

وزیر صنعت، معدن و تجارت در پاسخ به «دنیای خودرو»:

دولت از سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت لاستیک حمایت می کند

دکتر سیدرضا فاطمی امین: در حال حاضر تنها گروه صنعتی بارز در این عرصه مشغول فعالیت است و توان تامین ۳۰ درصد تایرهای باری- اتوبوسی مورد نیاز کشور را دارد. بر همین اساس...
۱۳ صفحه

نسل جدید موتورهای ایران خودرو در راه است
کراس اوور ایکو با موتور EF7+ توربو می آید
پروژه تطبیق موتور سه استوانه با پلت فرم محصول K125 نیز در حال اجراست...
۴ صفحه

«شل» تولید روغن پایه گروه یک را متوقف می کند
اصلی ترین محصول پالایشگاه های ایرانی در بازار جهانی بی ارزش می شود
۱۱ صفحه

موضع گیری های منفی دولتمردان در قبال «طرح مجلس» و «قرعه کشی ها» موجب شد:
تشدید بلا تکلیفی در بازار خودرو
مردم همچنان کیفیت خودروهای تولید شده در دهه های گذشته را از تولیدات فعلی بالاتر...
۳،۲ صفحات

مدیر عامل «اروم کیان باتری» در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

عرضه اینترنتی باتری با چاشنی گران فروشی

۱۲ صفحه

- ۲ فروش برقی های فولکس دو برابر شد
- ۱۲ لکسوس ES300H: زور و ژاپنی در قلب اروپا!
- ۲ اختلاف نظر در مورد مرجع قیمت گذار خودرو در بورس
- ۸ مقایسه لکسوس IS کانور تیبل با هیوندای جنسیس کوپه کار کرده
- ۱۱ توقف فعالیت پالایشگاه روغن پایه گروه یک «شل» سنگاپور تا جولای ۲۰۲۲

استارت Start
محمدعلی دیانتی زاده
عضو شورای سردبیری

حذف قرعه کشی ها با دستور، چاره ساز نیست

بیش از دو هفته است که مخالفت وزیر صمت با روش قرعه کشی برای فروش خودرو، محل بحث کارشناسان و فعالان این حوزه قرار گرفته است...
۲ صفحه

تیتراهای امروز
Titles

رفت و برگشت شاخص کل بورس
بورس دوباره به رنگ سرخ درآمد
۵ صفحه

جولیتا؛ پر فروش ترین محصول آلفارومئو در جهان
۷ صفحه

۱۷۰ هزار خودرو ناقص در انبار خودروسازان
۴ صفحه

بازی بزرگان در بازار خودروهای تجاری اروپا
۹ صفحه

اروپا بزرگ ترین بازار خودروهای الکتریکی
سبقت از غول ها
۶ صفحه

حرکت مطمئن، توقف ایمن

شرکت نفت بهران
تولیدکننده انواع سیالات انتقال نیروی اتوماتیک



www.behranoil.co



سفرش نوارهای رنگی روی بدنه، سیستم صوتی مکینتاش، کالیبرهای ترمز قرمز رنگ و رینگهای فوریج شده BBS قیمت را به ۱۵۵ هزار دلار می‌رسانند. جی‌تی‌ها حتی طبق استاندارد دهای سوپر اسپرت‌ها هم طی این سال‌ها کارکرد بسیار کمی داشته‌اند. هر چند شاید بتوان هم‌اکنون در بازار تعداد اندکی از این خودروها را با کارکردی بین ۱۶ تا ۴۰ هزار کیلومتر را با قیمتی در حدود ۲۳۰ هزار دلار پیدا کرد اما اکثر آن‌ها توسط سرمایه‌گذاران بدون استفاده نگهداری شده‌اند و تقریباً هیچ کارکردی ندارند.

«نسب اول فورد جی‌تی که بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۶ تولید می‌شد، به خودرو کلاسیک مدرن تبدیل شده است. این خودرو که برای اولین بار در قالب کانسیتی به نام GT40 در نمایشگاه دیترویت ۲۰۰۲ رونمایی شد، یک سوپراسپرت سوپرشارژ فوق‌العاده جذاب با طراحی رترو بود. سپس فورد با تولید ۴۵۰۰ دستگاه از آن موافقت کرد و یک بار دیگر فراری را به چالش کشید. تولید GT در تابستان سال ۲۰۰۴ آغاز شد و فورد قیمت پایه ۱۴۰ هزار دلاری را برای آن در نظر گرفت. هر چند بسیاری از خریداران با

**ارزش نسل اول
«فورد GT» به دو برابر
قیمت اولیه رسید**



موضع گیری‌های منفی دولتمردان در قبال «طرح مجلس» و «قرعه کشی‌ها» موجب شد:

تشدید بلا تکلیفی در بازار خودرو

مردم همچنان کیفیت خودروهای تولید شده در دهه‌های گذشته را از تولیدات فعلی بالاتر می‌دانند

برخی کارشناسان معتقدند تنها راه چاره تعیین تکلیف قیمت گذاری محصولات خودرو سازان، کشف قیمت در بورس است. آیا ظرفیت عرضه خودرو در بازار سرمایه وجود دارد؟

در هیچ کجای دنیا تجربه عرضه خودرو در بازار سرمایه وجود ندارد. این کار سلیقه‌ای است و می‌تواند در کنار تمام آزمون و خطاهای گذشته به اجرا گذاشته شود تا مسئولان ببینند چه نتیجه‌ای حاصل می‌شود.

قیمت گذاری محصولات خودرو سازان از سوی دولت موجب شد این صنعت دچار زیان غیر قابل جبرانی شود. این در حالی است که در صنایع بالادستی کم‌وبیش در سال‌های گذشته شاهد بودیم قیمت محصولات آنان بر اساس نرخ فوب خلیج فارس یا کشف در بورس تعیین شده است. چرا در خصوص محصولات خودرو سازان به این رویه عمل نمی‌شود؟

قیمت گذاری خودروهای داخلی همواره منشأ بحث‌ها و کشمکش‌های سیاسی بوده است. اگر چه فرمول‌های قیمت گذاری و روش‌های مختلف از سوی نهادهای دولتی متعدد - از سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان گرفته تا شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار که هر یک در برهه‌هایی از زمان مسئولیت تعیین قیمت را بر عهده داشتند - امتحان شده است. اما التهاب و امواج گرانی روزافزون بازار خودرو گواه آن است که هنوز نتایج مطلوبی از هیچ یک از روش‌های قیمت گذاری مشاهده نشده است.

زنجیره تامین قطعات خطوط تولید در تامین مواد اولیه خود با توجه فروش‌های سیدی و کمبود نقدینگی طی چند سال اخیر دچار معضلاتی شده‌اند. برای جلوگیری از کاهش تولید این کارخانه‌ها و ایجاد تعادل در عرضه مواد اولیه تولید چه پیشنهادی دارید؟

برخی کارشناسان معتقدند؛ بزرگ‌ترین مشکل قیمت گذاری فعلی خودرو که همواره مسئولان امر را در این کار دچار چالش می‌کند، اعداد و



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

آمارهای «گذشته‌نگر» است. اما تورم سنگینی که طی سه سال گذشته در فضای اقتصادی کشور تجربه شد، نشان داد که این روش عمل‌کارایی ندارد. در سال ۹۷ نرخ تورم ۲۷ درصد بود و در سال ۹۸ به بیش از ۴۱ درصد رسید.

پس با بررسی اطلاعات تورم سال گذشته نیز که بالای ۳۶ درصد بوده است، می‌توان با یک عدد منطقی پیش‌بینی کرد که تا پایان سال ۱۴۰۰ نرخ تورم به چه درصدی خواهد رسید. اما قیمتی که امروز برای خودرو تعیین می‌شود، تا پایان سال ثابت خواهد ماند. محمد فرح آبادی، فعال و کارشناس اقتصادی در این خصوص معتقد است: «شوربختانه داریم سرنار از سر گذاریم؛ تورم نشان دهنده بخش واقعی اقتصاد است؛ از یک طرف رشد اقتصاد ایران در یک دهه منفی است و از آن طرف می‌گوییم می‌خواهیم بورس را بالا ببریم. این غیرممکن است. به جای آنکه این همه پول را به عده‌ای بدهیم، باید پول را به جیب صنعت و اقتصاد بریزیم. متناسبانه انبساط کارها را می‌کنیم تا شرکت‌ها سود آور شوند و سهامدار ضرر نکنند. جلوی ورود خودرو را می‌گیریم تا تعداد خودرو سازان داخلی در بازار رقابتی دوام نیابند. این خودرو سازان چند هزار میلیارد دیگر باید زیان تولید کنند تا تعیین تکلیف شوند؟» وی در ادامه گفت: «فعالیت در بازار بورس تهران کار همه نیست. عده‌ای که زرتنگ هستند، انتفاع می‌برند و انواع و اقسام رانت‌ها و انرژی‌های مجانی را در اختیار شرکت‌ها می‌گذارند تا سهامداران آن‌ها خوشحال شود.»

**حذف قرعه کشی‌ها با
دستور، چاره‌ساز نیست**

بیش از دو هفته است که مخالفت وزیر صمت با روش قرعه کشی برای فروش خودرو، محل بحث کارشناسان و فعالان این حوزه قرار گرفته است. این در حالی است که وزیر صمت در ابراز این مخالفت از قید «شخصاً» استفاده کرده و گفته بود: «شخصاً با قرعه کشی خودرو مخالف هستم و در برنامه جدید برای مدیریت بازار خودرو به این موضوع به صورت کارشناسی پرداخته‌ایم.» وی همچنین از طراحی در حال تدوین برای مدیریت بازار خودرو خبر داده و اعلام کرده بود: «در باره برنامه مصوب در این زمینه در دو هفته آینده صحبت خواهیم کرد.» حال با گذشت بیش از دو هفته از این صحبت‌ها که در روز دهم مهرماه مطرح شده بود، وزیر صمت از حذف قرعه کشی خودرو در سال ۱۴۰۱ خبر داده و در خصوص برنامه‌های پیش روی بازار خودرو نیز گفته است: «امسال با افزایش تولید ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو، تولید این محصول به یک میلیون دستگاه خواهد رسید. ضمن این که سال آینده یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید می‌شود. به این ترتیب بحث قرعه کشی خودرو نیز حذف خواهد شد. ضمن این که خودرو سازان مشکلات عدیده‌ای دارند که ما باید برای حل آن کمک کنیم.» از سوی دیگر، رییس شورای رقابت نیز تاکید کرده است که خودرو سازان همچنان مکلف به برگزاری قرعه کشی برای فروش خودرو با محدودیت‌های تعیین شده برای ثبت نام کنندگان هستند و هنوز به منظور توزیع فرصت برابر برای خرید خودرو از کارخانه به قیمت‌های مصوب و کوتاه کردن دست دلالان، روش بهتری یافت نشده است. واقعیت این است که بساط قرعه کشی را با دستور نمی‌توان جمع کرد و ناچار باید از راه حل جایگزین آن سخن گفت.

آری، قرعه کشی اگر نه با دستور، با افزایش میزان تولید و عرضه متناسب با حجم تقاضای بازار قابل حذف است، چنان‌که پیش از این نیز در خصوص برخی محصولات گروه خودرو سازی سایپا این مهم تجربه شده است. وقتی تعداد متقاضیان خرید یک محصول با میزان عرضه آن در یک نوبت فروش برابر یا حتی کمتر هستند (چنان‌که پیش از این در خصوص محصولات همچون وانت پراید، خودرو کوئیک آرو و وانت‌های زامیاد رقم خورده است)، دیگر قرعه کشی معنا نخواهد داشت. پس در این خصوص راه حل پنهان و ناگفته‌ای وجود ندارد و راهکار همانا افزایش تولید و عرضه است که از یک سو در گرو تسریع پروژه‌های داخلی سازی و تامین مالی زنجیره تامین و از سوی دیگر در گرو اصلاح نظام قیمت گذاری است.



فهرست اسامی اعضای انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

انجمن تولید کنندگان لنت ترمز و کلاچ بمنظور ساماندهی فرآیند تولید لنت ترمز و کلاچ کشور، حفظ توازن و فراهم کردن امکان بهره‌برداری بیشتر از سرمایه گذاری، تولید و همچنین استفاده و انتقال تجربیات علمی و عملی دست اندرکاران و به هنگام نمودن آن برای نیل به اهداف قانونی توسعه ایجاد شده است. یکی از مهمترین دغدغه‌های مصرف کنندگان ایرانی اطمینان از سطح استاندارد و کیفیت محصولات می‌باشد لذا این انجمن، بنا بر وظیفه ذاتی خود و در جهت ارتقای سرمایه ایرانی و تبیین اقتصاد مقاومتی، اقدام به تنظیم فهرستی از اعضای این انجمن نموده که بصورت جدول ذیل در اختیار شما مخاطبان عزیز قرار داده است.

modern lands	قطعه‌سازان مدرن تندیس	۰۳۵-۰۴۰
FARA LENT	فارا لنت کومش	۰۲۳۳۳۶۵۲۳۳۶
KIA LENT	کیا لنت البرز نور	۰۹۱۲۳۹۸۰۲۸۴
PARIS LENT	لنت پارس	۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴
LENTE	لنت ترمز شاهین	۰۲۱-۳۳۹۰۹۰۱
VITURE	لنت هوشمند پارس آسیا	۰۳۸۳۲۶۲۴۴۳
لنت ترمز ایران		۰۲۱-۴۴۹۰۵۵۰۴-۶
لنت پارسیان پیشرو		۰۲۱-۴۴۷۰۹۷۷۲
لنت ترمزهای کوپر کاشان		۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴
لنت ترمز همتا		۰۱۱-۴۴۶۶۶۵۶۱
ماشین لنت تهران		۰۲۳۳۱۲۷
تولیدی بازرگانی لنت هیبرید		۰۲۴۳۳۳۱۰۱۷
اروین صنعت چاوش کهباید		۰۸۸۳۳۵۴۴۰۹۶

پاسارگاد لنت البرز		۰۲۱-۳۵۰۴۳
ترمز ماشین		۰۲۱-۳۳۹۰۴۵۰۹
تولیدی کلاچ لنت		۰۲۳۳۳۶۵۲۰۴۸
جهان ترمز کاشان		۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹
جهان لنت ایرانیان		۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹
خودرو لنت کاسپین		۰۲۴-۸۸۷۷۳۶۰۹
دیسکی لنت ایران		۰۲۱-۲۲۹۱۵۱۵۹
رازمهر خرم‌آباد		۰۳۰-۶۶۳۳۴۲۶۵۲۵
روبین صنعت نوین		۰۲۱-۴۶۸۹۲۶۴۷-۹
صنایع گورت اصفهان		۰۳۱۳۵۷۲۱۵۱۵
صنایع کلاچ سپاهان		۰۳۱-۳۵۷۲۲۹۳۹
شرکت مهندسیین جید		۰۳۱۵۸۳۸۱۴۰۳
گسترش قطعات خودرو کاسپین		۰۲۱-۸۸۷۷۳۶۰۹

آرتالنت البرز (شروین حبیبزاده)	shain	۰۲۶-۴۴۳۲۷۵۸۷
آت هشترو سهند		۰۹۱۴۱۰۲۸۸۱۵
آسیا لنت		۰۲۱-۸۸۶۵۰۰۷۱-۲
آذر لنت خوی		۰۴۴۳۶۵۲۳۴۸۱
آراد مکث کومش		۰۲۳۳۳۶۵۳۷۳۵-۶
آلباژ کاران		۰۲۱-۵۶۷۱۵۲۴۷-۸
اتحاد لنت پیشرو صنعت		۰۸۶۴۵۲۵۰۲۲۶-۸
برین ساز		۰۸۶-۳۴۱۳۲۶۳۷-۴۰
پیشرو لنت زنجان		۰۲۴۳۵۵۸۲۱۵۰-۴
پارسیان قطعه سپهر		۰۲۱-۶۶۳۸۳۳۱۱-۲۲
پارسیان ترمز		۰۲۱-۸۸۳۴۷۶۴۴
تعاونی تولید گستر راسپینا		۰۲۴۳۲۲۲۱۱۶۸

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان شهید قندی، پلاک ۲۶، طبقه سوم واحد ۷، تلفن: ۸۸۷۵۴۴۴۹-۸۸۷۵۴۴۵۰

ارتقای تولید کالای ایرانی یک اتفاق بزرگ است که باید برای آن عزم و اراده جمعی داشت. در این راستا از کلیه تولید کنندگان لنت ترمز و کلاچ خودرو در صورت تمایل به عضویت در این انجمن، به منظور آگاهی از شرایط لازم ما در ارتباط باشند.



