



خودروسازان داخلی از فرصت «بازار بی رقیب» بهره‌ای نبردند

ممنوعیت واردات؛ ضامن پیشرفت یا عامل پسرفت؟

خودروسازان کشور از تامین نیازهای کمی و کیفی بازار جا مانده‌اند؛ نه‌تنها عرضه خودروهای داخلی به میزان کافی نیست، بلکه جایگزینی برای مدل‌های وارداتی به‌ویژه در بخش...

صفحات ۳ و ۲

بالاترین سطح کیفی روغن موتور با دو محصول «بهران اولترا رانا» و «فلومکس» حفاظت از زنجیر تایم خودرو باروغن‌موتورهای «SP» اگر در خودرو شما به جای تسمه‌تایم از زنجیر تایم استفاده شده، بهتر است برای محافظت...

صفحه ۱۱

ضرورت سرمایه‌گذاری چشمگیر در توسعه خودروهای برقی و هیبرید غول‌های آینده صنعت خودرو «برقی» هستند! بررسی طرحی که هر سال مطرح و سپس فراموش می‌شود

صفحه ۱۰

مالیات خودروهای لوکس در پرده ابهام! از مدت‌ها قبل قرار بود دارندگان خودروهای لوکس به نسبت ارزش ریالی خودرویشان ...

صفحه ۱۵

آیا داخلی‌سازی قطعات پرمصرف کامیون‌های اروپایی در دستور کار قطعه‌سازان قرار می‌گیرد؟

حرکت لاک‌پشتی توسعه ساخت داخل در بخش خودروهای تجاری

۹ صفحه

۱ «ایکو کراس» برقی می‌شود

۱۲ تولید باتری با نصف قیمت و قدرت ۵ برابری ذخیره برای تسلا

۸ آیا تویوتا کمتری یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

۱۳ چالش‌های تولید تایر برای مسابقات رالی قهرمانی جهان «WRC»

۷ وفور اپشن‌های کاربردی در هیوندای ازرا؛ جنتلمن کره‌ای رقیب سرسخت آلمانی‌ها

ایران ایلانت

حرکت مطمئن، توقف ایمن

ایران ایلانت

بهران اولترا رانا

• مطابق با آخرین سطح کیفیت جهانی روغن‌های موتور بنزینی

• با قابلیت محافظت از زنجیر تایم

محصول جدید

SP 5W-30

بهران اولترا رانا تمام سینتتیک

www.behranoil.co



به نظر می‌رسد پایان عمر مرسدس AMG GT نزدیک است زیرا گزارشی از Motor.es ادعا می‌کند تولید این سوپراسپرت آلمانی در ماه دسامبر به پایان می‌رسد. این اتفاق چندان هم دور از ذهن نیست زیرا نسخه سری سیاه معمولاً در پایان عمر محصولات مرسدس نیز ارائه می‌شود؛ بنابراین از آنجاکه AMG GT سری سیاه در جولای ۲۰۲۰ معرفی شد، به نظر می‌رسد زمان بازنشستگی این سوپراسپرت فرار سیده باشد. به گفته وبسایت اسپانیا بی‌مذکور، مرسدس نیز دیگر سفارش‌های خرید برای AMG GT را نمی‌پذیرد زیرا نمونه‌هایی که از حالا تا پایان امسال تولید می‌شوند برای تامین سفارش‌های قبلی هستند. البته برای نسخه رودستر AMG



حذف «جی تی» از محصولات AMG

هم‌قیمت در کارخانه، ناهمسان در بازار!

نگاهی به جدول قیمت رسمی خودروهای داخلی و مقایسه قیمت‌های شرکتی محصولات خودرو سازان داخلی بزرگ با قیمت‌های همان محصولات در بازار، نشان دهنده نکات جالبی است. یکی از این نکات، خودروهایی هستند که قیمت آن‌ها در کارخانه یکسان است، اما در بازار تفاوت قیمت آن‌ها گاه تا ۱۰۰ میلیون تومان و بیشتر نیز می‌رسد! این تفاوت تا به آن جاست که گاه حتی در میان دو مدل خودرو که قیمت رسمی یکی از آن‌ها از دیگری پایین‌تر است، همان خودروزان‌تر در کارخانه، در حاشیه بازار چند ده میلیون گران‌تر از خودرو دیگر به فروش می‌رسد. در

این‌جا این نکته را نیز باید یادآور شد که گرچه خودرو سازان همواره به قیمت‌های تعیین شده از سوی شورای رقابت اعتراض داشته و دارند، اما این‌طور نیز نبوده است که در خصوص دو آنالیز قیمت یکسان برای دو مدل خودرو، دو قیمت با تفاوت فاحش از سوی شورای رقابت تعیین شود. اما به راستی فلسفه تفاوت بالای قیمت بازار خودروهایی که قیمت کارخانه‌ای برابر دارند، چیست؟ بسیاری متقاضیان خودرو که از تامین مستقیم نیازشان از خودرو ساز ناامید شده‌اند، قیمت خودروها را صرفاً در بازار دنبال می‌کنند، این تفاوت فاحش قیمت را دلیل بالاتر بودن هزینه تولید یا کیفیت بالاتر برخی خودروها می‌دانند و برخی دیگر بحث میزان محبوبیت بالاتر یک خودرو را به عنوان توجیهی برای بالاتر بودن قیمت آن در بازار عنوان می‌کنند. این در حالی است که در خصوص خودروهای هم‌قیمت در کارخانه، میزان و آنالیز قیمت تمام شده که از سوی خودرو سازان اعلام می‌شود، نشان دهنده تفاوت خاصی در هزینه تولید این خودروها یا مترای استفاده شده برای تولید آن‌ها نیست. برای رمزگشایی از این موضوع، می‌توان قیمت خودرو و پراید را که تولید و عرضه آن متوقف شده است، با قیمت برخی خودروها که در زمان تولید پراید، چه در کارخانه و چه در بازار از آن گران‌تر بودند مقایسه کرد. انواع خودرو پراید در بازار در حال حاضر کمترین تفاوت قیمت را با انواع خودرو تیبیا دارند و این در حالی است که تا پیش از توقف تولید و عرضه پراید، خودرو تیبیا به عنوان خودرویی به نسبت بهروز تر و دارای کیفیت و ایمنی نسبتاً بالاتر، هم در کارخانه و هم در بازار، قیمت بالاتری از پراید داشت. بنابراین، نزدیک شدن قیمت این دو خودرو به یکدیگر دلیلی جز توقف عرضه پراید و به حداقل رسیدن نسخه‌های صفر موجود در بازار آن ندارد. به همین ترتیب می‌توان دانست که در خصوص برخی خودروها عرضه و تقاضا تناسب بیشتری دارند و این به کمتر شدن تفاوت قیمت کارخانه و بازار آن‌ها انجامیده است، اما برخی دیگر به واسطه عرضه قطره چکانی به بازار به شکل سرسام‌آوری دچار فاصله قیمتی شدیدی از کارخانه تا بازار شده‌اند. در پایان، این نکته را هم باید افزود که هنوز هم درج‌آرم منسوخ شده و تغییر نیافته یکی از خودرو سازان فرانسوی بر روی برخی محصولات داخلی، برای آن دسته از متقاضیانی که اساساً با برندهای داخلی مشکل دارند، موجب بالا بودن غیرمنطقی قیمت آن‌ها در بازار است.



خودروسازان داخلی از فرصت «بازار بی‌رقیب» بهره‌ای نبردند

ممنوعیت واردات؛

ضامن پیشرفت یا عامل پسرفت؟

خودروسازان از تامین نیازهای کمی و کیفی بازار جا مانده‌اند



توسعه صنعت خودرو و افزایش تولید در گرو تامین منابع است

اله‌وردی دهقانی، عضو کمیسیون صنایع مجلس

در این حوزه هستیم. همکاری وزارت صمت، صاحبان صنایع خودرو، محققان و پژوهشگران می‌توانند به رفع موانع این صنعت کمک کنند.

برخی کارشناسان معتقدند به رغم ممنوعیت واردات خودرو طی چهار سال گذشته، این ممنوعیت تنها بازار خودرو را ناسامان‌تر کرده است و خودرو سازان نیز فرصت‌های ناشی از آن را هدر داده‌اند. نظر شما در این باره چیست؟

متأسفانه خودرو سازان از تامین نیازهای کمی و کیفی بازار جا مانده‌اند و در خصوص تحویل سر موعد محصولات به متقاضیان بهانه می‌آورند. عدم تحویل به موقع محصولات طرح‌های فروش فوری و پیش فروش به متقاضیان به‌ویژه در یکی از دو خودرو ساز بزرگ، نمونه بدعهدی کارخانه‌های بزرگ خودرو سازی است. این موضوع باید مورد توجه دستگاه‌های نظارتی قرار بگیرد و دلایل آن ریشه‌یابی شود.

همان‌طور که شاهد هستیم، رکن اصلی اقتصادهای قدرتمند دنیا صنعت است. رشد و توسعه صنعت خودرو و افزایش تولید، با تامین منابع محقق خواهد شد. سودی که برای سپرده‌های بانکی در دنیا پرداخت می‌شود، در کشورهای صنعتی و توسعه یافته کمتر از ۲ درصد در نظر گرفته شده و سود وام‌هایی که به تولید کنندگان داده می‌شود، در کشور اساساً یک مشکل بزرگ است.

تجربه چند دهه تولید خودرو در کشور و همکاری با شرکت‌های بزرگ اروپایی و آسیای شرقی تا چه میزان در ارتقای سطح خودرو سازان مادر زمان تحریم‌های بین‌المللی موثر بوده است؟

متأسفانه طی سال‌های گذشته برای رفع مشکلات صنعت تنها حرف زده شده و عملی صورت نگرفته، نزدیک ۶۰ سال است که کشور در زمینه خودرو سازی فعال بوده ولی برای تامین نیاز کشور دچار مشکل هستیم. ناوگان حمل و نقل کشور نیز فرسوده شده است و برای نوسازی آن نیازمند سیاست‌گذاری‌های مناسب

با توجه به آن که حوزه صنعت خودرو در چند سال اخیر مصائب پر شماری نظیر تحریم‌های هدفمند این صنعت از سوی آمریکا و متحدانش را تجربه کرده است، آیا طرح‌های وزارت صمت می‌تواند موانع تولید و مشکلات زنجیره تامین قطعات و خودرو سازان را کاهش دهد؟

اگر طرح‌ها و برنامه‌های وزیر صمت مانند اقدامات رئیس‌جمهور با حضور در میدان‌های اجرایی کشور باشد، قابل تقدیر است. امروز مسئولان باید در مرکز مسائل و معضلات مهم حوزه‌های مربوط به فعالیت خود قرار بگیرند تا بتوانند مشکلات را شناسایی کنند و توانمندی لازم را به تولید و صنعت بازگردانند.

برای حمایت از تولید در کشورهای صنعتی یا در حال توسعه توجه ویژه‌ای به موضوع اشتغال و تامین منابع مالی می‌شود. آیا به نظر شما اقداماتی که برای حمایت بنگاه‌های بزرگ خودرو سازی صورت گرفته، توانسته است جوابگوی نیاز این صنعت باشد؟

Motosel
ENGINE CARE

مقدار لازم + کیفیت عالی = اقتصادی

Jaguar
SM10W40
Semi Synthetic



031-33035
MOTOSELIRAN
WWW.MOTOSEL.COM

موتوسل برای
سلامت موتور



روغن موتورهای موتوسل، تحت لیسانس موتوسل کانادا
و دارای تأییدیه از برترین خودروسازان دنیا



تغییرات ظاهری «سراتو» در بازار آمریکا

پس از اینکه فیس لیفت K3 در نسخه کره‌ای معرفی شد، حالا فیس لیفت کیا فور ته مدل ۲۰۲۲ هم برای آمریکای شمالی معرفی می‌شود. این سدان کامپکت که در بازارهای سراسر جهان پانام‌های مختلف K3، سراتو و فور ته عرضه شده، از سال ۲۰۱۸ وارد نسل سوم شد و حالا فیس لیفت میان دورهای خود را تجربه کرده است. فور ته مدل ۲۰۲۲ در چهار تیپ مختلف بنام‌های FE، LX، GT و GT با پکیج‌های سفارشی تکنولوژی و اسسیرت پریمیم در بازار ایالات متحده عرضه خواهد شد. همان‌طور که در نسخه کره‌ای دیده بودیم، فور ته جدید در جلوز دماغه باز طراحی شده با چراغ‌های جدید بهره‌می‌برد که با جلو پنجره باریک موسوم به پوزه ببر ادغام شده‌اند

و سسیری تهاجمی‌تر با ورودی‌های هوای جدید و چراغ‌های LED اضافی آن‌ها را همراهی می‌کند. حجم تغییرات در عقب خودر و کمتر است و صرفاً در بازنگری جزئی در سپر، گرافیک جدید چراغ‌ها و لوگوی جدید کیا خلاصه می‌شود. نسخه‌های GT همچنین از تیریم‌های قرمز رنگ در سپر ها و جلو پنجره به همراه اسپویلر کوچک در لبه در صندوق بهره‌می‌برند. کیا رینگ‌های ۱۶ و ۱۷ اینچی جدیدی را هم برای این خودرو ارائه کرده است. فور ته مدل ۲۰۲۲ در مکزیک تولید می‌شود اما کیا هنوز قیمت آن را اعلام نکرده است. همچنین اطلاعاتی در مورد سر نوشت هاچ‌بک فور ته ۵ ندریم زیر کیا فقط سدان فور ته را برای مدل ۲۰۲۲ معرفی کرده است.

صنعت خودرو را مانند پتروشیمی رقابتی کنیم

پویا عباسیان، فعال و کارشناس تجارت بین‌الملل

می‌توان به حل مشکلات کمک کرد. با توجه به خصوصی سازی برخی نهادها، باز هم این نهادهای به اصطلاح خصوصی شده زیر پرچم دولت و تابع قوانین آن هستند و از خود اختیاری ندارند. به همین دلیل تولید رقابتی هم در کشور وجود ندارد.

برای ایجاد بازار رقابتی در صنعت خودرو چه الزاماتی باید در این حوزه مد نظر مسئولان امر باشد؟

شاخص رقابتی بودن صنایع را باید از میزان حضور صنایع کشور در بازارهای جهانی متوجه شویم. شرکتی که در بیشتر بازارهای جهانی حضور دارد، رقابت پذیری بالاتری هم دارد. در حال حاضر چند شرکت در صنایع دیگر داریم که بدون دریافت کمک و یارانه از دولت در این بازارها مشغول به فعالیت هستند.

با توجه به تاسیس سایت‌های تولیدی در آذربایجان و عراق این امیدواری وجود دارد که خودروسازان بتوانند حضور پررنگی در منطقه داشته باشند. به نظر شما دلیل عدم موفقیت خودروسازان ایرانی در این بازارها چیست؟

متأسفانه در حوزه محصولات خودروسازان، صادرات موفق نداریم و شاخص آن کلا منفی است. شورای رقابت متولی بحث رقابت در کشور است، ولی در حال حاضر تنها به عنوان شورای قیمت گذاری‌های انحصاری فعالیت دارد تا اجحافی از سمت تولیدکننده به مصرف کننده صورت نگیرد که البته در این بخش هم عملکرد بسیار ضعیفی دارد. متأسفانه در شورای رقابت به رقابت‌زایی و انحصارزدایی توجهی نشده است.

خودروسازان از قیمت گذاری محصولات تولیدی خود گلابه دارند و مصرف کنندگان نیز کیفیت محصولات این نگاه‌ها را درخور هزینه پرداختی نمی‌دانند. دلیل این اختلاف نظر چیست؟

قیمت بالای خودرو در کشور ناشی از سوءمدیریت و افزایش قیمت مواد اولیه است که این موارد باعث بالا رفتن هزینه‌های تولید می‌شود. در همه صنایع کشور تنها یک صنعت است که با رعایت در زنجیره تولید باعث افزایش صادرات شده و آن، صنعت پتروشیمی است. در این صنعت رقبا نمی‌توانند با قیمت تمام شده در این صنایع رقابت کنند و محصولات خود را به فروش رسانند.

یکی از موانع تولید، عدم دستیابی به بازارهای بزرگ قلمداد می‌شود، زیرا تولید کنندگان با افزایش تیراژ می‌توانند قیمت تمام شده خود را به نسبت آن کاهش دهند. به نظر شما نقش دولت در صادرات محور شدن محصولات خودروسازان چیست؟

سهم دولت در صنایع بزرگ ۶۴ درصد است و دولت مالکیت دوسوم این صنایع را در اختیار دارد. در حال حاضر دولت بهترین امکانات را برای صادرات دارد، ولی انگیزه‌ای برای این کار ندارد. از سوی دیگر، بخش خصوصی با انگیزه، امکانات مورد نیاز برای صادرات را در اختیار ندارد. بنابراین یکی از موانع صادرات خود دولت است که باید این موانع را برطرف کرد. با کمرنگ کردن نقش دولت در حوزه اختیارات بخش خصوصی

عکس: پروانه «دنیای خودرو»



مدیران خودرو

X33S
AT SPORT

ARRIZO5T



X33S
AT SPORT

ARRIZO5T

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

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



تورم را در آمار خود لحاظ کرده است. گفته می‌شود قیمت قطعات یدکی حدود ۳ برابر میزان تورم عمومی در آلمان است. در واقع این موسسه می‌گوید افزایش شدید قیمت قطعات یدکی در این کشور نادیده گرفته شده است. اما دلیل این رشد قابل توجه قیمت‌ها چیست؟ GDV می‌گوید این امر به خاطر شبه‌انحصاری بودن شرکت‌های سازنده است. به همین خاطر GDV مدعی شده شرکت‌های متفرقه چاره‌ای به جز افزایش قیمت ندارند که دلیل آن هم «حفاظت طراحی» خودرو سازان است. دیگر یافته جالب GDV این است که قیمت صندوق عقب خودروها تا ۶۰ درصد افزایش یافته است.

