

معاون امور صنایع وزارت صمت در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

تعرفه واردات قطعات داخلی سازی شده افزایش می یابد

مهدی صادقی نیارکی: اگر قطعه ای در کشور داخلی سازی شده و میزان تولید آن نیز پاسخگوی خطوط تولید خودروسازان است، انجمن قطعه سازان باید پیشنهاد افزایش تعرفه واردات...
 ۳۰۲ صفحات ۴

بازار خودرو متأثر از مزه های افزایش قیمت ارز خودروهای صفر دنده ای بالای ۴۰۰ میلیون تومان خریدار ندارند!
 ۱۰ صفحه ۴

کدام نهاد شونده دادخواهی سهام داران خودرویی است؟ تیغ قیمت گذاری دستوری بر گلولی سهام خودروسازان مدیران صنعت خودرو باید در راستای صیانت از حقوق سهامداران برای گذران...
 ۴ صفحه ۴

چرا این روزها برای قاچاق کالا از خودروهای سبک استفاده می شود؟ کالاهای قاچاقی که با خودروهای سبک «شوت» می شوند!
 ۱۵ صفحه ۴

گشتی در میان کشنده های تازه وارد به بازار و مانده در گمرک
پنج پرنده که کامیون هایشان در دو سال اخیر به ایران آمدند
 ۹ صفحه ۴



۲ تویوتا در قعر جدول تلاش برای کاهش الاینده گی
 ۱۱ جاده های برقی؛ راه حلی برای کربن زدایی صنعت حمل و نقل
 ۱۲ ایگو X: کوچک ترین عضو خانواده کراس های تویوتا رونمایی شد
 ۱۳ جزئیات طرح جدید دولت برای ترخیص خودروهای رسوبی در گمرک
 ۲ افزایش تمایل تولید کنندگان مواد اولیه به صادرات با حذف دلار از قیمت گذاری

استارت Start
 محمدعلی دیانتی زاده
 عضو ارشد شورای سردبیری
 نمایشگاه بین المللی قطعات در ایستگاه شانزدهم
 نمایشگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو و امسال در حالی شاهد برگزاری شانزدهمین دوره خوداست که فضای نمایشگاهی و...
 ۲ صفحه ۴

تیتراهای امروز

در هفته جاری
آیا قله ۵٫۸ میلیون واحدی در بورس دوباره فتح خواهد شد؟
 ۵ صفحه ۴

مقایسه کیا سورنتو با میتسویشی اوتلندر ۲۰۱۶
 ۷ صفحه ۴

افزایش صد درصدی تولید «پادر اپلاس»
 ۹ صفحه ۴

حمایت خانواده های پور شه و پیهش از مدیرعامل فولکس واگن بودن یا نبودن؛ مساله این است!
 ۶ صفحه ۴

ایرانلنت ایرانلنت
حرکت مطمئن، توقف ایمن

Motosel ENGINE CARE
 SSANGYONG
 Motosel TURBO SAE 5W30 100% FULL SYNTHETIC
 10.000.000.000 Rials

روغن موتورهای موتوسل، تحت لیسانس موتوسل کانادا روغن موتور پیشنهادی شرکت رامک یدک برای خودروهای سانگ یانگ و دارای تأییدیه از برترین خودروسازان دنیا

۰۳۱-۳۳۰۳۵
 MOTOSELIRAN
 WWW.MOTOSEL.COM

۱ میلیارد تومان بیمه تضمین کیفیت محصولات موتوسل

Volkswagen Mercedes-Benz TOYOTA KIA GM



انتظار می‌رود سیستم‌های کمک‌راننده همچون سیستم هشدار تصادف، دستگیر حرکت در لاین جاده و پارک خودکار نیز در این خودروها وجود داشته باشند. این مدل‌ها از ویژگی احضار خودرو و مشابه تسلا و همچنین سیستم نظارت و پایش راننده سود می‌برند. این خودروها در نیمه اول سال ۲۰۲۲ برای فروش عرضه می‌شوند. به گفته نایب‌رئیس این شرکت، وین فست سرمایه‌گذاری جدی و تحقیقات گسترده‌ای در بازار انجام داده تا خودروهای برقی فوق‌العاده‌ای تولید و خواسته‌های مشتریان جهانی را برآورده کند.

وین فست به عنوان یک خودرو ساز ویتنامی نوظهور به دنبال آن است با نمایش جهانی مدل‌های الکتریکی خود در نمایشگاه لس آنجلس، خودی نشان دهد. دو مدل VF e35 و VF e36 که هر دو کراس اوور برقی هستند برای این رویداد انتخاب شده‌اند. E35: یک کراس اوور در کلاس ID اما e36 یک SUV بزرگ‌تر از کلاس E است. وین فست گفته است این خودروها مجهز به سیستم‌اطلاعات و سرگرمی با تکنولوژی بالا خواهند بود که دارای دستیار مجازی، فناوری تشخیص صدا و خدمات تجارت الکترونیک است. همچنین



لس آنجلس؛
میزبان شاسی‌بلندهای
«وین فست» خواهد بود

معاون امور صنایع وزارت صمت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»: تعرفه واردات قطعات داخلی سازی شده افزایش می‌یابد

مهدی صادقی نیارکی: اگر قطعه‌ای در کشور داخلی سازی شده و میزان تولید آن نیز پاسخگوی خطوط تولید خودروسازان است، انجمن قطعه‌سازان باید پیشنهاد افزایش تعرفه واردات آن قطعه را با ما مطرح کند

مشخصی برای تولید گیربکس و خودروهای اتوماتیک داشته باشند. چرا که بازار، بازار خودروهای اتوماتیک بوده و نیاز بازار در این بخش کاملاً معلوم است. یعنی خودروسازان چه در بحث بازار داخلی و چه در بحث بازار صادراتی باید نقشه‌راه خود را مشخص کنند و برنامه درستی در حوزه گیربکس‌های اتوماتیک داشته باشند. باید خودروهایی داشته باشیم که بتوانیم در خارج کشور آنها بفروشیم. بنابراین تکلیف گیربکس اتوماتیک و مصرف سوخت و غیره باید مشخص شود.

سرمایه‌گذاری در برخی قطعات بسیار هزینه‌بر و سنگین است. در بحث گیربکس هم هزینه سرمایه‌گذاری بسیار بالاست. آیا وزارت صمت برنامه‌ای برای جوینت‌شدن ایران خودرو و سایپا در حوزه تولید گیربکس دارد؟

بله؛ یکی از برنامه‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت بحث اصلاح ساختار صنعت خودرو است. این مساله شامل همکاری مشترک خودروسازان خواهد شد. ضمن این که به کارگیری ظرفیت بخش‌های غیر دولتی و خصوصی برای تولید قطعات از برنامه‌های وزارت صمت است. ما باید تیراژ گیربکس، موتور و اکسل عقب را به برنامه تولید خودرویی که اعلام شده، برسانیم. بنابراین تولید این قطعات جزو برنامه‌های اصلی وزارتخانه است.

واردات قطعات داخلی سازی شده نرود؟
قانون این اجازه را داده است که برای کالاهایی که در داخل ساخته و تولید می‌شوند، نظام تعرفه‌ای حاکم شود. بنابراین قطعاتی که به ساخت داخل می‌رسند و نیاز کشور را تأمین می‌کنند، باید تعرفه‌گذاری شوند. یعنی اگر قطعه‌ای در کشور داخلی سازی شده و میزان تولید آن نیز پاسخگوی خطوط تولید خودروسازان است، انجمن قطعه‌سازان باید پیشنهاد افزایش تعرفه واردات آن قطعه را مطرح کند که در این خصوص اقدام کنیم تا استفاده از نوع وارداتی آن دیگر به صرفه نباشد. این مساله در زمانی که شرایط واردات تسهیل شود، اهمیت دوچندان می‌یابد، در این صورت می‌توانیم با نظام تعرفه‌ای از صنعت قطعه حمایت کنیم.

گفته می‌شود با رفتن خودروسازان به سمت ساخت خودروهای اتوماتیک، درصد داخلی سازی خودروهای داخلی به شدت سقوط خواهد کرد. این مساله را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

درصد داخلی سازی در هر بخش خودرو کاملاً مشخص است؛ مثلاً در صد داخلی سازی ترمیم خودرو مشخص بوده، در قوای محرکه، بدنه و قطعات الکترونیکی خودرو نیز مشخص است. به همین ترتیب، سهم گیربکس هم مشخص است و داخلی سازی آن بیشتر یا کمتر از یک حد مشخص نیست. اما به هر حال شرکت‌ها باید نقشه‌راه



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت قطعه طی سال‌های گذشته با بحث داخلی سازی وارد تولید قطعاتی شد که پیش از آن از خارج تأمین می‌شدند. به گفته خودروسازان و قطعه‌سازان سرمایه‌گذاری در این بخش باعث شد چند دهه میلیون یورو طی برگزاری ۴ میز داخلی سازی از خروج ارز جلوگیری شود. اما قطعه‌سازان نگران این مساله هستند چنین سرمایه‌گذاری با از سرگیری واردات قطعات در آینده به هدر برود. از این نظر، بسیاری فعالان و کارشناسان صنایع خودرو و قطعه‌سازی معتقدند دولت باید حمایت صحیحی داشته باشد. در همین زمینه با مهدی صادقی نیارکی، معاون امور صنایع وزارت صمت در گفت‌وگو پرداختیم.

قطعه‌سازان سرمایه‌گذاری سنگینی برای توسعه ساخت داخل در صنعت خودرو انجام داده‌اند و میزهای بسیاری در این خصوص برگزار شد. چه تضمینی می‌توان به قطعه‌سازان داد که با باز شدن فضای بین‌المللی، دوباره صنعت خودرو به سمت

نمایشگاه قطعات در ایستگاه شانزدهم

نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو امسال در حالی شاهد برگزاری شانزدهمین دوره خود است که فضای نمایشگاهی و مشارکت‌کنندگان آن نسبت به سال قبل افزایش ۲،۵ برابری داشته‌اند. گرچه در نخستین دوره پس از حصول توافق برجام نیز شاهد رشد میزان مشارکت در این نمایشگاه بودیم، اما در آن دوره این رشد به واسطه ورود چشمگیر قطعه‌سازان خارجی رقم خورد بود که

فضا را برای همکاری با صنایع خودرو و قطعه‌سازی ایران مناسب دیده بودند. در سال‌های دور تر و دوره اول تحریم‌های گسترده غرب علیه ایران نیز به‌رغم خروج شرکای خارجی خودرو سازان و قطعه‌سازان، نمایشگاه قطعات به واسطه حضور گسترده قطعه‌سازان چینی، رونق ظاهری داشت. اما خروجی آن جز شناسایی منابع وارداتی درجه چندم چینی نبود البته در این دوره نیز شرکت‌هایی از کشورهایی ترکیه، ایتالیا، آلمان، هند و چین نیز در نمایشگاه شرکت کرده‌اند. اما رویکرد کلی دوره شانزدهم، جلب مشارکت قطعه‌سازان خارجی در پیشبرد پروژه‌هایی است که نیاز به ریز قطعات‌های تک و کسب دانش فنی و انتقال فناوری دارد. در این میان، انجمن‌های قطعه‌سازی و شرکت‌های بزرگ تأمین‌کننده و تولیدکننده کشور نیز با حضورشان از یک‌سویه اعلام‌نیازهای کمی و کیفی در خصوص قطعات واسطه‌ای یا نهایی مورد استفاده می‌پردازند و از سوی دیگر با نمایش آوردن دستاوردهای خود نشان می‌دهند که در چه نقطه‌ای از دانش و توان فنی و مهندسی در طراحی و ساخت و تولید انبوه ایستاده‌اند. یکی دیگر از مزایای این نمایشگاه، گستردگی زمینه فعالیت مشارکت‌کنندگان آن است که مواردی همچون تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو، ماشین‌آلات و تجهیزات قطعه‌سازی، تحقیقات و طراحی مهندسی، مواد اولیه و تجهیزات جانبی خودرو، بازرگانی و خدمات پس از فروش، لوازم تزئینی خودرو، تعمیر و نگهداری خودرو، محصولات پاک‌کننده خودرو و... را در بر می‌گیرد. به همین دلیل، شرکت‌های بزرگ نیز برنامه‌های مفصلی را برای این نمایشگاه در نظر گرفته‌اند. بر این اساس، ایران خودرو و سایپا نیز به همراه سازندگان و تأمین‌کنندگان زنجیره تولید خود، در این نمایشگاه حضور می‌یابند تا ضمن نمایش توانمندی‌ها به اعلام نیازمندی‌ها برای تعمیق خودکفایی بپردازند و زمینه بهره‌مندی از ظرفیت‌های جدید و تعامل شفاف با ذینفعان را فراهم آورند.



محمد علی دیانتی زاده
عضو ارشد شورای سردبیری

تولید پیشروان داخلی

شانزدهمین
نمایشگاه
بین‌المللی
16th International
AUTO PARTS
Exhibition

قطعات، لوازم
و مجموعه‌های
خودرو

IAPEX 2021

شرکت توسعه و بازرگانی بین‌المللی ایران خودرو

IRAN EXPO 2020 Dubai

۱۶ تا ۱۹ آبان ماه ۱۴۰۰
7-10 November 2021

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران
برگزار کننده: شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو

پیشنهاد هر
مکانیکی
آسیالنت

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

PREMIUM
LOW-METALLIC
BRAKE PADS

ASBESTOS FREE

UNI
OE SCORCHED R11A
E-MEK



انتظار برای پرچمدار بنز به زمان مشخصی موکول شد



مهندس ای‌ام‌جی اولین بار در سال ۲۰۱۲ و با مدل تولید محدود SLS الکتریک در ایو که دارای چهار پیش‌سره الکتریک بود، وارد بازی الکتریک‌های پر فورمنس شد. موج جدید خودروهای اسپرت پلاگین-هیبرید و الکتریک این برند با نشان E پر فورمنس عرضه می‌شوند، البته این کار با معرفی خودرو جدید AMG GT 63 SE پر فورمنس انجام شده است. نسل بعدی C63 نیز دارای درگاه شارژ خواهد بود اما جذاب‌ترین و هیجان‌انگیزترین محصول بازوی پر فورمنس با فاصله زیاد نسبت به دیگران هایپر کاروان است. این خودرو که به صورت کانسپت در نمایشگاه فرانکفورت

۲۰۱۷ به نمایش درآمد، با تاخیرهای فراوان در فرایند تولید روبه‌رو شد اما خوشبختانه اتوکار گزارش داد سرانجام تولید این خودرو از اواسط سال آتی میلادی شروع خواهد شد. فعلا اطلاعات بیشتری در دست نیست اما می‌دانیم تمام ۲۷۵ دستگاه در نظر گرفته شده قبلا به خریداران متمول فروخته شده‌اند. این هیولا از پیش‌سره الکتریک و نیروگاه ۶ سلیندر ۱.۶ لیتری ۲۰۱۷ سود برده و از چهار پیش‌سره الکتریک و نیروگاه ۶ سلیندر ۱.۶ لیتری توربو استفاده می‌کند تا قدرتی فراتر از ۱۰۰۰ اسب بخار داشته باشد. برای تصاحب این هایپر کار پر سر و صدا باید بیشتر از ۲ میلیون دلار پرداخت کرد

آیا این روند با کمک و حمایت سازمان گسترش و نوسازی انجام خواهد شد؟

صرفاً بحث سازمان گسترش مطرح نیست و در این مسیر نقشه راه تنظیم شده هر کسسی که بتواند حرکت داشته باشد، ما از آن استقبال می‌کنیم. یعنی هم برای گیربکس اتوماتیک و هم برای موتورهای کم‌مصرف از حضور هر شرکتی استقبال می‌کنیم و این جزو برنامه‌های اصلی وزارتخانه است.

آیا در این بخش شاهد اتحادی بین ایپکو و مگاموتور خواهیم بود؟

در این بحث، اصلاً محدودیتی وجود ندارد؛ هر شرکتی می‌تواند به این بخش ورود داشته باشد و مورد حمایت وزارت صمت خواهد بود. بنابراین انحصاری در آن وجود ندارد و به سمتی حرکت می‌کنیم که مجموعه سازندگان قوای محرکه به همه شرکت‌های خودرو ساز سرویس بدهند. در سطح جهانی، پلت‌فرم‌ها به صورت مشترک ساخته می‌شوند، مانع باید به این سمت حرکت کنیم. همچنین باید اصلاح ساختار مالکیتی و توسعه صادرات و نوسازی را داشته باشیم. فعالیت ما امروز کمتر از ظرفیت موجود است که نشان می‌دهد نیاز به افزایش تولید داریم.

نوبت ۱۱

شرکت‌ها باید نقشه راه مشخصی برای تولید گیربکس و خودروهای اتوماتیک داشته باشند. چرا که بازار، بازار خودروهای اتوماتیک است و نیاز بازار در این بخش کاملاً معلوم است. یعنی خودروسازان چه در بحث بازار داخلی و چه در بحث صادرات باید نقشه راه خود را مشخص کنند و برنامه صحیحی در حوزه گیربکس‌های اتوماتیک داشته باشند



رسیدن به ۳ میلیون دستگاه خودرو و نیازمند چه مواردی است؟ برنامه وزارت صمت همان برنامه سازمان ایدرو است که در ۱۰ سال پیش ارائه شده بود و موضوع جدیدی نیست. قرار بود در افق ۱۴۰۴ سالانه ۳ میلیون دستگاه تولید شود. حال باید دید ظرفیت ساخت داخل برای رسیدن به آن را داریم یا خیر. زیرساخت‌ها موضوع نیاز به سرمایه‌گذاری دارد. برای افزایش سرمایه‌گذاری نیاز است اقتصاد صنعت خودرو اصلاح شود. نمی‌توان بدون اصلاح این موضوع توقع توسعه یا افزایش ساخت داخل را داشت. باید روابط بین خودروساز و قطعه‌ساز و همچنین قطعه‌ساز و تولیدکننده مواد اولیه اصلاح شود. اکنون ۹ پروژه در برنامه تحول صنعت خودرو تعریف شده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها اصلاح قیمت گذاری و ساختار اقتصاد صنعت خودرو است.

برخی قطعه‌سازان معتقدند دولت مشوق‌های لازم برای بحث داخلی سازی را در اختیار قطعه‌سازان قرار نمی‌دهد. چه اقدامی باید در این حوزه انجام شود؟

در حوزه مشوق‌ها نیاز به اصلاح برخی قوانین در مواردی مانند مالیات و غیره نیاز داریم که این موضوع در اختیار مجلس است. صنعت نیاز به حمایت دارد. در حال حاضر دو پلت‌فرم جدید توسط دو خودروساز رونمایی شده است و حوزه توسعه صنعت خودرو از دل همین نوع از فعالیت‌ها می‌تواند پیش برود. بنابراین نیاز به حمایت‌های قانونی به خصوص در این حوزه داریم.

یکی از مشکلات حوزه تولید، بحث نقدینگی و تسهیلات با سود بسیار بالاست. این روند را چگونه می‌بینید؟

تسهیلات با سود ۱۸ درصد تورم کنونی چندان غیرطبیعی نیست، ولی برای همکاری در ارائه تسهیلات با سود کمتر آمادگی داریم.