جدیدترین تصاویر شاسی بلند برقی سوبارو «سولترا»



با تیزر جدید از کراس اوور تمام الکتریکی سوبارو سولترا می‌توانید نگاه دقیق‌تری به آن قبل از رونمایی رسمی بیندازید. در این تیزر، علاوه بر اینکه دوباره نمای کناری آن را می‌بینید، نماهایی از جلو و عقب خودرو آینده‌دار سوبارو را نیز مشاهده می‌کنید. در نمای عقب، دو اسویچر سققی مجزا و شکل زاویه‌دار چراغ‌های عقب دیده می‌شود. چراغ‌های جلو هم از چهار پروژکتور LED سود می‌برد. تصویر کابین هم قبلاً افشاشده و مجموعه نمایشگرهای دیجیتالی پشت آمپر با ارتفاع زیاد و دور از فرمان قرار گرفته‌اند و یک نمایشگر بزرگ اطلاعات و سرگرمی در قسمت میانی قرار گرفته و یک صفحه لمسی هم روی کنسول وجود

دارد. سوبارو سولترا با کراس اوور برقی توپوتا BZ4X برادر خوانده بوده و به جز تغییرات اندکی در جلو و عقب، از طراحی کاملاً یکسانی با آن بهره می‌برد. کابین این دو خودرو نیز کاملاً مشابه است. در مورد پیشرفته‌ترین اطلاعاتی منتشر نشده، سولترا از سیستم چهار چرخ محرک بهره‌مند خواهد بود که به معنی استفاده از دو موتور الکتریکی است که هر کدام روی یکی از محورها قرار می‌گیرند. جزئیات باتری و موتورها هنوز در دسترس نیست. سولترا به عنوان یک محصول ۲۰۲۲ اواخر سال آینده وارد بازار می‌شود. البته توپوتا قرار است پیش از پایان سال از BZ4X به‌طور کامل برده‌باری کند و اواسط سال ۲۰۲۲ آن را به فروش برساند.

توجه به هزینه‌های تحمیلی و همچنین قیمت تمام‌شده خودرو صرفاً بر اساس فرمول خود اقدام به قیمت‌گذاری خودرو می‌کند. خودروسازان همچنین نبود کیفیت در محصولات را به بحث تحریم‌ها گره زده‌اند و معتقدند در شرایط تحریمی تامین قطعات با کیفیت به‌ویژه قطعات های تک و وارداتی با چالش‌های مختلفی همراه است و آن‌ها مجبورند قطعات خود را از منابع درجه دو و سه تهیه کنند. اما استدلال‌های خودروسازان قابل پذیرش از سوی کارشناسان نیست و معتقدند مشکل صنعت خودرو کشور بحث حضور شورای رقابت در پروسه قیمت‌گذاری و همچنین تحریم‌ها نیست.

به نظر شما چرا قیمت تمام‌شده محصولات خودروسازان ایرانی در مقایسه با هم‌تا بان خارجی خود تفاوت بسیاری دارد؟

یکی از عمده‌ترین دلایلی که بارها از سوی رسانه‌ها مختلف مطرح و پیگیری شده است، متناسب نبودن تعداد نیروی کار شاغل در شرکت‌های خودروساز با میزان تولید این شرکت‌هاست. یکی دیگر از چالش‌هایی که خودروسازان با آن روبرو هستند، نداشتن یک استراتژی برای توسعه است. به‌نظر من خودروسازان به دلیل نبود استراتژی مشخص در بخش توسعه‌ای خود به نوعی سردرگم هستند و نمی‌دانند باید در چه مسیری به حرکت خود ادامه دهند. مزیت داشتن استراتژی برای توسعه این است که هم شاخص‌های مهم و محل تامین مالی تعیین خواهند شد، هم ماموریت صنایع در وضعیت و میزان تولید مشخص می‌شود. بنگاه‌های ما نمی‌توانند خودرو با کیفیت و با قیمت مناسب تولید کنند، مگر این که تیراژ تولید را بالا ببرند.

به نظر شما تصویب طرح ساماندهی بازار خودرو می‌تواند از التهابات بازار خودرو کشور بکاهد؟

موضع‌گیری‌های منفی دولتمردان در قبال این طرح و نیز قرعه‌کشی‌های خودروسازان، بلا تکلیفی در بازار خودرو را تشدید کرد. بسیاری از تحلیل‌گران پیش‌بینی می‌کردند با روشن شدن تصمیم قوه مقننه، بازار خودرو تا حدود زیادی از این بلا تکلیفی خارج می‌شود. اما تکلیف بازار دست‌کم تا پایان سال جاری روشن نخواهد شد. باید منتظر ماند و دید بازار خودرو در چه زمانی چشم‌اندازی بدون ابهام و قابل پیش‌بینی خواهد یافت.

متأسفانه دولت قیمت مواد خام و حامل‌های انرژی را برای صنایعی که سودآور هستند و کالای ارزی دارند، واقعی نمی‌کند. چون مخالفت‌های زیادی با این طرح می‌شود. دلیل ندارد شرکتی که ۶۰ درصد سود ویژه دارد، نرخ بهره تسهیلاتش ۱۲ درصد باشد. چرا اقتصاد را نابود می‌کنیم تا سهامداران برخی شرکت‌ها منتفع شوند؟ آن هم در حالی که عده زیادی از مردم در بورس از هستی مالی خود ساقط شده‌اند.

مدیران خودروسازی‌ها از زبان انباشته چنددهه‌هاز میلیاردی صحبت می‌کنند و مصرف‌کنندگان نیز از کیفیت و قیمت محصولات آنان ناراضی هستند. آیا می‌توان با نرخ محصولات تولیدی کارخانه‌های داخلی، خودرو با کیفیت‌تر خارجی خرید؟

قطعا در خارج از مرزهای کشور، خودروهای صفر کیلومتری در سگمنت خودروهای داخلی وجود دارند که با قیمت پایین‌تر می‌تواند به دست مصرف‌کننده برسند و دلیل آن نیز قیمت تمام‌شده کمتر و هزینه پایین‌تر تولید است. به‌نظر من، اگر خودروسازان بنایی بر افزایش چشمگیر و ملموس کیفیت و ایمنی محصولات خود ندارند، نباید نرخ خودرو در سبید این بنگاه‌ها هر چند وقت یک‌بار، فراتر از افزایش هزینه‌های معمول، رشد کند. زیرا ارزش افزوده‌ای که بر اساس سطح فناوری، کیفیت و ایمنی تعیین می‌شود، همانی است که در گذشته بوده، مصرف‌کنندگان معتقدند سطح فناوری، کیفیت و ایمنی خودروها به هیچ عنوان با نرخ اعلامی شرکت‌های خودروساز متناسب نیست. در همین حین، خودروسازان نیز تاکید دارند در حال حاضر نه تنها از تولید و فروش محصولات خود سودی برداشت نمی‌کنند که در تولید محصولات پر تیراژ زیان نیز می‌کنند.

به نظر نمی‌رسد استقرار نظامات کیفی و اجرای پروژه‌های بهبود کیفیت در خودروسازی‌های داخلی نتایج قابل توجهی برای مردم داشته است. زیرا مردم همچنان کیفیت برخی خودروهای تولیدشده در دهه‌های گذشته از تولیدات فعلی بالاتر می‌دانند. مدیران اجرایی و کارشناسان صنعت خودرو دلیل عدم حرکت جدی این بنگاه‌ها به سمت کیفی‌سازی محصولات خودروسازان را چه عواملی می‌دانند؟

خودروسازان مهم‌ترین عامل در این زمینه را حضور نهادی مانند شورای رقابت در فرآیند قیمت‌گذاری خودرو و عنوان می‌کنند که بدون





مدیران خودرو



X33S
AT SPORT



ARRIZOS T

X33S
AT SPORT

موتور ۲۰۰۰ سی سی / گیربکس ۵ دنده اتوماتیک
گرمکن 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 T

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 BOSCH ESP (TCS, HAC, EBA) و ABS+EBD



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۵۱

official.mvm
www.mvmco.ir

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.



بر قسمت عقب، متوجه می‌شویم بر خلاف آگزوز دو گانه عظیم DBX معمولی، نمونه‌های اولیه از مایشی از ۴ خروجی آگزوز سود می‌برند. تغییر خاص دیگری در این قسمت دیده نمی‌شود. در نمای جانبی هم تغییری صورت نگرفته است. این‌ها باعث می‌شوند که از استتار کامل بدنه متعجب شویم. البته شایعاتی از بهره‌گیری از موتور ۱۲ سیلندر ۷ شکل شنیده می‌شود اما احتمال می‌دهیم از موتور V8 توریو ارتقا یافته در این خودرو استفاده شود. هر چند هنوز نمی‌توان باطمینان در این باره نظر داد.

قرار است آستون‌مارتین اعضای جدیدی به خانواده بلندقد DBX اضافه کند که شامل یک نسخه پر فورمنس هم خواهد بود. این SUV داغ‌تر که احتمالا DBXS نام دارد، با لباس استتاری شکار شده هر چند کلیات آن قابل تشخیص است. در قسمت پایین سپر، ورودی‌های هوای بزرگ‌تر از نسخه معمولی را مشاهده می‌کنید. در پیچه‌های هوا تا اطراف محفظه‌های مه‌شکن‌ها امتداد یافته‌اند، یعنی موتور نیاز بیشتری به هوا و خنک‌کنندگی دارد. البته قبلا هم در نمونه‌های DBX تست‌شده در نور برگ‌ریز، مشابه آن را دیده بودیم. با تمرکز



عرضه «آستون‌مارتین DBX» در نسخه قوی‌تر

پیگیری یک موضوع Follow Up



روح‌الله ایزدخواه
عضو کمیسیون صنایع و معادن
مجلس شورای اسلامی

اختلاف نظر در مورد مرجع قیمت‌گذار خودرو در بورس

کنار گذاشتن قرعه‌کشی برای فروش خودرو و جایگزینی عرضه در بورس با دیگر مطرح شده است، البته بسیاری نیز با آن مخالف هستند. در همین زمینه با روح‌الله ایزدخواه، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم.

وضعیت قرعه‌کشی خودرو به کجا رسید؟

تاکنون این شیوه جوابگو نبوده و تشکیل صف و التهابات قیمتی در بازار از آثار آن است، به طوری که از لحاظ روانی بازار خودرو را بر هم زده، البته احتمال فساد نیز در این فرآیند وجود دارد و نمی‌توان نسبت به سلامت اجرای فرآیند قرعه‌کشی اطمینان حاصل کرد.

در این زمینه مجلس چه اقدامی انجام خواهد داد؟

طرح مجلس، عرضه خودرو در بورس کالا است. چون در شرایط کنونی، عرضه از میزان تقاضا کمتر است، بر همین اساس به طور طبیعی مکانیزم‌های موجود جوابگو نخواهد بود. در این شیوه، قیمت پایه خودرو تعیین و محصول در بورس عرضه می‌شود. پس از آن، قیمت نهایی بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا مشخص خواهد شد، در نهایت بورس قیمتی را که خودرو فروخته می‌شود، تعیین خواهد کرد. هر کالایی در ابتدای ورود به بورس از یک قیمت پایه برخوردار است. قیمت پایه خودرو نیز بر اساس قیمت‌گذاری شورای رقابت نیست، بلکه بر اساس مکانیزم قیمت تمام‌شده (کاست پلاس)، خودرو به بورس وارد و پس از آن، میزان افزایش قیمت خودرو در بورس مشخص می‌شود.

این قیمت پایه توسط چه کسی تعیین خواهد شد؟

اینکه مرجع تعیین قیمت پایه، شورای رقابت باشد یا سازمان حمایت یا وزارت صمت، موضوع اختلاف در کمیسیون صنایع مجلس است. در این طرح، نرخ پایه بر اساس قیمت تمام‌شده محاسبه می‌شود. تعلق قیمت پایه به خودروساز بدین معناست که از محل تولید و فروش خودرو هزینه‌های تولید در قالب درصدی سود به خودروسازان بازگشته است.

عرضه خودرو در بورس کالا چه تفاوتی با شرایط فعلی دارد؟

تفاوت در این است که عرضه خودرو در بورس، بازار دو گانه و سوداگری ایجاد نمی‌کند.

نسل جدید موتورهای ایران خودرو در راه است

کراس اوور ایکو با موتور EFV+ توربو می‌آید

پروژه تطبیق موتور سه‌استوانه با پلت فرم محصول K125 نیز در حال اجراست



علیرضا جابینی

a.jabeti@autoworld.ir

مدیرعامل شرکت ایکو از اجرای پروژه تطبیق موتور سه‌استوانه با پلت فرم محصول کراس اوور ایران خودرو خبر داد. مهدی رجبعلی با بیان این که بر روی پلت فرم خودرو تارا، از موتورهایی که در حال ارتقا هستند، استفاده خواهد شد، گفت: «موتور توریو EFV پلاس نیز برای پلت فرم خودرو کراس اوور که از محصولات آتی ایران خودرو به شمار می‌رود، در نظر گرفته شده است. خانواده موتور سه‌استوانه نیز در حال تطبیق روی این پلت فرم است.»

تحقق اهداف نقشه راه توسعه موتورهای ایران خودرو در سه گام

رجبعلی با اشاره به نقشه راه توسعه موتورهای گروه صنعتی ایران خودرو، سه گام را در راستای تحقق اهداف این نقشه راه برشمرد و عنوان کرد: «گام اول، کاهش شمارگان موتورهای قدیمی است که از یک سال و نیم پیش آغاز شده و امسال نیز ادامه دارد. گام دوم، افزایش شمارگان در موتورهای به‌روزتری است که مصرف سوخت و آلایندگی کمتر و فناوری بالاتری دارند، در کنار آن موتورهای موجود توسعه داده شده است و به تبع آن، طرح XU7 پلاس تعریف شد که در مرحله تولید انبوه قرار دارد. در این موتور، بهبود مصرف سوخت و آلایندگی سطح آلایندگی را شاهد هستیم.» وی با اشاره به تعریف طرح موتور EF7 پلاس توسط ایران خودرو، تاکید کرد: «خانواده این موتور در حال ارتقا است و موتور اول و دوم آن تا پایان امسال به بهره‌برداری می‌رسد. تولید انبوه موتور سوم نیز به سال ۱۴۰۱ موکول می‌شود.» مدیرعامل شرکت ایکو، با بیان این که طرح TU5 پلاس بهره‌برداری و بر روی خودروهای گروه صنعتی ایران خودرو نصب شده است، این اقدام را در راستای گام‌های میان‌مدت ایران خودرو در حوزه ارتقای موتور دانست. وی با بیان این که گام سوم و بلندمدت ایران خودرو در حوزه موتور، جایگزینی نسل جدید خانواده موتور ایران خودرو است که سمبل

اصلی آن موتور سه‌استوانه است، اظهار کرد: «در این گام، ارتقای اصلی اتفاق خواهد افتاد و از نسل حاضر موتورهای عبور می‌کنیم و به نسل‌های جدیدی می‌رسیم که در حال توسعه هستند و جایگزین موتورهای حاضر خواهند شد.»

تنوع و توسعه در خانواده پیشرفته EFV

شرکت طراحی، تحقیق و تولید موتور ایران خودرو (ایکو) خانواده موتور EF7 را با استفاده از فناوری‌های روز و با هدف کاهش آلایندگی و مصرف سوخت ارتقا داده است. پیش از این، محمد نجات، مدیر طرح توسعه موتور خانواده EF7 در این باره گفته بود: «پروژه ارتقای موتور این خانواده، در دو نوع تنفس طبیعی و پرخوران (توربوشارژ) اجرا شده است.» وی هدف از توسعه نوع تنفس طبیعی EF7 پلاس را ارتقای سطح آلایندگی از بورو ۴ به بورو ۵ و کاهش مصرف سوخت به میزان یک لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش نسبت به موتور مبنای EF7 دانست و افزود: «ارتقای موتور ملی توریو نیز در دستور کار قرار دارد. بر این اساس، توان و گشتاور موتور دست کم ۱۰ درصد نسبت به موتور پرخوران جاری افزایش خواهد یافت و علاوه بر آن سطح آلایندگی این موتور به بورو ۵ خواهد رسید. نوع پرخوران نیز کاهش یک لیتری مصرف سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش نسبت به موتور مبنای TC7 را به دنبال خواهد داشت. استفاده از فناوری زمان بندی متغیر در پیچه‌ها در مسیر هوای ورودی و خروجی یا همان CVT نیز از دیگر فناوری‌های استفاده شده در این موتورها است. با

گام نخست ایران خودرو در حوزه موتور، کاهش شمارگان موتورهای قدیمی است که از یک سال و نیم پیش آغاز شده است و ادامه دارد. گام دوم، افزایش شمارگان در موتورهای به‌روزتری است که مصرف سوخت و آلایندگی کمتر و فناوری بالاتری دارند. گام سوم و بلندمدت هم جایگزینی نسل جدید خانواده موتور ایران خودرو است که سمبل اصلی آن موتور سه‌استوانه است



زاپاس Spare Tire

وزیر صمت وعده داد: سال آینده قرعه‌کشی خودرو حذف می‌شود



واقعیات اقتصاد ایران تعیین می‌شود که از یک تا دو هفته آینده نیز در مورد محصولات مختلف این روش را آغاز خواهیم کرد، البته برای محصولاتی که ممکن است کسری داشته باشیم به شکل عرضه‌های تلیقی این کسری را جبران خواهیم کرد.» وزیر صنعت، معدن و تجارت در خصوص برنامه‌های پیش رو بازار خودرو نیز گفت: «قصدم داریم در سال آینده

قطعات دیگر خودرو که داخل تولید می‌شوند، به دلار متصل است.» وی افزود: «حدود دو ماه است که در فولاد این روند را آغاز کردیم یعنی قیمت شمش که اکنون ۱۳ هزار تومان است اگر قرار بود همچنان وابسته به دلار باشد باید ۱۸ هزار تومان مبادله می‌شد.» وی ادامه داد: «به این ترتیب قیمت ورق، میلگرد و شمش

نگاه View



مهدی مطلب‌زاده

نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان

۱۷۰ هزار خودرو در پارکینگ خودروسازان دپو شده است

پرداخت مطالبات قطعه‌سازان به دنبال انباشت خودروهای ناقص در پارکینگ خودروسازان به ویژه طی سه، چهار هفته اخیر به شدت عقب افتاده است. بیش از ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار خودرو ناقص در پارکینگ خودروسازان دپو شده و از سوی دیگر میزان مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان نیز حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان است.