آیا تاکنون با دیدن صورتحساب تعمیر خودرو را متعجب شده‌اید؟ تنها دلیل قیمت‌های نجومی تعمیرات خودرو و تورم و افزایش هزینه دستمزدها نیست چرا که قیمت قطعات یدکی خودروها نیز در ۸ سال گذشته و حداقل در کشور آلمان افزایش قابل توجهی داشته است. انجمن بیمه آلمان GDV می‌گوید قیمت قطعات یدکی در این کشور نسبت به سال پیش رشد ۶ درصدی داشته اما رقم شکه‌کننده‌تر میزان افزایش قیمت قطعات یدکی در چند سال گذشته است. GDV می‌گوید قیمت قطعات یدکی خودروها از سال ۲۰۱۲ تاکنون ۴۴ درصد بیشتر شده است. البته این موسسه



رشد ۴۴ درصدی قیمت جهانی قطعات خودرو در ۸ سال گذشته

رونمایی و عرضه نسخه الکتربیکی «K125» به فاصله کمی از نسخه بنزینی

«ایکو کراس» برقی می‌شود

نخستین سامانه پلت‌فرم برق و الکترونیک خودروهای بنزینی در چند قدمی رونمایی است



عکس: روزنامه دنیای خودرو

نیز اقدام کرد. خوشبختانه با وجود موانع اقتصادی و تحریم‌ها، ایران خودرو از تولید خودرو برقی که آینده صنعت خودرو جهان به شمار می‌رود، غافل نبوده و توانسته است با ورود به این راه، نتایج خوبی در حوزه توسعه محصول کسب کند.»

تولید اولین سامانه داخلی سازی شده پلت‌فرم برق خودرو

خسروی با اشاره به پروژه‌های فعلی جتکو، از تولید اولین سامانه داخلی سازی شده پلت‌فرم برق و الکترونیک خودروهای بنزینی خبر داد و گفت: «تا پایان آبان‌ماه جاری نمونه اولیه این سامانه رونمایی خواهد شد. این محصول، اقدامی بسیار موثر در زمینه خودکفایی و توسعه دانش بومی در حوزه برق و الکترونیک خودرو است و قطعه صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی به دنبال خواهد داشت.» بنابراین گزارش، در مهرماه سال گذشته نیز مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو طی بازدیدی از شرکت دانش‌بنیان جتکو اظهار کرد: «خودکفایی در حوزه برق و الکترونیک خودرو، پروژه‌ای کلیدی و اساسی در توسعه محصولات و خودروهای جدید به شمار می‌رود، چرا که کاستی‌های کنونی در این حوزه سبب ایجاد چالش‌های تامین قطعات خاص در خودرو سازی شده است.» فرهادمقیمی با بیان این که در حوزه الکترونیک سالانه مبالغ زیادی سرمایه‌گذاری می‌شود، افزود: «در دنیا بیش از ۴۵۰ میلیارد دلار در حوزه الکترونیک محصولات مختلف هزینه می‌شود و به‌طور خاص در صنعت خودرو این عدد به حدود ۵۰ میلیارد دلار می‌رسد. این رقم نشان از اهمیت حوزه برق و الکترونیک دارد که باید از نظر اقتصادی مورد توجه قرار گیرد.» وی تأکید کرد: «لازم است از فرآیند و دانش ایجادشده در حوزه برق و الکترونیک شرکت جتکو، در جهت ساماندهی قراردادهای توسعه و تامین برق و الکترونیک استفاده کرد.» مقیمی بیان کرد: «چنین پروژه‌های عظیمی باید با نگاه ملی دنبال شود تا سایر شرکت‌های خودرو ساز کشور نیز از آن بهره‌مند شوند.» وی با تأکید بر لزوم همکاری جتکو در حوزه محصولات ایران خودرو دیزل، گفت: «همکاری به‌ویژه برای توسعه اتوبوس برقی با جدیت دنبال شود.»

کیلومتر بر ساعت و شتاب زیر ۱۰ ثانیه، برای این خودرو در نظر گرفته شده است.»

عرضه کراس اوور ایران خودرو در دو نسخه برقی و بنزینی مدیرعامل جتکو با بیان این که علاوه بر خودرو تارا، برقی سازی محصولات جدید گروه صنعتی ایران خودرو نیز در دستور کار قرار دارد، تصریح کرد: «برقی سازی کراس اوور جدید ایران خودرو در دستور کار جتکو قرار دارد و نسخه برقی این محصول نیز با فاصله کمی از نسخه بنزینی آن، قابل رونمایی و عرضه خواهد بود.» وی برقی سازی خودرو را حرکتی بنیادین دانست و گفت: «این مسیر در گروه صنعتی ایران خودرو با قوت و قدرت استمرار می‌یابد تا طی بازه زمانی ۱۰ ساله شاهد برقی شدن اکثر مدل‌ها در سبد محصولات این خودرو ساز باشیم.» خسروی با بیان این که در ایران، سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو تولید و وارد بازار می‌شود، عنوان کرد: «با برنامه‌ریزی جامع و مدون می‌توان در یک دهه آینده ضمن برقی سازی تمامی وسایط نقلیه عمومی، به تدریج و به‌طور موثر در مسیر جایگزینی خودروهای شخصی

لوربالا

علاوه بر خودرو تارا، برقی سازی محصولات جدید گروه صنعتی ایران خودرو نیز در دستور کار قرار دارد. این مسیر در ایران خودرو با قوت و قدرت استمرار می‌یابد تا طی بازه زمانی ده ساله شاهد برقی شدن اکثر مدل‌ها در سبد محصولات این خودرو ساز باشیم



علیرضا جابیتی

a.jabeti@autoworld.ir

مدیرعامل شرکت جامع تحقیق و توسعه فناوری‌های خودرو (جتکو) گفت: «گروه صنعتی ایران خودرو علاوه بر پروژه طراحی و تولید موتور سه‌استوانه، برقی سازی محصولات را نیز با هدف کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی در دستور کار قرار داده است.» داود خسروی با بیان این که تولید خودروهای برقی و برقی سازی خودرو از گام‌های موثر در کاهش آلایندگی هواست، افزود: «حذف سوخت فسیلی می‌تواند به کاهش آلایندگی هوا به‌ویژه در شهرها و کلانشهرها کمک کند و قوای محرکه خودروهای توان‌ده‌جای موتور بنزینی، الکتربیکی باشد.» وی با اشاره به این که در برقی سازی دورو یک‌د و وجود دارد که شامل هیبرید کردن خودرو و برقی سازی کامل خودرو است، بیان کرد: «در رویکرد برقی سازی که اقدام مرتبط با شرکت دانش‌بنیان جتکو است، تمام سامانه پیشرفته خودرو شامل موتور، گیربکس و متعلقات آن‌ها، اگر و و... از خودرو حذف شده و سامانه پیشرفته برقی جایگزین آن می‌شود.»

حرکت ایران خودرو به سوی برقی سازی محصولات خسروی با اشاره به حرکت ایران خودرو به سوی برقی سازی محصولات و تولید خودرو تارای برقی عنوان کرد: «در این راستا، مرحله نخست نمونه‌سازی تارا برقی انجام شد و تا پایان سال نیز نمونه‌سازی صنعتی آن تولید و رونمایی خواهد شد. پس از آن، آزمون‌های خودرویی بر روی آن انجام می‌شود و در صورت فراهم شدن شرایط، امکانات، تسهیلات و زیرساخت‌های شهری، تولید انبوه امکان‌پذیر خواهد شد.» وی با اشاره به امکانات خودرو تارای برقی، بیان کرد: «خودرو تارا می‌تواند به‌ازای هر بار شارژ باتری، حدود ۳۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد و موتور آن گشتاوری حدود ۳۰۰ نیوتون‌متر تولید کند. همچنین سرعت حدود ۱۴۰

پیگیری يك موضوع

Follow up



سید مهدی کاظمی

سخت‌گوی اتحادیه فروشندگان لوازم یدکی خودرو

از بین رفتن کیفیت قطعات با طولانی شدن روند ترخیص از گمرک

بازار لوازم یدکی در سال‌های اخیر با مشکلات بسیاری مواجه شده؛ از افزایش نرخ ارز تا طولانی شدن روند ترخیص قطعات از گمرک همگی باعث شده‌اند این بازار با چالش‌های بسیاری مواجه باشد. در همین زمینه با سید مهدی کاظمی، سخت‌گوی اتحادیه فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات خودرو تهران به گفت‌وگو پرداختیم.

آیا داخلی سازی قطعات و نهضت ساخت داخل تأثیری بر بازار لوازم یدکی داشته است؟

داخلی سازی برای تامین قطعات مورد نیاز خودرو سازی‌های ایران خودرو و سایپا انجام می‌شود که این نهضت برای تامین قطعات یدکی مورد نیاز خودروهای در حال ساخت موثر بوده است. تولید کنندگان قطعات خودرویی عضو اتحادیه به منظور جلوگیری از بروز کمبود همواره قطعات مورد نیاز را تولید و روانه بازار می‌کنند. سفارش ساخت قطعات به سایر سازندگان یا اقدام از طریق واردات از شیوه‌های تامین بازار است.

چند درصد تولید کنندگان مختص بازار لوازم یدکی قطعه تولید می‌کنند؟

تولید کنندگان قطعات خودرویی منحصر به یک یا دو کارخانه نیستند و از این میان، برخی که تولیدات با کیفیت و تیراژ بالا دارند، وظیفه تامین خطوط تولید خودرو سازان را عهده‌دار می‌شوند و مابقی به تامین نیاز بازار می‌پردازند. ضمن اینکه تامین کنندگان بزرگ زنجیره تامین خودرو سازان از مجوز رفع کمبود قطعات مورد نیاز بازار تحت بردن خود اما در بسته‌بندی غیر از نام کارخانجات خودرو سازی ایران خودرو و سایپا نیز برخوردار هستند.

شاهد هستیم برخی قطعات موجود در بازار از کیفیت بسیار پایینی برخوردارند. دلیل آن چیست؟

قطعات فاسد شدنی هستند که بیش از یک سال در گمرک دپو شده و در معرض مستقیم نور آفتاب بوده‌اند و شامل قطعات لاستیکی همچون تسمه تایم و تسمه دینام انواع خودروها می‌شوند، فروشنده به دلیل سرمایه‌گذاری‌های انجام شده ناچار است این قطعات را پس از ترخیص از گمرک وارد بازار کند، در صورتی که عمر مفید این قطعات سپری شده و در نهایت چند ماه می‌توانند پاسخگوی نیاز خریداران باشند. به عنوان مثال، مسدود کردن مسیر ترخیص برخی قطعات به دلیل بدهی بانکی وارد کننده نیز از دیگر مشکلاتی است که به زیان بازار و مصرف کنندگان خواهد بود.

نگاه View



لطفاله سیاهکلی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

فرمول‌های خاص اقتصاد برای قیمت و تضاد با دستور سیاسی

در کنار چالش‌هایی نظیر کمبود جهانی ریز تراشه‌ها، قیمت‌های دستوری، کاهش نقدینگی و مطالبات قطعه سازان در مسیر تولید خودروهای داخلی مشکلاتی نیز در حوزه خودرو وجود دارد. این وضعیت نشان می‌دهد خودرو سازی داخلی همچنان صنعتی وابسته بوده و توقف خودروهای تولیدی در پارکینگ‌ها به دلیل نقص یا فقدان قطعات وارداتی گواه این موضوع است.

به دنبال این ادعا که صنعت خودرو داخلی فعال است و خودرو ملی در کشور تولید می‌شود، وابستگی به قطعه سازی خارجی و خوابیدن خودروها در انبارها به دلیل فقدان قطعه معنا و مفهوم خودرو را از دست می‌دهد. اما این موضوع بیانگر آن است که در صنعت خودرو به خودکفایی نرسیده ایم و بخشی از نیاز قطعه خودرو سازان باید از طریق واردات تامین شود.

خودروسازان باید علت توقف روند تولید خودرو به دلیل نبود یک قطعه را پاسخگو باشند، این همان موضوعی است که نسبت به آن توجه کافی نداشته ایم.

طرح خودرویی وزیر صمت در آخرین جلسه کمیسیون صنعت مورد بحث و بررسی قرار گرفت که البته بررسی‌ها تا دوام خواهد داشت، ضمن اینکه وزیر صمت از کمیسیون مهلتی برای به سرانجام رساندن طرح‌ها و برنامه‌ها درخواست کرد که مجلس در این زمینه همکاری لازم را با وزارتخانه خواهد داشت.

راهکارهای موثر در رفع چالش تولید خودروهای ناقص، تولید خودرو با کیفیت و با تیراژ بالا است. نیاز سالانه کشور یک میلیون و ۵۰۰ هزار تا ۲ میلیون دستگاه خودرو است که باید این نیاز از طریق کیفی سازی تولیدات داخلی و تلاش در جهت افزایش تیراژ تامین شود؛ البته برای تنظیم بازار و تامین بخشی از نیاز بازار باید به واردات متوسل شویم.

قیمت گذاری دستوری مدلی است که سال‌ها در راستای آن حرکت کرده ایم، در صورتی که در اقتصاد فرمان و تعیین دستوری قیمت صرف نظر از هزینه‌ها و سود معقول جوابگو نخواهد بود. اقتصاد فرمول خاص خود را دارد و نمی‌توان برای آن دستور سیاسی صادر کرد، بلکه در اقتصاد باید از مدل‌های اقتصادی تبعیت کنیم. تولید خودرو هزینه و قیمت مشخصی دارد که باید با سود معقول برای خودرو ساز همراه باشد و هزینه تمام شده نیز محاسبه شود. مدیریت صحیح، استفاده از متخصصان و برنامه‌ریزی درست ساماندهی صنعت خودرو کشور را امکان‌پذیر خواهد کرد.

زاپاس

Spare Tire

با اصلاح طرح ساماندهی، منشأ ارز واردات خودرو باید مشخص باشد



مجلس توضیح داد: «در عبارت «تصویب سایر مقررات بر عهده وزارت صمت است» نیز دیگر ایراد شورای نگهبان بود، قرار است وزیر صمت برای رفع این ایراد دستورالعمل اجرایی این موضوع را ابلاغ کند.»

وی تصریح کرد: «همچنین برای رفع ایراد شورای عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام بر اساس بند ۱۱ اصل ۱۰، ساز و کارهایی اندیشیده شده است.»

مصوبه ساماندهی صنعت خودرو، منشأ ارز مورد نیاز برای واردات خودرو بود. پس از بررسی مقرر شد که باید منشأ ارز مورد نیاز برای واردات مشخص باشد و افرادی بتوانند خودرو وارد کنند که پیش از واردات، منشأ ارز خود را به بانک مرکزی اعلام کنند.»

نماینده مردم سنقر در مجلس شورای اسلامی همچنین با اشاره به دیگر ایراد شورای نگهبان به مصوبه خودرویی

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس از اصلاح طرح ساماندهی صنعت خودرو در کمیته صنعت کمیسیون صنایع و معادن خبر داد و گفت: «این مصوبه در جلسه آتی کمیسیون صنایع تعیین تکلیف می‌شود.» سید جواد حسینی کیا با بیان اینکه مصوبه خودرویی مجلس در جلسات آتی کمیسیون صنایع و معادن تعیین تکلیف می‌شود، افزود: «یکی از ایرادات شورای نگهبان به





پیشرفت سیستم خودروان هوندا پایه پای رقبا



هوندا نیز مانند ولوو و جنرال موتورز در حال حرکت به سمت تلفات صفر در محصولات خود است. قدم بعدی برای تحقق این امر هوندا Sensing Elite خواهد بود که نسبت به سیستم Sensing کنونی بهبودهای قابل توجهی را نشان می دهد. سیستم Sensing Elite هوندا به عنوان سیستم خودروان سطح ۳ در نظر گرفته می شود. در سیستم های سطح ۳ خودرو از شرایط آگاه است و می تواند تصمیم گیری کند اما راننده هنوز هم باید توجه کاملی به شرایط پیش روی خود داشته باشد. Sensing Elite اولین بار در هوندا لجنده هیبرید EX معرفی شد.

خودرویی که در بازار آمریکا عرضه نشده اما می توان نسل های پیشین آن را در این کشور پیدا کرد. هوندا هم اکنون جدیدترین تکنولوژی ارتباطی و ایمنی خود را در کنگره جهانی سیستم های حمل و نقل هوشمند آلمان به نمایش خواهد گذاشت. هوندا در این کنگره مشارکت خود در تحقیق و توسعه برنامه پابلوت L3 اتحادیه اروپا را نیز اعلام خواهد کرد. EUCAR پروژه پرچم دار اتحادیه اروپا برای تست خودروهای خودروان است. بخش تحقیق و توسعه این برند در اروپا از سال ۲۰۱۹ تاکنون بخشی از EUCAR بوده و حالا در تست های دنیای واقعی شرکت خواهد کرد.

سقوط بازار سهام تمامی ندارد

شاخص کل بورس ۳۵ هزار واحد دیگر ریخت

شاخص کل بازار بورس روز یکشنبه با ۳۵ هزار و ۳۴۹ واحد کاهش در تراز یک میلیون و ۲۴۰ هزار واحدی قرار گرفت. این در حالی است که در معاملات روز گذشته بیش از ۶ میلیارد و ۳۱ میلیون سهم، حق تقدم و اوراق بهادار به ارزش ۳۸ هزار و ۱۲۶ میلیارد ریال دادوستد شد. همچنین شاخص کل

(هم وزن) با ۱۰ هزار و ۴۴۴ واحد کاهش به ۳۵۹ هزار و ۹۷۹ واحد رسید. از سوی دیگر روز گذشته شاخص فرابورس بیش از ۳۷۷ واحد کاهش داشت و در کانال ۱۹ هزار واحدی ماند. در این بازار یک میلیارد و ۸۶۱ میلیون برگه سهم به ارزش ۲۳ هزار و ۷۸۴ میلیارد ریال دادوستد شد.

گزارش

Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

مقایسه

VS

«بیمه کار آفرین» در مقابل بیمه هندی «اس بی آی»

«بیمه کار آفرین» که با نماد «و آفری» در فرابورس حضور دارد، با تولید حق بیمه سالانه بیش از ۱،۶۰۰ میلیارد ریال در سال ۹۹ سهم قابل توجهی از بازار بیمه را به خود اختصاص داد. البته این در حالی است که سود خالص بیمه کار آفرین در سال ۹۹، با رشد بیش از ۳،۵ برابری به نسبت سال ۹۸ روبه رو بوده، البته این شرکت در زمینه انواع بیمه های خودرو نیز فعال است. قیمت هر سهم نماد «و آفری» در پایان معاملات روز گذشته، به ۳۲۷ تومان رسید. در مقام مقایسه، شرکت بیمه هندی «SBI» قرار دارد که از سال ۲۰۰۱ میلادی در هند آغاز به کار کرده و یکی از بزرگ ترین شرکت های بیمه در این کشور به حساب می آید. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۱،۱۴۵ روپیه (معادل ۳۵۲ هزار تومان) رسید.