میزهای داخلی سازی صنعت خودرو به کجا خواهد رسید؟

در سال ۹۸ پروژه نهضت ساخت داخل در سرفصل برنامه‌های وزارت صمت قرار گرفت و ساخت داخل در قالب برگزاری میزهای توسعه و تعمیق ساخت داخل و مدیریت واردات با جدیت دنبال شد. هدف گذاری توسعه ساخت داخل توسط استان‌ها در دو سال اخیر مدنظر بوده است. برای توسعه ساخت داخل در سراسر کشور ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار هدف گذاری کردیم و کاهش قیمت تمام‌شده در زنجیره ارزش صنعت خودرو از جمله موضوعاتی هستند که در چشم‌انداز این پروژه صنعتی در نظر گرفته شده‌اند.



مدیران خودرو

پیش پرداخت منعطف
اقساط تا ۵ سال
تحویل فوری

NEW ARRIZOS T



X22



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

official mvm
www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل

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



هاجک و استیشن تیره تر شده و آپشن نمونه‌های LED نیز وجود دارد. البته فورد تمامی تری‌های فوکوس شامل مدل اسپرت ST-Line و اکتیورا فیس لیفت کرده است. قطعا فیس لیفت این خانواده بدون ارتقای مدل ST کامل نخواهد شد و به همین خاطر این خودرو به رنگ‌های جدید و رنگ سبز مدل‌های بوما ST و فیستا ST مجهز شده است. این خودرو پر فورمنس همچنان به دو صورت هاجک و استیشن در دسترس بوده اما موضوع جالب اینکه فورد درباره پیش‌تره دیزلی نگفته زیر تنها به پیش‌تره بنزی این کوپوست اشاره داشته است.

فورد پس از بهر ورزشانی فیستاد ماه پیش اقدام به ارتقای بصری و تکنولوژیک فوکوس کرده است. تمامی تری‌های فوکوس ۲۰۲۲ دارای چراغ‌های جلوی LED استاندارد با مشکن‌های یکپارچه برای ایجاد نمای جلوی یکدست تر هستند. با پرداخت مبلغ اضافه‌می توان چراغ‌های LED بیکنسل را سفارش داد که با یک دوربین همکاری می‌کنند تا با تابش صحیح خود از گوری لفظه‌ای رانندگان روبرویی جلوگیری شود. این چراغ‌های پیشرفته همچنین از دوربین برای بررسی جاده استفاده کرده و نور را به داخل بیج می‌تابانند. اما چراغ‌های عقب فوکوس

تغییرات ظاهری فورد «فوکس» برای سال ۲۰۲۲



کدام نهاد شنونده دادخواهی سهام‌داران خودرویی است؟

تیغ قیمت‌گذاری دستوری بر گلولی سهام خودروسازان

مدیران صنعت خودرو باید در راستای صیانت از حقوق سهام‌داران برای گذر از قیمت‌گذاری دستوری، اقدامات حقوقی انجام دهند



مسئولان سازمان بورس طی سال جاری در چند نوبت اعتراض شش‌فاهی و کتبی خود را نسبت به قیمت‌گذاری دستوری خودرو به وزارت امور اقتصادی و دارایی اعلام کرده و آن را بزرگ‌ترین دغدغه صنعت خودرو کشور خوانده‌اند. نخستین بار در مردادماه بود که رئیس وقت سازمان بورس با انتقاد شدید از قیمت‌گذاری دستوری خودرو از خودروسازان خواست در اسرع وقت برای رفع این چالش از طریق طرح شکایت به مراجع قانونی از جمله دیوان عدالت، هیات تجدید نظر شورای رقابت و دیگر محاکم قضایی اقدام کنند. کارشناسان بازار سهام نیز معتقدند مدیران صنعت خودرو با توجه به مسئولیتی که نسبت به سهام‌داران شرکت‌های خودرویی دارند، باید در راستای صیانت از حقوق سهام‌داران برای گذر از قیمت‌گذاری دستوری، اقدامات حقوقی انجام دهند. در همین راستا، سازمان بورس در مهرماه امسال نیز طی نامه‌ای به وزیر اقتصاد خواستار بررسی مجدد موضوع قیمت‌گذاری دستوری صنعت خودرو و ساخت قطعات در شورای رقابت و خروج این محصولات از شمول قیمت‌گذاری توسط این شورا شد. مطابق صورت‌های مالی حسابرسی شده شرکت‌های ایران خودرو و سایپا در سال منتهی به ۱۳۹۹/۱۲/۳۰: «عدم توازن بین افزایش نرخ‌های اعطایی به شرکت‌های خودروساز و افزایش قیمت نهاده‌های تولید» به‌عنوان علت اصلی زیان‌های خودروسازان به ثبت رسیده است.

نشان‌دهنده آن است که استفاده از مکانیزم عرضه و تقاضا و ایجاد رقابت در تعیین قیمت محصولات، تنها راهی است که می‌تواند شفافیت اقتصادی به‌وجود بیاورد. از سوی دیگر، باتوجه به این که یکی از مهم‌ترین ارکان بورس، ایجاد شفافیت است؛ حذف قیمت‌گذاری دستوری از تمام محصولاتی که تولیدکنندگان آن در بورس حضور دارند، باید پیگیری شود. در همین راستا، یکی از اعضای هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه اصفهان نیز طی گفت‌وگویی ضمن بیان این که با آزادسازی قیمت خودرو همه بازگران این صنعت برنده خواهند بود، اظهار داشت: «وقتی به عملکرد شرکت‌های خودروساز تجاری در بازار سرمایه نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم؛ آن‌ها به‌رغم وجود مشکلات بسیار توانسته‌اند طی چند سال اخیر سود مناسبی میان سهام‌داران خود تقسیم کنند و ارزش سهام‌شان را در بورس بالا ببرند. اما سوال اینجاست که چگونه آنان توانسته‌اند نسبت به خودروسازانی که به تولید خودرو سواری مشغول هستند، عملکرد بهتری داشته باشند؟» شهرام معینی افزود: «تنها عاملی که سبب شده است خودروسازان تجاری حتی به‌رغم داخلی‌سازی بسیار کمتر در مقایسه با سازندگان خودروهای سواری، در بازار سرمایه خوش بدرخشند؛ دخالت نکردن دولت و نهادهای قیمت‌گذار در تعیین قیمت محصولات آنان بوده است.» وی ادامه داد: «قیمت خودروهای تجاری بر اساس نظام عرضه و تقاضا و در شرایطی نسبتاً رقابتی تعیین می‌شود و طبیعی است که بنگاه تولیدی می‌تواند با توجه به سودی که کسب می‌کند، هم محصول باکیفیت را بدون واسطه به دست مصرف‌کنندگان اصلی برساند و هم ارزش سهام خود را بالا ببرد و سود مناسبی را میان سهام‌داران خود تقسیم کند. اما در بنگاه‌های خودروساز سواری قضیه عکس خودروسازان تجاری است؛ دخالت دولت و چند نهاد موازی در تعیین قیمت خودرو سبب شده تا خودروساز، مصرف‌کننده واقعی و سهام‌دار از این محل متضرر شود. در چنین شرایطی دیده می‌شود که سودآوری در بازار خودرو رونق می‌یابد و مصرف‌کننده واقعی مجبور است خودرو مورد نیازش را از بازار آزاد به قیمت بالاتری نسبت به قیمت تعادلی تهیه کند.» این کارشناس اقتصادی در پایان گفت: «علم اقتصاد همواره به سیاست‌گذاران توصیه می‌کند دخالت خود را در تعیین قیمت محصولات به صفر برسانند تا قیمت واقعی محصول در بازار کشف شود و تولیدکننده و مصرف‌کننده از این محل منفعت ببرند.»

نشان‌دهنده آن است که استفاده از مکانیزم عرضه و تقاضا و ایجاد رقابت در تعیین قیمت محصولات، تنها راهی است که می‌تواند شفافیت اقتصادی به‌وجود بیاورد. از سوی دیگر، باتوجه به این که یکی از مهم‌ترین ارکان بورس، ایجاد شفافیت است؛ حذف قیمت‌گذاری دستوری از تمام محصولاتی که تولیدکنندگان آن در بورس حضور دارند، باید پیگیری شود. در همین راستا، یکی از اعضای هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه اصفهان نیز طی گفت‌وگویی ضمن بیان این که با آزادسازی قیمت خودرو همه بازگران این صنعت برنده خواهند بود، اظهار داشت: «وقتی به عملکرد شرکت‌های خودروساز تجاری در بازار سرمایه نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم؛ آن‌ها به‌رغم وجود مشکلات بسیار توانسته‌اند طی چند سال اخیر سود مناسبی میان سهام‌داران خود تقسیم کنند و ارزش سهام‌شان را در بورس بالا ببرند. اما سوال اینجاست که چگونه آنان توانسته‌اند نسبت به خودروسازانی که به تولید خودرو سواری مشغول هستند، عملکرد بهتری داشته باشند؟» شهرام معینی افزود: «تنها عاملی که سبب شده است خودروسازان تجاری حتی به‌رغم داخلی‌سازی بسیار کمتر در مقایسه با سازندگان خودروهای سواری، در بازار سرمایه خوش بدرخشند؛ دخالت نکردن دولت و نهادهای قیمت‌گذار در تعیین قیمت محصولات آنان بوده است.» وی ادامه داد: «قیمت خودروهای تجاری بر اساس نظام عرضه و تقاضا و در شرایطی نسبتاً رقابتی تعیین می‌شود و طبیعی است که بنگاه تولیدی می‌تواند با توجه به سودی که کسب می‌کند، هم محصول باکیفیت را بدون واسطه به دست مصرف‌کنندگان اصلی برساند و هم ارزش سهام خود را بالا ببرد و سود مناسبی را میان سهام‌داران خود تقسیم کند. اما در بنگاه‌های خودروساز سواری قضیه عکس خودروسازان تجاری است؛ دخالت دولت و چند نهاد موازی در تعیین قیمت خودرو سبب شده تا خودروساز، مصرف‌کننده واقعی و سهام‌دار از این محل متضرر شود. در چنین شرایطی دیده می‌شود که سودآوری در بازار خودرو رونق می‌یابد و مصرف‌کننده واقعی مجبور است خودرو مورد نیازش را از بازار آزاد به قیمت بالاتری نسبت به قیمت تعادلی تهیه کند.» این کارشناس اقتصادی در پایان گفت: «علم اقتصاد همواره به سیاست‌گذاران توصیه می‌کند دخالت خود را در تعیین قیمت محصولات به صفر برسانند تا قیمت واقعی محصول در بازار کشف شود و تولیدکننده و مصرف‌کننده از این محل منفعت ببرند.»

نبردا

مطابق صورت‌های مالی حسابرسی شده شرکت‌های ایران خودرو و سایپا در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۱۲/۳۰: «عدم توازن بین افزایش نرخ‌های اعطایی به شرکت‌های خودروساز و افزایش قیمت نهاده‌های تولید» به‌عنوان علت اصلی زیان‌های خودروسازان به ثبت رسیده است

نگاه View



عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

افزایش تولید و آزادسازی واردات خودرو تنها راه چاره تنظیم بازار

صرف‌نظر از هر شیوه‌فروشی که خودروسازان در پیش بگیرند، اراده جدی وزارت صنعت و خودروسازان بر افزایش تیراژ و واردات زمینه مدیریت بازار و تعدیل قیمت‌ها را فراهم می‌کند. باتوجه به اظهارات وزیر صمت مبنی بر حذف قرعه‌کشی خودرو در سال آینده در خصوص سایر شیوه‌های قابل اجرا به‌طوری که منجر به کاهش زیان انباشته و توسعه محصولات خودروسازان شود، در خصوص روش‌هایی که منجر به توزیع عادلانه‌تر خودرو و رسیدن خودرو به‌دست مصرف‌کننده واقعی می‌شود، وزارت صمت و کمیسیون صنایع مجلس باید به ارائه راهکار بپردازند. اما نکته حائز اهمیت این است تازمانی که افزایش تولید و واردات خودرو که در مصوبه سازماندهی صنعت خودرو نیز آمده، انجام نشود، حال شیوه فروش خودروسازان هر روشی اعمال قرعه‌کشی و غیره باشد، انحصار و مابه‌التفاوت قیمت کارخانه و بازار آزاد همچنان برقرار خواهد بود. تنها راهکاری که به برقراری عدالت و رضایت‌مندی مصرف‌کنندگان منتهی می‌شود، این است که وزیر صمت و خودروسازان داخلی اراده جدی در جهت افزایش تیراژ تولید داشته باشند، ضمن اینکه از طریق واردات خودروهای دست‌دوم بازار با منشأ خارجی که مانند واردات خودروهای لوکس در گذشته، موجب خروج ارز از کشور نمی‌شود، می‌توان فضا را مدیریت کرد و با افزایش عرضه، زمینه تعدیل و کنترل قیمت‌ها را فراهم کرد. با تداوم روش‌های شکست‌خورده عرضه در بورس، قرعه‌کشی یا ثبت‌نام‌های پیش از موعد در نهاییات، تحویل همراه با تأخیر خودرو به مشتریان و افزایش ناراضیاتی مردم، وضعیت تجربه‌شده از گذشته تاکنون بار دیگر تکرار خواهد شد. رهاسازی صنعت خودرو و قطعه‌سازی به نحوی که خودرو تولیدی با هر قیمت تمام‌شده دلخواهی از سوی خودروسازان به مصرف‌کننده واگذار شود، فلسفه وجودی وزارت صمت در قبال حمایت از تولیدکنندگان خودرو و قطعه‌سازان را زیر سوال می‌برد. همان وظیفه‌ای که وزارت مسکن در قبال حمایت از مسکن‌سازان، انبوه‌سازان و کاهش قیمت تمام‌شده ساخت مسکن با ارائه وام، تسهیلات و کاهش قیمت مصالح ساختمانی از جمله سیمان ایفا کرد، باید با برنامه‌ریزی درباره خودرو نیز پیگیری و اجرا شود، چرا که در صورت رهاسازی مشکلات صنعت خودرو، باید انتظار افزایش قیمت خودرو بیش از قیمت‌های کنونی را داشته باشیم که با افزایش ناراضیاتی مردم نیز همراه خواهد بود.

پیگیری يك موضوع Follow up



رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور

افزایش تمایل تولیدکنندگان مواد اولیه به صادرات با حذف دلار از قیمت‌گذاری

کارشناسان حوزه صنعت خودرو معتقد هستند حذف دلار از قیمت‌گذاری مواد اولیه موجب کاهش قیمت مواد اولیه، هزینه‌های قطعه‌سازان و در نهایت کاهش قیمت تمام‌شده خودرو خواهد شد. از سوی دیگر برخی به دنبال کاهش فوری نرخ خودرو در بازار هستند و برای تحقق این امر آزادسازی واردات خودرو را تنها راهکار کاهش قیمت خودروهای داخلی می‌دانند. در ادامه محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود در این خصوص می‌پردازد.

آیا عدم افزایش قیمت خودرو در شش‌ماه دوم سال تأثیری بر وضعیت به‌روزرسانی قراردادها قطعه‌سازان گذاشته است؟

آنالیز قیمت قطعه‌سازان و خودروسازان به‌صورت جداگانه انجام می‌شود چرا که قطعه‌سازان براساس آنالیزهای خود و خودروسازان نیز طبق فرمول شورای رقابت قیمت خودرو را تعیین می‌کنند بنابراین به‌روزرسانی قیمت‌ها در قراردادهای قطعه‌سازان منوط به قیمت خودروسازان نیست.

حذف دلار از قیمت‌گذاری مواد اولیه و تأثیر آن بر فرآیند تولید قطعات چیست؟

آن‌طور که وزیر صمت قول داده، قرار است نرخ دلار از مواد اولیه حذف شود. این اتفاق می‌تواند به نفع قطعه‌سازان باشد زیرا علاوه بر اینکه مانع افزایش قیمت مواد اولیه داخلی می‌شود، ۳۰ درصد از مواد اولیه وارداتی قطعه‌سازان نیز با حذف دلار دیگر دچار نوسانات قیمتی نخواهد شد. از طرف دیگر کاهش قیمت مواد اولیه به‌طور میانگین ۲۰ درصد هزینه‌های قطعه‌سازان را کاهش می‌دهد که در این صورت قطعه‌سازان دیگر نیازی به وام‌های بانکی نخواهند داشت و در نهایت موجب کاهش قیمت تمام‌شده خودرو خواهد شد.

حذف ارز از قیمت‌گذاری مواد اولیه آیا در ایجاد تمایل تولیدکنندگان به تأمین نیاز بازار داخل موثر خواهد بود؟

این روش معایبی نیز دارد زیرا با حذف دلار از قیمت‌گذاری مواد اولیه تمایل تولیدکنندگان مواد اولیه به صادرات بیشتر از تأمین نیاز داخل خواهد بود مگر اینکه وزارت صمت راهکاری برای این موضوع در نظر بگیرد.

زاپاس Spare Tire

پرداخت مطالبات قطعه‌سازان باید از چهار ماه به یک ماه کاهش پیدا کند



به‌روز نیست، عدم پرداخت مطالبات گذشته و نبود تضمینی برای پرداخت به‌موقع آنها از دیگر مشکلات قرارداد قطعه‌سازان با خودروسازان است. بنابراین می‌توان گفت نحوه و زمان پرداخت مطالبات زنجیره تأمین از عمده‌ترین چالش‌های قراردادهای آنهاست. وی درباره نحوه تأمین مواد اولیه مورد نیاز زنجیره تأمین افزود: «قطعه‌سازان به‌دلیل کمبود نقدینگی مواد

رئیس کمیته قطعات یدکی انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور ضمن انتقاد از نحوه و زمان پرداخت در قراردادهای زنجیره تأمین عنوان کرد: «پرداخت مطالبات قطعه‌سازان در حال حاضر چهار ماهه است که باید به یک ماه تقلیل پیدا کند.» احمدرضا عنایی در خصوص وضعیت به‌روزرسانی قراردادهای قطعه‌سازان عنوان کرد: «متأسفانه قراردادها

می‌رسد روند تکمیل آنها به‌کندی پیش‌رفته است و کاهش قابل توجهی نداشته‌اند.» رئیس هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان استان مرکزی درباره حذف قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو بیان کرد: «امیدواریم با حضور رئیس جدید شورای رقابت شاهد اتفاقات خوبی در زمینه قیمت‌گذاری خودرو باشیم اما در شرایط فعلی نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی از این موضوع کرد.»