تامین فولاد کماکان از طریق بورس انجام می‌شود و شکستگی میان فولاد، قطعه‌ساز و بورس در این زمینه برقرار است. به‌رغم توافقات انجام شده با سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران مبنی بر پذیرش ال‌سی ۶ ماهه از قطعه‌سازان اما همچنان تا ۱۰ روز گذشته این موضوع عملیاتی نشده است. شرکت فولاد ال‌سی ۲ ماهه را پذیرفته اما شرکت ورق خودرو به عنوان تامین‌کننده فولاد، به‌رغم توافقات انجام شده در جلسه‌ای با حضور رئیس ایدرو این موضوع را نمی‌پذیرد. البته قطعه‌سازان مصر هستند ال‌سی ۶ ماهه از سوی آنها پذیرفته شود.



خودروسازان بخش اعظم فولاد مورد نیاز قطعه‌سازان را دریافت می‌کردند و در اختیار آنها قرار می‌دادند. اما اکنون قطعه‌سازان به طور مستقیم فولاد مورد نیاز خود را از طریق کانال بچین‌باب و بورس خریداری می‌کنند که این شیوه تامین نقدینگی را برای قطعه‌سازان دشوار کرده است. در صورت پذیرش ال‌سی شش ماهه، فولادی‌ها و خودروسازان نیز فولاد را طی ۶ ماهه در اختیار قطعه‌ساز قرار می‌دهند که این امر موجب رفع مشکلات این حوزه خواهد شد و در غیر این صورت با معضلات بسیار جدی‌تری مواجه خواهیم بود.

صنعت خودرو تنها بخش خصوصی است که توسط آمریکا و سایر کشورها مورد تحریم قرار گرفته است. در صورتی که طی سال‌های اخیر به طور مکرر درخواست صدور مجوز واردات بدون انتقال ارز برای تکمیل خودرو ناقص کف کارخانجات خودروسازی مطرح شد اما به آن ترتیب اثر داده نشد. اگر خودروهای ناقص تکمیل شوند و به بازار ورود کنند، تبعاً قیمت آزاد خودرو در بازار کاهش خواهد یافت و از میزان رانت کاسته می‌شود ضمن اینکه اشتغال نیروی کار هم حفظ خواهد شد. اما در مقابل، واردات خودرو کامل صرفاً به سود عده‌ای خاص است.

قرعه‌کشی خودرو را حذف کنیم، فاطمی‌امین تصریح کرد: «امسال با صد هزار دستگاه افزایش، تولید خودرو به میزان یک میلیون دستگاه خودرو رسید ضمن اینکه سال آینده یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید می‌شود، به این ترتیب بحث قرعه‌کشی خودرو نیز حذف خواهد شد. البته خودروسازان مشکلات دیده‌ای دارند که باید برای حل آن کمک کنیم.»



«آکورا NSX» در نسخه تایپ اس رگورد خود را ارتقا داد

نسل دوم آکورا MSX از لحاظ تجاری موفقیتی نداشت زیرا فروش این سوپراسپرت زائنی طی پنج سال حضور در بازار هرگز مناسب نبود و به همین دلیل به زودی از خط تولید کنار خواهد رفت. امسا آکورا برای خداحفاظتی با سوپراسپرت خود به تازگی نسخه جدیدی به نام تایپ S را معرفی کرده است و حالا می توانیم بر فرور منس آن را بررسی کنیم زیرا NSX تایپ S اقدام به تایم زنی در پیست کرده است.

این خودرو با رانندگی ریکی تیلور، قهرمان مسابقات IMSA در پیست خیابانی لانت بیج در کالیفرنیا تایم زنی کرد و به سریع ترین خودرو تولیدی

این پیست تبدیل شد. تایپ S در یک دقیقه و ۲۲.۷ ثانیه یک دور این پیست را طی کرده که حدود سه ثانیه از تایم NSX معمولی در همین پیست سریع تر است. در سال ۲۰۱۹ نسخه معمولی NSX در پیست لانت بیج زمان یک دقیقه و ۲۵.۶ ثانیه را ثبت کرد.

این تفاوت قابل توجه نشان می دهد که NSX تایپ S صاف از اعتبار نام تایپ S استفاده نکرده و بر فرور منس قابل توجهی را ارائه می کند. قیمت این نسخه در آمریکا از ۱۶۹,۵۰۰ دلار آغاز می شود که در صورت سفارش یکجک سبک وزن به ۱۸۲,۵۰۰ دلار افزایش پیدا می کند.

رفت و برگشت شاخص کل

بورس دوباره به رنگ سرخ درآمد

شاخص کل بورس روز گذشته، در حالی که طی ساعات ابتدایی معاملات توانست با روند صعودی به رقم یک میلیون و ۴۴۵ هزار واحد برسد اما در ساعات میانی و پایانی معاملات دوباره سیر نزولی به خود گرفت و در نهایت نماگر اصلی بازار سهام با ۱,۳۹۸ واحد کاهش در رقم یک میلیون و ۴۳۶ هزار واحد ایستاد.

شاخص کل با معیار هم وزن نیز ۳۸۶۸ واحد کاهش یافت و رقم ۳۹۸ هزار و ۳۰۲ واحد را ثبت کرد. معامله گران بورسی ۵۷۶ هزار معامله به ارزش ۴۳ هزار و ۶۷۱ میلیارد ریال انجام دادند. در آن سوی بازار سرمایه شاخص فرابورس هم ۱۴۲ واحد کاهش یافت و در رقم ۲۰ هزار و ۴۱۳ واحد ایستاد. معامله گران این بازار ۳۸۱ هزار معامله به ارزش ۲۳ هزار و ۸۵۲ میلیارد ریال انجام دادند.

گزارش Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۱,۷۰۴	-۳.۶۲	▼
سایپا	۱,۶۱۰	-۲.۹۵	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۱۸۳	-۴.۰۴	▼
مهندسی نصیر ماشین	۲۵,۸۵۰	۳.۴۴	▲
گروه بهمن	۱,۷۴۵	-۰.۳۳	▼
پارس خودرو	۱,۰۶۴	-۲.۳۹	▼
فنر سازی زر	۱۵,۳۹۰	-۴.۱۱	▼
ایران خودرو دیزل	۶,۸۹۹	-۱.۹۷	▼
رادیا تورا ایران	۱۹,۶۹۰	-۳.۸۶	▼
زامیاد	۶۰,۸۰۰	-۳.۸	▼
رینگ سازی مشهد	۳۳,۵۳۰	-۲.۰۲	▼
ایرکا پارت صنعت	۵,۳۳۰	۴.۰۲	▲
نیرو محرکه	۳,۳۷۷	-۳.۴۳	▼
موتورسازان تراکتور سازی ایران	۱۴,۹۴۰	-۳.۸	▼
آهنگری تراکتور سازی ایران	۸,۱۱۰	-۲.۵۲	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲۰,۸۷	-۳.۹۶	▼
سایپا آذین	۲,۸۳۸	-۴.۲۵	▼
چرخشگر	۱۰,۵۹۰	-۴.۶۸	▼
صنایع ریخته گری ایران	۴,۰۵۷	-۰.۳۶	▼
محورسازان ایران خودرو	۷,۹۱۰	-۲.۹۴	▼
سازه پویش	۷۴,۰۷۰	-۴.۲۹	▼
الکترونیک خودرو و شرق	۱۳,۵۳۰	-۳.۴۳	▼
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۱۲,۷۰۰	-۲.۴۶	▼
سرمایه گذاری رنا	۳,۸۹۱	-۴.۲۱	▼
کمک فنر اندامین	۱۷,۵۷۰	۴.۹۶	▲
کرمان خودرو	۲,۳۳۷	-۱.۷۷	▼
فنر سازی خاور	۷,۱۸۰	-۳.۴۹	▼
سایپا دیزل	۳,۲۱۶	-۱.۹۲	▼
لنت ترمز ایران	۱۰,۹۴۰	-	-
تولید محور خودرو	۳,۱۴۸	-۴.۶۶	▼
بهمن دیزل	۵۳,۲۲۵	-۰.۵۹	▼
لیزینگ ایرانیان	۴,۶۸۴	۵	▲
لیزینگ رایان سایپا	۲,۵۳۶	۱.۲۴	▲
لیزینگ ایران	۲,۱۶۴	-	-
لیزینگ خودرو غدیر	۱۴,۴۰۰	۱.۴۸	▲
لیزینگ پارسیان	۴,۳۳۹	-۴.۷۲	▼
لیزینگ آریا دانا	۱۷,۶۵۵	-۱.۷۷	▼
لیزینگ ایران و شرق	۵,۲۰۰	-۳.۵۸	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۵,۳۰۰	-۳.۴۶	▼
واسپاری ملت	۶,۸۰۰	۴.۷۸	▲
لیزینگ کارآفرین	۴,۲۱۰	-۴.۴۹	▼
بهمن لیزینگ	۶,۵۱۱	-۱.۴۲	▼
لیزینگ رازی	۲۴,۹۰۰	۳.۱۳	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۳,۴۹۷	-۲.۹۲	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۴,۳۶۴	-۳.۰۷	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۳,۷۹۰	-۸.۵۵	▼
آسیا سیرارس	۱۵,۹۵۰	-۳.۴۳	▼
توکا ریل	۱۳,۵۵۹	-۴.۳۸	▼
حمل و نقل توکا	۱۴,۶۲۰	-۱.۸۱	▼
ریل پرداز سیر	۳,۳۷۶	-۴.۴۲	▼
بنیان دیزل	۱۴۸,۹۴۹	-	-

مقایسه VS

«دوب آهن اصفهان» در مقابل «شاگانگ»؛ فولادساز چینی

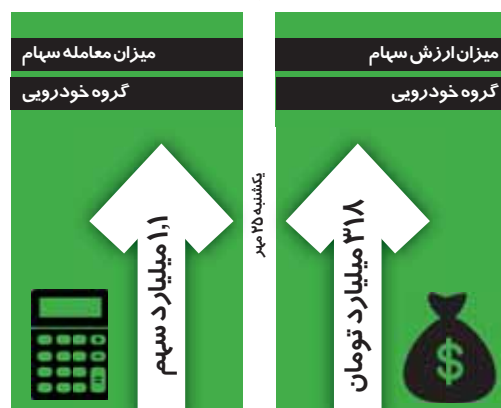
«دوب آهن اصفهان» که با نماد «دوب» در بورس تهران حضور دارد، نخستین و یکی بزرگ ترین تولیدکننده فولاد در ایران است. همچنین دوب آهن اصفهان، بزرگ ترین شرکت فولاد در ایران از لحاظ تنوع محصولات به ششم می رود که با ظرفیت ۳.۶ میلیون تن محصول پایانی، انواع مقاطع فولادی ساختمانی و صنعتی را که مورد استفاده قطعه سازی نیز است، تولید می کند. در سال ۱۳۴۴ بنا بر موافقت نامه ای که میان ایران و شوروی بسته شد، روس ها متعهد شدند در ازای صادرات گاز ایران به شوروی، «ماشین سازی اراک» و «دوب آهن اصفهان» را احداث کنند. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته به ۳۹۳ تومان رسید. در مقام مقایسه، شرکت چینی «شاگانگ» (Shagang Group) قرار دارد که یکی از بزرگ ترین تولیدکنندگان فولاد در چین و جهان است. این شرکت در سال ۲۰۰۸ میلادی، بزرگ ترین شرکت در بخش خصوصی چین بود. ارزش هر سهم این شرکت، دیروز به ۷ یوان چین (حدود ۳۰ هزار تومان) رسید.

۳۹۳
تومان
قیمت هر سهم

۷ یوان معادل

۳۰,۰۰۰
تومان
قیمت هر سهم

امار معاملات TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز شنبه ۲۴ مهر بالغ بر ۲۹۸ میلیارد تومان و ۹۹۰ میلیون سهم شد.

کدال نگار

- «تولید تجهیزات سنگین هیکو» در خصوص قرارداد های مهم این شرکت به مبلغ ۱۲۰۰ میلیارد تومان شفاف سازی کرد.
- «شرکت توسعه قوای محرکه تیوان» زیرمجموعه گروه بهمن در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹، ۷۱۴ میلیون تومان زیان خالص شناسایی کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن، ۳۸۷.۹ درصد رشد داشته است.
- از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه، جمع درآمد های مربوط به فروش و ارائه خدمات «ماشین سازی اراک» برابر با ۸۹۵.۵ میلیارد تومان است.

شرکت توکاریل (سهامی عام)
TukaRail Holding Corporation

نمودار تکنیکالی توکاریل نشان دهنده آن است که نماد «توریل» بعد از لمس قله قیمتی خود در دی ماه سال ۱۳۹۹ در قیمت ۳۰۰ تومان، یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده است. اما در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد در صف فروش قرار دارد.



۱۱۹.۶
میلیارد تومان

۵۴.۳%
افزایش درآمد

بیمه میهن (سهامی عام)



تراز مثبت

افزایش درآمد

درآمد از محل فروش حق بیمه

رشد درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه، «بیمه اتکالی امین» مبلغ ۱۸۰.۲ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۶۰۶ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته. البته نماد «تکام» در این مدت تراز مثبت ۱۱۹.۶ میلیارد تومان را ثبت کرده است.

«سایپا شیشه» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۱۳ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است. درآمد نماد «کسپا» در این دوره نسبت به ماه قبل ۵۴.۳ درصد رشد و نسبت به میانگین ماه های قبل ۱۹.۷۳ درصد افزایش داشته است.

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه، «بیمه میهن» مبلغ ۲۶۳.۷ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۱۵۷.۲ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، از سوی دیگر نماد «میهن» در این دوره تراز مثبت ۱۰۶.۵ میلیارد تومان را ثبت کرده است.

در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۱۰۴.۱ میلیارد تومان داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، درآمد نماد «خچرخش» در این دوره نسبت به ماه قبل ۲۵۹.۷۹ درصد با افزایش روبه رو شده است.



دارند. هنگامی که SL نباشد، هر فرصتی برای داوطلبان استفاده از خوردشید در یک کوبه جدید به گزینهای داغ تبدیل می شود. بنابراین رقیبانی مانند بنتلی برای فروش مدل GTC قبل از اینکه مشتریان با مدل جدیدی روبه رو شوند، چندروزی فرصت خواهند داشت. تصاویر درز پیدا کرده از مراکز که قرار است مراسم رونمایی را انجام دهند، به خوبی نشان دهنده این است که مرسدس قصد دارد به جای تمرکز روی جنبه های لوکس محصول جدیدش، روی قابلیت های اسپرت متمرکز باشد.

ظاهراً قرار است بنتلی GTC به مدت هشت روز دیگر خواستنی باقی بماند؛ چرا که مرسدس اعلام کرده از کوبه بدون سقف AMG به جای ۲۰ اکتبر، در تاریخ ۱۲۸ اکتبر رونمایی خواهد شد. غیر از همین یک جمله از اشتونگارت خبر دیگری در مورد علت عقب انداختن رونمایی منتشر نشده است؛ اما با توجه به تأخیر اندک بعدی به نظر می رسد تغییر خاصی روی خودرو اعمال شود. اما بخش مثبت این خبر این بوده که این تأخیر خبر خوبی برای نمایندگی هایی خواهد بود که سعی در فروش سایر لوکس های بدون سقف



تأخیر در رونمایی مرسدس بنز AMG کلاس SL

به سیستم های کمکی راننده در هنگام باران اعتماد نکنید



اتحادیه خودروسازان ایالات متحده «AAA» تحقیقاتی در مورد آپشن های ایمنی انجام داده تا فعالیت آن ها را در باران سنگین بررسی کند. این موسسه با بخش تحقیقات خودرو کلوب ماشین سواری کالیفرنیا جنوبی شرایط باران را شبیه سازی کرده و تمام عوامل محیطی احتمالی که ممکن است در مسیر قرار داشته باشند را پیش بینی کرده است. در واقع این محیط به نحوی بوده که بتوان گفت سخت ترین شرایط در نظر گرفته شده است تا در بدترین انواع باران نیز موثر بودن آپشن هایی همچون ترمز اضطراری، خروج از خطوط و نقطه کور بررسی شود. در مجموع تست سیستم ترمز اضطراری خودکار نشان داد که در سرعت ۴۰ کیلومتر بر ساعت شرایط سخت سبب ۱۷ درصد خطا و در واقع تصادف با مانع در ۱۷ درصد مواقع می شود. در عین حال با افزایش سرعت تا ۵۶ کیلومتر بر ساعت «۳۵ مایل بر ساعت» احتمال برخورد با مانع تا ۳۳ درصد افزایش پیدا کرد. در مورد سیستم کمکی مانند بین خطوط شرایط بسیار بدتر است و این تست ها نشان دادند که در چنین شرایطی در ۶۹ درصد موارد این سیستم اجازه می دهد خودرو از خطوط خارج شود.

