

انجمن مدیریت کیفیت برای تحول کیفی در زنجیره تامین برنامه داد **طرح استقلال قطعه سازان؛ پیش روی وزارت صنعت و خودرو سازان**

تحقق اهداف کیفی صنعت خودرو در گرو تحول کیفیت در بخش قطعات است و تا زمانی که قطعه سازی به عنوان یک صنعت وابسته و دنباله رو خودروسازان شناخته می شود، این...
۳۰۲ صفحات ۴۱

عضو هیات مدیره و قائم مقام مدیر عامل شرکت ایران لنت در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
فرآیند تامین مواد اولیه لنت تا ۸ ماه زمان می برد
فرآیند طولانی مدت ثبت سفارش کالا، تامین ارز و خرید مواد اولیه خارجی تا هشت ماه...
۱۲ صفحه ۴۱

نسخه جدید محبوب ترین محصول مدیران خودرو توسط «دنیای خودرو» تست و بررسی شد
تیگو ۷ پرو؛ پرچمدار پیشین در شمالی نوین
شارژر و ایرلس تلفن همراه و در برقی صندوق عقب از جمله آپشن های جدیدی هستند که...
۸ صفحه ۴۱

وضعیت حمل و نقل مسافران بین شهری ناوگان مسافری در جاده بی توجهی و فرسودگی
از ورود نخستین اتوبوس به ایران بیش از ۱۱۰ سال می گذرد. این وسیله نقلیه جادار که ابتدا چندان جدی...
۱۵ صفحه ۴۱

به سفارش «شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی»
«ایران خودرو» برای تولید ۴۵ هزار تاکسی و وانت دوگانه سوز قرارداد بست



استراتژی موفق رقابت داخلی واردات خودرو در سال جاری محال است
پژو 308SW؛ استیشن هیبرید و لوکس خانوادگی
«آرامکو» بابرند جدید «اریزون» رسماً وارد بازار روانکارها شد
تحقیقات دانشگاه «میلان» و تایر سازی «پیرلی» در باره واقعیت مجازی

استارت Start
علی منصوری
عضو شورای سردبیری
اما و اگر های بازار خودرو های الکتریکی
تا پیش از پاندمی کرونا چند سالی بود که خودرو سازان در واکنش به تصویب استانداردهای سختگیرانه اقدامات جدی در زمینه تغییر رویه تولید...
۲ صفحه ۴۱

تیترهای امروز Titles
نماگر اصلی بازار سهام با افت روبه رو شد
بورس بار دیگر عقب نشینی کرد
۵ صفحه ۴۱
هاجک محبوب ایران خودرو ۲۰ ساله شد
۷ صفحه ۴۱
تیونینگ خودرو به چه قیمتی؟!
۱۲ صفحه ۴۱
تنظیم ساعت سنگین سازان اروپایی به وقت پاکستان!
ناوگان قاره سبز تا سال ۲۰۴۰ پاک می شود
۹ صفحه ۴۱
وقتی که بازار خودرو هند از آلمان پیشی می گیرد!
فاصله تا وضع نرمال
۶ صفحه ۴۱

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای بزرگراه آفریقا، ساختمان ۵، پلاک ۸، واحد ۶
کدپستی: ۱۵۱۴۹۴۷۴۳۱ | تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۰۰۷۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۷۹۳۸۲۰

Asia Lent | **PREMIUM LOW-METALLIC BRAKE SHOES** | **ASIA LENT**

بزودی با محصولات جدید

ایرانول
شرکت نفت ایرانول
ایرانول انتخاب اول کیفیت برتر



www.iranol.ir
iranolco



این بیش‌ترانه مقدار کمی روغن است که در حین کار کردن می‌سوزد بنابراین بسیار پاک‌تر از نمونه‌های بنزینی است. مناسبانه لکسوس به‌قدرت تولیدی این بیش‌ترانه اشاره نکرده است. در همین حال، بیرون خودرو نیز به‌گونه‌ای طراحی شده که نمای محصولات لکسوس را منعکس کند. رنگ پرزنی تیره که به‌طور خاص برای این پروژه ساخته شده و جلوه‌بخش دوکی شکل از ویژگی‌های ظاهری این خودرو هستند. علاوه بر این، ROV از الزامات رانندگی‌های آفرودی مثل فضای نوسان زیاد تعلیق و محافظ قسمت‌های مهم خودرو نیز بهره می‌برد. ROV فعلاً فقط یک طرح آزمایشی و نمایشی بوده و لکسوس حرفی از تولید آن نزده است.

لکسوس در مراسم رونمایی از نسل جدید شاسی بلند LX پیش‌نمایشی از یک خودرو آفرودی تفریحی هیدروژنی ارائه کرد و حالا اطلاعات بیشتری در مورد آن منتشر شده است. این خودرو که ROV (مخفف خودروی تفریحی خارج از بزرگراه نام دارد)، یک سایدبای ساید است (به خودروهای آفرودی دوفره این چنینی سایدبای ساید گفته می‌شود) و از بیش‌ترانه درون‌سوز هیدروژنی استفاده می‌کند. به گفته لکسوس، ROV به یک بیش‌ترانه یک‌لیتری یا صدایی دوست‌داشتنی مجهز است که شباهت چندانی به بیش‌ترانه ۱.۳ لیتری هیدروژنی که ابتدا در یک کروالی مسابقه‌ای و سپس در GR یاریس پروتو تایپ نصب شد، ندارد. به گفته لکسوس، تنها آلاینده‌ی



معرفی لوکس‌ترین ATV جهان

انجمن مدیریت کیفیت برای تحول کیفی در زنجیره تامین برنامه داد طرح استقلال قطعه‌سازان؛ پیش‌روی وزارت صنعت و خودروسازان

کلیه حلقه‌های اصلی زنجیره ارزش صنعت خودرو را پوشش می‌دهد. ارتقای مدیریت کیفیت با رویکردنقص صفر و توسعه آن در محورهای کارایی و اثربخشی انجام می‌شود. این طرح روی برآورده کردن نیازهای تمامی ذی‌نفعان این صنعت متمرکز است. اعضای هیات‌مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران پاسخگوی پرسش‌های روزنامه «دنیای خودرو» در این خصوص بوده‌اند.

و کار گروه‌هایی از وزارت صمت، خودروسازان و قطعه‌سازان در حال تهیه و تدوین بود، سرانجام از سوی این انجمن نهایی و معرفی شد. براساس این طرح، کیفیت در حوزه خودرو باید از طریق افزایش سطح کیفی قطعه‌سازان انجام شود. بدین ترتیب، با پایش وضعیت تامین کنندگان قطعات خودرو، مشکلات حوزه کیفی تامین کنندگان بررسی و نسبت به رفع و ارتقای جایگاه کیفی آن‌ها اقدام می‌شود. این طرح



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir
«طرح تحول کیفیت در زنجیره تامین صنعت خودرو» که توسط انجمن مدیریت کیفیت ایران و با مشارکت نمایندگانی

ارتقای کیفیت صنعت خودرو با تمرکز بر شرکت‌های قطعه‌ساز

فرزین انتصاریان، رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران

خودروسازی‌ها به شمار می‌رود، باید صنعت قطعه را جدا از صنعت خودرو بداند و برای آن هویت و شخصیت مستقل تعریف کند. تازمانی که قطعه‌سازی هویت مستقل و مشخصی نداشته باشد، دنباله‌رو صنعت خودرو و وابسته به آن خواهد بود. شرکت‌های خودروسازی هم که از نظر مدیریت کیفیت، دارای هویت مشخصی نیستند و در اجرای تعهدات کمی

زنجیره تامین و ارتقای مدیریت کیفیت قطعه‌سازان کرده است. مطمئن هستیم این طرح در صورت اجرا، ضمن توسعه و ارتقای همه‌جانبه قطعه‌سازی، ابزاری مهم و پشتیبان برای توسعه کیفیت صنعت خودرو نیز خواهد بود.

برای ارتقای صنعت خودرو، پیشنهاد می‌کنم در گام نخست، قطعه‌سازی به‌عنوان یک صنعت مستقل شناخته شود. وزارت صمت که هم‌اکنون به‌نوعی مالک و سیاست‌گذار

انجمن مدیریت کیفیت ایران با توجه به سوابق و تجربیات خود در حوزه خودروسازی، بر تحول در صنعت خودرو و توسعه کیفیت در زنجیره تامین آن تمرکز کرده است و به‌منظور کمک به سیاست‌گذاری در سطح کلان کشور و همچنین توسعه کیفیت صنعت خودرو و هدایت آن در یک مسیر منطقی، اقدام به تهیه طرح تحول صنعت خودرو و به‌عنوان اولیوس گام، اقدام به تدوین طرح ارتقای کیفیت

اما و اگرهای بازار خودروهای الکتریکی

تا پیش از پاندمی کرونا چند سالی بود که خودروسازان در واکنش به تصویب استانداردهای سختگیرانه، اقدامات جدی در زمینه تغییر رویه تولید خودرو را آغاز کرده بودند و واضح بود الکتریکی‌سازی یکی از اصلی‌ترین مسیرهای آینده خودروسازی خواهد بود. در نتیجه تمام تلاش‌های صنعتگران برای ارائه خودروهای پاک، مشخص شد خودروهای الکتریکی از شانس بیشتری برای تصرف بازار خودرو جهانی برخوردارند. از سوی دیگر حمایت دولت‌ها از خودروهای پاک و ارائه مشوق‌های مالی مختلف که یکی از نمونه‌های اخیر آن را در قالب بسته‌های حمایتی دولت‌های اروپایی برای رونق بازار خودرو پس از

بحران کرونا شاهد بودیم، یقیناً به تحول بازار و روی آوردن مشتریان به خودروهای برقی دامن خواهد زد. در یک سال گذشته بسیاری از خودروسازان تاریخ‌های مشخصی را برای الکتریکی شدن کامل محصولات خود اعلام کرده‌اند. اما آیا واقعا الکتریکی‌ها مناسب‌ترین جایگزین هستند و آن‌طور که ادعا می‌شود، در کاهش آلاینده‌های موجود در هوا موثر هستند؟ براساس تحقیقات صورت گرفته می‌دانیم بالا رفتن تقاضا برای خودروهای الکتریکی شرکت برق هر کشور را تا دهه آینده مجبور به سرمایه‌گذاری‌های کلان برای تامین برق مورد نیاز آن‌ها خواهد کرد. یکی از پرسش‌هایی که توسط منتقدان خودروهای الکتریکی مطرح می‌شود این مساله است که تولید برق عمدتاً از طریق سوخت‌های فسیلی صورت می‌گیرد، بنابراین این خودروها به مصرف بیشتر سوخت‌های کثیف دامن می‌زند. حتی اگر تصور کنیم کشورها به راه‌های جایگزینی برای تولید برق روی بیاورند که به سوخت‌های فسیلی متکی نباشد، افزایش تولید به انجام سرمایه‌گذاری‌های بسیار کلانی احتیاج خواهد داشت. شاید کشورها نسبتاً کم‌جمعیت و ثروتمند بتوانند از پس هزینه‌های مربوط به تامین انرژی الکتریکی برآیند اما یقیناً کشورها پر جمعیت و نسبتاً فقیری که اولویت‌های دیگری در سرمایه‌گذاری خود دارند، نمی‌توانند به‌راحتی چنین سرمایه‌گذاری‌هایی را انجام دهند. بسیاری از کشورها با مشکلات جدی برای تولید برق روبه‌رو و در سال‌ها دوره‌هایی طولانی قطع برق هستند؛ این مساله می‌تواند به‌نوبه جذابیت خودروهای برقی در این بازارها منجر شود. یکی از سناریوهای قابل پیش‌بینی این است که خودروسازان بزرگ در کنار توسعه محصولات الکتریکی برای کشورهای پیشرفته‌تر در کشورهای که استانداردهای سختگیرانه‌ای در آن رعایت نمی‌شود، به تولید خودروهای سوخت فسیلی ادامه دهند و تقاضای کشورهای فقیرتر را برای این خودروها تامین کنند. یکی دیگر از سناریوها این است که در سال‌های آتی فناوری‌های دیگری که به لحاظ عملی منطقی‌تر به نظر می‌رسند (مانند فناوری خودروهای پیل سوختی) طرفداران بیشتری پیدا کند و خودروسازان به استفاده از آن‌ها روی بیاورند. این احتمال نیز وجود دارد که در نهایت شاهد ترکیبی از این دو سناریو باشیم. هر چه باشد می‌توانیم مطمئن باشیم رسیدن به یک گزین نهایی در سطح جهانی دهه‌ها طول خواهد کشید.



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

PRO TEC

by bluechem GROUP

premium

DCT+ DSG+
CVT+
ATF6 ATF3
FULLY - SYNTHETIC

...because it works!

021 79406

0902 432 2671

روغن گیربکس پرو-تک آلمان

sales@aryachemi.ir

www.aryachemi.com



باز شدن کاپوت؛ عامل فراخوان شاسی بلندهای هوندا



کاپوت و درزگیر لاستیکی جلوگیری کند. این موضوع سبب عبور جریان هوای بیشتری می‌شود و می‌تواند از تعاشات بین سطوح را افزایش دهد. البته تعمیر آن بسیار ساده است. هوندا کاپوت را با بررسی و علامت آسیب را بررسی می‌کند. در صورت وجود آسیب، تعمیر یا تعویض می‌شود. علاوه بر این، در صورت مشاهده آسیب در کاپوت در خارج از ناحیه مهاجم، کاپوت نیز تعویض خواهد شد. برای دارندگان ریجلاین، پاسپورت و پالوت در ایالات متحده، هوندا یک برنامه اعلان از طریق پست را در اواسط ژانویه ۲۰۲۲ آغاز خواهد کرد.