اولیه مورد نیاز خود را به سختی از طریق بورس تأمین می‌کنند، ضمن اینکه افزایش سرسام‌آور قیمت مواد اولیه و نهاده‌های تولید فعالان حوزه قطعه‌سازی را با مشکلات فراوانی مواجه کرده است.» رئیس کمیته قطعات یدکی انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در خصوص تعداد خودروهای ناقص خودروسازان که یکی از دلایل آن کمبود قطعات است، افزود: «به‌نظر



میتسویشی «اوتلندر» پلاگین-هیبرید با ظاهر مدرن تر



میتسویشی جدیدترین نسل اوتلندر را در ماه فور به معرفی کرد اما در حرکتی غافلگیرانه تصمیم گرفت نسخه بهروز مدل پلاگین-هیبرید قبلی را چند روز بعدتر به همگان نشان دهد. این تصمیم تقریباً همزمان با معرفی نسل بعدی اوتلندر پلاگین-هیبرید بوده زیرا قرار است این مراسم در ۲۸ اکتبر برگزار شود. البته میتسویشی نیز تصاویر رسمی اقتصادی ترین نسخه اوتلندر را منتشر کرده است که از نظر طراحی ظاهری تفاوت چندانی بین نسخه پلاگین-هیبرید و استاندارد بنزینی وجود ندارد. یک درگاه شارژ

و نشان پلاگین-هیبرید EV روی درهای جلو و در پشتی دیده می شود اما غیر از آن چیز قابل ذکر دیگری وجود ندارد و تنها استثنای به سقف مشکی مدل پلاگین-هیبرید مربوط می شود. همین داستان درباره کابین هم صادق است و تنها پشت آمپرهای دیجیتال این مدل کمی با نسخه استاندارد تفاوت دارند و میزان شارژ باتری را به نمایش می گذارند. جدای از بهبودهای مربوط به کیفیت مترتال و تکنولوژی به کار رفته، کابین اوتلندر پلاگین-هیبرید مزیت سه ردیف بودن را دارد، در حالی که نسل قبلی فاقد چنین قابلیت است.

گزارش Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در هفته جاری

آیا قله ۱,۵ میلیون واحدی در بورس دوباره فتح خواهد شد؟

در هفته ای که گذشت بورس به رغم آنکه در روزهای ابتدایی هفته سقوطهای چشمگیری را تجربه کرد، مانند هفته های گذشته روند پرنوسانی را پشت سر گذاشت. اما در نهایت در حالی که کار خود پایان داد که توانست دوباره روند صعودی خود را از سر بگیرد. بررسی معاملات بازار سهام در هفته گذشته حاکی از آن است که ارزش کل معاملات این بازار با ۴,۵۵ درصد افزایش از ۱۸۶ هزار و ۹۲۳

میلیارد ریال به ۱۹۵ هزار و ۲۲۷ میلیارد ریال رسید. از سوی دیگر شاخص کل بورس در هفته گذشته توانست ۰.۳۲ درصد افزایش یابد و از یک میلیون و ۳۹۳ هزار واحد به یک میلیون و ۳۹۸ هزار واحد در هفته جاری رسید. به طور قطع بورس کانال ۱,۴ میلیون واحدی را در هفته پیش رو پس خواهد گرفت، باید دید آیا به محدوده ۱,۵ میلیون واحدی نیز حمله خواهد شد.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۱,۸۰۲	۴,۸۹	▲
سایپا	۱,۶۳۰	۴,۳۵	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۱۱۵	۴,۸۶	▲
پارس خودرو	۱,۰۹۵	۴,۵۸	▲
گروه بهمن	۱,۷۴۴	۴,۷۴	▲
مهندسی تصویر ماشین	۲۲,۱۹۰	۴,۸۲	▲
زامیاد	۶,۳۷۰	۴,۶	▲
فنر سازی زر	۱۱,۴۱۰	۳,۰۷	▲
ایران خودرو دیزل	۷۰,۷۴	۳	▲
رادیا توری ایران	۱۶,۶۲۰	۴,۱۴	▲
کمک فنر اندامین	۲۲,۱۵۰	-	-
آهنگری تراکتور سازی ایران	۵,۲۹۰	۱,۱۵	▲
نیرو محرکه	۳,۵۶۰	۴,۱۸	▲
مهر کام پارس	۱,۷۰۷	۴,۹۸	▲
بنیان دیزل	۱۷۳,۶۷۶	۲,۹۹	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۵,۸۴۰	۴,۶۹	▲
ایرکا پارت صنعت	۴,۴۲۲	۴,۶۹	▲
سایپا دیزل	۳,۵۷۶	۳	▲
رینگ سازی مشهد	۲۸,۳۴۰	۴,۱۹	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲۰,۰۸	۴,۴۷	▲
لنت ترمز ایران	۹۱,۵۱۰	۴,۷۷	▲
صنایع ریخته گری ایران	۳,۹۴۲	۴,۰۹	▲
سایپا آذین	۲,۵۲۱	۳,۱۵	▲
سرمایه گذاری رنا	۲,۸۱۸	۴,۵۶	▲
محور سازان ایران خودرو	۶,۸۶۰	۴,۵۷	▲
فنر سازی خاور	۷,۶۷۰	۴,۵	▲
بهمن دیزل	۵۰,۵۳۲	۳	▲
کرمان خودرو	۲,۵۵۷	۲,۹	▲
سازه پوش	۸۴,۴۴۰	۴,۸۴	▲
چرخشگر	۸,۳۸۰	۴,۴۹	▲
تولید محور خودرو	۲,۳۵۵	۱,۵۱	▲
موتور سازان تراکتور سازی ایران	۶,۲۱۰	۴,۹	▲
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۶,۱۸۰	۳,۸۷	▲
لیزینگ ایران	۲,۴۸۸	-۰,۴۸	▲
لیزینگ رایان سایپا	۲,۷۱۸	۴,۲۶	▲
لیزینگ ایرانیان	۴,۴۴۴	-۰,۷۴	▲
لیزینگ پارسیان	۴,۱۴۳	۳,۸۳	▲
واسپاری ملت	۶,۷۱۰	-۴,۰۱	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۱۲,۰۵۰	۴,۳۳	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۴,۴۶۶	۳,۱۲	▲
لیزینگ ایران و شرق	۴,۴۵۵	۲,۶۷	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۳,۶۳۴	-۱,۹۲	▲
بهمن لیزینگ	۶,۳۴۷	۴,۱۳	▲
لیزینگ کار آفرین	۴,۲۲۶	-۰,۹۸	▲
لیزینگ رازی	۲۲,۶۹۷	-۲,۱۸	▲
لیزینگ آریا دانا	۱۵,۸۹۳	-۰,۷۲	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۳,۴۹۰	۴,۰۱	▲
ریل گردش ایرانیان	۳,۶۷۵	-۰,۸۴	▲
ریل پرداز سیر	۲,۹۶۷	۴,۲۱	▲
ریل سیر کوثر	۴۰,۷۵۱	۴,۵۲	▲
حمل و نقل توکا	۱۱,۹۸۰	۲,۸۳	▲



مقایسه VS

بیمه ایرانی در مقابل بیمه ترکیه ای

قیمت هر سهیم «بیمه البرز» در مقابل قیمت هر سهیم شرکت بیمه ترکیه ای «Anadolu Sigorta»، ۲۱۴ تومان در مقابل ۱۷ هزار تومان است. هر دو شرکت، در زمینه ارائه بیمه نامه های خودرویی فعالیت دارند.

بیمه البرز که با نام «البرز» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۳۸ توسط بخش خصوصی تأسیس شد اما پس از پیروزی انقلاب اسلامی بیمه البرز به دلیل عملکرد موفق با همان نام به فعالیت خود ادامه داد. این شرکت هم اکنون با ۵۴ شعبه و بیش از ۲ هزار نماینده فعال در سراسر کشور، یکی از بزرگترین شرکت های بیمه ایرانی است. قیمت هر سهیم این شرکت روز چهارشنبه گذشته در بورس تهران به ۲۱۴ تومان رسید.

در مقام مقایسه، قیمت هر سهیم شرکت بیمه «Anadolu Sigorta» به عنوان یکی از قدیمی ترین شرکت های بیمه در ترکیه که از سال ۱۹۲۵ میلادی مشغول به فعالیت است، روز گذشته به ۶ لیر ترکیه (حدود ۱۷ هزار تومان) رسید.

نمایر بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه پاسارگاد	۶۵,۱۵۴	۰
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰,۲۰۳	۴,۸۷
بیمه دی	۵,۸۹۲	۱,۲۱
بیمه ملت	۱,۲۰۵	۴,۱۵
بیمه کوثر	۹,۶۵۲	-۰,۱۹
بیمه البرز	۲,۱۴۰	۱,۷۱
بیمه آسیا	۱,۷۳۸	۱,۲۲
بیمه دانا	۴,۷۲۰	۳,۷۴
بیمه نوین	۴,۰۰۰	۳,۸۲
بیمه حکمت صبا	۳,۹۰۵	۲,۳۱
بیمه مهین	۲,۱۵۸	۳,۰۱
بیمه معلم	۲,۵۰۴	۲
بیمه نوین	۹,۰۹۵	-۰,۰۴
بیمه سینا	۳,۶۷۴	۰,۸۵
بیمه پارسیان	۹,۲۸۰	۱,۲
بیمه خاورمیانه	۴,۲۵۷	-۰,۱۶
بیمه سامان	۲۰,۸۳۶	-۰,۷۵
بیمه ما	۶,۱۰۰	-۰,۱۶
بیمه رازی	۲,۰۰۸	۰
بیمه اتکایی امین	۳,۵۶۵	-۰,۳۹
بیمه حافظ	۱۰,۳۸۵	-۰,۲۸
بیمه سردمد	۵,۲۷۹	۰
بیمه تعاون	۱,۷۷۶	-۲,۴۲
بیمه کار آفرین	۳,۲۵۶	-۰,۴۳
بیمه آرمان	۶,۳۰۴	-۱,۸۵

افزایش مطالبات در شرکت های بیمه چه زمانی رخ می دهد؟

کارشناسان صنعت بیمه معتقدند بر مبنای قوانینی که در صنعت بیمه وجود دارد، شرکت های بیمه ای نباید بعد از اتمام هر سال مالی حتی یک ریال مطالبات داشته باشند و در صورت وجود هر گونه مطالبات بیمه نامه باید فسخ شود. به اذعان این کارشناسان، در شرایط فعلی صنعت بیمه قسطی فروشی وجود دارد و افزایش مطالبات در شرکت های بیمه ای زمانی رخ می دهد که نرخ بیمه نامه ها فنی نیست. در این راستا، فروش بیمه نامه شخص ثالث به صورت قسطی قانونی نیست اما در حال حاضر بیمه نامه شخص ثالث که ریسک بالایی برای شرکت ها دارد، به صورت قسطی به فروش می رسد. هر چند با توجه به شرایط اقتصادی کنونی نمی توان بر کاهش قسطی فروشی شرکت ها تمرکز کرد زیرا بیمه نامه برای برخی کالایی لوکس محسوب می شود و افراد زیادی بیمه نامه را از سبد هزینه های خود حذف خواهند کرد.

کدال نگر

- هیات مدیره «شرکت گروه سرمایه گذاری سایپا» افزایش سرمایه ۵۰ درصدی این شرکت از محل سود انباشته را به تصویب رساند.
- «کمک فنر اندامین» اعلام کرد طی قراردادی که با شرکت «سازه گستر سایپا» برای فروش مجموعه کمک فنر منعقد شد، در شش ماهه اول سال، مبلغ ۱۸ میلیارد تومان فروش افزایش داشته است.
- شرکت «هالیب سایپا» اعلام کرد نرخ فروش انواع قراضه ذوبی افزایش یافته، از سوی دیگر میانگین افزایش نرخ ها ۱۹ درصد است.
- بیمه های «حکمت صبا» و «باران» در خصوص عملکرد و اطلاعات مالی منتشر شده شفاف سازی کردند.



شرکت فنر سازی زر ZAR SPRING MFG. CO

نمودار تکنیکالی نماد «خزر»

نمودار تکنیکالی فنر سازی زر نشان دهنده آن است که نماد «خزر» بعد از لمس قله قیمتی خود در بهمن ماه سال ۱۳۹۹ در قیمت ۵,۳۵۰ تومان، یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده است، در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس این نماد در صف خرید قرار دارد.



۱۴۲ میلیارد تومان رشد درآمد

«فنر سازی خاور» از ابتدای سال مالی تا ۳۰ مهر ماه، ۱۴۲ میلیارد تومان درآمد کسب کرده، البته درآمد نماد «خفنر» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۴۶,۷ میلیارد تومان بوده که با ۲۰۴ درصد افزایش روبه رو شده است.

۵۸٪ افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۰ مهر ماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «لنت ترمز ایران» بالغ بر ۸۰,۸ میلیارد تومان بوده، این در حالی است که جمع درآمدهای نماد «خلنت» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۵۰,۵ میلیارد تومان بود که ۵۹,۸ درصد افزایش یافته است.

کاهش درآمد

«حمل و نقل بین المللی خلیج فارس» در دوره یک ماهه منتهی به مهر ماه، مبلغ ۶۲,۸ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته است. درآمد نماد «حفارس» در این دوره نسبت به ماه قبل ۱۶,۰۱ درصد کاهش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۱۹,۷۸ درصد افزایش داشته است.

کاهش ارزش پرتفوی بورسی

ارزش بازار پرتفوی بورسی «کشتیرانی جمهوری اسلامی» طی دوره یک ماهه منتهی به مهر ماه از مبلغ ۱,۷۵۰ میلیارد تومان به ۱,۶۰۰ میلیارد تومان رسیده که نسبت به ابتدای دوره ۸,۶ درصد کاهش یافته است. از سوی دیگر نماد «حکشتی» در دوره یک ماهه منتهی به مهر ماه درآمد حاصل از سود سهام محقق شده نداشته است.



مشتریان خود دعوت‌نامه ارسال و فاش کرد که از این وسیله نقلیه در ۱۵ نوامبر رونمایی می‌شود و در ۲۱ نوامبر در معرض دید عموم قرار خواهد گرفت. به گزارش «تومو نیوز» و یگانا در جریان نتایج سه‌ماهه سوم اخیر شرکت با سرمایه‌گذاران در مورد این خودرو صحبت کرد و گفت که این خودرو به دنبال مونزا SP1 و SP2 خواهد بود. به این ترتیب انتظار داریم که این مدل در تعداد محدودی ساخته شود.

بند توو یگانا، مدیرعامل فراری تایید کرده است که این خودرو ساز مدل جدید را تا اواخر ماه جاری میلادی عرضه خواهد کرد. اخبار مربوط به این مدل جدید نخستین بار چند ماه پیش با گمانه‌زنی‌ها مبنی بر این که به عنوان جدیدترین در صف طولانی سوپراسپرت‌های یکبار تولیدشده از طریق بخش پروژه‌های ویژه فراری مطرح می‌شود، منتشر شد. این برند ایتالیایی سپس در ماه اکتبر برای بارزترین

پرچمدار جدید فراری معرفی می‌شود



الزام واکسیناسیون در فورد از هشتم دسامبر



فورد بیش‌تر کارمندان رسمی خود را در ایالات متحده ملزم خواهد کرد تا هشتم دسامبر به‌طور کامل در برابر کووید-۱۹ واکسینه شوند؛ در غیر این صورت ممکن است مرخصی بدون حقوق بگیرند. این سازنده خودرو از دستور فدرال برای پیمانکاران دولتی پیروی می‌کند تا اطمینان حاصل شود که کارمندان تحت سیاست معرفی شده توسط رئیس‌جمهور جو بایدن واکسینه می‌شوند. ماریسا، سخنگوی فورد گفت: «سلامت و ایمنی نیروی کار ما اولویت اصلی ماست و ما با حمایت کارمندان خود برای پیروی از پروتکل‌هایمان، همچنین پس از اعلام واکسیناسیون بیش از ۸۴ درصد از کارکنان رسمی، تشویق شده‌ایم.» آنجا هال،

استاد یار دانشکده منابع انسانی و روابط کار در دانشگاه ایالتی میشیگان بر این باور است که تصمیم فورد عاملی برای پیروی کسب‌وکارهای کوچک‌تر خواهد شد. هال به «بیترونیوز» گفت: «وقتی شرکتی مانند فورد دارید که آن قدر بزرگ و تاثیرگذار است، آن‌ها به کارفرمایان مشروعیت می‌دهند که چنین اقداماتی انجام دهند. اما از آنجایی که فورد شرکت بسیار بزرگی است، بنابراین هدف بزرگی برای افرادی خواهید بود که با این سیاست موافق نیستند.» شرکت‌های خارجی همچون مرسدس بنز کارمندان خود را تا سال ۲۰۲۲ ملزم به واکسینه شدن کرده‌اند.

پیشنهاد یارانه بیش‌تر برای خرید برقی‌ها



دموکرات‌ها در مجلس نمایندگان ایالات متحده یک معیار به‌روز شده هزینه‌های اجتماعی و آب‌وهوا را منتشر کرده‌اند که خودروهای بیش‌تری را واجد شرایط دریافت مشقوق‌های خودروهای برقی می‌کند. همچنین این پیشنهاد محدودیت‌های درآمد را برای خریداران نیز کاهش داده است. به گزارش «رویترز» این به‌روزسانی سقف واجد شرایط شدن وانت‌های برقی و شاسی‌بلندها را تا ۸۰ هزار دلار افزایش می‌دهد. این افزایش نسبت به روند قبلی اعمال محدودیت‌های صورت‌حساب ۶۴ هزار دلاری برای وانت‌ها، ۶۹ هزار دلاری برای خودروهای شاسی‌بلند و ۷۴ هزار دلاری برای کامیون‌های پیکاپ است. البته حداکثر قیمت

ممکن برای سدان‌هایی که دیگر نمی‌توانند اعتبار مالیاتی دریافت کنند ۵۵ هزار دلار باقی می‌ماند. این معیار نشان‌دهنده محبوبیت و قیمت خودروهای شاسی‌بلند و کامیون‌های بزرگ در ایالات متحده است؛ اما قانون‌گذاران قصد دارند افراد بیش‌تری را در انتهای رده‌بالای گروه درآمدی واجد شرایط دریافت این یارانه کنند. پیشنهاد جدید محدودیت واجد شرایط بودن بر اساس درآمد سالانه را از ۴۰۰ هزار دلار به ۲۵۰ هزار دلار کاهش می‌دهد و هر کسی که کمتر از این میزان درآمد داشته باشد، می‌تواند برای یارانه مالیاتی خودروهای الکتریکی ثبت‌نام کند.

حمایت خانواده‌های پورشه و پیه‌ش از مدیرعامل فولکس‌واگن

بودن یا نبودن؛ مساله این است!



روز گذشته یکی از سخنگوهای فولکس‌واگن اعلام کرد که خانواده‌های پورشه و پیه‌ش که مالک بخش عمده از سهام از گروه فولکس‌واگن محسوب می‌شوند به حمایت خود از هربرت دایس، مدیرعامل کنونی این گروه خودروسازی آلمانی ادامه خواهند داد. «تومو نیوز» اروپا از قول این سخنگو نوشت: «این خانواده‌ها به حمایت خود از دایس ادامه خواهند داد و قرار نیست تغییری در این سمت روی دهد.»

اصرار بر تغییر

این اظهار نظر بعد از آن اعلام می‌شود که در هفته گذشته رابطه هربرت دایس با نمایندگان اتحادیه‌های کارگری آلمان با مشکلات جدی مواجه شد و طرفین نتوانستند بر سر این مساله به توافق برسند که چگونه این خودروساز بزرگ اروپایی باید تغییرات عمده‌ای را در ساختار خود صورت دهد تا بتواند در بازار خودروهای برقی بر رقیب آمریکایی خود یعنی تسلا غلبه کند.

