

سرب‌بی کلاه خودروسازان و اغلب مصرف‌کنندگان از سود فروش خودرو

برندگان قرعه‌کشی‌های ۲۰ تا ۱۶۰ میلیون تومان سود می‌کنند!

در قرعه‌کشی‌های اخیر خودروسازان شاهد بودیم محصولات عرضه‌شده سایپا با توجه به فاصله قیمت کارخانه تا نرخ بازارشان، بین ۲۰ تا ۴۰ میلیون و محصولات عرضه‌شده ایران خودرو...
۳۲ صفحات ۳۲

با توقف ثبت‌سفارش؛ حتی در شهرستان‌ها!
واردات تایرهای ۱۲-۲۴ نخعی ممنوع شد
واردات تایرهای ۱۲-۲۴ نخعی برای چندمین بار به کشور ممنوع شد. به گزارش روزنامه...
۱۳ صفحات ۱۳

درخواست فعالان بازار باتری‌های یوپی‌اس از مسئولین:
واردات باتری‌های یوپی‌اس تسهیل شود
واردات قانونی سبب می‌شود عوارض گمرکی به دولت پرداخت و همچنین میزان مصرف...
۱۴ صفحات ۱۴

حرف‌های تازه سدان کلاس B سایپا
«ساینا S» دوشادوش «شاهین» بازار گشایی می‌کند
در پیش‌رانه ساینا از دریچه گاز الکتریکی استفاده شده، بالاتر شفت موتور ارتقا یافته و...
۷ صفحات ۷

تولد دوباره برند قدیمی نفت ایرانول در پالایشگاه آبادان
روغن موتورهای «الوند»
پس از ۵ سال دوباره به بازار بازگشتند

۱۱ صفحات ۱۱

بازار در اختیار هاج‌بک‌های ارزان
YZF-R1؛ جدال یاماها با دوکاتی
قیمت‌های بازار دوباره به سطح یک ماه پیش بازگشت
رکوردشش ماهه «زامیاد» با تولید ۱۷ هزار خودرو تجاری شکسته شد
مقایسه تویوتا آریون با مرسدس CLS350 کار کرده در محدوده یک میلیارد دو ۸۰۰ میلیون تومان
۸ صفحات ۸

استارت Start
محمدعلی دیان‌تی زاده
عضو شورای سردبیری

قیمت؛ تنها سنگر شورای رقابت!
قوانین ضد انحصار و رقابت آفرین در بیش از ۱۴۰ کشور سابقه‌دار برنده تصویب و اجراء دارند. در ایران نیز برای مقابله با صدماتی که رانت‌ها، ویژه‌خواری‌ها...
۲ صفحات ۲

تیتراهای امروز Titles

بورس باز هم نوسانی ظاهر شد
رشد اندک نماگر اصلی بازار سهام
۵ صفحات ۵

سه هدف طرح‌های توسعه‌ای ایران خودرو
۲ صفحات ۲

پدیده وانت‌گردی و معضلات آن
کاسبی همراه با چاشنی مردم آزاری!
۱۵ صفحات ۱۵

پناهنده صنعت خودرو
راه به چالش کشیدن تسلا را مشخص کرد
کارلوس گون: مسیر شکست تسلا از آلمان می‌گذرد
۶ صفحات ۶

PRO TEC by bluechem GROUP

021 79406 0902 432 2671
sales@aryachemi.ir www.aryachemi.com

روغن موتور پرو-تک آلمان
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

بهران توربو E5

ویژه خودروهای دیزلی سنگین دارای استانداردهای یورو ۳، ۴ و ۵
مؤثر در کاهش مصرف سوخت

SAE 10W-40
API CI-4 Plus
MB 228.3

محصول جدید

www.behranoil.co



ST فعلی وام گرفته، تغییرات کوچکی در طراحی چراغ‌ها نیز در راه است. برای روش‌تر شدن تغییرات، Kolesa.ru رندرهایی بر اساس این تصاویر جاسوسی تهیه کرده است که تصویری اجمالی از این فیس‌لیفت ارائه می‌کند. با وجود اینکه تغییرات، شدید نیستند اما از هر زاویه خوب به نظر می‌رسند. چراغ‌های عقب کوچک‌تر شده و سپر عقب هم تغییراتی جزئی در پایین داشته است. فورد با خروج مدل اکواسپرت از بازار آمریکا، در غیاب فوکوس، هیچ مدل ارزان و کم‌مصرفی برای خریداران ندارد.

سدان‌ها در ایالات متحده در حال احتضارند. اما در همه دنیا به اینگونه نیست. فورد از مدت‌ها پیش تصمیم گرفت از این بخش از بازار ایالات متحده خارج شود اما همچنان سدان‌ها و هاچ‌بک‌هایی برای سایر کشورهای دنیا تولید می‌کند. از جمله فورد فوکوس سدان که یک خودرو مقرون به صرفه محسوب می‌شود. تصاویر جاسوسی فورد فوکوس جدید مدل ۲۰۲۲ نشان می‌دهند با یک فیس‌لیفت در میانه چرخه عمر این خودرو طرف هستیم. این تصاویر، یک سپر تهاجمی‌تر را نشان می‌دهند که به شدت از فوکوس



نسخه سدان فورد «فوکس» جدید با ظاهر متفاوت

قیمت؛ تنها سنگر شورای رقابت!

قوانین ضدانحصار و رقابت‌آفرین در بیش از ۱۴۰ کشور سابقه دیرینه تصویب و اجرا دارند. در ایران نیز برای مقابله با صدماتی که رانته‌ها، ویژه‌خواری‌ها، انحصارها، امتیازات خاص به اقتصاد رقابتی می‌زنند، تشکیل شورای رقابت با هدف تسهیل فعالیت بخش خصوصی و کاهش ریسک در این بخش، از سال ۸۷ کلید خورد. با این حال، در کشور ما حضور این شورا بیش از هر بخش دیگری در بخش خودرو نمود دارد.

بنا بر ماده ۵۸ و ۵۹ قانون اجرای اصل ۴۴، در صورت اثبات رویه‌های ضدرقابتی در بازار، شورای رقابت مسئول تنظیم دستورالعمل قیمت

است. اما به فرض قابل اثبات بودن رویه ضدرقابتی در بازار نیز عملکرد شورای رقابت در بخش خودرو محل سوال است؛ زیرا این شورا همواره فراتر از تنظیم دستورالعمل قیمت، به اعلام درصد مجاز افزایش قیمت روی آورده است. در واقع، در تمام این سال‌ها، شورای رقابت برای مقابله با رویه‌های ضدرقابتی، فقط با برگ تعین دستوری قیمت بازی کرده و حتی نتوانسته است متغیرهایی همچون کیفیت و بهره‌وری را که در فرمول قیمت‌گذاری این نهاد پیش‌بینی شده، در قیمت‌های مصوب تاثیر دهد. این در حالی است که همان مولفه قیمت را نیز می‌توان با تعیین شروط و عوامل بازدارنده دیگر، کنترل کرد و مثلاً به‌جای اعلام درصد افزایش قیمت، کف عرضه در مدل‌های مختلف را بر اساس نیاز بازار تعیین و به خودرو ساز تکلیف کرد. اما بدیهی است این کار بسیار تخصصی‌تر بوده و حتی ممکن است از ظرفیت کارشناسی شورای رقابت فراتر باشد. از سوی دیگر، شورای رقابت می‌تواند برای کاهش قیمت تمام‌شده خودرو به تنظیم دستورالعمل برای قیمت‌گذاری بخشی از نهاده‌های تولید بپردازد که آن‌ها نیز انحصار هستند. اما در این خصوص نیز تجربه نشان داده است که در چنین مواردی، دستورالعمل‌های شورای رقابت روی کاغذ می‌مانند و اجرایی نمی‌شوند. به عنوان مثال؛ چهار سال پیش از این، شورای رقابت فرمول قیمت‌گذاری ورق گرم فولادی را با حذف متغیر «اموال ضریب تعرفه گمرکی» اصلاح و عرضه ۲۵ درصد از کالا در بورس، به فولادسازان تکلیف کرد. اما فولادسازان بزرگ به جای تبعیت از این دستورالعمل، ورود شورای رقابت به بحث مدیریت قیمت ورق را منوط به ورود این شورا به مدیریت قیمت ماده اولیه آن یعنی سنگ آهن دانستند! به رغم این تفصیل، در طرح مجلس برای آزادسازی واردات خودرو نیز تعیین شش ماهه یک‌بار سقف تعداد خودروهای وارداتی بر اساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضا، بر عهده شورای رقابت گذاشته شده است. در حالی که اگر شورای رقابت از این توانایی برخوردار بود، در بخش خودروهای داخلی نیز شاید به‌جای بازی با قیمت، سراغ آنالیز نیاز بازار و تعیین کف عرضه می‌رفت تا این‌گونه شاهد نارضایتی دوطرفه تولیدکننده از قیمت کارخانه و مصرف‌کننده از قیمت بازار نداشتیم و سود عظیم ناشی از فاصله قیمت کارخانه و بازار به‌جای بخش تولید و مصرف، راهی جیب دلان نشود.



استارت
start

محمد علی
دیابنتی زاده

عضو شورای سردبیری

سر بی کلاه خودروسازان و اغلب مصرف‌کنندگان از سود فروش خودرو

بخش نخست

برندگان قرعه‌کشی سایپا و ایران خودرو روی انواع خودرو از کوئیک آر گرفته تا پژو پارس سود مختلفی به دست می‌آورند

گیربکس یک شرکت دیگر. یعنی یک قرارداد منعقد کنند و یک پلت‌فرم تولید کنند. بر اساس قراردادی که منعقد می‌کنند، هم خود می‌توانند اتاق‌های مختلفی طراحی و تولید کنند و هم این پلت‌فرم را در اختیار سایر خودروسازان قرار دهند تا آن‌ها نیز خودروهای اختصاصی خود را تولید کنند.

آیا برنامه مدون خاصی در این خصوص وجود ندارد؟

از برنامه دقیق شرکت‌ها اطلاعی ندارم، اما این ادغام و استفاده از پلت‌فرم مشترک را به عنوان یک راهکار پیشنهاد دادم.

اگر هم زمانی تحریم‌ها برداشته شود، خارجی‌ها راحت‌تر راضی به همکاری با خودروسازان داخلی می‌شوند. زیرا اگر این شرکت‌ها متوجه شوند که در کشور پلت‌فرم مشترک وجود دارد و روی پلت‌فرم مشترک، اتاق‌های مختلف را سوار می‌کنند و خودروسازان حرفی برای گفتن ندارند، راحت‌تر راضی به جوینت‌ونچر می‌شوند.

حتی رسیدن به چشم‌انداز ۱۴۰۴ هم زمانی محقق می‌شود که از یک سو پلت‌فرم‌های جدید و خودروهای جدید به بازار ارائه داده و بازار صادراتی را رونق دهیم و

برندگان قرعه‌کشی‌ها بین ۲۰ تا ۱۶۰ میلیون تومان سود می‌کنند!

بحث پلت‌فرم (قوای محرکه و...) مشترک برای دو خودروساز و همچنین طراحی مجزا از سوی شما مطرح شده است. آیا این بحث در حد پیشنهاد است یا قرار است اتفاق خاصی رخ دهد؟

حرف من این است که اگر پلت‌فرم مشترک داشته باشیم، موفق‌تر خواهیم بود. همان‌طور که می‌دانید پلت‌فرم آنچه دیده نمی‌شود، شامل قوای محرکه، گیربکس و جعبه فرمان و... است. در دنیا روی پلت‌فرم‌هایی که طراحی می‌کنند، چند اتاق قرار می‌دهند.

به این دلیل از هر اتاقی که طراحی می‌شود، می‌توان تعداد کمی خودرو می‌توان به فروش رساند. به هر حال باید اتاق‌های مختلفی طراحی شود تا سلات مختلف را پوشش دهد. خودروسازان سعی می‌کنند گیربکس و موتور و به‌طور کلی پلت‌فرم را مشترک تولید کنند تا با افزایش تیراژ، تولیداتشان اقتصادی تمام شود. وقتی از یک موتور در سال ۵ میلیون تولید می‌شود، قیمت تمام‌شده کاهش پیدا می‌کند و خودرو هم اقتصادی می‌شود.

پیشنهاد دادم خودروسازان با هم همکاری کنند و پلت‌فرم مشترک داشته باشند. مثلاً گفته شود روی موتور خودرو یک شرکت سرمایه‌گذاری کند و روی

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

پلت‌فرم مشترک یکی از مواردی است که در سال‌های اخیر به دو خودروساز کشور پیشنهاد داده شده اما همچنان راه درازی پیش روی این شرکت برای عملیاتی کردن استفاده از پلت‌فرم مشترک است. هر چند با پلت‌فرم مشترک و افزایش تیراژ می‌توان نسبت به کم‌کردن قیمت تمام‌شده امیدوار بود. چرا که هزینه‌ها بین دو خودروساز تقسیم می‌شود و آن‌ها به سمت طراحی سریع‌تر خودروها حرکت می‌کنند. در حال حاضر وزیر صمت جدید به دنبال رساندن تیراژ خودروها به مرز ۳ میلیون دستگاه خودرو طی ۴ سال آینده است؛ هدفی که بدون سرمایه‌گذاری بر پلت‌فرم مشترک و هماهنگی مناسب بین دو خودروساز بزرگ کشور با قطعه‌سازان امکان‌پذیر نخواهد بود. در همین زمینه، با احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که در ادامه از نظر تام می‌گذرد.



مدیران خودرو



X33S
AT SPORT



ARRIZOS 5

X33S
AT SPORT

موتور ۲۰۰۰ سی سی / گیربکس ۵ دنده اتوماتیک
گرمنک صندلی‌های جلو / فرمان برقی / رینگ‌های آلومینیومی ۱۷ اینچ طرح جدید
سیستم تثبیت سرعت (کروز کنترل) / تنظیم اتوماتیک نور چراغ‌های جلو
سیستم رانندگی ECO - SPORT / مجهز به سیستم ESP + TCS + RSC + HHC + HAC

ARRIZOS 5

۱۵۰۰ توربو شارژر / اتوماتیک CVT ۷
سیستم تثبیت سرعت (کروز کنترل) / سیستم استارت و ورود بدون کلید
صفحه نمایش ۷ اینچی لمسی / سیستم رانندگی ECO - SPORT
مجهز به سیستم ABS+EBD و BOSCH ESP (TCS,HAC,EBA)

مدیران خودرو... ایده آل

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی‌ها
جهت اطلاع از اطلاعات تماس سایر نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

official.mvm

www.mvmco.ir



افزایش قیمت ۸۵۰ دلاری جیب «گرنند واگنیر»



◀ جیب قیمت مدل های واگنیر و گرنند واگنیر را ۸۵۰ دلار افزایش داده است. بدین ترتیب ارزان ترین مدل واگنیر ۶۸۰۸۴۵ دلار بدون هزینه حمل خواهد بود. در حالی که قیمت پایه مدل گرنند واگنیر از ۸۷۰۸۴۵ دلار شروع می شود. واگنیر و گرنند واگنیر یک اندازه هستند و تنها سطح لوکس بودن، باعث تمایز آن ها می شود.

ظرفیت این خودروها تا ۸ سر نشین بوده و می توانند تا ۴۵۲۶ کیلوگرم بار را بیدک بکشند. موتور واگنیر ۸ سیلندر ۵.۷ لیتری هیبرید ملایم با قدرت

۳۹۲ اسب بخار و گشتاور ۵۴۸ نیوتون متری است. گرنند واگنیر موتوری ۶.۴ لیتری دارد که ۴۷۱ اسب بخار قدرت و ۶۱۷ نیوتون متر گشتاور دارد. برای برطرف کردن نیازهای شما در خارج جاده، جیب سه فرم از سیستم چهار چرخ محرک را ارائه می کند. بال ترین مدل از Quadra در ۲ با جعبه دنده کمکی ۲ سرعته و دیفرانسیل با لغزش محدود با کنترل الکترونیکی سود می برد. سیستم تعلیق بادی هم یک آپشن برای واگنیر است که در گرنند واگنیر به صورت استاندارد ارائه می شود.

حل و روند زیان دهی اش متوقف شود و مصرف کننده واقعی هم بتواند خودرو مورد نظرش را با قیمتی بین قیمت فعلی کارخانه و بازار بخرد تا نخواهد این همه سود به دلال بدهد.

بر این اساس، از وزیر صنعت هم درخواست کرده ایم جلسه ای را برگزار کنند تا صنعت خودرو از این وضعیت خارج شود. در همین راستا، آقای فاطمی امین نیز مخالفت خود را با روش قرعه کشی اعلام کرده و گفته است برنامه دقیقی برای تنظیم بازار خودرو طراحی شده که در مراحل تصویب قرار دارد و بعد از تصویب منتشر خواهد شد.

پیش از این نیز بحث پلت فرم مشترک مطرح شده بود، اما چرا این اتفاق تا امروز نیفتاده است؟ آیا دو خودرو ساز کشور توان همکاری با یکدیگر را دارند یا خیر؟

شاید دانش فنی کافی برای این ادغام نداشته باشیم و باید در برخی موارد کمک خارجی ها را در اختیار داشته باشیم. از سوی دیگر، باید برای این اقدام تحریم ها برداشته شود.

اگر تحریم ها برداشته نشود، حرکت به سمت پلت فرم مشترک میسر تر می شود. برخی اقدامات را خودرو سازان داخلی و شرکت های تحقیق و توسعه انجام خواهند داد، اما برخی از آن ها نیاز به مشارکت خارجی ها و دانش آن ها دارد. اگر تحریم ها برداشته شوند، احتمال دارد برنامه پلت فرم مشترک به نتیجه برسد.

وزیر صنعت همچنین اعلام کرده است برنامه های جدیدی برای دستیابی به تولید ۳ میلیون دستگاه دارد. به نظر شما این هدف قابل دستیابی است؟

در دوران تحریم ها باید NGO ها را به بازی بگیرند. این سازمان ها هم بازنشستگان این رشته ها هستند. ما از وزیر صمت تقاضای تشکیل جلسه داشته و انتظار داریم شورای سیاست گذاری خودرو را فعال کنند.

این شورا از زمان آقای نژاد حسینیان شروع شد و کمک های موثری در پیشبرد این صنعت می کرد، اما متأسفانه این اواخر تعطیل شد. چنین تصمیم گیری هایی نیاز به مشورت با سایر انجمن ها و متخصصان دارد. انجمن خودرو سازان می تواند در این نشست مسائل و راهکارهای این اقدام را مطرح کند تا به این صنعت کمک کند.

از سوی دیگر، بتوانیم با بزرگانی در دنیا همکاری داشته باشیم و به بازار صادراتی آن ها بپیوندیم تا بتوانیم سالانه ۲ تا ۳ میلیون دستگاه تولید داشته باشیم. با توجه به افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش ریال، قدرت مردم کاهش یافته و مطالعات انجام شده نیز نشان می دهد؛ مردم سالانه قدرت خرید یک میلیون دستگاه خودرو را دارند.

تقاضای بیشتر از این رقم که در حال حاضر وجود دارد، به دلیل رانتی است که در این مدت ایجاد شده، متأسفانه ایران خودرو و سایپا روی هر محصول زیان مشخصی دارند، اما برندگان قرعه کشی این شرکت ها بین ۲۰ میلیون تا ۱۶۰ میلیون تومان روی انواع خودرو از کوییک آر گرفته تا پژو پارس سود به دست می آورند.

در قرعه کشی های اخیر خودرو سازان شاهد بودیم که محصولات عرضه شده سایپا با توجه به فاصله قیمت کارخانه تا نرخ بازار شان، بین ۲۰ تا ۴۰ میلیون و محصولات عرضه شده ایران خودرو در دو قرعه کشی اخیر نیز بین ۱۲۰ تا ۱۶۰ میلیون تومان سود تضمین شده داشتند.