۳۲۷

تومان

قیمت هر سهم

۱،۱۴۵ روپیه معادل

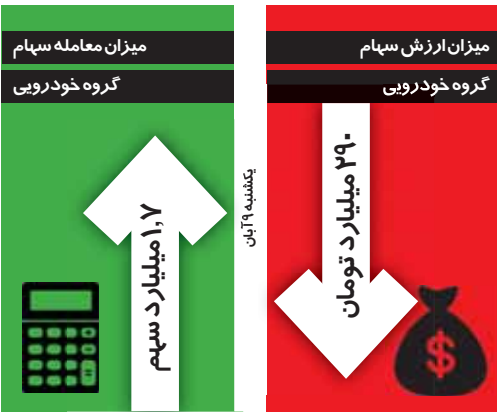
۳۲۵،۰۰۰

تومان

قیمت هر سهم

امار معاملات

TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز شنبه ۱۰ آبان بالغ بر ۳۱۷ میلیارد تومان و ۱،۵ میلیارد سهم شد.

کدال نگر

- «ایران خودرو دیزل» درخصوص آخرین وضعیت فرآیند افزایش سرمایه شرکت با توجه به تغییرات جدید شفاف سازی کرد.
- «بیمه کوثر» در مورد علت کاهش سود خود در شش ماهه ۱۴۰۰، نسبت به دوره مشابه سال گذشته در صورت های مالی میان دوره ای و کاهش درآمد ناشی از فروش سرمایه گذاری ها نسبت به دوره مشابه سال قبل توضیحاتی ارائه داد.
- «بیمه پارسیان» در ۷ ماهه منتهی به مهر حدود ۲،۳۵۵ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره شناسایی کرد. «سایپا شیشه» در دوره ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۸۵ ریال سود محقق کرده است.



نمودار تکنیکالی سرمایه گذاری سایپا نشان دهنده آن است که نماد «وسایا» بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد سال ۱۳۹۹ در قیمت ۲،۵۵۶ تومان، یک اصلاح قیمتی سنگین را تجربه کرده است، در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس این نماد در صف فروش قرار دارد.

رشد حق بیمه تولیدی شرکت ها معطوف به افزایش تورم است

بیشترین رشد حق بیمه تولیدی صنعت بیمه معطوف به تورم است البته این صنعت کمتر از نرخ رشد تورم رشد کرده، به همین دلیل بسیاری از خانوارها بیمه را به عنوان یک کالای لوکس از سبد هزینه های خانوار حذف کرده اند. به بیان دیگر زمانی که مجموع هزینه های ضروری افزایش می یابد، هزینه های لوکس حذف می شود یعنی فردی که از بیمه نامه شخص ثالث و بدنه خودرو استفاده می کرده حال باتوجه به وضعیت تورمی و رشد هزینه خانوار بیمه نامه بدنه را به عنوان کالای لوکس از سبد هزینه حذف می کند. این درحالی است حذف هزینه های بیمه ای نه تنها اثری در کاهش هزینه خانوار ندارد بلکه شاید در بلندمدت نیز این هزینه ها را چندبرابر کند.

پیش بینی

مشکل اساسی که بازار سهام با آن مواجه بوده، نرخ بالای سود بهره بدون ریسک یا همان نرخ اوراق است. نرخ بهره بین بانکی نسبت به تابستان که شرایط بازار خوب بود، حداقل دو درصد افزایش یافته که عامل مهمی است. از سوی دیگر رفتار دولت که در حال انتشار اوراق و اجرای سیاست های انقباضی و جمع آوری نقدینگی است نیز باعث می شود در بازار سرمایه شاهد حضور پول های پارک شده نباشیم. البته همچنان با ابهام آینده مذاکرات مواجه هستیم و چشم انداز تورم شدید مانند دوره های قبل وجود ندارد. به همین دلیل فعالان بازار نمی توانند چه نرخی را برای ارز که عامل مهمی در وضعیت سودآوری شرکت هاست، در نظر بگیرند. از سوی دیگر نگرانی در مورد اینکه دولت چه تصمیمی درباره حامل های انرژی در بودجه سال آینده اتخاذ خواهد کرد، وجود دارد و همین موضوع باعث شده است شرکت های انرژی به رغم اینکه ارزنده هستند اما مورد توجه نباشند.



۴۹۰،۴
میلیارد تومان

رشد فروش

«تراکتورسازی ایران» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ مهرماه مبلغ ۴۹۰،۴ میلیارد تومان درآمد داشته که ۹۲،۴۴ درصد آن مربوط به فروش داخلی و ۷،۵۶ درصد آن مربوط به کل صادرات شرکت بوده، البته درآمد نماد «تایرا» نسبت به دوره یک ماهه مشابه سال قبل ۴۸،۱۶ درصد افزایش درآمد داشته است.

۵۵%

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۰ مهرماه جمع درآمد های (فروش محصولات) «موتورسازان تراکتورسازی ایران» بالغ بر ۵۰۸،۱ میلیارد تومان بوده، این در حالی است که جمع درآمدهای نماد «خمتور» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۲۲۷،۵ میلیارد تومان بوده که ۵۵ درصد افزایش یافته است.



تبدیل زیان به سود

«چرخشگر» در دوره ۶ ماهه منتهی به تاریخ ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۵۶ ریال سود محقق کرده است. از سوی نماد «چرخش» در مدت مشابه سال قبل به ازای هر سهم مبلغ ۱۰۱ ریال زیان محقق کرده بود. همچنین سود خالص «چرخشگر» بالغ بر ۷،۹ میلیارد تومان بوده این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل، این شرکت مبلغ ۹،۵ میلیارد تومان زیان خالص شناسایی کرده بود.



تراز مثبت

«بیمه زندگی خاورمیانه» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ مهرماه، مبلغ ۳۶،۱ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۷،۴ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، البته نماد «بخاور» در این دوره تراز مثبت ۲۸،۷ میلیارد تومان را ثبت کرده است.



MEB ساخته می‌شوند، هر دو نسخه را دریافت خواهند کرد: شکل شاسی بلند سنتی تر شده و همچنین نسخه کوپه شبیه فست‌بک است. جالب اینجاست که نخستین مدل از این خودروها که هر دو نسخه را به‌بازار عرضه می‌کند، جدیدترین آن است: آئودی Q4 ای-ترون (که قبلاً به‌عنوان مدل Q4 ای-ترون اسپرت‌بک در دسترس بود). فولکس واگن ID.5 GTX همان پیش‌رانه دو موتور آئودی Q4 ای-ترون ۵۰ را دریافت می‌کند؛ بنابراین ۲۹۹ اسب‌بخار قدرت دارد و می‌تواند در مدت‌زمان کمی بیش از شش ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

پس از ثبت چند تصویر جاسوسی از نمونه‌های استتار شده فولکس واگن ای‌دی.۵ جی‌تی‌ایکس در پیست نوپر گرینگ حالا مدیران این کمپانی تصمیم گرفته‌اند برنامه و زمان معرفی این خودرو را اعلام کنند. قرار است این نسخه از تقابله در روز سوم نوامبر رونمایی شود. البته کمپانی هنوز اطلاعات این محصول را مخفی نگه داشته؛ اما در تصویر منتشر شده می‌توان به‌تأکید بر آبرودینامیک محصول پی برد. تفاوت بین ID.4 و ID.5 محدود به خط سقف متفاوت و قسمت عقب و همچنین برخی تغییرات جزئی است. همچنین جالب است بدانید که تمام کراس‌اوورها بی‌که در حال حاضر روی پلت‌فرم فولکس واگن



انتشار نخستین تصاویر رسمی از فولکس واگن ID.5 GTX

«فراری» در پرونده علیه «منصوری» پیروز شد



فراری نسبت به حساس بودن به میراث و نکات طراحی‌اش مشهور است و ظاهر این دقیقاً نقطه‌ضعفی بوده که منصوری برای تیونینگ GTB ۴۸۸ در نظر گرفته است. حالا این برند ایتالیایی تیونر آلمانی ایرانی‌الاصل را به‌ادگاه کشانده و ادعا کرده که برای طراحی پروژه کیت بدنه 4XX سرو کسبیا «Sir-acusa» براساس ۵۸۸ جی‌تی‌بی از فراری FXX K کپی‌کاری شده است. به‌نظر می‌رسد فراری اصلاً از ایده منصوری برای استفاده از طرح آبر خودرو ۲/۵ میلیون دلاری‌اش راضی نیست؛ مخصوصاً اگر این کیت روی کوپه موتور وسط ۲۵۰ هزار دلاری آن‌ها برای شبیه کردن آن به‌این آبر خودرو استفاده شده باشد.

در نتیجه کاری را انجام داده که نسبت به‌انجام آن در دنیای خودرو مشهور است؛ به این ترتیب که در ابتدا به‌ادگاه شهر بوندسگریش‌تشف آلمان به‌دلیل «نقض حقوق طرح‌های ثبت‌نشده» شکایت کرده است. این پرونده به‌دیوان عدالت اتحادیه اروپا «CJEU» در لوگزامبورگ ختم شد که در روز ۲۸ اکتبر باینیه خود را صادر کرد. براساس گزارش «رویترز» دادگاه عالی اروپا با استدلال‌های فراری مبنی بر دراختیار داشتن حق طراحی محصولات مخصوص استفاده در پیست موافقت کرده و نقض حقوق معنوی در کیت منصوری را به‌رسمیت شناخت.

واکسیناسیون فورد و جنرال موتورز در کانادا



هر سه خودروساز اصلی آمریکایی برای خطوط تولید کانادایی خود سیاست‌های واکسیناسیون اجباری کووید-۱۹ را اعلام کردند. این موضوع به‌رغم درخواست‌های اخیر اتحادیه کارگران این کشور به‌نام Unifor برای عدم اجرای این الزام بوده است. جری دیاس، مدیر Unifor اخیراً با «تونیز» صحبت کرده و گفته با وجود این که اتحادیه آن‌ها طرفدار سیاست‌های واکسیناسیون است، اما نگرانی‌هایی از بابت کارمندان قدیمی دارد که در صورت عدم ترجیح آن‌ها برای واکسیناسیون، ممکن است آن‌ها از کار اخراج شوند. دیاس گفت: «به‌طور کاملاً شفاف ما ابدا موافق این نیستیم که به‌خاطر این سختگیری‌ها کارمند

سطح‌ارشدی که ۲۵ سال سابقه بی‌نقصی دارد، در نهایت به‌این صورت اخراج شود.» به‌همین ترتیب دفتر ملی اتحادیه مذکور اخیراً نامه‌هایی به‌فورد، جنرال موتورز و استلانتیس ارسال کرده که در آن نگرانی‌های آن‌ها در مورد واکسینه شدن کارکنان و امکان اخراج آن‌ها منعکس شده است. با این وجود این سه خودروساز در حال پیشروی با جدول زمانی اولیه خود هستند تا واکسیناسیون را الزامی کنند. جنرال موتورز نخستین شرکتی است که دستور تزریق اجباری واکسن را از دوازدهم دسامبر اجرایی می‌کند.

انتظار تغییرات بزرگ در ولوو بعد از عرضه عمومی سهام

در آستانه مرحله‌ای نو



علی منصوری

amansouri@gmail.com

روز جمعه حتی پیش از آن که ولوو فروش و عرضه عمومی سهام خود را آغاز کند، این خودروساز سوئدی ۲۰۰ هزار سرمایه‌گذار جدید به‌دست آورد. زمانی که از هاگان سامولسون، مدیرعامل ولوو سوال شد که چه احساسی در این خصوص دارد که حالا این همه رئیس جدید پیدا کرده است، گفت: «هر چه پیش‌تر بهتر.»

نقطه شروع جدید

به‌گفته سامولسون ورود این کمپانی ۹۴ ساله به‌بازار بورس است‌کهلم نقطه شروع جدیدی برای آن به‌شمار می‌رود. ولوو اخیراً خیزی جدی برای بقای خود در آینده برداشته و برنامه متفاوتی را اعلام کرده که شامل تبدیل شدن به یک برند تمام‌الکتریکی تا سال ۲۰۳۰ و ایجاد بهترین روابط با مشتریان از طریق تأکید بر فروش مستقیم و آنلاین به‌افراد می‌شود. سامولسون پیش از آن که زنگ افتتاح عرضه عمومی سهام ولوو را به‌صدا آورد به‌شوخی گفت: «حالا پول کافی برای انجام این تغییرات داریم.» این برای نخستین بار است که از سال ۱۹۹۹ تاکنون سهام ولوو به‌صورت عمومی عرضه می‌شود. آخرین باری که سهام ولوو به‌صورت عمومی عرضه شد، پیش از آن بود که به‌مالکیت کمپانی آمریکایی فورد درآید. در سال ۲۰۱۰ فورد مالکیت ولوو را به‌مالک کنونی هلدینگ جیلی واگذار کرد. هاگان سامولسون، مدیرعامل ولوو در مصاحبه‌ای که در خلال مراسم افتتاح عرضه عمومی سهام صورت گرفت گفت که فاز بعدی فعالیت‌های ولوو کاری عظیم است.

یک ناوگان جدید

سامولسون در گفت‌وگو با نشریه «توموتونیز» اروپا به‌این اشاره کرد که بخشی از پول‌های به‌دست‌آمده از



نوربالا

عرضه عمومی سهام صرف تولید یک ناوگان شاسی‌بلند جدید می‌شود که جایگزین XC90 خواهد شد. قرار است سال آینده از این کراس‌اوور بزرگ‌گران قیمت تمام‌الکتریکی رونمایی شود. ماه مارس سامولسون اعلام کرد که این خودرو به‌جای آن که از ترکیبی از حروف و اعداد استفاده کند، دارای نام کاملی خواهد بود. همچنین او به‌طرفداران ولوو این سرنخ را داد که نام این کراس‌اوور جدید با یک حرف صدا دار آغاز می‌شود.

روش‌های جدید برای تأمین باتری

از دیگر موارد گران‌قیمتی که به‌واسطه سرمایه‌ناشی از عرضه عمومی سهام برای ولوو فراهم می‌شود، گذار به‌سمت تولید باتری‌هایی برای تأمین نیروی نسل جدید ولووها خواهد بود. بخشی از تلاش ولوو در راستای تأمین باتری‌هایش به‌همکاری این شرکت با نورتل به‌عنوان یک شریک راهبردی و تولید و ساخت نسل بعدی سلول‌های باتری مربوط می‌شود. سامولسون گفت که او به‌دنبال این است که نگاهی دائمی به‌ارزش سهام ولوو داشته باشد؛ زیرا به‌باور او ارزش سهام شاخصی‌آنی در این

خصوص است که آیا به‌نظر هزاران رئیس جدید او گذار این شرکت و تبدیل شدن آن به یک برند تمام‌الکتریکی به‌شیوه درستی انجام می‌گیرد یا نه. سامولسون درباره روند الکتریکی‌سازی ولوو گفت: «امروز ما سه‌درصد الکتریکی هستیم و ۹ سال بعد از این ما باید صد درصد برقی باشیم. هم‌کنون کار ما آغاز شده و ما باید تغییر کنیم؛ زیرا مشتریان مادر این جهت پیش می‌روند. اگر واقعاً بخواهید درآینده مردم همچنان ولوو سوار شوند، بهتر است که آن‌ها را الکتریکی کنید.»

چابک‌تر و انعطاف‌پذیرتر

عرضه عمومی سهام بعد از آن صورت می‌گیرد که خودروساز سوئدی در ماه فوریه پیشنهاد ادغام با برند چینی جیلی را رد کرد. بیورن آنوال، مدیر مالی ولوو گفته است در زمانی که این شرکت سوئدی مشغول بررسی پیشنهاد ادغام با جیلی بود، به‌این نتیجه رسید که شتاب دادن به‌فعالیت‌هایش در صنعت خودرو از طریق عرضه عمومی سهام اقدام بهتر و مناسب‌تری خواهد بود. آنوال در گفت‌وگو با خبرگزاری «ای‌ان‌ای» گفت: «ما نتیجه‌گیری کردیم که بهتر است یک اکوسیستم داشته باشیم تا این که یک گروه بزرگ خودروسازی با برنامه‌ریزی و رمزگذاری انعطاف‌ناپذیر ۱۰ ساله باشیم و هر چه کوچک‌تر باشید سریع‌تر و انعطاف‌پذیرتر هستید و واحدهای مستقلی دارید که تنها در زمان نیاز به‌سراغ‌شان می‌روید و از کمک‌شان بهره‌مند می‌شوید.» او همچنین گفته است ولوو از قبل برنامه مشخصی داشت و چیزی که به‌آن احتیاج داشت، سرمایه‌گذاری بود. به‌گفته آنوال «تبدیل شدن به‌شرکت عرضه‌کننده سهام عمومی روش موثری برای تأمین سرمایه لازم بود.» این سرمایه همچنین به‌ولوو کمک می‌کند در عرصه‌های گسترده‌تری خودنمایی کند. آنوال گفت: «ایستادن در کنار ۲۰۰ هزار سرمایه‌گذار بین‌المللی باعث افتخار من است و به‌اعتقاد من ولوو حتی به‌شرکت بهتری بدل خواهد شد؛ زیرا مادر سراسر جهان با چالش‌ها و رقابت‌هایی سازنده روبه‌رو هستیم و این مساله علاوه بر این که فروتنی ما را افزون می‌کند، سبب می‌شود سریع‌تر اقدام کنیم.»