دنیل ریکاردو پشت فرمان خودرو نسکار شورولت



مسابقات نسکار و فرمولان در موارد بسیار ناچیزی مشابه هستند؛ اما گرندپری آتی فرمولان که قرار است در ایالات متحده برگزار شود، فرصت خوبی است برای مقایسه این دو مسابقه. تیم مک لارن طی توییتی اعلام کرده که راننده اصلی آن ها یعنی دنیل ریکاردو پشت فرمان خودرو دیل از نهارد قرار خواهد گرفت که خودرو شورولت مونت کارلو را در پیست های ایالات متحده کنترل می کرد. شاید برای شما این سوال پیش آمده باشد که چنین نظمی چگونه به وجود آمده است؟ اما پاسخ آنقدرها که فکر می کنید عجیب نیست. همان طور که مشخص است، راننده های فرمولان در بین طرفداران نسکار شناخته شده هستند؛ به طوری که شماره ۳ مسابقه او در واقع الهام گرفته از شماره ۳ که راننده ایالات متحده است؛ اما این طور که به نظر می رسد در آینده زاک براون شرط بندی کرده بود که اگر در این فصل روی سکو برود، می تواند شورولت مونت کارلو از نهارت را که بخشی از مجموعه شخصی براون است براند. مطمئناً ریکاردو نه تنها روی سکو رسیده، بلکه نخستین پیروزی خود را با مک لارن در مونزا در ماه سپتامبر به دست آورد. بنابراین به نظر می رسد براون باید به شرط خود پایبند باشد.

اروپا بزرگ ترین بازار خودروهای الکتریکی

سبقت از غول ها



علی منصور

amansouri@gmail.com

این درست است که تسلا به عنوان نخستین تولیدکننده خودروهای تمام الکتریکی، شرکتی آمریکایی است؛ اما این طور که به نظر می رسد در آینده نزدیک ایالات متحده در زمینه فروش خودروهای برقی پیشتاز نخواهد بود.

شتاب قاره سبز

دست کم این چیزی است که پراکابل پاتی، مدیر عامل پیشین کمپانی باتری سازی ال جی به آن باور اندکی دارد. پاتی همچنین سابقه پنج سال همکاری نزدیک با فورد را در زمینه فناوری های هیبریدی دارد و پیش بینی کرده که تا سال ۲۰۲۵، ۵۰ درصد از خودروهایی که در بازار اروپا به فروش می رسند تمام الکتریکی خواهند بود. این در حالی است که آمار و ارقام جهانی نشان گر آن است که این رقم تا آن زمان به ۲۰ درصد خواهد رسید. نکته شگفتی آور این است که به نظر می رسد پاندمی کرونا شتاب تغییر به سمت خودروهای برقی را در اروپا افزایش داده و به جبران رسوایی دیزلی چند سال پیش کمک فراوانی کرده است. تا سال ۲۰۱۹ چین به لطف مشوق های جذاب دولتی و اقتصاد روبه رشد خود توانسته بود پیشتاز بازار خودروهای برقی باشد. اما در گزارشی که ماه ژوئن توسط موسسه تحقیقاتی «پوریسرج» منتشر شد، گفته شد که در سال ۲۰۲۰ اروپا از چین پیشی گرفته است.

فاکتورهای اروپایی

۱۰ درصد از سهم بازار این ناحیه به خودروهای برقی (اعم از برقی یا پلاگین هیبرید) مربوط می شود و این در حالی است که سهم این خودروها در بازار چین ۵۷ درصد و در آمریکا ۱۸ درصد است. حدود ۱۴ میلیون دستگاه از سه میلیون دستگاه خودرو برقی فروخته شده در

موانع آمریکایی

هر چند در ایالات متحده کشمکش و ناهماهنگی هایی جدی میان سیاستمداران برای تعیین فرجه ها و اقدامات بازدارنده مشابه وجود دارد. وقتی گوین نیوسام، فرماندار کالیفرنیا اعلام کرد که تا سال ۲۰۳۵ ممنوعیتی روی تولید و فروش خودروهای بنزین سوز اعمال خواهد شد، حتی آژانس محافظت از محیط زیست آمریکا اعلام کرد که این مصوبه نمی تواند وجهت قانونی داشته باشد. از سوی دیگر نمی توان از ایالت های لیبرال مانند تگزاس انتظار داشت که به این زودی ها پذیرای خودروهای برقی باشند. به باور بسیاری عشق و علاقه آمریکایی ها به موتورهای بنزین سوز به این زودی ها از بین نخواهد رفت.

مساله تراکم جمعیت

علاوه بر همه این ها اروپا از مزایای دیگری هم برخوردار است. خودروهای برقی کنونی در مناطق شلوغ و پرجمعیت که همچنین مسافت هایی نسبتاً کوتاه در آن ها طی می شوند بیشترین کارایی را دارند. در این گونه مناطق تعداد افرادی که به زیرساخت های شارژ احتیاج دارند آن قدر هست که سرمایه گذاری روی آن ها را توجیه کند.

به طور متوسط در هر کیلومتر مربع از اروپا ۳۴ نفر زندگی می کنند و این در حالی است که در آمریکا با این که تراکم جمعیت در شهر های بزرگ بسیار بالاست، در مناطق روستایی و خارج از شهر تراکم بسیار پایین است. آمریکایی ها برخلاف اروپایی ها به سفر های طولانی جاده ای علاقه دارند و اگر خودرو برقی تان چیزی غیر از تسلا باشد به راحتی نمی توانید به شبکه شارژ دسترسی پیدا کنید. به باور پراکابل پاتیل شارژ سریع می تواند مهم ترین عامل در تسریع فروش خودروهای برقی باشد. در حال حاضر مسافت قابل پیمایش نسبتاً پایین خودروهای برقی به عنوان مهم ترین عیب آن ها معرفی می شود؛ اما احداث ایستگاه های شارژ کافی و قابل اطمینانی که بتوان خودروها را به سرعت در آن ها شارژ کرد، می تواند جذابیت خودروهای برقی را برای خریداران افزایش دهد.

نوربالا

پاندمی کرونا شتاب تغییر به سمت خودروهای برقی را در اروپا افزایش داده و به جبران رسوایی دیزلی چند سال پیش کمک فراوانی کرده است. ۱۰ درصد از سهم بازار اروپا به خودروهای برقی مربوط می شود و این در حالی است که سهم این خودروها در بازار چین ۵۷ درصد و در آمریکا ۱۸ درصد است.

نسخه های باقی مانده از ساب بار دیگر تغییر مالکیت خواهد داد

است تا این خط خودرو سازی بیمار به فروش برسد. طبق گزارشات، وضعیت NEVS بحرانی نیست؛ زیرا آن ها برای طولانی مدت پول کافی در اختیار دارند؛ اما اورگراند باید به افزایش سرمایه برسد و فروش خودرو سازی می تواند تا یک میلیارد دلار برای آن ها درآمد داشته باشد. به نظر می رسد ارزش این رقم بسیار بالاست و توانسته اورگراند را وسوسه کند؛ اما تیلک گفت که چندین سرمایه گذار از قبل برای تملک آن علاقه نشان داده اند. این مدیر اجرایی ادامه داد که مذاکرات عمدتاً با شرکت هایی در ایالات متحده و اروپا صورت گرفته و با این حال اورگراند در حال بررسی منابع مالی و فروش مستقیم این شرکت است؛ بنابراین این احتمال وجود دارد که آن ها NEV را حفظ کنند.

شرکت چینی اورگراند چیزی حدود ۳۰۰ میلیارد دلار ضرر کرده و این شرکت در باز پرداخت وام های خود دچار مشکل شده است. برای جلوگیری از ورشکستگی، این شرکت قصد دارد بودجه ای را از طریق شعبة سوئدی خود به نام NEVS کسب کند که نام آن مخفف خودرو برقی سوئدی «National Electric Vehicle Sweden» است و در واقع از خاکسترهای باقیمانده از ساب به حساب می آید. با وجود این که در گذشته نیز شایعاتی مبنی بر احتمال فروش NEVS توسط اورگراند وجود داشت، اما مدیر عامل این کمپانی روز گذشته به صورت رسمی این خبر را منتقل کرد. استفان تیلک اعلام کرده که با شرکای صنعتی و سرمایه گذاران در حال مذاکره



خبر

News

فروش برقی های فولکس دو برابر شد

بر اساس برنامه ریزی های قبلی قرار بود که گروه فولکس واگن طی سه ماهه منتهی به سپتامبر (ماه جولای تا سپتامبر) تیراژ برقی های خود را به ۱۲۲ هزار و ۱۰۰ دستگاه برساند و این در حالی بود که ادعای اعلام شده برابر بود با دو برابر میزان به فروش رسیده در سال میلادی قبل؛ اگر تصور می کنید که فولکس در رسیدن به این هدف ناکام بوده، سخت در اشتباه هستید. کریستین دهلیم، مدیر فروش این مجموعه حین ارائه آمار گفت: «روند تهاجمی فروش برقی های ما با سرعت در حال پیشرفت است و به طور کاملاً مشخصی ما شماره یک فروش برقی ها در اروپا به حساب می آییم و در بازار ایالات متحده جایگاه دوم را کسب کرده ایم. تقاضای بالا



برای این محصولات سبب شده است ما به اهداف در نظر گرفته شده برای فروش یک میلیون محصول برقی از هر دو نوع پلاگین-هیبرید و تمام برقی دست پیدا کنیم»

در بازار چین نیز فروش با سرعت زیادی در حال پیشرفت است. در نیمه نخست سال جاری برنامه این برند فروش ۱۸ هزار و ۳۰۰ دستگاه بود؛ اما تنها در سه ماهه سوم تعداد ۲۸ هزار و ۹۰۰ دستگاه به مشتری چینی تحویل داده شد. در مجموع مشتریان چینی تا این زمان از ابتدای سال ۲۰۲۱ تعداد ۴۷ هزار دستگاه فولکس واگن برقی خریدند؛ بر اساس همین آمار چین سهم ۲۴ درصدی از کل فروش برقی های گروه فولکس واگن را به خود اختصاص داده است. دهلیم در ادامه توضیح داد: «همان طور که برنامه ریزی شده بود، ما در سه ماهه سوم افزایش چشمگیر تقاضای بازار برقی ها را در چین شاهد بودیم و در مسیر رسیدن به هدف خود برای تحویل ۸۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه از سری ID هستیم.» در مجموع این گروه ۲۹۳ هزار و ۱۰۰ دستگاه خودرو برقی را در سراسر جهان تا پایان ماه سپتامبر به فروش رسانده که ۴۷ هزار دستگاه بیشتر از فروش پلاگین-هیبریدها طی ۹ ماه اول سال بوده است.



افزایش شدید قیمت میتسوبیshi میراژ در آمریکا



میتسوبیshi میراژ، خودرو و فیس لیفت شده و کوچکی که بیش تر به عنوان یک خودرو شهری ارزان و پیش پا افتاده در آمریکا شناخته می شود، با افزایش غیر منتظره ارزش خود روبه رو شده است. میتسوبیshi میراژ سه سیلندر از زمان عرضه مجدد آن در سال ۲۰۱۲ به عنوان یک هاچ بک کوچک، هیچ گاه به این اندازه مشهور نشده بود. به یادماندنی ترین اتفاقی که منجر به معروفیت آن شد، مربوط به زمانی می شود که کانال یوتیوب

اتوموتیو از آن به عنوان بدترین خودرو جدیدی که می توانید خریداری کنید، یاد کرد. البته کیفیت ساخت میراژ و موتور سه سیلندر کوچکش، آن را تبدیل به مناسب ترین هدف برای این امر کرده است. گزارشی از «فاکس نیوز» که توسط اطلاعات iseeecars.com پشتیبانی می شود تایید کرده که متوسط قیمت میراژ کار کرده نسبت به زمان مشابه در سال گذشته نزدیک به ۵۰ درصد افزایش یافته است.

ژاپنی

Japanese

معرفی نسل جدید لکسوس LX600



نسل سوم لکسوس LX600 بالاخره بعد از حدود ۱۴ سال فعالیت در بازارهای جهانی بازنشته می شود و حالا با معرفی نسل جدید این خودرو، می توان گفت که با یک مدل شاسی بلند لوکس با تغییرات اساسی و پیشرفت های چشمگیر مواجهیم. نسل جدید لکسوس LX600 تغییرات اساسی و پیشرفت های چشمگیر راهی بازار می شود و داشتن یک پلتفرم جدید سبب شده است شاهد کاهش وزن فوق العاده ۲۰۰ کیلوگرمی برای این هیولای شاسی بلند لوکس ژاپنی باشیم. پلتفرم این خودرو و در واقع همان پلتفرم سوار شده روی تویوتا لند کروزر نسل جدید است و در بخش فنی، لکسوس LX600 مجهز به یک پیشرانده شش سیلندر ۳،۵ لیتری شده است که با استفاده از دو توربوشارژر برای تامین هوای مورد نیاز احتراق، در مجموع ۴۰۹ اسب بخار قدرت و چیزی حدود ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. پیشرانده ۳،۵ لیتری شش سیلندر نسل جدید جایگزین پیشرانده هشت سیلندر ۵،۷ لیتری تنفس طبیعی شده که با استفاده از دو توربوشارژر برای تامین هوای موتور، موفق به تولید ۲۶ اسب بخار قدرت بیشتر و چیزی حدود ۱۰۰ نیوتون متر گشتاور بیشتر نسبت به پیشرانده ۵،۷ لیتری شده است.

ایرانی

Iranian

تست درایو خودرو تیگو ۸ پرو



روز پنجشنبه مورخ ۲۳ مهرماه در محل پیست اتومبیلرانی آزادی، تست درایو ویژه ای برای خودرو تیگو ۸ پرو برگزار شد که با دعوت از چهره های برجسته خودروسایی، مدیران برجسته، چهره های معروف و برخی فعالان اقتصادی و مشتریان بالقوه صورت گرفت. در این تست درایو دو دستگاه خودرو تیگو ۸ همراه با معرفی خودرو توسط کارشناسان مورد آزمایش و بررسی قرار گرفت و در این مراسم کلیه موارد ایمنی در رانندگی به همراه پروتکل های بهداشتی مورد توجه قرار گرفت. تست درایو تیگو ۸ با نظرم و هماهنگی بسیار خوب صورت گرفت و بیش از ۱۲۰ نفر از مدعوین توانستند خودرو را تست و نظر خود را در مورد آن بیان کنند. طراحی تیگو پرو ۸ بسیار زیبا، مدرن و امروزی است. به خصوص جلونچرخه الماسی شکل آن که کاملا سبک جدیدی را تعریف می کند. از سوی دیگر پس از تست موتور بر قدرت TGI این خودرو که از آخرین تکنولوژی روز بهره می برد، موتور این خودرو مورد توجه تست کنندگان قرار گرفت و قدرت بالا، صدای کم و کارکرد نرم و آرام در کنار شتاب بسیار خوب برای خودروسایی شاسی بلند و نسبتاً سنگین وزن مورد تحسین قرار گرفت.

فرانسوی

French

بوگاتی شیرون مسروقه به حراج گذاشته شد



یک دستگاه بوگاتی شیرون متعلق به آلفا، یکی از مشهورترین هنرمندان دومینیکن پس از آن که به آتش کشیده شد اکنون به حراج گذاشته می شود. این خودرو در حراجی وست پالم بیچ میامی به فروش گذاشته می شود و کاهش ارزش بوگاتی شیرون یاد شده به دلیل آن است که این خودرو مدتی پیش در نزدیکی میامی توسط گروهی از جنایت کاران به آتش کشیده شد. قیمت این بوگاتی شیرون در حراجی وست پالم بیچ ۳۴۵ هزار دلار اعلام شده که نسبت به رقم اولیه ۳،۵ میلیون دلاری، کاهش قابل توجهی را نشان می دهد. حریق این خودرو خسارت زیادی به رنگ بدنه و قسمت پیشرانده وارد کرده و مقدار قابل توجهی از دوده و آلودگی نیز داشبور و کابین خودرو را فرا گرفته است. قطعاتی که در این بوگاتی شیرون آسیب دیدند به این شرح هستند: گلگیر جلو راننده، لاستیک، کمی آسیب در زیر کاپوت و برخی مشکلات الکتریکی. به همین دلیل بازسازی این سوپراسپرت آسیب دیده چندان هزینه بر نخواهد بود. در همین حال ستاره موسیقی دومینیکن یک بوگاتی شیرون جدید خرید و آن را در موزیک ویدیو جدید خود به نمایش گذاشت.

«دنیای خودرو» هاچ بک جذاب ایتالیایی را به چالش می کشد

جولیتا؛ پرفروش ترین محصول آلفارومئو در جهان



«دنیای خودرو» قصد دارد به سراغ بررسی یک هاچ بک جذاب ایتالیایی برود و مشخصات این خودرو را به چالش بکشد. خودرویی که چندسالی در بازار کشور ما عرضه شد و به لطف و ویژگی های همچون طراحی خاص و زیبا، مشخصات فنی مطلوب، امکانات رفاهی کامل و قیمت رقابتی، آمار فروش نسبتاً خوبی را ثبت کرد.

معرفی آلفارومئو جولیتا هر چند نام جولیتا در دهه های گذشته نیز از سوی آلفارومئو برای خودروهایی در سگمنت های دیگر استفاده شده بود، اما آلفارومئو جولیتا هاچ بک موسوم به جولیتا تایپ ۹۴۰ نخستین بار در سال ۲۰۱۰ معرفی شد و با مدل ۲۰۱۱ به بازار جهانی راه پیدا کرد. این خودرو با تغییرات جزئی حدود یک دهه روی خط تولید دوام آورد؛ اما طبق گفته مدیران آلفارومئو، باید تا پایان سال جاری میلادی با این ایتالیایی جذاب خداحافظی کنیم. در واقع آلفارومئو جولیتا نیز قربانی محبوبیتی بی حد و حصر کراس اوور ها در عصر حاضر شده است. چرا که حداقل در آینده نزدیک، شاهد نسل جدیدی از این خودرو نخواهیم بود و یک کراس اوور به نام آلفارومئو توناله جانشین آلفارومئو جولیتا خواهد شد.