این در حالی است که چنین سودی باید میان تولید کننده و مصرف کننده واقعی تقسیم شود. یعنی تولید کننده محصولش را بر اساس قیمت تمام شده و سود متعارف بفروشد تا مشکل نقدینگی

نوربالا

در قرعه کشی های اخیر خودرو سازان شاهد بودیم محصولات عرضه شده سایپا با توجه به فاصله قیمت کارخانه تا نرخ بازار شان، بین ۲۰ تا ۴۰ میلیون و محصولات عرضه شده ایران خودرو نیز بین ۱۲۰ تا ۱۶۰ میلیون تومان سود تضمین شده داشتند







لنت پیارس
PARS LENT

www.PARSLENT.com





لنت پیارس تولید کننده انواع لنت ترمز موتور سیکلت

رکوردهای پیش‌رانه هشت سیلندر «گوروت» جدید

بدون شک شورلت کوروت C8Z06 یکی از هیجان‌انگیزترین خودروهای اخیر خواهد بود اما آنچه هیجان‌انگیز تر به نظر می‌رسد پیش‌رانه خارق‌العاده این خودرو است. Z06 جدید به یک پیش‌رانه ۵.۵ لیتری V8 تنفس طبیعی میل‌لنگ تخت مجهز می‌شود که از کوروت مسابقه‌ای C8.R گرفته شده است. مشخصات دقیق این پیش‌رانه هنوز اعلام نشده اما می‌دانیم بیش از ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت خواهد داشت. هر چند قدرت این موتور ممکن است از ۶۵۰ اسب‌بخار C7Z06 کمتر باشد اما قطعاً پیش‌رانه جذاب‌تری برای طرفداران خواهد بود. این موتور همچنین برای شکستن چندین رکورد آماده است. اولین رکورد، حجیم‌ترین

پیش‌رانه V8 با میل‌لنگ تخت است. این رکورد در حال حاضر در اختیار پیش‌رانه ۵.۲ لیتری وودفورد مونتاناگ شلبی GT350 است. البته حجیم‌ترین پیش‌رانه V8 میل‌لنگ تخت فراری تنها ۴.۵ لیتر حجم داشت؛ بنابراین مهندسان شورلت باید سخت کار کنند تا تعاشات این پیش‌رانه حجیم را کاهش دهند. در آخر به احتمال زیاد پیش‌رانه Z06 رکورد قوی‌ترین موتور V8 تنفس طبیعی تولیدی دنیا را هم خواهد شکست. این رکورد هم اکنون در اختیار پیش‌رانه ۶.۲ لیتری M159 مرسدس بنز SLS AMG سری سیاه با ۶۲۲ اسب‌بخار (۶۲۱ به واحد PS متریک) است.



در بازدید نظارتی عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام مطرح شد:

سه هدف طرح‌های توسعه‌ای ایران خودرو

میرسلیم هدف از اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در ایران خودرو را بهبود کیفیت، رقابت‌پذیری و جلب رضایت مشتریان خواند



پیگیری یک موضوع follow up



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو

نظرات متفاوت بازار خودرو را آشفته‌تر می‌کند

واردات خودرو بر سر دوراهی مانده است و این سردرگمی می‌تواند بازار را با چالش‌های بسیاری همراه کند. مخالفت وزارت صمت برای واردات از یک سو و تلاش مجلس برای تصویب این طرح از سوی دیگر مردم را به عنوان مصرف‌کننده نهایی سردرگم می‌کند. البته رضا فاطمی‌امین، وزیر صمت درباره امواگرها پس از تصویب طرح واردات خودرو توسط شورای نگهبان و در نهایت تبدیل به قانون اعلام کرد: «قانون یک بحث و منطق اقتصادی بحث دیگر است اما هر چه در قالب قانون تصویب شود، مجری آن خواهیم بود.» در این خصوص مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو و به بیان نظرات خود می‌پردازد.

دلایل آشفتگی صنعت و بازار خودرو چیست؟

مجلس، شورای نگهبان و... همه می‌دانند مشکل کمبود عرضه است. اظهار نظرات متفاوت از نسوی وزارت صمت و مجلس شورای اسلامی درباره واردات خودرو می‌تواند شرایط بازار خودرو را آشفته کند. کمبود عرضه منجر به افزایش روند قیمت به صورت جیبی و سوءاستفاده دلالان شده است. برای درمان این درد برخی نسخه‌های نادرند و خود را از کار کنار می‌کشند، برخی دیگر هم در تلاش برای تهیه برنامه هستند. دسته دوم تلاش می‌کنند درمان علمی و قابل اجرا برای آن باشند.

نظرات متفاوت مسئولان در خصوص تمدید یا کنار گذاشتن قانون ممنوعیت واردات خودرو چه تبعاتی برای کشور دارد؟

متأسفانه اظهارات متفاوت منجر به برهم زدن نظم بازار می‌شود و این در شرایط فعلی یک فاجعه است. اگر این اتفاق رخ بدهد نباید با اظهارات متفاوت بازار را تحت تأثیر قرار داد. اما سردرگمی بازار را دچار تنش می‌کند.

پیشنهاد شما به مسئولان برای کاهش معضلات صنعت و بازار خودرو چیست؟

انجمن واردکنندگان خودرو به شکل‌های مختلف و با انواع محدودیت‌ها در پی کمک به دولت و مجلس است تا این مساله حل شود تا هم منافع نظام تأمین شود و هم هزینه مردم در بحث خودرو کاهش پیدا کند. باید منتظر ماند و دید مجلس و شورای نگهبان در دور جدید بررسی‌ها چه تصمیمی برای واردات خودرو خواهند گرفت.



علیرضا جابتی
aljabeti@autoworld.ir

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام در بازدید نظارتی خود از ایران خودرو با بیان این‌که اقدامات راهبردی و تأثیرگذار اخیر این گروه خودرویی بر کسی پوشیده نیست، گفت: «این شرکت با دستاوردهای اخیر خود و تولید محصولات جدید، توانمندی‌های خود را به خوبی نشان داده و مشکلات و انحرافات ناشی از توزیع و شرایط نامساعد اقتصاد کلان کشور انبیا دیده حساب کارخانه‌های تولیدکننده گذاشت.» سیدمصطفی میرسلیم در عین حال تصریح کرد: «البته ما در جای خود، انتقاداتی هم به خودروسازان داریم و در راستای رفع مسائل موردانتقاد، نظارت مستمر خواهیم داشت.» وی افزود: «در کشور ما برخلاف سایر کشورها، خودرو فقط محصول مصرفی نیست، بلکه از این محصول به عنوان سرمایه استفاده می‌شود و این امر یعنی رسوب نقدینگی سرگردان بر محصولات خودروسازان، در بازار مصرف اختلال ایجاد کرده است.»

از مطالبه‌گری برای توسعه تأیید تمام‌شده اقتصادی این نماینده مجلس شورای اسلامی، عملکرد ایران خودرو را داریا بودن توان فنی در کنار نیروی انسانی متخصص قابل‌توان دانست و آن را برخاسته از اعتقاد راسخ مجموعه کارکنان و مدیران خواند و افزود: «خودروسازان باید مطالبه‌گری برای توسعه و پیشرفت محصولات و نیز قیمت تمام‌شده اقتصادی را منطبق بر نیاز بازار به سرانجام برسانند. بر این اساس، گام‌های توسعه‌ای ایران خودرو باید با هر چه مشخص و استوارتر از گذشته ادامه یابد.» وی ادامه داد: «ایران خودرو بر اساس راهبرد تدوینی به فعالیت خود ادامه می‌دهد و در این مدت با اجرای طرح‌های بزرگ، تأثیرگذار و پایدار نشان داده است جایگاه صوری در صنعت ندارد و حال نیز با همکاری زنجیره تولید، باید مسیر خودکفایی و استفاده از توان داخلی را به‌دروستی طی کند.» میرسلیم اضافه کرد: «به انتقادهای کارشناسی پاسخ مثبت بدهید و از انتقادهای غیر کارشناسی و مغرضانه نهراسید و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای را برای بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری و جلب رضایت مشتریان، با جدیت دنبال کنید.»

ضرورت تعامل با شرکت‌های بزرگ خارجی در راستای منافع ملی

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام به لزوم بهره‌مندی از ظرفیت‌های کشور و شرکت‌های دانش‌بنیان تأکید کرد و با اشاره به وجود شرایط جذب سرمایه برای توسعه و تولید در کشور، گفت: «در کنار دانش فنی داخلی، تعامل با شرکت‌های بزرگ خارجی و استفاده از دانش فنی آنان را در راستای منافع ملی دنبال کنید.» وی ضمن قدردانی از مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو برای تولید، توسعه و ارتقای محصولات و قوای محرکه و شفاف‌سازی فرآیندهای اقتصادی تولید محصولات، گفت: «ایران خودرو در شرایط سخت فعلی و تحریم اعمال شده، گام‌های بلندی برداشته است و امیدوارم محصولات جدید با قابلیت رقابت و براساس برنامه‌زمان‌بندی به تولید انبوه برسند.»

ضرورت ورود به بازارهای صادراتی میرسلیم ضمن انتقاد از واردات خودروهای تجاری دست دوم به بازار کشور گفت: «واردات خودرو با وجود توانمندی‌های موجود در خودروسازان داخلی مایه تاسف و خجالت است. به‌ویژه آن‌که افزایش چند برابری مصرف اختلال ایجاد کرده است.»

نبردا

خودروسازان باید مطالبه‌گری برای توسعه محصول و قیمت تمام‌شده اقتصادی را به سرانجام برسانند. بسیاری از طرح‌هایی که زمانی خام و دست‌نیافتنی بودند، با تکیه بر توانمندی متخصصان کشور به مرحله اجرایی رسیدند و امروز دستاوردهای ایران خودرو به عنوان سرمایه ملی پاسخگوی نیاز مشتریان است و پتانسیل صادراتی هم دارد

تولید خودرو تجاری و بسیاری در ایران خودرو دیزل، بازار داخلی را از واردات خودروهای دست دوم و با هزینه گران‌بی‌نیاز می‌کند.» وی افزود: «کشنده‌های وارداتی جوابگوی استاندارد یورو ۶ هستند و در حال حاضر سوخت گازوئیل توزیع شده در کشور این کیفیت را ندارد. بنابراین عملکرد دشان با اشکال مواجه خواهد شد و هزینه خدمات پس از فروش گرانی را تحمیل خواهد کرد. این در صورتی است که شرکتی مانند ایران خودرو دیزل توانایی تولید و تأمین نیاز بازار را با خدمات پس از فروش مناسب دارد.» نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی، ضمن تأکید بر ورود به بازارهای صادراتی گفت: «تولید خودروهای امدادی با استفاده از توان داخلی در ایران خودرو دیزل شایسته تقدیر است؛ تولید اتوبوس آمولانس برای شرایط بحرانی نقطه مزیتی برای صنعت خودرو کشور است و باید مورد حمایت قرار گیرد.» وی تأکید کرد: «بسیاری از طرح‌هایی که زمانی خام و دست‌نیافتنی بودند، با تکیه بر توانمندی متخصصان کشور به مرحله اجرایی رسیدند و امروز دستاوردهای ایران خودرو به عنوان سرمایه ملی پاسخگوی نیاز مشتریان است و می‌تواند در بازار صادراتی هم به جایگاه مقبولی برسد.»

آینده صنعت خودرو کشور روشن است نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی با بیان این‌که آینده روشنی در انتظار صنعت خودرو کشور است، افزود: «با مدیریت درست و استفاده صحیح از منابع انسانی در ایران خودرو، در آینده نزدیک شاهد تولید و عرضه محصولات باکیفیت به بازارهای داخلی و خارجی خواهیم بود.» بنابر این گزارش، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز در نشست با عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام، گزارش جامعی در خصوص اقدامات صورت گرفته در حوزه‌های مختلف طراحی، تولید و ارتقای قوای محرکه و موتور ارائه کرد. همچنین در حوزه فعالیت‌های ایران خودرو دیزل و اقدامات توسعه‌ای در بخش خودروهای سنگین نیز گزارش کاملی ارائه شد. پس از این نشست نیز علاوه بر حضور مقرر شهید گمنام تدفین شده در ایران خودرو و ادای احترام به مقام شامخ این شهید، بازدید از خطوط تولید موتور ایران خودرو و مرکز طراحی و توسعه محصولات جدید صورت گرفت.

نگاه View



غلامرضا شریعتی

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

خودروهای وارداتی باید از استانداردهای ۸۵ گانه برخوردار باشند

معتمد در شرایط فعلی، واردات خودرو فشار به منابع ارزی کشور وارد خواهد کرد، اما در صورت تصویب این طرح در مجلس و شورای نگهبان، خودروهای وارداتی باید از استانداردهای ۸۵ گانه برخوردار باشند، در غیر این صورت اجازه ورود نخواهند داشت.

اگر دولت در زمینه واردات خودروهای دست‌دوم به کشور تصمیمی اتخاذ کند، سازمان ملی استاندارد ایران نیز دستورالعملی برای آن تدوین خواهد کرد.

طرح ساماندهی بازار خودرو در مجلس دهم مطرح شد، اما ایرادی که شورای نگهبان به ماده ۴ آن وارد کرد و آن را مغایر با اقتصاد مقاومتی و اصل ۱۱۰ قانون اساسی برشمرد، سبب شد این ماده برای اصلاح به کمیسیون صنایع و معادن مجلس برگشت داده شود. اکنون در این دوره از مجلس شورای اسلامی کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ماده ۴ را اصلاح کرده است.

ماده ۴ این طرح دارای چهار تبصره است به‌گونه‌ای که براساس آن هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌تواند در مقابل صادرات خودرو، قطعات خودرو یا سایر کالاها و خدمات مرتبط با انواع صنایع نیرومرکز که با طرق واردات بدون انتقال ارزش نسبت به واردات خودرو تمام‌برقی یا هیبریدی یا واردات خودرو بنزینی و گازسوز با برچسب انرژی B و بالاتر، دارای شاخص ایمنی سه‌ستاره یا بالاتر برحسب گواهی‌های استاندارد معتبر معادل ارزش صادراتی خود اقدام کند.

در تبصره یک این ماده آمده است: نباید هیچ تعهد ارزی جدیدی برای دولت ایجاد شود همچنین سقف تعداد خودروهای مجاز وارداتی، هر گاه یک‌بار توسط شورای رقابت و براساس میزان کمبود عرضه نسبت به تقاضای موثر خودرو سواری طی یک‌سال گذشته تعیین می‌شود.

خودروهای تولیدی کشور از استانداردهای ۸۵ گانه اروپا برخوردارند که تمرکز آنها بر ایمنی و آلایندگی است، اما عراقی‌ها از استانداردهای کشورهای حاشیه خلیج فارس تبعیت می‌کنند و در این مورد عدم تطابق‌هایی وجود داشت. استانداردهای ۸۵ گانه کشور به مراتب بالاتر از استانداردهای حاشیه خلیج فارس است، در نهایت عراقی‌ها پذیرفتند مفاد استانداردهای ۸۵ گانه را برایشان ارسال کنیم تا مورد تطبیق قرار دهند و در صورت تأیید، خودروهای ایرانی اجازه حضور در بازار عراق بیابند.

زاپاس

Spare Tire

حرکت چرخ اقتصاد با لوکوموتیو صادرات



آنکه بر عهده نفت و بانک مرکزی باشد بر عهده صادرات و قشر صادرکننده است که این موضوع اهمیت صادرات غیرنفتی را افزایش می‌دهد. وزیر صنعت، معدن و تجارت یادآوری کرد: «بسیاری از تولیدات کشور دیگر تقاضای داخلی ندارند و باید با لوکوموتیو صادرات چرخ اقتصاد را به حرکت در بیاوریم و تقاضای خارجی برای بخش‌هایی از تولیداتمان که بیش از نیاز بازار، شکل دهیم.» فاطمی‌امین

الجزایر و رئیس کل اکسپوی دبی حضور داشتند. سیدرضا فاطمی‌امین در این نشست افزود: «صادرات همواره مهم بوده است و در این دولت نیز بسیار مهم است چرا که صادرات نفتی کاهش یافته و نقش صادرات غیرنفتی اهمیت بیشتری پیدا کرده است.» وی این موضوع را فرصت بسیار مناسب و مغتنمی برای تحرک در بخش‌های مختلف اقتصادی دانست و تصریح کرد: «تنظیم تراز تجاری کشور بیش از

نشست هم‌اندیشی روسای اتاق‌های بازرگانی و جمعی از صادرکنندگان هم‌زمان با آیین افتتاح مجازی پاپوین جمهوری اسلامی ایران در اکسپو ۲۰۲۰ دبی، روز گذشته با حضور وزیر صمت، جمعی از معاونان این وزارتخانه و برخی نمایندگان مجلس و نمایندگان بخش خصوصی برگزار شد. در آیین افتتاح پاپوین جمهوری اسلامی ایران، وزیر تجارت سوریه، معاون وزیر تجارت امارات، سفیر لبنان، هلند،



برنامه «نیو» برای ارسال ET7 به بازار اروپا

«NIO با سدان ET7 خود وارد بازار اروپا خواهد شد و اولین حضور آن قرار است با تحویل به مشتریان آلمانی اواخر سال ۲۰۲۲ رقم بخورد. این خودرو ساز تایید کرده تحویل این خودروهای الکتریکی را در سه ماهه چهارم سال آینده شروع می کند و آن قدر به تقاضای محلی برای این خودرو اطمینان دارد که یک کارخانه محلی در اروپا برای این منظور تأسیس یا با تولیدکنندگان محلی برای تولید مشترک همکاری خواهد کرد. به گفته بنیانگذار و مدیر اجرایی نیو ورود

به آلمان هدفی است که برای رسیدن به آن تلاش می کنند و قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۲ بتواند سدان ET7 را در این کشور به فروش برساند. استارت آپ چینی خودروهای برقی، علاوه بر آماده شدن برای ورود به بازار اروپا، شروع به جذب استعدادهای محلی کرده است از جمله الکس شوارتز را به عنوان مدیر اجرایی خود در اروپا را که پیش از این در eBay و PayPal فعالیت داشته، منصوب کرده است. نیو قیمت ET7 را در آلمان اعلام نکرد.