عرضه عمومی سهام بعد از آن صورت می‌گیرد که خودروساز سوئدی در ماه فوریه پیشنهاد ادغام با برند چینی جیلی را رد کرد. در زمانی که این شرکت مشغول بررسی پیشنهاد ادغام بود، به‌این نتیجه رسید که شتاب دادن به‌فعالیت‌هایش از طریق عرضه عمومی سهام اقدام بهتر و مناسب‌تری است

خبر

News

میکروکار برقی اسپانیایی‌ها

شرکت سایلنس، بیش‌تر برای مدل‌های مختلف ماکسی اسکوتر برقی در مدل‌های S0۲ و S0۳ شناخته شده است و به‌نقل از electrek، شرکت اسپانیایی «سایلنس» که در بارسلونا قرار دارد، به‌تازگی از خودرو الکتریکی Silence S04 خود رونمایی کرده است که در دو مدل با سطوح مختلف قدرت و سرعت تولید خواهد شد. این اسکوترها که با سرعت ۶۰ مایل در ساعت (۹۶ کیلومتر بر ساعت) حرکت می‌کنند، بزرگ‌تر از سایر اسکوترهای موجود در این صنعت هستند؛ اما این شرکت قصد دارد با را از این فراتر بگذارد و به‌مدل جدید خود دو چرخ دیگر نیز اضافه کند. خودرو الکتریکی S04 در افتتاحیه دفتر مرکزی جدید این شرکت در بارسلون رونمایی شد



و این خودرو در دو مدل L6e و Lve معرفی شده که نشان‌دهنده طبقه‌بندی‌های قانونی متفاوت برای خودروی‌های چهار چرخ در اروپا هستند. خودروهای کوچک S04، دو سرشن را در این وسیله نقلیه ۲.۳۳ متری جاس می‌دهند. به‌گفته این شرکت، طراحی مینیمالیستی به‌این دو خودرو اجازه می‌دهد در یک پارکینگ معمولی به‌راحتی قرار بگیرند. به‌لطف صندلی‌های تاشو نیز بخشی از قسمت عقب خودرو شامل فضای ذخیره‌سازی است. نسخه L6e دارای حداکثر سرعت ۴۵ کیلومتر بر ساعت است و موتور آن نیز شش کیلووات خواهد بود و رانندگان با گواهینامه ساده موتورسیکلت AM می‌توانند از آن استفاده کنند. این مجوز برای رانندگان ۱۴ تا ۱۶ ساله در بسیاری از کشورهای اروپایی رایج است. نسخه Lve دارای حداکثر سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت (۵۶ مایل بر ساعت) و موتور بزرگ‌تر ۱۴ کیلووات است. این مدل به‌گواهینامه رانندگی خودروهای معمولی نیاز دارد و باتری‌های چرخدار این دو محصول کاملاً شبیه به باتری‌های ساخته‌شده توسط شرکت سایلنس برای اسکوترهای برقی این شرکت هستند؛ البته ظرفیت بالاتری دارند. Silence S04 با قیمت ۷۵۰۰ یورو معادل ۸۷۳۰ دلار آمریکا عرضه می‌شود.



فروش نقدی هایما S7 پلاس ایران خودرو بدون قرعه کشی



«گروه صنعتی ایران خودرو طرح فروش نقدی محصول هایما S7 پلاس را روز چهارشنبه ۱۲ آبان ماه به اجرا می گذارد. در این طرح محصول هایما S7 پلاس در رنگ های سفید، مشکی متالیک، ذغالی متالیک، خاکستری متالیک و نقره ای متالیک با موعد تحویل سه ماهه به فروش می رسد. اجرای طرح از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه آغاز خواهد شد و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان می توانند از طریق سایت اینترنتی فروش محصولات ایران خودرو به نشانی esale.ikco.ir نسبت به ثبت نام اقدام کنند.

WING MIRROR

آینه بغل

هایما S7 در ابتدا با مدل دو لیتری تنفس طبیعی عرضه شد که توانایی پایین موتور درمقابل رقبای سبب شد ایران خودرو به سرعت نسخه هایما S7 توربوشاژ را جایگزین کند. هایما S7 توربوشاژ به موتور ۱.۸ لیتری مجهز شده بود که توانایی حرکتی بهتری داشت و از نظر ظاهری کمی فیس لیفت شده بود. خودرویی که از نظر پیشرانه کاملاً مشابه هایما S7 توربوشاژ بوده و به همان موتور ۱.۸ لیتری توربوشاژ مجهز است و تنها تفاوت آن چند آپشن در داخل خودرو است.

چینی

Chinese

خودروسازهای چینی به دنبال ساخت خودرو پرنده



«اکسپنگ درمراسم روز تکنولوژی خودش از مجموعه ای از وسایل مفهومی جدید مانند یک خودرو پرنده و یک اسب رباتیک عجیب رونمایی کرد. این خودرو پرنده توسط زیرمجموعه حمل و نقل هوایی شهری اکسپنگ

به نام HT Aero ساخته شده است. این شرکت به جزئیات زیادی درباره آن اشاره نکرده، اما گفته این مدل در داخل شرکت توسعه یافته است و چندین افزونه امنیتی، طراحی سبک وزن و مکانیزم روتور جمع شونده دارد. زمانی که خودرو پارک می شود، دو در بال پرنده ای با می شوند تا روتورها از داخل خودرو خارج شوند. سپس پردها باز می شوند و به خودرو اجازه بر خاستن و فرود عمودی را می دهند. این خودرو ظاهری شبیه آبر خودروهای آینده نگر دارد و دارای طراحی آیرودینامیک و چرخ های عقب تا نیمه پوشیده شده است. این خودرو پرنده همچنین یک کابین پیشرفته با یک سیستم سرگرمی رسانه ای شفاف و یک نمایشگر دیجیتالی یکپارچه با فرمان دارد. اگر چه ساخت چنین خودرویی بسیار بعید به نظر می رسد، اما اکسپنگ می گوید که قصد دارد آن را در سال ۲۰۲۴ عرضه کند. آن ها همچنین خاطرنشان کردند که این خودرو قابلیت رانندگی در جاده را خواهد داشت.

برقی

EV

در دوران گذار به خودروهای برقی چقدر شغل از دست می رود؟



«یک خودرو برقی به اگزوز، صداخفه کن، باک بنزین و خیلی از قطعات دیگر نیازی ندارد. نگاه مختصری به بانک های اطلاعاتی نیروی کار مشغول در صنعت خودرو آمریکا نشان می دهد که حدود ۴.۷ میلیون نفر به طور مستقیم با تولید، فروش و خدمات پس از فروش خودرو سر و کار دارند. به زبان دیگر، به ازای هر نفری که برای ساخت یک دستگاه خودرو مشغول است، ۱.۵ نفر برای فروش و تعمیرات اشتغال دارد. یک قرن است که مردم از راه های مختلف از خودروهای بنزین سوز روزی شان را تامین می کنند و این در حالی است که خودروهای برقی نیاز بسیار ناچیزی به تعمیر یا سرویس دوره ای دارند؛ اما نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش سعی دارند با مشتری برای ارائه خدمات به قرار داد برسند. خیلی طول نخواهد کشید که مشتریان خودروهای برقی در می یابند که نیازی به سرویس های دوره ای ندارند. برای مثال در استعمال از کیا هزینه های خدمات و سرویس های دوره ای به فاصله هر ۱۵ هزار کیلومتر در طول هفت سال، هزینه خدماتی حدود سه هزار دلار را روی دست مشتری می گذارد که عمدتاً تعویض روغن و فیلتر است.

و فور آپشن های کاربردی در هیوندای آزرا

جنتلمن کره ای رقیب سرسخت آلمانی ها



احسان ناصرپایی

e.naseri@autoworld.ir

«هیوندای آزرا یکی از با سابقه ترین و محبوب ترین خودروهای شرکت هیوندای محسوب می شود. این خودرو چندسالی ز بر سایه برادر بزرگ تر خود یعنی هیوندای جنسیس قرار داشت؛ اما در سال های اخیر و با استقلال برند جنسیس، بار دیگر هیوندای آزرا به جایگاه پرچمداری سدان های این خودرو ساز مطرح شرقی بازگشته است. این پرچم دار بودن سبب شده است هیوندای توجه زیادی به این سدان نیمه لوکس خود داشته باشد و همیشه آن را با آخرین تکنولوژی های روز دنیا روانه بازار کند.

سه نسل اخیر هیوندای آزرا در بازار کشورمان نیز عرضه شده اند و هر کدام در زمان خود طرفداران پرشماری را برای خود دست و پا کرده اند. آپشن های هیوندای آزرا را می توان یکی از علت های مهم این محبوبیت دانست. به همین بهانه «دنیای خودرو» تصمیم دارد برجسته ترین آپشن های هیوندای آزرا را بررسی کند.

معرفی هیوندای آزرا

هیوندای آزرا که در بسیاری از بازارها با نام هیوندای گرנچور (Grandeur) شناخته می شود، از سال ۱۹۸۶ تاکنون در شش نسل روی خط تولید رفته است. نسل فعلی این خودرو از اواخر سال ۲۰۱۶ معرفی و با مدل ۲۰۱۷ در بازار داخلی کره جنوبی عرضه شد. البته نخستین نمونه های این نسل از هیوندای آزرا، حدود یک سال بعد و با مدل ۲۰۱۸ وارد بازارهای بین المللی شدند. جالب این جاست که شرکت هیوندای به دلیل حضور پررنگ برند جنسیس در بازار آمریکای شمالی ترجیح داد نسل ششم هیوندای آزرا را در این نقطه از جهان عرضه نکند و بازار هدف عمده این خودرو را مناطق آسیایی قرار داد.

شرکت کرمان موتور پس از برجام و آغاز همکاری مجدد خود با هیوندای، نسل ششم هیوندای آزرا را نیز در مدل های

است. البته این دستورات باید به زبان انگلیسی بیان شوند.

تنظیم برقی صندلی های جلو

تنظیم صندلی راننده و سرنشین جلو هیوندای آزرا به صورت تمام برقی انجام می شود و قابلیت تنظیم گودی کمر نیز برای هر دو صندلی وجود دارد. علاوه بر این، صندلی راننده این خودرو به قابلیت افزایش طول نشیمن گاه (دخسته گیرزانو) نیز مجهز است.

ایر برگ های کامل

در ادامه بررسی آپشن های هیوندای آزرا، از آپشن های رفاهی گذر می کنیم و به یک آپشن مهم یعنی می رسیم. این روزها وجود ایر برگ های راننده و سرنشین جلو، جانبی سرنشینان جلو و برده ای، در بسیاری از خودروهای روز دنیا متداول است. هیوندای آزرا علاوه بر ایر برگ های یاد شده، به ایر برگ های جانبی سرنشینان عقب و محافظ زانو ی راننده نیز مجهز است تا با مجموع ۹ ایر برگ، محیط امنی را برای سرنشینان خود ایجاد کند.

سایر آپشن ها

گرمکن فرمان، تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه مجهز به سیستم یونیزه هوای ورودی و دریچه برای سرنشینان عقب، پرده برقی شیشه عقب با قابلیت جمع شدن اتوماتیک هنگام دنده عقب، پرده دستی شیشه های جانبی عقب، سنسور نور، دی لایت، کی لکس استار تر به همراه کلید کارتی، و رکش جیر سقف و ستون ها، حافظه صندلی راننده، شیشه های سولار، ترمز پارک برقی به همراه اتوهلد و سیستم کنترل ایستایی در سربالایی (HAC) از دیگر آپشن های این خودرو است.

«جمع بندی بررسی آپشن های هیوندای آزرا در پایان با مروری اجمالی بر آپشن های هیوندای آزرا می توان گفت این خودرو در این زمینه دست بر به میدان آمده است و امکانات کاربردی و راحتی کننده ای را ارائه می کند. اما متأسفانه هیوندای آزرا در فول ترین حالت ممکن به ایران نیامده است و با توجه به قیمت این خودرو و رقبای آن در بازار، جای خالی آپشن هایی همچون اتوپارک، سیستم هشدار دهنده نقاط کور، شاژر و وایرلس و حتی ماساژور صندلی در آن احساس می شود.

دارد؛ رنگ سفید نشانه حالت COMFORT و رنگ قرمز نیز نماد حالت SPORT است.

سقف پانوراما

بررسی آپشن های هیوندای آزرا را با یک آپشن بسیار پرطرفدار در بازار ایران ادامه می دهیم. سقف هیوندای آزرا از نوع تمام شیشه ای (پانوراما) یک تکه است که در روز هایی که تابش آفتاب خیلی شدید نباشد، می توان پرده این سقف را به صورت برقی کنار زد و از یک کابین روشن و دل باز لذت برد. در روز های معتدل نیز می توان این سقف را باز کرد و نسیمی خنک را در کابین به گردش در آورد.

کامپیوتر سفری پیشرفته

در دنیای امروز وجود کامپیوتر سفری آپشن خاصی محسوب نمی شود و بسیاری از خودرو های ارزان قیمت نیز به آن مجهز هستند. اما کامپیوتر سفری هیوندای آزرا تنها یک کامپیوتر سفری ساده برای نمایش اطلاعاتی مثل میزان مصرف سوخت، مسافت طی شده و ... نیست.

این کامپیوتر سفری منوهای متنوعی دارد که از طریق کلید روی غربلک فرمان و مانیتور ۱۲/۴ اینچی وسط صفحه نشان دهنده ها، می توان به این منوها دسترسی پیدا کرد. امکاناتی همچون قفل و باز شدن اتوماتیک در ها، چراغ خوش آمدگویی و بدرقه، در صندوق بار هوشمند، راهنمای تعویض این، شدت نور داخل کابین و هشدار فرار سیدن زمان سرویس دوره ای خودرو از طریق این کامپیوتر سفری قابل تنظیم است.

سیستم صوتی حرفه ای اینفینیتی

کم لطفی است اگر در فهرست آپشن های هیوندای آزرا به سیستم صوتی این خودرو اشاره نکنیم. سیستم مالیتی مدیا هیوندای آزرا از برند معروف Infinity است که با وجود ۱۴ بلندگو، ساب ووفر و آمپلی فایر، صدایی واضح و رسا را به گوش سرنشینان می رساند. امکاناتی همچون Apple Car Play، Android Auto، قبله نما و تنظیم هوشمند صدا با توجه به سرعت خودرو و نیز از روی مانیتور هشت اینچی لمسی این سیستم قابل دسترسی هستند. جالب ترین نکته در مورد این سیستم صوتی، پشتیبانی از دستورات صوتی

سرنشینان جلو هیوندای آزرا نیز می توانند در فصل گرم سال از سردکن صندلی سه حالت لذت ببرند. با فعال کردن سردکن، فن های موجود در صندلی هوارا از روزنه های چرم صندلی بیرون می فرستند که این کار مانع از عرق کردن بدن سرنشینان خواهد شد.

در صندوق بار هوشمند

تصور کنید که برای خرید کردن بیرون رفته اید و با چند کیسه خرید در دست به سمت خودرو می آیید؛ اینجاست که یکی از جذاب ترین و البته کاربردی ترین آپشن های هیوندای آزرا به کمک شما خواهد آمد. در این حالت، کافی است ریموت خودرو در جیب شما قرار داشته باشد و چند ثانیه ای پشت صندوق بار بایستید تا در صندوق به آرامی باز شود. برای بستن مجدد در صندوق بار هیوندای آزرا نیز باید دکمه قرار گرفته در سطح درونی در ا فشار داد.

دوربین ۳۶۰ درجه

از دیگر آپشن های هیوندای آزرا که البته این روزها روی خودرو های ارزان قیمت تر بازار نیز به چشم می خورد، دوربین ۳۶۰ درجه است. این سیستم با استفاده از دوربین ها و سنسور هایی که دور تادور خودرو قرار دارند، تصویری مجازی از زاویه بالا را روی مانیتور به نمایش می گذارد تا راننده در پارک کردن یا حرکت در معابر باریک دچار مشکل نشود.

تنظیم حالت رانندگی (Drive Mode)

هیوندای آزرا نیز همچون بسیاری از خودرو های روز دنیا قابلیت انتخاب حالت رانندگی را دارد. در واقع راننده می تواند بسته به سبک رانندگی خود و شرایط موجود، مواردی همچون حساسیت دریچه گاز و نحوه تعویض دنده ها را تغییر دهد. وجه تمایز سیستم درایومد هیوندای آزرا نسبت به بسیاری از خودرو های هم رده، وجود یک حالت رانندگی به نام SMART است. در این حالت خودرو با توجه به سبک رانندگی راننده، حالت رانندگی را به صورت هوشمند تغییر می دهد. راننده نیز می تواند این تغییر حالت را با توجه به رنگ نوشته SMART در نمایشگر تشخیص دهد. اگر این نوشته به رنگ سبز باشد، یعنی خودرو در حالت ECO قرار



خودرو با همکاری JAS Motorsport توسعه پیدا کرده و توسط استودیو کامل طراحی شده است. بر مات در حال حاضر تنها نسخه مخصوص پیست سوپراسپرت خود با نام GT پیستا را معرفی کرده است که در نیمه نخست سال ۲۰۲۲ عرضه خواهد شد؛ اما پس از آن نسخه خیابانی در دو مدل بنزینی و تمام الکتریکی نیز ارائه خواهد شد. GT پیستا به یک پیشرانۀ دو لیتری سوپرشاژ مجهز است که به صورت طولی نصب شده و بیش از ۴۰۰ اسب بخار قدرت و تا ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند.

اخیراً تمام هایپر کارهایی که معرفی می شوند با اسب بخارهای چهاررقمی همراه هستند. اما یک شرکت ایتالیایی تازه تأسیس به نام بر مات (Bermat) با نخستین محصول خود رویکرد متفاوتی را دنبال کرده است. این خودرو که بر مات GT نام دارد، قصد دارد گردن توریسمو به سبک ایتالیایی را با طراحی قابل سفارشی سازی، نسخه های مختلف و ارقام پر فورمنسی مناسب احیا کند. بر مات که دفتر مرکزی آن در شهر رورنو واقع است، نام خود را از ابتدای نام موسس خود یعنی «متیو برتزوولو» گرفته است. این



تلاش ایتالیایی ها برای تولید آبر خودرو چهار سیلندر!

در دانه توپو تا یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش دارد؟

با خیال آسوده کمتری بخرید!



