چرخه WLTP دقیقاً ۳۰۹ کیلومتر در شهر و ۲۳۸ کیلومتر در حالت ترکیبی خواهد بود. نسخه‌هایی که از باتری ۴۷ کیلوواتی بهره می‌برند نیز برد سه‌شهری برابر با ۱۹۴ کیلومتر و برد ترکیبی معادل ۱۴۶ کیلومتر خواهند داشت. مطابق تحقیقات فیات، این محدوده برد برای پاسخگویی به نیاز ۷۰ درصد کسب و کارها کافی خواهد بود. دو گزینه جذاب در فیات دوکاتو الکتریکی وجود دارد. گزینه نخست مودراندنمی-لاک پشت است که حالتی شبیه ذخیره انرژی در تلفن‌های همراه دارد و هنگامی که خودرو از نظر باتری در مضیقه است، کارآمد خواهد بود. مود دوم حالت بازیابی انرژی است. هنگامی که یکی از ماژول‌های انرژی از کار بیفتند، این مود به خودرو اجازه می‌دهد تا ماژول خراب را از چرخه خارج کرده و با سایر ماژول‌های انرژی به فعالیت خود ادامه دهد. تمامی نسخه‌های فیات ای-دوکاتو به همراه ۵ سال ضمانت و ۵ سال



تولید، سایا از ابتدای سال جاری این روش را در پیش فروش های طولانی مدت خود کنار گذاشت. ایران خودرو نیز کم در حال کنار گذاشتن این گزینه است. هر چند محصولات باقیمت کمتر از ۵۰۰ میلیون تومان آن همچنان به همین روش به فروش می رسند.

«بحث مربوط به قرعه کشی برای خرید خودرو در کشور به دهه ۶۰ شمسی بازمی گردد و در عین حال کاهش شدید میزان تولید خودرو و سازمان از دو سال پیش سبب شد آن هاز روش های دهه ۶۰ مجدداً استفاده کنند. البته با کاهش تقاضای کاذب از یک سو و افزایش



فروش محصولات ایران خودرو هم از قرعه کشی خارج می شود؟

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

ادغام یا پلت فرم مشترک؟

طی روزهای اخیر اخباری مبنی بر ادغام «ایران خودرو» و «سایا» منتشر شد. هر چند این موضوع بارها در طول ۲۰ سال گذشته مطرح شده و هرگز به نتیجه نرسیده است، اما با توجه به مفهوم سخنان مطرح شده در این مورد درمی یابیم که موضوع نه ادغام، بلکه بحث استفاده از پلت فرم مشترک است.


پلت فرم مشترک یعنی دو خودرو ساز از پلت فرم یکسان برای یک محصول خاص در یک سگمنت استفاده کنند. اما هر کدام بدنه

و قوای محرکه خود را روی آن قرار دهند و این موضوع همکاری مشترک است و در هیچ کجای دنیا نیز ادغام محسوب نمی شود. در دنیا محصولات متعددی با این روش تولید می شوند و از پلت فرم های مشترک استفاده می شود. همانند همکاری میتسوبیشی با پژو، نیسان با میتسوبیشی، نیسان بارنو، تویوتا با بامو و در نهایت بهتر است هنگام سخن گفتن درباره موضوعات مربوط به خودرو، بر آن اشراف کامل داشته باشیم و از تیتزهای مناسب استفاده کنیم.


k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیو تن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبیا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبیا
تیبیا هاچ بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/اریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبیا هاچ بک	جلو	هاچ بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۳۴-۱۲۴	کیارو
تیبیا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر به بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۳۷-۱۲۰	۴۰۵/اریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۵۰	بیشتر به بروز نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۴۰-۱۲۵	ام وی ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXEF7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۳۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس رانا LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
رانا LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
۲۰۶ T2	جلو	هاچ بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E290
۲۰۶ T5	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E290
۲۰۶ V8	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E290
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک ۱۸۱5 اتوماتیک
ام وی ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیبی	۲۸۰	جک ۱۵۱5
۲۰۷	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک ۱۸۱5 اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن های زیاد	ظاهر نامهمنگ	۳۵۰	ام وی ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیاپیکتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
سایا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای اوانته
ام وی ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