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

بورس باز هم نوسانی ظاهر شد

رشد اندک نماگر اصلی بازار سهام

بازار سرمایه روز پرنوسانی را پشت سر گذاشت، به طوری که شاخص کل بورس در معاملات روز یکشنبه و در ساعات ابتدایی معاملات که توانسته بود تا رقم یک میلیون و ۴۸۱ هزار واحد نیز افزایش یابد اما در ساعات میانی روندی کاهشی به خود گرفت و تا رقم یک میلیون و ۴۷۴ هزار واحد نیز افت کرد. البته نماگر اصلی بازار سهام در ساعات پایانی باردیگر توانست کمی صعودی شود. در نهایت نیز

شاخص کل بورس دیروز با ۳،۲۱۳ واحد افزایش رقم یک میلیون و ۴۷۶ هزار واحد را ثبت کرد. این در حالی است که شاخص کل با معیار هم وزن ۲،۲۴۸ واحد کاهش یافت و در رقم ۴۲۲ هزار و ۵۷۸ واحد ایستاد. همچنین معامله گران این بازار ۸۹۷ هزار دادوستد به ارزش ۶۶ هزار و ۵۷۰ میلیارد ریال انجام دادند.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۱,۸۷۸	۲,۱۲	▲
سایپا	۱,۷۷۳	۲,۳۱	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۴۵۳	۲,۳۵	▲
مهندسی نصیر ماشین	۲۳,۱۶۰	۴,۷۵	▲
پارس خودرو	۱,۱۳۹	۲,۰۶	▲
گروه بهمن	۱,۸۳۰	۳,۶۲	▲
فینساری زر	۱۹,۲۳۰	۱,۶۹	▲
رادیا تورا ایران	۲۳,۴۹۰	۰,۷۷	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۴۷۶	۰,۴۱	▲
زامیاد	۷,۲۸۰	۲,۰۱	▲
صنایع ریخته گری ایران	۴,۳۷۹	۱,۰۶	▲
فینساری خاور	۸,۲۸۰	-۳,۶۱	▼
نیرو محرکه	۴۰,۷۸	-	-
ایرکا پارت صنعت	۱۴,۳۹۰	-۳,۸۴	▼
لنت ترمز ایران	۱۰,۳۴۰	۳,۹۹	▲
رینگ سازی مشهد	۳۷,۳۳۰	-۳,۸۲	▼
محورسازان ایران خودرو	۹,۲۱۰	۰,۷۷	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۵,۵۵۰	-۱,۴۶	▼
ایران خودرو دیزل	۷,۳۳۶	-	-
آهنگری تراکتورسازی ایران	۸,۳۴۰	-۱,۱۸	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۳,۴۸۰	۴,۵	▲
مهرکام پارس	۲,۲۱۸	-۰,۱۴	▼
سایپا آذین	۳,۳۲۴	۴,۳	▲
تولید محور خودرو	۳,۹۰۱	۳,۸۹	▲
سازه پویا	۸۰,۹۶۰	-۰,۲۳	▼
سایپا دیزل	۳,۶۱۷	-۱,۳۹	▼
چرخشگر	۱۱,۷۹۰	-۳,۶	▼
کمک فیر ایندلمین	۱۹,۴۰۰	-۱,۳۷	▼
کرمان خودرو	۳۰,۸۸	-۱,۰۳	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۱۲,۳۳۰	-۳,۳	▼
بهمن دیزل	۵۴,۴۰۰	۲,۷۹	▲
مهندسی صنعتی روان فن آور	۴۵,۳۳۱	-۰,۲۶	▼
سرمایه گذاری رنا	۴,۷۷۳	-	-
لیزینگ پارسینا	۴,۹۳۰	-۴,۴۶	▼
لیزینگ ایران	۲۰,۸۶	۰,۸۲	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۱۵,۵۲۰	۲,۵۱	▲
لیزینگ رایان سایپا	۲,۷۱۴	-۰,۱۱	▼
لیزینگ ایرانیان	۴,۸۹۰	-۳,۳۶	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۶,۱۳۰	-۴,۲۲	▼
لیزینگ آریادانا	۲۰,۳۲۳	۴,۴۱	▲
لیزینگ ایران و شرق	۵,۸۵۳	-۴,۰۲	▼
واسپاری ملت	۶۰,۰۰۰	۳,۴۵	▲
بهمن لیزینگ	۷,۴۹۰	-۰,۶۴	▼
لیزینگ رازی	۲۷,۷۲۶	-۰,۵۳	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۳,۳۵۴	۰,۳۳	▲
لیزینگ کارآفرین	۴,۴۰۵	-۱,۴۱	▼
کشتریانی جمهوری اسلامی	۱۴,۹۶۰	-۰,۸۶	▼
ریل سیرکوئر	۳۷,۴۱۵	-۴,۵۹	▼
حمل و نقل توکا	۱۷,۱۷۰	۴,۷۶	▲
آسیا سیرارس	۱۹,۰۵۰	-۴,۷۵	▼
ریل پرداز سیر	۳,۷۰۷	-۳,۴۱	▼

۲۴۷

تومان

قیمت هر سهم

۵۴۰

هزار تومان

قیمت هر سهم

مقایسه

«قطعات اتومبیل ایران» در مقابل «Subaru Corporation» ژاپن

«گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران» با نماد «ختوقسا» در بورس تهران حضور دارد. این شرکت در سال ۱۳۵۲ و با هدف تولید قطعات خودرو و تامین خطوط تولید صنایع خودرو سازی ایران تحت عنوان «شرکت صنعتی رضا» در مشهد تأسیس شد و در سال ۱۳۸۳ به شرکت گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران تغییر نام یافت.

قیمت هر سهم این شرکت، در پایان معاملات روز یکشنبه در بورس تهران، به ۲۴۷ تومان رسید. در مقابل، شرکت «سویارو» (Subaru Corporation) در ژاپن، یکی از بزرگ ترین تولید کنندگان قطعات خودرو در این کشور است. این شرکت در سال ۱۹۵۳ میلادی افتتاح شده و در سال های اخیر در صنعت هوافضا هم فعالیت دارد. ۲۰ درصد سهام «سویارو» در اختیار شرکت توپوتا است. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۲ هزار و ۵۰۰ ژاپن (حدود ۵۴۰ هزار تومان) رسید.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰,۶۵۸	۴,۸۸
بیمه پاسارگاد	۶۸,۷۹۶	۵
بیمه ملت	۱,۱۹۴	-۱,۲
بیمه دی	۶,۹۴۰	-۱,۳۴
بیمه البرز	۲,۶۷۳	۱,۱
بیمه رازی	۲۰,۳۱۱	-۰,۷۸
بیمه آسیا	۲۰,۶۶۶	۲,۱۸
بیمه دانا	۵,۷۲۰	-۰,۵۲
بیمه کوثر	۱۲,۰۷۹	-۲,۲۹
بیمه نوین	۵,۳۰۸	-۱,۷۹
بیمه حکمت صبا	۳,۶۹۷	-۲,۹۴
بیمه سامان	۲۲,۲۵۵	-۴,۲
بیمه سینا	۳,۶۳۵	-۰,۶۸
بیمه پارسینا	۱۰,۳۰۰	-۰,۲۹
بیمه معلم	۳,۳۸۸	-۲,۳۵
بیمه تعاون	۲,۱۷۳	-۰,۱۸
بیمه ما	۷,۸۱۰	-۰,۵۱
بیمه حافظ	۱۰,۷۳۲	-۰,۲۸
بیمه آرمان	۶,۵۲۵	-۰,۱۱
بیمه کارآفرین	۳,۳۳۰	۰,۶۲
بیمه مهین	۲,۸۷۵	۰
بیمه تجارت نو	۱۲,۴۲۲	-۲,۲۴
بیمه سرمد	۵,۴۲۸	۱,۴۲
بیمه خاورمیانه	۵,۴۱۰	۲,۰۶
بیمه اتکایی امین	۳,۷۲۶	-۰,۷۳

چرا عملیات خالص بیمه گری برای شرکت های بیمه سودز یادی ندارد؟

برخی کارشناسان بیمه معتقدند صنعت بیمه نتوانسته رشد متناسب با بخش های دیگر اقتصادی داشته باشد و سهم خود را در اقتصاد کشور بیشتر کند، با توجه به این موضوع صنعت بیمه راهی طولانی برای اینکه بتواند به جایگاه مناسب خود برسد، در پیش رو دارد. از سوی دیگر بررسی سودآوری در صنعت بیمه باید بررسی شود که عملیات بیمه گری چقدر موثر بوده، به بیان دیگر باید دید چقدر سود ایجاد شده ناشی از سرمایه گذاری های مختلفی صنعت بیمه در بازار سرمایه در دارایی های فیزیکی انجام داده است، همچنین با بررسی صورت های مالی شرکت های بیمه ای مشخص می شود عملیات خالص بیمه گری سود قابل توجهی ندارد و گاه شاید، شرکت های زیان ده باشند این در حالی است که در صورت های مالی صنعت بیمه حتی سرمایه گذاری هادر چارچوب عملیات بیمه گری گنجانده می شود، البته در اینجا منظور خالص بیمه گری است، یعنی صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت به اضافه هزینه های تعبی که شرکت های بیمه ای در این چارچوب عملکرد چندانی مثبتی ندارند.

کدال نگر

- بیمه های «سامان» و «ما» نسبت به افزایش زمین و ساختمان های خود با توجه به الزام نهاد ناظر بازار سرمایه اقدام کردند.
- «نیرو محرکه» اعلام کرد براساس توافقات انجام شده، شرکت «سایپکو» افزایش قیمتی معادل ۱۸,۷۵ درصد بابت اقلام تبدیلی به قیمت فروش محصولات و به همین میزان به قیمت مواد اولیه خریداری شده از نماد «خمحرکه» اضافه کرده است.
- مجمع عمومی «سرمایه گذاری رنا» افزایش سرمایه این شرکت به میزان ۴۷ درصد از محل سود انباشته و به مبلغ ۳۷۱,۵ میلیارد تومان را به تصویب رساند.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۲۱ میلیارد تومان

میزان معامله سهام

گروه خودرویی

۲ میلیارد سهم

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز شنبه ۱۰ مهر بالغ بر ۶۸ میلیارد تومان و ۱,۵ میلیارد سهم شد.

نمودار تحلیل تکنیکالی نماد «وسرمد»

نمودار تکنیکالی بیمه سرمد نشان دهنده آن است که نماد «وسرمد» بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد ماه سال ۱۳۹۹ در قیمت ۱,۱۴۳ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرد، اما در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد در صف خرید قرار دارد.

پیش بینی

با توجه به عملکرد شرکت ها و گزارش های ۶ ماهه ای که در حال انتشار است، اکثر سهام ها به شدت ارزنده هستند، حال آنکه با در نظر گرفتن رشد نقدینگی و پیش بینی تورم تقریباً ۴۵ درصدی در سال جاری، اوراق بدهی با حد اکثر نرخ سالانه ۲۴ درصدی، جذابیت چندانی نخواهد داشت. البته هنوز ریاست بانک مرکزی تعیین تکلیف نشده و نمی توان ارزیابی دقیقی از نرخ بهره اوراق در ماه های آینده داشت. ضمن اینکه سیاست های کلان اقتصادی دولت هم برای بازار سرمایه مبهم و برخی اظهارات وزران نیز با یکدیگر در تضاد است بنابراین حداقل باید تا زمان ارائه لایحه بودجه ۱۴۰۱ صبر کنیم تا در سایه شفافیت بیشتر سیاست های کلان اقتصادی دولت بتوان تحلیل دقیق تری از بازار سرمایه داشت، اما قطعاً باید نظر گرفتن متغیرهای مختلف، بازدهی بازار سرمایه تا پایان سال جاری از بازدهی اوراق یا درآمد ثابت جذاب تر خواهد بود.



۲۰۲,۴ میلیارد تومان

تراز مثبت

«بیمه البرز» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۴۸۴ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۲۸۱,۶ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، نماد «البرز» در این دوره تراز مثبت ۲۰۲,۴ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.

۱۴%

کاهش ارزش پر تقوی بورسی

ارزش بازار پر تقوی بورسی گروه «سرمایه گذاری سایپا» طی دوره یک ماهه منتهی به شهریورماه از مبلغ ۶,۹۰۳ میلیارد تومان به مبلغ ۵,۹۱۶ میلیارد تومان رسیده که نسبت به ابتدای دوره با کاهش ۱۴ درصدی روبه رو بوده است.

تراز مثبت

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه «بیمه اتکایی ایرانیان» مبلغ ۱۳۹ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۴۴,۹ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته است، نماد «اتکام» در این دوره تراز مثبت ۹۴,۱ میلیارد تومان را ثبت کرده است.

درآمد شهر بور

«لیزینگ رایان سایپا» در دوره یک ماهه منتهی به پایان شهریورماه، مبلغ ۷۵,۳ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته است. درآمد نماد «ولسپا» در این دوره نسبت به ماه قبل یک درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۱۷,۶ درصد را تجربه کرده است.



خود را با پژو و سیتروئن که تصمیم گرفته‌اند محصولات خود را در بخش A کلاس تولید نکنند، متوقف کرد. تویوتا برنامه‌های متفاوتی دارد و آن‌ها می‌خواهند آیگو به‌عنوان ارزان‌ترین پیش‌نهاده خود در محدوده اروپا باقی بماند. برند ژاپنی قبلاً مدیریت کارخانه در کولین واقع در جمهوری چک را برعهده گرفته است؛ جایی که آیگو همچنان در آنجا تولید می‌شود و یاریس نیز به آن می‌پیوندد. این دو مدل‌هایی هستند که باید محور فروش تویوتا را در اروپا تشکیل دهند. اگر به‌نتایج فروش عالی یاریس در ماه‌های گذشته در قاره که دست پیدا کنیم، مشخص می‌شود که پتانسیل جدی برای این دو مدل وجود دارد.

به‌نظر می‌رسد محتمل‌ترین شرایط به این نحو باشد که تویوتا آیگو جدید نخستین‌بار در نمایشگاه خودرو ژنو در فوریه ۲۰۲۲ به‌نمایش گذاشته شود. اولین حضور آن‌ها در می‌تواند حتی زودتر، قبل از پایان امسال باشد و عکس‌های جدید مدل Aygo نشان می‌دهد که نسخه سه‌رالی نیز به‌طور قابل توجهی از نسخه مفهومی Aygo X Prologue الگو برداری شده است. این اساساً به این معنی است که موتور چهار چرخ محرک آینده به‌جای هاج‌یک استاندارد قبلی به‌شکل کراس‌اور خواهد بود. به یاد داشته باشید که تویوتا قبلاً تایید کرده است که نسخه جدید روی پلت‌فرم TNGA که در یاریس نیز استفاده می‌شود، ساخته خواهد شد. این برند ژاپنی همکاری



نسل جدید آیگو وارد فاز تست‌های میدانی شد

گريت وال خواهان خط تولید نيسان در اسپانيا است



خودروسازان چینی برای حضور در بازار اروپا قدم‌های جدی برمی‌دارند و این شرکت‌ها از هر طریقی قصد دارند فعالیتشان را در این بازارها تسهیل کنند. در این میان گريت‌وال که قصد دارد محصولات برقی خود را به‌روپایی‌ها بفروشد، قصد دارد از فرصت ایجادشده به‌خاطر خالی ماندن خط تولید سابق نيسان استفاده کرده و این کارخانه را به تملک خود در بیاورد. مقامات اسپانیا و نيسان زاین روز جمعه اعلام کردند که در مورد تصاحب کارخانه‌های این شرکت خودروسازی در بارسلونا که قرار است در ماه دسامبر تعطیل شوند، با چندین شرکت از جمله شرکت «گريت‌وال موتور» چین مذاکره خواهند کرد. مقامات ملی و محلی

اسپانیا به‌همراه مقامات نيسان، شرکت تولیدکننده موتورسیکلت برقی اسپانیایی Silence و شرکت فناوری QEV را انتخاب کردند تا درباره سر نوشت دو کارخانه کوچک‌تر نيسان با آن‌ها مذاکره کنند. شرکت فناوری QEV یک مرکز تولید خودروهای برقی را که توسط سازندگان سوئدی Inzile و Volta ادغام شده است، اداره می‌کند. سه کارخانه نيسان در بارسلونا حدود سه‌هزار نفر را به‌طور مستقیم و ۲۰ هزار نفر را به‌صورت غیر مستقیم مشغول به کار می‌کند.

هر آنچه درباره آئودی A8 ای-ترون می‌دانیم



برام شات، رئیس هیات‌مدیره آئودی AG در سخنرانی خود از تمایل این برند به‌ساخت نسخه‌ای تمام‌برقی از نسل بعدی آئودی A8 خبر داد. شات گفت: «نسل بعدی آئودی A8 احتمالاً تمام‌برقی خواهد شد و هنوز در این مورد تصمیم‌گیری نشده است؛ اما می‌توانم چنین مدلی را تصور کنم. ما به‌فکر انقلاب کردن در کلاس خودروهای ممتاز به‌واسطه کانسپتی کاملاً جدید برای A8 هستیم. نسل کنونی آئودی A8 به‌عنوان مدل ۲۰۱۸ معرفی شده بود و با توجه به‌تازگی این سدان به‌نظر می‌رسد مدل نسل بعدی آن چند سال دیگر عرضه خواهد شد؛ بنابراین آئودی زمان زیادی برای تصمیم‌گیری در مورد تولید این خودرو برقی لوکس دارد. همچنین Schott در زمان سخنرانی خود برای نخستین‌بار تایید کرد که این خودروساز در حال ساخت خودرویی برقی برای جایگزینی با TT است که قیمتی مشابه این مدل داشته باشد. در عین حال وی اظهار داشت یک آئر خودرو برقی جایگزین R8 می‌شود. شات همچنین اعلام کرد که آئودی در سال ۲۰۲۰ پنج مدل خودرو برقی عرضه خواهد کرد و تا سال ۲۰۲۵ این تعداد به ۲۰ مدل می‌رسد.

پناهنده صنعت خودرو راه به چالش کشیدن تسلا را مشخص کرد

کارلوس گون: مسیر شکست تسلا از آلمان می‌گذرد

اما برخی از مشهورترین این شرکت‌ها شامل برندهایی همچون رویان، لوسید، فیسکرو و لودرزتون موتور است. گون درباره این خودروسازان گفت: «من نسبت به‌چرخش به‌سمت خودروهای برقی و فناوری خودران بسیار خوش‌بین هستم.» گون که همچنان مدعی است بی‌گناه است از ژاپن فرار کرده و معتقد است برای محاکمه عادلانه شانسش برابر با «صفر» دارد. او در ۲۹ دسامبر ۲۰۱۹ مخفیانه با کمک گرین برت، از اعضای سابق ارتش ایالات‌متحده و پسرش که هر دو در ژاپن در حال گذراندن دوران محکومیت خود هستند، به‌طور مخفیانه از کشور آفتاب تابان فرار کرد. مایکل تیلور و پسرش پیتر تیلور در بهار سال



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

کارلوس گون را به‌عنوان یکی از مدیران سابق صنعت خودرو می‌شناسیم که حال به‌خاطر جرائم مالی از دادگاه فراری شده و دوران پناهندگی خود را در لبنان می‌گذراند؛ حال این شخص پس از اسفبار دانستن شرایط فعلی نيسان نظر خود را درباره دوران برقی‌سازی و راه نجات خودروسازان سنتی از توفان ایجادشده توسط تسلا بیان کرده است.

گون که از جنگ مقامات ژاپنی گریخته در مصاحبه خود با پیل لیبو، مصاحبه‌گر شبکه CNBC به‌این نکته اشاره کرده که شرکت‌هایی همچون مرسدس بنز و فولکس‌واگن به‌طور مشخص می‌توانند چالش‌هایی برای تسلا ایجاد کنند. گون گفت: «به‌نظر من شرکت‌های آلمانی خواهند ماند و آلمانی‌ها نخستین کسانی هستند که پس از انتقاد شدید از خودروی برقی در سال ۲۰۰۸ و تمسخر آن، ناگهان دریافتند که نیاز به حرکت دارند و سریع به‌سمت برقی شدن حرکت کردند.» گون که در حال تبلیغ کتاب جدید خود تحت‌عنوان «اتحادهای شکسته: در ظهور و سقوط یک امپراتوری جهانی خودرو» است، گفت: «حرکت خودروسازان ژاپنی به‌سمت طراحی و تولید مدل‌های برقی با تاخیر همراه بوده و این به آن‌ها آسیب می‌رساند.» البته وی به‌جنرال موتورز یا فورد موتور اشاره نکرد که هر دو میلیاردها دلار در این فناوری سرمایه‌گذاری کرده‌اند. فولکس‌واگن در گسترش فروش خودروهای الکتریکی خود در سطح جهانی استراتژی تهاجمی را پیش گرفته است و این خودروساز آلمانی پیش‌بینی می‌کند بیش از ۷۰ درصد فروش محصولات برند فولکس‌واگن در اروپا تا سال ۲۰۳۰ از انواع برقی باشد. در ایالات‌متحده و چین انتظار می‌رود که نیمی از فروش این شرکت‌ها تا آن زمان از انواع برقی باشد و در مورد افزایش اخیر استارت‌آپ‌های تولید خودروهای برقی گون باور دارد که بسیاری از شرکت‌ها «تازمانی که اقدامات خود را با هم انجام دهند» موفق نخواهند شد. وی به‌هیچ‌نامی اشاره نکرد؛



نیمی از رانندگان انگلیسی باور دارند که از خودران‌ها بهتر رانندگی می‌کنند

این مطالعه همچنین نشان می‌دهد که افراد زیادی در مورد ایده خرید یک اتومبیل کاملاً مستقل قانع نشده‌اند. در حقیقت، تنها ۲۱ درصد از پاسخ‌دهندگان گفتند که احتمالاً در صورت دسترسی بودن خودرو بدون راننده مایل به‌خرید آن‌ها هستند. مردان نیز بیشتر از زنان تمایل به‌خرید خودران‌ها دارند (۲۹ درصد در مقابل ۱۳ درصد). تمایل به‌استفاده از وسایل نقلیه خودران بین گروه‌های سنی مختلف بسیار متفاوت است؛ به‌طوری که ۵۰ درصد از پاسخ‌دهندگان بین ۲۵ تا ۳۴ سال تمایل به‌خرید این خودروها دارند و در مقام مقایسه تنها پنج درصد از رانندگان بین ۵۵ تا ۶۴ سال علاقه‌مند به‌این انتخاب هستند.