شاید هیچ چیز هنگام رانندگی به اندازه باز شدن ناگهانی کاپوت با سرعت ترسناک به نظر نرسد. این یک سناریوی بالقوه است که هوندا را وادار به فراخوان نزدیک به ۷۲۵ هزار خودرو در ایالات متحده کرد. اگرچه این خودرو ساز تاکید می‌کند تصادف یا جراحی مر تبطنی به این دلیل گزارش نشده است. این مشکل در برخی مدل‌های ریجلاین، پاسپورت و پالوت دیده شده که البته در برخی موارد به سال ۲۰۱۶ نیز بازمی‌گردد. مشکل به مربوط به سخت‌افزار نیست. هوندا می‌گوید شکاف بین کاپوت بسته و جلونینجره در این مدل‌ها ممکن است کمی زیاد باشد و از تماس کامل بین

اجازه ارفاقی برای استفاده از قطعات معیوب؛ مشکل اصلی

فرشید شکر خدایی، نایب رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران



محصولات پژو در ایران خودرو و همچنین در سایپا اجازه ارفاقی وجود داشته و دارد. آن چه به صنعت خودرو ما آسیب وارد می‌کند، همین اجازه ارفاقی است. یعنی برای این که تیراژ پایین نیاید، شرکت‌ها به قطعات خراب یا نیمه خراب اجازه استفاده می‌دهند.

این روند باعث نارضایتی مردم هنگام استفاده می‌شود. در محصول تسدر (ال ۹۰) چون رنو به هیچ وجه این اجازه را به شرکت‌ها برای استفاده از قطعات خراب نمی‌داد، مردم بیش از ۷۶ درصد از این محصول رضایت داشتند. این امر نشان می‌دهد؛ صنعت خودرو ایران می‌تواند محصولی را تولید کند که ۷۶ درصد رضایت مشتریان را جلب کند. زیرا در مورد تسدر ۹۰ نارضایتی مردم دیده نمی‌شود. بنابراین مکانیزم کار را بلد هستیم و قطعه‌ساز هم می‌تواند محصول با کیفیت تولید کند، کاری که در انجمن انجام شده، تشکیل یک شبکه دانشی متشکل از ۴۰۰ نفر است. بر این اساس، یک اسکن سریع در هفت حوزه انجام می‌دهیم و سطح بلوغ سازمان و این که در کدام گرید قرار دارد، مشخص می‌شود. بدین ترتیب، یک گزارش ۱۵۰ صفحه‌ای در ۷ حوزه از جمله منابع انسانی، فرآیند تولید، انبارها و... به شرکت قطعه‌ساز داده می‌شود. اگر شرکت علاقه‌مند باشد گرید خود را افزایش دهد، می‌تواند در خواست بعدی را مطرح کند. این بار ارزیابی عمیقی از عملکرد پنج ساله شرکت انجام می‌شود. ضمن این که آمار قطعات تولیدی شرکت و بحث خرابی آن‌ها از شرکت‌هایی مانند سازه گستر و ساپکو دریافت می‌شود. در نهایت یک طرح تحول کیفی در قالب سه تا پنج سال ارائه می‌شود.

برای تهیه این طرح، تمام اقداماتی را که در جهان برای ارتقای کیفیت انجام شده است، بررسی کردیم. نسخه تهیه شده، نسخه بومی کشور است و به رغم تحریم‌ها از طرف ما به عنوان متخصصان کیفیت در فضای کسب و کار ایران، امکان اجرایی شدن دارد. این طرح به صورت پایلوت در چند شرکت از جمله شرکت آسیانلت اجرایی خواهد شد تا به صورت عملی نیز نتایج آن منتشر شود.

اجزای تشکیل دهنده این طرح بارها در صنعت خودرو کشور اجرا شده، اما چیزی که این طرح تحول کیفیت را متمایز می‌کند، یکپارچگی این طرح و تغییر نگرش آن است. در صنعت خودرو یک انحصار طبیعی درازمدت ایجاد شده و تمرکز بر افزایش کمیت جوابگو نیست.

از این رو؛ صنعت خودرو نیز باید این فرصت را غنیمت بشمرد و در زمینه کیفیت هم کار ویژه‌ای انجام دهد. بیشترین شکایت‌های مشتریان، بعد از تحویل خودرو است. آمار نشان می‌دهد ۷۵ درصد نارضایتی مردم بعد از خرید و خدمات پس از فروش است.

یعنی اولین باری که خودرو خراب می‌شود. این امر به دلیل مشکل کیفیت قطعات خودرو است و به نام خدمات پس از فروش ثبت می‌شود. بررسی تولید محصولات مختلف در ایران نشان می‌دهد در تولید محصولات رنو، بر خلاف تولید پژو چیزی به نام اجازه ارفاقی وجود نداشته است.

یعنی قطعه خراب به هیچ عنوان در خط تولید جایی نداشت. حتی اگر خط تولید می‌خواهید، امکان استفاده از قطعات نامرغوب وجود نداشت. این در حالی است که برای تولید

پیشرفت صنعت قطعه با اجرای طرح تحول کیفیت

نسرین وفايي، عضو هیات مدیره انجمن مدیریت کیفیت ایران



طراحی کرده‌ایم تا نقطه‌ای را که در داخل سازمان‌ها ایراد دارند، شناسایی و برطرف کنیم. در بیرون سازمان هم یک سری قوانین، مقررات و استانداردها وجود دارد. همچنین میزان نظارت‌هایی که بر صنعت خودرو و قطعه وجود دارد، به حدی زیاد است که دست‌وپاگیر شده، انجمن مدیریت کیفیت ایران به عنوان نهاد شخص ثالث که هیچ منافع در صنعت خودرو ندارد، در نظر دارد برای بهبود و اصلاح قوانین و مقررات و نظارت‌ها، یک سری کار گروه‌های تخصصی با حضور وزارت صمت و نمایندگان از گان‌ها داشته باشد. با توجه به این که شرکت‌های قطعه‌ساز مادر سطوح متفاوتی هستند، این طرح ممکن است برای هر قطعه‌ساز بین سه تا پنج سال زمان ببرد. چرا که هر شرکت قطعه‌ساز دارای بلوغ سازمانی مختلفی است. در نتیجه شاید در یک شرکت به زمان کمتری برای اجرای طرح تحول و در شرکت دیگر زمان بیشتری نیاز باشد.

طرح تحول کیفیت در صنعت خودرو نتیجه یک کار و فکر گروهی است. این کار ماحصل یک سری دیدگاه‌هایی است که صرفاً داخل انجمن شکل نگرفته، بلکه بدین منظور کار گروه‌های مختلفی در شرکت‌های خودرو سازی و قطعه‌سازی شکل گرفته‌اند. تا امروز، طرح‌های بسیاری از سوی خودرو ساز، قطعه‌ساز و وزارت صمت منتشر شده است. هدف این طرح‌ها بهبود صنعت خودرو و رضایت مشتریان بوده، این طرح تحول نتیجه همکاری با کارشناسان و مدیران صنعت خودرو است. در جلساتی که برگزار شد، نظرات شرکت‌هایی مانند ایران خودرو، سایپا، بهمن و همچنین شرکت‌های قطعه‌سازی را دریافت کردیم. تمایز این طرح با سایر طرح‌ها به دیدگاه کلان آن باز می‌گردد. معتقدیم سسازمان‌ها در دو مساله ایراد دارند؛ یک مورد داخل سازمان است و مورد دیگر بحث فضای کلانی است که با آن درگیر هستند. داخل سازمان‌ها باید تغییرات داشته باشیم. در این طرح مسیری را

رفع یا مدیریت مشکلات تحریم، نوسانات نرخ ارز، گرانی و... مشغول فعالیت هستند، انجمن مدیریت کیفیت ایران نیز با توجه به تجربیات گسترده در ۲۵ سال گذشته در حوزه خودرو سازی و عطف به درخواست شکل‌های تخصصی حوزه قطعات و خودرو سازی و لزوم تاکید بر ارتقای کیفیت تولیدات داخلی، پروژه ارتقای سیستم مدیریت کیفیت در صنعت خودرو را متمرکز بر شرکت‌های قطعه‌ساز و با هدف بهبود زیر ساخت‌های موثر بر کیفیت مبتنی بر برنامه راهبردی توسعه و ارتقای کیفیت صنعت قطعه‌سازی خودرو در دستور کار قرار داد. این انجمن با انجام تحقیقات گسترده در سطوح ملی و بین‌المللی و تجربیات عمیق خود در زمینه توسعه مدیریت کیفیت و استاندارد سازی، «مدل راهبردی و برنامه‌های اساسی توسعه و ارتقای کیفیت قطعه‌سازی خودرو» را طراحی کرده است و آمادگی دارد در اسرع وقت این برنامه‌ها را با همکاری مسئولان و ذینفعان صنعت خودرو ایران اجرایی کند.

تولید نیز تحت فشار قرار دارند، الزاماً باید متمرکز بر حل مشکلات عدیده خود باشند و نمی‌توانند بدون حمایت جدی و سیاست‌گذاری از بالا، برنامه‌ریزی عمیق برای توسعه یکپارچه صنعت خودرو و قطعه‌سازی کرده و در توسعه کیفیت اثربخشی زیادی داشته باشند.

بنابراین با در نظر گرفتن ارزش اقتصادی و ظرفیت بالای اشتغال زایی، تمرکز بر قطعه‌سازی نسبت به خودرو سازی اولویت دارد. قطعه‌سازی ایران دارای ظرفیت‌هایی است که می‌تواند با برنامه‌ریزی برای توسعه مدیریت کیفیت در سطح استاندارد ده‌های سازندگان بزرگ خارجی، برای آن هویت قابل قبول مستقلی ایجاد کرد.

در این صورت علاوه بر توسعه صنعت خودرو ملی، شاهد استقبال خودرو سازان بزرگ خارجی برای سرمایه‌گذاری و حضور در صنعت خودرو ایران نیز خواهیم بود. از آن جا که معتقدیم متخصصان مرتبط برای شناسایی راه‌حل‌هایی برای

کرمان باتری
وابسته به گروه صنعتی کرمان خودرو

کرمان باتری تولید کننده انواع باتری خودرو با تکنولوژی روز دنیا

جهت درخواست نمایندگی در شهر و استان خود با ما تماس بگیرید

021-44988930
www.kermanbattery.com
kermanbattery

کارخانه: کرمان، شهرک صنعتی کرمان ۲ (خضرا)، بلوار یاسمن، یاسمن ۳، کرمان باتری ارگ.

لنت پارس
PARS LENT

پارس

لنت ترمز را فقط با نام می‌شناسیم

www.PARSLENT.com



سرما به‌گذاری کرد که این بار سه کمپانی تولید خودروهای برقی با به میان گذاشتند. اما جالب آنکه این سه کمپانی با توجه به عمر کمتر از یک‌دهه مدعی رقابت با تسلا در تولید خودروهای برقی هستند. در این میان ادیسون موتورز به‌عنوان یکی از شرکت‌های مطرح در تولید خودروهای برقی حمل‌ونقل عمومی همچون اتوبوس و مینی‌بوس فعالیت دارد، وعده داده است به‌زودی خودروی برقی خود را معرفی خواهد کرد. دو کمپانی دیگر نیز هر کدام خودروهای برقی و موتورسیکلت‌های برقی خاصی را برای ارائه به بازار در حال تولید دارند.

سه برند مطرح تولید خودروهای برقی از شرق دور تا آمریکا به‌دنبال سرما به‌گذاری در سانگ‌یانگ‌مو تورز هستند. دو برند سرشناس خودروسازی چین یا به میدان گذاشتند که یکی از آنها بازار ویژه خودروهای حمل‌ونقل عمومی برقی در آمریکا را تصاحب کرده‌است و مشتری دوم هم یکی از برندهای شاخص کشور چین بود اما پیش‌نهاد چینی‌ها برای خریداری این برند خوشنام پایین‌تر از ارزش گذاری ماهی‌نندرا بود، به‌همین دلیل ماهی‌نندرا تصمیم گرفت از فروش آن به چینی‌ها منصرف نشود اما یک‌سال بعد دوباره اعلام فروش یا



رقبای تسلا قصد خرید سانگ‌یانگ را دارند

به سفارش «شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی»

«ایران خودرو» برای تولید ۴۵ هزار تاکسی و وانت دوگانه‌سوز قرارداد بست

فرشاد مقیمی: توانایی و ظرفیت تامین و تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو دو گانه‌سوز را داریم



ضرورت حمایت و تامین مالی تولید دو گانه‌سوزها معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت، بر تامین مالی پروژه‌های تولید خودروهای گازسوز و برقی قبل از تولید تاکید کرد و گفت: «حمایت و تامین مالی می‌تواند اهداف این بخش را پوشش دهد.» مهدی صادقی‌نیار کی در مراسم انعقاد قرارداد تولید ۴۵ هزار دستگاه خودرو دو گانه‌سوز میان گروه صنعتی ایران خودرو و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، با اشاره به رونمایی بر خط هم‌زمان از نخستین اتوبوس برقی ایران خودرو دی‌زل گفت: «در صورت حمایت و تامین مالی، ظرفیت تولید روزانه چهار دستگاه از این اتوبوس در ایران خودرو بیزل ایجاد می‌شود و شرکت‌های خودرو ساز دیگر نیز آمادگی تامین اتوبوس‌های برقی را دارند.» وی نفت را ثروتی بین نسلی خواند و گفت: «نفت در دنیا برای سرمایه‌گذاری استفاده می‌شود، مانیز به‌دنبال آن هستیم تا با صرفه‌جویی در مصرف، این انرژی را در زیرساخت‌های کشور که تا کیدات اسناد بالادستی است، مورد استفاده قرار گیرد.» صادقی‌نیار کی تولید خودروهای دو گانه‌سوز و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را در راستای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

قرارداد تولید ۴۵ هزار خودرو تاکسی و وانت دو گانه‌سوز با حضور معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش و معاون وزیر صنعت در امور صنایع، میان گروه صنعتی «ایران خودرو» و «شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی» به امضا رسید. مهدی صادقی‌نیار کی، معاون امور صنایع وزارت صمت، جلیل سالاری، معاون و مدیر عامل شش‌رکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، کرامت ویس کریمی، مدیر عامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، مدیر عامل و جمعی از مدیران ارشد گروه صنعتی ایران خودرو در مراسم انعقاد این قرارداد حضور داشتند. در این مراسم، گزارشی از عملکرد و برنامه‌های گروه صنعتی ایران خودرو در حوزه توسعه محصول و کاهش مصرف سوخت ارانه و همچنین از اتوبوس برقی ایران خودرو دی‌زل به‌صورت بر خط رونمایی شد و از سایر محصولات توسعه یافته گروه صنعتی ایران خودرو، خطوط تولیدی این خودرو ساز و مرکز تحقیق، طراحی، تکوین محصول ایران خودرو بازدید به عمل آمد.