**SUPER TOURING HIGH TECH SHPD
DIESEL SPECIAL OIL
API CI-4 15W-40**



iranliquimoly
www.liqui-moly.ir



LIQUI MOLY
بیشتر برانید



اهمیت کیفیت فیلتر روغن

در فیلترهای بی کیفیت به دلیل استفاده از کاغذ نامناسب یا وجود درز در محل اتصال کاغذ، فیلتراسیون به درستی انجام نمی شود. به همین دلیل ذرات و آلودگی های فیلتر عبور می کنند و به تدریج وارد موتور می شوند. این آلاینده ها با خراش دادن سیلندر و پیستون آسیب جدی به موتور خودرو خواهند زد. چکیدن قطرات روغن از محل اتصال فیلتر، زنگ زدگی پوشش محافظه، تحمل نکردن فشار و در نتیجه شکاف برداشتن فیلتر باعث خروج

تدریجی یا سریع روغن از مسیبر روغن کاری موتور می شود. بدیهی است در اثر فشار و اصطکاک زیاد، قطعات خودرو مستهلک و کاملاً ساییده خواهد شد. ایجاد کمبرس (روغن سوزی) مصرف بیش از حد بنزین، جوش آوردن، کاهش قدرت موتور و در مواردی شکست سوپاپ و شاتون (قطعات متحرک موتور) و در نهایت ایست کامل موتور از جمله مشکلاتی هستند که در پی استفاده از فیلتر روغن نامرغوب ایجاد می شوند.

زمینه هایی که باعث تداوم عمر روغن ها می شوند

تاثیر فشار سوخت هیدروژن بر افزایش کیفیت روانکارها

مقامات اتحادیه اروپا (EU) مصمم هستند گسترش هیدروژن سبز را سرعت بخشند. در ۸ جولای ۲۰۲۰ و در حالی که همه گیری بیماری کووید-۱۹ ادامه داشت، اتحادیه اروپا استراتژی هیدروژن خود را ارائه کرد. قانونگذاران معتقدند این استراتژی نقش مهمی در انتقال انرژی اروپا و بهبود کنترل بیماری کووید-۱۹ ایفا خواهد کرد زیرا چارچوب قانونی و شرایط بازار را برای پیشبرد هیدروژن فراهم می کند. لوزوریاگامی گوید چند شرکت تصمیم خود را برای مشارکت در اقتصاد هیدروژن اعلام کرده اند. آژانس بین المللی انرژی (IEA) پیش بینی می کند کمتر از یک درصد تولید هیدروژن جهان در سال ۲۰۲۱ از طریق هیدروژن سبز یا تجدیدپذیر تامین می شود. در سطح جهانی، تقاضای هیدروژن خالص حدود ۷۰ میلیون تن در سال است که عمدتاً از گاز طبیعی و زغال سنگ تولید می شود و حجم قابل توجهی کربن دی اکسید تولید می کند. اما هیدروژن عاری از کربن از طریق الکترولیز آب تولید می شود، جایی که الکتریسیته از منابع تجدیدپذیر مانند باد یا خورشید به دست می آید. شاربل لوزوریاگام، مدیر پروژه در تحقیقات و مشاوره بازار Kline می گوید ملاحظات فنی، تجاری، ایمنی و نگرانی در مورد کمبود آب مانع از گسترش هیدروژن سبز می شود. لوزوریاگام ۱۵ آوریل، در وبینار «Kline» با عنوان «Green Hydrogen Economy» در مورد اقتصاد نوظهور هیدروژن در اروپا و اثر آن بر بازار روانکارها صحبت کرد. برنامه های اروپا ابتدا بر بخش هایی که به سختی برقی می شوند مانند باربری سنگین، هواپیما، اتوبوس، قطار و کشتی تمرکز می کند. هدف این استراتژی ۶ گیگاوات الکترولیز هیدروژن تجدیدپذیر تا سال ۲۰۲۴ و ۲