تحقیقات واحد سرویس‌های مالی شعبه بریتانیای فولکس‌واگن نشان می‌دهد که تقریباً نیمی از رانندگان انگلیسی تصور می‌کنند رانندگان بهتری نسبت به خودران‌ها هستند. این مطالعه نشان داد که ۴۶ درصد از رانندگان انگلیسی به‌مهارت‌های رانندگی خود نسبت به فناوری خودران اعتماد بیشتری دارند. در اسکاتلند ۵۴ درصد به‌رانندگی خود اعتماد بیشتری دارند؛ در حالی که ۴۸ درصد از افرادی که در شمال انگلستان زندگی می‌کنند نیز از توانایی رانندگی خود در برابر خودرو بدون راننده طرفداری می‌کنند. جای تعجب نیست که ۵۲ درصد از رانندگان جوان بین ۱۸ تا ۲۴ سال به‌مهارت‌های خود اعتماد دارند؛ در حالی که ۳۹ درصد از بیش از ۷۵ نفر باور دارند که راننده بهتری نسبت به خودران‌ها خواهند بود.



خبر News

تاکسی‌های اینترنتی آلودگی را افزایش می‌دهند

بر اساس تحقیقات جدیدی که یکی از دانشگاه‌های ایالات‌متحده انجام داده دقیقاً برخلاف باور عمومی که استفاده از سرویس‌های همسفری سبب کاهش سفرهای تک‌سرنشینه می‌شود، به‌این نتیجه رسیده که تاکسی‌های اینترنتی نه‌تنها به‌محیط زیست از بابت آلایندگی کمتر کمک نمی‌کنند، بلکه فشار بیش‌تری بر آلودگی هوای شهرهای بزرگ وارد می‌کنند. طی مطالعه‌ای در مورد انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از ناوگان سواری، محققان دانشگاه کارنگی ملون جایگزینی سفر با وسایل نقلیه شخصی را با خدمات حمل‌ونقل در شش شهر ایالات‌متحده شبیه‌سازی کردند و دریافتند از آنجا که خودروهای سرویس‌های اینترنتی عموماً از بین مدل‌های جدیدتر هستند،



بنابراین با آغاز سرما، آلودگی کمتری تولید می‌کنند و این می‌تواند ۵۰ تا ۶۰ درصد کاهش آلایندگی را به‌دنبال داشته باشد. با این وجود به‌خاطر تردد بالای این وسایل نقلیه، آن‌ها حدود ۲۰ درصد سوخت بیشتری مصرف می‌کنند و بنابراین گازهای گلخانه‌ای بیشتری را منتشر می‌کنند و البته در این میان سهم کیلومترهایی که بدون دریافت هزینه از مشتری طی می‌شود، از سایر شرایط بیش‌تر است. این ناوگان بزرگ وسایل نقلیه معایب دیگری نیز دارد. به‌عنوان مثال محققان به‌این نتیجه رسیدند که هزینه‌های کلی مربوط به ازدحام ترافیک، تصادفات و سر و صدا چشمگیر است و این هزینه‌ها زمانی اهمیت بیش‌تری پیدا می‌کند که تردد با تاکسی‌های اینترنتی به‌جای حمل‌ونقل عمومی رایج شود. این یافته‌های پژوهشی شبیه به‌بررسی‌های محققان MIT و هاروارد است که در طی آن دریافتند حتی ناوگان روبات‌تاکسی تمام‌برقی نیز می‌تواند در برخی موارد آلودگی را افزایش دهد. یک مطالعه جداگانه در دانشگاه‌های کارولینای شمالی و میشیگان حکایت از آن دارد که همه‌گیری کووید-۱۹ تأثیر منفی بر حمل‌ونقل عمومی را بیشتر کرده است. محققان می‌گویند این شرایط به‌طور ویژه‌ای نگران‌کننده است؛ زیرا آسیب‌پذیرترین و ناتوان‌ترین بخش جامعه بیشترین تأثیرات را حس می‌کند.



نگاهی به رنو مگان R26 R صفر تا صد زیر ۶ ثانیه!



رنو مگان یکی از محصولات خاطره ساز خودروسازی ایران است که نسل دوم آن در فاصله سسال های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۲ توسط پارس خودرو در کشورمان تولید می شد و یکی از نمونه های فوق العاده جذاب این خودرو، رنو مگان R26 R است که مجله انگلیسی تاپ گیر در سال ۲۰۰۸ آن را مورد بررسی قرار داده بود. R26 R در حقیقت یک نسخه فوق سبک از رنو مگان هاچ بک است که حرف R در اسمش، آن را از رنو مگان R26 متمایز می کند. رنو مگان R26 R نسخه سبک تری از مگان R26 محسوب می شود؛ چرا که مهندسان رنو فکر می کردند این خودرو

به اندازه کافی سبک نیست. در نتیجه با چنین کاهش وزنی، بیشترین توربوشارژر مگان اکنون قادر است تا ظرف ۵.۹ ثانیه خودرو را از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. ۹۰ درصد گشتاور موتور از دور ۲۰۰۰ تا ۶۰۰۰ در دسترس شماسست و غرش بی نظیری را از طریق اگزوزهای تیتانیومی خواهید شنید. مهندسان رنو برای آن که تاثیر کاهش وزن را در تعادل خودرو خنثی کنند، سیستم تعلیق جدیدی را برای مگان R26 R در نظر گرفته اند که به فشرده گیرها و فنرهای جدیدی مجهز است و می تواند این هاچ بک سریع و سبک را در پیچ ها کنترل کند.

آلمانی German

یک سال انتظار برای تحویل خودروهای جدید



صنعت خودرو روزهای سختی را سپری می کند؛ روزهایی که مدام در حال بدتر شدن هستند. بحران ریز تراشه ها از ابتدای سال ۲۰۲۱ گریبان گیر خودروسازان مختلف شده و آن ها در حال تعطیل کردن خطوط تولید هستند. تویوتا

و جنرال موتورز پیش از این با مشکل کمبود قطعات و تعطیلی خطوط تولید مواجه شده بودند و اکنون این مشکل گریبان گیر مرسدس بنز نیز شده است. براساس گزارش روزنامه آلمانی Frankfurter Allgemeine Zeitung، بحران کمبود تراشه خطوط تولید مرسدس بنز را به شدت درگیر کرده است. این گزارش از سوی مدیرعامل دایملر، اولاکالنیوس تایید شده است. او در این گزارش اظهار داشت که تقاضای مشتریان برای خرید خودرو بسیار زیاد است و همین مساله سبب شده است خطوط تولید نتوانند به تمام تقاضاها پاسخ دهند. در نتیجه خریداران برخی مدل ها ناچار خواهند بود تا زمانی بیش تر از یک سال را به انتظار برای تحویل اتومبیل مرسدس بنز خود سپری کنند. به گفته مدیران مرسدس بنز و بامو، بحران کمبود ریز تراشه در جهان که پس از شیوع ویروس کرونا و تعطیلی گسترده خطوط تولید کارخانه های چیب سازی اتفاق افتاد تا سال ۲۰۲۳ ادامه خواهد داشت.

سوئدی Sweden

پوست اندازی لوگو ولوو



رونمایی از لوگو جدید توسط خودروسازان، می تواند یک معامله بزرگ برای شرکت های خودروسازی باشد؛ زیرا لوگو نشان دهنده تصویر، احساس و هویت یک شرکت خودروسازی است و تغییرات ایجاد شده در آن

هم بر اساس برنامه ریزی و تغییراتی است که در شرکت های خودروسازی دنبال می شود. در این مورد می توان به فولکس واگن یا BMW اشاره کرد که با تکیه بر تکنولوژی های جدید صنعت خودرو و روی آوردن به سیستم های محرک هیبریدی و الکتریکی، لوگو خود را همسو با این سیاست ها تغییر داده و به روزرسانی کرده اند. حال شرکت خودروسازی ولوو نیز با کنار گذاشتن لوگوهای سه بعدی و گرافیکی، طی روزهای گذشته از لوگوی جدید خود با طرحی ساده رونمایی کرده است. ولی چه هدفی پشت این تغییر لوگو وجود دارد؟ در اوایل این هفته، شرکت خودروسازی ولوو لوگو خود را دوباره طراحی و بی سروصدا برای عموم منتشر کرده اما لوگو جدید به اندازه کافی متحمل تغییرات نشده بود تا همه متوجه این اتفاق شوند. علاوه بر این که تمام صفحات ولوو در فضای مجازی نیز لوگو خود را تغییر دادند تا همه متوجه آن شوند.

فروشن Sale

پایان سومین مرحله فروش خودرو فیدلیتی



سومین مرحله فروش خودرو فیدلیتی با استقبال مشتریان به اتمام رسید. شرکت بهمن موتور در خبری با تشکر از استقبال مشتریان گرامی در ثبت نام اینترنتی از طریق پرتال جامع خودرو کشور (وبسایت ایرانی

کار)، اتمام ثبت نام این مرحله را به دلیل تکمیل ظرفیت اعلام کرد. در طرح فروش فوری، فیدلیتی مدل پنج صندلی با قیمت قطعی و موعد تحویل یک ماهه عرضه و ضمن استقبال گسترده مشتریان و بدون هیچ گونه خلل در روند ثبت نام انجام شد. لازم به ذکر است در طرح های فروش فوری اینترنتی با تحویل یک ماهه، شرکت های تولیدی بر اساس توان تامین و تولید و تحویل بر اساس تعهدات ایجاد شده اقدام می کنند. بنابراین به منظور پاسخ به نیاز بازار، شرکت بهمن موتور طی هفته های آتی زمان ثبت نام بعدی را از طریق وبسایت گروه بهمن (www.bahman.ir)، صفحه رسمی اینستاگرام بهادر س (BahmanMotorco) اطلاع رسانی خواهد کرد. شبکه گسترده خدمات پس از فروش، پنج سال گارانتی یا ۱۵۰ هزار کیلومتر و نیز سرویس ادواری رایگان به مدت یک سال یا ۲۰ هزار کیلومتر برای این خودرو ارائه شده است.

حرف های تازه سدان کلاس B سایپا

«ساینا S» دوشادوش «شاهین» بازار گشایی می کند

در پیشروانه ساینا از دریچه گاز الکتریکی استفاده شده، بالانسر شفت موتور ارتقا یافته و لرزش موتور نیز کاهش محسوسی پیدا کرده است

تفاوت های ظاهری ساینا S با سری قبلی ساینا در این موارد هستند: جلو پنجره کرومی و سپرهای جلو و عقب جدید، اضافه شدن چراغ روشنایی روز (دی لایت)، دیفیوژر و چراغ های عقب جدید، الگوی جدید در صندوق عقب و غربیل فرمان جدید با طرح دی کات. خریداران ساینا در نظراتی که در فضای مجازی منتشر کرده اند، کلیات طراحی جلو ساینا اس را شبیه هوندا سیویک ۲۰۱۳ دانسته و اندازه جلو پنجره با شبکه سپر این خودرو را متناسب ارزیابی کرده اند. به عقیده آن ها، طراحی صندوق و چراغ های عقب ساینا اس هم ترکیبی از نمای عقب رنوسیمبل وبامو و ۳۲۰ آی ۲۰۰۸ است. اما امضای طراحی جدید ساینا را روی برخی قسمت های ساینا اس مانند دیفیوژر و چراغ روی آن با صفحه کیلومتر این خودرو می توان مشاهده کرد که شباهت هایی به خودرو شاهین دارد. در ساینا اس علاوه بر فرمان دی کات و صفحه کیلومتر و دسته دنده جدید، از پلاستیک تزیینی مشابه ۲۰۷ و برخی خودروهای چینی برای داشبورد و تودری ها استفاده شده که صدای اضافه ای در کابین ایجاد نمی کند.



برف پاکن در پایین ترین سطح خود قرار داشته باشد و اگر چنین نبود، آن را به پایین ترین سطح برمی گرداند و سپس قفل می کند یا هنگامی که راننده دکمه گرمکن شیشه عقب را فشار می دهد، BCM زمان لازم را برای راه اندازی این قسمت محاسبه کرده و سرعت عملکرد آن را تنظیم می کند. این یونیت کنترلی علاوه بر این که راننده را نسبت به کارکرد صحیح و دور از خطر سیستم های خودرو مطمئن می کند، میزان سیم کشی های خودرو را کاهش می دهد. از سوی دیگر، ساینا اس علاوه بر ترمز ضد قفل (ABS) و سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز (EBD)، به کمک ترمز (BA) مجهز است. این سیستم که با نام دستیار ترمز نیز شناخته می شود، در بیشتر خودروهای روز دنیا به کار گرفته شده است و در جلوگیری از بروز حادثه در ترمزهای ناگهانی نقش اساسی ایفا می کند. تحقیقات نشان داده است بیش تر رانندگان در شرایط حساس و ناگهانی نمی توانند در خصوص میزان مناسب فشردن پدال ترمز تصمیم درستی بگیرند و عمدتاً روی پدال ترمز آن اندازه که لازم است، فشار وارد نمی کنند. اما این سیستم فارغ از میزان وارد آوردن فشار روی پدال گاز از سوی راننده، بر اساس میزان سرعت خودرو بر فشار روغن ترمز می افزاید تا فشار وارده بر ترمزها بیش تر شود. در این حالت، فشار سیستم ABS نیز بیشتر خواهد شد تا از قفل شدن چرخ ها جلوگیری کند. به عبارت دیگر سیستم BA همواره هوای راننده را دارد تا در صورت نیاز هنگام ترمز گیری، بسته به سرعت خودرو نیروی اعمالی بر ترمزها را افزایش دهد. این سیستم سبب می شود مسافت توقف خودرو بسیار کمتر از زمانی باشد که خودرو فاقد این سیستم است.

وجود این ساختار یکپارچه در ساینا ای فیس لیفت سبب شده است در صورت تمایل امکان نصب اصولی کروزر کنترل روی ساینا فراهم باشد. از دیگر تغییرات فنی اعمال شده برای ساینا S، ارتقای عایق بندی کابین و بخش محفظه پیشروانه این خودرو است. این اتفاق سبب شده است نفوذ صدا به کابین ساینا S کمتر از نسخه پایه باشد. در بخش ساختار سازه ساینا S هم گشته می شود استحکام بخش های عقب و جلو این خودرو تا حدی بیش تر شده است.

نور بالا

سیستم ترمز کمکی یادستیار ترمز (BA) فارغ از میزان فشردن پدال گاز از سوی راننده، بر اساس میزان سرعت خودرو بر فشار روغن ترمز می افزاید تا فشار وارده بر ترمزها بیش تر شود و مسافت توقف خودرو بسیار کمتر از زمانی باشد که خودرو فاقد این سیستم است

استانداردها و سامانه های خاص ساینا نیوفیس استاندارد محافظت از عابر پیاده و سامانه مدیریت و نظارت عملیاتی بر خودرو (BCM) از جمله استانداردهای بسیار خوب ساینا اس هستند. به عنوان مثال وقتی راننده دستور توقف حرکت برف پاکن را می دهد، سیستم BCM که یک سامانه خدمات هوشمند است، ابتدا کنترل می کند که

محافظت از عابر پیاده، نشانگر تعویض دنده (GSI) و ترمز کمکی BA مجهز است. از دیگر امکانات این خودرو می توان به شیشه ها و آینه های برقی، سنسور پارک عقب، دماسنج محیط، استاندارد ایزوفیکس صندلی ها، سیستم صوتی بلوتوث دار، USB و MP3 با چهار پورت، ترمزهای دیسکی جلو و کاسه های عقب، رینگ فولادی، ترمز ABS، EBD، کامپیوتر سفر، دکمه صندوق پرن روی ریموت کنترل، تنظیم ارتفاع نور چراغ های جلو و... اشاره کرد.

امتیازات بخش فنی در بخش فنی ساینا S نیز به غم بر خورداری از قوای محرکه مشابه با نسخه پایه، به جای استفاده از دریچه گاز مکانیکی، از نمونه الکتریکی استفاده شده و بالانسر شفت موتور هم ارتقا پیدا کرده است. همچنین با وجود اینکه بازدهی پیشروانه ساینا S مشابه نسخه پایه است، اما تا حد قابل توجهی لرزش پیشروانه در نمونه فیس لیفت نسبت به نسخه های قبلی کاهش یافته است.

این پیشروانه که در ساینا S به صورت پایه با استاندارد آلایندگی یورو ۵ مطابقت دارد، جزو پیشروانه های کم استهلاک و کم مصرف در بازار ایران شناخته می شود و سابقه حریق یا خرابی های وقت و بی وقت و اثر سرسیندر را ندارد. از دیگر تفاوت های فنی ساینا S با نسخه پایه، ساختار برق و الکترونیک این خودرو است که در نمونه فیس لیفت از سامانه BCM و مدیریت یکپارچه بهره می برد. این سامانه که در ادامه به آن خواهیم پرداخت، سبب می شود ساینا S در بخش الکتریکی قوی تر از نسخه های قبلی باشد و دوام و کارایی بهتری را از خود به نمایش بگذارد.



علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

خودروسازان داخلی اکنون محصولات جدیدی مانند شاهین و تارا را به بازار معرفی کرده اند که در میان مدل های عرضه شده از سوی آن ها پرچمدار محسوب می شوند. اما هر یک از خودرو و سازان، محصولات ارتقا یافته دیگری نیز دارند که دوشادوش مدل های پرچمدارشان در بازار حرکت می کنند. خودروهای همچون دنا پلاس و رانا پلاس در ایران خودرو و محصولاتی مانند ساینا اس و کوئیک اس در سایپا را از جمله این محصولات می توان به حساب آورد. در همین راستا، گروه خودروسازی سایپا طی دو سال گذشته خودروهای با کیفیتی را با رده های مختلف قیمتی و کلاس های متفاوت و متنوع، تولید و روانه بازار کرده است تا ضمن پاسخگویی به نیازها و خواسته های مشتریان، رضایت آن ها را نیز جلب کند.

ساینا S نوع S که فیس لیفت ارتقا یافته ای از نسخه پایه این خودرو به حساب می آید، علاوه بر طراحی جلو پنجره، سپر ها، ورودی هوای جلو، چراغ های عقب و الگوی در صندوق عقب، به امکانات و تجهیزاتی همچون دی لایت (چراغ روشنایی روز)، چراغ بدرقه، سیستم تهویه نیمه اتوماتیک بانمایشگر دیجیتال، فرمان دی کات، صفحه کیلومتر جدید، استاندارد



می‌شود. این در حالی است که قیمت پایه GT-R مدل ۲۰۲۲ در ژاپن از ۱۰۸ میلیون یورو معادل ۹۸ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز می‌شود. نینسان همچنین نسخه تولید محدود جدیدی به نام GT-R T-Spec را هم برای بازار ایالات متحده تدارک دیده است. این نسخه بالاتر از GT-R برمیوم قرار می‌گیرد و با همان دو رنگ جدید پشمی و بنفش ارائه می‌شود. GT-R T-Spec از طریق گلگیرهای جلو عریض تر، رینگ‌های ۲۰ اینچی طلایی رنگ، ترمزهای کربن سرامیکی، اسپویلر عقب فیبر کربنی، آینه‌های همرنگ بدنه، ورودی‌های هوای مشکی رنگ روی کاپوت و نشان‌های T-Spec از نسخه‌های دیگر قابل تشخیص خواهد بود.