کابین راحت و جادار

در زمان ورود به کابین کمری XV50 نخستین پارامتری که جلب توجه می کند، فضای مینیمال و البته نسبتاً لوکس این سدان میان سائز خانوادگی است. استفاده از دکوراتیو چوب در کنار چرم با کیفیت و دورنگ بودن تریم داخلی و سقف سانروف فضای داخلی را دلنشین کرده است. نکته بسیار مهم در طراحی صندلی های کمری نسل هفتم به بعد خودنمایی می کند. زیرا پشت سری این خودرو فعال بوده و باتوجه به فرم طراحی صندلی به رفاه سر نشینان می افزاید. طراحی دسته دنده اسپرت و غربلک فرمان جدید رانندگی با کمری را دلچسب می کند. همچنین استفاده از نمایشگر شش اینچی لمسی در کنسول میانی و تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، داشبورد کاملاً جدید و مدرنی فراهم آورده و عایق بندی بی نظیر صدا و کیفیت بالای ساخت قطعات داخلی نسبت به کره ای ها و فضای راحت و جانمایی در ست قطعات برای راحتی بیش تر سر نشینان از جمله مزایای کابین کمری XV50 است. همچنین جالب است بدانید نسبت زاویه فرمان به صندلی و قرار گیری راننده و سر نشین جلو در نوع خود بهترین است. به عبارت دیگر این طراحی سبب ایجاد فضای دید کافی برای راننده و تسلط بیش تر بر رانندگی می شود. از مهم ترین آپشن های توپو تا کمری نسل هفتم (البته آپشن های هر نسخه با نسخه دیگر متفاوت است) می توان به هشت ایربگ (سر نشینان جلو، پرده ای و جانبی)، سیستم کنترل الکترونیکی ترمزها، ABS، EBD، BA کنترل پایداری خودرو، منحصر به فرد توپو تا VSC، سقف سانروف، سیستم صوتی مجهز به شش بلندگو، پورت USB، AUX، کنترل سیستم صوتی روی غربلک فرمان، کروز کنترل تطبیقی، فرمان برقی حساس به سرعت، نشانگر فشار باد تایرها، سیستم تهویه مطبوع الکترونیکی، دماسنج هوشمند برای نشان دادن دمای کابین و خارج خودرو، روکش چرمی صندلی ها و روکش چرم غربلک فرمان و دسته دنده، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و مجزا برای سر نشینان عقب، گرمکن و سردکن صندلی ها، سیستم ورود بدون کلید (کی لیس) و استارت دکمه ای، ترمزدستی بدالی، تنظیم فرمان در جهت های عمودی و افقی، آینه میانی الکترو کرومیک، سنسور دنده عقب و سنسور باران و تنظیم برقی صندلی راننده و... اشاره کرد.

کیفیت ساخت بالای

محصول، کمیانسی توپو تا را زبان زد سایر خودروسازان کرده است. به طوری که محصولات اقتصادی و نیمه اقتصادی باحتی لوکس این خودرو ساز نسبت



به سایر محصولات خودروسازان دیگر بادوام تر و کم استهلاک تر هستند. کمری نام آشنای سدان توپو تا ست و این خودرو میان سائز خانوادگی که بیش از چهار دهه است روی خط تولید قرار دارد با کیفیت ساخت بالا و استهلاک پایین در زمره بهترین سدان های جهان قرار می گیرد. تا به امروز هشت نسل از کمری به بازار جهانی عرضه شده است؛ اما تا نسل هفتم آن در بازار کشور ایران حضور دارد. از آنجا که کمری بهترین گزینه خرید به عنوان یک سدان خانوادگی کم در دسر و با کیفیت محسوب می شود، قصد داریم در این مطلب پیش تر در مورد آن توضیح دهیم.

طراحی خارجی

کمری نسل ششم موسوم به XV40 تحول اساسی در طراحی این مدل از توپو تا بود. به طوری که XV40 در سال های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ عنوان بهترین سدان سال را از آن خود کرد. نسل ششم کمری از سال ۲۰۰۶ تا آگوست ۲۰۱۱ تولید و از ابتدای سال ۲۰۱۲ نسل هفتم این خودرو موسوم به XV50 به جهان معرفی شد. XV50 در حقیقت گام بعدی توپو تا برای معرفی زبان جدید طراحی اش بود و نسل هفتم تنها با اندکی تغییرات در رشد ابعادی مواجه شد که با همان سطوح تخت و خطوط نرم روی بدنه به تولید رسید. XV50 بر پایه و اساس پلت فرم K توپو تا شکل گرفت و با نگاهی به پروفیل این سدان میان سائز خانوادگی پوزه نسبتاً بلند جلب توجه می کند. در عین حال خط نرم افقی شانه باور هنگ های نسبتاً بلند و ستون C با زاویه کم کارا کتر اسپر تی به این سدان خانوادگی سائز متوسط می بخشد. نکته مهم این که کمری در این نسل در نسخه های SE، XLE، XE و GLX (بازار حاشیه خلیج فارس) عرضه می شود. در نسخه GLX و XLE رینگ های ۱۷ اینچی تعبیه شده که پرستیژ خودرو را خاص تر می کند. اما در نسخه های دیگر رینگ های ۱۶ اینچی نصب شده است. پوزه کمری نسل هفتم (XV50) همچون نسل قبلی (XV40) چراغ های کشیده افقی را حفظ کرده و با جلو پنجره عرض باریک که در میان آن لوگوی توپو تا خودنمایی می کند و با خطوط تیز روی کاپوت و چراغ های کشیده به مخاطبش حس اسپرت بودن را القا می کند. در نمای عقب نیز چراغ هایی به فرم L که نوار کروم میان آن تعبیه شده، ظاهری شبیه از یک سدان خانوادگی را به نمایش می گذارد. نسخه GLX از دواگزوز کروی شکل در طرفین سپر و اسپویلر کوچک روی در صندوق عقب بهره می برد که به چاشنی اسپرت بودن کمری می افزاید. از سوی دیگر باتوجه به ابعاد بدنه ظرفیت ۴۳۷ لیتر فضای بار را در اختیار سر نشینان می گذارد. کمری نسل هفتم را باید یک خودرو جادار و راحت برای

سر نشینان ارزیابی کرد؛ زیرا فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع خودرو به ترتیب ۲۷۷۵، ۴۸۵۰، ۱۸۲۰ و ۱۴۷۰ میلی متر است.

به همین دلیل در بازار کشور ایران و کشورهای حاشیه

خلیج فارس و برخی کشورهای اروپایی

توپو تا کمری به عنوان یکی از

مهم ترین خودروهای

حاضر در ناوگان

تا کسیرانی

به حساب

می آید.

قلب تپنده با کیفیت و بادوام!

توپو تا کمری نسل هفتم همانند نسل ششم آن در نسخه های متعددی با پیشرانۀ های چهار سیلندر خطی و شش سیلندر وی شکل به بازار عرضه شده اند. اما آنچه با نام کمری در بازار ایران شناخته می شود در نسل هفتم مجهز به پیشرانۀ تنفس طبیعی چهار سیلندر هستند. قلب تپنده کمری XV50 را یک موتور چهار سیلندر خطی به حجم ۲۴۹۴ سی سی با ۱۶ سوپاپ در بخش فوقانی و مزین به سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها، VVT تشکیل می دهد و باتوجه به پیود فضای اتاق احتراق و نسبت تراکم ۱۰،۴ به یک، اندازه قطر پیستون ۹۰ میلی متر در کورس پیستون ۹۸ میلی متر، پاشش سوخت چند نقطه ای هوشمند EFI و مدیریت هوشمند جر قه زنی این خودرو می تواند حداکثر ۱۸۱ اسب بخار قدرت و ۲۲۵ نیوتون متر گشتاور بهارمغان آورد. این موتور موسوم به 5AR-FE از پیشرانۀ های با کیفیت ساخته شده توسط مهندسان کمپانی توپو تا ست و در سال ۲۰۱۴ جایزه بهترین موتور چهار سیلندر جهان را به لحاظ دوام، روانکاری، حداکثر تنش اعمالی حرارتی و مصرف سوخت در یافت کرد. کمپانی توپو تا همواره راندمان حجمی را کاهش داده است. به عبارت دیگر اگر خودرو سازان کره ای از موتور ۲،۵ لیتری ۱۹۰ اسب بخار قدرت بگیرند، کمپانی توپو تا میزان توان موتور ۲،۵ لیتری را در بازه ۱۷۷ تا ۱۸۰ اسب بخار نگه می دارد. این مقوله سبب شده است میزان استهلاک

توپو تا کاهش یابد. زیرا حداکثر توان

در اختیار راننده قرار نمی گیرد و این

موضوع کمترین فشار ممکن را

به پیشرانۀ های تولید این خودرو ساز

زائنی وارد می کند. به همین دلیل

پیشرانۀ توپو تا کمری حداکثر

تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم در دسر

و بادوام خواهد بود. جالب است

بدانید توپو تا کمری در فصل گرم

سال با احتساب گرفتن کوکر (زیر

بار قرار دادن موتور) مصرف سوخت

بهینه ای دارد که در کلاس خود جزو

بهترین هاست. همچنین با گرفتن

کوکر قدرت و گشتاور موتور مانند

سایر رقبای کره ای تحت تاثیر قرار

نگرفته و با افزایش دمای کاری

مواجه نمی شود. این خودرو در

بحث تامین قطعات همانند سایر

خودروهای وارداتی است. در

بحث کیفیت قطعات نیز مانند موتور تن ۲ هیوندای-کیا هیچ ضعیفی مانند خرابی بالتر میل لنگ یا وایل پمپ یا شیرهای OCV ندارد. بنابراین در بحث کیفیت ساخت قطعات، توپو تا کمری نسبت به کیا اپتیما و هیوندای سوناتا در سطح بالاتری قرار می گیرد. در عین حال در پیشرانۀ 5AR-FE کمری ضعیف های بی مورد و ضعف در طراحی قطعات اصلی موتور دیده نمی شود. باتوجه به نگهداری اصولی از موتور و تعویض به موقع قطعات مصرفی و توجه به نکات نگهداری اصولی خودرو ساز، پیشرانۀ 5AR-FE کمری تا حداکثر ۲۵۰ هزار کیلومتر بادوام و کم استهلاک است. از سوی دیگر گیربکس شش سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو برعهده دارد. این گیربکس همانند پیشرانۀ کمری بسیار با کیفیت است و گوش به فرمان بودن، عدم ایجاد ضربه و کوبش در تعویض دنده و تعویض دنده های به موقع و دقیق از مزایای این گیربکس شش سرعته اتوماتیک به حساب می آید. همچنین پروگرامینگ به روز و قطعات کاملاً جدید سبب شده است تعویض دنده مناسب و دقیق باشد و شتاب خوبی را برای کمری فراهم می کند. از دیگر مزایای گیربکس شش سرعته تیپ ترونیک کمری قدرت و گشتاور مناسب است؛ به عبارتی باتوجه به پروگرامینگ TC و طراحی اکومولاتور های چندگانه گیربکس، تعویض دنده بسیار دقیق و فاقد هر گونه تاخیر و کوبشی است و بالاترین میزان بیک گشتاور را در اختیار راننده می گذارد. گیربکس شش سرعته کمری با در نظر گرفتن نگهداری اصولی از آن و تعویض به موقع روغن گیربکس در محدود ۵۰ هزار کیلومتر، این سیستم انتقال قدرت را تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم در دسر خواهد کرد.

سیستم تعلیق توپو تا کمری در محور جلو ساختار مک فرسون استارت و در محور عقب مولتی لینک با فتر های پیشی است و باتوجه به سائز تایر های ۲۱۵/۵۵ بارینگ های ۱۷ اینچی سواری با کیفیت و رضایت بخشی را در اختیار سر نشینان می گذارد، به جرات می توان گفت که با در نظر گرفتن کیفیت ساخت بالای قطعات در سیستم تعلیق، سیستم تعلیق کمری حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک است. البته این نکته را نباید فراموش کرد که مرکز ثقل کمری بالا بوده و این امر سبب فرمان پذیری (هندلینگ) عالی برای این سدان میان سائز خانوادگی شده است. زیرا فلسفه طراحی کمپانی توپو تا بر اساس سواری اسپرت و هندلینگ بی نظیر است؛ به همین دلیل هر چه سیستم تعلیق سفت تر شود، هندلینگ خودرو نیز عملکرد بهتری خواهد داشت. اگر چه این خودرو سواری خشکی نسبت به کیا اپتیما و هیوندای سوناتا دارد، اما هندلینگ آن در مقایسه با دو مدل مذکور مطمئن تر است.

توپو تا کمری GLX مدل ۲۰۱۳ با کارکرد ۱۰۲ هزار کیلومتر در حال حاضر در بازه قیمتی یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان است و باتوجه به استهلاک پایین، دوام بیش تر در کارکرد بالاتر و ضعف های فنی بسیار ناچیز در بخش فنی، توپو تا کمری را باید در گزینه نخست خرید قرار داد. در نهایت تنها مشکل توپو تا کمری تامین سخت قطعات آن است که البته این شامل تمام خودروهای وارداتی می شود.



کامیون سلول سوختی بنز برگ ترده جاده‌ای گرفت



◀ مجوز استفاده از مرسدس بنز GenH2 در جاده‌های عمومی صادر شد. این کامیون سنگین تاکنون هزاران مایل را در مسیرهای آزمایشی طی کرده است و اکنون قصد دارد این ارقام را در جاده B462 نزدیک شهر راشتات افزایش دهد. علاوه بر این، دایملر قصد دارد آزمایش‌های مقایسه‌ای با GenH2 انجام دهد تا ببیند عملکرد آن در مقایسه با کامیون سنگین دیگر این شرکت یعنی کامیون باتری-برقی eActros که قبل از GenH2 عرضه خواهد شد، چگونه است. دایملر در پایان ماه گذشته

اعلام کرده بود تولید انبوه eActros در ماه اکتبر آغاز خواهد شد. کامیون GenH2 می‌تواند مسافت ۱۰۰۰ کیلومتری را بدون توقف برای سوخت‌گیری مجدد طی کند. در مقایسه با آن، eActros محدوده پیمایش ۴۰۰ کیلومتری را ارائه می‌دهد. مرسدس بنز GenH2 که ۴۰ تن وزن دارد می‌تواند تا ۲۵ تن بار را حمل کند. این کامیون دارای طراحی آینده‌نگر و دو مخزن هیدروژن مایع است که عملکرد مشابهی با کامیون‌های دیزلی معمولی را ارائه می‌دهند.



آیا داخلی سازی قطعات پر مصرف کامیون‌های اروپایی در دستور کار قطعه‌سازان قرار می‌گیرد؟

حرکت لاک‌پشتی توسعه ساخت داخل در بخش خودروهای تجاری

تامین قطعات مصرفی و غیر مصرفی مورد نیاز حداقل ۶هزار دستگاه از این کامیون‌ها در میان تجاری‌سازان داخلی می‌تواند خطوط تولید برخی شرکت‌های زیرمجموعه و همکاران‌ها را دوباره فعال کند

واردات کارکرده‌ها به نفع قطعه‌سازان داخلی

تجفی سہی همچنین معتقد است؛ تولید قطعات مربوط به خودروهای تجاری تنها در صورت بالارفتن تیراژ تولید، صرفه اقتصادی پیدا خواهد کرد، اما در صورت پایین بودن تیراژ، قیمت بالای این قطعات یک مزیت برای قطعه‌سازان داخلی محسوب می‌شود. وی عنوان کرده است که «این مزیت از آن جهت است که قطعه‌سازی می‌تواند قطعه تولیدی خود را در تیراژ پایین با قیمت گران‌تری به فروش برساند.» بنابراین شاید بتوان با تکیه بر این موضوع، واردات کامیون‌های کارکرده را به نفع قطعه‌سازان داخلی دانست. در شرایطی که تولید خودروهای تجاری به حداقل ممکن رسیده و شرایط واردات قطعات اصل برای این خودروها فراهم نیست و بسیاری از قطعات موجود در بازار غیراصل و تقلبی هستند، شاید زمان مناسبی برای قطعه‌سازان داخلی باشد که بتوانند با تامین قطعات داخلی بخشی از نیاز این بازار را فراهم کنند و در شرایطی که ارائه خدمات پس از فروش از سوی خودروسازان داخلی هنوز چندان وضعیت مشخصی ندارد، فضا برای قطعه‌سازان داخلی و پاسخگویی به تقاضای بازار فراهم است.

تیراژ تولید است. کاهش قیمت نهایی محصولات تجاری، تنها یکی از مزایای استفاده از قطعات مشترک و افزایش سطح داخلی سازی قطعات خواهد بود.

مثبت و منفی واردات کامیون‌های کارکرده

محمود تجفی سہی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در تازه‌ترین اظهار نظر خود در خصوص تاثیر واردات کامیون‌های کارکرده به بازار داخلی، اعلام کرده است که با واردات این خودروها، بازار داخلی خودروهای سنگین در اختیار تولیدکنندگان خارجی قرار می‌گیرد و توان ساخت تولیدکنندگان داخلی تضعیف می‌شود. با این حال به نظر می‌رسد واردات این خودروها تقاضا برای قطعات را افزایش دهد. با توجه به آن که این خودروها در کشورهای اروپایی تولید شده‌اند، بخش بزرگی از قطعات آن‌ها به‌طور مشترک قابل استفاده است، بنابراین می‌تواند صرفه اقتصادی برای تولید بسیاری از قطعات را بین قطعه‌سازان داخلی افزایش دهد یا برخی از آن‌ها را به چرخه تولید بازگرداند. این موضوع به‌ویژه در خصوص برخی مدل‌ها که سابقه حضور در ایران را دارند و برنامه‌های توسعه ساخت داخل آن‌ها از سوی خودروسازان داخلی دنبال می‌شده، صدق می‌کند.

◀ واردات کامیون‌های کارکرده اروپایی غیر از آن که می‌تواند بازار خودروهای تجاری را رونق دوباره ببخشد و به طرح متوقف‌شده نوسازی

نوگان هم کمک کند، شاید در بلندمدت بر بازارهای وابسته به خودروهای تجاری هم تاثیر بگذارد. اما به رغم آن که بخشی از کامیون‌های کارکرده اروپایی از گمرکات کشور ترخیص شدند و راه آن‌ها برای ورود به بازار باز شده است اما همچنان همکاری تجاری سازان داخلی برای ارائه خدمات پس از فروش به این محصولات، در هاله‌ای از ابهام قرار دارد و به سدی برای ترخیص برخی از آن‌ها تبدیل شده است. بنابراین احتمال می‌رود واردات این خودروها بتواند تولید برخی از قطعات مورد نیاز تجاری‌های سنگین را در میان قطعه‌سازان داخلی رونق ببخشد. تامین قطعات مصرفی و غیر مصرفی مورد نیاز حداقل ۶هزار دستگاه از این کامیون‌ها در میان تجاری‌سازان داخلی می‌تواند خطوط تولید برخی از شرکت‌های زیرمجموعه و همکاران‌ها را دوباره فعال کند.