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

کامیون های پیل سوختی از دیگر مصرف کنندگان اولیه هیدروژن سبز خواهند بود. ۱۰ هزار کامیون پیل سوختی تقریباً سالانه ۱۰۰ کیلو تن هیدروژن نیاز دارند. Kline پیش بینی می کند سالانه نیم میلیون تن هیدروژن سبز برای جایه جایی سهم قابل توجهی از کامیون های دیزلی مورد نیاز باشد. لوزوریاگام به مبيعات مخصوص خودروهای برقی برای محافظت از عناصر پیشرفته و فرصت های جدید در مدیریت حرارتی نیز اشاره کرده است. همچنین اقتصاد هیدروژنی تغییرات کیفی در مایعات انتقالی، گریس ها و خنک کننده ها ایجاد خواهد کرد. لوزوریاگامی گوید الزامات جدیدی برای روانکارهای زیستی به منظور استفاده در خارج از بزرگراه، در بزرگراه و به ویژه در مناطق حساس به محیط زیست ایجاد می شود. Kline تخمین می زند با افزایش خودروهای پیل سوختی مجهز به هیدروژن، بین ۱۰ تا ۵۰ کیلو تن روغن موتور سنگین از بین می رود. ایجاد اختلال جدی در تولید فولاد بعید به نظر می رسد زیرا آهن سازی و فولادسازی به روانکار کمتری نیاز دارد. لوزوریاگامی گوید گریس های مخصوص حرارت بالا که در کارخانه های کک استفاده می شوند، روغن های توربین کمپرسور هوا، روغن های آب بندی نگهدارنده گاز در کوره های بلند از رده خارج شوند. به گفته وی، فرصت هایی برای روغن های هیدرولیک، روغن های گردش و گریس در کوره های برقی وجود خواهد داشت. همچنین تولید کنندگان برای نگهداری بهینه روغن های هیدرولیک، روغن های دنده معدنی یا مصنوعی و گریس های چندمنظوره به محصولات کارآمد نیاز خواهند داشت. او می گوید روانکارهای توربین بادی بزرگ ترین برنده اقتصاد هیدروژنی هستند. محاسبات اولیه Kline افزایش مصرف بین یک تا دو کیلو تن در سال در کنار رشد سریع انرژی باد را برآورد می کند. لوزوریاگام همچنین به افزایش نیاز به روانکارهای زیستی با افزایش توربین های بادی دریایی در مناطق حساس به محیط زیست نیز اشاره کرد.

۴۰ گیگاوات تا سال ۲۰۳۰ است که تولید ۱۰ میلیون تن هیدروژن سبز را امکان پذیر می کند. به گفته لوزوریاگام برای رسیدن به اهداف بلندمدت اتحادیه اروپا، افزایش حدود ۵۰ گیگاواتی ظرفیت سالانه تولید نیروی باد مورد نیاز است. طی ۱۰ سال یعنی از ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۹، به طور متوسط ۱۱ گیگاوات ظرفیت خشکی و ۲ گیگاوات ظرفیت بادی دریایی در اروپا نصب شده است. با فرض اجرای کامل پروژه های فعلی و آینده مربوط به تولید هیدروژن سبز در چارچوب انتقال انرژی اتحادیه اروپا، بخش اصلی سناریو Kline، ۵۰ میلیون تن هیدروژن سبز در اروپا را تا سال ۲۰۵۰ است. لوزوریاگامی گوید این امر پیامدهای مهمی برای صنعت روانکاری اروپا در پی دارد. نماینده Kline نتایج تحقیقات اخیر سازمان را که شامل برآوردهای اولیه تقاضای خالص ۱۲ کیلو تنی روغن موتور سنگین (HDMO) در اروپا تا سال ۲۰۴۰ از طریق استقرار کامیون های پیل سوختی هیدروژنی است، به اشتراک گذاشت. لوزوریاگام به کاهش احتمالی نیاز بازار در بخش های اولیه کربن زدایی از جمله روغن موتور و روانکارهای صنعتی نیز اشاره کرد. ناوگان خودروهای هیدروژنی تجاری و کامیون های پیل سوختی استفاده از روغن موتور را در بخش خودرویی حذف و انتقال به تولید انرژی تجدیدپذیر، کاهش تقاضای روانکار در معادن زغال سنگ و کک را تسریع می کند. به گفته لوزوریاگام با وجود این که بازار قوی با موانع تکنولوژیکی متعادل شده است اما مدتی طول می کشد تا فناوری هیدروژن سبز تاثیر محسوسی داشته باشد. لوزوریاگامی گوید زمانی که استفاده از هیدروژن سبز بالا برود، هم از نظر حجم و هم ارزش فرصت رشد برای تولید کنندگان روانکار وجود خواهد داشت. شرکت های روانکار باید بازار را شناسایی کنند و به سرعت با شیوه های عملیاتی جدید سازگار شوند. او می گوید باید کیفیت روانکارها با اقتصاد هیدروژنی تغییر کند که این اقدام باعث تغییر شکل بسته های افزودنی روانکار می شود. لوزوریاگامی گوید اگر چه کامیون های نیاز به هیدروژن بالایی دارند، اما