هلدینگ پورشه که ۵۰ درصد از مالکیت آن به خانواده‌های پورشه و پیه‌ش تعلق دارد، با در اختیار داشتن ۳۱.۴ درصد از کل سهام، بزرگ‌ترین سهامدار گروه خودروسازی فولکس‌واگن به‌شمار می‌رود و قطر و ایالت ساکسونی سفلا، یعنی مکانی که مقر فولکس‌واگن در آن واقع است نیز به ترتیب ۱۴.۶ و ۱۱.۸ درصد از سهام این گروه آلمانی را در اختیار دارند.

این درست است که این سهامداران عمده ۹۰ درصد از حق رای مربوط به شرکت را در اختیار دارند، اما به‌عنوان بخشی از قانون حمایت از حقوق کارگران در آلمان، در هیات نظارت فولکس‌واگن که تصمیمات راهبردی در آن اتخاذ می‌شود، نمایندگان اتحادیه کارگری نیمی از ۱۰ کرسی را در اختیار دارند. در مواقع بسیار نادری که طرفین در تصمیم‌گیری‌ها

است. کوالو خطاب به دایس گفت: «شما دائما عکس‌هایی زیبا از سفرهایتان در اختیار ما می‌گذارید؛ اما متأسفانه هنوز ریز تراش‌های به‌مانند داده‌اید.»

بی‌تفاوتی در برابر وضعیت کارگران؟

دایس که قرارداد کاری‌اش تا سال ۲۰۲۵ تمدید شده، در حال حاضر مشغول فراهم کردن سرمایه لازم برای برنامه‌های فولکس‌واگن در سال ۲۰۳۰ است و این فرآیندی است که معمولاً هرسال کشمکش‌هایی را میان سهامداران به وجود می‌آورد. این مدیر ۶۳ ساله همواره به‌خاطر شیوه ارتباطی خود مورد انتقاد واقع شده و نمایندگان کارگری معتقدند که او به‌دغدغه‌های ۶۷۵ هزار کارگر و کارمند گروه فولکس‌واگن که در سراسر جهان مشغول به فعالیت هستند، علاقه‌ای ندارد. خصوصاً زمانی که دایس در ماه سپتامبر به هیات نظارت گفت که اگر فولکس‌واگن در خصوص گذار به سمت خودروهای الکتریکی دیر بچیند حدود ۳۰ هزار موقعیت شغلی در این شرکت به‌خطر خواهد افتاد، مورد انتقاد کارگران قرار گرفت.

لزوم شتاب بخشیدن به تغییرات

دایس به‌اعضای هیات نظارت فولکس‌واگن گفته بود که رقابت فزاینده از سوی چهره‌های جدید در صنعت خودرو مانند تسلا، این شرکت را مجبور کرده به‌روند گذار خود شتاب ببخشد.

تسلا با افتتاح شرکت خود در برلین که ۱۲ هزار کارگر کارمند را به‌استخدام خود در آورده قصد دارد سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو برقی تولید کند. این در حالی است که کارکنان فولکس‌واگن در کارخانه ولفسبورگ ۲۵ هزار نفر هستند و سالانه ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در این کارخانه تولید می‌شود. به‌باور بسیاری از کارشناسان حضور تسلا و سایر خودروسازان فعال در زمینه تولید خودروهای برقی در آلمان و اروپا لزوم شتاب بخشیدن به گذار به‌سوی خودروهای برقی را توجیه می‌کند. بخشی از دلیل مخالفان این است که به‌باور آن‌ها در روند این گذار برخی از موقعیت‌های شغلی از بین خواهد رفت؛ اما مدیران فولکس‌واگن این مساله را به‌شدت تکذیب می‌کنند.



نوربالا

به‌بن بست می‌رسند نیز مدیر هیات نظارت اعمال نفوذ می‌کند که در حال حاضر این سمت به‌هانس دیتر پونتس، مدیرعامل فعلی هلدینگ پورشه تعلق دارد.

آمادگی برای تغییر

هربرت دایس کارگران آلمانی را تشویق کرده خود را برای پیش‌افتادن و تغییرات اساسی آماده کنند تا بتوانند زمانی که تسلا تولید محصولاتش را در نخستین کارخانه اروپایی خود آغاز می‌کند با این رقیب جدی آمریکایی رقابت کنند. این مدیر آلمانی در هفته گذشته سفر خود به آمریکا را برای آرام کردن تنش‌های به‌وجود آمده با نماینده‌های اتحادیه کارگری لغو کرد. قرار بود دایس در آمریکا با سرمایه‌گذاران آمریکایی فولکس‌واگن و همچنین شرکت‌های فعال در حوزه فناوری دیدار کند.

دنیل کوالو، رئیس شورای کارگری در فولکس‌واگن به‌دایس توصیه کرده به‌جای فعالیت و مشغولیت دائمی در رسانه‌های اجتماعی، تمرکز خود را روی این موضوع بگذارد که چرا در مقایسه تسلا با مامو مشکل کمبود بزرگ‌تراشه‌های نیمه‌هادی ضربه محکم‌تری را بر فولکس‌واگن وارد کرده

دایس به‌اعضای هیات نظارت فولکس‌واگن گفته بود که رقابت فزاینده از سوی چهره‌های جدید در صنعت خودروسازان تسلا، این شرکت را مجبور کرده به‌روند گذار خود شتاب ببخشد.

خبر News

تویوتا در قعر جدول تلاش برای کاهش آلاینده‌ها

گرنیپیس (Greenpeace) برای همایش آب‌وهوایی COP26، خودروسازان را از لحاظ آلاینده‌های کربنی رتبه بندی کرده است. گرنیپیس در رتبه‌بندی خود به تویوتا و استلانتیس (شرکتی که از ادغام فیات کرایسلر با پژو-سیتروئن شکل گرفته)، رتبه «F-» (الف منفی منفی) را برای تلاش‌های کربن‌زدایی داده که یکی از معیارهای آن خروج موتورهای بنزینی و گازوئیلی از تولید انبوه است. به‌حداقل رساندن آلاینده‌های کربنی در زنجیره تامین و استفاده از بازاستفاده از فناوری‌های سبز برای باتری خودروها هم از معیارهای دیگر ارزیابی این گروه فعال محیط زیستی بوده است. ۱۰ خودروساز



برتر جهانی در این رتبه بندی مورد سنجش قرار گرفته‌اند. جنرال موتورز هم که بهترین رتبه را به‌دست آورده، به امتیاز C- رسیده که خیلی هم قابل قبول نیست. در رتبه‌بندی بعدی فولکس با D و رنو با D- در رده‌های بعدی قرار دارند. بقیه خودروسازان مثل فورد، هوندا، هیوندای-کیا و غیره امتیاز اف مثبت یا منفی گرفته‌اند و همان‌طور که از حرف اف برمی‌آید، اول کلمه Fail یا Failure است که در حقیقت نمره قبولی به دست نیاورده‌اند.

آدا کونگ، مدیر ارشد کمپین گرنیپیس در شرق آسیا می‌گوید: «سال گذشته تویوتا پرفروش‌ترین خودروساز دنیا شد که بالاترین حجم فروش خودرو را به ثبت رساند و در عین حال این شرکت در حفظ قوای محرکه بنزینی درون‌سوز از همه بیشتر اصرار می‌ورزد.»

کونگ در بیانیه خبری خود این جمله را هم افزوده است: «این غول ژاپنی در دفاع از خودروهای بنزینی صدایش از همه بلندتر است؛ هم در بازار داخل و هم در بازار خارجی.» اما نباید از انصاف دور شد؛ چون در ماه سپتامبر تویوتا ۱.۵ هزار میلیارد (معادل ۱۳.۲ میلیارد دلار) به طراحی، تولید و گسترش باتری‌های خودرو و فناوری هیبرید تا سال ۲۰۳۰ اختصاص داده است.

جمع‌آوری سرمایه ۶۰۰ میلیون دلاری توسط استارت‌آپ نورو

می‌کردند، تاسیس شد. فرگوسن در بیانیه‌ای گفت: «ما از حمایت این سرمایه‌گذاران برجسته و شرکت‌های کلاس جهانی بسیار هیجان‌زده هستیم و مفتخریم که از دیدگاه ما برای بهبود جوامع و احیای تجارت محلی حمایت می‌کنند.» ما معتقدیم که این سرمایه‌گذاری به‌امکان می‌دهد با فناوری Nuro به‌استراتژی تجاری‌سازی و زندگی روزمره بهتر خود سرعت ببخشیم.» نورو قصد دارد برای توسعه تاسیسات جدید در جنوب نوادا که شامل یک مرکز تولید پایانی و یک مسیر آزمایشی بسته برای تجاری‌سازی و مقیاس‌سنجی تولید نسل سوم خودرو خود را این شرکت می‌شود ۴۰ میلیون دلار هزینه کند. Nuro همچنین با Domino's در زمینه تحویل پیتزا به‌صورت خودکار در هیوستون مشارکت داشته است.

استارت‌آپ تحویل خودکار Nuro به‌تازگی ۶۰۰ میلیون دلار را از طریق برنامه جمع‌آوری سرمایه به‌دست آورده است؛ شرکتی که به‌گفته TechCrunch ارزش آن به‌حدود ۸.۶ میلیارد دلار می‌رسد. Business Wire گزارش می‌دهد که Nuro همچنین یک شراکت استراتژیک پنج‌ساله با Google Cloud خواهد داشت که از مقیاس و ظرفیت مورد نیاز برای اجرای بارهای کاری شبیه‌سازی خودران، یادگیری ماشین برای بهبود دقت مدل و ذخیره‌سازی برای مدیریت تاریخ‌های مهم از وسایل نقلیه پشتیبانی می‌کند.

مشارکت گوگل با Nuro جالب است؛ زیرا Nuro در واقع توسط مهندسان سابق گوگل دیو فرگوسن و جیاچون ژو که قبلاً روی پروژه خودران «Firefly» غول فناوری کار





افتتاح خط تولید پروتون در پاکستان



شرکت خودروسازی مازز یایی (Perusahaan Otomobil Nasional Sdn Bhd) که به صورت کوتاه پروتون نامیده می شود، از مونتاژ پروتون ساگا و پروتون X70 در پاکستان خبر داده است. فرآیند تولید خودروهای پروتون در پاکستان توسط شریک این برند (الحاج توموتیو) انجام خواهد شد. نخستین محصول این شرکت در پاکستان پروتون ساگا است که احتمالاً در دسامبر ۲۰۲۱ به دست مشتریان پاکستانی خواهد رسید. خط تولید پروتون در پاکستان سیزدهم اکتبر توسط دکتر عارف علوی، رئیس جمهور پاکستان طی یک مراسم رسمی افتتاح شد و ظرفیت تولید

این کارخانه ۲۵ هزار دستگاه خودرو در سال است و با هدف پاسخگویی به نیاز بازار پاکستان و صادرات در آینده راه اندازی شده است. در همین حال خودروساز مازز یایی اعلام کرد که پروتون X70 دومین محصول مونتاژی این شرکت در خاک پاکستان خواهد بود که مونتاژ این محصول به روش CBU انجام خواهد شد. رسولان عبدالله، مدیر اجرایی پروتون در این باره گفت: «الحاج ۲۵۰۰ سفارش برای مدل ساگا و بیش از ۲۰۰۰ سفارش برای X70 دریافت کرده است؛ بنابراین این می خواهد مشتریان خود به خاطر اعتقادشان به محصولات ما و همچنین صبر و شکیبایی شان تشکر کنیم.»

چینی

Chinese

قیمت چری Big Ant مشخص شد



کمپانی چری نیو انرژی (Chery New Energy) به تازگی از عرضه بیگ آنت ۲۰۲۲ خبر داد و این خودرو جدید در سه مدل متفاوت Chaoxiang, Yuxiang و Zhixiang در محدوده قیمت ۱۵۶ هزار و ۶۰۰ تا ۱۷۹ هزار و ۹۰۰ یوان (معادل ۲۴ هزار و ۴۸۰ تا ۲۸ هزار و ۱۲۰ دلار) روانه بازار می شود. به گفته کمپانی چری نیو انرژی، رزرو بیگ آنت جدید با یک پکیج جایزه ویژه همراه بوده و خریدار می تواند از خدمات گارانتی مادام العمر خانواده Ant استفاده کند. این پکیج عبارت است از سپرده یک تا ۵۰۰ یوانی به صورت نقد در یک پاکت نامه فریزرنگ، پارانه ۸۰۰ یوانی برای تعمیر و همین طور پارانه خرید اضافی شش هزار یوانی، تخفیف مالی هشت هزار یوانی برای باتری، بیمه اجباری رایگان برای پزشکان و پرستاران، معلمان، روزنامه نگاران، نظامیان و نیروهای پلیس و همین طور ضمانت نامه مادام العمر مخصوص افرادی که برای نخستین بار صاحب خودرو شخصی شده اند. حداکثر اثر بخشی موتور برابر با ۹۷ درصد بوده و توان خروجی تا ۱۵ درصد افزایش یافته است. حداقل و حداکثر قدرت موتور به ترتیب برابر با ۱۲۰ و ۱۵۰ کیلووات است.

آلمانی

German

مرسدس AMG SL مدل ۲۰۲۲ با موتور V8 پر قدرت



مدل SL از ۷۰ سال پیش در خط تولید مرسدس بنز حضور داشته است و حالا مدل نسل R232 از راه رسیده که تغییرات زیادی نسبت به نسل قبلی خودش داشته است. SL که حالا جایگزینی برای GT رودستر نیز محسوب می شود، دیگر یک مدل بنز نیست؛ چراکه به طور انحصاری به عنوان یک مدل AMG عرضه می شود. مهندسان با استفاده از یک سقف پارچه ای سه لایه به جای سقف فلزی ۲۱ کیلوگرم از وزن خودرو را کاهش داده اند. این سقف قابلیت جمع شدن طی ۱۵ ثانیه در سرعت های تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. این رودستر در نسخه های SL 55 و SL 63 در ایالات متحده عرضه خواهد شد که هر دو از موتور چهار لیتری توئین توربو V8 بهره می برند. نسخه پایه به توان ۴۶۹ اسب بخار و گشتاور ۷۰۰ نیوتون متر و نسخه قوی تر توان ۵۷۷ اسب بخار و گشتاور ۸۰۰ نیوتون متر تولید می کند. برای نخستین بار SL با سیستم تمام چرخ محرک در دسترس است؛ یعنی سیستم 4Matic با توزیع گشتاور متغیر و یک کلاچ با کنترل الکترومکانیکی که محور عقب را به چرخ های جلو متصل می کند.

محصول

Product

تویوتا لند کروزر پر فروش ترین خودرو یک اقتصاد ورشکسته



فروش خودروهای جدید در لبنان طی هشت ماهه نخست سال ۲۰۲۱ میلادی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱.۳ درصد کاهش یافته و به هفت هزار و ۳۶ دستگاه در مقابل هفت هزار و ۹۳۵ دستگاه در سال گذشته رسیده است. با این وجود همچنان سهم تویوتا از بازار لبنان در حال افزایش است. این خودروساز ژاپنی سال گذشته ۳۵.۲ درصد از بازار لبنان را در اختیار داشت؛ اما این رقم اکنون به ۳۸.۳ درصد افزایش یافته است. در سوی دیگر سهم بازار نيسان در همین مدت سقوط کرده و از ۲۳.۶ درصد به ۱۳.۵ درصد کاهش یافته است. در رده بندی خودروهای خودروسازان ژاپنی تویوتا لند کروزر به راحتی با ۱۴.۹ درصد سهم، جایگاه اول را به خود اختصاص داد. تویوتا هایلوکس با ۹.۷ درصد و نيسان سانای با ۸.۶ درصد نیز در رتبه های دوم و سوم این جدول قرار دارند. میتسوبیshi ۱۲۰۰ و تویوتا کرولا نیز رتبه های چهارم و پنجم فروش در بازار لبنان را به خود اختصاص داده اند. این در شرایطی است که کشور لبنان با اقتصادی ورشکسته دست و پنجه نرم می کند؛ اما از طرف دیگر آمار فروش خودروهای ژاپنی مانند تویوتا و نيسان در این کشور تا حدی بالاست.

مقایسه کیا سورنتو با میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶

کراس اوور محبوب کرهای در مقابل الماس تراش نخورده ژاپنی

سرنشین جلوس، سیستم صوتی حرفه ای اینفینیتی، تنظیم حالت رانندگی (Drive Mode) سه حالت، چراغ های جلو با تنظیم ارتفاع اتوماتیک و قابلیت چرخش در پیچها (AFS)، کول باکس و... فرصت نفس کشیدن به میتسوبیshi اوتلندر را نخواهند داد.

مقایسه ایمنی کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر در مقایسه کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر از نظر ایمنی فعال، بازم برتری با فرزند کیاست و این خودرو به لطف امکاناتی همچون هشدار دهنده نقاط کور، سیستم پیشگیری از تصادف عقب و هشدار دهنده عدم رانندگی بین خطوط، از رقیب خود جلو می افتد. البته میتسوبیshi اوتلندر تیب ۵ نیز خودرو دست و پا بسته ای نیست و با وجود سیستم کنترل شتاب ناگهانی در کنار دیگر سیستم های ایمنی معمول خودروهای این رده قیمتی، ایمنی مناسبی را برای سرنشینان خود به همراه می آورد. در بخش ایمنی غیرفعال نیز هر دو خودرو با وجود هفت ایربگ، بسیار کارآمد ظاهر می شوند. هر دو خودرو مورد بحث موفق شده اند در تست های تصادف موسسه Euro Ncap امتیاز درخشان ۵ ستاره را کسب کنند. البته میانگین امتیازهای میتسوبیshi اوتلندر کمی بالاتر از کیا سورنتو بوده است.

مقایسه شرایط بازار و جمع بندی نهایی کیا سورنتو راحت تر از خودرویی مانند میتسوبیshi اوتلندر خرید و فروش می شود و از نظر گستردگی خدمات پس از فروش، فراوانی قطعات یدکی و قیمت این قطعات نیز برتری با کیا سورنتو است. البته میتسوبیshi اوتلندر نیز به عنوان یک خودرو اصل، اوضاع چندان بدی از این جنبه ها ندارد و خیلی مالک خود را از دهه خاطر نخواهد کرد و قیمت میتسوبیshi نیز به عنوان نماینده ژاپنی بازار کراس اوورهای ایران در برابر رقبای کرهای مناسب است. به عنوان کلام آخر در مقایسه کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ باید گفت که هر دو خودرو می توانند به خوبی در نقش یک کراس اوور مدرن، جادار و کم در دسر ظاهر شوند. در نگاه نخست به نظر می رسد کیا سورنتو با توجه به مواردی مثل بازار خرید و فروش داغ تر، آپشن های بیشتر، رانندگی لذت بخش تر و خدمات پس از فروش گسترده تر بتواند برنده طابع این رقابت باشد. اما وقتی به رچسب قیمتی دو خودرو و نگاه بیندازیم متوجه خواهیم شد که میتسوبیshi اوتلندر بیش از ۵۰ درصد ارزان تر از کیا سورنتو در بازار معامله می شود. این درصد بالا در این محدوده قیمتی مبلغ بالایی است و به همین خاطر محصول میتسوبیshi خیلی ارزان تر ظاهر می شود. از این رو اگر مبلغ پر داختی برای خودرو اهمیت چندان برایتان ندارد، عاشق آپشن های رنگارنگ و کابین های پر دکمه هستید و معمولاً پس از یکی دو سال خودرو خود را عوض می کنید، برای خرید سورنتو اقدام کنید. اما اگر دید بلندمدتی دارید و خیلی ظاهر نیستید، می توانید به خرید میتسوبیshi اوتلندر بیندیشید.