فرانک آقاصفی



faghasafi@autoworld.ir

تحریم‌ها و تاثیر منفی بر قطعه‌سازان سنگین‌وزن‌ها

در سال‌های اخیر، داخلی سازی خودروهای تجاری همواره جای بحث و مذاکره بوده است. با رونقی که در دوران برجام برای تجاری‌سازان کشور پیش آمد و تنوع محصولات تجاری کشور را افزایش داد، بومی سازی محصولات و استفاده از قطعات ساخت داخل خودروهای تجاری بیش از همیشه مورد توجه قرار گرفته بود. بسیاری از تجاری‌سازان داخلی بر نامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدتی را برای افزایش حجم داخلی سازی محصولات خود با همکاری قطعه‌سازان داخلی مدنظر داشتند. با این حال، پس از آن که پای تحریم‌ها دوباره به کشور باز شد، بخش بزرگی از این برنامه‌ها به‌ویژه میان تولیدکنندگان بخش خصوصی به دست فراموشی سپرده شد که دلیل اصلی آن را می‌توان در قطع همکاری شرکتی خارجی آن‌ها دانست. بعد از آغاز تحریم‌ها هم برنامه‌های بسیاری در خصوص تولید مدل‌های بومی و افزایش سطح داخلی سازی عنوان شد که اکثر آن‌ها در بخش خودروهای تجاری در حد شعار باقی ماندند. اقداماتی از جمله برگزاری نمایشگاه داخلی سازی قطعات خودروهای سنگین هم تنها در تجاری‌سازان دولتی و یکی دو خودروساز خصوصی نمود پیدا کرد.

افزایش تیراژ: راهکار داخلی سازی تجاری‌ها

داخلی سازی قطعات مربوط به خودروهای تجاری در کشور همواره با شکست مواجه شده است. بالا نبودن تیراژ تولید این خودروها، صرفه اقتصادی تولید قطعات را از بین می‌برد. این در حالی است که بسیاری از کشورهای پیشرفته سال‌ها پیش برای حل این مشکل، به ادغام و استفاده از قطعات مشترک روی آوردند. در صورت استفاده از قطعات مشترک میان خودروسازان، حجم تولید این قطعات افزایش می‌یابد و صرفه اقتصادی برای قطعه‌سازان را به همراه خواهد داشت. هزینه بالای تولید قالب مربوط به قطعات موضوعی است که بارها از سوی قطعه‌سازان کشور به عنوان دلیل به‌صرفه نبودن تولید قطعات تجاری مطرح می‌شود؛ موضوعی که تنها راهکار آن هم افزایش

کابل شارژ کامیون‌های برقی در اتوبان‌های آلمان نصب شد

می‌توانند عمده انرژی خود را به واسطه کابل‌های آویزان از شبکه برقی تامین کنند و نیاز خود به باتری‌های سنگین را کاهش دهند. طبق اظهارات یان بکمن، مدیر پروژه eHighway Lubeck، هدف نهایی شامل نصب کابل‌ها در یک سوم بزرگراه‌های آلمان می‌شود. این برنامه می‌تواند انتشار گازهای گلخانه‌ای به وسیله کامیون‌ها را تا

دو سوم کاهش دهد. ناگفته نماند این سیستم تنها در کامیون‌هایی به کار می‌آید که عمدتاً در بزرگراه‌ها رانندگی می‌کنند. اما در خارج بزرگراه‌ها، کنترل و برتری نزد کامیون‌های کوچک‌تر است (مانند eActor مرسدس) که مسافت‌های کوتاه‌تری را طی می‌کنند. مانند هر پروژه زیرساختی دیگری، پروژه eHighway Lubeck نیز هزینه زیادی به همراه خواهد داشت، اما طبق گفته‌های دیوید سیبون، پروفیسور مهندسی مکانیک در دانشگاه کمبریج، این هزینه با فروش برق با بهای مناسب و معقولانه به راننده کامیون‌ها، خود به خود تامین می‌شود. واضح است این پروژه تنها راه حل تحقق حمل‌ونقل کامیون‌های برقی در مسافت‌های طولانی نیست. به گزارش خودروبانک، با این حال، از جذابیت و سادگی مفهوم آن نمی‌توان چشم‌پوشی کرد.



◀ کمپانی‌های بزرگی همچون مرسدس بنز و ولوو تاکنون اخبار متعددی درباره آینده کامیون‌های برقی منتشر کرده‌اند. اما به نظر می‌رسد محصول نهایی آن‌ها فعلاً قادر به پیمایش مسافت نسبتاً کوتاهی است. با این حال در شهر لوبک آلمان، راه‌حل جدیدی برای حمل‌ونقل کامیونی در مسافت‌های طولانی در حال آزمایش است. این فناوری در اتوبان‌ها چندین جدید نیست، اما با توجه به ویدیوی جدید تام اسکات، می‌تواند به امکان حمل‌ونقل کامیون‌های برقی در مسافت طولانی کمک کند. کامیون‌ها از طریق کابل‌های برقی که در بالای آن‌ها قرار می‌گیرند (مانند کابل‌های به کار رفته برای ترامواهای شهری و قطارهای برقی)، می‌توانند به جای انرژی باتری از انرژی شبکه برق استفاده کنند. کابل‌های روی اولین خط اتوبان آویزان شده‌اند و کامیون‌ها با استفاده از یک رابط لغزنده روی این کابل‌ها، انرژی لازم برای حرکت را به موتور خود می‌رسانند. این آزمایش از دو سال پیش آغاز شده و حداقل برای یک سال دیگر ادامه دارد. از آنجا که رابط در امتداد کابل‌ها می‌لغزد، کامیون می‌تواند برای عبور از خودروهای دیگری از خروج از بزرگراه، از منبع انرژی داخلی خود (الکتریکی یا دیزلی) استفاده کند. با این حال در سناریوهایی مثل حمل‌ونقل کانتینر‌ها از بنادر تا انبارها، کامیون‌ها



سرمایه‌گذاری مناسبی داشته باشند. امروز بعد از موفقیت تسلا غول‌های صنعت الکترونیک همچون آبل، گوگل، هوآوی، سونی و در حال توسعه خودروهای الکتریکی خود هستند.

اختیار و سرنوشت صنعت خودرو را در طول ۱۰ سال آینده غول‌های لوازم الکترونیک دنیا در دست گرفته و تعیین می‌کنند و از میان شرکت‌های خودروسازی فعلی آن‌هایی باقی خواهند ماند که در حوزه خودروهای الکتریکی



غول‌های آینده صنعت خودرو

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

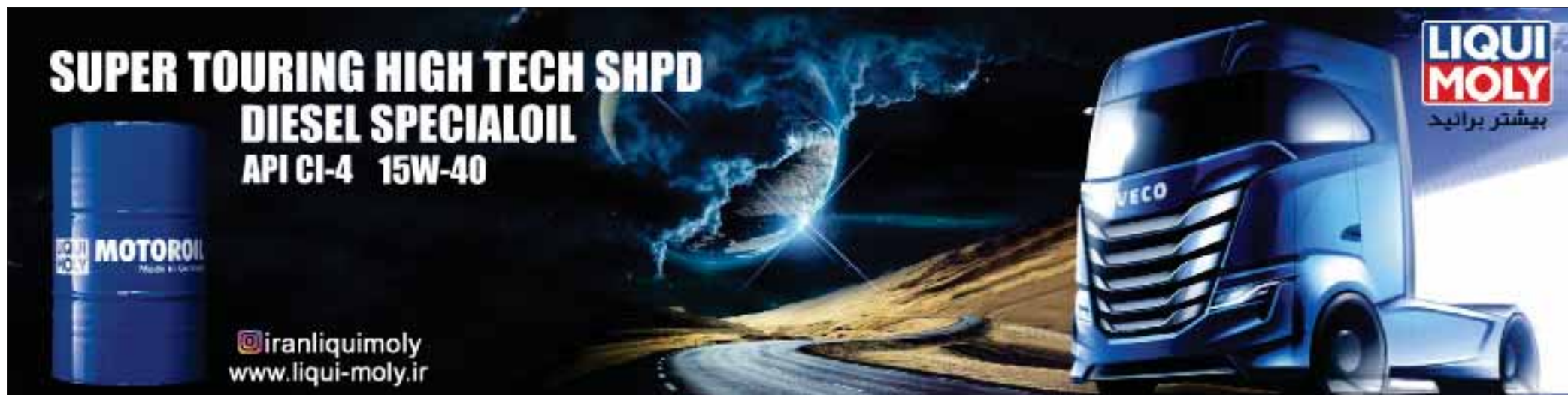
ضرورت سرمایه‌گذاری چشمگیر در توسعه خودروهای برقی و هیبرید

الکتریکی و هیبرید است و برخی از کشورها همانند چین با درک این موضوع با سرمایه‌گذاری سنگین و سریع توانسته‌اند امروز به یکی از قطب‌های اصلی طراحی و تولید خودروهای الکتریکی و برقی تبدیل شوند و خود را برای رقابت با خودروسازان دیگر در آینده به خوبی آماده کنند.

عمومی به‌نظر می‌رسد در کوتاه‌مدت توسعه خودروهای هیبرید الکتریکی بتواند به‌رفع این معضلات در کشور کمک قابل توجهی کند؛ اما در میان مدت و بلندمدت باید زیرساخت‌های شارژ خودروهای برقی فراهم شود و این تنها یک توصیه نیست؛ بلکه یک ضرورت است. زیرا آینده صنعت خودرو تنها در گرو تولید خودروهای

مشکلات پیش آمده در عرضه سوخت در کنار مشکلات نهادینه‌شده در این حوزه از جمله مصرف بالای سوخت، اتلاف انرژی و ... پیش از هر زمان دیگری بر ضرورت سرمایه‌گذاری در زمینه تولید خودروهای برقی و هیبرید تأکید می‌کند. البته باتوجه به نبود زیرساخت‌های شارژ خودرو برقی در معابر و پارکینگ‌های

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



ساده‌سازی لوگو خودروسازان!



کمپانی‌های خودروسازی در کنار به‌روزرسانی طراحی و استایل بدنه و کابین خودروهایشان، در دوره‌های مختلف نشان تجاری یا لوگو خود را بازطراحی می‌کنند و با رشد و توسعه خودروهای برقی و با توجه به‌سادگی فنی ذاتی پیش‌رانه این خودروها نسبت به‌موتورهای درون‌سوز، بسبببازی از کمپانی‌های خودروسازی طی دو سال اخیر اقدام به‌بازطراحی یا ریدیزاین لوگوهای خود با تأکید بر فاکتورهایی همانند سادگی یا همان مینیمال بودن در فرم و شکل و هندسه کلی آن‌ها کرده‌اند. به‌عبارت دیگر نشان‌های

تجاری جدید کمپانی‌های خودروسازی از حجم‌های سه‌بعدی به‌شکل تخت و تک‌بعدی و ساده تغییر یافته‌اند. به‌عقیده بسبببازی از کارشناسان رویکرد جدید خودروسازان در ساده‌سازی لوگو با نشان‌های تجاری در راستای الکترونیزه شدن محصولاتشان صورت می‌گیرد و امروزه به‌نوعی ترند یا مد شده است. اخیراً کمپانی‌های خودروسازی مانند بامو، مینی، فیات، داجیا، نیسان، رنو، ولوو، کیا و فولکس‌واگن چنین رویکردی را اتخاذ کرده‌اند.

تلگرام

Telegram

آینده خودران‌ها در صنعت خودرو

از سال ۲۰۱۰ با افزایش محصولات تولیدی کمپانی تسلا موتورز و استفاده از سیستم فوق پیشرفته رانندگی اتوپایلوت (خودران) روی محصولات این برند خودروسازی، سایر خودروسازان مطرح جهان نیز به‌این عرصه ورود کردند. مرسدس بنز، ولوو، بامو، آئودی، پورشه، کادیلاک و... با تغییراتی در سیستم خودران، تمام محصولات لوکس خود را از سال ۲۰۱۵ به‌این سیستم مجهز کردند و این روزها سیستم‌های خودران از اهمیت زیادی در صنعت خودرو برخوردارند. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که آیا استفاده از سیستم خودران تا یک دهه دیگر در صنعت خودرو فراگیر می‌شود و آیا خودروسازان داخلی نیز به‌این موضوع ورود می‌کنند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

سیستم خودران همانند سیستم‌های الکترونیکی هوشمند دیگر دارای ضعف‌هایی است و اگر به‌سال ۲۰۱۲ بازگردیم، متوجه خواهیم شد که کمپانی تسلا برای جلوگیری از تصادفات ناشی از اختلال در سیستم خودران فراخوانی را برای بهبود عملکرد این سیستم به‌مالکان خودروهایش داد. حال پس از گذشت یک دهه ضعف‌های این سیستم برای خودروسازان مطرح کاملاً مشهود است و با این حال بسیاری از منتقدان بر این باورند که تا یک دهه دیگر صنعت حمل‌ونقل که خودروسازی مهم‌ترین بخش آن است توسط سیستم خودران متحول خواهد شد. به‌خودروسازان داخلی نیز سرمایه‌گذاری در این بخش پیشنهاد می‌شود که از این قافله عقب نمانند.

زارع

کارشناسان حوزه حمل‌ونقل همگی اتفاق نظر دارند که تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۹۰ درصد محصولات خودروسازان با سیستم خودران به‌بازار عرضه می‌شوند. هرچند سرعت پیشرفت خودران را باید با صنعت الکترونیک شدن و برقی شدن خودروها مرتبط دانست، اما خودروسازان داخلی برای ورود به‌این عرصه باید با شرکت‌های دانش‌بنیان همکاری بیش‌تری داشته باشند تا پیشرفت در این مسیر میسر شود.

نیك‌خواه

Message

صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خروج دود آبی از اگزوز

خودرو هیوندای آزرا مدل ۲۰۱۳ دارم و حدود سه‌ماه است از اگزوز آن دود آبی خارج می‌شود. با مراجعه به‌یک مرکز تیون تکنسین تشخیص داد که سرسیلندر خودرویم باید تعویض شود. اما با مراجعه به‌کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که رینگ‌پیستون‌های خودرویم معیوب است و نیازی به‌تعویض سرسیلندر نیست.

۰۹۲۷*۰۲۴۷۹

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۵۲۵

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۵۲۶

کدام عامل سبب عدم تأیید خودروها در مراکز معاینه‌فنی می‌شود؟

۱- استفاده از دستگاه‌های قدیمی در مراکز معاینه‌فنی
۲- عدم توجه مالکان به‌نگهداری از خودرو

پیامک

SMS

جانمایی نامناسب پیش‌رانه

در برخی خودروهای کراس‌اوور چینی موجود در بازار کشور پیش‌رانه در قسمت بسیار پایینی در محفظه موتور قرار گرفته است. آیا این مساله برای پایداری خودرو مشکلی ایجاد نمی‌کند؟

۰۹۳۹*۰۴۵۷۴

«تعیین موقعیت سیستم قوای محرک در خودرو به‌عوامل متعددی از جمله طراحی خودرو، ایمنی، پایداری، تعادل وزنی، آرایش قوای محرک و محفظه سر نشین بستگی دارد. مهندسان باید نظر گرفتن هریک از موارد فوق اقدام به‌کالیبره کردن و جانمایی پیش‌رانه در محفظه موتور می‌کنند و یکی از مولفه‌های بسیار مهم پایداری، کم بودن ارتفاع مرکز ثقل خودرو است. از سوی دیگر تمایل مرکز ثقل به‌سمت جلو خودرو است. بنابراین مهندسان با بررسی این حالت در خودرویی که شاید پایداری مناسبی نداشته باشد یا نیاز به‌افزایش آن باشد، پیش‌رانه را در سطح پایین محفظه موتور نصب می‌کنند. همچنین یکی از مزایای این نوع طراحی افزایش ایمنی سر نشینان و عابران پیاده است. زیرا در زمان برخورد با عابر، مقدار صدمه وارده شده کاهش می‌یابد. تنها ضعفی که شاید این گونه جانمایی در پیش‌رانه ایجاد کند، احتمال آسیب دیدن قطعات الکترونیکی و مکانیکی پیش‌رانه در صورت عبور خودرو از مقدار زیادی آب است.

رابطه مصرف سوخت با افزایش دما

آیا با گرم شدن خودرو مصرف سوخت افزایش می‌یابد و آیا سنسور دما با متغیر کم‌تر سبب کاهش مصرف آن می‌شود؟

مجیدی-تهران

«خیر. در واقع مشکلی که در دمای بالا رخ می‌دهد اغلب خام‌سوزی است که سبب تولید آلودگی بیش‌تری نیز می‌شود. البته ذهنیتی درباره موتور پیکان و موتورهای قدیمی وجود دارد که اگر دمای پیش‌رانه از ۸۰ درجه سانتیگراد بالاتر برود موتور آسیب می‌بیند. به‌همین دلیل برخی افراد روی خودروهای خود (سمند، پژو و...) در فصل گرما و زمان استفاده از کولر که دمای موتور به‌بالای ۹۰ درجه می‌رسد، قطعات غیر استاندارد را نصب می‌کنند. گاهی نیز با حذف ترموستات از مدار سیستم خنک‌کاری، اضافه کردن یک سنسور به‌رادیاتور برای فعال کردن فن‌های خنک‌کننده در دمای ۷۵ درجه یا یکسره کردن دور فن‌ها و سری کردن یک مقاومت نزدیک به ۱۰۰ اهم با سنسور سیستم خنک‌کننده، فن موتور در دمای پایین مشغول به‌کار می‌شود. غافل از این که این گونه روش‌ها تنها تسهوی برای موتور ندارد، بلکه باعث وارد آمدن آسیب جدی به‌موتور در درازمدت و مصرف سوخت بالا می‌شود. خودروهای امروزی اصطلاحاً به‌خودروهای گرمادوست معروف هستند و موتور آن‌ها با توجه به‌نوع طراحی و آلیاژ خاص به‌کاررفته در آن‌ها توانایی تحمل دماهای بالای ۱۰۰ درجه را به‌راحتی دارد. هدف از این طراحی علاوه‌بر جلوگیری از ساییدگی سیلندر، بالا بردن توان موتور و کم شدن مصرف سوخت است. در واقع در دمای بالا خام‌سوزی سوخت به‌حداقل ممکن می‌رسد و ECUهای نصب‌شده در این خودروها در دمای بالا به‌دلیل احتراق کامل سوخت، به‌آنکتورها فرمان پاشش سوخت کمتر را می‌دهد. جالب اینجاست در این خودروها تا دمای ۸۵ درجه ترموستات هنوز بسته مانده و بعد از این دماست که ترموستات شروع به‌باز شدن می‌کند. تا دمای حدود ۹۰ درجه فن‌ها خاموش هستند و بعد از این دماست که فن‌ها با دور پایین شروع به‌کاری می‌کنند و پیش‌رانه تادمای نزدیک ۱۰۵ درجه با دور فن پایین خنک می‌شود. از دمای ۱۰۰ تا ۱۲۰ درجه موتور با دور فن بالا خنک می‌شود و بعد از این دماست که کلیه هشدارهای سیستم ایمنی فعال شده و لامپ STOP روشن می‌شود.