مقدمات اتحادیه اروپا (EU) مصمم هستند گسترش هیدروژن سبز را سرعت بخشند. در ۸ جولای ۲۰۲۰ و در حالی که همه گیری بیماری کووید-۱۹ ادامه داشت، اتحادیه اروپا استراتژی هیدروژن خود را ارائه کرد. قانونگذاران معتقدند این استراتژی نقش مهمی در انتقال انرژی اروپا و بهبود کنترل بیماری کووید-۱۹ ایفا خواهد کرد زیرا چارچوب قانونی و شرایط بازار را برای پیشبرد هیدروژن فراهم می کند. لوزوریاگامی گوید چند شرکت تصمیم خود را برای مشارکت در اقتصاد هیدروژن اعلام کرده اند. آژانس بین المللی انرژی (IEA) پیش بینی می کند کمتر از یک درصد تولید هیدروژن جهان در سال ۲۰۲۱ از طریق هیدروژن سبز یا تجدیدپذیر تامین می شود. در سطح جهانی، تقاضای هیدروژن خالص حدود ۷۰ میلیون تن در سال است که عمدتاً از گاز طبیعی و زغال سنگ تولید می شود و حجم قابل توجهی کربن دی اکسید تولید می کند. اما هیدروژن عاری از کربن از طریق الکترولیز آب تولید می شود، جایی که الکتریسیته از منابع تجدیدپذیر مانند باد یا خورشید به دست می آید. شاربل لوزوریاگام، مدیر پروژه در تحقیقات و مشاوره بازار Kline می گوید ملاحظات فنی، تجاری، ایمنی و نگرانی در مورد کمبود آب مانع از گسترش هیدروژن سبز می شود. لوزوریاگام ۱۵ آوریل، در وبینار «Kline» با عنوان «Green Hydrogen Economy» در مورد اقتصاد نوظهور هیدروژن در اروپا و اثر آن بر بازار روانکارها صحبت کرد. برنامه های اروپا ابتدا بر بخش هایی که به سختی برقی می شوند مانند باربری سنگین، هواپیما، اتوبوس، قطار و کشتی تمرکز می کند. هدف این استراتژی ۶ گیگاوات الکترولیز هیدروژن تجدیدپذیر تا سال ۲۰۲۴ و ۲	تشریح تویوتا	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت موتورسول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
پاریس	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
پرادو	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
کرولا	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
کمری	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
لندکروز	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
رافور	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
CH-R	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)
هابلوکس	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشریح لکسوس	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت موتورسول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
ES350-2013	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
IS300	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
RX350	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
IS250	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
NX200	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
NX300h	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
CT200h	0W20SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
ES250	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
LX570	5W30SN	موتوسل توربو Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

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

TITAN UNIVERSAL CF-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CF-4
15W-40, 20W-50

روغن موتور با عملکرد مناسب، برای انواع موتورهای دیزلی

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

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

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.



کامیون حامل ۱۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در کرمان توقیف شد



رئیس پلیس امنیت اقتصادی کرمان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۱۴۴ حلقه لاستیک قاچاق خودروه به ارزش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال خبر داد. به گزارش کرمان نو به نقل از ایگاه خبری پلیس، سرهنگ حمیدرضا میرحبیبی اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی مستقر در ایست بازرسی مرصاد «سهراهی راین» هنگام کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه کامیون مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از بررسی مدارک در بازرسی از این کامیون ۱۴۴

حلقه لاستیک خارجی قاچاق و فاقد هر گونه مجوز قانونی را کشف و در این رابطه یک نفر را دستگیر کردند. رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان کرمان با اشاره به اینکه برابر نظر کارشناسان ارزش این محموله ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برآورد شده است، گفت: «با تشکیل پرونده، متهم برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ میرحبیبی در پایان از مردم خواست برای کمک به اقتصاد جامعه در صورت اطلاع از این موارد بلافاصله مراتب را از طریق تماس با شماره ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

مدرن ترین شیوه‌ها برای بررسی شرایط دقیق تایرها

تفنگ جدید «پیرلی» برای تیم‌های فرمول‌وان!