داشورد میتسوبیshi اوتلندر نیز کمابیش شبیه به رقیب کرهای است و در آن شاهد مترالی با دوام مناسب اما ظاهر نه چندان لوکس و جذاب هستیم.

مقایسه فنی کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ در حال نوبت آن رسیده که سورنتو و اوتلندر را از نظر فنی مورد بررسی قرار دهیم. کیا سورنتو نسل سوم با یک پیشران چهار سیلندر ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی در بازار کشور ما عرضه شده و این پیشران به کمک سیستم تزریق مستقیم سوخت (GDI) قادر است حداکثر ۱۸۸ اسب بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند که این میزان از قدرت و گشتاور توسط یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک و سیستم تمام چرخ محرک AWD روانه هر دو محور این کرهای درشت اندام می شود. مصرف سوخت ترکیبی و شتاب صفر تا ۱۰۰ رسمی کیا سورنتو نیز به ترتیب برابر با ۹.۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر و ۱۱ ثانیه است. پیشران میتسوبیshi اوتلندر نیز از نوع تنفس طبیعی و با حجم مشابه پیشران کیا سورنتو است که حداکثر قدرت ۱۶۸ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۲۲۲ نیوتون متر را از طریق یک گیربکس اتوماتیک ضریب متغیر (CVT) و سیستم AWD روانه هر دو محور میتسوبیshi اوتلندر می کند. میتسوبیshi اوتلندر بر حسب اعداد اعلامی کارخانه، کمی بهتر از کیا سورنتو عمل می کند و مصرف سوخت ترکیبی و شتاب صفر تا ۱۰۰ رسمی افراد داشورد کیا سورنتو را زیباتر می داند. کیفیت مترالی

مقایسه طراحی کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ نمای ظاهری نسل سوم کیا سورنتو به گونه ای است که طراحی آن به واسطه بر خورداری از خطوط ساده و در عین حال مستحکم، شباهت فراوانی به SUV های آمریکایی دارد. این سبک طراحی سبب شده است کیا سورنتو چهره ای نسبتاً خشن و مردانه پیدا کند و از استایل نرم و فانتزی خودروهای کرهای فاصله بگیرد. این سادگی و استحکام، درون کابین کیا سورنتو نیز ادامه یافته و شاهد داشوردی با خطوط برجسته و چیدمان منظم هستیم که هر چند از گونومی مطلوبی دارد، اما کیفیت بصری مترالی استفاده شده در شان خودرویی با این قیمت نیست. ظاهر میتسوبیshi اوتلندر را نیز می توانیم به سه بخش تقسیم کنیم. بخش دماغه خودرو به لطف ترکیب جذاب چراغ ها، جلو پنجره و قطعات کرومی روی سپر، نمایی بسیار زیبا و لوکس دارد و نمای عقب میتسوبیshi اوتلندر نیز ساده اما هماهنگ طراحی شده است و نمره قابل قبولی می گیرد. اما پاشنه آشیل طراحی این خودرو را می توانیم نمای جانبی آن در نظر بگیریم که با کاربرد خطوط بسیار ساده و انوکشیده، چهره ای جعبه ای شکل به میتسوبیshi اوتلندر داده است. داشورد میتسوبیshi اوتلندر نیز به صورت راننده محور طراحی شده و ارگونومی بسیار مطلوبی را ارائه می دهد؛ اما طرح نامتقارن آن چندان عامه پسند نیست و اکثر افراد داشورد کیا سورنتو را زیباتر می داند. کیفیت مترالی



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ دو خودرویی هستند که «دنیای خودرو» قصد دارد به بررسی و مقایسه آن ها از نظر مشخصات فنی، طراحی، امکانات رفاهی، ایمنی و... بپردازد.

کیا سورنتو در کنار برادر ناتنی اش هیوندای سانتافه در سال های حضور در بازار ایران رقبای ژاپنی زیادی را زخمی کرده اند؛ اما ساسورا ای ها نیز بیچاره نشسته و سعی دارند با تکیه بر نقاط قوت خاص خود، خریداران بیش تری را به خود جذب کنند. ناگفته نماند که قیمت میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ حدود یک میلیارد تومان و قیمت سورنتو مدل ۲۰۱۵ نیز حدود یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بر آورد شده است. در چنین شرایطی با «دنیای خودرو» همراه باشید تا بررسی کنیم کیا سورنتو بخیریم یا میتسوبیshi اوتلندر؟

معرفی کیا سورنتو و میتسوبیshi اوتلندر ۲۰۱۶ کیا سورنتو نخستین بار در سال ۲۰۰۲ معرفی شد و تاکنون چهار نسل از آن در بازارهای دنیا عرضه شده است. نسل مورد نظر ما، نسل سوم این خودرو است که در سال ۲۰۱۵ معرفی و چندماه بعد به بازار کشور ما هم پیدا کرد. این نسل از کیا سورنتو تا سال ۲۰۱۷ در تعداد بالایی وارد ایران شد و فروش خوبی را تجربه کرده اما معرفی نسخه فیس لیفت آن در سال ۲۰۱۸ تقریباً هم زمان با ممنوعیت واردات خودرو به ایران بود و اندک نسخه های فیس لیفت آن پس از تأخیری طولانی از گمرک ترخیص شدند. البته ما به دلیل تعداد اندک و قیمت نجومی این نسخه های فیس لیفت، کیا سورنتو نسل سوم قبل از فیس لیفت را برای مقایسه با میتسوبیshi اوتلندر مورد بررسی قرار دادیم. تنها نسلی از میتسوبیshi اوتلندر که در بازار کشور ما عرضه شد، نسل سوم آن بود که ابتدا با مدل ۲۰۱۴ به ایران آمد؛ اما به دلیل چهره نه چندان زیبا، خیلی در بازار مورد استقبال قرار نگرفت. گوید مدیران میتسوبیshi هم چندان از ظاهر این فرزند دلبند خود راضی نبودند؛ چرا که در سال ۲۰۱۶ یک فیس لیفت اساسی (Major) را برای آن تدارک دیدند. این فیس لیفت، چهره میتسوبیshi اوتلندر را در نماهای جلو و عقب به صورت کامل دگرگون و البته بسیار زیباتر از قبل کرد. عرضه نسخه فیس لیفت میتسوبیshi اوتلندر توسط شرکت آرین موتور جایگاه این خودرو را در بازار کشور ما تقویت کرد و هر چند این ژاپنی الماس نشان نتوانست در حد رقابتی کرهای خود پرفروش شود، اما طرفداران خاص خود را در بازار دارد.



دارند. البته که نام مازراتی با خوان مانوئل فانتیو افسانه‌ای درهم آمیخته است و فانتیو در ۱۷ ژانویه ۱۹۵۴ و نخستین حضور این برند در فرمول یک پشت فرمان خودرو ۲۵۰F نشسته بود. شایان ذکر است حرف F در اول نام این مدل های مازراتی در موتور اسپرت تولید شده‌اند. گیبلی سدان و لوئانته شاسی بلند با دورنگ انحصاری و عناصر متمایز بدنه در دسترس خواهند بود تا این مدل‌ها از سایر نسخه‌های استاندارد جدا شوند. نکته قابل ذکر این که گیبلی و لوئانته F تریبو تو در حال حاضر قابلیت سفارش در آمریکا و کانادا را

گرامیداشت عملکرد خود در مسابقات دو نسخه سفارشی در گیبلی و لوئانته با نام F تریبو تو را معرفی کرده‌اند. این خودروها برای گرامیداشت دستاوردهای مازراتی در موتور اسپرت تولید شده‌اند. گیبلی سدان و لوئانته شاسی بلند با دورنگ انحصاری و عناصر متمایز بدنه در دسترس خواهند بود تا این مدل‌ها از سایر نسخه‌های استاندارد جدا شوند. نکته قابل ذکر این که گیبلی و لوئانته F تریبو تو در حال حاضر قابلیت سفارش در آمریکا و کانادا را



مازراتی گیبلی و لوئانته نسخه اختصاصی موتور اسپرت

مقایسه پورشه کاین S با تویوتا FJ کروزر کار کرده در محدوده ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

تقابل بزرگان آفرود و اسپرت



بی شک مقایسه فنی FJ کروزر و کاین S یک کار غیر منطقی است و با وجود این که هر دو خودرو شاسی بلند سایز متوسط به حساب می‌آیند اما کاملاً متفاوت از هم هستند. FJ کروزر با یک موتور شش سیلندر حجیم که چهار لیتر گنجایش دارد بدون استفاده از هر گونه پر خورانی توانایی تولید ۲۷۰ اسب بخار طبیعی را دارد. موتوری کاملاً بی در دسر بدون هیچ گونه آزار و اذیتی که باب میل تویوتاسواران است

کنترلی، پدال شیفت، گرمکن و سنسور حساس به سرعت، سیستم صوتی با ۱۰ اسپیکر، مانیتور هفت اینچی لمسی، دوربین عقب، مجموع ایربگ‌ها شش عدد، پشت‌سری فعال، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتومات دو گانه با دریچه تهویه عقب، کول باکس، صندلی راننده و سر نشین جلو ۱۲ حالت برقی با تنظیم برقی گودی کمر، صندلی عقب تاشو، روکش صندلی چرم، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، صندوق برقی با جک، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو برقی با گرمکن، سقف پانوراما، سانروف، شیشه دودی و عایق گرما، بلوتوث، در گاه USB و AUX و... در این بخش به‌طور قطعی گزینه برتری به حساب می‌آید.

گول های ۴۰۰۰+ سی سی



بی شک مقایسه فنی FJ کروزر و کاین S یک کار غیر منطقی است و با وجود این که هر خودرو شاسی بلند سایز متوسط به حساب می‌آید اما کاملاً متفاوت از هم هستند. FJ کروزر با یک موتور شش سیلندر حجیم که چهار لیتر گنجایش دارد بدون استفاده از هر گونه پر خورانی توانایی تولید ۲۷۰ اسب بخار طبیعی را دارد. موتوری کاملاً بی در دسر بدون هیچ گونه آزار و اذیتی که باب میل تویوتاسواران است.

با این که FJ کروزر یک شاسی بلند خارج جاده‌ای است و در بیراهه بی‌رقیب است اما در مسیرهای جاده‌ای نیز سواری بسیار نرم و در عین حال چالاک دارد. در مقابل کاین S با موتور هشت سیلندر ۴.۸ لیتری همچون FJ کروزر به‌صورت طبیعی عمل کرده و شاهد تولید قدرت ۴۰۰ اسب بخاری هستیم.

البته در دسر ها و هزینه‌های نگهداری بالای این خودرو همچون بسیاری از مدل‌های پورشه از نکات منفی آن به حساب می‌آید. شاید با کاین S در خیابان‌های شهری و جاده‌ای از بسیاری از شاسی بلندهای بازار جلو باشید؛ اما در مسیرهای آفرود با مشکل مواجه خواهید شد.

نام و مدل	Porsche Cayenne S 2011	Toyota FJ Cruiser 2012
نوع پیش‌راننده	۸ سیلندر ۴.۸ لیتری اتوماتیک	۶ سیلندر ۴.۰ لیتری اتوماتیک
حداکثر قدرت	۴۰۰ اسب بخار	۲۷۰ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۵۰۰ نیوتون متر	۳۸۱ نیوتون متر
نوع گیربکس	۸ سرعته اتوماتیک	۵ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۵.۹ ثانیه	۸ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۵۷ کیلومتر بر ساعت	۱۸۰ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۱۰.۵ لیتر در هر صد کیلومتر	۱۲.۴ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۳.۸۰۰.۰۰۰ تا ۳.۷۰۰.۰۰۰ تومان	۳.۴۰۰.۰۰۰ تا ۳.۱۰۰.۰۰۰ تومان

FJ کروزر با ابهت؛ پورشه جذاب

با وجود این که طراحی تویوتا FJ کروزر به ۱۸ سال پیش بازمی‌گردد، اما همچنان به‌عنوان یک شاسی بلند آفرود، کاملاً جذاب و زیباست. در اصل FJ کروزر دارای یک طراحی کاملاً کلاسیک اما با ابهت و هیجان‌انگیز است و به خوبی می‌تواند در چهره FJ کروزر، نشانه‌هایی از نخستین شاسی بلندهای ساخته‌شده توسط تویوتا را دید. اما از همه این‌ها که بگذریم، باید اعتراف کرد که جذاب‌ترین بخش این تویوتا درهای آن است و تویوتا به‌جای استفاده از دو در معمولی برای ردیف‌های جلو و عقب، از یک در بزرگ و کشیده برای ردیف جلو و یک در باریک و کوچک برای ردیف عقب استفاده کرده که در بین آن‌ها ستون B وجود ندارد. جالب است بدانید برای باز کردن در عقب ابتدا باید در جلو را باز کرد. هنگام ورود به کابین FJ کروزر به خوبی می‌توان حس کرد که این کابین متعلق به همان خودرویی است که قبل از ورود به آن دیده‌ایم. کابینی کاملاً ساده، بسیار بزرگ و با کیفیت که تجربه فوق‌العاده متفاوتی را بر سر نشینان هدیه می‌دهد. پورشه پس از ۸۷ سال فعالیت در عرصه تولید خودروهای اسپرت به یک سبک و سیاق منحصر به‌فردی رسیده که در هر سبک کابین نیز شاهد این بهره‌گیری از این سبک طراحی هستیم. استفاده از خطوط گرد و منحنی در طراحی پورشه به یک قالب اصلی تبدیل شده که در چهره کاین مورد نظر نیز کاملاً مشهود است. درون کابین نیز همه چیز به سبک مشخص پورشه طراحی شده که سر نشینان را به تجربه‌ای متفاوت از رانندگی اسپرت در دنیای شاسی بلندها دعوت می‌کند.

آپشن دوست دارید؟ کاین بخرد

در همین ابتدا باید گفت اگر آپشن‌ها و امکانات رفاهی برایتان جزو مهم‌ترین پارامترها هنگام خرید خودرو است، همین الان فکر خرید تویوتا FJ کروزر را از سر تا سران بیرون کنید. چرا که این شاسی بلند آفرود برای سرگرم کردن سر نشینان با آپشن ساخته نشده است. این خودرو درون کابین خود به امکاناتی از جمله کروز کنترل، کنترل کشش هوشمند، سنسور عقب، سنسور فشار باد تایر، سیستم توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، چراغ‌های آمدگویی، سیستم صوتی JBL با ۱۰ اسپیکر، هندزفری و چنجر ۶ تایی، دوربین عقب، نمایشگر دنده عقب در آینه، نمایشگر چندکاره داشبورد شامل شیب‌سنج، قطب‌نما و دماسنج، مجموع ایربگ‌ها شش عدد، سیستم تهویه دستی، صندلی راننده هشت حالت دستی با تنظیم گودی کمر، صندلی سر نشین جلو چهار حالت دستی با تنظیم گودی کمر، صندلی عقب تاشو دوتکه، روکش صندلی پارچه ضد آب، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو برقی، شیشه دودی عقب، بلوتوث، در گاه AUX و USB و... مجهز بوده که با توجه به معیارهای امروزی خودرو چندان خوش‌آپشنی به حساب نمی‌آید. هر چند قطب‌نما در این خودرو یک آپشن استاندارد بوده، اما در پورشه کاین برای داشتن این آپشن سفارشی باید پول بیشتری پرداخت کنید؛ چرا که به‌صورت استاندارد خبری از قطب‌نما در این خودرو نیست. کاین S با امکانات زیادی همچون کروز کنترل هوشمند، کنترل کشش و پایداری، سیستم ضد آواز گونی، تعلیق هوشمند، توزیع گشتاور در پیچ، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، رادار نقطه کور، رادار تغییر لاین، سیستم توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، ترمز پارک برقی، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، چراغ چرخ‌خشی، چراغ‌شور، نورپردازی داخلی، فرمان بانیری و کمکی برقی، تنظیم موقعیت چهار حالت، روکش چرم، دکمه‌های

با بودجه بالای

سه میلیارد تومان در بازار شاسی بلندهای فعلی دست بازتری برای انتخاب خودرو مورد نظر تان دارید. از شاسی بلندهای لوکس، اسپرت



امیر شیر علیوند
a.shiraliyand@autoworld.ir

و آفرود با موتورهای حجیم که پیش از ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی وارد کشور شده‌اند، گرفته تا کراس اوورها و شاسی بلندهای صفر کیلومتر خارجی از برند‌های رده بالا که همگی جزو بهترین‌ها و گران‌قیمت‌ترین‌های بازار فعلی به حساب می‌آیند. امروز به این بخش از بازار خودرو رفته‌ایم و قصد داریم دو گزینه را برای مقایسه از میان شاسی بلندهای قدیمی‌تر که دارای حجم موتور بالایی هستند انتخاب کنیم. دو شاسی بلند کار کرده بالای ۲۵۰۰ سی سی که اکنون در محدوده قیمتی مشتری خرید و فروش می‌شوند اما از دنیای کاملاً متفاوت هستند. گزینه اول ما تویوتا FJ کروزر به‌عنوان یک شاسی بلند آفرود از یک برند متوسط بوده که در برابر پورشه کاین S به‌عنوان یک شاسی بلند اسپرت از یک برند لوکس قرار می‌گیرد. FJ کروزر مورد نظر مدل ۲۰۱۲ و کاین S نیز مدل ۲۰۱۱ بوده که در حال حاضر هر دو در محدوده سه تا چهار میلیارد تومان به فروش گذاشته می‌شوند. در ادامه این نوشتار ضمن مقایسه قصد داریم ببینیم کدام یک انتخاب جذاب‌تری خواهد بود.