نوسازی ناوگان بر تبدیل کارگاهی اولویت دارد معاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در مراسم امضای این قرارداد، گفت: «تحوالات خوبی در صنعت خودرو انجام شده و وزارت نفت پیش‌بینی تولید تعداد ۴۵ هزار خودرو دو گانه‌سوز را از بند ق تبصره ۱۲، عملیاتی کرده است.» جلیل سالاری افزود: «وزارت نفت در بخش تولید و حمایت از صنعت داخلی توانسته است ۷۵ درصد تجهیزات را بومی سازی کند.» وی با بیان اینکه در بخش پژوهش باید محصول محور عمل کرد، گفت: «در افزایش تولید خودروهای دو گانه‌سوز هم مشتری مداری و هم مدیریت مصرف سوخت اتفاق خواهد افتاد.» سالاری ادامه داد: «وزارت نفت همیشه نقش حمایتی داشته است و با توجه به این رسالت، امروز این قرارداد به امضا رسید.» وی بیان کرد: «باید در بخش‌های دیگر شرایطی فراهم شود تا با توجه به تبصره ۱۳ که قبلاً وجود داشته است، ناوگان فرسوده را جایگزین کنیم و تمرکز را بر تبدیل کارگاهی ناوگان به دو گانه‌سوز بگذاریم.»

پیگیری يك موضوع Follow up



علیرضا قربانی نژاد
فعال صنعت خودرو

افزایش تولید مساوی با افزایش زیان خودرو سازان است

قیمت گذاری دستوری از موانع تولید و موجب زیان است در واقع قیمت خودرو باید متناسب با شرایط و واقعیت‌های بازار باشد. به نظر کارشناسان اقتصادی ضرورت افزایش قیمت خودرو امری بدیهی است. علیرضا قربانی نژاد، فعال صنعت خودرو با اشاره به این موضوع که خودرو سازان در زیان هستند، گفت: «زیان دهنی بنگاه‌های خودرو سازی موجب ضرر سهامداران این صنعت شده است. اگر خودرو ساز متحمل زیان شود، رشد ارزش سهام اتفاق نمی‌افتد.»

دخالت دولت در صنعت خودرو و عدم خصوصی سازی واقعی شرکت‌های بزرگ خودرو ساز چه تبعاتی برای این صنعت به دنبال داشته است؟

اگر مدیریت خودرو سازان به شکل واقعی خصوصی شود آن زمان مدیری که بر صندلی ریاست یک شرکت خودرو سازی می‌نشیند، برای توسعه فعالیت خود برنامه‌ریزی می‌کند زیرا به دلیل ثبات مدیریتی که وجود دارد، می‌تواند میزان تولید و کیفیت را نیز بالا ببرد. اما در حال حاضر به دلیل مدیریت دولتی حاکم بر دو شرکت بزرگ خودرو ساز چنین موضوعی دیده نمی‌شود.

آیا شیوه کشف قیمت محصولات خودرو سازان باید از ضرورت‌هایی پیروی کند؟

قیمت گذاری خودرو باید متناسب با شرایط و واقعیت‌های بازار باشد، قیمت گذاری دستوری از موانع تولید و موجب کاهش و تضعیف تولید است. در واقع مکانیزم بازار باید تعیین کننده قیمت خودرو باشد. قیمت‌های تکلیفی منافع هر دو طرف یعنی تولید کننده و مصرف کننده را تامین نمی‌کنند، تولید را غیر اقتصادی می‌کنند و مانعی جدی در مسیر سرمایه گذاری‌های جدید و توسعه بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌روند، بنابراین باید لغو شود.

سود حاصل از تولید محصولات خودرو سازان با شیوه فروش فرعه کشی، به جیب واسطه‌ها می‌رود، برای جلوگیری از ادامه این روند چه کاری باید کرد؟

علاوه بر اصلاح و به‌روزرسانی قیمت خودرو، صدور مجوز واردات خودرو نیز ضروری است تا تولید کننده داخلی وارد عرصه رقابت با تولید کنندگان خارجی و ارتقای کیفیت شود.

نگاه View



احمد نعمت بخش
دبیر انجمن خودروسازان ایران

قیمت خودرو باید تعدیل شود

خودروسازان به واسطه قیمت گذاری دستوری در زیان هستند و این موضوع برای تصمیم گیران مسجل شده است، بنابراین قیمت خودرو باید تعدیل شود چون در غیر این صورت تحقق تعهدات مبنی بر افزایش تولید بعید به نظر می‌رسد. سناریوهای مختلفی برای تغییر نحوه قیمت گذاری خودرو از خودروسازان در خواست شده است. از آنجاکه قیمت گذاری دستوری منجر به زیان خودروسازان شده و این امر برای ستاد تنظیم بازار مسجل شده، بنابراین قیمت خودرو باید تعدیل شود چرا که در غیر این صورت تحقق تعهدات مبنی بر افزایش تولید بعید به نظر می‌رسد.

با تداوم قیمت‌های کنونی، پیوسته توان مالی خودروسازان تحلیل می‌رود و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان غیر ممکن می‌شود، در نتیجه به دلیل نبود نقدینگی تامین قطعات مورد نیاز خطوط تولید با مشکل مواجه شده و تعداد خودروهای ناقص بیشتری روانه پارکینگ خودروسازان خواهد شد. افزایش ۱۰ درصدی قیمت یا محاسبه بهای تمام شده به اضافه ۵ یا ۱۰ درصد سود از گزینه‌هایی احتمالی شیوه جدید قیمت گذاری است. به هر حال باید در انتظار تصمیم ستاد تنظیم بازار در این زمینه باشیم. این وضعیت در دنیا سابقه ندارد. محصولات فولاد مبارک در ۸ سال گذشته بیش از صد درصد افزایش قیمت در بورس معامله شد اما برخی مانع افزایش قیمت خودرو می‌شوند و این موضوع بسا هیچ منطقی قابل پذیرش نیست. به دنبال تعلیق افزایش قیمت خودرو و بازگشت به نرخ‌های آبان ماه، بر میزان رانت توزیع در بازار البته به زیان خودروسازان هزار میلیارد تومان افزوده شده است. اجرای مجدد افزایش چند درصدی قیمت خودرو مانند شیوه یک سال اخیر مصداق این است که به مرگ بگیرد تابه تب راضی شوند. اکنون خودروسازان به واسطه هر خودرویی که به فروش می‌رسانند، ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان متحمل زیان می‌شوند و تاکید ما همواره بر این بوده که به صنعت خودرو و همچون سایر صنایع نگرسته شود. خودروسازان به واسطه تولید خودرو امتیاز ویژه‌ای از دولت دریافت نمی‌کنند، چه بسا با اعمال قیمت گذاری دستوری از سوی دولت، شرکت‌های خودروسازی به ورطه نابودی رهنمود می‌دهند. قیمت گذاری در تمام صنایع از سوی اعضای هیات مدیره شرکت‌ها و بر اساس فرمول تعیین و تثبیت قیمت‌های سازمان حمایت انجام می‌شود و تولیدات با لحاظ درصدی سود به فروش می‌رسند. این در حالی است که دلیل وضعیت کنونی قیمت گذاری خودرو و توقف افزایش قیمت‌ها اعلام نمی‌شود.

اعلام آمادگی برای تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو دو گانه‌سوز

مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز در مراسم انعقاد این قرارداد با اعلام آغاز فرایند تولید ۴۵ هزار دستگاه خودرو دو گانه‌سوز، گفت: «توانایی و ظرفیت تامین و تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو دو گانه‌سوز را داریم.» فرشاد مقیمی با اشاره به این که بهای تمام شده اقلام و قطعات خودرو گازسوز سبب افزایش قیمت خودرو می‌شود اظهار کرد: «با حمایت‌های مجموعه‌هایی مانند وزارت نفت، امکان عرضه این خودروها در قالب تاکسی و وانت آریسان فراهم می‌شود.» وی با بیان این که نسخه جدید خودرو آریسان به‌زودی به بازار عرضه خواهد شد، گفت: «علاوه بر این که در این محصول مخازن به کف خودرو منتقل شده است، تغییرات مهندسی جدی در حوزه شاسی و موتور این محصول صورت گرفته و موتور آن به LX پلاس ارتقا یافته است.» مقیمی با اشاره به این که امکان تغییر محل مخزن و ارتقای موتور در سایر خودروها نیز صورت گرفته است، بیان کرد: «در خودرو دنائیز این قابلیت فراهم شده که مخزن به کف خودرو منتقل شود. همچنین برای این محصول قابلیت پیمایش بیش از ۴۰۰ کیلومتر با یک بار سوخت گیری گاز فراهم شده است.» وی اظهار امیدواری کرد علاوه بر خودروهای تاکسی و تجاری سبک، امکان تولید دو گانه‌سوز سسایر خودروهای تولیدی ایران خودرو نیز فراهم شود تا این محصولات به تعداد بالاتری در دسترس عموم مردم قرار گیرد.

نوربالا

علاوه بر خودروهای «آریسان» و «دنا» که مخازن گاز آن‌ها در نسخه‌های دو گانه‌سوز به کف خودرو منتقل شده، امکان تغییر محل مخزن و ارتقای موتور در سایر خودروها نیز فراهم شده است. همچنین برای «دنا» دو گانه‌سوز، قابلیت پیمایش بیش از ۴۰۰ کیلومتر با یک بار سوختگیری گاز فراهم شده است

زپاس Spare Tire

گسترده‌ترین آزمون سراسری حوزه خدمات پس از فروش ایران خودرو در کشور



کیفیت خدمات و افزایش رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش خواهد بود. وی گفت: «این آرابازی، بر امتیاز خبری کارکنان شبکه خدمات تاثیر بسزایی دارد. علاوه بر آن با پایش اثربخشی برنامه‌های آموزش و انجام برنامه‌ریزی‌های آتی در مسیر ارتقای افراد و مجموعه، تعیین کننده خواهد بود.» مفید ادامه داد: «این آزمون که پیش از شیوع ویروس

رقابت خواهند پرداخت. آزمون مورد نظر طی دو هفته متوالی در سطوح مدیریتی، کارشناسی و تعمیراتی نمایندگی‌های مجاز ایران خودرو برگزار خواهد شد.» امیر حسین مفید هدف از برگزاری این آزمون را شناسایی دانش فنی و تخصصی و ارتقای روزافزون مهارت کارکنان نمایندگی‌های مجاز عنوان کرد. خروجی نهایی آزمون، رشد توانایی‌های حرفه‌ای همکاران و به‌دنبال آن ارتقای

سیزدهمین آزمون سراسری شبکه خدمات پس از فروش شرکت ایران خودرو، به منظور مهارت‌سنجی کارکنان نمایندگی‌ها از ۱۵ تا ۲۵ آذرماه، به صورت الکترونیکی برگزار می‌شود. معاون مهندسی و کیفیت ایساکو در این باره گفت: «در آزمون امسال که تمام مراحل آن به صورت الکترونیکی برگزار می‌شود، نزدیک به ۶۰۰ نفر در سراسر کشور به

کرونا به دو شکل حضوری و الکترونیکی برگزار می‌شود، در سال گذشته، فقط به صورت الکترونیکی انجام شد. با کسب تجربه موفق و زیرساخت‌های مناسب، شرکت کنندگان امسال نیز باید در تاریخ و زمان مقرر با ورود به سامانه آموزش الکترونیکی مدیریت آموزش فنی ایساکو به آدرس «https://elearning.isaco.ir» به سوالات فنی و تخصصی پاسخ دهند.



شارژرهای سریع قاتلان عمر باتری هستند



نتایج یک مطالعه از کاهش عملکرد دباتری های لیتیوم-یونی خودروهای برقی با قابلیت شارژ سریع در درازمدت حکایت دارد. «آزمایشگاه ملی آرگون» متعلق به وزارت انرژی آمریکا در مطالعه ای اعلام کرد عملکرد دباتری های لیتیوم-یونی خودروهای برقی مجهز به قابلیت شارژ سریع در درازمدت کاهش می یابد. محققان این مرکز تحقیقاتی، رفتار شیمیایی یکی از دو ترمنال باتری هنگام شارژ و تخلیه آن را تحت مطالعه قرار دادند. این مطالعه که در «مجله انجمن الکترو شیمیایی» منتشر شد، عنوان می کند باتری های لیتیوم-یونی حاوی یک کاند شارژ مثبت و یک آند شارژ منفی هستند. کاتدها توسط الکترو لیت که یون های لیتیومی بین آنها حرکت می کنند، جدا شده اند و آند در این باتری ها معمولاً از گرافیت

که از ذرات کوچک تشکیل شده است، ساخته می شود. در این ذرات، یون های لیتیومی می توانند خود را در معرض فرآیندی با عنوان «intercalation» یا میان افزایشی قرار دهند. وقتی میان افزایشی به طور صحیح اتفاق می افتد، باتری با موفقیت شارژ یا تخلیه می شود. با این حال وقتی باتری با سرعت بیش از حد شارژ شود، میان افزایشی به طور صحیح اتفاق نمی افتد. یون های لیتیومی در سطح آند تجمع پیدا کرده و منجر به «نگزگی» می شوند که به آسیب دیدگی ترمنال باتری منتهی می شود. از این مطالعه باید نتیجه گرفت هر چه باتری های خودرو برقی سریع تر شارژ شوند، ممکن است آند از نظر اتمی دچار بی نظمی و اختلال شود و از حرکت یون های لیتیومی به جلو و عقب جلوگیری کند.

گزارش Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

نماگر اصلی بازار سهام با افت روبه رو شد

بورس بار دیگر عقب نشینی کرد

بازار سرمایه دیروز روند پرنوسانی را پشت سر گذاشت، به طوری که شاخص کل بورس در ساعات میانی معاملات تا یک میلیون و ۳۴۵ هزار واحد افزایش یافت اما در ساعات پایانی روند نزولی به خود گرفت و به رقم یک میلیون و ۳۲۲ هزار واحد رسید. این در حالی است که روز دوشنبه شاخص کل با معیار هم وزن ۴۲۶ واحد افزایش یافت و رقم ۲۶۳

هزار و ۷۶۸ واحد را ثبت کرد. از سوی دیگر معامله گران این بازار ۳۵۹ هزار دادوستد به ارزش دو هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان انجام دادند. همچنین شاخص فرابورس با ۲۸ واحد کاهش، در رقم ۱۹ هزار و ۱۷۱ واحد ایستاد. معامله گران این بازار با انجام ۱۸۰ هزار دادوستد ارزش معاملات را به ۴ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان رساندند.

اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰,۰۵۷	۰	-
سایپا	۱,۷۵۶	۰	-
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲۵,۰۸۰	۱,۷۴	▲
پارس خودرو	۱,۱۲۴	۰	-
گروه بهمن	۱,۹۵۹	۲,۱۹	▲
تولید محور خودرو	۳,۸۶۸	۴,۴۲	▲
زامیاد	۷,۱۸۰	۱,۵۶	▲
نیرو محرکه	۳,۷۲۵	۲	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۹,۷۲۰	-۰,۸	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۸۱۸	۳,۵۲	▲
رادیا توریان	۱۵,۳۲۰	-۳,۶۵	▼
مونوسازان تراکتورسازی ایران	۵,۹۲۰	-۴,۳۶	▼
فترسازی زر	۱۰,۷۱۰	۳,۲۸	▲
مهر کام پارس	۲,۰۰۶	۴,۴۸	▲
ایرکا پارت صنعت	۳,۷۶۴	-۲,۹۴	▼
کمک فیر ایندلمین	۲۵,۵۵۰	۳,۹۵	▲
سایپا آدین	۲,۸۵۰	۱,۲۴	▲
سرمایه گذاری رنا	۳,۰۱۸	-۰,۱۳	▼
رینگ سازی مشهد	۲۶,۳۵۰	۱,۴۲	▲
بنیان دیزل	۲۲,۴۹۴	۰	-
صنایع ریخته گری ایران	۳۰,۹۸۰	-۱,۴	▼
الکترونیک خودرو و شرق	۱۲,۲۲۰	۱,۳۲	▲
سایپا دیزل	۳,۳۸۱	-۰,۹۴	▼
فترسازی خاور	۷,۰۸۰	۲,۶۱	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۵,۱۶۰	۰	-
محورسازان ایران خودرو	۶,۵۷۰	۰,۱۵	▲
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۵,۷۶۰	۳,۰۴	▲
سازهبویس	۷۳,۳۸۰	۰,۳	▲
لنت ترمز ایران	۶۵,۰۹۰	-۱,۷۲	▼
کرمان خودرو	۲,۸۰۷	۱,۳۲	▲
چرخشگر	۸,۴۲۰	۳,۱۹	▲
بهمن دیزل	۵۲,۸۰۷	-۰,۵۲	▼
لیزینگ ایران	۲,۲۹۹	-۰,۵۲	▼
لیزینگ ایرانیان	۳,۲۰۶	۳,۳۹	▲
واسپاری ملت	۴,۱۱۷	-۴,۲۱	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۹,۳۱۰	۴,۸۴	▲
لیزینگ پارسین	۳,۲۲۱	۰,۳	▲
لیزینگ ایران و شرق	۲,۴۵۵	-۱,۹۶	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۷۸۶	-۰,۹۲	▼
لیزینگ رایان سایپا	۲,۴۶۴	۰	-
لیزینگ آریا دانا	۱۱,۶۹۲	-۰,۹۳	▼
بهمن لیزینگ	۷,۰۳۱	۰,۱۹	▲
لیزینگ رازی	۲۱,۰۶۳	۰	-
لیزینگ کار آفرین	۴,۱۷۸	-۰,۶۲	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۸۸۰	-۴,۷۹	▼
حمل و نقل پتروشیمی	۲۴,۱۲۰	۰,۳۷	▲
کشتریانی جمهوری اسلامی	۱۲,۹۹۰	-۰,۸	▼
آسیا سیرارس	۱۴,۳۰۰	۴,۳۳	▲
ریل سیر کوثر	۲۷,۶۳۰	-۵	▼
ناید واتر خاورمیانه	۴,۶۴۱	-۰,۹۲	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۳,۵۵۳	۲,۰۱	▲

۳۷۸

تومان

قیمت هر سهم

۱۳۹,۰۰۰

تومان

قیمت هر سهم

مقایسه VS

قطعه ساز ایرانی در مقابل قطعه ساز کره ای

شرکت «تولید محور خودرو» ۲۰ ساله با ۱۳۶۶ به منظور ساخت و مونتاژ محورهای جلو و عقب خودروهای دیزلی توسط بانک صنعت و معدن تأسیس شد. برای این پروژه کارشناسان و مسئولان بانک صنعت و معدن با شرکت های بنز، مان، رابا، ولوو، ایویکو، ایتون، جی کی ان، اشتایر و کرپ مذاکره کردند اما فقط شرکت های ولوو، ایویکو و بنز پاسخ مثبت دادند.

این در حالی است که «تولید محور خودرو» فعالیت رسمی خود را از سال ۷۵ آغاز کرد. قیمت سهام نماد «خمحور» روز گذشته در بورس تهران به ۳۸۷ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت «Sangsin Brake» واقع در کره جنوبی یکی از بزرگترین تولیدکنندگان قطعات خودرو در این کشور است. ارزش هر سهم آن روز گذشته در بورس سئول، به ۳ هزار و ۹۰۰ وون کره جنوبی (حدود ۱۳۹ هزار تومان) رسید.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه پاسارگاد	۴۲,۴۷۹	۰
بیمه تجارت نو	۶,۳۶۱	-۲,۹
بیمه دی	۳,۸۲۷	-۱,۲۹
بیمه آسیا	۱,۶۸۸	-۰,۸۸
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰,۷۳۵	-۰,۲۸
بیمه ملت	۱,۱۷۶	-۰,۶۸
بیمه دانا	۴,۵۲۰	-۰,۱۸
بیمه البرز	۱,۸۴۹	-۴,۲
بیمه ما	۵,۸۶۰	۰
بیمه اتکایی امین	۴,۸۱۸	۰,۷۷
بیمه کوثر	۳,۹۸۲	۰,۳۸
بیمه رازی	۱,۶۵۱	-۲,۷۱
بیمه میهن	۲,۱۶۸	۰,۲۲
بیمه نوین	۳,۵۵۶	۰,۱۷
بیمه باران	۴,۲۳۴	۰
بیمه سینا	۳,۶۳۲	-۱,۹۲
بیمه حکمت صبا	۳,۳۷۷	-۲,۷۸
بیمه سامان	۲۰,۳۱۳	۰,۵۴
بیمه معلم	۲,۱۴۰	۰,۲۲
بیمه خاورمیانه	۴,۰۴۰	۰,۰۲
بیمه پارسین	۸,۷۵۰	۰
بیمه تعاون	۱,۶۹۷	-۲,۹
بیمه حافظ	۹,۴۰۴	-۰,۲۷
بیمه کار آفرین	۳,۵۲۱	-۰,۲۵
بیمه آرمان	۵,۷۰۹	-۰,۱

چرا در مقابل حذف فیزیکی بیمه نامه شخص ثالث مقاومت می شود؟

کارشناسان صنعت بیمه معتقدند هوشمندسازی در این صنعت، یعنی حرکت در بستر بلاچین البته اکنون این حرکت در صنعت بیمه آغاز شده است، اما این موضوع یک شبه رخ نمی دهد بلکه باید در عمل اتفاق بیفتد. به عنوان مثال نمی توان کروکی الکترونیکی یکبار و از فردا اجرا کرد، بلکه این کار نیاز به زیرساخت های سخت افزاری و نرم افزاری، آموزش نیروهای مورد نظر و... دارد. این در حالی است که حذف فیزیکی بیمه نامه شخص ثالث به دلیل ناآگاهی، با مخالفت و مقاومت همراه بود و حتی بعضی نمایندگی ها و شرکت های بیمه هم مقاومت کردند. در واقع هوشمندسازی فقط یک برنامه نیست، بلکه یک انتظار است که باید به سمت آن رفت، البته سیاست گزاران نیز باید آف در بلندتر ببینند. حال باید دید در چنین شرایطی صنعت بیمه چه زمانی به سمت هوشمندسازی کامل حرکت خواهد کرد.

کدال نگر

- «سایپا آدین» در خصوص آخرین وضعیت افزایش این شرکت اعلام کرد افزایش سرمایه مذکور در مرحله اخذ گزارش حسابرس و بازرسی قانونی است.
- «ایرکا پارت صنعت» در خصوص علت افزایش درآمد عملیاتی شفاف سازی کرد. بر اساس اعلام نماد «خکار» افزایش نرخ و تعداد فروش محصولات تولیدی و تعدیل نرخ فروش ساپکو از جمله دلایل اصلی افزایش سود بوده اند.
- «گروه سرمایه گذاری سایپا» در خصوص آخرین وضعیت افزایش سرمایه اعلام کرد گزارش توجیهی افزایش سرمایه این شرکت به حسابرس ارائه شده و در حال بررسی است.
- «بیمه پاسارگاد» از ثبت افزایش سرمایه از محل سود انباشته و اندوخته خبر داد.



نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «خاآدین»

نمودار تکنیکالی سایپا آدین نشان دهنده آن است که نماد «خاآدین» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیرماه سال ۹۹ در قیمت ۴۰۰ تومان، یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده است، در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد متعادل داد و ستد می شود.

پیش بینی

حدود یک ماه است که سه نماد بزرگ خودرویی متوقف هستند. طی این مدت نیز تعلیق این نمادها یکبار دیگر نیز تمدید شده است. قرار بود دولت از صنعت خودرو خارج شود و از قیمت گذاری دستوری دست بکشد. این در حالی است که قیمت گذاری دستوری نه تنها نفعی برای مصرف کننده ندارد، در عین حال نیز خودروسازان را با زیان سنگین روبه رو کرده، همچنین این سیستم قیمت گذاری، میل به دلالتی در بازار خودرو (به عنوان یک کالای مصرفی) را نیز افزایش داده است. در نتیجه قیمت گذاری دستوری هیچ نفعی ندارد و ادامه این مسیر از سوی دولت و وزارت صمت اشتباه است. همچنین تاثیر این موضوع بر سهام خودروسازان بسیار منفی بوده و اجازه رشد را به آن ها نمی دهد. حال باید دید دولت چه زمانی این وضعیت را اصلاح خواهد کرد و قیمت گذاری در حاشیه بازار و بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا انجام خواهد شد.



۲۰,۱۴۲

میلیارد تومان

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۰ آبان ماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «سایپا» بالغ بر ۲۰,۱۴۲ میلیارد تومان شده، این در حالی است که جمع درآمدهای نماد «خسپا» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۷,۸۴۸ میلیارد تومان بود که ۱۵۶,۶ درصد افزایش یافته است.

۱۹۰%

رشد درآمد

«تولید محور خودرو» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، مبلغ ۱۰۴,۴ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، از سوی دیگر نماد «خمحور» نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۹۰,۹۵ درصد افزایش درآمد داشته است.

تراز مثبت

از ابتدای سال مالی تا ۳۰ آبان ماه «بیمه سامان» ۱,۷۹۱ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۵۸۰ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، البته نماد «بساما» در این مدت تراز مثبت ۱,۲۱۱ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.

درآمد مربوط به فروش

«تاید واتر خاورمیانه» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، ۳۹,۸ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته، البته نماد «حتاید» نسبت به دوره یک ماهه مشابه سال قبل ۱۵,۳۶ درصد افزایش درآمد را تجربه کرده است.



مفهومی مخصوص بازی گرن تور یسمو ساخته‌اند. امسال پورشه هم یک خودرو مفهومی به نام ویژن GT برای این بازی طراحی کرده که علاوه بر حالت گرافیکی، در ابعاد واقعی نیز ساخته شده است. مدیران پورشه مدل مفهومی ویژن گرن تور یسمو را پیش‌نمایشی از یک آب‌خودر و برقی برای آینده توصیف کرده‌اند. با نگاهی به طراحی این مدل می‌توان نتیجه گرفت که خودرو پورشه برای گرن تور یسمو، عامه‌پسند بوده و دارای شانس برای تولید انبوه است. بسیاری از خودروهای مفهومی ساخته شده برای بازی‌ها چنین شش‌ایلی ندارند و اطلاعات فنی از توانایی‌های حرکتی پورشه ویژن گرن تور یسمو هنگام انتشار بازی در اواخر اسفندماه اعلام خواهد شد.

جدیدترین شاهکار پورشه یک مدل مفهومی است که برای بازی گرن تور یسمو ۷ رومایی شده است. این خودرو ظاهر متعادلی دارد و می‌تواند در آینده به محصولی تجاری تبدیل شود. گرن تور یسمو یکی از قدیمی‌ترین انواع سرگرمی‌های مرتبط با خودرو و برای کنسول‌های بازی است و نخستین قسمت از این سری، سال ۱۹۹۷ برای نخستین پلی‌استیشن معرفی شد و به موفقیتی خیره‌کننده رسید. نسخه هفتم گرن تور یسمو، اوایل سال ۲۰۲۲ برای پلی‌استیشن ۴ و ۵ منتشر خواهد شد و تاکنون ۹۰ مسابقه و ۴۲۰ خودرو برای این بازی تولید شده‌اند. بسیاری از شرکت‌های خودروساز مشهور مثل مک‌لارن، مرسدس بنز، جگوار، بوگاتی و لامبورگینی، مدل



پورشه به پروژه ویژن گرن تور یسمو پیوست

حضور لکسوس در نمایشگاه هنر میامی



برند نیمه‌لوکس توپ‌تا برای آن که نشان دهد چقدر به هنر علاقه دارد، با یکی از اساتید دانشگاه هنر میامی همکاری کرده تا براساس کانسیپت برقی LF-Z نمونه مجسمه‌ای تولید کند که انتقال‌دهنده مفاهیم پیش‌تری از یک خودرو باشد. دکتر گرمانه بارنس «Germane Barnes» به‌عنوان دستیار ارشد دانشگاه معماری میامی این پروژه را قبول کرده تا امکان حضور لکسوس در نمایشگاه هنر میامی فراهم شود. این استاد از دانشجویان این دانشگاه برای تولید نمونه‌ای سه‌بعدی استفاده کرده که با استفاده از قطعات استیل و نورهای LED شکل کلی این کانسیپت را به‌نمایش می‌گذارد. اما آنچه سبب ظرافت در این طرح شده، استفاده از دو گیره برای پایدارسازی این سازه بوده است. بارنس گفت: «طراحی لکسوس در حال حاضر عنصری را در بر می‌گیرد که نشانگرهای ضروری طراحی با کیفیت هستند؛ در حالی که این طرح ارزش‌های شخصی من را نیز منعکس می‌کند. طراحی برای آینده‌ای که مشارکت، پایدارسازی و عدالت در آن مدنظر قرار گرفته و تجربیات منحصر به فرد افراد را در اولویت قرار داده است. این مفاهیم نیروی محرکه تمرین من و همکاران من با دانشجویان اینجا در دانشگاه میامی بوده است.»