گزارش Report



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

تیم‌های فرمول یک برای کنترل هر چه بهتر تایرهای جدید فصل ۲۰۲۱، مجهز به تفنگ‌های جدید و ابتکاری شده‌اند. در فرمول یک تیم‌ها می‌دانند که کنترل کامل و آگاهی از تایرها، نکته کلیدی برای استخراج عملکرد تمام‌عیار خودرو در مرحله تعیین خط و مسابقه است. به همین دلیل فعالیت‌های زیادی برای بررسی دما و دوام تایرها در هر مرحله تست و تمرین یک آخر هفته فرمول یک صورت می‌گیرد. در تست پیش‌فصل بحرین، دیده شده است برخی مکانیک‌ها و تکنسین‌ها از تفنگ جدیدی برای جدا کردن تایر از خودرو استفاده کردند. به نظر می‌رسد که این تفنگ به لاستیک چکش می‌خورد. هر چند افرادی که از آن استفاده می‌کردند تمام تلاش خود را به کار بردند تا همه چیز را مخفی نگه‌دارند اما مشخصات به نسبت کاملی از این تفنگ برای همگان آشکار شد. این تفنگ که «VESevo» خوانده می‌شود، نام لاتین یک آتشفشان معروف است و توسط یک استارت‌آپ ایتالیایی به نام مگال‌اید ساخته شده است. نام «VESevo» به عنوان مخفف سیستم ارزیابی و یسکوالاستیسیته تکامل یافته

و نتیجه تحقیقات شبیه‌سازی‌های دینامیک خودرو در دانشگاه ناپل فدریکو دوم است. کاری که این تفنگ انجام می‌دهد، جمع‌آوری اطلاعات روی آج لاستیک است تا به این ترتیب مشخص شود عملکرد تایر در پیست چگونه بوده است. با استفاده از یک الگوریتم خاص پست پراسسینگ، تفنگ به اپراتورها این امکان را می‌دهد تمام خواص فیزیکی تایر را بررسی کنند، این ویژگی‌ها شامل تحلیل بهتر برای دمای داخل، میزان سختی، میزان سایش و دمپ است. البته می‌توان از آن به عنوان ابزاری برای درک بهتر تاثیر دمای تایر و سطح پیست بر عملکرد و دوام لاستیک نیز بهره برد. این اطلاعات برای درک دقیق رفتار و عملکرد یک ست خاص تایر حیاتی است و می‌تواند به تیم‌ها کمک کند که پیش‌بینی کنند چگونه بهترین و بیشترین عملکرد را از تایر به دست بیاورند. با اینکه پیرلی هم‌اکنون داده‌ها و اطلاعات گسترده‌ای درباره عملکردی تایرها در اختیار تیم‌ها قرار می‌دهد اما هنوز رانندگان نسبت به ایده آل نبودن تایرها (در

محدوده پیشنهادی پیرلی) به مهندسان خود به دلیل اینکه فرسایش بیش از میزان پیش‌بینی شده بود، انتقاد می‌کنند. با اینکه این تفنگ جدید یک حرکت چکشی روی تایر دارد اما در واقع یک ابزار تست NDT یا غیر مخرب است تا به لاستیک آسیب وارد نشود. در واقع، این حرکت فقط به این دلیل است که این ابزار به درک بهتری از خاصیت ویسکوالاستیک آج و لاستیک دست یابد. مشخص نیست چند تیم در فرمول یک از این تفنگ استفاده می‌کنند اما تکنسین‌های این کمپانی ایتالیایی در حال دانلود اطلاعات در کامپیوترهایشان در بحرین دیده شدند. این موضوع نشان می‌دهد تیم‌های مختلفی برای استفاده از این ابزار دندان تیز کرده‌اند و حالا تیم‌های دیگر نیز با دانستن این مزیت مطمئناً نیز خواهان این ابزار هستند. تفنگ‌های مگا راید هم‌اکنون در فرمول ۲ و ۳ توسط تریپل‌نت مورد استفاده قرار گرفته است اما اولین بار در گرندپری بحرین این تفنگ‌ها وارد گارژ تیم‌های فرمول یک شدند.