اسپورت تیج خاص برای اروپا!

در دانه کیا جسور تر به‌قاره سبز می‌رود

دلنشین می‌کند. در نسخه‌های سفارش اروپا که در این مطلب مورد بررسی ماست، برای فضای داخلی نمایشگر میانی ۱۰.۲۵ اینچی قابل سفارش است و در این نسخه سه‌مدل پیش‌رانه برای اسپورت تیج در نظر گرفته شده است. در نسخه GT-Line یک موتور چهار سیلندر خطی ۱.۶ لیتری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم T-GDI حداکثر ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. در نسخه دیگر که پلاگین-هیبرید است، این موتور با ساختار موتور الکتریکی توانایی تولید ۲۳۰ اسب‌بخار قدرت را دارد.

اما در نسخه دیزلی یک موتور ۱.۶ لیتری با قدرت ۱۳۶ اسب‌بخار نیز عرضه می‌شود. همچنین این موتورها با دو سیستم انتقال قدرت شش سرعته دستی هوشمند و هفت سرعته دو کلاچه اتوماتیک هماهنگ می‌شوند. جالب است بدانید که گیربکس شش سرعته دستی هوشمند با مکانیزم کلاچ جدید می‌تواند تعویض دنده را تسریع بخشد.

از سوی دیگر رینگ‌های ۱۸، ۱۷ و ۱۹ اینچی به‌صورت آپشنال برای اسپورت تیج جدید در دسترس است. از مهم‌ترین آپشن‌های اسپورت تیج سفارش اروپا می‌توان به‌سیستم تهویه مطبوع دو گانه، سقف پانوراما، فرمان برقی، سیستم هوشمند استارت روی موبایل، کروز کنترل پیشرفته، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور و سیستم آنالیز علائم ترافیکی و... اشاره کرد. همچنین در نسخه‌های اروپا سیستم کمکی رانندگی پیشرفته نیز نصب شده تا ایمنی خودرو را بهبود بخشد.



داشبورد اسپورت تیج جدید مینیمال و البته مدرن است و قرارگیری صفحه‌نمایش ۱۰.۲۵ اینچی در بخش میانی کنسول با قابلیت اتصال به‌اندروید و اپل کاربلی و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) فضای کاملاً مدرنی را برای این خودرو فراهم آورده است.

«کراس‌اوور اس‌یووی کامپکت سگمنت C کیاموتورز که از سال ۱۹۹۳ تولید شده، توانسته آمار فروش خوبی را به‌خود اختصاص دهد و به‌همین دلیل در سبد محصولات این خودروساز کره‌ای حضور موفقی داشته است. این کراس‌اوور اس‌یووی کامپکت سگمنت C کیاموتورز همان اسپورت تیج است؛ نامی آشنا برای طرفدارانی که علاقه‌مند به‌داشتن خودرویی بلندقامت هستند.

پس از انتشار تصاویر جاسوسی و رندرهای دیجیتالی اسپورت تیج جدید، این خودرو هشتم ژوئن سال جاری میلادی به‌صورت رسمی معرفی شد. نسل پنجم اسپورت تیج موسوم به NQ5 با استایلی متفاوت و ساختار شکن ظاهر شد. زبان جدید طراحی کیاموتورز از بدو ورود کریم حبیب (طراح ارشد اسبق کمپانی بامو) به‌تیم طراحی این خودروساز کره‌ای به‌کلی متحول شد و اسپورت تیج نیز شاهکاری از کریم حبیب است.

نسل پنجم اسپورت تیج نسبت به‌نسل چهارم ر شدایدی اندکی را تجربه کرده و فاصله محوری، عرض، طول و ارتفاع این خودرو به‌ترتیب ۳۵۰، ۱۰، ۴۵ و میلی‌متر با افزایش مواجه بوده است. در عین حال استفاده از خطوط تیز روی بدنه و سطوح تخت کارا کتری اسپرت به‌این کراس‌اوور اس‌یووی کامپکت بخشیده است. پوزه خودرو نیز نسبت به‌نسل‌های قبلی به‌صورت کامل با تغییرات مواجه شده است.

به‌عبارتی چراغ‌های LED بزرگ ۷ شکل که در آن چراغ اصلی خودرو جای گرفته با جلو پنجره کاملاً عریض جدید کیاموتورز چهارم کاملاً تهاجمی و مرموز دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های LED به‌فرم C حالت پیوستگی دارد و با حجم‌پردازی صریح، نمای زیبایی از یک کراس‌اوور اس‌یووی کامپکت را به‌نمایش می‌گذارد. نکته قابل توجه این که ستون C با زاویه کم‌تر طراحی شده تا حجم گلگیرهای عقب به‌خوبی به‌چشم آید.

همچنین استفاده از رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی و رنگ‌مشکی پیاپویی سقف، جاشنی اسپرت بودن این خودرو را دوچندان می‌کند. داشبورد اسپورت تیج جدید مینیمال و البته مدرن است و قرارگیری صفحه‌نمایش ۱۰.۲۵ اینچی در بخش میانی کنسول با قابلیت اتصال به‌اندروید و اپل کاربلی و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) فضای کاملاً مدرنی را برای این خودرو فراهم آورده است.

از سوی دیگر دسته‌دنده روتاری و غریب‌ک فرمان GT و درجه‌های T شکل سیستم تهویه مطبوع و رانندگی با این خودرو را هیجان‌انگیز می‌کند. از سوی دیگر از چرم مصنوعی با کیفیت و قطعات دکوراتیو برای تزئین فضای داخلی استفاده شده است. همچنین استفاده از سقف پانوراما فضای داخلی را

گزارش Report

سهیل سیاوشی.

s.sivashi@autoworld.ir

لاستیک‌های مسابقه‌ای از آنچه فکر می‌کنید، پیچیده‌تر هستند

چالش‌های تولید تایر برای مسابقات رالی قهرمانی جهان «WRC»

تایرها نقش بسیار مهمی در مسابقات اتومبیلرانی ایفا می‌کنند و درک درست رانندگان و تیم‌ها برای گرفتن بهترین عملکرد تایر برای موفقیت یک امر حیاتی است. در سراسر دنیای موتوراسپریت، سری‌های مختلف رابطه بسیار متفاوتی با تایرهای و سطح جاده دارند - از یک ابزار استراتژیک کلیدی گرفته تا یک جزء کاربردی فارغ از تمام مکانیک‌های اجزای خودرو، نیازمند طراحی اختصاصی حتی در برخی موارد برای یک مسابقه خاص و یک‌روزه هستند.

تایرها برای طراحی و تولید مراحل پیچیده‌ای را پشت‌سر می‌گذارند و به این سادگی‌ها نمی‌توان یک نسخه اختصاصی از آنها ساخت اما وقتی بحث رقابت بر سر ثانیه‌ها مطرح می‌شود، هر هزینه‌ای ارزش دارد. قوانین مربوط به استفاده از تایرها نیز پیچیده است البته

عملکرد صحیح آنها در طیف وسیع شرایط مثل مسابقات استقامت، یا خارج جاده و حتی مسیرهای مختلف خارج جاده؛ باعث مبهم‌تر شدن روند طراحی و انتخاب تایر می‌شود. در مسابقات قهرمانی رالی جهان یا «WRC» از انواع مختلف تایرها برای سطوح کاملاً متنوعی که خودروها در یک فصل با آنها مواجه هستند، استفاده می‌شود. بسته به اینکه رالی روی آسفالت یا سنگ ریزه اجرا شود یا باران یا برف پیش‌بینی شده است، همچنین برای هر رویداد به‌طور جداگانه تعیین می‌شود کدام لاستیک و چه تعداد تایر به هر خودرو اختصاص دارد.

برای اکثر رویدادها تنها دو ترکیب تایر برای انتخاب تیم‌ها در دسترس است، اگر چه برای رالی مونت کارلو دو ترکیب لاستیک آسفالتی به علاوه گزینه‌های برفی میخ‌دار و

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

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تیو تا پاریس - جک جی ۵
	KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33 - لیفان X60
	KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو
	KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵ - سانگ یانگ نیو کوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیوس (2016-2020) - بام‌و ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷
	KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تیو تا راو ۴ - سورنتو SX



با توجه به‌مجهز بودن خودرو به اینورتر پیش‌بینی می‌شود در صورت شارژ با برق صنعتی، این رقم تا نصف یا یک‌سوم نیز کاهش یابد. در خصوص هزینه‌های نگهداری نیز باید گفت عمر این باتری به‌طور متوسط هشت سال است و به‌دلیل لیکوئید بودن خودرو، هیچ‌گونه روان‌کننده‌ای در این خودرو وجود ندارد که همین امر به‌کاهش هزینه‌های نگهداری خودرو کمک زیادی می‌کند.

«نخستین خودرو برقی ایرانی، «اکسیژن» نامگذاری شده و فعلا در حال طی کردن مراحل دریافت مجوز استاندارد ملی است. خودرو برقی اکسیژن از نوع «شارژ آند بورد» است و توان شارژ با برق خانگی را نیز دارد و قیمت آن در بازه ۲۸۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد. هزینه شارژ این خودرو برای طی مسافت ۲۲۰ کیلومتری در هر بار شارژ کردن رقمی حدود چهار هزار تومان است که



شارژ خودرو برقی «اکسیژن» ایرانی با ۴ هزار تومان

«پاناسونیک» برای خودروهای جدید «تسلا» جادو کرد

تولید باتری با نصف قیمت و قدرت ۵ برابر برای تسلا

یک خط آزمایشی برای این فرمت جدید ایجاد کرد و در عین حال عدد ۴۶۸۰ به‌ابعاد باتری اشاره دارد: ۴۶ میلی‌متر (۱٫۶ اینچ) عرض و ۸۰ میلی‌متر (۳٫۱ اینچ) ارتفاع. تسلا ادعا می‌کند که به‌لطف نوع باتری جدید تا سال ۲۰۳۰ تولید باتری صد برابر خواهد شد و طراحی سلول جدیدش برابر سلول‌های فعلی قدرت تولید می‌کند. تسلا تنها خودروسازی است که از سلول‌های استوانه‌ای استفاده می‌کند و ظرفیت انرژی اضافی سلول جدید ۴۶۸۰ جادویی نیست؛ بلکه بسیار بزرگ‌تر از نمونه‌های فعلی تسلاست. براساس حجم، این نوع باتری ۵٫۵ برابر بزرگ‌تر از ۲۱۷۰ سلولی است که در حال حاضر در بسته‌های باتری مدل ۳ و ۷ استفاده می‌شود و هشت برابر بزرگ‌تر از سلول‌های ۱۸۶۵۰ مورد استفاده در مدل S و X است.

همچنین پاناسونیک در راستای گسترش بازار خودرو قرار است برای Canoo Lifestyle Vehicle که یک استارت‌آپ آمریکایی است باتری تولید کند. انتظار می‌رود ساخت این خودروها با باتری‌های نسل جدید پاناسونیک از اواخر سال ۲۰۲۲ آغاز شود.



گزارش
Report

فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	صبا باتری بارندهای مختلف بانامهای VARIAN، ARMO ^{NEW} ، SABAS，SCOTT، ALBORZ، SAHAND، YOSHO، MARIN، ZAGROS، SPEEDER، MAXPOWER، PARDIS، SAFIR، ALOONI، KASPIAN، HYBRID HITECH، RWSKA، SMART SABA، KHAZAR، KABOOK، NONO ^{36V} ، SAVAND، BUJI، ROYAN، NEW VERESK، RAYEN، NIRO، RONIZ ^{36V} ، SUPER START، NANO، SOULAI، HITECH، KOTRA به‌بازار عرضه می‌شود	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به‌زمان انبارداری ۱۶ ماهه می‌باشد	۱۰،۵۰۰	۱۷،۳۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۳۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۳۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۳۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۳۰۰	۱۷،۱۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۳۰۰	۱۷،۱۰۰	
	باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰،۳۰۰	۱۷،۱۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۳۰۰	۱۷،۱۰۰	

آخر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری بارندهای ویکور، آذر، سولفیان، رتوس، الوند، روشن، ماموت و آپادانا به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۰،۵۰۰	۱۷،۲۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
 گروه صنعتی نیروگستران خراسان	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان بارندهای مختلف بانامهای VOLTA، CENE، SHARK، خراسان و TURBO به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۱،۹۰۰	۱۸،۷۰۰	

کرمان باتری ارگ	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
 کرمان باتری ارگ	باتری جک J4 و S3	60، 55D23L	سیلد	شرکت کرمان باتری ارگ، محصولات خود را با برندهای پاورسل، مگنسل و قمر (صادراتی) به‌بازار عرضه می‌کند.	گارانتی محصولات کرمان باتری ارگ با توجه به‌زمان انبارداری ۱۵ ماهه می‌باشد	۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری جک S5 و T8	70، 68D26R	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری جک K7	L3 70 – 74	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا و پراید	55، 60 (فالب بزرگ)، SOL2	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری ساینّا	(فاریک کارخانه)، 50-55-60	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری کوئیک	L3 66-74	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری تندرو وساندرو	L3 60-66-74	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	55، 60 (فالب بزرگ)، SOL2	سیلد			۱۱،۰۰۰	۱۷،۰۰۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	تصاویر
 سپاهان باتری SEPAHAN BATTERY	باتری خانواده پراید	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری بارندهای بارکس، پاورلیکس، سوزوکی، سونیو، پرچیس، پاوربیتال، اوراتوس، سیوولکس و یاشائو با پوشش آمپر ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات اوربیتال EFB یا گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری ساینّا	۶۰ – ۵۵ – (فاریک کارخانه)	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	
	باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۱۳،۲۰۰	۱۹،۸۰۰	
	باتری خانواده دنا	SOL1 (فالب کوچک)، SOL2 (فالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۱۳،۲۰۰	۲۰،۰۰۰	



شهر داری تهران و تسهیلات نوسازی ناوگان تاکسیرانی



«فارسی: سخنگوی شورای شهر تهران درباره دیروز گفت: «در این جلسه کلیات طرح بهبود وضعیت حمل و نقل و بازرگانی مدارس در شرایط کاشت شیوع کرونا به تصویب رسید.» وی افزود: «این طرح شهر داری تهران را مکلف کرد که نسبت به کاهش سر فاصله زمانی قطارهای مترو در کلیه خطوط از طریق افزایش بهره‌وری، مدیریت زمان و مدیریت ناوگان در اوج سفرهای روزانه نسبت به وضع موجود برای دستیابی به ظرفیت ۲ میلیون جابه‌جایی روزانه و اورهال حداقل ۶۸ دستگاه واگن مترو تا پایان سال اقدام کند.» سخنگوی شورای شهر تهران ادامه داد: «همچنین در این طرح آمده شهر داری مکلف است نسبت به افزایش تعداد

ناوگان اتوبوسرانی به حداقل ۳۰۰۰ دستگاه فعال به منظور دستیابی به حداقل ۲ میلیون جابه‌جایی از طریق ورود و به کارگیری ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید، کمک به بازسازی و اورهال اساسی ۶۰۰ دستگاه اتوبوس شامل ۳۰۰ دستگاه اتوبوس تک کابین بخش خصوصی و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین با اولویت ناوگان خارج از مدار بهره‌برداری بر نامه‌ریزی کند.» نادعلی بیان کرد: «در این طرح شهر داری مکلف شد نسبت به فراهم آوردن تسهیلات وام‌ارزان برای صاحبان تاکسی‌های شهر تهران به منظور نوسازی حداقل ۷۰۰۰ دستگاه و بازسازی ۳۰۰۰ دستگاه تاکسی تا پایان سال بر نامه‌ریزی و اقدام کند.»

خبر

News



هر دقیقه یک تصادف در تهران رخ می‌دهد

«ایستنا: معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد روزانه ۱۷۰۰ تصادف اعم از جرحی و خسارتی در تهران رخ می‌دهد. سرهنگ محمد رازقی در همایش مهندسی و ایمنی ترافیک که پیش از ظهر دیروز در ستاد فاتب برگزار شد، گفت: «شهر تهران حدود ۹ میلیون نفر جمعیت دارد. در این شهر روزانه حدود ۱۷۰۰ تصادف رخ می‌دهد، به عبارت دیگر می‌توان گفت هر یک دقیقه یک تصادف در معابر پایتخت

رخ می‌دهد.» وی شمار موتور سیکلت‌ها در تهران را چهار میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه اعلام کرد و ادامه داد: «معادل همین تعداد نیز خودرو در تهران شماره گذاری شده و علاوه بر آن تعداد قابل توجهی خودرو نیز در حال تردد در معابر است که دارای پلاک شهرهای دیگر هستند.» رازقی با بیان اینکه حدود ۶۶۰ تقاطع هوشمند در تهران داریم، گفت: «مشکل اصلی مافوتی‌های موتور سیکلت‌سواران است که باید این

موضوع و مشکل حل شود.» معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «تعاملات مناسب و سازنده‌ای با کمیسیون‌های فنی به میزان ۳۳۶ جلسه و کمیته فنی ۲۵ جلسه و ۱۴ جلسه با موضوع ساماندهی موتور سواران برگزار شده است و جلسات تخصصی و نشست‌های مشترک با مجموعه شهر داری و معاونین آن داشته‌ایم.»

بررسی طرحی که هر سال مطرح و سپس فراموش می‌شود

مالیات خودروهای لوکس در پرده ابهام!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«از مدت‌ها قبل قرار بود دارندگان خودروهای لوکس به نسبت ارزش ریالی خودرویشان مالیات بدهند. این تصمیمی بود که طی ماه‌های گذشته با عبور از گردنه مجلس و دولت و پس از بحث‌ها و اظهار نظرهای فراوان به ایستگاه اجرائی یک و مقرر شده بود به‌زودی اجرایی شود. حتی در آخرین مراحل آن نیز وزارت امور اقتصادی و دارایی اعلام کرد اطلاعات کامل خودروهای لوکس (خودروهایی که ارزش روز آنها بیش از یک میلیارد تومان باشد) از سوی نیروی انتظامی در اختیار سازمان امور مالیاتی قرار گرفته است. همه چیز برای اجرای این طرح فراهم بود اما هفته گذشته خبر رسید فعلاً اجرای این قانون در دستور کار نیست.