تولید کالاهای چرمی لامبورگینی با مواد احیاشده



کمتر کسی پیدا می‌شود که به‌در اختیار داشتن محصولات جانبی با برند لامبورگینی که به‌سفارش این کمپانی تولید می‌شود، علاقه‌ای نداشته باشد. اما به‌نظر می‌رسد با توجه به اهداف جدید خودروسازان روند تهیه این محصولات تبلیغاتی و اشرافی تا حدی در حال تغییر است. کار تیرا یکی از فعالان حوزه چرم است که برای تولید محصولاتی همچون کیف و چمدان به‌نحوی هدف‌گذاری کرده که در چرخه پایدارسازی قرار داشته باشد. اهداف این کمپانی را می‌توان نزدیک به آنچه خودروسازان اخیراً در دستور کار قرار داده‌اند دانست؛ اما آنچه حتی از این مورد هم بین این دو شرکت بیش‌تر به هم شبیه است، محل قرارگیری دفتر این دو است. در واقع کار تیرا در منطقه امیلیا-رومانا فعالیت می‌کند که فاصله بسیار اندکی تا سانتاگاتا «دفتر مرکزی لامبورگینی» دارد. این همکاری سبب می‌شود لامبورگینی به‌جای دور انداختن قطعات چرمی از آن‌ها برای تولید محصولاتی با برند خود و با همکاری کار تیرا استفاده کند. عمده محصولات قرار است قطعاتی بسیار کوچک باشند که ارتباطی با خودروها نیز نداشته باشند. در واقع پروژه‌ای که «به چرخه در آوردن چرم» نام گرفته در مرحله اول قرار است محصولاتی همچون جاسوتیچی تولید کند.

وقتی که بازار خودرو هند از آلمان پیشی می‌گیرد!

فاصله تا وضع نرمال



علی منصور

amansouri@gmail.com

براساس گزارشی که توسط مرکز تحقیقات خودرویی منتشر شده است، به‌دلیل تأثیر کمبود ریزتر اشته‌های نیمه‌سازا بر تولید و فروش در بازارهای بزرگ اروپایی و آمریکا، در سال جاری میلادی تعداد خودروهایی که در هند به‌فروش می‌رسد بیش‌تر از خودروهای فروخته‌شده در آلمان بوده است. این در حالی است که کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند تداوم کمبود ریزتر اشته‌ها دست‌کم تا نیمه نخست سال ۲۰۲۲ و همچنین از راه رسیدن سوبه‌های جدید ویروس کرونا سبب خواهد شد در سال آینده نیز هند نسبت به بسیاری از کشورهای اروپایی بازار بزرگ‌تری باشد.

دنیای وارونه

این‌طور که به‌نظر می‌رسد نباید تا سال ۲۰۲۳ منتظر بازگشت شرایط بازار جهانی خودرو به‌وضعیت عادی باشیم و طی سال‌های گذشته صنعت خودرو به‌طور معمول با مشکل ظرفیت بیش‌از اندازه روبه‌رو بوده و خودروسازان سودآوری خود را با این تهدید روبه‌رو می‌دیدند که گاهی برای جبران مازاد تولید خود جز عرضه محصولاتشان به‌هر قیمت و با هر تخفیفی چاره‌ای نداشته‌اند.

اما در حال حاضر وضع کاملاً متفاوت است و در حالی که پس از دوران طولانی قرظینه تقاضا از سوسی مشتریان دوباره احیا شده و شور و شوق زیادی برای تعویض خودروهای قدیمی در بازار به‌وجود آمده، انبارهای خودروسازان از خودرو خالی شده است. جای تعجب نیست که بافت فروش، حاشیه سود خودروسازانی مانند فولکس‌واگن که به‌تولید خودروهای نسبتاً ارزان قیمت و عمومی‌تر مشغول هستند، دچار کاهش شدیدی شده است؛ اما وضع برای تولیدکنندگان

خودروهای گران‌قیمت و خاص‌تر مانند مرسدس، بیامو و تسلا فرق می‌کند؛ زیرا این شرکت‌ها روی فروش خودروها و شاسی‌بلندهای با حاشیه سود بالاتر متمرکز هستند.

نوربالا

بازگشت به وضعیت قبل مرکز تحقیقات خودرویی (CAR) که در دویسبرگ آلمان واقع است، اعلام کرده که فروش جهانی خودرو پس از تجربه افت ۱۴ درصدی در سال گذشته، امسال با رشد سه‌درصدی به ۷۰ درصد خواهد رسید. براساس پیش‌بینی این مرکز امسال فروش در آلمان با کاهش هشت درصدی به ۲٫۷ میلیون دستگاه خواهد رسید و این در حالی است که بازار هند با رشد ۲۰ درصدی، فروش ۲٫۹ میلیون را تجربه خواهد کرد. فروش در ایالات متحده با رشد چهار درصدی به ۱۵ میلیون دستگاه رسید و چین نیز با رشد دو درصدی به فروش ۲۰٫۲ میلیون دستگاه دست پیدا خواهد کرد. براساس پیش‌بینی‌ها رقم ۷۹٫۹ میلیونی که پیش از کرونا بازار جهانی خودرو به‌آن دست پیدا کرده بود در سال ۲۰۲۳ نیز به‌دست نخواهد آمد؛ اما این احتمال وجود دارد که تا سال ۲۰۲۵ خودروسازان بار

دیگر به‌این رکورد دست پیدا کنند. این‌طور که پیش‌بینی شده سال آینده با رسیدن بازار آلمان به‌فروش سه‌میلیونی و رشد پنج‌درصدی بازارهای ایالات متحده و چین و همچنین کاهش رشد بازار هند تا مرز پنج درصد و فروش ۳٫۱ میلیونی بار دیگر بازار به‌وضعیت معمول خود نزدیک می‌شود.

پیش‌بینی‌هایی برای آینده

درعین حال فروش خودروهای برقی در آلمان با رشد بسیار بالایی همراه خواهد بود. پرفسور فریدیناند دودنهوفر، مدیر مرکز تحقیقات خودرویی در این‌باره گفته: «در حال حاضر بازار جهانی خودرو در حال تجربه کردن وضعیت نادری است و بخش تأمین و عرضه بازار فلج شده است. در ۳۰ سال گذشته همیشه ظرفیت مازاد مشکلاتی را برای خودروسازان به‌وجود می‌آورد و در حال حاضر تولید به‌خاطر تأثیرات منفی پاندمی ویروس کرونا، گلوگاه‌های تحویل ریزتر اشته‌ها، اختلال در لجستیک و افزایش قیمت مواد اولیه با کاهش شدید روبه‌رو شده است. بعید به‌نظر می‌رسد که تا پیش از سال ۲۰۲۳ بازار بتواند بازگشت به‌وضعیت نرمال را تجربه کند.»

به‌گفته دودنهوفر: «تنها در نیمه دوم سال ۲۰۲۳ می‌توان انتظار رسیدن به‌رقم رشد دو درصدی را در بازار خودرو آلمان داشت و این‌که آیا آلمان می‌تواند تا آن زمان بار دیگر از هند پیشی بگیرد بستگی به‌اتفاقات پیش‌رو دارد. در سال ۲۰۲۳ مشکل تأمین ریزتر اشته‌ها و مواد اولیه برای آلمان بر طرف خواهد شد و در حالی که عمر متوسط خودروها و شاسی‌بلندها در آلمان ۱۰ سال است، انتظار می‌رود فروش بالایی خودروهای جدید و تقاضا برای مدل‌های برقی موج جدیدی از فروش را در این بازار به‌راه بیندازد.»

درعین حال با این‌که تعداد خودروهای فروخته‌شده در هند از تعداد فروش در آلمان پیشی گرفته، اما ارزش کلی فروش خودرو در آلمان بسیار بیش‌تر از رقم فروش کلی خودروها در هند خواهد بود.

ماروتی سوزوکی چیزی حدود ۵۰ درصد از سهم بازار هند را در دست دارد و بعد از آن مهم‌ترین برندهای فروش خودرو در این کشور هیوندای‌موتور، ماهیندرا و ماهیندرا و تاتاموتور هستند.

خبر

News

دلایل ترک فرمولان توسط هوندا

پس از سال‌ها مبارزه، هوندا بالاخره در حال چشیدن طعم موفقیت در فرمول یک است؛ با این حال مسئولان هوندا بار دیگر تصمیم گرفته‌اند برای توسعه خودرو الکتریکی جاده‌ای از این ورزش کنار بروند. از زمان شروع دوره پیش‌رانه‌های V6 توربوشارژ هیبرید فرمول یک در سال ۲۰۱۴، مرسدس AMG بر این ورزش تسلط داشته است و برای تیمی که هفت بار پیلی قهرمانی رانندگان و تیم‌ها (سازندگان) را به‌دست آورده، این مساله صراحتاً نمایش کوندهای است. اما به‌نظر می‌رسد که این روند امسال به‌طور فزاینده‌ای به‌پایان برسد؛ زیرا مکس ورشتین از تیم ردبول به‌شدت برای کسب نخستین عنوان قهرمانی خود در فرمول یک تلاش



می‌کند. به‌گزارش «اتوکار» یکی از عوامل کلیدی در دستیابی به‌این موفقیت، سیستم محرکه یا پاور یونیت هوندا در عقب RB16B خودروهای ردبول است. چنین موفقیتی برای هوندا، فرصتی باورنکردنی در کسب ثروت خواهد بود و هوندا در سال ۲۰۱۵ از طریق اتحاد مجدد رویایی با مک‌لارن، به‌ورزش اتومبیل‌رانی بازگشت؛ اما پس از آن برای بهبود اطمینان و سرعت پیش‌رانه‌هایش تلاش کرد.

هوندا تا تأمین پیش‌رانه‌هایش (اکنون آلفا تاوری) در سال ۲۰۱۸ به‌جدول مسابقات فرمول یک وارد شد که سال بعد راه را برای قرارداد بعدی با تیم اصلی ردبول باز کرد. این اتحاد ضروری بود؛ زیرا رابطه ردبول با رنو شکننده شده و مرسدس بنز و فراری هرگز گزینه‌های مناسبی نبودند. اما از آن زمان، این دو شرکت اتحاد فوق‌العاده قدرتمندی را تشکیل داده‌اند. با این حال به‌نظر می‌رسد اتحاد میان هوندا و ردبول در حال پایان است. هوندا اواخر سال گذشته اعلام کرد که فرمول یک را در پایان این فصل ترک می‌کند تا به‌طور رسمی منابع خود را بر توسعه فناوری خودرو الکتریکی جاده‌ای متمرکز کند. صادقانه بگویم نمی‌توانید احتمال بازگشت هوندا به‌فرمول یک را نادیده بگیرید.

گوگل برای تبدیل شدن تلفن همراه به کلید دیجیتال آماده شد

موسیقی مورد علاقه خود لذت ببرید. گزینه‌های پاسخ هوشمند که در ماه‌های آینده ارائه خواهند شد، راه‌های بیشتری را برای پاسخ به پیام‌های متنی در زمان رانندگی ارائه می‌کنند. شما می‌توانید برای پاسخ دادن یا ایجاد پیامی خاص با کمک دستیار گوگل اقدام کنید. همچنین در آینده نزدیک روشی سریع‌تر برای جست‌وجوی موسیقی در برنامه‌های مدیا وجود خواهد داشت و برای این کار کافی است ضربه آهسته زده و نام هنرمند یا موزیک مورد علاقه خود را بگویید. گزینه‌های مدیا محور دیگری نیز روی هوم‌اسکرین اندروید ۱۲ ارائه خواهد شد. نخستین بار اندروید ۱۲ از این به‌روزرسانی سود خواهد برد و از ماه آینده نیز دستگاه‌های دارای اندروید ۶ و بالاتر به‌این ویژگی امنیتی مجهز خواهند شد.

گوگل از یک سری به‌روزرسانی برای اندروید ۱۲ رونمایی کرد و عملکرد کلید خودرو دیجیتال را قبلاً اعلام شده بود و هم‌اکنون در دسترس مالکان گوشی‌های پیکسل ۶، پرو و سامسونگ گلکسی S21 قرار داشته و این گوشی‌ها هم‌اکنون با محصولات کمپانی BMW در برخی کشورها هماهنگ هستند. شما می‌توانید از گوشی خود برای باز و بسته کردن درها و استارت پیش‌رانه استفاده کنید و این ویژگی احتمالاً در آینده روی خودروهای دیگری نیز عرضه خواهد شد و گوگل در حال کار با دیگر خودروسازان برای پشتیبانی از کلیدهای خودرو دیجیتال است. هم‌اکنون گزینه باز کردن خودکار اندروید اتو در زمان ارتباط دستگاه مالک با خودرو نیز وجود دارد. همچنین شما هم‌اکنون می‌توانید با یک ضربه آهسته به‌هوم‌اسکرین از



فروش آذر ماه خودروهای فیدلیتی و دیگنیتی به پایان رسید



بهمن‌مونور با تشکر از اعتماد مشتریان و عذر خواهی از متقاضیانی که موفق به ثبت‌نام نشده‌اند، ضمن انجام مجدد طرح فروش در آینده نزدیک اعلام کرد که در تلاش است با افزایش تولید نسبت به عرضه بیش‌تر این دو محصول و ارائه محصولات جدید با تاکی‌بر حفظ و ارتقای کیفیت اقدام کند تا متقاضیان بیش‌تری موفق به خرید این خودروها شوند.