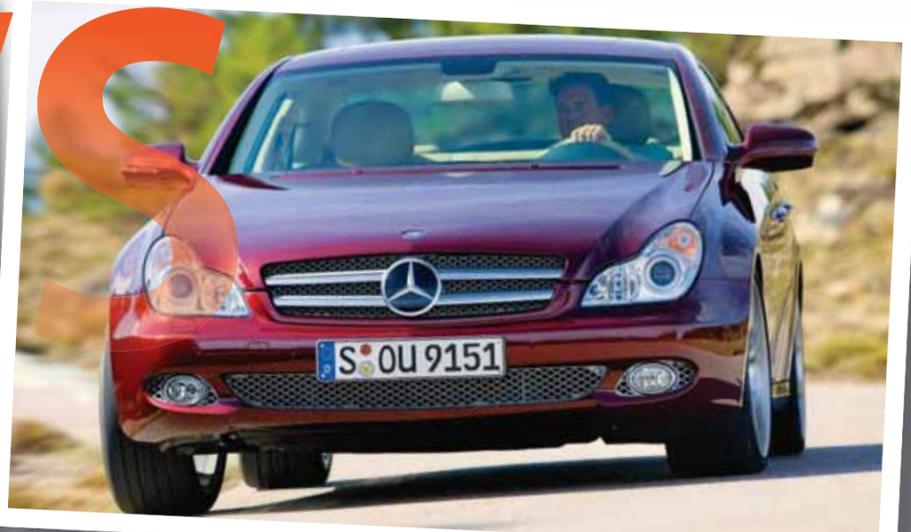
نینسان نسخه به‌روز شده GT-R را برای مدل ۲۰۲۲ در بازار ژاپن معرفی کرده است. یکی از مهم‌ترین خیرها در این به‌روزرسانی، ارائه دو نسخه تولید محدود جدید به نام‌های GT-R برمیوم ادیشن T-Spec و GT-R T-Spec ادیشن T-Spec برای بازار ژاپن است. از هر کدام از این نسخه‌های ویژه تنها ۱۰۰ دستگاه تولید خواهد شد. نسخه برمیوم ادیشن که قیمت آن در ژاپن از ۱۵.۹ میلیون یورو معادل ۱۴۴ هزار و ۶۰۰ دلار آغاز می‌شود، در ظاهر با رینگ‌های عریض تر برزی رنگ قابل شناسایی خواهد بود. این نسخه با قیمت ۱۷.۹ میلیون یورو معادل ۱۶۲ هزار و ۶۰۰ دلار، گران‌ترین عضو خانواده GT-R مدل ۲۰۲۲ محسوب



نسخه‌های تولید محدود جدید برای گودزیلا

مقایسه تویوتا آریون با مرسدس بنز CLS350 کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان

ترجمه اسپرت به زبان‌های آلمانی و ژاپنی



این دو خودرو با وجود این که در ظاهر هیچ شباهتی به هم ندارند، اما در زیر کاپوت بسیار شبیه هم هستند. چرا که هر دو آن‌ها از موتور شش سیلندر بنزین سوز بهره می‌برند که دارای ۳.۵ لیتر حجم بوده و به صورت تنفس طبیعی عمل می‌کند. البته مهندسی مرسدس با هوشی تراز مهندسی تویوتا بودند و توانستند ۲۴ اسب بخار قدرت و ۲۹ نیوتون متر گشتاور، بیش تراز دل این موتور استخراج کنند

به سرعت، سیستم صوتی با شش اسپیکر و هندزفری، مانیتور ۶.۱ اینچی لمسی، نویگیشن، دوربین عقب، بلوتوث، درگاه USB و AUX، مجموع ایربگ‌ها شش عدد، کمربند ایمنی پیش کشنده و محدود کننده، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتومات دو گانه با درجه تهویه عقب، صندلی راننده هشت حالت برقی، صندلی سرنشین جلو شش حالت برقی، صندلی تاشودو تکه، روکش صندلی پارچه، ایزوفیکس صندلی، ترمز فیبر کربنی و آلومینیومی متال داخل کابین، آینه عقب الکتروکرومیک، آینه جانبی با تنظیم برقی و گرم‌کن، سانروف، پرده برقی عقب، کیت اسپرت بدنه و... امکاناتی است که آریون اسپرت از آن‌ها بهره می‌برد.

آریون جدیدتر

این دو خودرو با وجود این که در ظاهر هیچ شباهتی به هم ندارند، اما در زیر کاپوت بسیار شبیه هم هستند. چرا که هر دو آن‌ها از موتور شش سیلندر بنزین سوز بهره می‌برند که دارای ۳.۵ لیتر



حجم بوده و به صورت تنفس طبیعی عمل می‌کند. البته مهندسی مرسدس با هوشی تراز مهندسی تویوتا بودند و توانستند ۲۴ اسب بخار قدرت و ۲۹ نیوتون متر گشتاور، بیش تراز دل این موتور استخراج کنند.

البته باید به این نکته مهم نیز توجه داشت که مرسدس شش سال قبل تراز تویوتا این موتور را در خودرو CLS350 استفاده کرده و تکنولوژی ساخت آن قدیمی‌تر است.



از دیگر تفاوت‌های عمده میان آریون و CLS350 پلت‌فرم آن هاست. آریون پلت‌فرم آن هاست. آریون پلت‌فرم آن هاست.

خودرو و دیفرانسیل جلو بوده اما CLS از پلت‌فرم دیفرانسیل عقب بهره می‌برد. در بخش گیربکس نیز گیربکس اتوماتیک مرسدس یک دنده بیش تراز گیربکس اتوماتیک تویوتا دارد و در نهایت باید گفت شتاب و سرعت CLS350 نسبت به آریون بهتر بوده و مصرف سوختشان یکسان است. در نهایت این سوال پیش می‌آید که آیا مرسدس بنز CLS350 با وجود این که از هر نظر از تویوتا آریون به‌عنوان یک خودرو اسپرت برتری دارد با وجود پنج سال اختلاف سن ارزش خرید دارد؟

پشت‌سری فعال، کمربند ایمنی پیش کشنده و محدود کننده، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتومات چهار گانه با درجه تهویه عقب، کولر باکس، صندلی راننده و سرنشین جلو مجهز به تنظیم برقی و مموری، صندلی عقب تاشو عقب دو تکه، صندلی‌های جلو و عقب مجهز به گرم‌کن و سسردکن، روکش چرم، ایزوفیکس صندلی، کابین با ترمز چوب، دست‌سری به صندوق از داخل کابین، آینه عقب الکتروکرومیک، آینه جانبی تاشو برقی با گرم‌کن و مموری، سانروف شیشه بالا بر آنتی‌ترب، پرده برقی عقب و... میزبانی می‌کند. این در حالی است که آریون با قیمتی مشابه CLS، از نظر امکانات حرفی برای گفتن در برابر رقیب هم‌قیمت آلمانی خود ندارد. کروز کنترل، کنترل کشش و پایداری، سنسور جلو و عقب، سیستم ترمز مجهز به توزیع نیرو، ترمز ضد قفل و کمکی، اتولایت، چراغ مه شکن جلو، چراغ شور، چراغ جلو زنون، فرمان سه‌شاخه اسپرت مجهز به نیروی کمکی هیدرولیکی، تنظیم موقعیت چهار حالت، روکش چرم، دکمه‌های کنترلی، پدال شیفتر و حساس

مرسدس زیبا تر

مرسدس CLS یک طراحی انقلابی برای همیشه ماندگار خواهد ماند و با وجود گذشت ۱۷ سال از تولید نسل اول CLS، این فست‌بک چشم‌نواز همچنان زیبایی‌های خود را حفظ کرده و به راحتی می‌توان پیش‌بینی کرد که زیبایی‌های آن ابدی است. با وجود این که پایه و اساس CLS یک خودرو سدان بوده، اما همیشه‌ها هر چهار در آن همچون خودروهای کوپه بدون قاب هستند و هنگام باز شدن درها، CLS بیش تر جلب توجه می‌کند. درون کابین با وجود قدیمی بودن سبک طراحی با اسالت و با کیفیت است. برخلاف CLS ماهیت خودرو تویوتا آریون یک خودرو معمولی است و انتظار نمی‌رود طراحی آن ماندگار باشد. آریون به‌خصوص در مدل مورد نظر که به آریون اسپرت معروف است، دارای طراحی شلوغ بوده تا بتواند توجه بیش تری را به خود جلب کند. سپرهای جلو و عقب به‌خصوص در بخش‌های جانبی ورم کرده، اسپویلر بزرگ روی در صندوق بار نصب شده، رکاب‌ها حالت برجسته به خود گرفته‌اند و... این تغییرات سبب شده است چهره با وقار آریون در این نسخه منحک به نظر برسد. نصب قطعات اسپرت همچون اسپویلر روی یک سدان متوسط برای جلب توجه بیش تر ایده چندان جالبی نبوده و همین هویت آریون را به‌عنوان یک سدان معمولی خانوادگی زیر سوال برده است. درون کابین نیز آریون از طراحی ساده اما قابل قبول و مواد با کیفیتی بهره می‌برد.

مرسدس با آپشن بیش تر

CLS نه تنها یک خودرو اسپرت، بلکه یک خودرو لوکس نیز به حساب می‌آید و این فست‌بک لوکس اسپرت مرسدس چیزی از نظر امکانات رفاهی برای سرنشینان خود کم نگذاشته و از آن‌ها با فهرست امکاناتی همچون کروز کنترل، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، تعلیق پادی هوشمند، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، سیستم ترمز مجهز به توزیع نیرو، ترمز ضد قفل و کمکی، ترمز پارک برقی، دی‌لایت، اتولایت، چراغ مه‌شکن جلو و عقب، چراغ‌شور، چراغ جلو زنون، چراغ خوش آمدگویی، چراغ بدرقه، نور پردازی داخلی، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، تنظیم موقعیت چهار حالت، روکش چرم و ترمز چوب، مموری، دکمه‌های کنترلی، پدال شیفتر و حساس به سرعت، سیستم صوتی Harman Kardon مجهز به ۱۲ اسپیکر ۵۱۰ وات، آمپلی فایر، هندزفری و چنجر شش عددی، مانیتور هشت اینچی، دوربین عقب، بلوتوث، درگاه USB، نمایشگر ۴.۵ اینچی صفحه کیلومتر، مجموع ایربگ‌ها شش عدد،

پشت‌سری فعال، کمربند ایمنی پیش کشنده و محدود کننده، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتومات چهار گانه با درجه تهویه عقب، کولر باکس، صندلی راننده و سرنشین جلو مجهز به تنظیم برقی و مموری، صندلی عقب تاشو عقب دو تکه، صندلی‌های جلو و عقب مجهز به گرم‌کن و سسردکن، روکش چرم، ایزوفیکس صندلی، کابین با ترمز چوب، دست‌سری به صندوق از داخل کابین، آینه عقب الکتروکرومیک، آینه جانبی تاشو برقی با گرم‌کن و مموری، سانروف شیشه بالا بر آنتی‌ترب، پرده برقی عقب و... میزبانی می‌کند. این در حالی است که آریون با قیمتی مشابه CLS، از نظر امکانات حرفی برای گفتن در برابر رقیب هم‌قیمت آلمانی خود ندارد. کروز کنترل، کنترل کشش و پایداری، سنسور جلو و عقب، سیستم ترمز مجهز به توزیع نیرو، ترمز ضد قفل و کمکی، اتولایت، چراغ مه شکن جلو، چراغ شور، چراغ جلو زنون، فرمان سه‌شاخه اسپرت مجهز به نیروی کمکی هیدرولیکی، تنظیم موقعیت چهار حالت، روکش چرم، دکمه‌های کنترلی، پدال شیفتر و حساس

آریون از جمله خودروهایی است که در ایران از آن به‌نیکی یاد می‌شود. این سدان متوسط ژاپنی یکی از محبوب‌ترین‌های برند تویوتا بوده که نزد علاقه‌مندان و طرفداران این



امیر شیر علیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

خودروساز آسسیایی نیز جایگاه ویژه‌ای دارد. زمانی که آریون در بازار خودرو ایران عرضه می‌شد، شاهد حضور یک نسخه از آن با پسوند اسپرت بودیم. آریون اسپرت همان طور که از نامش مشخص است، دارای ظاهری اسپرت و متفاوت نسبت به مدل آریون گرد بود. تفاوتی که صرفاً به ظاهر خودرو مربوط می‌شد و در بخش فنی هیچ تمایزی میان مدل اسپرت و گرد نبود. در حال حاضر مدل ۲۰۱۳ این سدان به‌ظاهر اسپرت در محدوده قیمتی یک میلیارد و ۶۰۰ تا یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود. اما آیا بعد از گذشت هشت سال آریون اسپرت به‌عنوان یک سدان سبک متوسط اسپرت ارزش خرید دارد؟ چون صحبت از اسپرت بودن خودرو است، یک خودرو و سواری چهار در سبک متوسط دیگر با ویژگی‌های اسپرت را یافته‌ایم که در حال حاضر دقیقاً در همین محدوده قیمت قرار دارد. پیشنهاد دوم ما برای مقایسه با آریون با وجود این که سدان نیست، اما یک فست‌بک سبک سبک متوسط لوکس به نام مرسدس CLS350 است. این فست‌بک آلمانی در مدل ۲۰۰۸ خود با تویوتا آریون اسپرت ۲۰۱۳ هم‌قیمت است. اما باید دید پنج سال اختلاف سن ارزش خرید CLS را توجیه می‌کند؟

آشنایی با CLS و آریون

خودروهای سدان پیش از قرن ۲۱ تعریف ثابت و مشخصی داشتند (خودروهای سواری که دارای صندوق عقب برجسته، سقف ثابت، دو دریف صندلی و چهار در هستند). در اوایل قرن ۲۱ گروه خودرو سازی دایملر یک خودرو کانسپت با نام CLS را در نمایشگاه خودرو فرانکفورت سال ۲۰۰۳ رونمایی کرد که تلفیقی از سدان و کوپه بود. روی کاغذ این خودرو تمام ویژگی‌های سنتی یک سدان را دارا بود؛ اما همچون خودروهای کوپه طراحی شده بود. در کمال ناباوری تنها یک سال بعد، نسخه تولید انبوه CLS به‌عنوان عضو جدید سبک محصولات برند مرسدس وارد بازار جهانی شد و کلاس فست‌بک‌ها (همان سدان‌های اسپرت یا به عبارت دیگر کوپه‌های چهار در) را پایه‌گذاری کرد. نسل دوم CLS در سال ۲۰۱۰ معرفی شد که علاوه بر نسخه فست‌بک در کلاس شوتینگ‌بریک‌ها نیز قابل سفارش بود.

از سال ۲۰۱۸ هم شاهد عرضه جدیدترین نسل این خودرو آلمانی تنها در همان نسخه فست‌بک همیشگی به بازار جهانی هستیم. نسل‌های اول و دوم CLS به راحتی در بازار کشورمان عرضه شدند؛ اما به دلیل ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی و خودروهای بالای ۴۰ هزار دلار، امکان رویت نسل سوم آن تا به امروز غیرممکن بوده است. CLS مورد نظر ما نسخه فیس‌لیفت شده از نسل اول بوده که در بازه زمانی ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ تولید شده است. با وجود این که آریون مورد نظر پسوند اسپرت را با خود یدک می‌کشد، اما برخلاف CLS یک سدان سبک متوسط معمولی است. با وجود این که تویوتا مدل‌های با اسالت زیادی همچون کرولا، کمری، لندکروزر و... را در سبک محصولاتی متنوع دارد، اما در کنار آن‌ها مدل‌های ناکام‌زایی هم به بازار عرضه کرده که تولیدشان بعد از چند سال متوقف شده است. به‌عنوان مثال نام آریون در سال ۲۰۰۶ به‌جمع محصولات تویوتا پیوست و تنها پس از ۱۱ سال و تجربه دو نسل، در سال ۲۰۱۷ از ویترین این خودروساز حذف شد. نسل دوم این خودرو که در برخی نقاط جهان به‌کمتری نیز معروف بود در سال ۲۰۱۲ جایگزین نسل اول شد. آریون مورد نظر ما در این نوشتار به‌نسخه پیش از فیس‌لیفت نسل دوم تعلق دارد که در محدوده زمانی ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴ تولید شده است.

مرسدس شش سال قبل تراز تویوتا این موتور را در خودرو CLS350 استفاده کرده و تکنولوژی ساخت آن قدیمی‌تر است. از دیگر تفاوت‌های عمده میان آریون و CLS350 پلت‌فرم آن هاست

نام و مدل	Toyota Aurion 2013	Mercedes Benz CLS350 2008
نوع پیش‌راننده	۶ سیلندر ۳.۵ لیتری اتوماتیک	۶ سیلندر ۳.۵ لیتری اتوماتیک
حداکثر قدرت	۲۶۸ اسب بخار	۲۹۲ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۳۳۶ نیوتون متر	۳۴۵ نیوتون متر
نوع گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۷ سرعته دستی
شتاب صفر تا صد	۷.۲ ثانیه	۶.۷ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۲۸ کیلومتر بر ساعت	۲۵۰ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۹.۳ لیتر در هر صد کیلومتر	۹.۳ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۱.۹۰۰.۰۰۰ تا ۱.۶۰۰.۰۰۰ تومان	۱.۹۰۰.۰۰۰ تا ۱.۶۰۰.۰۰۰ تومان



طراحی و تولید قالب شاسی کشته خودروهایی سنگین



«برای نخستین بار قالب شاسی کشته خودروهایی سنگین در شرکت قالب‌های پیشرفته ایران خودرو طراحی و تولید شد. اصغر ربیعی، مدیرعامل شرکت قالب‌های پیشرفته ایران خودرو گفت: «در راستای تحقق اهداف خودکفایی و استفاده از توان ساخت داخل، متخصصان و مهندسان این شرکت توانستند نخستین قالب شاسی کشته خودروهایی سنگین را طراحی و تولید کنند.» وی ادامه داد: «در گذشته قالب‌های مورد نیاز شرکت‌های داخلی از خارج وارد می‌شد که با راه‌اندازی این خط تولید، در زمینه طراحی و

ساخت قالب‌های شاسی خودروهایی سنگین توسط این شرکت دانش‌بنیان زیرمجموعه تعاونی خاص ایران خودرو (GPI) به خودکفایی می‌رسد.» ربیعی افزود: «این قالب‌ها برای نخستین بار با توجه به نیاز مشتری در ابعاد بزرگ (۸۹۶۵×۶۰۰×۷۲۰) و ضخامت ورق ۶ میلی‌متر، در کمتر از شش ماه ساخته و تحویل شرکت سفارش‌دهنده شد. شرکت GPI گرد به ۸ شرکت سایکورا در زمینه قالب‌سازی و تولید قطعه دارد و اولین تأییدیه دانش‌بنیانی را در اسفند سال ۹۶ در زمینه طراحی و ساخت قالب‌های پروگرسو دریافت کرده است.»

پس از ۱۰ سال و در کشاکش مشکلات تحریم و کرونا؛

رکورد شش ماهه «زامیاد» با تولید ۱۷ هزار خودرو تجاری شکسته شد

این خودروساز کشور در ماه گذشته نیز توانست تعهدات معوق خود را به صفر برساند



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

«به رغم تمام مشکلاتی که طی سال‌های اخیر، صنعت خودروهایی تجاری را نشانه گرفته است، برخی تولیدکنندگان توانسته‌اند دستاوردهایی را در این مدت برای خود به ارمغان بیاورند؛ دستاوردهایی از تولید محصولات جدید تا افزایش تولید و خروج از رکود. شرکت زامیاد نیز شرایط مشابه تجاری سازان را تجربه کرده است. اما این خودروساز در شهریور ماه سال جاری موفق شد تا با عبور تولید خودروهایی تجاری خود از مرز ۱۷ هزار دستگاه، رکوردشکنی کند. همچنین این تجاری‌ساز کشور طی شهریور ماه سال جاری عملکردهای مثبت دیگری را هم به ثبت رسانده است که نشان از عبور این تولیدکننده از سد تحریم‌ها و مشکلات داخلی دارد.»



راه‌اندازی خط تولید خودروهایی زامیاد

همچنین زامیاد توافق‌نامه‌ای را به منظور راه‌اندازی خط تولید با همکاری سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و گروه خودروسازی سایپا در استان آذربایجان غربی منعقد کرد. این توافق‌نامه همکاری در راستای سیاست‌های جامع تولید در گروه خودروسازی سایپا و نیز استفاده بهینه از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های تولیدی با هدف عمق‌بخشی به ساخت داخل در استان آذربایجان غربی و استفاده از پتانسیل قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان منعقد شد.

تکمیل سبد محصولات تجاری در این گروه خودروسازی، افزایش حضور در بازار خودروهایی تجاری با برند زامیاد را در پی خواهد داشت. شرکت زامیاد به منظور تحقق بخشیدن به اهداف خود مبنی بر توسعه محصول، پروژه تولید اتوبوس را به عنوان بخش مهمی از برنامه استراتژیک خود در دستور کار قرار داده است که این پروژه با همکاری حوزه‌های مختلف و تلاش متخصصان داخلی، بالاترین میزان ساخت داخل در حال انجام است و نمونه اولیه آن به زودی با برند زامیاد آماده می‌شود.