آلفارومئو جولیتا تقریباً هم زمان با بازارهای جهانی و با مدل ۲۰۱۰ به کشور ما وارد شد. این زیباروی ایتالیایی را می توان به نوعی یک استثنا در بازار خودرو کشور محسوب کرد؛ زیرا تجربه نشان داده است که معمولاً هاچ بک های گران قیمت توفیق چندانی در بازار خودرو ایران ندارند؛ اما آلفارومئو جولیتا موفق شد تا حدودی این قانون نانوشته را نقض و خریداران ایرانی نسبتاً پر شماری را مجذوب خود کند. آلفارومئو جولیتا تنها محصول این خودروساز ریشه دار ایتالیایی بود که به صورت پیوسته و تا سال ۲۰۱۷ در بازار کشور ما عرضه شد؛ اما پس از آن، به دلیل ممنوعیت واردات خودرو، با بازار ایران خداحافظی و محل ملاقات با علاقه مندان خود را به بازار خودروهای کار کرده منتقل کرد!

مشخصات فنی آلفارومئو جولیتا آلفارومئو جولیتا با طیف وسیعی از پیشرانده های بنزینی، دیزلی و حتی گازسوز LPG در بازارهای اروپایی عرضه شده



است؛ اما تمام آلفارومئو جولیتاهای موجود در بازار ایران، مجهز به یک پیشرانده ۱،۴ لیتری بنزینی سوز و گیربکس شش سرعته اتوماتیک دو کلاچه هستند. پیشرانده مذکور به لطف توربوشارژر و سیستم پیشرفته مالتی ایر (Multi Air) قادر است حداکثر قدرت ۱۷۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۲۵۰ نیوتون متر را تولید کند. آلفارومئو جولیتا با این مجموعه فنی قادر است طی مدت زمان ۷،۸ ثانیه سرعت خود را از صفر به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند و تا حداکثر سرعت ۲۱۸ کیلومتر بر ساعت به شتاب گیری خود ادامه دهد. این هاچ بک ۱۲۹۰ کیلوگرمی به ازای پیمایش هر ۱۰۰ کیلومتر مسافت در سیکل ترکیبی، تنها به ۵،۹ لیتر سوخت نیاز دارد. مشخصات فنی آلفارومئو جولیتا نکات جذاب زیادی دارد و هنگامی که کاپوت آلفارومئو جولیتا را باز می کنید، با نوشته Multi Air Turbo Benzina روی کاور پیشرانده مواجه خواهید شد. تکلیف Turbo Benzina که مشخصی است و یادآوری می کند که با یک پیشرانده بنزینی سوز مجهز به توربوشارژر روبه رو هستید. اما Multi Air به چه چیزی اشاره دارد؟ در سیستم مالتی ایر، سوپاپ های ورودی سوخت به موتور، از نوع شیرهای الکترومکانیکی هستند که زمان و میزان باز و بسته شدن آن ها به صورت کاملاً هوشمند و از طریق ECU کنترل می شود. در رانندگی های روزمره و عادی، این سوپاپ ها به میزان کمتری باز می شوند تا مصرف سوخت پیشرانده کاهش یابد؛ اما فشردن ناگهانی پدال گاز سبب می شود سوپاپ ها مدت زمان طولانی تری باز بمانند که نتیجه آن، شتاب گیری بسیار عالی خودرو است. گیربکس آلفارومئو جولیتا نیز از نوع دو کلاچه است که شرکت آلفارومئو آن را با نام ALFA TCT Twin Clutch (Transmission) معرفی می کند. گیربکس های دو کلاچه دارای دو کلاچ مجزا هستند که یک کلاچ با دنده های زوج و کلاچ دیگر با دنده های فرد و دنده عقب درگیر است. این ساختار سبب می شود هنگام تعویض دنده، ارتباط پیشرانده و گیربکس قطع نشود و شاهد تعویض دنده های سریع تر و در نتیجه شتاب گیری بهتری باشیم. در مشخصات فنی آلفارومئو جولیتا، سیستم فرمان چرخ دنده دوگانه فعال (Dual Pinion Active) است و عملکرد سیستم مذکور بدین صورت است که هنگام چرخش فرمان، چرخشی که در قسمت درونی بیچ قرار دارد

(چرخ موافق با جهت چرخش فرمان) به میزان بیش تری نسبت به چرخ مقابل می پیچد. همین نکته سبب می شود هندلینگ و چسبندگی خودرو به میزان قابل توجهی بهبود و شعاع گردش آن کاهش یابد. در آلفارومئو جولیتا، سیستم تنظیم حالت رانندگی (Drive Mode) تقریباً تمام ویژگی های خودرو مثل حساسیت در پیچ گاز، عملکرد فرمان، ترمزها و سیستم کنترل پایداری تحت تاثیر قرار می گیرند تا علاوه بر ایجاد بیش ترین لذت رانندگی، ایمنی و پایداری خودرو نیز تضمین شود. وقتی خودرو در حالت Dynamic قرار داشته باشد، یک ویژگی ایمنی دیگر به نام سیستم

پیش فعال سازی ترمزها (Pre-Fill) نیز وارد مدار می شود. سیستم مذکور با باز خوردهایی که از سیستم کنترل دینامیک خودرو (VDC) می گیرد، قادر است موقعیت های خطرناک را شناسایی و قبل از این که راننده پدال ترمز را فشار دهد، ترمزها را فعال کند. کمیاتی آلفارومئو از سیستم خاموش و روشن شدن اتوماتیک خودرو در ترافیک (Stop & Start) نیز در آلفارومئو جولیتا استفاده کرده است. اگر این سیستم فعال باشد، پیشرانده هنگام توقف کامل به صورت اتوماتیک خاموش و با برداشتن پدال ترمز مجدداً روشن خواهد شد. اگر مسیر رفت و آمد روزمره شما در مناطق پر ترافیک شهر باشد، سیستم Stop & Start می تواند به کاهش مصرف سوخت و آلایندگی کمک شایانی کند.

ایمنی آلفارومئو جولیتا آلفارومئو جولیتا به عنوان یک خودرو به روز اروپایی در بخش ایمنی حتی نسبت به امکانات رفاهی نیز غنی تر ظاهر شده است و با مجهز شدن به انواع سیستم های کنترل پایداری در کنار شش عدد ایربگ، هوای سر نشینان خود و عابران پیاده را دارد. علاوه بر این، کلیه های ترمز مسابقه ای با برند بسیار معتبر برمیسو (Brembo) نیز به صورت سفارشی روی برخی نسخه های آلفارومئو جولیتا نصب شده است که قدرت توقف بسیار عالی را به این خودرو می بخشد. آلفارومئو جولیتا طی این سال ها دو بار در موسسه Euro Ncap تحت آزمایش ایمنی قرار گرفته است. آزمایش اول در سال ۲۰۱۰ انجام و منجر به کسب پنج ستاره ایمنی شده؛ اما آزمایش دوم در سال ۲۰۱۷، تنها سه ستاره ایمنی را برای این خودرو به ارمغان آورده است. البته مغایرت نتایج این دو آزمایش، تنها به دلیل سخت گیرانه تر شدن استانداردهای ایمنی در این فاصله هفت ساله است و به هیچ عنوان به معنی تغییر در سطح استحکام آلفارومئو جولیتا و تضعیف وضعیت ایمنی این خودرو نیست.

جمع بندی بررسی مشخصات فنی آلفارومئو جولیتا در بخش پایداری بررسی مشخصات فنی آلفارومئو جولیتا، می توان گفت که این هاچ بک معروف ایتالیایی، نقاط قوت بسیاری همچون امکانات رفاهی و ایمنی کامل، طراحی زیبا و رانندگی لذت بخش را با یک قیمت نسبتاً معقول عرضه می کند؛ اما در مقابل، حساسیت و عدم سازگاری ویژگی های فنی با شرایط ایران، خدمات پس از فروش نچندان گسترده و قیمت گران لوازم یدکی این خودرو، از مواردی هستند که خرید آلفارومئو جولیتا را با ریسک همراه می کنند.



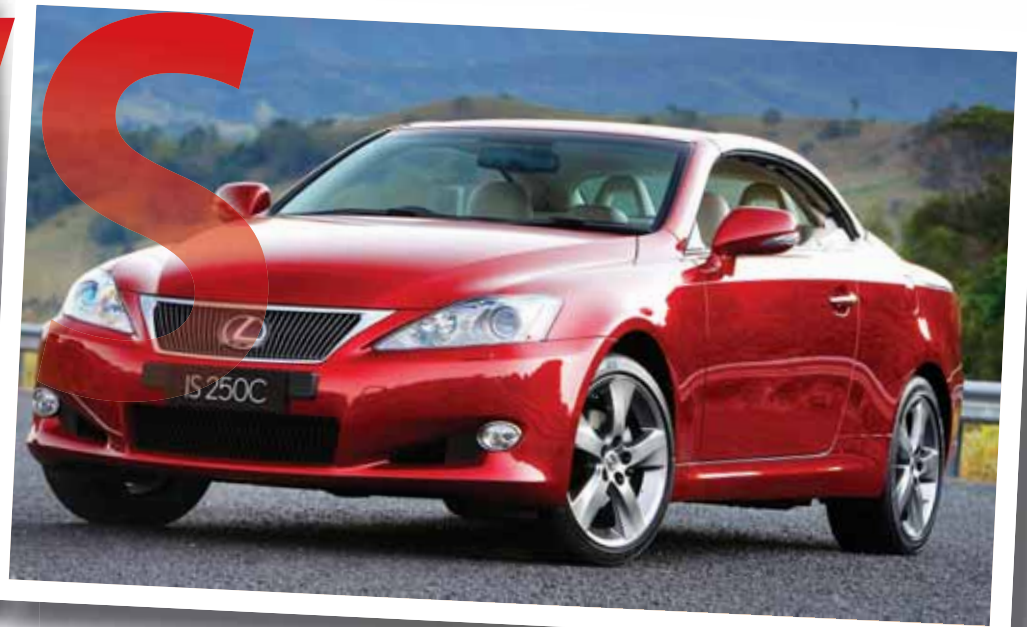
چرخ‌ها فرستاده می‌شود و اکثر مالکان این خودرو از قدرت یاد شده راضی خواهند بود. اما این امر سبب نشده است منهارت از ارتقای پیش‌رانه دست بکشد. با نصب توربوهای بزرگ‌تر، اینتر کولر جدید، ورودی کربنی و بازنگری در ECU، منهارت قدرت این پیش‌رانه را به ۸۰۹ اسب‌بخار رسانده است. منهارت همچنین سیستم اگزوز را با استفاده از خروجی‌های اسپرت و میدل‌های کانالی‌تیک ۳۰۰ سلولی ارتقا داده است. به منظور ارتقای قدرت توقف این سوپر سدان آلمانی، دیسک‌های کربن سرامیکی ۱۵.۹ اینچی در جلو نصب شده‌اند و سیستم تعلیق بادی نیز می‌تواند از تفاعل خودرو را چند میلی‌متری بالا و پایین کند.

وقتی به منهارت فکر می‌کنید احتمالاً محصولات تیون شده با ما با قدرت زیاد و کیت بدنه متمایز به‌دندان خطور می‌کند. چند هفته پیش بود که این تیونر آلمانی قدرت M5CS را به ۷۷۷ اسب‌بخار رساند و حالا نوبت به یک خودرو قوی‌تر رسیده: هرچند این خودرو از محصولات رقیب با ما یعنی مرسدس است. منهارت اخیراً دست روی مرسدس E63S گذاشته و این سوپر سدان را به منهارت ER 800 تبدیل کرده است. پیش‌رانه هشت سیلندر چهار لیتر توین توربو AMG در حالت استاندارد قدرت ۵۷۱ اسبی تولید می‌کند که در نسخه E63S به ۶۱۲ اسب‌بخار می‌رسد. این نیرو از طریق یک گیربکس ۹ سرعته دو کلاچه به تمام

منهارت این بار برای
مرسدس بنز E63
سنگ تمام گذاشت!

مقایسه لکسوس IS کانور تیبل با هیوندای جنسیس کوپه کار کرده

کوپه هیوندای یا کانور تیبل لکسوس؟



داخل کابین هیوندای جنسیس کوپه حس و حال رانندگی اسپرت‌تری به‌سر نشینان القا می‌شود. هر چند ماینیتور قدیمی آن در مرکز داشبورد از شور و شوق شما می‌کاهد. کابین لکسوس به اندازه هیوندای اسپرت نیست؛ اما کیفیت بالای آن توجه شما را به خود جلب می‌کند. اما اصلی‌ترین برتری این خودرو و ژاپنی نسبت به رقیب هم‌قیمت کره‌ای اش سقف متحرک آن است

توجه شما را به خود جلب می‌کند. اما اصلی‌ترین برتری این خودرو ژاپنی نسبت به رقیب هم‌قیمت کره‌ای اش سقف متحرک آن است. سقفی که از نوع فلزی بوده که طرقدار بیش‌تری نسبت به نوع پارچه‌ای دارد. اگر درون کابین IS300C قرار بگیرد می‌توانید از امکاناتی همچون ورود به کابین بدون کلید و استارت دکمه‌ای، تنظیم برقی فرمان در چهار جهت، فرمان جمع‌شونده مجهز به حافظه، تهویه مطبوع اتوماتیک، مانیتور هفت‌اینچی، رهیاب ماهواره‌ای به همراه راهنمای صوتی، ریموت کنترل سیستم صوتی و تلفن سر نشینان عقب، سیستم صوتی تصویری مارک لونیسون مجهز به ۱۲ بلندگو، سیستم بلوتوث و شماره گیری صوتی، تنظیم برقی صندلی‌های جلو با حافظه یکپارچه فرمان و آینه‌ها، تنظیم ارتفاع برقی کمر بند صندلی‌های جلو، آینه‌های تاشو برقی با گرمکن و حافظه، روشن و خاموش شدن اتوماتیک چراغ‌ها، چرخ‌ش هوشمند چراغ‌های جلو، سیستم شست‌وشوی چراغ‌های جلو، سنسور پارک جلو و عقب، کروز کنترل، برف‌پاکن اتوماتیک مجهز به سنسور باران و... استفاده کنید.

هیوندای برنده اعداد و ارقام

هر دو خودرو اسپرت آسیایی مادر این مقایسه از موتور شش سیلندر بنزین سوز تنفس طبیعی برای تولید نیرو بهره می‌برند که با گیربکس اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. با این تفاوت که جنسیس کوپه ۰.۸ لیتر حجم موتور بیش‌تر نسبت به لکسوس IS300C داشته و گیربکس آن دو دنده بیش‌تر برای تعویض دارد. اختلاف قدرت حدود ۸۰ اسب‌بخاری و اختلاف گشتاور ۶۰ نیوتون‌متری به نفع جنسیس کوپه سبب شده است ۱.۷ ثانیه سریع‌تر از رقیب هم‌قیمت ژاپنی‌اش به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن نیز ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت بیش‌تر باشد. همان‌طور که از اعداد و ارقام مشخص است برتری با جنسیس بوده و در بخش مصرف سوخت هر دو خودرو به‌عنوان مدل‌های پر مصرف شرایط بسیار نزدیکی نسبت به هم دارند. توجه به این نکته مهم است که شاید

لکسوس IS300C به اندازه جنسیس اسپرت نباشد، اما در مقابل ذات توپوتایی آن هم از نظر فنی زیاد آزار دهنده نیست. جنسیس نیز نخستین تجربه هیوندای در دنیای اسپرت بوده و باید پذیرفت که خودرویی نقیص نیست و هزینه نگهداری آن نسبتاً بالاست.

نام و مدل	Lexus IS300C 2010	Hyundai Genesis Coupe 2013
نوع پیش‌رانه	۶ سیلندر ۳.۰ لیتری اتوماتیک	۶ سیلندر ۳.۸ لیتری اتوماتیک
حداکثر قدرت	۲۲۸ اسب‌بخار	۳۰۶ اسب‌بخار
حداکثر گشتاور	۳۰۰ نیوتون متر	۳۶۰ نیوتون متر
نوع گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۸ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۸.۱ ثانیه	۶.۴ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۱۵ کیلومتر بر ساعت	۲۴۰ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۱۰ لیتر در هر صد کیلومتر	۱۰.۳ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۱.۳۵۰.۰۰۰.۰۰۰ تا ۱.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰ تومان	۱.۷۰۰.۰۰۰.۰۰۰ تا ۱.۷۰۰.۰۰۰.۰۰۰ تومان

آن بخش دیگری از بازار را هدف قرار می‌داد. با وجود این که نسل دوم IS در سال ۲۰۱۳ جای خود را به نسل سوم داد، اما تولید ISC تا سال ۲۰۱۵ ادامه داشت و پس از آن به دلیل نرسیدن به محبوبیت لازم، تولید آن برای همیشه متوقف شد. پس از آغاز تولید نسخه کانور تیبل لکسوس IS، نمایندگی لکسوس در کشور اقدام به واردات مدل IS300C از سال ۲۰۱۰ کرد. واردات این خودرو و اسپرت لکسوس تا پیش از ممنوعیت واردات خودروهای ۲۵۰۰ سی‌سی به کشور ادامه داشت؛ اما هیچگاه نتوانست به فروش قابل توجهی در برابر رقبای محبوب خود همچون بام‌وسری دست پیدا کند.