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	گویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام‌وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ‌یانگ نیوکوراندا	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) بام‌وی ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



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

سازمان انتقال خون ایران



مصرف کنندگان موتورسیکلت از این وسیله برای امور روزمره استفاده می کنند و از ۷۰ درصد باقیمانده نیز حدود ۲۰ درصد از موتورسیکلت به عنوان وسیله حمل و نقل در فاصله میان منزل تا محل کار بهره می برند. عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران تصریح کرد: «۵۰ درصد دیگر نیز شامل افرادی می شود که یک مریه در ماه یا هفته از این وسیله برای تفریح یا خرید استفاده می کنند که صرف بنزین ماهانه آن ها نیز کمتر از ۲ لیتر خواهد بود و بنابراین استفاده از موتورسیکلت برقی برای این گروه توجیه اقتصادی ندارد؛ به طوری که حتی در صورت افزایش شدید قیمت بنزین، باز هم رغبتی به استفاده از موتور برقی نخواهند داشت.»

ابوالفضل حجازی، عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در خصوص دلایل عدم استقبال مصرف کنندگان از موتورسیکلت های برقی در ایران گفت: «مصرف موتورسیکلت بنزینی در تهران حداقل دو و حداکثر پنج لیتر در روز است؛ در صورتی که سه عدد باتری موتور برقی ارزشی بیش از پنج میلیون تومان دارد و در همین راستا باید گفت باتری مانع بزرگی در تولید و استفاده از موتورسیکلت های برقی است؛ زیرا با وجود استهلاک بالای آن، حداقل یک بار در سال باید نسبت به تعویض آن اقدام کرد.» وی افزود: «استفاده از موتورهای برقی از لحاظ شتاب و قدرت به عنوان وسیله کاری مناسب نیست و بیش از ۳۰ درصد از

قیمت باتری مانع بزرگ در راه استفاده از موتورهای برقی در ایران



انقلاب در صنعت باتری خودرو با تولید باتری های سیلیسیومی

الکترولیت جامد سولفیدی به جای الکترولیت مایع، می توان این محدودیت را برطرف کرد. دکتر دارن تان، استناد دانشگاه کالیفرنیا سان دیه گو نوینسند اصلی این تحقیق می گوید: «این پیکربندی در باتری، قلمرو جدیدی را با استفاده از آندهایی همچون سیلیسیوم در باتری های حالت جامد پدید می آوریم و با دریافت سیلیسیوم حالت جامد، می توان بسیاری از محدودیت های باتری های متعارف را برطرف کرد و فرصت های جالبی فراهم می شود تا به نیازهای بازار، یعنی افزایش انرژی حجمی، کاهش هزینه و باتری های ایمن تر به ویژه برای ذخیره سازی انرژی در شبکه پاسخ دهیم.» این گروه محققان توانسته اند در دمای اتاق این باتری جدید را ۵۰ بار پر و خالی و ۸۰ درصد ظرفیت آن را حفظ کنند. فناوری باتری سیلیسیومی با حالت جامد کامل هم اکنون از سوی شرکت نوآفرین یونی گرید باتری به ثبت رسیده است. دکتر تان شرکت یونی گرید باتری را برای توسعه بیش تر این فناوری تأسیس کرده و امیدوار است در نهایت آن را به تولید تجاری برساند.



وقتی صحبت از باتری می شود، همیشه مواردی برای بهبود و بالا رفتن کیفیت وجود دارد. در این زمینه رقابت بر سر تولید باتری ارزان تر، ایمن تر، بادوام تر و با انرژی بیش تر است که به راحتی قابل بازیافت باشد. مهندسان نانو در دانشگاه کالیفرنیا سان دیه گو یک نقشه راه تحقیقاتی ارائه داده اند که احتمالاً انقلابی در صنعت باتری های برقی خواهد بود. این روند شامل چهار چالش است که باید برای پیشبرد یک کلاس امیدوار کننده از باتری ها - همه حالت جامد - مورد توجه قرار گیرد. مهندسان فناوری دانشگاه کالیفرنیا سان دیه گو با تعویض آندهای باتری های یون - لیتیوم که در همه چیز از گوشی های هوشمند گرفته تا سفینه های فضایی کاربرد دارند، این دگرگونی دوران ساز را محقق کرده اند. اکثر باتری های یون - لیتیوم دارای آندهای گرافیتی هستند؛ در حالی که چگالی انرژی در اند سیلیسیومی ۱۰ برابر آن ها است. مشکل آندهای سیلیسیومی این است که هنگام پر و خالی شدن باتری دچار انبساط و انقباض می شوند و برای کاربرد در اکثر محصولات بسیار ناپایدارند. این مهندسان با تعجب بسیار متوجه شدند که پایه کار گرفتن