تعهد معوقی به واسطه تأخیر در تولید خودرو در این شرکت، وجود نداشته باشد.» وی ضمن اعلام افزایش ۲۰ درصدی خودروهایی تحویلی به مشتریان شرکت زامیاد در ۶ ماهه اول سال جاری به نسبت مدت مشابه سال گذشته، ابراز امیدواری کرد با اجرای صحیح و به‌موقع برنامه‌های تولید و فروش در شرکت زامیاد، ضمن تسریع در تحویل خودرو به مصرف‌کنندگان واقعی، افزایش رضایت‌مندی مشتریان اعم از مشتریان حقیقی و سازمانی را شاهد باشیم.

با توجه به ورود محصولات جدیدتر به سبد عرضه زامیاد نظیر وانت پادراپلاس و کارون و برنامه افزایش تولید آن در نیمه دوم امسال، پیش‌بینی می‌شود این شرکت بتواند در عرصه تولید اتوبوس محصولات تجاری با کیفیت‌تر نیز موفقیت‌های زیادی کسب کرده و پاسخگوی نیاز بازار به محصولات تجاری سبک و نیمه‌سنگین باشد

تولید ۱۷ هزار خودرو تجاری در زامیاد طی ۶ ماهه ۱۴۰۰

شرکت زامیاد در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۰ با تولید ۱۷ هزار و هفت دستگاه انواع محصولات تجاری، توانست بیشترین میزان تولید خودرو در ۶ ماهه را در بازه زمانی ۱۰ سال گذشته به نام خود ثبت کند. این در حالی است که همچنان مشکلات و موانع بی‌شماری به واسطه تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی اعم از دشواری تامین مواد اولیه، خرید برخی قطعات خارجی، افزایش قیمت قطعات و نقل و انتقال بانکی بین‌المللی در کنار شیوع بیماری کرونا پابرجاست؛ همچنین، قطعی مکرر برق در تابستان امسال نیز مشکلات تولید را دوچندان کرد.

ولی موفقیت شرکت زامیاد در عرصه تولید، با وجود همه این موانع، رقم خورده است. با توجه به ورود محصولات جدیدتر به سبد عرضه زامیاد نظیر وانت پادراپلاس و کارون و برنامه افزایش تولید آن در نیمه دوم امسال، پیش‌بینی می‌شود این شرکت بتواند در عرصه تولید اتوبوس محصولات تجاری با کیفیت‌تر نیز موفقیت‌های زیادی کسب کرده و پاسخ‌گوی نیاز بازار به محصولات تجاری سبک و نیمه‌سنگین باشد.

توسعه سبد محصولات تجاری سبک

در شهریور ماه سال جاری با آغاز به کار تولید آزمایشی خط تولید پیکاپ دو کابین «کارون» در شرکت زامیاد، گروه خودروسازی سایپا موفق شد سبد محصولات تجاری خود را توسعه ببخشد. تولید پیکاپ «کارون» با تمرکز بر رعایت استانداردهای کشور و به‌روزرسانی در تجهیزات رفاهی، فنی و در راستای حفظ و ارتقای اصل مشتری‌مداری توسط متخصصان داخلی زامیاد به مرحله اجرا درآمده است. به گفته زامیاد، این محصول مطابق با استانداردهای روز صنعت خودرو با امکانات فنی و جانبی مناسب، توان حمل بار بالا و با اتکا به دانش و توانمندی متخصصان و قطعه‌سازان داخلی تولید و عرضه خواهد شد. همچنین این محصول از لحاظ شکل ظاهری، مشخصات فنی و تجهیزات به کار رفته می‌تواند افزایش میزان رضایت‌مندی مشتریان و ارتقای سهم بازار شرکت زامیاد را در این سگمنت در پی داشته باشد.

تعهدات معوق زامیاد به صفر رسید

از دیگر اقدامات این تجاری‌ساز کشور در شهریور ماه سال جاری این بود که توانست تعهدات معوق خود را به صفر برساند. بر اساس اعلام معاون فروش و خدمات پس از فروش شرکت زامیاد: «در سال جاری و در شرایط سخت تحریم و کرونا، هم‌راستا با راهبردهای مدیریت گروه خودروسازی سایپا و سیاست‌گذاری‌های مدیرعامل و هیات‌مدیره زامیاد، برنامه‌های تولید شرکت با همت و تلاش همه کارکنان، به بهترین شکل ممکن مدیریت شده است. رضایت‌مندی در این خصوص بیان کرد: «فعالیت‌های انجام‌شده در این دوره، علاوه بر کاهش صدهای پرداخت سود تأخیر نسبت به ابتدای سال جاری موجب شده است بعد از سال‌ها و با وجود موانع متعدد بر سر راه تولید هیچ‌گونه

ارتقای قدرت و گشتاور «F150» در تیونینگ جدید هسنی

محصولات تولیدی هسنی طی ۱۰ سال گذشته محسوب می‌شوند. این کمپانی تخمین می‌زند این نسخه VelociRaptor 600 می‌تواند به پر فروش‌ترین عضو این خانواده تبدیل شود. هسنی قصد دارد که سالانه تعداد ۲۵۰ دستگاه VelociRaptor 600 تولید کند. اگر این سطح قدرت برایتان کفایت نمی‌کند، می‌توانید برای خرید فورد F-150 راپتور R صبر کنید که قرار است در سال ۲۰۲۲ رونمایی شود. این خودرو به یک پیشران ۵.۲ لیتری هشت سیلندر سوپرشاژ مشابه نمونه نصب شده روی فورد موستانگ دلبلی GT500 مجهز شده است. گزارش شده این پیشران قادر به تولید بیشینه قدرتی بین ۷۲۵ تا ۷۵۰ اسب بخار است. به گزارش خودرونویس، یقیناً هسنی نسخه تیونینگ‌شده این پیکاپ را هم در آینده معرفی خواهد کرد!



هسنی در جدیدترین پروژه خود اقدام به تیونینگ فورد F-150 راپتور و پکیجی به نام VelociRaptor 600 برای این خودرو عرضه کرد. بر حسب قیمت پایه این پیکاپ قدرتمند و بسیار جذاب ۸۶ هزار دلار است. هسنی پرفورمنس از هم‌اکنون سفارش تولید فورد F-150 VelociRaptor 600 را آغاز کرده و قصد دارد این هیولاراولایل سال ۲۰۲۲ تحویل دهد. هسنی در پروژه تیونینگ این خودرو دیگر سراغ نصب پیشران ۸ سیلندر نرفته؛ بلکه به جای آن همان پیشران ۵.۲ لیتری شش سیلندر ۷ شکل اکوبوست فورد F-150 راپتور ۲۰۲۱ را تقاداده است. این پیشران در حالت استاندارد قادر به تولید ۴۵۰ اسب بخار قدرت و ۶۹۲ نیوتون متر گشتاور است. ولی هسنی موفق شده بیشینه توان تولیدی این پیشران را به ۶۰۰ اسب بخار و بیشینه گشتاور آن را به ۸۴۳ نیوتون متر ارتقا دهد. هسنی اظهار کرد فورد F-150 VelociRaptor 600 قادر است در ۴.۲ ثانیه از حالت سکون به مرز ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست یابد؛ این در حالی است که فورد راپتور استاندارد طی ۵.۳ ثانیه به همین سرعت دست پیدا می‌کند. این پیکاپ تیونینگ‌شده طی ۱۲.۹ ثانیه از خط پایان درگ ۴۰۰ متر عبور می‌کند. هسنی برای اینکه بتواند ۱۵۰ اسب بخار قدرت اضافی از این پیشران ۳.۵ لیتری شش سیلندر اکوبوست استخراج کند، سیستم مکش هوای ارتقا یافته، اینتر کولر با ظرفیت بیشتر و نرم‌افزار به‌روزرسانی شده برای کنترل پیشران را روی این خودرو نصب کرده است. نصب این به‌روزرسانی‌ها تنها برای مدهای رانندگی در نظر گرفته شده برای این پیکاپ قدرتمند ندارد. اگر یک دستگاه فورد F-150 راپتور داشتید و قصد نصب این پکیج تقویتی را پیدا کردید، باید برای آن ۲۰ هزار دلار هزینه کنید. در صورت پرداخت ۱۸ هزار دلار مبلغ اضافی دیگر، می‌توان پکیج آفرود استیج ۱ را روی این خودرو نصب کرد. این پکیج شامل سپر جدید جلو با چراغ‌های LED یکپارچه، سپر عقب متفاوت، رینگ‌های آلیاژی ۲۰ اینچی و تایرهای آفرودی ۳۵ اینچی، کیت تنظیم ارتفاع جلو و کیت لیفت ۷.۵ سانتی‌متری می‌شود. خانواده VelociRaptor از جمله قدرتمندترین



دلیل محصول داغ این روزهای بازار که به خوبی از غیبت رقیب خود یعنی رنو ساندرو بهره برده، پژو ۲۰۷ است. هر چند به نظر می‌رسد با ورود سدان‌های جدید به بازار در این محدوده قیمتی همانند تارا تا حدودی از حجم مشتریان مدل‌هایی همچون ۲۰۷ کاسته شود.

با وجود این که این روزها در بازار در محدوده خودروهای ارزان تر از ۴۰۰ میلیون تومان بیشترین تنوع در اختیار مدل‌های سدان است اما سن و سایر ویژگی‌های شخصیتی مشتریان، آن‌ها را به سمت خرید خودروهای جوان پسند سوق داده است. به همین



بازار در اختیار هاچ‌بک‌های ارزان

تحلیل



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

قیمت‌ها دوباره به سطح یک ماه پیش بازگشت

جاری شاهد رفع ممنوعیت واردات خودرو باشیم. در واقع آزاد شدن پول‌های بلوکه شده دولت در خارج از کشور نقش مهمی در آزادسازی واردات خودرو دارد. زیرا با وجود آن که در طرح پیشنهادی مجلس قید شده که منبع ارز برای واردات خودرو باید منشأ خارجی داشته باشد و ارز خود وارد کنندگان باشد، اما اجرای این طرح می‌تواند منجر به کاهش عرضه و افزایش تقاضا برای ارز در بازار آزاد و در نتیجه رشد تورم شود.

بعد از موجی که خبر آزادسازی واردات خودرو به راه انداخت و در پی آن قیمت مدل‌های چینی سطح بالا و برخی خودروهای وارداتی تا حدی کاهش یافت، اما با بازگشت این طرح به مجلس و اظهارات وزیر صمت مبنی بر عدم تمایل دولت به اجرای آن در سال جاری، مجدداً قیمت‌ها روند افزایشی به خود گرفت. آنچه مسلم است این که تا به نتیجه نرسیدن نسبی مذاکرات، نمی‌توان در مورد مسائلی همچون رفع تحریم‌ها و آزادسازی واردات خودرو نظر قطعی داد و با این تفصیلات به نظر نمی‌رسد در سال

k.talebifard@autoworld.ir

دست دوم هم قیمت کم کارکرد	قیمت بازار با گارانتی	نکات منفی	نکات مثبت	وزن	مصرف سوخت (ترکیبی)	شتاب صفر تا ۱۰۰	گیربکس	گشتاور (نیوتن)	قدرت (اسب بخار)	حجم موتور (سی سی)	مدل	محور محرک	قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران
تا ۱ میلیارد تومان													
مزد ۳ نسل ۲	۷۳۰	هندلینگ ضعیف	موتور قدرتمند	۱۲۴۲	۷.۸	۱۰.۵	۶ اتوماتیک	۱۹۴	۱۵۶	۲۰۰۰	سدان	جلو	سراتو ۲۰۰۰
مزد ۳ نسل ۲	۷۶۰	موتور ضعیف	ظاهر جذاب	.	.	۱۳	۴ اتوماتیک	۱۳۵	۱۰۴	۱۴۰۰	هاچ‌بک	جلو	هیوندای آی ۲۰ جدید
اسپورتیج ۲۰۱۵	۸۴۰	خدمات پس از فروش	ظاهر جذاب	۱۵۹۰	۸.۵	۹.۲	۶ اتوماتیک	۲۱۰	۱۵۶	۱۵۰۰ توربو	CUV	جلو	ریگان کوپا
اپتیما ۲۰۱۳	۹۸۰	هندلینگ ضعیف	ظاهر جذاب	۱۲۶۸	۷.۷	۱۰.۵	۶ اتوماتیک	۲۰۹	۱۷۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	کیا سراتو ۲۰۱۸
اپتیما ۲۰۱۴	۸۸۰	موتور ضعیف	هندلینگ عالی	۱۲۵۰	۷	۱۱.۵	CVT	۱۷۶	۱۴۰	۱۸۰۰	سدان	جلو	لنسر ۲۰۱۸
سراتو ۲۰۱۴	۸۶۰	بدون ایراد	ظاهر جذاب	۱۳۰۰	۷.۲	۱۲.۵	۶ اتوماتیک	۱۶۰	۱۲۶	۱۶۰۰	CUV	جلو	سنگ یانگ نیولی
سراتو ۲۰۱۴	۹۰۰	کیفیت رنگ	موتور قدرتمند	.	۸.۲	۹.۵	۵ اتوماتیک	۱۸۷	۱۴۷	۲۰۰۰	سدان	جلو	مزد ۳ تیپ ۴
ASX 2012	۷۷۰	موتور بسیار ضعیف	ظاهر جذاب	.	۶.۵	۱۰.۵	CVT	۱۵۸	۱۱۷	۱۶۰۰	CUV	جلو	نیسان جوک
آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵	موجود نیست	لوازم بدنی نایاب و گران	هندلینگ	.	۵.۶	۹.۵	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۱۰	۱۲۰۰ توربو	هاچ‌بک سه در	جلو	DS 3
سوناتا ۲۰۱۴	۹۸۰	هندلینگ ضعیف	موتور قدرتمند	۱۳۲۰	۷.۴	۹.۵	۶ اتوماتیک	۱۹۸	۱۶۳	۲۰۰۰	سدان	جلو	هیوندای الانترا ۲۰۱۸
اسپورتیج ۲۰۱۳	۸۱۰	بدون ایراد	ظاهر جذاب	۱۳۰۰	۷	۱۰	۶ اتوماتیک	۲۱۰	۱۴۷	۱۵۰۰ توربو	CUV	جلو	چری تیگو ۷
اسپورتیج ۲۰۱۲	۸۴۰	بدون ایراد	موتور قدرتمند	۱۲۸۰	۶.۷	۸.۲	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰ توربو	CUV	جلو	پژو ۲۰۰۸
مزد ۳ مدل ۹۱	موجود نیست	عرضه بسیار محدود	ظاهر جذاب	۱۰۹۰	۶.۵	۱۱	۴ اتوماتیک	۱۵۰	۱۱۵	۱۶۰۰	سدان	جلو	پژو ۳۰۱
اسپورتیج ۲۰۱۲	۹۸۰	تکنولوژی قدیمی	آفرود	۱۵۶۷	۹.۷	۱۲	۴ اتوماتیک	۲۲۷	۱۶۹	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	سوزوکی گرند ویتارا ۲۰۱۴
کیاسورتو ۲۰۱۳-۲۰۱۲	۱۰۰۰	بازار دست دوم	موتور قدرتمند	۱۳۷۲	۶.۵	۸.۵	CVT	۲۴۰	۱۸۸	۱۶۰۰ توربو	CUV	چهار چرخ	نیسان جوک اسپرت
پرادو ۲۰۰۷	۸۰۰	عرضه بسیار محدود	آفرود	۲۰۰۰	۹.۸	.	۶ اتوماتیک	۳۲۰	۲۱۴	۲۰۰۰ توربو	SUV	4WD	فوتون ساوانا
تا ۲ میلیارد تومان													
توسان ۲۰۱۲	۱۲۰۰	بازار دست دوم	توانایی آفرود	۱۶۸۰	۸.۵	.	۶ اتوماتیک	۱۹۷	۱۵۰	۲۰۰۰	CUV	4WD	سانگ یانگ نیو کوراندو
سوناتا هایبرید ۲۰۱۶	۱۲۰۰	بدون ایراد	مصرف بنزین بسیار کم	۱۳۹۸	۳.۳	۱۰.۶	CVT	۱۶۳	۱۲۱	ELCTRIC+ 1800	سدان	جلو	تویوتا پریوس
تویوتا آرا ۲۰۱۳	۱۴۰۰	موتور ضعیف	هندلینگ	۱۲۸۵	۸.۴	۹.۵	CVT	۱۹۷	۱۴۷	۲۰۰۰	CUV	چهار چرخ	میتسوبیشی ASX 2018
هیوندای آزر ۲۰۱۳	۱۷۰۰	بدون ایراد	آپشن‌های زیاد	۱۵۱۰	۸	۹.۲	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	سوناتا ۲۰۱۸
کیا کادنزا ۲۰۱۴	۱۷۵۰	بدون ایراد	ظاهر بسیار جذاب	.	۸	۹.۵	۶ اتوماتیک	۲۴۱	۱۸۵	۲۴۰۰	سدان	جلو	کیا اپتیما JF
لکسس ES250	۱۶۵۰	پیش‌راننده حساس	ظاهر بسیار جذاب	۱۴۴۵	۶.۲	۷.۸	۷ اتوماتیک	۲۶۰	۱۹۰	۱۶۰۰ توربو	سدان	جلو	رنو تلیسمان
هیوندای سانتافه	۱۷۵۰	موتور ضعیف	ظاهر جذاب	۱۵۹۸	۸.۸	۱۱.۵	۶ اتوماتیک	۱۹۷	۱۶۵	۲۰۰۰	CUV	4WD	هیوندای توسان TL
سانتافه ۲۰۱۶	۲۰۰۰	بدون ایراد	کیفیت ساخت	۱۵۰۰	۹.۳	۱۰.۴	۶ اتوماتیک	۲۳۷	۱۸۱	۲۴۰۰	CUV	چهار چرخ	کیا اسپورتیج ۲۰۱۸
تویوتا کمری هایبرید	۱۷۰۰	بدون ایراد	مصرف بنزین بسیار کم	۱۵۹۰	۵.۶	۸.۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric+ 2000	سدان	جلو	سوناتا هایبرید ۲۰۱۸
لکسس RX2010	۱۸۰۰	داخل کابین نازیبیا	هندلینگ عالی	۱۴۹۵	۹	۱۰.۵	CVT	۲۳۲	۱۷۰	۲۴۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	میتسوبیشی اولتندر ۲۰۱۸
لکسس NX300H	۱۹۰۰	بدون ایراد	بهترین در کلاس خود	۱۸۹۵	۳.۲	۸.۵	ECVT	۳۹۰	۲۷۶	ELC+ 2000	CROSS OVER	چهار چرخ	میتسوبیشی اولتندر هیبرید
BMW X3 2013	۱۹۸۰	موتور ضعیف	بازار دست دوم	۱۶۴۰	۱۱.۲	۱۱.۹	۶ اتوماتیک	۲۴۵	۱۸۵	۲۴۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	هیوندای سانتافه
BMW 320 2014	موجود نیست	دید ضعیف	ظاهر بسیار جذاب	۱۶۱۵	۵.۹	۱۰.۴	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰ توربو	هاچ‌بک بزرگ	جلو	DS 5 2017
BMW X3 2013	۲۰۰۰	تک‌دیفرانسیل	ظاهر بسیار جذاب	۱۵۲۵	۶.۷	۹.۵	۶ اتوماتیک	۲۴۰	۱۶۵	۱۶۰۰ توربو	CUV	جلو	DS 6 2017
BMW X3 2013	۲۰۸۰	شتاب کم	ظاهر جذاب	۱۴۰۰	۹	۱۱	CVT	۲۳۷	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸
bmw X3 2011	۲۱۰۰	بدون ایراد	ظاهر بسیار جذاب	۱۶۰۷	۸.۳	۹.۸	CVT	۲۳۳	۱۷۰	۲۵۰۰	CROSS OVER	چهار چرخ	رنو کولتوس ۲۰۱۸
تویوتا کمری هایبرید	۱۸۰۰	عرضه محدود	مصرف بنزین کم	۱۵۹۰	۵.۶	۸.۳	۶ اتوماتیک	۲۰۵	۱۹۳	Electric+ 2000	سدان	جلو	کیا اپتیما ۲۰۱۸ هیبرید
DS6	۲۰۰۰	قیمت غیر منطقی	ظاهر جذاب	.	.	۱۱.۵	CVT	۱۸۵	۱۱۵	۱۲۰۰ توربو	CROSS OVER	چهار چرخ جلو	تویوتا CHR 1200
DS6	۱۹۰۰	بدون ایراد	ظاهر جذاب	.	.	۱۱	ECVT	۱۶۳	۱۲۲	ELC+ 1800	CROSS OVER	چهار چرخ	تویوتا CHR 1800
BENZ E 200 2014	۲۲۵۰	بدون ایراد	کیفیت ساخت	.	۵.۹	۸	۷ اتوماتیک	۲۵۰	۱۸۰	۱۸۰۰ توربو	سدان	جلو	فولکس واگن پاسات

SUPER TOURING HIGH TECH SHPD DIESEL SPECIAL OIL

API CI-4 15W-40

بیشتر برانید

iranliquimoly
www.liqui-moly.ir

در گیر شدن چرخ دنده‌های متفاوت سبب ایجاد ضرب‌دنده‌های گوناگون (متناسب با تعداد دنده‌ها و قطر چرخ دنده) شده و گشتاور و دور بر اساس این ضرب‌دنده‌ها موتور به چرخ‌ها منتقل می‌شود. درگیری چرخ دنده‌ها در جعبه‌دنده‌های دستی کاربرد دارد البته در نمونه‌های اتوماتیک این نسبت دنده‌ها به وسیله درگیر شدن چرخ دنده‌های خوردشده، سیاره‌ای و قفسه‌نگهدارنده چرخ دنده‌رینگی ایجاد می‌شود اما در جعبه‌دنده‌های CVT خبری از چرخ دنده‌های خوردشده، سیاره‌ای و... نیست بلکه تکنولوژی و فرآیند نوینی در زیر پوسته این سیستم‌های انتقال قدرت قرار دارد.