با کلاس یا جذاب؟

دوست دارید با کلاس به‌نظر برسید یا جذاب؟ بسیاری از کسانی که به دنبال خرید خودرو اسپرت هستند، جذابیت اولویت اول آن‌هاست. بنابراین پیشنهاد ما برای آن‌ها، خرید جنسیس کوپه است. البته این پیشنهاد صرفاً از نظر طراحی و ویژگی‌های بصری خود اوست؛ نه یک پیشنهاد کلی. طراحی هیوندای جنسیس به لطف فیس لیفت اساسی که در سال ۲۰۱۳ روی آن اعمال شد، هنوز آن را جذاب جلوه می‌دهد. هرچند این جذابیت بیش‌تر مختص نمای جلو خودرو بوده و در نمای عقب حتی آن اسپویلر بزرگ نیز نتوانسته قدیمی بودن طراحی جنسیس کوپه را کمرنگ کند. با این حال در حالت کلی می‌توان جذابیت جنسیس کوپه فیس لیفت شده را در بازار کشورمان قابل قبول دانست که به لطف تنوع رنگ بالای این جذابیت دو چندان خواهد بود. درون کابین جنسیس کوپه نیز حس و حال اسپرت بودن به شکل کامل به‌سر نشینان منتقل می‌شود؛ اما نباید از آن انتظار کیفیت ساخت بالای لکسوس را داشت. لکسوس IS300C دارای کابینی لوکس و با کیفیت بوده؛ اما باید پذیرفت که به اندازه جنسیس کوپه هیجان یک سواری اسپرت را به‌سر نشینان منتقل نمی‌کند. این کابین شاید زرق و برق طراحی‌های امروزی را نداشته باشد، اما سقف متحرک آن تجربه رانندگی لذت‌بخشی را فراهم می‌کند که هرگز در جنسیس کوپه یافت نمی‌شود. متأسفانه امروزه بسیاری از لکسوس IS کانور تیبل‌های موجود در کشور به‌صورت کاملاً غیرقانونی فیس لیفت یا تغییر قیافه داده‌اند که نه تنها تأثیر مثبتی بر چهره این خودرو نداشته، بلکه اصالتش را از بین برده است. شاید ظاهر اصلی این خودرو جذابیت خاصی نداشته باشد؛ اما در صورت شما سوار بر یک خودرو پر میوم از یک برند لوکس معروف همچون لکسوس هستید که اصالتش حرف اول را می‌زند.

آپشن به مقدار لازم

داخل کابین هیوندای جنسیس کوپه حس و حال رانندگی اسپرت بیش‌تری به‌سر نشینان القا می‌شود. هر چند ماینیتور قدیمی آن در مرکز داشبورد از شور و شوق شما می‌کاهد. از امکانات این هیوندای چهار نغره دو در می‌توان به نشان دهنده باد لاستیک، تنظیم صندلی‌های راننده و کمک‌راننده به‌تر تیب در شش و چهار جهت، روکش چرمی صندلی‌ها، اهرم تعویض دنده و غریبک فرمان، صندلی‌های عقب تاشو، آینه‌های برقی، گرمکن آینه‌ها، کروز کنترل، قابلیت تنظیم سیستم صوتی و کروز کنترل از روی فرمان، قطب‌نما، دماسنج، کامپیوتر سفری، سیستم تهویه مطبوع خود کار، نویگیشن، سنسور عقب، سیستم‌های ورود و استارت بدون کلید، سانروف، سیستم صوتی اینفینیتی با ۱۰ اسپیکر، آمپلی‌فایر ۳۶۰ وات، خروجی USB، بلوتوث و... اشاره کرد. کابین لکسوس به اندازه هیوندای اسپرت نیست؛ اما کیفیت بالای آن

این روزها که قیمت خودرو در بازار ایران کاملاً افسارگسیخته شده و سر به فلک کشیده و در بالاترین حد خود قرار دارد، خرید یک خودرو اسپرت درست و



امیر شیر علیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

حسابی با بودجه زیر دو میلیارد تومان کار دشواری است. اما پس از کلی تحقیق و بررسی گزینه‌های موجود در بازار، هیوندای جنسیس کوپه مدل ۲۰۱۳ و لکسوس IS300C مدل ۲۰۱۰ را به‌عنوان دو نمونه نسبتاً مطلوب در محدوده قیمت یک میلیارد و ۳۰۰ تا یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان یافتیم. جنسیس کوپه در زمان عرضه به‌عنوان بهترین خودرو اسپرت ارزان قیمت موجود در کشورمان به حساب می‌آمد و کمبود خودروهای اسپرت از یک طرف و قیمت مناسب جنسیس کوپه از طرف دیگر سبب شد این کوپه اسپرت کره‌ای فروش خوبی را تجربه کند. اما در حال حاضر دیگر نمی‌توان گفت جنسیس کوپه یک خودرو قیمت مناسب بوده و صرفاً از سر ناچاری در این محدوده قیمت پیشنهاد می‌شود. از سوی دیگر باید گفت شاید لکسوس IS300C به‌عنوان یک خودرو کانور تیبل پر میوم از نظر کلاس بندی جایگاه بالاتری داشته باشد؛ اما به دلیل سن و سال بالاتری که دارد، اکنون از نظر قیمتی یک رقیب برای جنسیس کوپه به حساب می‌آید. در ادامه قصد داریم این دو خودرو را با هم مقایسه کرده و ببینیم کدام یک برای خرید گزینه بهتری است.

سر نوشت مشابه

ماجرای جنسیس به‌نمایشگاه خودرو ۲۰۰۷ لس آنجلس بازمی‌گردد. در آن سال هیوندای پرده از چهره یک خودرو اسپرت با نام Genesis Coupe Concept برداشت و همان‌طور که از نامش مشخص بود، کانسپت مورد نظر تنها یک پیش‌نمایش از آینده خودروهای این خودرو ساز کره‌ای بود. با وجود این که در آن سال‌ها، بعید بود هیوندای بتواند در کلاس خودروهای اسپرت حاضر شود، اما این خودرو ساز در حال پیشرفت تنها یک سال بعد با معرفی نسخه تولید انبوه جنسیس کوپه رسماً وارد دنیای خودروهای اسپرت شد.

یک کوپه سبب‌ساز متوسط دیرانسیل عقب که موتور نسبتاً بزرگ و قدرتمندی داشت و در کلاس خودروهای اسپرت ارزان قیمت قرار می‌گرفت. جنسیس کوپه در سال ۲۰۱۳ دستخوش فیس لیفت قرار گرفت و در نهایت سه سال بعد (در سال ۲۰۱۶) از خط تولید خارج شد. بعد از توقف تولید این مدل، واژه جنسیس در فرهنگ لغات هیوندای از نام محصول به نام یک برند لوکس تغییر یافت و دیگر خبری از این کوپه جذاب نه در برند هیوندای و نه در برند نوپای جنسیس نیست. نمونه‌های قبلی از فیس لیفت و همچنین بعد از فیس لیفت جنسیس کوپه در بازار کشورمان عرضه شده است و در بازار ایران که رنگ‌بندی خودروها به سفید و مشکی و دیگر رنگ‌های خنثی و بی‌روح ختم می‌شد، جنسیس کوپه با طیف وسیعی از رنگ‌های جذاب قابل سفارش بود.

هر دو خودرو اسپرت آسیایی مادر این مقایسه از موتور شش سیلندر بنزین سوز تنفس طبیعی برای تولید نیرو بهره می‌برند که با گیربکس اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود



نوسازی و بازسازی بیش از ۱۶۰ ایستگاه اتوبوس در شیراز



تا پایان امسال بیش از ۱۶۰ ایستگاه اتوبوس با اولویت مناطق کم‌برخوردار در شیراز نوسازی و بازسازی خواهد شد. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری شیراز گفت: «تا پایان امسال بیش از ۱۶۰ ایستگاه اتوبوس با اولویت مناطق کم‌برخوردار توسط سازمان مدیریت حمل‌ونقل مسافر نوسازی و بازسازی خواهد شد.» مسعود طهماسبی افزود: «در کنار تسهیل اجرای پروژه‌های عمرانی در سطح مناطق

مختلف شهرداری، نظارت بر پروژه‌های حفاری و عمرانی با رعایت ضوابط ایمنی و حفاظت از شهروندان مدنظر قرار گیرد.» او با بیان این‌که پروژه‌های کلان ترافیکی در مناطق شهرداری به شکل هدفمند و براساس اولویت در دستور کار قرار گیرد، ادامه داد: «شهرداری‌های مناطق با زوی مشورتی و اجرایی قدرتمند در کنار معاونت حمل‌ونقل و ترافیک در اجرای پروژه‌های مهم ترافیکی هستند.»

بخش پایانی

بازی بزرگ

در صنعت و بازار خودروهای سنگین اروپا چه می‌گذرد؟

«رنوتراکس»، «ولووتراکس» و «اسکانیا» موفق شدند در نیمه دوم سال ۲۰۲۰ با جبران کاهش فروش ناشی از شیوع کرونا، افت تولید و تقاضا را به حداقل برسانند



کند، اسکانیاست. این خودروساز سوئدی اما مانند سایر خودروسازان در سال ۲۰۲۰ با کاهش فروش و تولید همراه بوده است. براساس آمارهای منتشرشده در طول سال ۲۰۲۰، کل تحویل خودروهایی این خودروسازی نسبت به سال پیش از آن ۲۸ درصد کاهش یافته و ۷۲ هزار و ۸۵ دستگاه رسیده است.

بنابراین خالص فروش این خودروسازی نیز با کاهش ۱۸ درصدی مواجه شده و از رقم ۱۵۲ میلیون و ۴۱۹ هزار کرون در سال ۲۰۱۹ به ۱۲۵ میلیون و ۱۲۵ هزار کرون رسیده است. در اروپا، تقاضا برای کامیون‌ها در طول سال ۲۰۲۰ به شدت تحت تاثیر همه‌گیری کرونا قرار گرفت. مجموع سفارشات اسکانیا برای کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال قبل حدود ۵ درصد افزایش یافت.

«راه‌حل‌های مقرون به صرفه و کم‌آلاینده» شعاری که اسکانیا برای محصولات خود در نظر گرفته است. این خودروسازی با تحویل کامیون‌های سنگین، نیاز مشتریان خود را در شرکت‌های حمل‌ونقل در سراسر جهان تامین می‌کند و راه‌حل‌های سفارشی را برای ۳۶ کاربرد خاص از جمله حمل‌ونقل طولانی، برنامه‌های شهری و ساخت‌وساز ارائه می‌دهد.

اتوبوس‌هایی که به ترتیب فروش ۱۰ هزار و ۷۱ دستگاهی و ۴۴۵ دستگاهی را برای سال ۲۰۲۰ تجربه کردند. ولووتراکس یکی از بزرگ‌ترین خودروسازانی است که در اروپا علاوه بر تولید خودروهای باری، برنامه تولید محصولات مسافری سنگین و خودروهای ساخت‌وساز را هم در نظر داشته است. این شرکت در سال‌های اخیر علاوه بر مدل‌های دیزلی، به تولید مدل‌های الکتریکی نیز ورود کرده و توانسته است اتوبوس‌های بر خوردار از مدل‌های الکتریکی را به بازار عرضه کند. همچنین در سگمنت‌های مختلف خودروهای الکتریکی نیز طی دو سال اخیر چند مدل الکتریکی را معرفی و به بازارهای خاص عرضه کرده است. در همین راستا، می‌توان بخش بزرگی از کاهش تولید این خودروسازی را نه در پاندمی کرونا، بلکه در تغییر سیاست‌های این خودروسازی جست‌وجو کرد.

راه‌حل‌های مقرون به صرفه و کم‌آلاینده

دیگر تجاری‌ساز اروپایی که توانسته است در سال‌های اخیر بخش بزرگی از بازارهای جهانی را در اختیار بگیرد و همواره راه‌آه‌کارهای نو ارائه خود، سهم خود را از بازارهای جهانی حفظ

با وجود آن‌که چهار تجاری‌ساز «ایکو»، «مرسدس بنز»، «داف» و «مان» طلایه‌دار صنعت و بازار خودروهای تجاری در اروپا هستند، اما فهرست این



فرانک آفاصافی

faghasafi@autoworld.ir

تولیدکنندگان به همین چهار نام ختم نمی‌شود؛ بلکه سه نام دیگر «رنوتراکس»، «ولووتراکس» و «اسکانیا» نیز در این فهرست دیده می‌شود. این سه مانند دیگر تجاری‌سازان اروپایی سهم بالایی از بازار خودروهای باری سنگین و نیمه‌سنگین و حتی خودروهای مسافری اروپا را در اختیار دارند. این در حالی است که بازارهای جهانی نیز شاهد حضور پررنگ این خودروسازان بوده‌اند. این خودروسازان سال ۲۰۲۰ را همراه با پاندمی کرونا و چالش‌های بسیاری گذراندند که نتیجه آن کاهش تولید و تقاضا بود. با این حال موفق شدند در نیمه دوم سال ۲۰۲۰ بخشی از این وضعیت را جبران کنند و وقت تولید و تقاضا را برای کل سال ۲۰۲۰ به حداقل برسانند.

استمرار ارائه خدمات «رنوتراکس»

در حالی که صنعت خودروسازان متاثر از همه‌گیری کرونا شده بود، اولویت رنوتراکس، حفظ مشتریان خود بود. بیش از ۹۰ درصد از نمایندگان‌های فروش و خدمات رنوتراکس در اوج همه‌گیری کرونا به پذیرش محصولات و مشورت‌های خود ادامه دادند و توانستند به ۴۱ هزار و ۱۱۷ دستگاه از محصولات این خودروسازی خدمات ارائه کنند. رنوتراکس توانسته است در این مدت سهم خود را از بازارهای جهانی و اروپا حفظ کند و حتی نسبت به سال قبل از بارش ۱۲ درصدی سفارش‌گذاری همراه بوده است. رنوتراکس حق انتخاب وسیعی از خدمات و وسایل نقلیه نوآورانه را برای کاربران خود و راه‌های تجاری قابل می‌شود که با طیف گسترده‌ای از فعالیت حمل‌ونقل اعم از توزیع، ساخت‌وساز (ساخت‌وساز و عمرانی)، ترانزیت و... سازگار شده است. خودروهای رنوتراکس از استحکام بالایی برخوردار هستند و در عین حال مصرف سوخت پایینی دارند که آن‌ها را قادر می‌سازد بهره‌وری بیشتری را ارائه دهند و هزینه‌های کار را کنترل کنند. سه سری از کامیون‌های T.C و K جزو آخرین مدل‌هایی هستند که توسط این خودروسازی تولید شده‌اند و هر یک از آن‌ها اهداف خاصی از جمله حمل‌ونقل ترانزیت، کار در شرایط سخت مانند معادن و توزیع شهری و بین شهری را پوشش می‌دهند.

«رنوتراکس» توانسته است سهم خود را از بازارهای جهانی و اروپا حفظ کند و حتی نسبت به سال قبل از بارش ۱۲ درصدی سفارش‌گذاری همراه بوده است. همچنین بیش از ۹۰ درصد ۴۱ هزار و ۱۱۷ دستگاه از محصولات این خودروسازی خدمات ارائه داده‌اند

تغییر سیاست «ولووتراکس»

ولووتراکس نیز به عنوان یکی دیگر از تجاری‌سازان بزرگ اروپایی سال ۲۰۲۰ را به رغم پاندمی کرونا با شرایط مطلوبی به پایان رساند. فروش خالص کل سال این خودروسازی به ۳۳۸٫۴ میلیارد کرون رسید. فروش کامیون‌های این شرکت در سال ۲۰۲۰ به ۱۷ هزار و ۲۵۱ دستگاه رسید که افت ۴۵ درصدی در مقایسه با سال پیش از آن را به همراه داشته است. همچنین خودروهای ساخت‌وساز و

خضری مدیر عامل بهمن دیزل و محمدی مدیر عامل سیبامو تور شد



شرکت سیبامو تور یک شرکت سوئدی ساخته که نشان از توانمندی بالای وی دارد. محمدی با بیش از ۳۰ سال سابقه در صنعت و تحصیلات مهندسی صنایع با گرایش مدیریت سیستم و بهره‌وری از دانشگاه تربیت مدرس، از سال ۱۳۷۰ جذب کارخانه موتورسازی ایران خودرو و پس از پیوستن به گروه سایپا در سال ۱۳۸۱ در سمت قائم مقام اجرایی مدیر عامل مگامو تور، فعالیت کرد. از دیگر مسئولیت‌های وی می‌توان به عضویت در هیات مدیره شرکت مگامو تور، شتابکار، کیان خودرو، نصیر ماشین، نساجی ایران (تبریز) و آهنگری تراکتورسازی تبریز، مدیر عامل ساپکو، معاون ساخت شرکت مهندسی و توسعه و ساخت واگن‌های مسافری رهنورد از شرکت‌های ایدرو و رئیس هیات مدیره واگن پارس اشاره کرد. محمدی که پیش از این سکندار شرکت بهمن دیزل بود، جایگزین حسین خضری در شرکت سیبامو تور شده است.

طی حکمی از سوی مدیر عامل گروه بهمن، حسین خضری به سمت مدیر عامل شرکت بهمن دیزل و محمد محمدی به سمت مدیر عاملی سیبامو تور منصوب شدند. مراسم تودیع مدیر عامل پیشین و معارفه مدیر عامل جدید شرکت‌های سیبامو تور و بهمن دیزل با حضور جمعی از مدیران ارشد گروه بهمن برگزار شد.