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

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

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

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۲۰,۰۰۰	۷,۵۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت هستند اورینتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزنی ۱۵ ماهه و اورینتال بریموم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاوراکس، سوزوکی، سوپو، پوجیس، اورینتال، اورانوس، سیبولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراز ۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), ۵۵ و ۶۰	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری سایننا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندرو و ساندررو باتری خانواده دنا	

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

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	کرمان باتری ارگ
	۱۷,۰۰۰	۱۱,۰۰۰	گارانتی محصولات کرمان باتری ارگ با توجه به زمان انتبارداری ۱۵ ماهه می باشد	شرکت کرمان باتری ارگ، محصولات خود را با برندهای پاورسل، مگاسل و قمر (صادراتی) به بازار عرضه می کند.	سیلد	60, 55D23L, 70, 68D26R, L3 70-74, 50L2 (قاب بزرگ), 55, 60 (فاریک کارخانه), 50-55-60 (فاریک کارخانه), L3 66-74, L3 60-66-74, 50L2 (قاب بزرگ), 55, 60	باتری جک J4 و S3 باتری جک S5 و T8 باتری جک K7 باتری خانواده تیبیا و پراید باتری سایننا باتری کوئیک باتری تندرو و ساندررو باتری خانواده دنا	



Autoworld.ir

شنبه ۱۰ مهر ۱۴۰۰، سال هفتم، شماره ۱۵۰۶

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۹ شیراز ۳۴ ۱۶ مشهد ۲۱ ۸ تبریز ۲۳ ۱۱ ارومیه ۲۲ ۸ رشت ۱۹ ۱۶ گرگان ۲۵ ۱۶ ساری ۲۴ ۱۶ شهرکرد ۲۸ ۵ اهواز ۴۶ ۲۳ یزد ۳۲ ۱۷ کرمان ۳۲ ۱۲ بندرعباس ۳۸ ۲۸ زاهدان ۲۹ ۱۲



در محاصره طبیعت

این آگهی فولکس واگن که توسط آژانس تبلیغاتی مولن لونی در کشور روسیه طراحی شده، پیکاپ آماروک فولکس واگن را در محاصره طبیعت تصویر کرده است.

The new Volkswagen Amarok. Captured by nature.

بیلبورد

Billboard

فرهنگ سازی؛ حلقه گمشده

رهایی از معضل ترافیک کلان شهرها

حجم خودروهای ورودی به تهران و کند بودن روند جایگزینی خودروهای فرسوده و همچنین آلودگی هوا سبب شده است مسئولان مرتبط با ترافیک تهران طرح‌های اجرا شده در دیگر شهرهای جهان را در تهران به اجرا بگذارند. مشابه طرح‌هایی که البته در شهرهایی همچون لندن، سن دیگو و برخی شهرهای سنگاپور نیز که وضعیت ترافیکی نزدیک به تهران دارند اجرا می‌شود. همان طور که می‌دانیم نمی‌توان در مسیر رفت و آمد شهروندان در سطح شهر بن بست ایجاد کرد و در هر صورت زمان‌هایی پیش می‌آید که مردم نیاز به حضور در محدوده طرح اصلی یا زوج و فرد را دارند تا این که افرادی از شهرستان برای انجام امور خود به تهران مراجعه می‌کنند و نمی‌توانند متقبل جریمه و نادیده گرفتن قانون شوند یا کار خود را رها و روز دیگری مراجعه کنند. لندن هم پس از اسلو به عنوان دومین پایتخت اروپا به سیستم اخذ عوارض ترافیک روی آورد و شهردار لندن از وضع عوارض ترافیکی در پایتخت انگلستان دو هدف را دنبال می‌کند؛ نخست، کاهش عبور و مرور خودروها به مرکز لندن و حل مشکل ترافیک در این قسمت از شهر دوم، تأمین یک منبع مالی برای توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل شهری که این اهداف در اعمال محدودیت طرح ترافیک پایتخت کم و بیش رنگ باخته است و تنها جنبه تأمین کسری درآمد شهرداری تهران در آن دنبال می‌شود. بعد از اجرای این طرح در لندن تا ۶۰ درصد صاحبان خودروها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی روی آورده‌اند و ۲۰ تا ۳۰ درصد مسیر خود را تغییر داده و وارد مرکز شهر نمی‌شوند و بقیه هم یا با استفاده دسته جمعی و دوره‌ای از خودروهای شخصی یا با روی آوردن به دوچرخه و موتورسیکلت و خودروهای هیبریدی که در تقسیم‌بندی رده سبز قرار دارند، جابه‌جا می‌شوند. تجربه‌ای که با فرهنگ سازی می‌تواند از تعداد روزهای آلوده کلان شهرهای کشور بکاهد.