طرح فروش فوری آنلاین خودروهای دیگنیتی و فیدلیتی مدل پرایم شرکت بهمن‌مونور با زمان تحویل هفته آخر دی‌ماه ۱۴۰۰ از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه، پانزدهم آذرماه آغاز شد و با استقبال گسترده متقاضیان به اتمام رسید. گفتنی است عرضه مجدد خودروهای مذکور به‌زودی از طریق وبسایت bahman.ir و صفحه‌های رسمی شبکه اجتماعی گروه بهمن اعلام خواهد شد. مدیریت شرکت

زاینه Japanese

نیسان مورانو مدل ۲۰۲۲ دستخوش تغییرات می‌شود



گزارش‌ها حاکی از آن است که نیسان مورانو مدل سال ۲۰۲۲ دارای تغییراتی نسبت به مدل‌های قبلی خود است و نمی‌توان انکار کرد که نسل کنونی نیسان مورانو در سال‌های گذشته پیشرفت خوبی داشته است. این کراس‌اور

برای مدل سال ۲۰۱۹ فیس‌لیفت دریافت کرد اما استخوان‌بندی آن به سال ۲۰۱۴ بازمی‌گردد. در این راستا نسخه نیسان مورانو Midnight Edition ۲۰۲۲ تغییراتی را در این خودرو به وجود خواهد آورد و تغییرات با جلوپنجره V-Motion نیسان شروع می‌شود. همچنین این خودرو روی چرخ‌های ۲۰ اینچی مشکی براق سوار می‌شود. نیسان بسته Midnight Edition، مدل ۳۷ هزار و ۸۴۵ تا ۳۹ هزار و ۵۴۵ دلار دارد. مدل پایه Murano S FWD اکنون از ۳۲ هزار و ۹۱۰ دلار شروع می‌شود که تنها ۱۰۰ دلار بیش‌تر از سال گذشته است. مورانو ۲۰۲۲ SL نیز ۴۰ هزار و ۴۱۰ دلار قیمت دارد. انتخاب سیستم چهارچرخ محرک معمولاً بین ۱۱۰۰ تا ۱۵۰۰ دلار به‌قیمت خودرو اضافه می‌کند. مدل پایه Murano S FWD اکنون از ۳۲ هزار و ۹۱۰ دلار شروع می‌شود.

زاینه Japanese

رونمایی از شبخ باشکوه «لکسوس»



ویدئویی تبلیغاتی نشان می‌دهد که لکسوس RZ دارای جلوپنجره دوکی آشنا و چراغ‌های L شکل است و در گوشه‌های پایینی قسمت جلویی ورودی‌های بزرگی وجود دارد. به‌نظر می‌رسد یک عکس متحرک در کلیپ یک

پورت شارژ را بین گلگیر جلو و در راننده نشان می‌دهد. در پشت، چراغ‌های عقب تمام عرض هاچ‌بک را می‌پوشانند و یک اسپویلر صاف روی سقف وجود دارد. لکسوس RZ یک خودرو الکتریکی با باتری است و این مدل مانند تویوتا bz4x روی پلتفرم e-TNGA سوار می‌شود و شرکت سازنده ادعا می‌کند «این پلتفرم برای ارائه یک تجربه رانندگی باورنکردنی طراحی شده است و استاندارد جدیدی را برای رانندگی BEV تعریف می‌کند که راحتی لکسوس را با عملکرد دینامیکی برتر ترکیب می‌کند.» البته به‌نظر نمی‌رسد این خودرو مانند bz4x و Subaru Solterra باشد که ادعا می‌شود هم‌راهِ آن‌هاست. برای مثال برخلاف bz4x، به‌نظر می‌رسد لکسوس RZ دارای چین‌خوردگی است که از گلگیرهای جلو تا درهای عقب کشیده شده است. شکل ستون عقب نیز تندتر است؛ با این حال نسبت‌های فیزیکی بین مدل‌های تویوتا و لکسوس مشابه به‌نظر می‌رسد.

زاینه Japanese

معرفی تویوتا یاریس پروتوتایپ با پیش‌رانه هیدروژنی



هرچند این روزها تعداد خودروهای الکتریکی در جهان بیش‌تر و بیش‌تر می‌شود و به‌نظر می‌رسد تا چند دهه دیگر خودروهای الکتریکی به‌شویه استاندارد حمل‌ونقل در بسیاری از کشورها تبدیل شوند، اما هنوز

هم شرکت‌هایی هستند که روی خودروهای هیدروژنی کار می‌کنند که یکی از آن‌ها تویوتا است. این شرکت که هم‌اکنون مدل هیدروژنی میرای را به‌بازار عرضه می‌کند، در حال توسعه یک پیش‌رانه درون‌سوز با سوخت هیدروژن نیز هست. این پیش‌رانه چندماه پیش در یک کرولا در مسابقه ۲۴ ساعته سوپر تایکو آزمایش شد و حالا همان موتور روی یک GR یاریس آزمایشی پروتوتایپ قرار داده شده است تا پتانسیل استفاده از هیدروژن به‌عنوان یک سوخت نشان داده شود. این همان موتور ۱٫۶ لیتری سه‌سیلندر بنزینی GR یاریس تولیدی است که سیستم سوخت‌رسانی و تزریق سوخت آن برای سوزاندن هیدروژن اصلاح شده است. همچنین برای تأمین هیدروژن مورد نیاز موتور نیز از مخازن هیدروژن میرای استفاده شده است. همان‌طور که گفته شد، این پیش‌رانه در ابتدا چند ماه پیش در یک کرولا مسابقه‌ای آزمایش شد.

«دنیای خودرو» تیپ‌های مختلف پژو ۲۰۶ را بررسی می‌کند

هاچ‌بک محبوب ایران خودرو ۲۰ ساله شد

نشده است. تیپ ۴ در رنگ‌های متنوع و با ترمیم داخلی متفاوت به‌دست مشتریان رسید، همچنین امکاناتی نظیر سنسور باران، محافظه مخفی زیر صندلی شاگرد و توری نگهدارنده صندوق عقب را می‌توان در این خودرو یافت. با این حال سیستم تهویه مطبوع تیپ ۴ نوع دستی است و تمام نسخه‌های موجود از پژو ۲۰۶ تیپ ۴ به‌روش SKD در ایران مونتاژ شده‌اند و از قطعات فنی کاملاً مشابه با نسخه فرانسوی بهره‌مند هستند.

پژو ۲۰۶ تیپ ۵

پس از تیپ ۱، تیپ ۵ است که از نظر محبوبیت و فروش در رده دوم قرار می‌گیرد. پژو ۲۰۶ تیپ ۵ از سال ۱۳۸۱ به‌خط تولید ایران خودرو آمد و تا سال ۱۳۹۹ مونتاژ آن ادامه یافت. این خودرو از مشخصات فنی بهتر و امکانات بیش‌تری در مقایسه با تیپ‌های پایین‌تر بهره‌می‌برد و دلیل محبوبیت آن در بازار نیز عملکرد مناسب آن بود. پیش‌رانه ۱٫۶ لیتری TU5 قلب تپنده این خودرو است که تاکنون نقش پررنگی را در صنعت خودرو ایران ایفا کرده است. گیربکس پنج‌سرعه دستی نیز وظیفه انتقال قدرت به‌دیفرانسیل جلو را بر عهده دارد و شتاب و کشش مناسب در کنار مصرف سوخت اقتصادی از جمله مزایای پژو ۲۰۶ تیپ ۵ برای خریداران محسوب می‌شوند.

پژو ۲۰۶ تیپ ۶

رشد ترافیک در شهرهای بزرگ و افزایش جذابیت خودروهای اتوماتیک برای مشتریان ایرانی سبب شد ایران خودرو تیپ ۶ این خودرو را در سال ۱۳۸۱ روانه بازار کند. این تیپ از نظر امکانات و مشخصات فنی کاملاً مشابه تیپ ۵ است؛ با این تفاوت که گیربکس چهارسر عتبه اتوماتیک AL4 وظیفه انتقال قدرت در این خودرو را بر عهده گرفته است. خوشبختانه برخلاف تیپ ۶، امکان تعویض دنده به‌صورت تیپ ترونیک در پژو ۲۰۶ تیپ ۶ وجود دارد. گیربکس اتوماتیک AL4 در تیپ ۶ عملکردی نه‌چندان مطلوب به‌نمایش می‌گذارد؛ اما سهولت استفاده از این خودرو در ترافیک‌های شهری موجب شد این تیپ به‌سرعت در بازار به‌محبوبیت دست یابد. تولید این خودرو در سال ۱۳۹۱ و پس از اعمال دور اول تحریم‌های اقتصادی متوقف شد و اکنون پژو ۲۰۷ اتوماتیک جایگزین آن شده است.

پژو ۲۰۶ پلاس (پژو ۲۰۷)

پژو ۲۰۶ علاوه بر ایران در سایر نقاط جهان نیز خودرویی محبوب و پرفروش بود. فروش این خودرو به‌حدی بالا بود که حتی پس از معرفی نسل جدید این سری یعنی پژو ۲۰۷، تولید پژو ۲۰۶ همچنان ادامه داشت. در نتیجه شرکت پژو تصمیم گرفت با اعمال چند تغییر ظاهر این خودرو را اندکی به‌روز کند. این فیس‌لیفت در سال ۲۰۱۲ با نام پژو ۲۰۶ پلاس معرفی شد و مدتی بعد نیز به بازارهای برزیل و سپس ایران راه یافت. ایران خودرو تصمیم گرفت این خودرو را با نام پژو ۲۰۷ به‌مشتریان ایرانی معرفی کند. تولید پژو ۲۰۷ در ایران طی دو بازه زمانی صورت گرفت. بازه زمانی نخست بین سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ بود و نسخه‌های تولیدشده ظاهری منطبق با نسخه برزیلی داشتند. بازه زمانی دوم تولید پژو ۲۰۷ از سال ۱۳۹۵ آغاز شده و تا به‌امروز ادامه دارد. این خودرو اکنون امکانات بیش‌تری را در خود جای داده است و گرافیک چراغ‌های آن نیز تغییر کرده‌اند. به‌همین دلیل ایران خودرو ترجیح داد آن را پژو 207i بنامد. پژو ۲۰۷ و پژو 207i از نظر مشخصات فنی با محصولات خانواده پژو ۲۰۶ مشابهت دارند.

جمع‌بندی

تولید تیپ‌های مختلف از یک خودرو، رسم شناخته‌شده خودروسازان جهانی است که مشابه آن را در ایران کمتر مشاهده کرده‌ایم. شرکت‌های خودروساز با عرضه نسخه‌های پایه، میانی و فول از یک خودرو سعی دارند تمام نیازهای بازار را پاسخ دهند. پژو ۲۰۶ نیز از این قاعده پیروی می‌کند و خودروساز فرانسوی آن را در انواع مختلفی از تیپ‌ها و قالب‌های بدنه به‌بازار عرضه کرده است. با این حال سهم مشتریان ایرانی از این خودرو و تنها به‌دو نسخه هاچ‌بک و سدان محدود شد و تنوع تیپ‌های تولیدشده نیز به‌مرور کاهش یافت. تردیدی نیست که اگر تولید تیپ‌های حذف‌شده همچون ۳ و ۴ از سر گرفته شود، این دو نسخه همانند گذشته مشتریان بسیاری را مجذوب خود خواهند کرد.



پژو ۲۰۶ تیپ ۳

اگر امکانات پژو ۲۰۶ تیپ ۵ را با مشخصات فنی تیپ ۳ این خودرو ترکیب کنیم، پژو ۲۰۶ تیپ ۳ حاصل می‌شود. ایران خودرو تولید این تیپ را از سال ۱۳۸۲ آغاز کرد تا بتواند به‌نیازهای بخشی از مشتریان پاسخ دهد. این گروه از خریداران بودجه‌ای بیش‌تر از قیمت ۲۰۶ تیپ ۲ و کم‌تر از قیمت تیپ ۵ در اختیار داشتند و می‌توانستند با خرید تیپ ۳، از امکانات بیش‌تری نسبت به تیپ ۲ بهره‌مند شوند. پژو ۲۰۶ تیپ ۳ همچنان از پیش‌رانه ۱٫۴ لیتری TU3 بهره‌می‌برد؛ با این حال می‌توان تجهیزات بیش‌تری را در آن یافت. برای مثال این خودرو به‌چهار شیشه برقی، آینه‌های تنظیم‌شونده برقی با گرم‌کن به‌همراه فلاپ‌های هم‌رنگ بدنه و سیستم تهویه مطبوع دیجیتال مجهز است.

پژو ۲۰۶ تیپ ۴

پژو ۲۰۶ تیپ ۴ نسخه‌ای خاص با تولید محدود در کشورمان است که تعداد اندکی از آن طی سال‌های ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ تولید شدند. پژو ۲۰۶ تیپ ۴ نخستین تیپ اتوماتیک این خودرو در ایران است که برخلاف سه تیپ قبلی از پیش‌رانه ۱٫۶ لیتری TU5 بهره‌می‌برد. گیربکس چهارسر عتبه اتوماتیک AL4 نیز وظیفه انتقال قدرت در این خودرو را بر عهده دارد؛ با این تفاوت که امکان تعویض دنده‌ها به‌صورت تیپ ترونیک برای آن لحاظ

خودروسازان فرانسوی از گذشته تا به‌امروز در زمینه ساخت هاچ‌بک‌های اقتصادی و پرفروش تبخیر داشته‌اند. سیتروئن CV2، رنو ۴، سیتروئن دایان (زیان)، رنو ۵،



احسان ناصرپابلی

e.naseri@autoworld.ir

پژو ۲۰۵ و پژو ۲۰۶ نمونه‌هایی از این هاچ‌بک‌های جذاب و پرفروش هستند که شاهد برخی از آن‌ها در ایران نیز بوده‌ایم. «دنیای خودرو» قصد دارد پژو ۲۰۶ و تیپ‌های موجود آن (هاچ‌بک دوست‌داشتنی و پرفروش فرانسوی که همچنان برای مشتریان ایرانی جذاب و محبوب باقی مانده است) را در ایران بررسی کند. تولید پژو ۲۰۶ از سال ۱۳۸۰ در ایران خودرو آغاز شد و تا به‌امروز عرضه نسخه‌های جدید آن ادامه دارد. طی دو دهه اخیر نیز محصولات مختلفی همچون پژو ۲۰۶ صندوقدار، پژو پلاس یا پژو ۲۰۷ و رانا از این خودرو منشعب شدند و از این نظر می‌توان تأثیر پژو ۲۰۶ در صنعت خودرو ایران را با نقش پژو ۴۰۵ برابر دانست.