آشنایی با کاین و FJ کروزر

با وجود این که گروه خودروسازی تویوتا بد طولانی در زمینه ساخت شاسی بلند دارد و قدمت شاسی بلندهای این برند به اواسط قرن ۲۰ میلادی بازمی‌گردد، اما شاسی بلندی که امروز به‌سر آنگ‌ها رفته‌ایم متولد قرن ۲۱ بوده و قدمتش به همین یکی دو دهه اخیر ختم می‌شود. کمپانی تویوتا در نمایشگاه خودرو بین‌المللی آمریکا شمالی سال ۲۰۰۳ یک شاسی بلند خارج جاده‌ای کانسیپت به نام FJ کروزر را به نمایش گذاشت. با وجود این که در آن زمان تویوتا شاسی بلندهای آفرود زیادی به نام‌های لند کروزر براد، فورانر، فورچنر، هایلندر و... را در ویترین محصولات خود داشت، بنابراین نمایش یک شاسی بلند آفرود دیگر در آن نمایشگاه اتفاق عجیبی بود؛ اما FJ کروزر با تمام شاسی بلندهای آن زمان تویوتا تفاوت داشت. FJ کروزر یک شاسی بلند کانسیپت با دو در کامل برای ردیف جلو و ۲ نیم‌چه در برای ردیف عقب بود که همچون محصولات کمپانی رولز رویس درهای جلو و به عقب و درهای عقب و به جلو باز و بسته می‌شدند. خیلی‌ها بعد می‌دانستند تویوتا چنین شاسی بلند عجیبی را به‌مرحله تولید برساند؛ اما تنها دو سال بعد تویوتا نسخه تولیدی FJ کروزر را با خود به نمایشگاه خودرو بین‌المللی آمریکا شمالی سال ۲۰۰۵ برد و اعلام کرد این خودرو به‌عنوان محصول ۲۰۰۶ به بازارهای جهانی عرضه خواهد شد. FJ کروزر طبق برنامه به بازار آمد و به‌سرعت به یک خودرو محبوب بدل شد. تولید اصلی این تویوتا تا سال ۲۰۱۷ به مدت ۱۱ سال ادامه داشت. FJ کروزر پنج سال بعد از رونمایی جهانی در سال ۲۰۱۱ وارد بازار خودرویی ایران شد. از شناس علاقه‌مندان به آفرود FJ کروزر، این مدل تنها دو، سه سال بعد ناچار به ترک بازار ایران شد. با وضع قانون جدید واردات خودرو که در آن واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی ممنوع بود، ورود این شاسی بلند که پیش‌ترانه ۴۰۰۰ سی سی داشت غیرممکن شد. در همان سال‌ها که تویوتا به فکر ساخت FJ کروزر بود، برنده پورشه نخستین شاسی بلند خود را تولید می‌کرد و در سال ۲۰۰۲ کمپانی پورشه نخستین شاسی بلند تاریخ خود را به جهان معرفی کرد. این خودرو که نام داشت و در کلاس شاسی بلندهای متوسط لوکس قرار می‌گرفت. نسل‌های دوم و سوم کاین به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۷ معرفی و به بازار عرضه شدند که تولید نسل سوم آن در حال حاضر همچنان ادامه دارد. نسل اول کاین کم و بیش در ایران نیز عرضه شد؛ اما فروش اصلی آن مربوط به نسل دوم بود که همچون تویوتا FJ کروزر از سال ۲۰۱۱ آغاز و تا زمان بسته شدن واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی ادامه داشت.

FJ کروزر یک شاسی بلند خارج جاده‌ای است و در بیراهه بی‌رقیب است اما در مسیرهای جاده‌ای نیز سواری بسیار نرم و در عین حال چالاک دارد. در مقابل کاین S با موتور هشت سیلندر ۴.۸ لیتری همچون FJ کروزر به‌صورت طبیعی عمل کرده و شاهد تولید قدرت ۲۷۰ اسب بخاری هستیم.



فرسودگی ۶۸ درصد ناوگان مینی بوس کشور



براساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای حدود ۶۸ درصد ناوگان مینی بوس رانی کشور فرسوده هستند. بر این اساس حدود ۲۱۰۰ دستگاه سواری سن تا ۵ سال، ۲۸۰۰ دستگاه سن ۵ تا ۱۰ سال، ۵۰۰۰ دستگاه با سن ۱۰ تا ۱۵ سال، ۳۵۰۰ دستگاه با عمر ۱۵ تا ۲۰ سال، ۲۲۰۰ دستگاه با سن ۲۰ تا ۲۵ سال و حدود ۵۰۰ دستگاه با عمر بیش از ۲۵ سال وجود دارد.

در بخش مینی بوس حدود ۲۴ هزار دستگاه در کشور فعال بوده که از این تعداد ۱۶ هزار

دستگاه معادل ۶۷.۵ درصد ناوگان فرسوده است. در این بخش بیش از ۱۳ هزار دستگاه مینی بوس بالاتر از ۲۵ سال دارند. حدود ۱۶۵۰ دستگاه نیز ۲۰ تا ۲۵ سال دارند. در بخش اتوبوس با توجه به برنامه دولت و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وضعیت ناوگان به مراتب بهتر از سواری و مینی بوس است. کل ناوگان اتوبوس کشور ۱۴۰۰۰ دستگاه بوده که از این تعداد حدود ۲۹ درصد فرسوده است. تعداد ناوگان اتوبوس با عمر ۲۵ سال به بالا فقط ۱۱۲ دستگاه است.



گشتی در میان کسبدهای ناز هوارده بازار و مانده در گمرک

پنج برندی که کامیون‌هایشان در دو سال اخیر به ایران آمدند

هزینه‌های حمل در ماه‌های گذشته افزایش قابل توجهی داشته که با توجه به زمان ورود بسیاری از این کامیون‌ها به گمرکات کشورمان، شامل آن‌ها نبوده است

اروپا نیز بستگی به مسیر و پرداخت عوارض در هر کشور اروپا دارد. گفتنی است هزینه‌های حمل در ماه‌های گذشته افزایش قابل توجهی داشته که با توجه به زمان ورود بسیاری از این کامیون‌ها به گمرکات کشورمان، شامل آن‌ها نبوده است. از سوی دیگر، بسیاری از این کامیون‌ها برای برخورداری از امتیاز الزامی خدمات پس از فروش و مبالغی که شرکت‌ها به عنوان مختلف به قیمت آن‌ها افزوده‌اند، دچار افزایش قابل توجهی در قیمت نهایی خود شده‌اند که حضور واسطه‌ها و دلالتان در بازار خودروهای سنگین نیز به آن دامن زده است.

به مشکل برخورد کرده است. سهم ورود داف از سال ۹۳ تا پایان گذشته به ۱۲۰۰ دستگاه رسیده و با ترخیص کامیون‌های مانده در گمرک طی سال جاری در حال افزایش است. داف نخستین برندی است که با چهار حجم موتور ۴۶۰، ۴۸۰، ۵۱۰ و ۵۳۰ اسب بخار مجوز ورود گرفت و قیمت متعادل آن در بازارهای مبدأ از ۵۸ هزار یورو آغاز می‌شود و تا ۷۲ هزار یورو ادامه می‌یابد.

مرسدس بنز؛ پرطرفدارترین و پرچشمه‌ترین

یکی از پرطرفدارترین و پرچشمه‌ترین برندهای این روزهای بازار ایران مرسدس بنز بوده که در این سری از واردات سهم بیشتری را نسبت به قبل به خود اختصاص داده و نسل پنجم آن هم با تعداد انگشت‌شماری وارد کشور شده است.

نماینده رسمی مرسدس بنز و دایملر آلمان در ایران شرکت «گوا» بوده و خواهد بود. سه مدل کامیون آکتروس ۱۸۴۵، ۱۸۴۸ و ۱۸۵۱ توسط شرکت گواه تأییدیه واردات گرفت و بنا بر شنیده‌ها، امکان مجوز گرفتن برای حجم موتورهای ۵۳۰ و ۶۰۹ اسبی هم خواهد بود. قیمت کسبدهای آکتروس در کشورهای مبدأ از ۷۷ هزار یورو آغاز می‌شود و تا ۱۱۰ تا ۱۲۰ هزار یورو که مربوط به نسل جدید آن است، ادامه می‌یابد.

ولوو؛ پای ثابت واردات خودروهای سنگین

کامیون‌های ولوو همواره پای ثابت واردات خودروهای سنگین به کشور بوده و هستند. ولو نیز مانند بنز در هر سری از واردات، چالش‌های زیادی را تجربه کرده و همیشه یکی از پرچالش‌ترین برندهای وارداتی بازار بوده است.

نماینده رسمی شرکت ولوو در ایران سایپادیزل است و تنها حجم موتور از ولوو که در این مدت به بازار ایران راه یافته، ۵۰۰ اسبی بوده است. البته حجم موتورهای ۴۶۰ و ۴۸۰ اسب بخار هم در برنامه واردات بوده‌اند. قیمت ولووهای وارداتی در کشورهای مبدأ از ۶۰ هزار یورو آغاز می‌شود و تا ۹۰ هزار یورو در مدل صفر کیلومتر فول آن ادامه می‌یابد.

مان؛ بازگشت پس از ۱۵ سال غیبت

پای شیر قدیمی و خوشنام آلمانی نیز از سال ۹۵ با ورود سری جدید محصولات تی‌جی ایکس به ایران و معرفی آن‌ها در نمایشگاه حمل و نقل باز شد. اما به رغم یک دهه غیبت این برند در بازار کشورمان، بنا به دلایلی کامیون‌های داف موفق به اخذ مجوز ورود به ایران نشدند. پس از گذشت ۴ سال، شرکت شیران دیزل با همکاری یاوران خودرو شرق و فتح خودرو دیزل، عزم خود را برای ورود این برند جذب کردند تا در کنار سایر برندهای اروپایی، شاهد حضور داف نیز در ایران باشیم. کامیون‌های وارداتی داف از سری ایکس اف هستند.

قیمت‌های تمام شده و قیمت فروش

هر شرکت واردکننده دارای یک گواهی از وزارت صمت و همچنین کد پیگیری از وزارت راه و شهرسازی است که با مراجعه به درگاه‌های اینترنتی رسمی این وزارتخانه‌ها می‌توان در این خصوص استعلام گرفت و در خصوص خرید از آن شرکت اقدام کرد. قرارداد این خرید نیز باید در دفاتر اسناد رسمی به ثبت برسد. قیمت تمام شده کامیون‌های وارداتی نیز با احتساب هزینه‌های حمل و نقل و بیمه آن و عوارض و تعرفه گمرکی که در خصوص این خودروها حدود ۸ هزار یورو بوده، محاسبه می‌شود. به عنوان مثال؛ کامیونی که از آلمان خریداری می‌شود، عوارض خروجی ۱۵۰۰ یورویی را به دولت این کشور پرداخت کرده و سپس از آن کشور خارج شده، هزینه حمل از آلمان تا بندر ترست ایتالیا حدود ۲ هزار یورو بوده، از ترست ایتالیا تا منطقه پندیک ترکیه نیز هزینه حمل با کشتی ۲۲۰۰ یورو است. مابقی هزینه هم مربوط به حمل با کامیون‌های ترکیه تا مرز بازارگان بوده است. البته هزینه حمل در هر کشوری تفاوت دارد و هزینه حمل هر شرکت در

مانی توکل، فعال حوزه خودروهای تجاری و کارشناس عمران؛ واردات خودروهای سنگین کار کرده اروپایی به ایران، نزدیک به دو سال است که آغاز شده است. در ابتدای این کار، تعداد خودروهای گمرک بازرگان و غرب تهران به ترتیب به ۵۰ و ۶۰ دستگاه می‌رسید و در مجموع نیز تا پیش از شیوع گسترده کرونا در اروپا و ایران، حدود ۱۱۰ تا ۱۲۰ دستگاه کامیون دست دوم اروپایی وارد شد.

پس از کاهش آمار مبتلایان به کرونا در اواخر بهار و اوایل تابستان ۱۳۹۹ تعداد این خودروها افزایش یافت و به تیرج تا پایان سال گذشته، این آمار در کل گمرکات کشور به تعداد ۳ هزار دستگاه رسید. در سال جاری نیز معادل همین تعداد خودرو سنگین استوک اروپایی به کشور وارد شد که آمار واردات این خودروها را به ۶ هزار دستگاه رساند. اما همان طور که در گزارش‌های پیشین نیز اشاره کردیم؛ در خصوص تعداد خودروهای ترخیص شده و خودروهای مانده در گمرک اختلاف بسیاری وجود دارد و در حالی که مقامات دولتی می‌گویند تنها ۵۰۰ دستگاه در انتهای گمرک منتظر ترخیص هستند، فعالان صنفی شمار خودروهای ترخیص نشده را تا ۳ هزار دستگاه عنوان کرده‌اند. اما آن چه در این گزارش بدان خواهیم پرداخت، نوع خودروهای وارداتی است.

واردکنندگان دارای مجوز و برندهای مجاز وارداتی

پس از بخشنامه‌ای که توسط رئیس مجلس، وزیر وقت راه و شهرسازی و رئیس جمهور سابق و مسئولان ذیربط به تصویب و اجراء رسید، مشخص شد هر دو خودرو ساز بزرگ بخش دولتی یعنی سایپادیزل و ایران خودرو دیزل به همراه خودروساز از بخش خصوصی یعنی آریادیزل و داتیس فرا آریادیزل، موفق به اخذ مجوز و دریافت گواهی استاندارد برای واردات پارانه خدمات پس از فروش به خودروهای وارداتی شده‌اند. در کنار این چهار نماینده مطرح کشور، ۹۶ شرکت حمل و نقل بین‌المللی و ترابری که در کشورهای اروپایی هم شعبات زیاد دارند، موفق به دریافت مجوز واردات شدند. برندهایی هم که این ۱۰۰ شرکت مجاز به واردات محصولات آن‌ها شدند، شامل داف، رنو، مرسدس بنز، ولوو و مان هستند. البته همه برندهایی که طی یک دهه اخیر در بازار ایران حضور گسترده داشته، در صورت طی کردن مراحل قانونی امکان ورود به بازار ایران را دارند؛ از جمله اسکانیا و ایویکو یا حتی کاماز، ماز، تاترا، سیسو و... اما بدین منظور باید مراحل اخذ مجوز و گواهی تأییدیه واردات را اخذ کنند.

رنو؛ ارزان‌ترین برند اروپایی در بازار اروپا و ایران

کامیون‌های رنو از اواسط دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ حضور گسترده‌ای در بازار ایران داشتند و در سال‌های ۹۳ تا ۹۶ بیشترین واردات کشور را در کنار برند داف به خود اختصاص دادند. در این سری از واردات، کامیون‌های رنو توسط «آریادیزل» در دو تیپ سقف کوتاه و سقف بلند مجوز ورود به کشور با استاندارد آلایندگی یورو ۶ و حجم موتور ۴۸۰ اسب بخار را گرفتند و اخذ مجوز برای موتورهای ۴۶۰ و ۵۲۰ اسب بخار هم در دست اقدام است. قیمت متعادل رنو که جزو ارزان‌ترین برندهای اروپایی در بازار اروپا و ایران است، در کشورهای مبدأ از ۴۷ هزار یورو آغاز می‌شود و تا سقف ۵۴ هزار یورو می‌رسد.

داف؛ نخستین برندی که با چهار حجم موتور مجوز ورود گرفت

برند داف از سال ۹۲ به طور رسمی مجوز تأسیس نمایندگی در ایران را دریافت کرد و اولین محموله‌های رسمی این برند نیز از سال ۹۳ و نزدیک به ۴ دهه پس از انقلاب موفق به ورود به بازار ایران شدند. در ابتدا شرکت «فاووب زمان» نماینده رسمی شرکت داف در ایران بود و سپس دو نماینده به نام‌های شرکت «داتیس فرا آریادیزل» و «ارگ پارس» نمایندگی این برند در ایران را به عهده گرفتند و تا امروز نیز خدمات و قطعات داف به واسطه عملکرد خوب این نمایندگی در ایران

افزایش صدر در صدی تولید «پادر اپلاس»



قائم مقام اجرایی مدیر عامل شرکت زامیاد از تحقق تولید ۷۵ دستگاه وانت پادر اپلاس در روز در این شرکت خبر داد. محمدحسین زبینه پور در گفت و گویی ضمن اعلام این خبر افزود: «این شرکت توانست با عبور از شرایط سخت تولید خودرو در کشور در دوران تحریم، تولید «پادر اپلاس» را در پایان مهر ماه جاری به رکورد ۷۵ دستگاه در روز برساند.» وی با اشاره به برنامه استراتژیک شرکت زامیاد برای جایگزینی وانت زامیاد Z24، بیان کرد: «با توجه به برنامه جایگزینی وانت زامیاد Z24 با وانت پادر اپلاس در سال جاری، با وجود تحریم‌های ظالمانه دشمنان، افزایش تولید صدر صدی وانت پادر اپلاس تحقق یافت.» قائم مقام اجرایی مدیر عامل شرکت زامیاد، تولید «پادر اپلاس» را مبتنی بر سیاست‌های تعیین شده از سوی مدیریت ارشد گروه خودرو سازی سایپا و در راستای حفظ و ارتقای میزان رضایت‌مندی مشتریان خواند و تأکید کرد: «تمرکز بر رعایت استانداردهای تولیدی و به روز رسانی تجهیزات رفاهی و فنی به منظور جلب نظر و سلائق مشتریان از اهداف تولید این محصول بوده است.» زبینه پور در مورد میزان داخلی سازی این محصول نیز یاد آور شد: «مدیریت ارشد شرکت زامیاد همواره بر بومی سازی محصولات تولیدی تأکید داشته است؛ به این منظور با برنامه‌ریزی دقیق و توسعه زیرساخت‌ها و تعامل با قطعه سازان، وانت «پادر اپلاس» با توان و دانش نیروهای بومی بالاترین درصد عمق داخلی سازی تولید و عرضه شده است.» وی، تولید محصولات جدید را گامی مهم در جهت تحقق برنامه‌های توسعه سبد محصول در گروه خودرو سازی سایپا عنوان و ابراز امیدواری کرد: «با چشم‌انداز تعیین شده در اجرای پروژه‌های زیربنایی و توسعه‌ای در شرکت زامیاد، شاهد موفقیت‌های بیشتر این شرکت خودرو ساز تجاری خواهیم بود.»



به این عوامل روانی بی اعتنا بوده است؛ اما به نظر می رسد بازارهای دیگر همچون خودرو بیش تر تحت تاثیر این عوامل قرار گرفته و نرخ محصول در مسیر صعودی است.

زمزمه های افزایش بهای ارز در ماه های پایانی سال و مشخص نبودن روند آینده مذاکرات سیاسی در سطح بین الملل سبب شده است قیمت خودرو در بازار افزایش یابد. هر چند بازار ارز تاکنون



بازار خودرو متأثر از زمزمه های افزایش قیمت ارز

تحلیل analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

خودروهای صفر دنده ای بالای ۴۰۰ میلیون تومان خریدار ندارند!

می دهند مدل اتوماتیک خریداری کنند. البته این روند شامل حال مدل های دست دوم نمی شود و هنوز برای خودروهای وارداتی با تولید داخل سطح بالای دنده ای دست دوم تقاضا وجود دارد. در نهایت به نظر می رسد باطراحی و تولید یکی، دو محصول جذاب در بازه قیمتی کمتر از ۴۰۰ میلیون تومان با گیربکس اتوماتیک، استقبال از این بخش بازار خودرو هم در آینده چشمگیر باشد و این در حالی است که هم اکنون گزینه های اتومات موجود در این محدوده قیمت، بسیار اندک بوده و مناسب تمام سلیقه ها نیست.