حسین خضری با مدرک کارشناسی مهندسی مکانیک گرایش طراحی جامدات، ۲۷ سال سابقه فعالیت در صنعت خودروسازان دارد. وی پیش از این به مدت ۱۰ سال مدیر عامل شرکت سیبامو تور بوده است. در سوابق کاری خضری؛ مدیر عاملی شرکت ایران دوچرخ، عضویت در هیات مدیره شرکت بهمن دیزل، عضویت در هیات مدیره شرکت سیمان غرب و عضویت در هیات مدیره شرکت بهمن لیزینگ به چشم می‌خورد. مدیر عامل جدید بهمن دیزل از تجربیات خوبی در صنعت خودرو برخوردار است و تمام سطوح کارشناسی و مدیریتی در این صنعت را طی کرده و دوران موفقیت آمیزی در شرکت سیبامو تور داشته است و با وجود تحریم‌ها از



پیش ایران خودرو به طور غیر رسمی مدل اتومات آن را معرفی کرد؛ اما تا زمان فروش و سپس عرضه رسمی مدل اتومات نمی توان انتظار داشت بازار رقابتی این خودرو با رقبای چینی همچون چری آریزو ۵، بسترن بی ۲۰ و... داغ شود.

در حالی که به نظر می رسد در آینده نزدیک شاهد تحویل نخستین سری از خودرو تارا باشسیم، اما با توجه به محدوده قیمتی این مدل ای بسا اکثر خریداران، نمونه اتوماتیک آن را ترجیح بدهند. این در حالی است که چندی

بازار منتظر نسخه اتوماتیک «تارا»

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

دوقفله شدن معاملات در بازار خودرو

زیاد حتی در صورت ایجاد تغییرات در آن و جلب نظر شورای نگهبان، باز هم طرح در سال جاری اجرایی نخواهد شد. اما در صورت بازبینی رفتن امید گشایش های قریب الوقوع، می توان گفت انتظار برای کاهش قیمت در کوتاه مدت معنای چندانی ندارد و فروشندگان و خریداران خودرو باید با فرض این که آس و کاسه بازار همان است که بود، قفل خرید و قفل فروش را از بازار بردارند.

بعد از تلاطم هایی که خبر طرح آزادسازی واردات خودرو در بازار خودرو به ویژه بازار مدل های وارداتی ایجاد کرد، حالا بازار در حالت بلا تکلیفی شدید فرو رفته است. از یک سو دولت به موضوع واردات روی خوش نشان نداده است و از سوی دیگر، با طرح ایرادات شورای نگهبان و همچنین مجمع تشخیص مصلحت، این طرح به مجلس عودت داده شد و به احتمال

محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۲ میلیارد تومان												
	سانگ یانگ نیو کوراندو	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
	تویوتا پرئوس	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
	میتسوبیshi ASX 2018	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راولو ۲۰۱۳
	سوناتا ۲۰۱۸	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
	کیا اپتیما JF	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندز ۲۰۱۴
	رنو تلیسمان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشرفته حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
	هیوندای توسان TL	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
	کیا اسپورتیج ۲۰۱۸	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
	سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
	میتسوبیshi اولندر ۲۰۱۸	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیب	۱۸۰۰	لکسس RX2010
	میتسوبیshi اولندر هیبرید	ELC+ 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
	هیوندای سانتافه	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
	DS5 2017	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
	DS6 2017	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
	نيسان ایکس تریل ۲۰۱۸	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
	رنو کوئوس ۲۰۱۸	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
تا ۳ میلیارد تومان												
	فولکس واگن تیگوان	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۷.۸	۱۵۹۰	شتاب	بدون ایراد	۲۸۰۰	BMW X3 2014
	بی ام دبلیو X1 2.5	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۶.۶	۱۶۱۵	هندلینگ	ظاهر نازیب	۲۹۰۰	BMW X3 2016
	بی ام دبلیو 320	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۹۰	۸ اتوماتیک	۷.۶	۵.۳	۱۴۲۰	هندلینگ	آپشن های کم	۲۸۰۰	BMW 528 2014
تا ۷۵۰۰ میلیارد تومان												
	لکسس NX300h	ELC+ 2500	۱۹۷	۲۱۰	E CVT	۹	۷.۴	۱۸۹۶	مصرف کم	هندلینگ ضعیف	۳۶۵۰	BMW X4 2015
	لکسس NX200	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۴	۹.۸	۱۸۱۴	آپشن های زیاد	هندلینگ ضعیف	۳۷۵۰	BMW X4 2015
	بی ام دبلیو X3	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۷	۷.۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	ظاهر قدیمی	۴۰۰۰	BMW X6 2011
	بی ام دبلیو X4	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۴	۷.۴	.	شتاب و هندلینگ	فضای بار کم	۴۷۵۰	BMW X6 2012-3
	بنز E250 AMG	۲۰۰۰ توربو	۲۱۱	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۷.۴	۶	۱۶۸۰	کیفیت ساخت و دوام	بدون ایراد	۵۲۰۰	S 350 2012
	بی ام دبلیو M330	۲۰۰۰ توربو	۲۵۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵.۹	۶.۳	۱۴۳۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳۹۰۰	BMW 528 2016
	پورشه ماکان	۲۰۰۰ توربو	۲۳۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۷.۲	۱۷۷۰	هندلینگ ولنت سواری	فضای کم دید عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
	بی ام دبلیو ۴۲۸ کابریولت	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۶.۹	.	هندلینگ ولنت سواری	استهلاک بالا	موجود نیست	SL 500 2012
	بی ام دبلیو I8	موتور برقی ۱۵۰۰+	۳۶۲	۵۷۰	۶ اتوماتیک	۴.۴	۲.۱	۱۴۹۰	ظاهر بی نظیر	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰	مازراتی گرند کابریو
	ولوو XC90	۲۰۰۰ توربو سوپر	۳۱۶	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۹	۷.۷	۲۰۲۵	بهترین در کلاس خود	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰-۵۵۰۰	کاین ۲۰۱۱
	بی ام دبلیو ۷۳۰	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۳	۶.۱	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۷۵۰۰-۴۴۰۰	S500 2011-12
	بی ام دبلیو ۵۳۰	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۲	۶.۱	۱۶۱۵	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۵۸۰۰-۴۴۰۰	BENZ E250 2016
	بنز E200 اتاق جدید	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۳۰۰	۹ اتوماتیک	۷.۷	۶.۱	۱۶۰۵	بهترین در کلاس خود	قیمت غیر منطقی	۶۵۰۰-۵۵۰۰	S 350 2013
	پورشه باکستر	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴.۹	۶.۱	۱۳۸۵	ظاهر بسیار جذاب	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2011 911
	پورشه باکستر اس	۲۵۰۰ پکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۶.۱	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911

LIQUI MOLY
بیشتر برانید

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

iranliquimoly
www.liqui-moly.ir



«شل» تولید روغن پایه گروه یک را متوقف می کند

اصلی ترین محصول پالایشگاه‌های ایرانی در بازار جهانی بی ارزش می شود

مناسب‌سازی می‌کنیم بنابراین سایت تولید پائولو بو کوم یکی از شش پارک انرژی و مواد شیمیایی شل خواهد بود. ما ظرفیت پردازش روغن پایه خود را به نصف کاهش می‌دهیم و هدف ما کاهش قابل توجه انتشار دی‌اکسید کربن است. استفاده مجدد از سایت بو کوم نه تنها شامل تغییرات قابل توجهی در تنظیمات پالایشگاه ما می‌شود، بلکه سبب افزایش سرمایه‌گذاری در دارایی‌ها و به شکل قابل توجهی در نیروی انسانی می‌شود. برنامه دیجیتالی سازی در سراسر سایت که هدف آن تغییر شیوه کار خواهد بود، در حال اجراست.

همچنین کار برای مطالعه تولید محصولات مقاوم در برابر انتقال انرژی از جمله سوخت‌های پاک‌زیستی و تخصص‌های دیگر مانند فناوری نوین تولید قیر آغاز شده است. همچنین در حال بررسی احتمال استفاده از مواد اولیه مختلف در آینده هستیم که براساس مواد اولیه تجدیدپذیر مانند مواد شیمیایی باز یافت شده خواهد بود. سایر تلاش‌های مربوط به کربن زدایی مربوط به روغن‌هایی است که توسط رئیس شل سنگاپور بر شمرده شده‌اند و شامل گسترش استفاده از انرژی خورشیدی در سایت‌ها از جمله بررسی تولید انرژی خورشیدی در مقیاس مطلوب است. شل سنگاپور قبلاً ظرفیت استفاده از انرژی خورشیدی را در کارخانه تانوس، پایانه توزیع پاندان «Pandan» و سایت هوانوردی سلنار «Seletar» با ظرفیت بیش از ۳ مگاوات در پیک (MWP) اجرا کرده است.

برنامه‌های ۱۰ ساله را برای چگونگی سرمایه‌گذاری چشمگیر شرکت‌ها در دارایی و تجهیزات خود به منظور استفاده مجدد از فعالیت‌های اصلی اعلام کرد و هدف این استراتژی را کاهش انتشار دی‌اکسید کربن خود تا حدود یک سوم یک دهه گذشته اعلام کرد. این اعلامیه شاهدهی بر بلند پروازی گسترده شل است که طبق آن اعلام کرد تا سال ۲۰۵۰ یا حتی زودتر، همگام با جامعه و مشتریان برای توسعه انرژی بدون انتشار گازهای گلخانه‌ای خواهد بود. وی ادامه داد: «ما از هدف سنگاپور برای حذف انتشار گازهای گلخانه‌ای تا میزان صفر استقبال می‌کنیم. شل سنگاپور به عنوان شرکتی که مدت‌ها در این کشور حضور داشته، نقش مهمی در حمایت از جاه‌طلبی‌های دولت ایفا می‌کند؛ اگرچه امروزه حضور گسترده مادر بخش انرژی سنگاپور در پای کربن را به همراه دارد». او کاپنگ، رئیس شرکت‌های شل در سنگاپور گفت: «کسب‌وکارهای ما در سنگاپور باید تکامل یابند و متحول شوند. بنابراین اگر می‌خواهیم به بلند پروازی خود برای پیشرفت از طریق انتقال انرژی برسیم، باید همین حالا اقدام کنیم.» به گفته رئیس شل سنگاپور این شرکت از سه محور به این انتقال سرعت می‌بخشد: ابتدا تقویت نقاط قوت تجارت یکپارچه؛ دوم ارائه راهکارهای کاهش تولید کربن برای مشتریان در بخش‌هایی که همچنین از ارکان مهم اقتصاد سنگاپور هستند و در نهایت همکاری با ذینفعان اصلی برای ایجاد تغییرات پایدار. پنگ در ادامه گفت: «در حال تغییر تجارت تولیدی خود هستیم و آن را برای آینده جدیدی

سختگویی شل تایید کرد این شرکت از ژوئیه ۲۰۲۲ فعالیت خود را در پالایشگاه تولید روغن پایه گروه یک در سایت تولیدی پائولو بو کوم «Pulau Bukom» در سنگاپور متوقف می‌کند. وی گفت:



«این تصمیم به منظور افزایش توان رقابت‌پذیری در زمینه روانکارها، تعادل در تامین تقاضای عرضه روغن‌های پایه و کاهش جهانی تقاضای روغن پایه گروه یک تطابقت دارد. سنگاپور یک بازار مهم برای شل و یک مرکز استراتژیک برای عملیات تولید روانکارهای ماست و کاملاً متعهد به تولید روغن‌های پایه، فرآوری روغن‌ها و واکس‌ها هستیم، البته از طریق محصولات گروه یک و دو به همراه خط گاز به مایع (GTL) و همچنین منابع شخص ثالث و جریان‌های واکس‌سازی جایگزین، به حمایت از مشتریان ادامه می‌دهیم». پالایشگاه نفت پایه گروه یک پائولو بو کوم ظرفیت ۳۶۰ هزار تنی در سال دارد. شل به عنوان بخشی از تغییر تولیدات به سمت سوخت‌های کم کربن، پس از تعطیلی این سایت در ژوئیه ۲۰۲۲ قصد دارد ظرفیت پالایش سوخت پائولو بو کوم را به نصف کاهش دهد و به ۲۵۰ هزار بشکه در روز برساند. ماه گذشته، شل سنگاپور

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	شرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	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)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	گلف	

TITAN UNIVERSAL CF-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

روغن موتور با عملکرد مناسب، برای انواع موتورهای دیزلی

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

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



چهارماتی خودروهای برقی نیاز به بافت باتری پیدا می کنند به این موضوع بسیار مهم پرداخت و گفت: «حدود دو میلیارد دستگاه خودرو و سبک و سنگین، سواری و تجاری در حال تردد هستند و سالانه ۱۰۰ میلیون دستگاه خودرو جدید تولید شده و وارد گردونه حمل و نقل می شود. خودروهای سبک و سنگین حدود ۲۰ سال در گردونه حمل و نقل در حال تردد باقی می ماندند و کل خودروهای برقی در جهان هنوز به یک درصد تعداد خودروهای موجود نرسیده است و حداقل ۳۰ تا ۴۰ سال دیگر باید بگذرد که تسلا نیازی به حفاری و استخراج از معادن نداشته باشد.»

به زودی هزینه تولید خودروهای برقی و قیمت آن ها همتر از خودروهای بنزینی می شود؛ اما این تازه میانه نبرد است. ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا در نشست سالانه سهامداران به این حقیقت مهم اشاره کرد که «آنچه اهمیت دارد، ناوگان در حال تردد است.» کارشناسان هم می گویند در اواسط همین دهه، خرید خودروهای برقی با قیمت خودروهای بنزینی کنونی ممکن می شود. اما حداقل چند دهه وقت لازم است که کل خودروهای در حال تردد در طرح های جایگزینی خودروهای فرسوده، جای خود را به خودروهای برقی بدهند. ماسک در پاسخ به این سوال که



برقی سازی کامل خودروهای جهان چند دهه زمان می برد

مدیرعامل «اروم کیان باتری» در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

عرضه اینترنتی باتری با چاشنی گران فروشی

برخی باطراحی سایت برای فروش اینترنتی روی آن کار می کنند تا در جست و جوی گوگل رتبه بالایی داشته باشند. همچنین خدمات رایگان و مشاوره تلفنی از جمله ویژگی های این سایت هاست

هزار تومان به فروش می رسد در بندرعباس هم با همان قیمت به فروش می رسد. این در حالی است که محصول ۳۰۰ هزار تومان بیش تر ارزش ندارد و نسبت به محصول ۲۰ درصد کاهش کیفیت دارد. بنابراین این سایت ها نمایشی و برای توجیه مصرف کننده نهایی در شهرستان طراحی شده اند. مصرف کننده می بیند سایت باتری پر ابندی صبارا ۴۰۰ هزار تومان گذاشته، اما باتری برند دیگر را ۵۷۰ هزار تومان و همین امر توجیهی است برای فروش محصول با قیمت بالا در شهرستان. حالا اگر شما خواهان خرید محصول صبا باشید، فروروشده یا سعی می کنید رای شما را عوض کند یا در نهایت می گوید که صبا نداریم. این رویه روی سایت هانیز دیده می شود. اگر شما واقعا خواهان محصول صبا با این قیمت باشید، وقتی شروع به عملیات خرید می کنید با پیغام محصول موجود نیست مواجه می شوید. در نهایت ممکن است با توجه به نمایشی بودن قیمت ها قانع شوید که آن محصول گران تر از سایت خرید کنید.

بحث گارانتی در باتری ها به چه صورت است؟

عرضه کنندگان ما خیلی به کیفیت کاری ندارند و باتری های یک دوره گارانتی دارند که در آن دوره تمام کارخانه های تولید کننده موظف هستند پاسخگو باشند. در واقع اداره استاندارد و تعزیرات و اتحادیه ها گارانتی را پیگیری می کنند و شرکت ها نمی توانند از پاسخگویی به آن فرار کنند.

که باتری عرضه می کنند. یعنی معمولاً یک مغازه دار سایتی را طراحی کرده و باتری می فروشد؛ اما شاهد کسب و کار بزرگی نیستیم.

عملکرد سایت های بزرگ را در این حوزه چگونه ارزیابی می کنید؟

سایت های بزرگ فروش باتری تقریباً به دو دسته تقسیم می شوند. یک دسته از فروشگاه های اینترنتی به معنای واقعی کلمه تجارت می کنند و دسته دیگر تنها به حفظ ظاهر ای اکتفا می کنند.

این سایت ها با چه مکانیزمی به توجیه و فروش محصولات خودشان می پردازند؟

برخی باطراحی سایت برای فروش اینترنتی روی آن کار می کنند تا در جست و جوی گوگل رتبه بالایی داشته باشند. همچنین خدمات رایگان و مشاوره تلفنی از جمله ویژگی های این سایت هاست. در عین حال سبد محصولی از انواع باتری در سایت قرار می دهند و این سبد محصول وابستگی مستقیمی به مقدار سود این شرکت ها دارد. در سبد محصول می بینیم که معمولاً باتری صبا یا به دلیل حاشیه سود پایین در آخر قرار می دهند و باتری های متفرقه را که سود بالایی دارد در ابتدای صفحه نمایش می دهند. مثلاً در یکی از این سایت ها می بینیم یکی از شرکت های باتری ۷۴ آمپر را ۹۸۰ هزار تومان قرار داده و باتری ۷۴ آمپر صبارا ۷۹۰ هزار تومان. یعنی ۱۹۰ هزار تومان اختلاف قیمت بین این دو نوع باتری وجود دارد. یعنی هر آمپر ۲۵۰ تومان. شما در روزنامه قیمت محصولات را به صورت کامل درج کرده اید و بین قیمت این باتری و باتری صبا تنها ۲۰۰ تومان در هر آمپر تفاوت وجود دارد؛ نه ۲۵۰۰ تومان!