تیپ‌های پژو ۲۰۶ در بازار داخلی

پژو ۲۰۶ در بازارهای جهانی در قالب چند سگمنت به‌بازار عرضه شد و هاچ‌بک سه‌در و پنج‌در، نسخه کابرنی، نسخه استیشن و نمونه اسپرت با پژو RC ۲۰۶ برخی از این تیپ‌ها بودند. با این وجود تنها نسخه هاچ‌بک پنج‌در آن در ایران به‌فروش رسید و مدتی بعد نیز نسخه صندوقدار به‌خانواده پژو ۲۰۶ افزوده شد. امروزه نسخه‌های مختلفی از تیپ‌های مختلف این هاچ‌بک در بازار کشورمان موجود هستند که مشتریان با توجه به‌نیازمندی‌ها و سطح بودجه خود، می‌توانند نسبت به‌خرید پژو ۲۰۶ در تیپ‌های مختلف اقدام کنند.

پژو ۲۰۶ تیپ ۱

ساده‌ترین و کم‌آپشن‌ترین نسخه از پژو ۲۰۶ در ایران، پژو ۲۰۶ تیپ یک است. این خودرو تنها طی سال ابتدایی مونتاژ خود در ایران به‌تولید رسید و پس از آن با دیگر نسخه‌ها جایگزین شد. امروزه نسخه‌های اندکی از پژو ۲۰۶ تیپ یک در بازار موجود است و یافتن این خودرو در بازار به‌راحتی امکان‌پذیر نیست. پژو ۲۰۶ تیپ یک به‌پیش‌رانه ۱٫۴ لیتری TU3 مجهز است که پیش از این در پژو ۲۰۵ نیز مورد استفاده قرار گرفته بود؛ با این تفاوت که پژو برای نسخه جدیدتر ۲۰۶ این پیش‌رانه را به‌همراه انژکتور عرضه کرد. پژو ۲۰۶ تیپ یک خودرویی به‌شدت ساده است و اکثر تنظیمات آن به‌صورت دستی انجام می‌شوند و حتی به‌جای نمایشگر دیجیتالی معمول پژو ۲۰۶، یک ساعت ساده در محل آن قرار گرفته است. فرمان این خودرو نیز به‌جای طرح مرسوم سه‌شاخه، از طرح دو شاخه بهره‌می‌برد.

پژو ۲۰۶ تیپ ۲

در سوی مقابل تیپ یک، پژو ۲۰۶ تیپ ۲ قرار دارد که می‌توان آن را محبوب‌ترین و پرفروش‌ترین تیپ این خودرو در کشورمان دانست. تیپ ۲ این خودرو با افزودن چند آپشن به تیپ یک در سال ۱۳۸۰ متولد شد و تا به‌امروز تولید آن در ایران خودرو ادامه دارد. این تیپ نیز به‌پیش‌رانه ۱٫۴ لیتری TU3 مجهز است که حداکثر ۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۱۸ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. پژو ۲۰۶ تیپ ۲ در مقایسه با تیپ یک به‌سیستم برق مالتی پلکس مجهز شده است و چند آپشن دیگر نیز به‌خریدار خود ارائه می‌دهد. سری جدید این خودرو از سال ۱۳۹۰ به‌بازار عرضه شد که با تغییر گرافیک چراغ‌ها و افزودن سنسورهای پارک عقب همراه بود. پژو ۲۰۶ تیپ ۲ طی دو دهه حضور خود در ایران خودرو بافت و خیزهای مختلفی همراه بوده است. برای مثال کیفیت این خودرو در سری جدید به‌طرز محسوس افت کرد و ترمیم داخلی آن ساده‌تر و تیره‌تر شد و در نهایت امکاناتی که در سال ۱۳۹۰ توسط ایران خودرو به‌آن اضافه شده بودند، در سال ۱۳۹۸ حذف شدند. حذف این امکانات همچون سی‌دی خوان سیستم پخش یا سنسورهای پارک عقب سبب شده است این خودرو در نبرد با رقبایی همچون تیا ۲ به‌زحمت بیفتد.



و ۵۴۵ دلار برای تمام چرخ‌ها پرداخت خواهد کرد. البته هیچ‌یک از این قیمت‌ها شامل یک هزار و ۱۷۵ دلار هزینه مقصد نیست. نسخه میدانیت همچنین روی چرخ‌های ۲۰ اینچی مشکی براق سوار می‌شود و مدل پایه مورانو ISFWD از ۲۲ هزار و ۹۱۰ دلار شروع می‌شود که تنها ۱۰۰ دلار بیشتر از سال گذشته است. SVFWD با قیمت ۲۶ هزار و ۴۵۰ دلار، تفاوت ۵۱۰ دلاری نسبت به سال ۲۰۲۱ دارد و تمام سطوح تریم نیشان مورانو مدل ۲۰۲۲، از جمله نسخه جدید میدانیت اکنون برای سفارش در دسترس هستند.

نمی‌توان انکار کرد که نسل کنونی نیشان مورانو در طول این سال‌ها به‌خوبی پیش رفته است و این کراس‌اور برای مدل سال ۲۰۱۹ فیس‌لیفت دریافت کرد؛ اما پلت‌فرم آن به سال ۲۰۱۴ بازمی‌گردد. نیشان پکیج میدانیت را تنها در سطوح تریم SV ارائه می‌کند؛ خواه چرخ‌محرك جلو یا تمام‌چرخ‌محرك. برای سال ۲۰۲۲ SV، همچنین دارای صندلی‌های گرم‌کن چرمی به‌صورت استاندارد است و برای اینکه همه‌چیز را با بسته نسخه میدانیت به‌خانه ببرد، ۳۷ هزار و ۸۴۵ دلار تنها برای چرخ‌های جلو یا ۳۹ هزار

ارائه بسته «نیمه‌شب» برای نیشان مورانو



نسخه جدید محبوب‌ترین محصول مدیران خودرو توسط «دنیای خودرو» تست و بررسی شد

تیگو ۷ پرو؛ پرچمدار پیشین در شمایل نوین

شارژر و ایرلس تلفن همراه و در برقی صندوق عقب از جمله آپشن‌های جدیدی هستند که به این خودرو افزوده شده‌اند

۲ یک تغییر چهره کامل!

تغییر چهره تیگو ۷ پرو در مقایسه با نسخه پایه این مدل نه تنها حکایت از یک فیس‌لیفت تمام‌عیار دارد، بلکه این تغییرات تا حدی پیش‌رفته است که با سبکی به کلی متفاوت در طراحی نسخه جدید روبرو هستیم. تیگو ۷ پرو جلونچرخه بزرگی دارد که با چیدمان ماتریسی‌المان‌های الماس‌گونه‌اش، جلوه خاصی به‌نمای جلو بخشیده است. چراغ‌های باریک و کشیده‌ال‌ای‌دی در طرفین جلونچرخه و فلاپ مشکی رنگ دور خودرو با ورودی‌های هوای مشکی در قسمت جلو به‌همراه قطعات نقره‌ای رنگ دور تا دور خودرو، تضاد رنگی خوبی را به‌وجود آورده که چهره تیگو ۷ پرو را اسپرت‌تر کرده است. در نمای کنار تیگو ۷ پرو، سه‌خط اصلی در قسمت‌های جانبی بدنه داریم که در زیر آینه، بالای گلگیر عقب و پایین درها قرار گرفته‌اند و طراحی این خودرو را نسبت به دیگر کراس‌اورهای این رده قدری پیچیده‌تر و مدرن‌تر نشان می‌دهند. تیگو ۷ پرو به‌رینگ‌های ۱۸ اینچی جدید با الگوی Y مجهز شده است که با طراحی کلی بدنه تناسب دارد. طراحی این خودرو در نمای عقب، نسبت به قسمت‌های جلو ساده‌تر است و چراغ‌های پیوسته آن تداعی‌گر چراغ‌های عقب در محصولات رنو مانند کولوس و تلیسمان هستند. در قسمت بالای سپر عقب شاهد اسپویلر هم‌رنگ بدنه هستیم و در دو گوشه سپر نیز خروجی‌های دو گانه‌اگزوز تعبیه شده‌اند. در مقایسه با نسخه قبلی، تیگو ۷ پرو در قسمت عقب مدرن‌تر، عرض‌تر و تا حدودی پایدارتر به‌نظر می‌رسد که به‌رجستگی‌های جانبی بالای گلگیر عقب برمی‌گردد.

۳ تیگو ۷ پرو در حرکت

تیگو ۷ پرو مجهز به همان پیش‌رانه ۱.۵ لیتری توربوشارژ است که ۱۵۵ اسب‌بخار قدرت در ۵۵۰۰ دور در دقیقه و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۷۵۰ دور در دقیقه ارائه می‌دهد. اما سیستم انتقال قدرت شش‌سرعت دو کلاچه در نسخه قبلی، جای خود را به جعبه‌دنده CVT ۹ سرعته‌ای داده که در آریزو ۶ و آریزو ۵ جدید هم به‌کار رفته بود که در تست آریزو ۵ جدید توسط «دنیای خودرو» عملکرد خوبی را از آن شاهد بودیم. تجربه رانندگی با تیگو ۷ پرو هم همراه با شتاب خوبی بود که این جعبه‌دنده به‌همراه می‌آورد. هر چند ممکن است برخی علاقه‌مندان این خودرو جعبه‌دنده قبلی تیگو ۷ را بیش‌تر ببینند و آن را اسپرت‌تر از گیربکس جدید بدانند، اما باید یادآور شد که گیربکس ۹ سرعته فعلی در بحث استهلاک برتر خواهد بود و با رانندمان مناسب خود، مصرف سوخت و هزینه‌های نگهداری را در سطح معقولی نگه خواهد داشت. به‌عبارت‌دیگر باید گفت از نظر پیش‌رانه و جعبه‌دنده، تیگو ۷ پرو دقیقاً مشابه آریزو ۶ است و در سیستم تعلیق نیز به‌سبک دیگر کراس‌اورهای این رده، شاهد سیستم مک‌فرسون در جلو و چندانتصالی در عقب هستیم که تعلیق و هندلینگ نسبتاً نرمی را برای آن به‌ارمان آورده است. در خصوص سیستم پایداری این خودرو نیز باید گفت هر چند براساس نتایج تست‌های ما، عملکرد این سیستم در برادر بزرگ تیگو ۷ پرو یعنی تیگو ۸ پرو موفق‌تر به‌نظر می‌رسید، اما سیستم کنترل پایداری الکترونیکی یا ESP این خودرو نیز عملکرد قابل‌قبولی دارد و در هماهنگی کامل با فرمان برقی و کنترل گردش چرخ‌ها و مدیریت نیروی ترمز در هر چرخ، پایداری خودرو را تضمین می‌کند. گفتنی است عملکرد ESP این خودرو با سرعت ۶۰ تا ۷۰ کیلومتر بر ساعت در پیچ‌های نسبتاً تند تست شد و شاید اگر صندلی‌های جلو از نظر دیزاین کمی دربرگیرنده‌تر بودند، حس امنیت‌بیش‌تری رانیز به‌راندند و سرنشین جلو القای کرد.

۴ کدام راسته بازار منتظر تیگو ۷ پرو است؟

بنابر شنیده‌ها، تیگو ۷ پرو قرار است در محدوده یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شود که گرچه نسبت به برقی‌های چینی خود گران‌تر به‌نظر می‌رسد، اما امکان خرید مستقیم و بدون محدودیت و حتی همراه با تسهیلات آن از مدیران خودرو وجود خواهد داشت. این خودرو با توجه به ویژگی‌های خود می‌تواند رقیب نسخه‌های موجود در بازار ایران (مدل‌های ۲۰۱۸ به‌قبل) از جمله ای‌تی‌سی، کیا اسپورتیج و میتسوبیشی ای‌اس ایکس باشد.



هر چند امضای سازنده در طراحی کابین تیگو ۷ پرو تداعی‌گر همان امضای قبلی است، اما سبک طراحی مشابه چیزی است که در تیگو ۸ پرو هم دیدیم و متریال به‌کار رفته در کابین، داشبورد، کنسول و تودوری‌ها نمره قبولی می‌گیرند. تریم مشکی، طراحی مدرن در رجه‌های سیستم تهویه و دسته‌دنده، جلوآمبر تمام‌دیجیتال و صفحه‌نمایش افقی و بزرگ در قسمت وسط داشبورد برای سیستم اطلاعات و سرگرمی از جمله چیزهایی است که در همان بدو ورود به کابین خود روبرو به چشم می‌آیند و در قسمت پایین داشبورد نیز تنظیمات سیستم تهویه با صفحه لمسی انجام می‌شوند. دو آپشن جدیدی که در مقایسه با نسخه قبلی تیگو ۷ شاهد آن هستیم، شارژر و ایرلس تلفن همراه و در برقی صندوق عقب هستند. استارت دکمه‌ای، دوربین ۳۶۰ درجه، تنظیم برقی صندلی‌های جلو، گرم‌کن صندلی‌های جلو، سیستم فشار باد تایرها، اتوهلد، ترمز پارک برقی، شش کیسه هوا، تهویه اتوماتیک دو کاناله و سقف پانارومیک از دیگر آپشن‌های این خودرو هستند. حجم فضای بار چری تیگو ۷ پرو ۷۵ لیتر است که با خواباندن صندلی‌های ردیف دوم به ۱۵۰۰ لیتر افزایش می‌یابد. در مقایسه با نسخه پایه چری تیگو ۷، فضای سرو پای سر نشینان و همچنین فضای بار در تیگو ۷ پرو به‌مراتب مناسب‌تر است. اما باید اذعان داشت جای بعضی آپشن‌ها همچون حافظه صندلی راننده که حتی در نسخه قدیمی برخی خودروهای چینی مانند جک اس ۵ موجود بود، همچنان در تیگو ۷ پرو خالی است.