بازار خودرو ایران به رغم تفاوت هایش با بازار دیگر کشورها اما در برخی موارد مشابه آن ها عمل می کند و در این میان نباید از سلیقه مشتری غافل شد. در واقع همان طور که طی دو دهه گذشته در بازار خودرو کشورهای دیگر شاهد استقبال چشمگیر و روزافزون از مدل های شاسی بلند و اتوماتیک بوده ایم، امروزه در بازار ایران نیز برای خودروهای صفر کیلومتر دنده ای با قیمت بیش از ۴۰۰ میلیون تومان مشتری چندان وجود ندارد و در این بازه قیمتی اکثر متقاضیان خودرو در شهرهای بزرگ و بازارهای اصلی ترجیح

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۱۰۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاچ بک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۱۲	تیبیا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی بسیار ضعیف	۱۰۰	تیبیا
تیبیا هاچ بک ساده	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر از بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۹۱	۴۰۵/۴ ریو
تا ۱۸۰ میلیون تومان													
تیبیا هاچ بک	جلو	هاچ بک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	بیشتر از بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۴-۱۳۴	کیاریو
تیبیا سدان	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	بیشتر از بروز نسبت به پراید	کولر ضعیف	۱۲۰-۱۳۷	۴۰۵/۴ ریو
پژو GLX405	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	سمند LX
سمند LX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۱۸۲	پارس
ساینا	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۵۰	بیشتر از بروز نسبت به پراید	ایمنی ضعیف	۱۲۵-۱۴۰	ام وی ام ۳۱۵
تا ۲۵۰ میلیون تومان													
پژو SLX405	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۹۰	پارس
ساینا اتوماتیک	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	گیربکس اتوماتیک	ایمنی ضعیف	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سمند LXEF7	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۱۹۹	پارس
سورن ELX	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۳۰	پارس LX
پارس	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۹.۵	۱۱	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۲۴	هیوندای ورنه
رانا LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلیتنگ	کیفیت ساخت پایین	۲۰۳	سورن ELX
هاچ بک ۲۰۶ T2	جلو	هاچ بک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلیتنگ	موتور ضعیف	۲۰۰	تندر E290
هاچ بک ۲۰۶ T5	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۵	تندر E290
سدان ۲۰۶ V8	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	افت کیفیت ساخت	۲۴۰	تندر E290
پارس LX	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۲	۱۱۶۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۴۹	تندر ۹۰ اتوماتیک
تا ۳۵۰ میلیون تومان													
دنا	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن های زیاد	موتور ضعیف	۲۶۷	جک ۱۸۱5 اتوماتیک
ام وی ام ۳۱۵	جلو	سدان/هاچ بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۴۰-۲۸۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	داخل کابین نازیب	۲۸۰	جک ۱۸15
دنا ۲۰۷	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۲۷۷	ساندرو
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	آپشن های زیاد	عدم عرضه مدل اتوماتیک	۳۳۰	جک ۱۸15 اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۰.۲	.	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	پژو ۲۰۷ اتوماتیک
دانگ فنگ H30	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	آپشن های زیاد	ظاهر ناهماهنگ	۳۵۰	ام وی ام ایکس ۳۳
لیفان X50	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۲	۱۳۳	CVT	.	.	۱۱۷۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	موجود نیست	کیلیکتو
لیفان X60 اتومات	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	CVT	.	.	.	گیربکس اتوماتیک	موتور ضعیف	موجود نیست	سوزوکی ویتارا دنده
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۳	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۳۴۰	هیوندای آواته
ام وی ام ایکس ۲۲	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۴ اتوماتیک	.	۸.۳	۱۲۱۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲۷۵-۳۴۵	جک اس ۵

خبر News

جزئیات طرح جدید دولت برای ترخیص خودروهای رسوبی در گمرک

وجود ندارد؛ چرا که در خارج از کشور کسی خودرویی را که پنج سال از عمر آن گذشته است، نمی خرد. بدین ترتیب امکان تعیین تکلیف ندارد. بر این اساس ماطرحی را به هیات محترم دولت ارائه کردیم که اگر موافقت کنند، این خودروها را در مناطق آزاد یا به شرط شماره گذاری در سرزمین اصلی بفروشیم؛ به نحوی که صاحبان اصلی کالا از آن منتفع نشوند و حقوق و عوارض گمرک صاحبان کالا را نیز بر اساس نرخ ارز آزاد محاسبه کنیم. «میرمعینی در خصوص رسوب کالاهای مستعمل در گمرک گفت: «کالاهای مستعمل کالاهایی هستند که صاحبان کسب و کار یا تولیدی ها که نمی توانند به دلیل تحریم کالا یا نوارد کنند، آن ها را وارد می کنند تا از قطعات یا خود آن استفاده کنند. ماده ۴۲ قانون احکام دائمی که در گذشته تنها برای وارد کننده بود، در خصوص سازمان نیز مصداق گرفت و سازمان نیز مکلف به اخذ کمیسیون ماده یک شد. حال با توجه به عدم دسترسی به مدارک فنی و... سازمان امکان دریافت این مجوز را ندارد و کالاهای مستعمل برابر قانون امکان فروش و خروج کالا از اماکن گمرکی و سازمانی را پیدا نمی کنند. مطالب اعلامی برای سایر کالاهای نیز مصداق دارد. بنابراین تا موانع و بخشنامه ها و آیین نامه های ابلاغی اصلاح نگردد، تخلیه و تعیین تکلیف اموال رسوبی امکان پذیر نخواهد بود.»

تملیکی در ادامه گفت: «روز دوشنبه ریاست قوه قضائیه دستور دادند به قید فوریت تمام اموال رسوبی در گمرک و سازمان تعیین تکلیف شود. بحث ما این است که سازمان اموال تملیکی و گمرک، هر دو سیاست گذار نیستند و صرفاً قوانین و دستورالعمل های ابلاغی را باید انجام دهند.» وی افزود: «یک باره اعلام می شود یک فهرست کالایی امکان ورود به کشور را ندارد که نه گمرک و نه سازمان اجازه ورود آن کالا را نخواهد داشت و این مساله خود مهم ترین علت رسوب کالا را شامل می شود. به عنوان مثال خودرو در سال ۹۶ منع ورود شد و در اماکن گمرکی و اموال تملیکی رسوب کرده است.» وی ادامه داد: «در مواردی خودرو پنج سال است که وارد کشور شده؛ اما مجوز استاندارد و محیط زیست را ندارد و از دو سال فرصت قانونی آن گذشته و شماره گذاری نیز نمی شود. امکان واگذاری آن به شرط صادرات نیز

معاون بهره برداری و فروش سازمان اموال تملیکی بایبان این که سرم های تاریخ مصرف گذشته باید با هزینه وارد کننده امحا شود، گفت: «در خصوص خودروهای رسوبی پیشنهاد ما این است که خودروهای زیر ۲۵۰۰ سی سی را برای استفاده داخلی وارد کشور کنیم.» سیدحسین میرمعینی در خصوص مشکلاتی که منجر به دیو کالا به خصوص اقلام دارویی در گمرکات می شود، گفت: «بارها اعلام کردیم که بر اساس ماده ۴۰ قانون تأسیس سازمان اموال تملیکی، این سازمان داروهای متروکه، قاچاق یا مواد اولیه دارو را باید به وزارت بهداشت یا هلال احمر جمهوری اسلامی ایران واگذار کند.» وی افزود: «بارها برای معاونین وزیر نامه نوشتیم که بیایند و داروهارا تحویل بگیرند و آنچه مورد مصرفشان است، استفاده کنند و مابقی را بر اساس ضوابط امحا کنند.» معاون بهره برداری و فروش سازمان اموال



واحد فروش: ۰۲۱۲۲۲۲۷۰۸۰ / داخلی ۱
 و ۰۹۱۲۲۱۱۵۲۲۶
 www.synolexoil.com
 telegram.me/synolexoil

جدیدترین همکاری عرب‌ها با غول نفتی مالزی «پتروناس» با «آل بابتین» کویت قرارداد بست



بخش تولید و بازاریابی روانکار شرکت ملی نفت مالزی پتروناس با یکی از قدیمی‌ترین شرکت‌های کویتی برای عرضه روغن موتور و روانکار وارد همکاری شده است. شرکت PETRONAS Lubricants (International) (PLI) که شاخه تولید و بازاریابی روانکار شرکت ملی نفت مالزی PETRONAS است، با گروه Al Babbain، یکی از قدیمی‌ترین شرکت‌های کویتی، همکاری می‌کند. گروه Al Babbain در زمینه توزیع روغن موتور برتر PLI و روانکارهای صنعتی در کویت فعالیت می‌کند. به دنبال این همکاری، گروه Al Babbain ارائه و فروش PETRONAS Syntium، طیف وسیعی از روغن موتورهای PLI را برای خودروهای سواری و PETRONAS Urania را ویژه خودروهای کامیون و ناوگان عرضه خواهد کرد. منیر ممنون، مدیر کل Al Babbain Auto گفت: «اضافه شدن روغن موتور درجه یک پتروناس به طیف وسیع محصولات مجموعه ما برتری می‌بخشد و این یک مشارکت برد-برد است. البته انتظار داریم محصولات جهانی PETRONAS Syntium و PETRONAS Urania حجم فروش را به میزان قابل توجهی افزایش دهند». احمد الجندی، مدیر توسعه تجاری PLAL در خاورمیانه نیز گفت: «خاورمیانه بازاری نوظهور برای PLI بوده و توسعه روابط با توزیع کنندگان اصلی برای اطمینان از رسیدن روانکارهای با کیفیت ماه دست مشتریان بسیار حیاتی است. تخصص گروه Al Babbain سبب موفقیت مشترک در بازار داخلی کویت شده و بلندپروازی‌های منطقه‌ای ما را نیز تضمین می‌کند». پتروناس از مشارکت با Al Babbain برای تقویت جایگاه خود در کویت استفاده می‌کند و قصد دارد با مشارکت و گسترش شبکه توزیع کنندگان خود، عرضه محصولاتش برای مصرف کنندگان، کارگاه‌ها و مشاغل تدارکات، را توسعه دهد. علاوه بر این، PLI پیشنهادهای خرید روانکارهای صنعتی برای مشاغل فعال در زمینه سیمان، تولید برق، تولید خمیر کاغذ و فولاد و همچنین معدن را نیز افزایش می‌دهد.



سهیل سیاوشی

s.siyashi@autoworld.ir

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

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	شرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	گلف	

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی تمام سنتزی با عملکرد بالا-استارت نرم
 در دمای سرد موتور- کاهش بهینه مصرف روغن

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۲۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



ابعادی اندکی مواجه شده و بازو به بیش تر ستون C و فرم کماتی سقف استایل خاص و جذاب کوپه به خود گرفته است. تفاوت دیگر در طراحی این کراس کوپه فولکس واگن استفاده از خطوط تیز به منظور هیجان بیشتر و ایجاد چهره تهاجمی در این کراس اوور است. بر اساس آنچه کمپانی فولکس واگن منتشر کرده ID.5 با دو موتور الکتریکی قدرتمند که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب تعبیه شده است. عرضه خواهد شد. ID.5 حداکثر می تواند ۲۲۰ کیلووات (۲۹۵ اسب بخار) قدرت تولید کند.

کراس اوور اس بوی کامپکت تمام الکتریکی فولکس واگن با نام ID.4 در سال ۲۰۲۰ به جهان معرفی شد. این خودرو روی نسل جدید پلت فرم های فولکس واگن یعنی MEB شکل گرفته و ID.4 یکی از خودروهای موفق تمام الکتریکی بزرگ ترین خودروساز جهان در بازار ایالات متحده است. این کراس اوور کامپکت تمام الکتریکی توانست در بازار اروپا نیز جایگاه ویژه ای را به خود اختصاص دهد. کمپانی فولکس واگن روز گذشته از نسخه کوپه این کراس اوور با نام ID.5 رونمایی کرد و در حقیقت ID.5 نسبت به ID.4 با رشد

طراحی جسورانه کراس کوپه الکتریکی فولکس واگن!



نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۵۲۸

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۵۲۹

آیا تغییر ساعت های اجرای طرح ترافیک می تواند در کنترل و کاهش ترافیک پایتخت موثر باشد؟

۱- بله

۲- خیر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم معاینه فنی رایگان برای تاکسی های پایتخت تا چه میزان می تواند در روند کاهش آلودگی هوا موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۹ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی تا حدودی رأی داده بودند.



تلگرام

Telegram

حمایت از خودروهای الکتریکی

استفاده از انرژی تجدیدپذیر و جایگزینی آن با سوخت های فسیلی یکی از راه های مهم برای حفظ محیط زیست و جلوگیری از افزایش دمای هوای کره زمین به شمار می رود. بنابراین خودروهای الکتریکی بهترین گزینه برای صنعت حمل و نقل و خودروسازی محسوب می شوند. در همین راستا طی سه روز گذشته تیمی متشکل از طراحان و مهندسان خلاق کشورمان موفق به طراحی و تولید خودرویی بر مبنای رنو توتیزی شده اند و این مدل که ترکیبی از موتور سیکلت و خودرو است، به عنوان گزینه ای بسیار مناسب برای استفاده شهری شناخته می شود. گفتنی است با حمایت های لازم از سوی وزارت صنعت و معدن و نهادهای مربوطه می توان شاهد افزایش تولید این مدل خودروها و کاهش آلودگی ها در کلانشهرها بود. به این تفصیل در اینجا این سوال مطرح می شود که برای گسترش تولید این خودروها باید به چه نکاتی توجه داشت و آیا استقبال بازار از آن چشمگیر خواهد بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

کوادر یسایکل ایرانی (یوز) از نظر طراحی، ابعادی مشابه رنو توتیزی دارد و این مدل که تلفیقی از موتور سیکلت و خودرو است، یکی از کارآمدترین وسایل حمل و نقل برای استفاده شهری به شمار می رود و اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت و نهادهای مربوطه از چنین تولید کنندگانی حمایت کنند، می توان شاهد افزایش تولید این دسته از خودروها به جای مدل های چینی در بازار ایران بود.

شغلی

یوز نخستین کوادر یسایکل ایرانی است که با ظاهری مشابه رنو توتیزی می تواند در بازار موفق ظاهر شود و اگر چه قیمت این مدل نسبتا بالا به نظر می رسد، اما رنو توتیزی در بازار ترکیه در حال حاضر یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. در این راستا با حمایت های وزارت صنعت و معدن و دفتر معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری می توان شاهد محبوبیت این مدل در بازار بود.

رخیی

Message



۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای ما

خرابی بلبرینگ کلاچ

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۲ مدل ۹۷ دارم و حدود سه هفته است در زمان آزاد کردن پدال کلاچ و عدم استفاده از آن صدایی به گوش می رسد. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی اعلام کرد که علت این مشکل خرابی بلبرینگ کلاچ است. البته با تهیه این قطعه و نصب آن باز هم این صدا تولید می شد و کارشناس تشخیص داد که بلبرینگ خریداری شده کیفیت پایینی دارد و باید مجددا تعویض شود.

۹۰۲۲*۰۰۲۴



آیگو؛ سامورایی کوچولو دوست داشتنی!

کوچک ترین عضو کراس توپو تار و نمایی شد

از سال ۲۰۰۵ کمپانی توپوتا با آیگو وارد بازار خودروهای کوچک شهری سگمنت A شد و آیگو پلت فرم مشترکی با پژو ۱۰۷، پژو ۱۰۸ و سیتروئن C1 دارد. تا به امروز سه نسل از این مدل به جهان معرفی شده است. نسل دوم این خودرو با چهره تهاجمی تر و جذاب تر از نسل اول در می سال ۲۰۱۴ معرفی شد و تا اوایل سال جاری میلادی روی خط تولید حضور داشت و نسل سوم این خودرو نیز چندی پیش معرفی شد. روز گذشته کمپانی توپوتا از نسخه کراس این هاچ بک شهری با پسوند X رونمایی کرد.

آیگو یکی از پر فروش ترین محصولات توپوتا است و از سال ۲۰۰۵ تا می سال جاری میلادی یک میلیون و ۳۳۰ هزار و ۹۴۱ دستگاه از این هاچ بک شهری به فروش رسیده است. آیگو X نسبت به نسخه هاچ بک خود با اندکی تغییرات در رشد ابعادی مواجه شده و طول، عرض و ارتفاع این خودرو به ترتیب ۱۲۵، ۲۳۵ و ۳۵ میلی متر افزایش یافته است.

این خودرو روی پلت فرم GA-B توپوتا شکل گرفته است که با زبان جدید طراحی این خودروساز زیبا و جذاب به نظر می رسد. پروفیل خودرو با خطوط نرم مواجه شده که با حجم های روی بدنه و رنگ ۱۸ اینچی آلیاژی، کاراکتر اسپرتی دارد. چهره خودرو نیز شبیه به یک خرس کوچک است و حجم خاص روی کاپوت و چراغ های U شکل با LED به فرم U و عدسی سه گانه، چهره این خودرو را اسپرت و تهاجمی جلوه می دهد. اما در نمای عقب با طراحی زیبایی مواجه هستیم. چراغ های عمودی با LED های به شکل L و با فرم طراحی تخت، نمای زیبا و شیکی را به نمایش می گذارد.

همچنین رینگ ۱۸ اینچی با بدنه تناسب زیادی دارد تا جذابیت این هاچ بک شهری را دوچندان کند. در عین حال برای این که حس و حال خودرو کراس را به خوبی القا کند، از گارنیش یا قطعات تزئینی پلاستیکی روی بدنه آن استفاده شده است. همچنین دورنگ بودن بدنه جلوه خاص و اسپرتی به این خودرو می بخشد.

در کابین آیگو X صفحه نمایش ۹ اینچی لمسی با قابلیت اتصال به اندروید آتو و اپل کاربلی با کلاستر (مجموعه پشت امپر) کاملا دیجیتالی فضای مدنی را به این هاچ بک کوچک شهری کراس می بخشد. اما استفاده از رنگ نارنجی برای دور دسته دنده و دور صفحه نمایشگر لمسی، روکش مشکی رنگ صندلی ها و غربلیک



فرمان اسپرت با دسته دنده اسپرت حس اسپرت بودن خاصی را به کابین آیگو X می دهد. صندلی ها به صورت کامل باز طراحی شده که در نتیجه راحتی بالایی را برای سرنشینان به ارمغان می آورد. همچنین استفاده از پدال های شیفتر در پشت فرمان این خودرو سبب رانندگی اسپرت می شود.

در بخش فنی نیز کماکان شاهد همان موتور سه سیلندر یک لیتری هستیم. به عبارت دیگر پیشترانه آیگو X یک موتور سه سیلندر خطی تنفس طبیعی ۱۲ سوپاپ مزین شده به سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها تشکیل می دهد و این پیشترانه موسوم به 1KR-FE با سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها می تواند حداکثر ۷۵ اسب بخار قدرت و ۹۵ نیوتون متر گشتاور را با گیربکس S-CVT به چرخ های جلو برساند. این هاچ بک شهری کراس در ۱۴،۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

این خودرو در ۱۰۰ کیلومتر تنها ۳،۸ لیتر بنزین مصرف می کند و از مهم ترین آپشن های آیگو X می توان به کروک کنترل تطبیقی، سامانه پیشگیری از برخورد، سیستم کنترل فواصل، سیستم هشدار انحراف از مسیر و سامانه پایش نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خود کار و... اشاره کرد. آیگو X قرار است در بهار سال ۲۰۲۲ وارد بازار اروپا شود و پیش فروش این خودرو از هفته آینده آغاز می شود.