قیمت محصولات صبارا می توان با نرخ تعیین شده از سوی سایت این شرکت مقایسه کرد. به عنوان مثال یک محصول رادر سایت شرکت صبا با قیمت ۸۰۰ هزار تومان می بینیم؛ در حالی که در سایت های دیگر قیمت آن ۷۹۴ هزار تومان است. بنابراین مشتری در مقام مقایسه کالا می بیند که سایت فروشگاهی، محصول را شش هزار تومان ارزان تر از سایت صبا می فروشد

این تفاوت قیمت چگونه ایجاد شده است؟

این تفاوت به این دلیل است که برخی کارخانه های کوچک در یک منطقه تنها با یک نفر کار می کنند. یعنی اگر من نماینده آن کارخانه کوچک در آذربایجان شرقی باشم، تنها در همان منطقه می توانم جنسم را بفروشم و نمی توانم آن را در تهران عرضه کنم. بنابراین نماینده تهران می تواند به هر قیمتی که می خواهد محصول را بفروشد برساند. این در شرکت صبا به این دلیل که نمایندگی کشوری و با حاشیه سود پایین است دیده نمی شود. بنابراین با توجه به این که حاشیه سود در این نوع باتری ها زیاد است، زمانی که با سایت تماس برقرار می کنید، شما را مجاب می کنند که از آن برند خریداری کنید. چرا که همان طور که گفته شد حاشیه سود بالایی برای آن ها دارد. به عنوان مثال وقتی شما قصد خرید تلویزیونی با برند سامسونگ یا سونی را دارید و به خیابان جمهوری برای خرید مراجعه می کنید، چون شما می دانید چه محصولی را می خواهید فروشنده نمی تواند نظر شما را به یک برند متفرقه جلب کند. اما باتری چون یک محصول فنی است و ممکن است اطلاعات افراد در مورد آن کم باشد، به محض این که با کارشناس فروش تماس می گیرید به شما می گوید این باتری برگشتی بسیار کمی دارد یا به عنوان مثال فلان باتری در گذشته کیفیت خوبی داشت و الان این محصول کیفیت بالایی دارد.

چرا انواع باتری صبارا روی سایت قرار می دهند و این در حالی است که در برخی سایت ها قیمت محصولات صبا بسیار پایین تر از بهای اصلی آن است؟

قیمت محصولات صبارا می توان با نرخ تعیین شده از سوی سایت این شرکت مقایسه کرد. به عنوان مثال یک محصول رادر سایت شرکت صبا با قیمت ۸۰۰ هزار تومان می بینیم؛ در حالی که در سایت های دیگر قیمت آن ۷۹۴ هزار تومان است. بنابراین مشتری در مقام مقایسه کالا می بیند که سایت فروشگاهی، محصول را شش هزار تومان ارزان تر از سایت صبا می فروشد. در نتیجه به آن سفارش می دهد. در عین حال مشتری برای خرید این محصول با سایت مربوطه از تباط برقرار می کند. اما مشاور تلفنی رأی مشتری را برای خرید آن کالا می زند و نظرش را به محصول دیگری جلب می کند که اتفاقاً حاشیه سود بسیار بالایی برای آن ها دارد. یعنی کالایی را که مدنظر خودش است با حاشیه سود آمپری ۲۵۰۰ تومان بیش تر به فروش می رساند! همچنین برخی سایت ها کارشان فروختن نیست و تنها محصولی را نمایش می دهند.

معنی اقدام این سایت ها چیست؟

این سایت ها هم شماره چهار رقمی و بحث ارسال رایگان را مطرح کرده اند؛ اما محصولات صبا و سایر تولید کنندگان را با قیمت حداقلی روی سایت قرار داده اند و در نهایت روزانه سه عدد باتری به فروش می رسانند. در واقع در این گونه سایت ها تنها محصولات تولیدی خودشان فروخته می شود. همچنین در این سایت ها قیمت ها با یکدیگر مقایسه شده اند. البته گارانتی محصول خودشان ۱۵ ماه اعلام شده و گارانتی محصول صبا ۱۲ ماه. این سایت ها باتری خودشان را با ۲۰ درصد قیمت بالاتر از بهای واقعی عرضه می کنند و هدفشان به هیچ عنوان فروش محصول دیگری نیست. این ها محصولات خود را به شهرستان ها ارسال می کنند. یعنی با نشان دادن سایت به مشتری القا می کنند که شما محصول ۵۰ آمپر را با همان قیمتی که در تهران تولید شده به عنوان مثال در بندرعباس می توانید تهیه کنید. یعنی اگر محصول در تهران (روی سایت) ۵۷۰



فرشید سلگی

f.solgji@autoworld.ir

در شرایطی که بسیاری از کسب و کارها در کشور به سمت فعالیت در فضای مجازی و آنلاین می روند اما در بازار باتری خودرو، برخی

فروشگاه های اینترنتی با ترندهای اقدام به گران فروشی آن هم به میزان هر آمپر ۲۵۰۰ تومان می کنند. فروش اینترنتی قطعات در کشور هنوز به طور کامل جا نیفتاده و به سبب اقدام برخی از سایت ها و فروش محصولات با قیمتی بیش تر از نرخ بازار اعتماد مردم به آن از بین رفته است. اما چندسالی است باتری به این روش در کشور فروخته می شود و روز به روز اقبال مردم به آن بیش تر می شود. نصب رایگان، تنوع بالای محصولات و امکان مقایسه قیمت و بهر مندی از نظرات مصرف کنندگان سبب شده است خرید اینترنتی بیش از پیش افزایش یابد. اما بهر حال همچنان سایت هایی وجود دارند که به دنبال سود جویی هستند و سود کلان خود را به نفع مردم ترجیح می دهند. در نهایت در باره این که چند دسته سایت فروش اینترنتی در کشور وجود دارد و هنگام خرید باتری به صورت آنلاین باید به چه نکاتی توجه داشت با سید مجید جلالی، مدیرعامل «اروم کیان باتری» به گفت و گو پرداختیم.

فروش اینترنتی باتری خودرو را چگونه ارزیابی می کنید و آیا به سمت خرید اینترنتی این محصول حرکت می کنیم؟

به نظر من کم کم فروش باتری از شکل فروشگاههای به سمت فضای مجازی حرکت می کند و این روش فروش به ویژه در شهرهای بزرگ بیش تر به چشم می خورد. تهران نیز به عنوان یک کلان شهر که رفت و آمد در آن سخت است و همچنین به دلیل این که تنوعی که در سایت ها وجود دارد در فروشگاه های سطح شهر دیده نمی شود، مستعد فروش اینترنتی باتری است. به همین دلیل این یک بازی برنده برنده برای بنگاران بزرگ محسوب می شود که باتری را با قیمت مناسب به دست مصرف کننده برسانند.

این روند آیا باعث کوتاه شدن زنجیره فروش می شود؟

دقیقاً در این شرایط بنگار، توزیع کننده و مغازه دار حذف و مسیر بسیار کوتاه می شود و در نتیجه باتری با یک قیمت مناسب به دست مصرف کننده می رسد.

در حال حاضر شاهد فروش اینترنتی از پلت فرم های متفاوتی مانند دیوار هستیم؛ این نوع فروش را چگونه ارزیابی می کنید؟

یک سری افراد هستند که به صورت نیمه پیشرفته باتری می فروشند. مانند افرادی که از طریق دیوار باتری به فروش می رسانند و این ها را باید از سایت های فروش جدا کنیم. چرا که افرادی که در دیوار تبلیغ می کنند، همان مغازه دارها هستند که مسیر مورد اشاره را طی کرده اند. اما فروشندگان بزرگ با شماره تلفن های چهار رقمی خاص، ارسال رایگان، تست رایگان و سیستم خدمات پس از فروش باتری را به مصرف کننده عرضه می کنند.

به نظر می رسد در شهرستان ها این شرایط فروش وجود ندارد.

بله؛ در شهرستان ها خیلی این سیستم پیاده نمی شود و معمولاً سایت های کوچکی وجود دارند



گروه تک استارت





Autoworld.ir

دوشنبه ۲۶ مهر ۱۴۰۰ سال هفتم، شماره ۱۵۱۷

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیا کی خودرو

«دنیا کی خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیا کی اقتصاد تابان

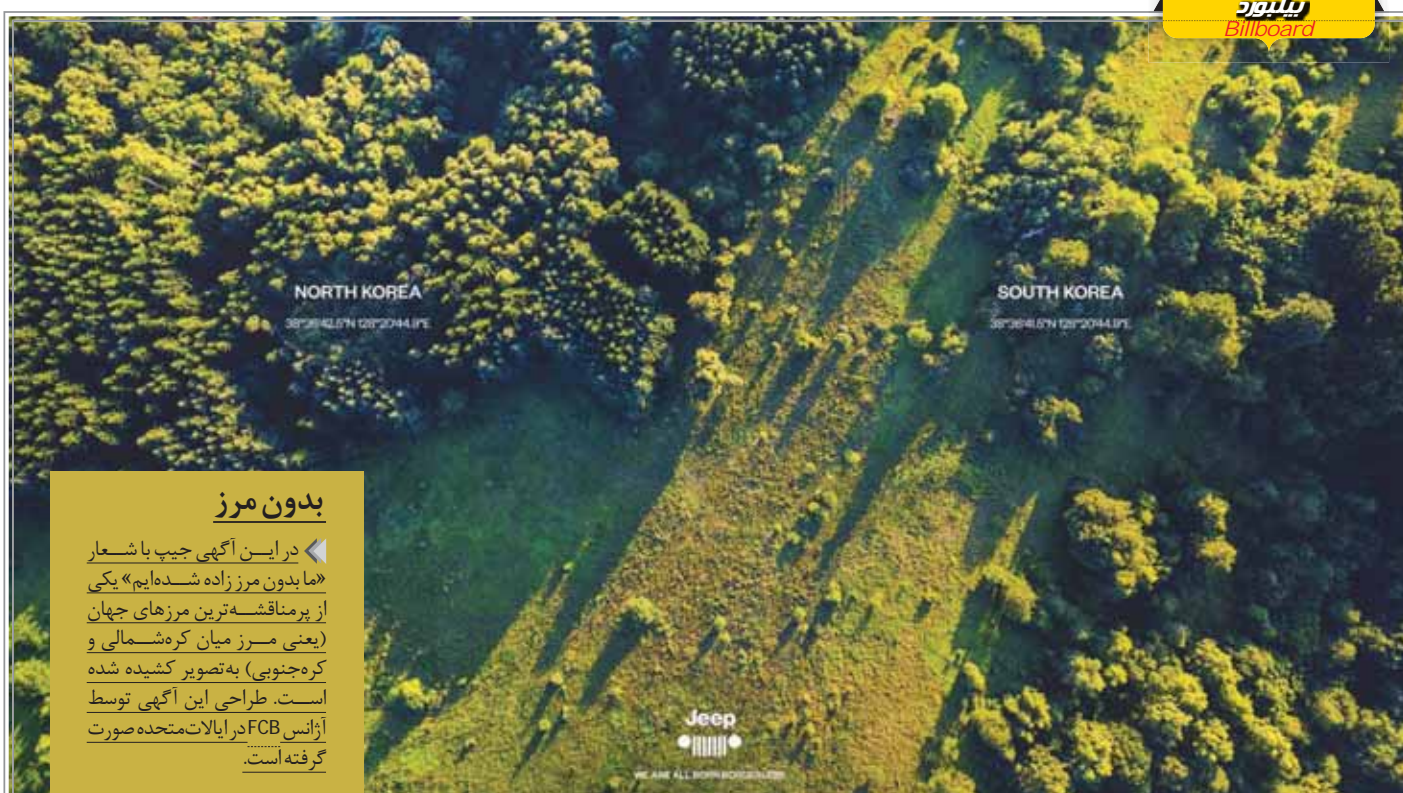
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۰۱

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

تهران ۲۷ آصفهان ۲۸ شیراز ۳۰ مشهد ۲۳ تبریز ۲۶ ارومیه ۲۶ رشت ۲۳ گرگان ۲۷ ساری ۲۶ شهرکرد ۲۶ اهواز ۴۳ یزد ۲۹ کرمان ۲۵ بندرعباس ۳۶ زاهدان ۲۶

بیلبور
Billboard



بدون مرز

در این آگهی جیب با شعار «ما بدون مرز زاده شده‌ایم» یکی از پرمناقشه‌ترین مرزهای جهان (یعنی مرز میان کره شمالی و کره جنوبی) به تصویر کشیده شده است. طراحی این آگهی توسط آژانس FCB در ایالات متحده صورت گرفته است.

اندر آداب اتوبوس سواری!

استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی آدابی دارد که شاید بسیاری از مادر زمان سوار شدن به این وسایل نقلیه آن‌ها را رعایت نمی‌کنیم. اگر اتوبوس سوار باشید، هنوز هم می‌توانید در این وسیله نقلیه رفتارهایی را ببینید که شاید باید مدت‌ها قبل پرونده آن بسته می‌شد. به‌عنوان مثال هنوز هم هستند کسانی که روی صندلی‌های اتوبوس یادگاری یا برای افرادی خاص پیام می‌نویسند! آن هم در عصری که هر فرد یک تلفن همراه دارد. هنوز هم افرادی هستند که می‌خواهند بساری به اندازه یک

نیسان را با اتوبوس جابه‌جا کنند و مسافرانی هم وجود دارند که سوار و پیاده شدن از اتوبوس برای آن‌ها بدون هل دادن عملی بی‌معنی است! البته پس از شیوع ویروس کرونا مشکل خوردن و آشامیدن در اتوبوس و ریختن زباله کف این وسیله نقلیه تا حدی برطرف شده! اما هنوز هم می‌توان افرادی را یافت که فکر می‌کنند کف اتوبوس خاصیت تجزیه زباله را دارد و آنچه دور ریختنی است را در کف اتوبوس رها می‌کنند! همین‌طور باید گفت حرف زدن با تلفن همراه و انتقال تجربیات زندگی و حتی خواستگاری کردن (در قسمت بانوان!) اعمالی بودند که حتی قبل از شیوع ویروس کرونا هم در اتوبوس ناپسند بودند! اما کم‌وبیش شاهد وقوع آنچه گفته شد هستیم. علاوه بر اتوبوس، ایستگاه‌های اتوبوس نیز از دست برخی افراد در امان نیستند و به‌صورت مرتب شاهد تخریب و حتی سرقت تجهیزات آن‌ها هستیم و در نهایت ای کاش با آموزش فرهنگ استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی به فرزندانمان حداقل نسل آینده آداب سوار شدن به این وسایل را بیاموزند تا اسباب آسایش خودشان و سایر شهروندان فراهم شود.

حرف آخر



علی زراندوز

روزنامه‌نگار



دوچرخه‌ها



می‌شد و این مساله به این موتور اجازه می‌داد تا به سرعت ۲۸۱ کیلومتر بر ساعت برسد که در دوران خود رکوردی غیر قابل دسترس بود. تولید موتور گوتزی به دلیل هزینه‌های بالای تولید، تنها بین سال‌های ۱۹۵۵ تا ۱۹۵۷ ادامه داشت و با این حال شهرت و افتخار آفرینی این موتور تا سال‌ها بعد در پیست‌های مسابقه ادامه داشت.

شاید ظاهر موتور گوتزی اندکی عجیب به نظر برسد؛ اما این دوچرخ موتوری یکی از مشهورترین ستاره‌های پیست‌های مسابقه در دهه ۱۹۵۰ میلادی بود. موتور گوتزی که به یک موتور V8 مجهز بود، امروزه به‌عنوان یکی از شاهکارهای مهندسی در صنعت خودرو محسوب می‌شود و برای خنک کردن موتور ۵۰۰ سی‌سی این موتور سیکلت از آب استفاده

موتو گوتزی V8

NIRUGOSTARAN INDUSTRIAL GROUP

Capacity Factors With Different Temperature

Battery Type	-20°C	-10°C	0°C	5°C	10°C	20°C	25°C	30°C	40°C	45°C
GEL 6V&12V Battery	50%	70%	83%	83%	90%	98%	100%	102%	104%	103%
AGM 6V&12V Battery	46%	66%	76%	83%	90%	98%	100%	103%	107%	109%

Discharge Current VS. Discharge Voltage

Final Discharge Voltage (V)	1.75V	1.70V	1.60V
Discharge Current (A)	(A) < 0.2C	0.2C ~ (A) < 1.0C	(A) > 1.0C

Charge the batteries at least once every six months, if they are stored at 25 °C

Charging Method:

Constant Voltage	< 2.25V/2.8-2.45V/Cell@4h, Max. Current 0.3CA
Constant Current	< 2.20A/1.5 1CA/12h
Fast	< 2.20V/1.5 3CA/4.5h

Maintenance & Cautions

Float Service:

- Every month, recommend inspection every battery voltage.
- Every three months, recommend equalization charge for one time.

Equalization charge method

Discharge: 100% rate capacity discharge

Charge: Max. current 0.3CA, constant voltage 2.4-2.45V/Cell charge 2h.

Effect of temperature on float charge voltage: $-3mV/^\circ C/Cell$

Length of service life will be directly affected by the number of discharge cycles, depth of discharge, ambient temperature and charging voltage

UNIKOR



+985132626609-10
+985022626513
@NIRUGOSTARAN
WWW.NGKH.IR

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

PRO
TEC

by bluechem GROUP

QUALITY
MADE IN GERMANY



...because it works!

روغن موتور پرو- تک آلمان

021 79406

sales@aryachemi.ir

0902 432 2671

www.aryachemi.com