سال گذشته مجلس سازوکار اخذ مالیات از خودروهای بالای یک میلیارد تومان را برای سال ۱۴۰۰ تعیین کرد اما توضیحی درباره شیوه اخذ آن نداد. مهدی دافتر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو هم گفته بود دولت دیگر توان فروش نفت را ندارد و درآمدهایش در این بخش کاهش یافته است. با کاهش عواید نفتی و همچنین افت فروش محصولات غیرنفتی دولت مجبور است از محل دارایی مردم بخشی از در آمد خود را تأمین کند. بنابراین مصوبه مجلس مبنی بر اخذ مالیات خودروهای بالای یک میلیارد قابل اجراست. اما در روز تعطیل هفته قبل (۱۷ آبان) خبر رسید این طرح از دستور کار مجلس خارج شده است. در این خصوص سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس عنوان کرد مصوبه مالیات بر خودروهای لوکس از دستور کار کمیسیون خارج شده است و در آینده نزدیک اجرایی نخواهد شد!

ابهام در اجرا

با اینکه این مساله از زمستان سال گذشته مطرح شده بود، نهادهای مختلفی پیگیر آن بودند و مخالفان و موافقان درباره آن اظهار نظری می‌کردند اما در نهایت مسکوت ماند و در هیاهوی موضوع واردات خودرو، آزادسازی قیمت و طرح تحول خودرو گم شد. در همین خصوص یکی از اعضای کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت: «زیرساخت‌های لازم برای اجرای برخی احکام بودجه همچون قانون اخذ مالیات از خانه‌ها و خودروهای لوکس هنوز فراهم نشده و درآمد دولت از محل اخذ مالیات آن‌ها در سال ۱۴۰۰ تاکنون صفر بوده است. با این تفاسیل به نظر می‌رسد اجرای برخی از این احکام به سال آینده موکول خواهد شد. آیین‌نامه‌های اجرایی برخی احکام بودجه همچون قانون مالیات بر خانه و خودروهای لوکس در دولت قبل تدوین شده اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است. به همین جهت دولت جدید باید در اسرع وقت زیرساخت‌های لازم برای اجرای این احکام را فراهم کند. دو سال از طرح مجلس برای گرفتن مالیات از خانه‌ها و خودروهای لوکس در قالب مالیات بر دارایی افراد می‌گذرد.



از سال ۹۹ که این نوع مالیات در بودجه نیز آورده شد، مخالفت‌های زیادی از سوی برخی افراد در این مورد صورت گرفت. این مساله تاجایی ادامه داشت که دولت دوازدهم از اجرای این بخش بودجه خودداری کرد. در سال ۱۴۰۰ نیز مالیات بر خانه‌ها و خودروهای لوکس در بودجه آورده شده است. اما گویا دستگاه‌های اجرایی از انجام آن استنکاف کرده و به بیان ساده‌تر ابزار عملیاتی کردن آن را داران نیستند و فعلاً باید منتظر ماند و دید دولت برای اجرای این شیوه مالیات‌ستانی چه اقدامی انجام می‌دهد. یکی از ابهامات اصلی در این مساله لوکس بودن خودروهاست که با چه معیاری تعیین شده و اصلاً چرا باید قیمت (آن هم در این بازار پر نوسان) ملاک باشد؟ در دنیا معمولاً فاکتورهای فنی، قیمت و امکانات در کنار نوع «برند»، سسال ساخت و استهلاک تعیین‌کننده لوکس بودن یا نبودن خودروها در جهت اخذ مالیات ملاک در نظر گرفته می‌شوند. اما در ایران مقرر شده خودروهایی که بالای ۲۵۰۰ سی‌سی حجم موتور دارند و قیمت‌شان حداقل یک میلیارد تومان است، مشمول مالیات شوند. بنابراین ملاک لوکس بودن

خودرو در ایران، متفاوت از دنیا در نظر گرفته شده است که می‌تواند چالش برانگیز باشد. اما نکته‌ای که شاید خیلی‌ها ندانند این است اگر خودروهایی که یک فرد یا افراد تحت تکفل او در اختیار دارند نیز به صورت تجمیعی ارزشی بیش از یک میلیارد تومان داشته باشند، باز هم فرد مشمول پرداخت مالیات مورد اشاره خواهد بود.

هزینه‌ها و ابهامات

در همین حال نماینده استاندار در این رابطه گفته بود: «مالیات بر خودرو، قیمت و هزینه مصرف نهایی را افزایش می‌دهد. همان طور که مالیات بر ارزش افزوده قیمت سایر کالاها را بالا برد.»

این نکته موید آن است افزایش نرخ تورم و سقوط پول ملی هزینه خرید تمام خودروها را بالا برده و امکان تشخیص خودرو لوکس و غیر لوکس را سخت‌تر کرده است. به گفته پیمان قصری، کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس کف قیمت‌ها عوض شده است و اگر مالک به صورت سالانه خودرو را انتقال ندهد باید یک درصد از قیمت ملک و خودرو را به عنوان مالیات پرداخت کند. به گفته‌وی مساله دیگر این است که افراد دارای لای و ثروت، مخالف اجرای این قانون هستند و طبیعتاً مقابل این قانون ایستادگی می‌کنند. این افراد در گروه‌هایی هستند که در دولت‌های گذشته صاحب کرسی و رانت و لابی بوده‌اند. قطعاً این افراد از طرق مختلف اجازه نخواهند داد چنین مالیاتی عملیاتی شود.

به اعتقاد قصری، اولین گروه مخالف در این موضوع، صاحبان قدرت و ثروت هستند که اتفاقاً پرنفوذ نیز هستند و از امکان لای کردن بالایی برخوردارند. در همین حال کارشناسان بازار خودرو معتقدند وجود طرح‌های موازی و مشابه بیشتر به این ابهام دامن زده و فعلاً این طرح که از جمیع جهات قابلیت اجرا ندارد، مسکوت مانده است. باید منتظر ماند و دید کلاف سرد گرم تولید، واردات و مالیات‌گیری از خودروهای داخل کشور چه سرانجامی خواهد داشت.



دنده يك

First gear

علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی: دپوی خودروهای ناقص گواه وابستگی صنعت خودروی کشور است.

«حاضر جواب: نه آقا... فکر بد نکنید؛ خود خودروها دل به کامل شدن و رفتن از خودروسازی‌ها نمی‌دهند!

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو اصفهان: می‌توان گفت ۹۵ درصد کسانی که برای قرعه‌کشی‌ها ثبت‌نام می‌کنند، فروشنده هستند و تنها ۵ درصد آنها برای مصرف شخصی ثبت‌نام می‌کنند.

«حاضر جواب: البته آن ۵ درصد هم بعد از آگاهی از تفاوت قیمت خودرو از کارخانه تا بازار، فروشنده می‌شوند!

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ مطرح کرد: ترافیک تهران حل نمی‌شود. «حاضر جواب: خلاصه ترافیک تهران، آتش کششک خاله محترم‌مان است و چه بخوریم و چه نخوریم، پای‌مان است!

ارزش میلیونی روغن سوخته خودرو شما...

«حاضر جواب: ولی طبق معمول سودش در جیب از ما بهتران می‌رود!

معاون پلیس راهور: جرمه‌شدگان تردد بین‌جاده‌ای دارای مجوز به فرمانداری‌ها مراجع جند.

«حاضر جواب: چرا؟ چون اینجا اول جرمه می‌کنند بعد مجوز تردد بین‌جاده‌ای می‌بینند!

هر دقیقه یک تصادف در تهران رخ می‌دهد.

«حاضر جواب: نگران آینده هستیم چون قرار است آمار تصادف از دقیقه به ثانیه برسد!

معاون کیفیت هوای مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست خبر داد: ارسال سنسورهای کاهش آلودگی هوا به دولت.

«حاضر جواب: احتمالاً یا مثل سناریوی فیلم‌های هندی کلاشندهی است یا مثل سناریوی سریال‌های ترکیه‌ای آن قدر طولانی می‌شود که به عمر ماقد نمی‌دهد!

دادیار شعبه ۱۰ اجرای احکام کیفری کرج راننده متخلفی را که پلاک خودرویش مخدوش کرده بود، ملزم به پخش تراکت قوانین راهنمایی و رانندگی کرد.

«حاضر جواب: البته به شرطی از کسانی که این تراکت‌ها را دریافت می‌کنند قول بگیرد از این تراکت‌ها برای پوشاندن پلاک خودروهایشان استفاده نمی‌کنند!

یک مقام مسئول در وزارت صمت: قیمت خودرو بدون آزادسازی اصلاح می‌شود.

«حاضر جواب: دقیقاً... چون معلوم نیست اصلاً چقدر جنبه آزادی را داشته باشد!

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس خبر داد: اعلام موافقت وزارت صمت با واردات خودرو.

«حاضر جواب: این جاست که باید گفت: بیاورید آن جعبه ناپلوثنی را!

وزیر صنعت، معدن و تجارت خبر داد: موج جدید افزایش تولید خودرو از دو هفته آینده...

«حاضر جواب: حالا ما که شننا بلد نیستیم زیر این موج سهمگین افزایش تولید غرق نشویم!

جدول شماره ۱۳۳۱

Cross Word

افقی

۱- قطار زیرزمینی (در تصویر) - مدلی از فولکس واگن ۲- از خودروهای کلاس کوچک مشهور جهان ۳- انبوه بی‌سروته - پیروی کردن ۴- روغن گیربکس ۵- برندی در صنایع غذایی ۶- مدلی از سوپارو با حرفی اضافه در آخر - از کمیسرهای معروف سریال‌های پلیسی ۷- مدلی از نیسان - مقابل کند - درجه فامیلی و وابستگی ۸- پسندیده - مروراید است اما ناتمام - این هم پایه ناتمام ۹- طلایه - بازرسی کردن ۱۰- ایستگاه اینترنتی - آن‌رو است با تکرار حرف سوم - چند رأی ۱۱- زبانی انگلیسی - خودرو روی آن می‌رود - واحدی در اندازه‌گیری ۱۲ - قطار است - تانزیند خودرو روشن نمی‌شود - پول چینی ۱۳ - محل تعویض سریع چرخ‌های خودرو در مسابقه‌های فرمول یک - محصول پر فروش ایران خودرو ۱۴ - کاروتجاری‌ساز مشهور کشور سوئد که محصولاتش در ایران هم حضور دارد - سوپارو بود که حرفی اضافه در آخرش آمد ۱۵ - از ماشین‌الات راهسازی - هواپیما جنگی هیتلر.

عمودی

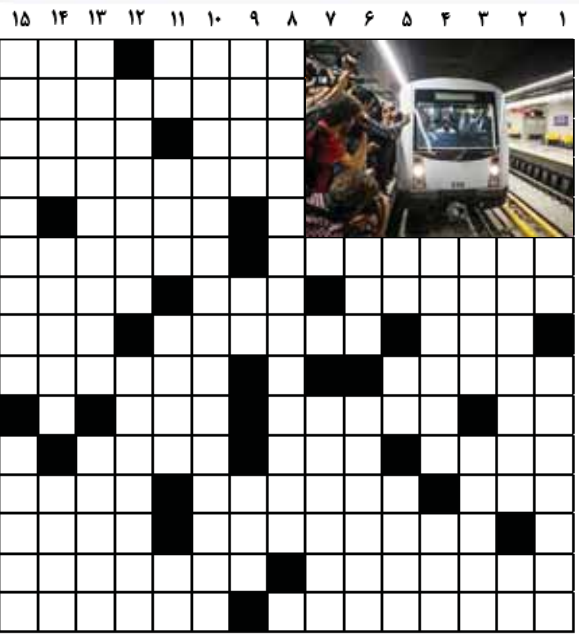
۱ - پیکاپ فول‌سایز دوچ - برندی در صنعت خودرو آمریکا - بارها را درون آن قرار می‌دهند - از ادات تشبیه نامی برای مردان اروپایی - کمپین درهم ۴ - مدلی از بیوک - اگر حرف اولش می‌آمد نام زنرال معروف ویتنام که آمریکا را شکست داد ۵- ضمیر اشاره به دور - تاکسی با ظرفیت بیشتر - تانک درهم ۶- کومه - ایستگاه اینترنتی ۷- اولین نماینده به‌هم‌ریخته پیام در ایران ۸- هنوز هم این مصوبه در حال اجرائست ۹- محصولی از سایپا - آخرین رمق - کله و سر را می‌گویند ۱۰- این خودرو در تحولات اخیر بیشترین افزایش قیمت را داشت ۱۱- ضمیر جانشین - پسوند مکان - توانمندی - رایحه است ۱۲ - مادر اسفندیار - اتوبوس‌ساز وطنی ۱۳- برای احداث کارخانه اول باید آن را دریافت کرد - مدلی از فولکس واگن ۱۴- از تاکسی‌های مدرن که اخیراً آغاز به کار کرد - جذب کردن و ربودن - نورانی‌تر ۱۵- نماینده رسمی خودروهای میتسوبیشی در ایران - اعلام کردن و بیان داشتن البته به زبان انگلیسی.



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۱۳۰





Autoworld.ir

دوشنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۲۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۲ ۱۴ اصفهان ۲۴ شیراز ۲۷ مشهد ۱۹ تبریز ۱۶ ارومیه ۱۸ رشت ۲۰ گرگان ۲۴ ساری ۲۲ اهواز ۳۶ یزد ۲۷ کرمان ۲۴ بندرعباس ۳۵ زاهدان ۲۲

بیلبور
Billboard

جای پارک همیشگی

« این آگهی پرمفهوم توسط آژانس تبلیغاتی نیوهاوس در آمریکا طراحی شده و در آن به این قابلیت خودروهای اسمارت اشاره شده که همیشه و در هر موقعیتی می توانند جای پارک پیدا کنند.

تهسیگارهایی که ما را
له می کنند!

« به طور حتم موضوع پر تاپ نکردن تهسیگار یا پوست میوه، آدامس و تخمه از داخل کابین خودرو به بیرون به عنوان رعایت حقوق شهروندی ساده و پیش پا افتاده به نظر می رسد؛ اما واقعیت آن است شهروندانی که همین مصادیق به ظاهر کم اهمیت از وظایف شهروندی را نادیده می گیرند همان هایی هستند که از ارتکاب تخلفات بزرگ تر نیز ترسی ندارند. این موضوعی به داشتن خودرویی خاص هم ندارد و ما می توانیم سراغ نمونه هایی از آن را در هر نوع خودرویی بگیریم. فراموش نکنیم تا زمانی که ما در رعایت وظایف شهروندی خود کوتاهی می کنیم، نمی توانیم توقع داشته باشیم فرزندانمان نیز در آینده شهروندانی مسئولیت پذیر باشند. آمارها نشان می دهد سالانه حدود هشت میلیارد نخ سیگار در دنیا روزانه مصرف می شود و سهم تهسیگار از تمام پسماندهای دنیا ۳۰ تا ۴۰ درصد است که بخش زیادی از آن در جنگل ها، سواحل، آبراهه ها و معابر شهری رها می شوند. در واقع افراد زیادی که استعمال سیگار دارند گمان می کنند اگر تهسیگار خود را زیر پا له کنند یا از پنجره خودرو به بیرون پر تاپ کنند، دیگر این پسماند ناپدید شده است؛ در حالی که این طور نیست؛ بلکه تازه روند تخریب آن در طبیعت آغاز می شود. چرا که باد و باران تهسیگارها را به عنوان پسماندهایی سرگردان جابه جا می کند و در نهایت دود آن به چشم ما انسان ها می رود. البته در برخی کشورها مانند انگلستان برای راننده و سرنشینان خودروهایی که اقدام به چنین تخلفاتی می کنند جریمه ۱۲۰ پوندی در نظر گرفته شده است و برای رفع این پدیده ابزارهایی مانند جریمه در کنار فرهنگ سازی می تواند در آینده ای نزدیک بر سلامت همه شهروندان موثر باشد.

حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه نگار



نکته آموزشی

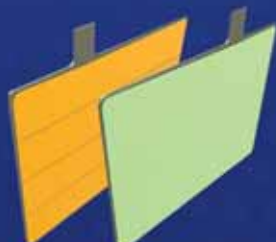
اهمیت زیاد در رادیاتور

از وظایف در رادیاتور جلوگیری از ورود هوا به داخل مدار خنک کاری موتور است و هنگامی که این قطعه معیوب شود، هوای زیادی وارد مدار سیستم خنک کاری موتور شده و سبب افزایش دمای موتور می شود. بنابراین توصیه می شود هر شش ماه یک بار این قطعه تعویض شود.

« در رادیاتور همانند سوپاپ فشاری است که وقتی فشاری بیش از حد به مدارش وارد شود باز شده و مانع از انبساط و تنش بیش از حد می شود. در رادیاتور دارای یک فنر و سوپاپ است و زمانی که دمای موتور بالا می رود، این سوپاپ به سمت بالا حرکت کرده و مانع وارد شدن فشار بیش از حد به داخل مدار خنک کاری می شود. یکی

گروه صنعتی نیروگستران خراسان
NIRUGOSTARAN INDUSTRIAL GROUP

کارخانه صفحه سازی گروه صنعتی نیروگستران خراسان اولین تولید کننده ی پلیت های شارژ شده (TF) با تکنولوژی کلسیم بوده و با تجربه بیش از 20 سال و بکارگیری کادری متخصص و مجرب با بهره گیری از بهترین مواد اولیه، پروسه های تولید و افزودنی های اختصاصی خود که در سایت شرکت تولید میگردد قابلیت عرضه کلیه پلیت های سرب کلسیمی باتریهای ساکن و استارتر را مطابق استانداردهای جهانی داراست.

NGKHMV Technology
New Special TissueConventional Technology
Common Pulp Tissue+985132626609-10
+989022626613
@NIRUGOSTARAN
WWW.NGKH.IRRazavi Khorasan Province, Kalat Road, Iran
مشهد - کیلومتر ۱۷ جاده کلات بعد از سوراخی سیمان
جنب تقاطع کنارگذر شمالی مشهد و جاده کلاتپیشنهاد هر
مکانیکی
آسیالنتwww.asialent.com Brake pads / Brake shoes
021-88 65 00 71-2 021-88 79 38 20