پیامک

SMS

کاهش آلودگی

چرا در برخی خودروها از پمپ هوا استفاده می شود و وظیفه این قطعه چیست؟

۰۹۳۳*۰۰۱۴۲۴

هوای تازه در زمان احتراق و پس از احتراق مهم ترین عامل در استای کاهش آلودگی و سلامت قطعات محسوب می شود و کاتالیز خودرو تا هنگام آماده شدن و رسیدن به دمای کاری برای کاهش آلاینده تولیدی از خودرو تقریباً پنج دقیقه زمان نیاز دارد که خودرو در این مدت زمان می تواند گازهای آلاینده زیادی را تولید کند. اغلب خودروسازان برای کاهش میزان این آلودگی از قطعه ای تحت عنوان پمپ هوا در موتور ها استفاده کردند و این پمپ وظیفه دارد زمانی که موتور سرد است هوای تازه را به داخل مانیفولد دود تزریق کند. در بدو روشن شدن خودرو به دلیل سرد بودن موتور، مخلوط سوخت و هوا احتراق غنی بوده و سبب ایجاد احتراق ناقص و افزایش هیدروکربن های نوسخته در موتور می شود. این عامل می تواند عمر مفید کاتالیزها را به سرعت کاهش دهد. به همین دلیل اگر گازهای آلاینده در معرض هوای تازه قرار گیرند به سرعت می سوزند و منجر به کاهش آلودگی و رسوب در کاتالیز می شوند.

سیستم هوشمند ایمنی

لطفا در مورد عملکرد سیستم عابر پیاده خودرو و لوو توضیح دهید.

علیزاده - کرج

کمپانی ولوو یکی از خودروسازان پیشیناز در عرصه ایمنی است و این کمپانی ابتدا برای افزایش ایمنی عابر پیاده در زمان تصادف، نخستین بار سیستم ایربگ عابر پیاده را طراحی و تعبیه کرد که از وارد شدن صدمه جدی به عابر هنگام برخورد خودرو با آن جلوگیری می کند. اما این کمپانی در سال های اخیر سیستم پیشرفته تری را با نام سیستم تشخیص عابران پیاده طراحی کرده است و این سیستم به عنوان یک سیستم کمکی راننده محسوب می شود. این تکنولوژی خطای احتمالی راننده را در زمان برخورد با عابر پیاده اصلاح کرده و از تصادف جلوگیری می کند و در عین حال دارای تعدادی سنسور رادار و یک دوربین برای تشخیص عابر پیاده، موتور سیکلت و دوچرخه است. در زمان حرکت، سنسورهای رادار سیگنال هایی ارسال می کنند که با تصاویر دریافت شده از دوربین به ECU ارسال می شود و در صورت تشخیص عابر پیاده، سیستم دو مرحله هشدار را فعال می کند. در واقع ابتدا به راننده هشدار صوتی داده، سپس با تابیدن نور قرمز رنگ روی شیشه جلو اخطار ایست می دهد. در صورت عدم توقف خودرو توسط راننده، ECU به طور اتوماتیک ترمزهای خودرو را فعال کرده و آن را متوقف می کند.

کلاچ اتوماتیک

لطفا در مورد عملکرد کلاچ اتوماتیک توضیح دهید.

فتوحی - قزوین

پس از طراحی و تولید کلاچ های اصطکاکی و هیدرولیکی که امروزه در اغلب خودروها به کار می روند، مهندسان خودرو برای افزایش رانندگی در مقابل کاهش مصرف سوخت، کلاچ اتوماتیک را برای خودروها طراحی کردند. کلاچ اتوماتیک هوشمند یک سیستم کاملا مکاترونیک است که عمل کلاچ گیری را به صورت هوشمندانه و بهینه به جای راننده خودرو انجام می دهد. عمل کلاچ گیری حین رانندگی پیچیدگی خاصی دارد و انجام بهینه آن تاثیر بسیار زیادی در کیفیت رانندگی دارد که این تاثیرات از خاموش کردن خودرو و وقفه در حرکت آن گرفته تا میزان مصرف سوخت و عمر نتهای ترمز، صفحه و دیسک کلاچ را شامل می شود. سیستم کلاچ اتوماتیک هوشمند با استفاده از کنترلر الکترونیک عمل کلاچ گیری را بر اساس دریافت مستقیم و دقیق سیگنال های مختلف در بهترین حالت ارائه می دهد و کلیه عیوب و اشکالات ناشی از اشتباه در کلاچ گیری را حذف می کند. در واقع این عمل به تسریع تعویض دنده ها کمک به سزایی می کند.



مهار حریق ضایعات لاستیک خودرو در کنار گذر شرق اصفهان

حریق ضایعات لاستیک خودرو در زمینی محصور در کنار گذر شرق اصفهان مهار شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز اصفهان سخنگوی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری گفت: «رانندگان عبوری کنار گذر شرق اصفهان این حریق

را که با دود شعله همراه بود، در ساعت ۱۰ و ۲۵ دقیقه دیروز به سامانه ۱۲۵ آتش نشانی اطلاع دادند. سرآتشبار فرهاد کاوه آهنگران افزود: «ماموران آتش نشانی از ایستگاه ۲۲ شهیرک شهید کشوری به محل اعزام و حریق را در کوتاه ترین زمان مهار کردند.»

چگونه از لاستیک در زمستان محافظت کنیم؟

افزایش طول عمر تایر در فصول سرد سال

گزارش

Report

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir



به صورت یکنواخت و پیوسته سرما را حس نکنند. فشار تایرها از دیگر موارد مهمی است که باید بررسی شود، به خصوص در فصول سرد سال که برودت هوا باعث کاهش فشار تایر از حد استاندارد می شود و البته این کاهش فشار هم عملکرد تایر را به طور محسوسی به خطر می اندازد و هم عمر آن را کاهش می دهد. یکی از راهکارهای افزایش طول عمر تایرها، تمیز کردن آن هاست. توصیه می شود تمیز کردن تایرها را جدی بگیرید و بعد از بازگشت به منزل تایرها را در پارکینگ بررسی کنید و مطمئن شوید لایه لای آجها سنگ و میخ و مانند آن وجود ندارد تا شما را به دردمس بیندازد. به هر حال در فصل سرد غالباً تایرها خیس یا تمیز نیستند به همین دلیل بر بررسی دائم تایرهای خودرو تاکید می شود. اگرچه سایش در حد معمول و با سرعت یکسان در کل تایرها طبیعی است اما سایدگی های غیر یکنواخت در جاده های لیز زمستان بسیار خطرناک هستند، ممکن است این سایدگی ها در نتیجه شرایط نامطلوب سیستم تعلیق یا تنظیم نبودن باد تایرها در یک سمت خودرو ایجاد شوند، بنابراین بررسی دائمی لاستیک می تواند یکی از عوامل موثر بر طول عمر تایرهای خودرو باشد.

به صورت تجربی همه می دانیم عمر تایر با گذشت زمان و قرار گرفتن در معرض سرما و گرما کاهش می یابد. بنابراین در چنین شرایطی توصیه می شود با آغاز سرما تایرها با تایرهای زمستانی جایگزین شوند. تایرهای زمستانی با جنس نرم که تاثیر تغییرات فرآیندی و دمای انتقال شیشه ای است، به همراه آج های زیرتر به برقراری اصطکاک کارآمدتر بر سطوح خشک، سرد، یخ زده و برفی خیابان ها کمک می کنند و در شرایط برودت دما نسبت به تایرهای چهار فصل عملکرد بهتری دارند. زیرا این تایرها ویژگی فصل زمستان هستند اما به دلیل نرم تر بودن عمر کمتری نسبت به تایرهای چهار فصل دارند ولی در مقابل امنیت بیشتری را در جاده های زمستانی برای شما به همراه خواهند داشت. البته ممکن است تهیه و نگهداری هر دو نوع تایر برای همه مقدور نباشد، بنابراین توصیه می شود حتماً پیش از شروع روزهای برفی و تجربه جاده های لیز آج تایرها را بررسی کنید. تایرهای فرسوده و کم آج تهدید جدی برای رانندگی در جاده های زمستانی هستند و می توانند موجب سر خوردن شوند. بهتر است خودرو متوقف شده در پارکینگ یا هر جای دیگر در دمایی معتدل تر از فضای باز باشد تا تایرها

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



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



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





ولیتیم-نیکل کوبات و منگنز استفاده کرده است. از سه ماده نامبرده شده در بخش کاند باتری استفاده می شود. در نتیجه استفاده از این سه ماده، برد حرکتی خودرو به علت چگالی بالای انرژی افزایش می یابد؛ اما بزرگ ترسین ضعف آن ایمنی کمتر و همین طور چرخه عمر کوتاه تر است. Nio با استفاده از سیستم های گرمایشی اجازه ورود سرما را به سلول های باتری نمی دهد. این کار با جدا کردن سلول ها از پوسته بیرونی باتری امکان پذیر شده است.

شرکت چینی Nio یک بسته باتری جدید 75kWh لیتیم-یون ساخته که عملکرد آن در شرایط هوای سرد کاهش نمی یابد. شرکت چینی Nio یک نرم افزار کاملا جدید طراحی کرده که از شرایط سلول های باتری بهراندازه تخمین دقیقی می دهد تا برد حرکتی خودرو را تشخیص دهد. با استفاده از فناوری باتری لیتیم-یون دوگانه امکان بهره مندی از ویژگی های هر کدام از این فناوری ها امکان پذیر است. شرکت Nio برای ساخت این باتری به طور هم زمان از لیتیم-فسفات آهن



نوآوری شرکت چینی Nio در ساخت باتری های مقاوم به سرما

باتری خودروهای سنگین برقی چگونه شارژ می شود؟

جاده های برقی؛ راه حلی برای کربن زدایی صنعت حمل و نقل

به مسافت هایی که این خودروها طی می کنند، باید یک باتری با ظرفیت بالا برای پوشش مسافت به خودروهای سنگین اضافه شود. افزودن باتری های سنگین تر به خودروهایی که می توانند تا ۴۴ تن وزن داشته باشند، کارایی خودرو را کاهش می دهد. بنابراین وسایل نقلیه بزرگ تر به راهی برای شارژ باتری های خود در حال حرکت نیاز دارند. ویل مادن، مدیر تحقیقات Miralis (یکی از شرکت های درگیر در این پروژه) می گوید: «این پروژه می تواند تغییر دهنده معادله در مسابقه کربن زدایی در حمل و نقل بریتانیا باشد و شرکت های لجستیک می دانند که باید برای تغییر خودروهایشان به مدل های برقی برنامه ریزی دقیقی داشته باشند. اما گزینیه های قابل قبولی در این بخش برای آن ها وجود ندارد. این مساله به خودی خود به سختی یافتن راه حلی که انتشار گازهای گلخانه ای را در صنعت کاهش دهد، می افزاید.» این پروژه به مدت ۹ ماه اجرا خواهد شد و انتظار می رود گزارش آن در بهار سال ۲۰۲۲ ارائه شود.

کربن زدایی صنعت لجستیک به شمار می رود. این فناوری توسط یک شرکت نرم افزاری متتمرکز بر حمل و نقل با همکاری شرکت تحقیق و توسعه هوندا در اروپا، شرکت های Galliford Try و TRL در قالب پروژه های بر خوردار از بودجه وزارت حمل و نقل در انگلستان پی ریزی شده است. Electro Road یا جاده برقی بر تحقیقات پیشرفته که توسط هوندا و این انجام شده تمرکز دارد و این شرکت فناوری رسانی را توسعه داده که وسایل نقلیه کوچک تر را به طور موثر شارژ می کند. این پروژه نشان می دهد که چگونه می توان این فناوری را در HGV ها اعمال و آن را به بهترین نحو در بزرگراه های اصلی بریتانیا مستقر کرد. با توجه به برنامه های دولت در خصوص ممنوعیت فروش خودروهای سنگین با سوخت فسیلی تا سال ۲۰۴۰، پروژه جاده برقی یک امکان سنجی دقیق رادر سیستم جاده ها ارائه می دهد و این امکان را فراهم می کند که خودروها حین سفر شارژ شوند. برقی کردن خودروهای سنگین با چالش های بسیاری مواجه بوده است و با توجه

گرم شدن زمین سبب شده است هربران کشورهای مختلف به منظور کاهش ۱.۵ درجهای دمای هوای زمین طی سال های آینده و به صفر رساندن انتشار دی اکسید کربن و سبز شدن صنایع، برنامه ریزی گسترده ای داشته باشند. تولید خودروهای برقی و ایجاد ایستگاه های شارژ باتری های تجدیدپذیر و همچنین بهره گیری از انرژی های پاک برای تامین انرژی صنایع مختلف از جمله این اقدامات است. خودروهای برقی برای شارژ شدن به برق نیاز دارند و تامین این برق بسیار اهمیت دارد و کشورها نمی خواهند این برق از طریق سوخت های فسیلی و زغال سنگ و... تامین شود. حالا در بریتانیا پروژه های با عنوان جاده برقی تعریف شده و به این ترتیب بزرگراه هایی قابل شارژ برای کامیون های با عنوان جاده برقی تعریف شده و به این ترتیب بزرگراه هایی قابل اعلام شده که به منظور توسعه بخش هایی از بزرگراه ها در بریتانیا برای شارژ HGV های برقی حین سفر بودجه مناسبی در نظر گرفته شده است و این مساله راه حل مناسبی برای



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	صبا باتری (ایران)
	۱۷,۳۰۰	۱۰,۵۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	VARIAN, ARMO, SABASCO, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری سایننا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	آذر باتری (ایران)
	۱۷,۲۰۰	۱۰,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشند	آذر باتری با برندهای ویکور، آذر، سولفیان، تئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری سایننا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر و ساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	نیروگستران خراسان (ایران)
	۱۸,۷۰۰	۱۱,۹۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشند	نیروگستران خراسان با برندهای VOLTA, CENE, SHARK, خراسان TURBO و SILVER عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری سایننا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر و ساندرو باتری خانواده دنا	

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

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	با تحویل باتری فرسوده هر آمپری (تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۲۰,۰۰۰	۱۳,۲۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزنی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	سپاهان باتری با برندهای بار کس، پاورلیکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، پاوربیتال، اوراتوس، نیوولکس و یاشا، و با پوشش آمپرژ ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پراید باتری خانواده تیبیا باتری سایننا باتری کوئیک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر و ساندرو باتری خانواده دنا	



Autoworld.ir

شنبه ۱۵ آبان ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۲۹

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 ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳-۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۴ آصفهان ۲۵ شیراز ۲۶ مشهد ۲۵ تبریز ۱۹ ارومیه ۲۰ رشت ۲۰ گرگان ۲۴ ساری ۲۳ شهرکرد ۲۲ اهواز ۳۶ یزد ۲۸ کرمان ۲۶ بندرعباس ۳۳ زاهدان ۲۶

بیلبورد
Billboard

DON'T TURN YOUR ROAD TRIP INTO A NIGHTMARE.

Toyota Care

Drive fearless. Service contract package, from AED 1,528*.

fearless. ct package, m AED 1,528*.

جلوگیری از کابوس

این آگهی را کمپانی اوگیلوی در امارات برای تویوتا طراحی کرده و در آن به اهمیت دریافت خدمات ویژه پس از فروش تاکید شده است که می تواند جلو تبدیل شدن سفر جاده‌ای به یک کابوس تمام عیار را بگیرد.

حرف آخر
The Last Word

نهاد
علی بیگ زاده
روزنامه‌نگار

جعبه‌دنده دستی قدیمی شده است!

برای رانندگی در ترافیک مکرر باید ترمز بگیرد و هم‌زمان پای خود را روی کلاچ نیز بگذارد؛ اما وقتی جعبه‌دنده خودرو شما اتوماتیک باشد، این درگیری کمتر خواهد بود و به تعویض دنده و ترمز مداوم نیازی ندارد. اگرچه رانندگی با خودروهای جعبه‌دنده اتومات راحت‌تر از خودروهای دنده‌دستی است، در عین حال رانندگان حرفه‌ای و ماهر هیچ‌گاه لذت رانندگی با خودرو دنده‌ای را با سیستم‌های اتوماتیک عوض نمی‌کنند. اما در این میانه تکلیف عده زیادی از مردم که خودرو برای آن‌ها جنبه تفریحی ندارد چیست؟ در پاسخ باید گفت اغلب خودروهای امروزی به جعبه‌دنده‌های اتوماتیک مجهز شده‌اند تا رانندگی را آسان‌تر کنند؛ این در حالی است که بسیاری از خودروسازان ایرانی همچنان بر تولید سنتی خود اصرار دارند و نمی‌خواهند متقبل هزینه این تغییر شوند. همان‌طور که پیش‌تر مطرح شد رانندگی با خودروهای اتوماتیک به دلیل حذف دغدغه تعیین دنده راحت‌تر از خودروهای غیر اتومات است. در عین حال این تغییر ضروری به نظر می‌رسد. چرا که از دحام تردد خودروها در خیابان‌های کلان‌شهرها و ترافیک‌هایی که جان شهرنشینان را به لب‌یشان رسانده است، بر این امر تاکید می‌کند. در واقع رانندگی با خودروهای مجهز به گیربکس دستی مستلزم تمرکز مداوم و حرکت مکرر پدال گاز، ترمز و کلاچ است و این در حالی است که پدال کلاچ در خودروهای اتومات حذف می‌شود و به تناسب درگیری پدال گاز کم‌تر است. در نهایت باید در نظر داشت که رانندگی با خودروهای اتوماتیک در مقایسه با مدل‌های مجهز به جعبه‌دنده دستی علاوه بر کمک به سلامت زانو، احساس خستگی ناشی از رانندگی را نیز تا حد زیادی کاهش می‌دهد و ای بسا خطراتی که در پی خستگی راننده، جان وی و دیگر سرنشینان خودرو را تهدید می‌کند، به حداقل برسد.

خودرو در رسانه

یکی از مشهورترین خودروهایی که در سریال‌های تلویزیونی حضور داشته K.I.T.T یک پونتیاک ترنس‌ام با هوش مصنوعی است که در سریال نایت‌رایدر خودرو قهرمان اصلی بود. این سریال پرطرفدار که بین سال‌های ۱۹۸۲ تا ۱۹۸۶ از شبکه NBC پخش می‌شد، عملاً دستاره داشت: دیوید هاسلهوف و پونتیاک ترنس‌ام. این ماشین خارق‌العاده علاوه بر خودران بودن و داشتن سرعت بالای می توانست صحبت کند و در میان کودکان و نوجوانان بسیار پرطرفدار بود. در دهه ۱۹۸۰ تصویر این خودرو روی پوسترها، تی‌شرت‌ها و کیف‌های مدرسه زیادی منتشر شد و البته نسخه اسباب‌بازی آن پر فروش‌ترین اسباب‌بازی آن سال‌ها به‌شمار می‌رفت. با این‌که این روزها دیوید هاسلهوف کمی پیر تر شده، اما این خودرو هنوز جذاب و زیبا به نظر می‌رسد.

K.I.T.T

گروه صنعتی نیروگستران خراسان
NIRUGOSTARAN INDUSTRIAL GROUP

RIIA
LIFT SYSTEMS
6982148995

RIIA
ISO 9001

شماره تماس: +985132626609-10
+989022626513
@NIRUGOSTARAN
WWW.NGKH.IR

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

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

www.isaco.ir