CVT یا Continuously Variable Transmission به معنی سیستم انتقال قدرت متغیر است. نخستین CVT در سال ۱۹۸۶ به ثبت رسید. تکنولوژی این نوع گیربکس در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته است تا آنجا که امروزه چند کارخانه خودروسازی از جمله جنرال موتورز، آودی، هوندا و نیسان از این تکنولوژی در خودروهای جدید خود استفاده می‌کنند و تحقیقات گسترده‌ای را هم برای بهبود بازده این نوع گیربکس در دستور کار دارند. هنگامی که راننده در شرایط عادی اقدام به تعویض دنده می‌کند، درگیربکس موجب درگیر شدن دو چرخ دنده با اندازه‌ها و تعداد دنده‌های متفاوتی می‌شود.



جعبه دنده‌های CVT



تولد دوباره برند قدیمی نفت ایرانول در پالایشگاه آبادان

روغن موتورهای «الوند» پس از ۵ سال دوباره به بازار بازگشتند



روغن موتورهای «الوند» پس از ۵ سال به خط تولید پالایشگاه روغن سازی ایرانول در آبادان بازگشت. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» برند الوند یکی از قدیمی‌ترین روغن‌های موتوری کشور است که از ۵ سال قبل تولید آن در شرکت نفت ایرانول متوقف شده بود. «الوند» که بین راننده‌های قدیمی به عنوان نمادی از کیفیت شناخته می‌شود، سرانجام پس از ۵ سال توقف تولید در سال «تولید» پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها» به خط تولید پالایشگاه روغن سازی ایرانول در شهر آبادان آمد تا تنوع محصولات یکی از چهار پالایشگاه اصلی تولید روانکار در کشور را افزایش دهد. این اتفاق پس از حضور محمد زارع پور اشکذری به عنوان مدیر عامل شرکت ایرانول محقق شد. علاوه بر این در چند ماه گذشته شرکت نفت ایرانول تمرکز خود را بر تنوع محصولات و تکمیل سبد کالایی خود با تولید محصولات با تکنولوژی بالا گذاشته است و در همین راستا بر تولید محصولاتی مانند سوپرونیا، سوپر رویال، ریسینگ و... تاکید مضاعفی دارد. از سوی دیگر تیم مدیریتی ایرانول بر از سرگیری تولید محصولات قدیمی و محبوب بازار تمرکز ویژه‌ای دارد که از آن جمله می‌توان به تولد دوباره روغن موتور «الوند» در بازار ایران اشاره کرد. به گفته مدیران شرکت ایرانول، خط تولید این محصول در پالایشگاه نفت ایرانول در آبادان بهسازی، نوسازی و فعال شده است.



گفتنی است ارائه این محصول که نامی آشنا برای مصرف‌کنندگان است؛ در گذشته با استقبال بی نظیری از سوی دارندگان خودرو مواجه شده بود. شایان ذکر است پس از ۵ سال خطوط پرکنی چلیک ۲۰ لیتری «الوند» در پالایشگاه آبادان شروع به فعالیت کرده و قرار است فروش این محصول به صورت عرضه مستقیم در شهر آبادان انجام شود. این محصول شرکت نفت ایرانول در خودروهای دیزلی، بنزینی و همچنین صنایع حمل و نقل دریایی قابل استفاده است و با افزایش ظرفیت تولید این محصول در آینده‌ای نزدیک عرضه مستقیم «الوند» در استان‌های همجوار آغاز خواهد شد.

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

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

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

TITAN UNIVERSAL CH-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

مناسب برای خودروهای توربوشاژ

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

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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



خودرو را تا بیش از ۵۵ درصد عاری از هرگونه ویروس و باکتری کنند. این سیستم در حال حاضر در چند نسخه اولیه ساخته شده و در حال گذراندن استانداردهای لازم برای ورود به صنعت خودرو است. اما با نصب این سیستم در صنعت خودرو و حمل و نقل کشور می توان تا حد زیادی شاهد کاهش مبتلایان به این ویروس منحوس بود. در این زمینه حمایت های مدیران ارشد صنعت خودرو و نیز می تواند در تاثیر گذاری این سیستم و ورود آن به صنعت حمل و نقل بسیار موثر باشد.

سیستم تهویه مطبوع خودرو همواره به دلیل ماهیتی که دارد، ویروس و باکتری های بسیاری را در خود جای می دهد. با در نظر گرفتن شرایط فعلی که ویروس منحوس کرونا، صنعت حمل و نقل را در سراسر جهان با چالش جدی مواجه کرده، طراحی سیستمی که بتواند سر نشینان را در محیطی عاری از ویروس و باکتری قرار دهد، بسیار مهم است. اخیرا یک تیم دانشجویی موفق به ثبت اختراع این سیستم در کشور ایران شده است. این تیم متشکل از مهندسان خودرو است که با ارائه سیستمی نوین توانسته اند هوای ورودی به کابین

ثبت اختراع نوین در ایران



نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۵۰۷

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۵۰۸

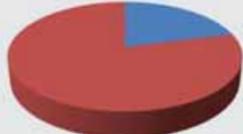
به نظر شما مناسب ترین راه حل برای افزایش ایمنی حمل و نقل جاده های کشور و کاهش آمار تصادف های سنگین کدام است؟

- ۱- ورود کامیون های وارداتی به کشور
- ۲- نوسازی کامیون های فرسوده
- ۳- سخت گیری بیش تر پلیس راهنمایی و رانندگی



گزینه ۱ ۳۱ درصد

گزینه ۲ ۱۹ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم یا سخت گیری بیش تر در زمینه استفاده از کلاه ایمنی توسط راکبان موتورسیکلت ها تا چه میزان می توان شاهد افزایش ایمنی و کاهش مرگ و میر آن ها در زمان تصادف بود؟

در پاسخ به این پرسش ۲۱ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۷۹ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

پیامک

SMS

تنفس بهتر

چرا در اغلب خودروهایی که موتور ۱۲ سوپاپ دارند، سوپاپ های هوای بیش تری طراحی می شود؟

۱۵۴۶*۹۳۶۶

« ابتدا باید گفت کمپانی های خودرو سازی دیگر مانند سابق خودروهایی با موتور ۱۲ سوپاپ تولید نمی کنند و سعی می کنند محصولات خود را به موتورهای ۱۶ سوپاپ مجهز کنند. هنگام کار کردن موتور مقدار هوای ورودی به داخل پیشرانه معمولاً کمتر از خروج دود از داخل سیلندر است که علت آن نیز اینرسی گاز است. مهندسان خودرو ساز با توجه به ضرورت پر شدن بهتر سیلندر از هوا، همواره سعی می کنند ورودی های آن را یا بیش تر از خروجی ها طراحی کنند یا حداقل کمتر از آن ها نباشد. لازم به ذکر است با توجه به استفاده از کمپرسر کنند ه های هوا و تکنولوژی سوپاپ بندی جدید، مشکل تنفس و تخلیه موتور حل شده است.

صدای غیر عادی از پدال

خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۱۳۹۵ دارم و مدتی است صدایی مشابه فش فش از کلاچ به گوش می رسد که در زمان رها کردن پدال کلاچ کمتر می شود؛ مشکل چیست؟ آیا دیسک و صفحه خودرو معیوب شده یا اشکال مربوط به پدال کلاچ است؟

رسولی-همدان

« همواره در بخش پرسش و پاسخ روزنامه «دنیای خودرو» گفته شده است که عیب یابی خودروها نیاز به بررسی عوامل زیادی دارد و از این رو عیب یابی خودرو از راه دور شاید چندان دقیق نباشد. با توجه به این که شما بیان کردید در زمان رها سازی پدال کلاچ این صدا کمتر می شود، علت را می توان خرابی بلبرینگ کلاچ عنوان کرد و این مشکل گاهی ممکن است مربوط به خشک کار کردن بلبرینگ ها نیز باشد. زیرا عملگر داین قطعه همواره با اصطکاک همراه بوده و ممکن است سبب گیر پاژ کردن گوی های بلبرینگ شود. بنابراین نیاز است که برای حل این مشکل بلبرینگ را تعویض کنید. هر چند که یکی از دلایل عمده خرابی این قطعه عدم تعویض صحیح دنده و به کرات کلاچ گرفتن غیر اصولی است. برای پیشگیری از سایر خرابی ها بهتر است به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه و این قطعه را بی تعلل تعویض کنید.

مصرف سوخت بالا

آیا درست است که می گویند سوراخ کردن اگرز مصرف سوخت را افزایش می دهد؟

علیزاده-کرج

« بله؛ مهندسان هنگام طراحی موتور برای خودرو سعی می کنند سیستم تخلیه دودی برای آن در نظر بگیرند تا خروج دود با کمترین میزان تاخیر همراه باشد. در واقع مسیر تخلیه دود طولی طراحی می شود که هیچ افت سرعتی برای تخلیه دود به وجود نیاید؛ زیرا این حالت سبب افت توان و افزایش مصرف سوخت می شود. زمانی که اگرز سوراخ می شود، دود به طور کامل از اگرز خارج نمی شود و مقداری از آن در مسیر تخلیه انباشته می شود. این عامل سبب بروز حالت ترافیک دود در داخل لوله اگرز شده و دود جمع شده در اگرز به داخل سیلندر بازمی گردد و سبب کاهش میزان اکسیژن و... می شود. در این زمان موتور خودرو با افت جدی توان مواجه می شود و همین عامل سبب شده است اغلب کمپانی ها از دو یا چند اگرز و سیستم هدرز برای تخلیه دود استفاده کنند.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه «دنیای خودرو» لطفا با شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۳۰۹۷۶۱ تماس بگیرید



سامورایی که همیشه آماده مقابله است

YZF-R1؛ جدال یاماها با دوکاتی!

نسبت تراکم ۱۳ به یک (که عدد فوق العاده ای است) توانسته حداکثر توان این پیشرانه را به ۲۰۰ اسب بخار قدرت در ۱۳ هزار آری ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن را به ۱۳۶ نیوتون متر در هشت هزار و ۷۹۰ آری ام برساند. البته آنچه گفته شد، تنها قدرتی است که از موتور و میل لنگ آن گرفته می شود.

قدرت و گشتاور منتقل شده به چرخ عقب به ترتیب ۱۸۸،۴ اسب بخار در ۱۲ هزار و ۷۲۰ آری ام و ۱۰۶،۶ نیوتون متر در هشت هزار و ۷۹۰ آری ام است. همچنین جالب است بدانید که سیستم پاشش سوخت انژکتوری MPI و سیستم مدیریت هوشمند جرقه زنی در ایجاد این قدرت بسیار موثر است.

گیربکس شش سرعته با ضرایب کوتاه این قدرت را به واسطه زنجیر با ساختار اورینگ به چرخ عقب منتقل می کند و سیستم کلاچ این اسپریت با یک، چند صفحه ای با مکانیزم هیدر و مکانیکی است. این ساختار به راکب YZF-R1 این امکان را می دهد تا تعویض دنده را سریع تر انجام دهد.

این اسپریت با یک با ساختار آلومینیومی سازه و توزیع وزن مناسب تنها ۲۰۶ کیلوگرم وزن دارد تا از حالت سکون به سرعت ۹۷ کیلومتر بر ساعت برسد و تنها ۵،۱ ثانیه زمان نیاز دارد تا به سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. برای افزایش ایمنی راکب، مهندسان یاماها در محور جلو از دو دیسک خنک شونده سوراخ دار به قطر ۳۲۰ میلی متر با کالیبر های شش پیستونه و در محور عقب تک دیسک خنک شونده سوراخ دار به قطر ۲۲۰ میلی متر با کالیبر تک پیستونه بهره گرفته اند.

این سیستم ترمز مسز مجهز به ABS است و با توجه به ساختار سیستم تعلیق، دو دامپر هیدرولیکی قابل تنظیم در محور جلو (سفرای کمی KVB) و ساختار مونوشوک با دامپر قابل تنظیم هیدرولیکی (سفرای کمی KYB) در محور عقب در نظر گرفته شده است. همچنین سباز تایرهای ۱۲۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در جلو و سباز تایرهای ۱۹۰/۵۵ با رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در عقب، سواری با کیفیت را ارائه می دهند. تایرهای این موتورسیکلت سفرای کمی بریجستون هستند. کمپانی یاماها YZF-R1 را با قیمت ۱۷ هزار و ۵۹۹ دلار به بازار عرضه کرده است.

یاماها در دنیای پر هیجان موتورسیکلت نامی آشنا و خوشنام است. این کمپانی به دلیل طراحی و تولید پیشرانه های قدرتمند بنزینی و موتورسیکلت های اسپریت جایگاه ویژه ای دارد. یاماها با طراحی و تولید مدل YZF-R1 در میان سایر اسپریت های توانسته سهم زیادی را از بازار این دسته از موتورسیکلت ها از آن خود کند. YZF-R1 نسبت به سایر رقبای جدی خود همانند دو کاتی پانگال از پیشرانه های با حجم موتور پایین بهره می برد. اما ویژگی های منحصر به فرد این درانه یاماها آن را به یکی از خاص ترین اسپریت های جهان بدل کرده است.

استایل بدنه YZF-R1 به لطف حجم های خاص روی بدنه تنومند به نظر می رسد و پروفیل این اسپریت با یک بادماغای که با انحنای خاصی طراحی شده، حجم خاص باک، اسپویلر های تیز عقب و زوایه بین گلگیر تا لاستیک عقب، حس اسپریت بودن را دوچندان می کند. اما چهره این اسپریت با یک بادو چراغ کرویی شکل در زیر LED های عمودی و در پیچه لوزی شکل در میان چراغ ها و در وسط دماغه، کاملاً تهاجمی و خشن به نظر می رسد.

در نمای عقب این اسپریت با یک، چراغ عمودی خطی مجهز به LED و اسپویلر های برجسته و تیز Z شکل به اسپریت بودن YZF-R1 می افزایند و نکته بسیار مهم در طراحی این اسپریت با یک، توجه و دقت ویژه مهندسان کمپانی یاماها به ایرودینامیک است. زیرا در جلوترین نقطه این اسپریت با یک در پیچه لوزی شکلی تعبیه شده تا هوا را به خوبی به پیشرانه هدایت کند و منجر به بهبود خنک کاری و عبور هوای ریدنه شود. فلاپ های متصل شده به بدنه و اسپویلر های Z شکل طرفین در عقب ضرب در گ و ایرودینامیک این اسپریت با یک را بهبود بخشیده است.

بنابراین این اسپریت با یک می تواند به راحتی حداکثر تا مرز ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد. در بخش فنی، YZF-R1 حرف های بسیاری برای گفتن دارد و پیشرانه این اسپریت با یک را یک موتور چهار سیلندر خطی ۹۹۸ سی سی تشکیل می دهد. این پیشرانه با دو میل سوپاپ و DOHC و طراحی چهار سوپاپ در هر سیلندر و مجموع ۱۶ سوپاپ در بخش فوقانی راندمان بالایی را ایجاد می کند. هر چند نباید فراموش کرد که عواملی همچون سوپاپ های تیتانیومی، نسبت قطر پیستون ۷۹ میلی متر در کورس پیستون ۵۰،۹ میلی متر و

تلگرام

Telegram

کاهش آلایندهای موتورسیکلت ها

آلایندهای ناشی از پیشرانه های احتراق داخلی این روزها به مهم ترین مساله صنایع خودرو و موتورسیکلت بدل شده است. بنابراین طرح های بسیاری برای کاهش آلایندهای پیشرانه های احتراق داخلی وجود دارد که مهم ترین آن ها، استفاده از کاتالیست های است که می تواند در کاهش آلایندهای هاموثر باشد. به عبارت دیگر استفاده از کاتالیست ها با توجه به عملکرد دشمن می تواند تا حد قابل توجهی از آلاینده های کاهد. حال در اینجا این سوال مطرح می شود که آیا استفاده از کاتالیست ها در موتورسیکلت ها می تواند منجر به کاهش آلایندهای این دسته از وسایل حمل و نقل شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

یکی از مهم ترین اقدامات برای کاهش آلودگی هوا مجهز کردن موتورسیکلت ها به کاتالیست است. در حقیقت موتورسیکلت ها یکی از عوامل آلوده کننده هوای کلانشهرها به خصوص تهران به شمار می روند. زیرا سیستم سوخت رسانی آن ها به دلیل احتراق ناقص و منسوخ بودنشان، آلودگی بسیار زیادی تولید می کند. هر چند که نسل انژکتوری موتورسیکلت ها روانه بازار شده، اما از میزان آلاینده های سوختی کاسته نشده است. بنابراین باید موتورسیکلت های انژکتوری را که با سیستم های به روز تجهیز شده اند، تولید کرد.

شهرابی

برخی موتورسیکلت های وارداتی مجهز به کاتالیست هستند در داخل کشور نیز شرکتی در حال آماده سازی زیرساخت برای تولید کاتالیست های موتورسیکلت است. اما قبل از تولید کاتالیست باید فرهنگ و قانون استفاده از آن در جامعه شکل بگیرد. هم اکنون بسیاری از خودروها بعد از دریافت معاینه فنی اقدام به باز کردن کاتالیست از روی خودرو می کنند تا قدرت خودرویشان افزایش یابد. اگر این حالت در موتورسیکلت ها نیز رخ دهد، ساخت و اجبار در استفاده از کاتالیست ها قطعاً بیفایده خواهد بود. زیرا در صد زیادی از آلودگی هوا تنها ناشی از منابع متحرک از جمله موتورسیکلت است. نصب این قطعه روی تمام موتورسیکلت ها امکان پذیر است.

رادفر

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۹۷۶۱

اشتباه در عیب یابی

خودرو بام و 525i دارم که چند روزی بود موس وسط خودروم برای کنترل برخی تنظیمات روی نمایشگر به درستی کار نمی کرد و با مراجعه به مرکز نصب سیستم های صوتی حرفه ای و آپشن های خودرو، تکنسین تشخیص داد که باید نمایشگر خودروم را تعویض کنم تا این مشکل رفع شود. حدود هفت میلیون هزینه این کار شد و مشکل هم برطرف نشد. پس از گذشت یک هفته از نصب این نمایشگر با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که این مشکل نرم افزاری بوده و موس باید مجدداً تعریف شود و نیازی به تعویض نمایشگر نبوده است.