حرف آخر

Fast Word

نهاد
علی بیگ زاده

روزنامه نگار



از شهرستان برای انجام امور خود به تهران مراجعه می‌کنند و نمی‌توانند متقبل جریمه و نادیده گرفتن قانون شوند یا کار خود را رها و روز دیگری مراجعه کنند. لندن هم پس از اسلو به عنوان دومین پایتخت اروپا به سیستم اخذ عوارض ترافیک روی آورد و شهردار لندن از وضع عوارض ترافیکی در پایتخت انگلستان دو هدف را دنبال می‌کند؛ نخست، کاهش عبور و مرور خودروها به مرکز لندن و حل مشکل ترافیک در این قسمت از شهر دوم، تأمین یک منبع مالی برای توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل شهری که این اهداف در اعمال محدودیت طرح ترافیک پایتخت کم و بیش رنگ باخته است و تنها جنبه تأمین کسری درآمد شهرداری تهران در آن دنبال می‌شود. بعد از اجرای این طرح در لندن تا ۶۰ درصد صاحبان خودروها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی روی آورده‌اند و ۲۰ تا ۳۰ درصد مسیر خود را تغییر داده و وارد مرکز شهر نمی‌شوند و بقیه هم یا با استفاده دسته جمعی و دوره‌ای از خودروهای شخصی یا با روی آوردن به دوچرخه و موتورسیکلت و خودروهای هیبریدی که در تقسیم‌بندی رده سبز قرار دارند، جابه‌جا می‌شوند. تجربه‌ای که با فرهنگ سازی می‌تواند از تعداد روزهای آلوده کلان شهرهای کشور بکاهد.

نکته آموزشی

وارد کردن هر نوع فشاری به آن‌ها می‌تواند به خرابی یا سوختن قطعات داخلی شان منجر شود. اگر در شرایطی با خودرو مجهز به دنده اتوماتیک مواجه شدید که روشن نمی‌شود، از هل دادن آن خودداری کنید؛ زیرا در این صورت به دلیل نبود جریان هیدرولیکی، اجزای مکانیکی گیربکس با یکدیگر درگیر شده و موجب خرابی آن می‌شود.

سال‌هاست جعبه‌دنده‌های خودکار برای افزایش راحتی رانندگان توسط خودروسازان عرضه می‌شوند و گرچه این جعبه‌دنده‌ها به اندازه مدل‌های دستی در ایران پرطرفدار نیستند، اما بد نیست بدانیم که سیستم آن‌ها بر پایه علم هیدرولیک کار می‌کند. اجزای داخلی این دنده‌ها تا زمان روشن شدن خودرو هیچ‌گونه عملکردی نداشته و در نتیجه

نکاتی درباره
جعبه‌دنده اتوماتیک



گروه صنعتی نیروگستران خراسان
NIRUGOSTARAN INDUSTRIAL GROUP

RIIRA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
IAF 17000

ISO 9001

ISO 14001

ISO 45001

6982148995

www.ngkh.ir

+985132626609-10
+989022626613
@NIRUGOSTARAN
WWW.NGKH.IR

Razavi Khorasan Province, Kalat Road, Iran
مشهد - کیلومتر ۱۷ جاده کلات بعد از سه راهی سیمان
جنب تقاطع کنگر گذر شمالی مشهد و جاده کلات

SHARK
VOLTA
CISQ
E-Net
CSQ
ISO 9001

اهنیت در دستان شما با آسیالنت

Asia Lent
آسیالنت

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