۰۹۳۷*۶۰۷۲



نخستین خودروهای متقاضیان لوسیدایر (نسخه‌های دریم) از خط مونتاژ بیرون آمدند. نخستین لوسیدایر ۵۲۰، نسخه دریم خواهد بود و پس از آن شرکت محدودیت ۲۰ (از ۵۰۰) را افزایش داده است تا طیف EPA تا ۵۲۰ مایل (۸۳۷ کیلومتر) را جشن بگیرد. تمام نسخه‌های دریم ۵۰۰ به‌طور کامل رزرو شدند و در حال حاضر تعداد کل

رزروهای لوسیدایر بیش از ۱۲ هزار دستگاه است که برای شروع کافی است و به تدریج نسخه‌های دیگر معرفی می‌شود. آنچه در این میان جالب است این که نسخه لوسیدایر گرند تورینگ دارای ۱۱۲ کیلووات-ساعت باتری (و طیف وسیعی از ۵۱۶ مایل) است و در مقایسه با ۱۱۲ کیلووات-ساعت (و تا ۵۲۰ مایل) در مورد نسخه دریم، ما همچنان در تلاشیم بدانیم که آیا واقعا در ظرفیت باتری تفاوتی وجود دارد یا خیر.



عرضه لوسیدایر با باتری‌های قدرتمند

درخواست فعالان بازار باتری‌های یوپی‌اس از مسئولین:

واردات باتری‌های یوپی‌اس تسهیل شود

وی تقاضا دارد این نوع باتری‌ها بصورت قانونی و با حقوق گمرکی کمتری به کشور وارد شود و اظهار می‌کند: «واردات قانونی سبب می‌شود عوارض گمرکی به‌دولت پرداخت و همچنین میزان مصرف این باتری‌ها در ایران مشخص شود.»

به‌نظر می‌رسد تسهیل واردات قانونی باتری‌های یوپی‌اس سبب می‌شود تولیدکنندگان نیز برنامه بهتری برای تولید این باتری‌ها داشته باشند. در حال حاضر واردات به‌سمت قاچاق حرکت کرده و همین امر سبب شده است باتری وارداتی از کیفیت بالایی برخوردار نباشد و با قیمت بیش‌تری به‌دست مشتری برسد.

باشند» وی می‌گوید: «واردات باتری از مبادی قانونی با این که قیمت کارگر در چین گران‌تر از ایران است با توجه به این که بخش اصلی باتری یعنی سرب در داخل کشور تولید می‌شود، باز هم برای تاجر صرفه اقتصادی دارد. چرا که محصول ایرانی حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد محصول چینی گران‌تر تمام می‌شود.»

این فعال حوزه بازار باتری با بیان این که برخی شرکت‌ها به‌مدام اجحاف می‌کنند، اظهار می‌کند: «میزان گمرکی این کالا را بالا برده‌اند تا حاشیه سود بیش‌تری برای خودشان ایجاد کنند. حتی این کار سبب شده است قاچاق باتری‌های یوپی‌اس بیش‌تر شود.»

باتری‌های یوپی‌اس امروزه در حال تبدیل شدن به یک نیاز اساسی حتی در خانه‌ها هستند. بعد از قطعی‌های طولانی مدت برق، بسیاری به فکر خرید باتری‌های یوپی‌اس و نگهداری انرژی برای زمان قطعی برق افتادند. اما به گفته فعالان بازار باتری، قیمت باتری‌های یوپی‌اس در ایران گران یا توزیع آن نامناسب است. موردی که به اعتقاد این فعالان سبب اجحاف در حق مستتریان شده است. یکی از فعالان بازار در این خصوص به‌روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «کم‌لطفی برخی تولیدکننده‌ها سبب شده است باتری‌های یوپی‌اس داخلی قیمت بسیار بالاتری نسبت به قیمت‌های جهانی داشته

گزارش



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)
	۱۷,۳۰۰	۱۰,۵۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری باتوجه به‌زمان انتبارداری ۱۶ ماهه می‌باشد	VARIAN, ARMO, SABASCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOK, NONG, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEWVEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), 55 و 60	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)
	۱۷,۳۰۰	۱۰,۴۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولفیان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), 55 و 60	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	۱۳,۲۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت هستند اوربیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزنی ۱۵ ماهه و اوربیتال برنجیم ۲۷ ماهه و مایه محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاوراکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اورانوس، سیولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراژ ۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), 55 و 60	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)
	۱۸,۷۰۰	۱۱,۹۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	نیروگستران خراسان با برندهای VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), 55 و 60	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	پاسارگاد باتری (ایران)
	۱۸,۷۰۰	۱۱,۹۰۰	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک), 50L2 (قاب بزرگ), 55 و 60	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	



رشد ۱۱ درصدی تلفات تصادفات در پنج ماهه نخست امسال

ایستنا: سازمان پزشکی قانونی کشور ضمن اعلام رشد ۱۱ درصدی تلفات تصادفات در پنج ماهه نخست امسال، در عین حال از کاهش ۵۱ درصدی تلفات حوادث رانندگی در مرداد امسال خبر داد. اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان پزشکی قانونی کشور اعلام کرد: «مرداد امسال ۱۳۹۸ نفر که ۱۱۹۹ نفر مرد و ۲۷۹ نفر زن بودند، در تصادفات جان باختند، در حالی که آمار تلفات در مدت مشابه سال قبل ۱۴۷۲ نفر بود. در این ماه ۲۵ هزار و ۳۹۵ مصدوم تصادفات نیز به مراکز پزشکی قانونی مراجعه کردند که نسبت به سال قبل ۷۴ درصد افزایش یافته است.»

درصد کاهش یافته است. بر اساس این گزارش در پنج ماهه سال جاری ۷۰۳۲ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند، این آمار در مقایسه با مدت مشابه سال قبل که آمار تلفات ۶۳۳۱ نفر بود، ۱۱ درصد افزایش یافته است. در پنج ماهه امسال از کل تلفات تصادفات ۵۶۴۲ نفر مرد و ۱۳۹۰ نفر زن بودند. در این مدت استان های فارس با ۵۵۳، خراسان رضوی با ۴۷۱ و تهران با ۴۶۹ فوتی بیشترین و استان های ایلام با ۵۶، کهگیلویه و بویراحمد با ۹۰ و قم با ۹۸ فوتی کمترین آمار تلفات را داشته اند.



خبر News

آتش گرفتن خودرو در بزرگراه بسیج

مهر: سخنگوی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران از جان باختن یک تن در پی وقوع حادثه خودرویی در بزرگراه بسیج خبر داد. سیدجلال ملکی گفت: «ساعت ۵:۳۰ دقیقه بامداد روز شنبه، یک مورد حادثه خودرویی در مسیر شمال به جنوب بزرگراه بسیج، کمی پایین تر از ۲۰ متری افسر به سه سامانه ۱۲۵ سازمان

آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران اطلاع داده و بلافاصله پس از آن ایستگاه شماره ۲۴ به محل حادثه اعزام شد.» وی گفت: «آتش‌نشانیان در سه دقیقه به محل رسیده و مشاهده کردند یک دستگاه نیسان که بار ضایعات کارتن و مقوا داشته به دلایل نامشخصی واژگون و دچار حریق شده بود.» ملکی ادامه داد: «زمانی



دنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بی‌کیفیتی ۱۰ تا ۲۰ درصدی در بازار لوازم بدگی...
حاضر جواب: ای آقا... این اعداد و ارقام که اصلاً قابل ذکر نیست؛ آن هم برای ما که بی‌کیفیتی‌های ۷۰ و ۸۰ درصدی عادت داریم!

میرسلیم در بازدید طرح‌های توسعه‌ای ایران خودرو عنوان کرد: واردات خودروهای دست دوم باعث تاسف است.

حاضر جواب: ساختن خودروهای نو که مردم استفاده از دست‌دوم‌ها را به آنها ترجیح می‌دهند چطور؟!

رئیس شورای رقابت: هر روز می‌گویند به دلیل ورود شورای رقابت خودروسازان زبان کرده‌اند اما قیمت منصفانه قیمت کارخانه است و قیمت بازار منصفانه نیست.

حاضر جواب: تجربه نشان داده حرف راست را باید از دو قشر شنید؛ یکی بچه‌ها و دیگری مسئولان در آخرین روزهای سر کار بودن شان!

تصادف خودرو و ۲۰۶ با گله، ۳۰ گوسفند را تلف کرد.

حاضر جواب: حالا با این حساب، صاحب خودرو بیشتر ضرر کرد یا صاحب گله؟!

شرط عجیب برای وانت‌های سایپا که بدون قرعه‌کشی هم فروش نمی‌رود.

حاضر جواب: خلاصه که برای خرید خودرو یا باید به شروط عجیب تن داد یا به قرعه‌کشی! حالت نسومی هم فعلاً وجود ندارد!

وزیر صنعت: واردات خودرو بعد از عادی شدن شرایط ارزی کشور.

حاضر جواب: که به زبان مردم کوچه و بازار می‌شود همان زمان آمدن کمبزه و خیاری که در ضرب‌المثل‌ها به آن اشاره شده است!

نگاهی به هزینه‌های سرویس و نگهداری بسیار بالای بوگاتی شیرون اسپرت.
حاضر جواب: این طور خبرها را منتشر می‌کنند که من و شما بعد از عوض کردن روغن خودرو خود، اینقدر غرغر نکنیم چه هزینه کالنی برداختیم!

رژیم لاغری خودروسازان آمریکایی به دلیل ادامه بحران تراشه...
حاضر جواب: عضو چند تا کانال لاغری

مسما بشوند، می‌توانند هم به رژیم‌های تراشه‌زایی دست پیدا کنند هم به دوره‌های پاکسازی تراشه!

رئیس شورای رقابت: افزایش عرضه، تنها راه برون‌رفت از مشکلات بازار خودرو است.

حاضر جواب: با افزایش عرضه، قیمت‌ها کاهش پیدا کند شما مسئولیتش را قبول می‌کنید؟!

رقابت بدون واردات بی‌معناست.

حاضر جواب: شاید بی‌معنا باشد ولی در عوض برای بعضی‌ها خیلی پرخاصیت است!

قیمت‌گذاری دستوری؛ بی‌احترامی به مصرف‌کننده و تولیدکننده است.

حاضر جواب: که البته باید تا ریال آخر این بی‌احترامی را هم برداخت کنیم!

رئیس‌سازمان ملی استاندارد: خودروهای وارداتی باید از استانداردهای ۸۵ گانه برخوردار باشند.

حاضر جواب: و گرنه باید پروند گوشه کلاس یک لنگه پا بایستند یا فردا با والدینشان بیایند کارخانه!

پدیده وانت‌گردی و معضلات آن

کاسبی همراه با چاشنی مردم‌آزاری!

همه مناطق حضور فعالی دارند و حتی گاهی اوقات صدای بلند گوی دی‌باسه وانت‌بار هم‌زمان شنیده می‌شود، بدون اینکه مختصر بر خوردی با آنها شود.

وقتی هیچ‌ارگانی پاسخگو نیست!
این در حالی است که چون این گونه کسب و کارها تابع زمان و مکان مشخصی نیستند، هر زمان که بخواهند شروع به کار می‌کنند و هر وقت که دل‌شان خواست، تعطیل می‌کنند. اما مناسفانه رسیدگی به اعتراض شهروندان درباره مزاحمت‌های صوتی و تخلف‌های خودروهای دوره‌گرد، به این راحتی‌ها ممکن نیست؛ زیرا پس از اینکه شهروندان شکایت خود را اعلام می‌کنند، راننده وانت و مردم شاک می‌باید در محل بمانند تا موضوع به مسئولان شهری مربوطه برای حضور در محل و برخورد با فرد متخلف گزارش داده شود! و چون این اتفاق نمی‌افتد، عملاً برخورد و ساماندهی این کار ممکن نیست. شهروندان معترض با نهاد‌های مختلفی (از جمله شهرداری) این معضل را در میان گذاشته‌اند تا شاید به این مشکل رسیدگی شود، اما تنها جوابی که شنیده‌اند، این بوده که رسیدگی به این مشکل در حیطه وظایف شهرداری نیست یا اگر موضوع ثبت شده، تاکنون به درخواست‌شان رسیدگی نشده است. چند سال پیش شهرداری بعضی شهرها در بخش ستاد رف سدمعبر با همکاری پلیس راهور طرحی را به اجرا گذاشتند و براساس آن قرار شد وانت‌های دوره‌گرد ساماندهی شوند. این طرح مدتی در برخی شهرها مانند کرکچ اجرا شد و تعدادی از وانتی‌ها به دلیل ایجاد آلودگی صوتی و مزاحمت برای شهروندان در محلات جمع‌آوری شدند، اما این طرح به همین جا ختم شد و معلوم نشد چرا ادامه پیدا نکرد. خیرنگار روزنامه «دنیای خودرو» هم برای پیگیری این موضوع با سامانه ۱۳۷ شهرداری تماس گرفت، اما مانند بسیاری از شهروندان هیچ جواب قانع‌کننده‌ای نگرفت. امید است تیم جدید مسئولان شهری به این دغدغه فراگیر شهروندان پاسخ‌دهی بدهند و به این معضل بسیار آزاردهنده به شکلی جدی رسیدگی کنند.



قانون چه می‌گوید؟
مطابق تبصره ۱ بند ۲ ماده ۵۵ و تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها، استفاده از معابر عمومی برای کسب ممنوع است. این ماده قانونی تصریح می‌کند: «فعالیت وانت‌بارهای دوره‌گرد در محله‌ها مطابق بارز سد معبر است.» در بند ۲ ماده ۵۵ اصلاحی قانون شهرداری آمده است: «سدمعبر عمومی و اشغال بیادروها و استفاده غیرمجاز از آنها، میدان‌ها، پارک‌ها و باغ‌های عمومی برای کسب و سکونت ممنوع است.» همچنین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ از برخورد با توقف وانت‌بارهای دوره‌گرد و دستفروشی در حاشیه بزرگراه‌ها و معابر خبر داده بود. سردار محمدحسین حمیدی گفت: «توقف وانت‌بارها و دستفروشان در حاشیه معابر و به خصوص بزرگراه‌ها، علاوه بر اختلال در ترافیک، از موارد موثر در ایجاد تصادفات است.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد: «پلیس با همکاری شهرداری تهران به دنبال پیش‌بینی و ایجاد مناطقی برای جانمایی و فعالیت این افراد و مشاغل است.» براساس قانون، نصب هر گونه بلندگو و وسایل صوتی غیرمجاز روی خودروها ممنوع است، وانت‌بارها از صبح زود تا شب در

زدن حقوق عمومی می‌شوند. البته شهرداری و مأموران آن مکلف به رسیدگی و جلوگیری از انسداده معبر و رفع سدمعبر هستند ولی گویانیروهای سدمعبر شهرداری نظارت چندانی به فعالیت بارکش‌های سیار ندارند. این خودروها که تقریباً در تمام محلات شهرهای بزرگ فعال هستند، از صبح تا احوالی عصر در کوچه‌ها و معابر فرعی چرخ می‌خورند و با پخش مکرر جملات ضبط‌شده از بلندگوها، طلب مشتری می‌کنند و از وسایل دست‌دوم گرفته تا فلازات اوراق شده و مستعمل را جمع‌آوری می‌کنند. گویانجام این تکلیف قانونی همواره با مشکلات زیادی روبه‌رو بوده است و ماهر روز شاهد درگیری میان مأموران شهرداری و افراد متخلف هستیم، چرا که به نظر می‌رسد با ضمانت‌اجرائی کافی برای برخورد با این معضل در قانون موجود نیست یا اینکه متولیان امور از برخورد قانونی به دلایلی بیهیض می‌کنند. وانت‌بارهای دستفروش سال‌هاست به‌عنوان یک شغل مزاحم در زندگی شهری حضور دارند. حالا آنها نه تنها با سدمعبر در کوچه‌ها و خیابان‌ها و ایجاد آلودگی صوتی در محله‌ها، اسباب اعتراض شهروندان را فراهم کرده‌اند بلکه شفاف نبودن شیوه نظارت به نوع فعالیت آنها برای مردم در دسر ساز شده است.



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از معضلات و اثرات منفی گسترش شهرنشینی، افزایش مهاجرت به شهرها، رشد جمعیت شهرنشین و پدیده حاشیه‌نشینی در جوار کلانشهرهاست. پدیده‌ای که در آن عده‌ای به امید گذران زندگی و کسب و کار بهتر راهی شهرهای بزرگ می‌شوند. اما از آنجا که مشکلات امراض معاش مردم در زندگی شهری بیشتر است و شرایط اشتغال مناسب در واحدهای تولیدی، صنعتی و خدماتی برای همگان وجود ندارد، بسیاری از حاشیه‌نشینیان به مشاغل کاذب روی آورند.

مشاغل کاذب مانند دستفروشی و دوره‌گردی که گاهی با وسایل مختلفی از جمله بلندگو و وانت‌بارها صورت می‌گیرد و در بسیاری موارد با ایجاد مشکلاتی نظیر سدمعبر، ایجاد ترافیک، آلودگی صوتی و همچنین محدود کردن چهره شهر و حتی درگیری فیزیکی، اعتراض و گلايه‌مندی شهروندان را به دنبال داشته است. در این میان حضور خودروهای دوره‌گرد را می‌توان سرآمد مشاغل کاذبی دانست که بدون در نظر گرفتن حقوق اجتماعی شهروندان مشکلات عدیده‌ای را برای ساکنان شهرها به وجود می‌آورند. مشاغل کاذب مدت‌هاست به خاطر فقدان نظارت کافی و رعایت نشدن اصول فرهنگی، اجتماعی، حقوقی و زیست‌شهری از سوی عاملان آن مشکلات فراوانی برای آرامش شهروندان داشته و موجبات ناراضی عمومی را فراهم کرده‌اند.

مزاحم‌های سیارا
هر روز افراد بسیاری با استفاده نامتعارف از معابر سبب بر هم

جدول شماره ۱۳۴۷ Cross Word

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۳۴۶

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
و	ن	ا	ل	ت	س	ت	و	ر	ن	و	و	و	و	و
ی	ی	و	ج	و	م	و	ت	و	و	و	و	و	و	و
ک	ا	ن	ر	و	ا	ن	ر	و	و	و	و	و	و	و
ی	ا	و	ن	ا	ی	ش	ا	ت	و	ن	ا	ی	و	و
ل	و	م	و	ی	ل	ا	ت	و	م	و	ی	ل	و	و
و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا
ک	ر	ا	ک	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه
ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا
ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا
ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا
ا	س	ا	د	ا	س	ا	د	ا	س	ا	د	ا	س	ا
ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و
ک	ر	و	ل	ا	ک	ر	و	ل	ا	ک	ر	و	ل	ا
ا	ل	ا	ر	و	ن	ا	س	ا	ت	ا	ر	و	ن	ا
ا	د	ن	ر	و	ن	ا	س	ا	ت	ا	ر	و	ن	ا

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۳۴۶

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
و	ن	ا	ل	ت	س	ت	و	ر	ن	و	و	و	و	و
ی	ی	و	ج	و	م	و	ت	و	و	و	و	و	و	و
ک	ا	ن	ر	و	ا	ن	ر	و	و	و	و	و	و	و
ی	ا	و	ن	ا	ی	ش	ا	ت	و	ن	ا	ی	و	و
ل	و	م	و	ی	ل	ا	ت	و	م	و	ی	ل	و	و
و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا
ک	ر	ا	ک	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه	ل	ه
ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا
ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا	ن	س	ا
ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا	ز	ر	ا
ا	س	ا	د	ا	س	ا	د	ا	س	ا	د	ا	س	ا
ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و	ی	ا	و
ک	ر	و	ل	ا	ک	ر	و	ل	ا	ک	ر	و	ل	ا
ا	ل	ا	ر	و	ن	ا	س	ا	ت	ا	ر	و	ن	ا
ا	د	ن	ر	و	ن	ا	س	ا	ت	ا	ر	و	ن	ا