یکی از توقعاتی که از بدو ورود خودروهای چینی در خصوص آن‌ها وجود داشت، ارتقای طراحی و ساخت داشبورد و کابین از منظر زیبایی‌شناسی و کیفیت



محمدعلی دیان‌تی‌زاده

m.dianati@autoworld.ir

متر یا به‌کار رفته در آن بود. از سوی دیگر، در خصوص قوای محرکه خودروهای اتوماتیک چینی به‌ویژه مدل‌های با وزن بالاتر، این انتظار وجود داشت که هم به‌مو تورهای قوی‌تری مجهز شوند و هم به‌جای گیربکس‌های دچار تاخیر و ضربه، از جعبه‌دنده‌های هوشمندتر و به‌اصطلاح گوش‌به‌زنگ‌تری بر خوردار باشند. می‌توان گفت خودرو تیگو ۷ که هم‌زمان با رنو کولوس وارد ایران شد، از یک‌سویه‌واسطه‌برخورداری از طراحی داخلی لوکس و قسمت‌های چرمی به‌کار رفته در تزئینات داخلی و از سوی دیگر به‌دلیل تجهیز موتور به فناوری توربوشارژر و گیربکس شش‌دنده اتومات دوکلاچه، تا حدود زیادی این انتظار را برآورده کرد و از این لحاظ تیگو ۷ در میان خودروهای چینی طلا به‌دار بود؛ به‌خصوص که بقیه خودروهای چینی عرضه‌شده در ایران با قوای محرکه مشابه، مصرف سوخت بسیار بالایی داشتند. معرفی تیگو ۷ حکایت از آن داشت که خودروسازان چینی دیگر به‌عنوان صنعتگرانی مقلد و کپی‌کار شناخته نمی‌شوند. زیرا موفق به انتقال و بومی‌سازی بسیاری از فناوری‌های استراتژیک در صنعت خودرو شده‌اند و با به‌کارگیری طراحان برتر جهانی به‌امضای خاص خود در طراحی و ساخت محصول دست یافته‌اند. گرچه به‌معرفی «تیگو ۸ پرو» به‌بازار ایران به‌عنوان برادر بزرگ‌تر تیگو ۷ و لوکس‌ترین محصول مدیران خودرو اکنون تیگو ۸ پرو پرچمدار محصولات این خودروساز محسوب می‌شود، اما هنوز هم به‌واسطه سابقه خوب و قیمت مناسب‌تر، بسیاری از مشتریان بازار دل در گرو تیگو ۷ دارند که اکنون به‌عنوان پرچمدار پیشین در شمایل نوین و با امکاناتی بیش از پیش به‌بازار ایران آمده است.

۱ آرایش جنگی جدید برای میدانیت با حریفانی جدید

تیگو ۷ کراس‌اور میان‌سایزی بود که در سری نخست نیز با امکانات قابل‌قبولی به‌ایران آمد. اما با این حال به‌فاصله کوتاهی از عرضه این خودرو در سال ۹۶ با تیپ اکسلنت، در سال ۹۷ چند آپشن جذاب در تیپ IE به‌این خودرو افزوده شد؛ از جمله ترمز پارک برقی، اتوهلد، رینگ‌های ۱۰ اینچی، دو عدد پورت USB برای ردیف عقب، سیستم کنترل سرعت در سرازیری (DAC)، چراغ مطالعه ردیف عقب و... مدیران خودرو و همچنین از پاییز ۱۴۰۰ تیپ جدیدی با نام IE Sport معرفی کرد که به‌رکاب برقی مجهز بود. این در حالی بود که کمپانی سازنده در سال ۲۰۱۹ در نمایشگاه گوانژو کانسپت تیگو ۷ پرو را معرفی کرده و سپس نسخه تولیدی آن در چین و دیگر بازارهای هدف عرضه شده بود. اما با عرضه کراس‌اورهای جدید چینی به‌بازار ایران که ظاهر به‌روزتری نیز دارند، وقت آن رسیده و حتی کمی هم دیر شده بود که مدیران خودرو نیز با تیگو ۷ پرو به‌میدان بیاید و سهمی از فروش کراس‌اورهای چینی در محدوده نزدیک به یک‌میلیارد تومان و کمی بالاتر از آن را داشته باشد.





انصراف شرکت ارمی از خرید نیسان وانت‌های ایرانی



ناگهانی تقریباً منتفی شد. زیرا قیمت چینی‌ها الان به مراتب از محصولات ما کمتر است. وی ادامه داد: «در حال حاضر از منستان باز ده‌هین مقصد صادراتی کشور به شمار می‌رود. میزان صادرات کالاها ما به ارمنستان طی هفت‌ماه سال تقریباً بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار است که نسبت به دوره مشابه سال گذشته ۶۰ درصد رشد داشته است.» این عضو اتاق بازرگانی تصریح کرد: «واردات ما هم از ارمنستان در هفت‌ماهه سال ۱۵ میلیون دلار است که نسبت به دوره مشابه سال گذشته ۵۰ درصد رشد داشته است.»

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ارمنستان در مورد صادرات خودرو به این کشور گفت: «در حال حاضر هیچ صادرات خودرویی به ارمنستان نداریم؛ قبلاً سمند و پراید به این کشور صادر می‌کردیم، ولی بعد از آن که نتوانستیم LC باز کنیم، با توجه به این که بیشتر خریدها دولتی بودند، دیگر صادراتی به ارمنستان نداریم.» هر ویک یاری جانیان افزود: «سال ۹۹ و ۱۴۰۰ هیچ صادرات خودرویی به ارمنستان نداشتیم. البته یک شرکت ارمی برای خرید ۱۰۰ دستگاه نیسان وانت مذاکره‌ای داشت، اما به علت افزایش قیمت

تنظیم ساعت سنگین سازان اروپایی به وقت پاکسازی!

ناوگان قاره سبز تا سال ۲۰۴۰ پاک می‌شود

اروپایی‌ها در نظر دارند تا سال ۲۰۲۵ در فواصل ۶۰ کیلومتری در جاده‌های اصلی، ایستگاه‌های شارژ عمومی خودروهای الکتریکی را احداث کنند

عمر حمل و نقل و کامیون‌های لجستیکی پیرسودا و گاز و نیل سوز و آلاینده به شماره افتاده است. کشورهای بسیاری به ویژه در



فرانک آقایی
f.aghafani@autoworld.ir

قاره سبز برنامه‌هایی را به منظور خداحافظی با این خودروها و جایگزینی آن‌ها با مدل‌های پاک اعلام کرده‌اند. به منظور توافق کشورهای این قاره، نشست‌های مختلفی برگزار و در آخرین نشست این کشورها متعهد شده‌اند تا ۲۰۲۵ استفاده از خودروهای پاک را جایگزین سوخت‌های فسیلی در کشورهای اروپایی کنند و این موضوع را ۲۰۴۰ به تمام کشورهای تعمیم دهند. در همین راستا بریتانیا به تازگی اعلام کرد نخستین کشور جهان خواهد بود که متعهد به حذف تدریجی خودروهای باری فعال در ناوگان لجستیکی خود شده است.

استقبال از پیشگامی بریتانیا

جان لاس، مدیرعامل یکی از شرکت‌های هیتاچی در این خصوص اعلام کرد: «از اینکه بریتانیا نخستین کشور متعهد به حذف تدریجی خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین آلاینده در دو دهه آینده باشد، استقبال می‌کنیم. نقشه راه کرین زدایی این خودروها نشان دهنده یک تغییر واقعی است. با این حال گذر از این خودروها و دستیابی به مدل‌های پاک نیازمند توسعه فناوری، سوخت‌های جایگزین و زیرساخت‌های سوخت‌گیری است. همان‌طور که پیش از این در کرین زدایی خودروها گام‌های مهمی برداشته‌ایم، حالانیز باید شاهد گام‌های مهمی در دولت و صنعت حمل و نقل برای تسریع انتقال لجستیک آلاینده به منظور دستیابی به شبکه حمل و نقل جاده‌ای پاک‌تر و جامع‌تر باشیم.»

بریتانیا نخستین کشور ناوگان لجستیکی

در همین راستا بریتانیا اعلام کرد نخستین کشوری خواهد بود که به منظور دستیابی به اهداف این طرح، تردد خودروهای آلاینده لجستیکی سنگین و نیمه‌سنگین خود را تا سال ۲۰۴۰ ممنوع خواهد کرد. به همین منظور تمام وسایل نقلیه سنگین جدید که به منظور حمل کالا در این کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند، تا سال ۲۰۴۰ آلاینده‌گی صفر خواهند داشت. وسایل نقلیه وزن ۲۶ تن و کمتر تا سال ۲۰۳۵ و سایر خودروهای لجستیکی این کشور تا سال ۲۰۴۰ آلاینده‌گی صفر خواهند داشت. این امر همراه با خروجی تدریجی سواری‌ها و تجاری‌های بنزینی و دیزلی در بریتانیا تا سال ۲۰۳۰، نشان دهنده تعهد برای پایان فروش تمام وسایل نقلیه جاده‌ای آلاینده در دو دهه آینده است.

تعهد ۳۲ کشور جهان برای دستیابی به ناوگان پاک

گروهی از وزرا و رهبران صنعت از ۳۲ کشور در این کشور متعهد شده‌اند تا سال ۲۰۴۰ یا قبل از آن برای فروش خودروهای جدید صفر بدون آلاینده‌گی همکاری کنند. این گروه شامل ۶ تولیدکننده بزرگ (فورد، جی‌ام، مرسدس بنز، بی‌وای‌دی، LRL ولوو)، ۳۹ شهر ایالت و منطقه، ۲۸ ناوگان و ۱۳ سرمایه‌گذار به طور مشترک تصمیم خود را برای فروش همه خودروهای سواری باری و مسافری اعلام کردند تا سال ۲۰۳۵ به انتشار صفر در بازارهای پیشرو و تا ۲۰۴۰ به انتشار صفر در سطح جهانی دست یابند.

ممنوعیت تردد تجاری‌های آلاینده در اروپا از ۲۰۳۵

اروپایی‌ها در نظر دارند فروش خودروهای بنزینی و گازوئیلی را از سال ۲۰۳۵ ممنوع و در همین راستا، تا سال ۲۰۲۵ در فواصل ۶۰ کیلومتری در جاده‌های اصلی، ایستگاه‌های شارژ عمومی خودروهای الکتریکی را احداث کنند. کمیسیون اروپا به تازگی از ارائه یک طرح زیست‌محیطی خبر داده که بر پایه آن فروش خودروهای بنزینی و دیزلی به ویژه کامیون‌های سنگین و نیمه‌سنگین در کشورهای عضو این اتحادیه از سال ۲۰۳۵ ممنوع می‌شود. البته طرح پیشنهادی کمیسیون اروپا باید پس از بحث و بررسی لازم به تصویب کشورهای عضو اتحادیه و پارلمان اروپا برسد؛ روندی که ممکن است تا دو سال به طول بینجامد. کمیسیون اروپا همچنین در طرح تازه خود برای مقابله با گرم شدن کره زمین و تغییرات اقلیمی، پیشنهاد کرده است انتشار گاز دی‌اکسید کربن ناشی از تردد خودروهای غیر الکتریکی تا سال ۲۰۳۰ نیز ۵۵ درصد در مقایسه با سال جاری میلادی کاهش یابد.

کمیسیون اروپا به تازگی از ارائه طرحی زیست‌محیطی خبر داده است که بر پایه آن فروش خودروهای بنزینی و دیزلی به ویژه کامیون‌های سنگین و نیمه‌سنگین در تمام کشورهای عضو این اتحادیه از سال ۲۰۳۵ ممنوع می‌شود. البته طرح پیشنهادی کمیسیون اروپا باید پس از بحث و بررسی لازم به تصویب کشورهای عضو اتحادیه و پارلمان اروپا برسد؛ روندی که ممکن است تا دو سال به طول بینجامد.

صفر شدن انتشار گاز دی‌اکسید کربن

بروکسل هدف از اجرای این ممنوعیت را به صفر رساندن انتشار گاز دی‌اکسید کربن حاصل از مصرف سوخت‌های فسیلی در خودروهای در حال تردد در اتحادیه اروپا اعلام کرد. اتحادیه اروپا در بیانیه‌ای که به همین منظور منتشر شده است، تاکید کرد: «این اقدام به تحقق اهداف زیست‌محیطی اتحادیه اروپا کمک می‌کند. کاهش هزینه سوخت و بهبود کیفیت هوا از جمله مزایای مستقیمی است که نصیب شهروندان این اتحادیه خواهد شد.»

تبدیل بنز «یونیمگ» به کمپر آفرودی

زیبا جانمایی شده‌اند. یک یخچال فریزر نیز درون کابین این خودرو نصب شده، اما به جای نصب یک نمونه کوچک و نقلی، یک یخچال فریزر سایز بزرگ‌ساید فول‌سایز را درون کابین این خودرو مشاهده می‌کنیم.

یک در زاویه‌دار هم درون کابین دیده می‌شود که پشت آن یک سرویس بهداشتی و حمام قرار دارد و مانند سایر قسمت‌ها دیزاین بسیار شکیل و زیبایی دارد. سبک طراحی عجیب هر می شکل توالت فرنگی بسیار چشمگیر بوده و در کنار آن یک سینک دستشویی کوچک و آینه بزرگ جانمایی شده است. همچنین یک دوش حمام به صورت آویزان از سقف در این قسمت تعبیه شده است. فضای خواب اصلی در این مرسدس بنز یونیمگ SOD در بالای سقف با یک تخت ثابت بزرگ طراحی شده که به لطف طراحی سقف پاپ‌آپ، فضای سر بیشتری در این قسمت قابل تأمین است. برای تأمین انرژی نیز کمپر و خانه سیار SOD Rise 4x4 از یک باتری ۴۰۰ آمپر ساعتی لیتیوم یونی و یک پنل خورشیدی ۸۴۰ وات بهره گرفته است. این خودرو یک مخزن ذخیره ۴۰۰ لیتری برای آب شرب و مصرفی و یک مخزن ۱۵۰ لیتری برای آب کثیف و فاضلاب دارد. این کمپرا مکان استفاده در هر شرایط آب و هوایی را به لطف خورداری از سیستم تهویه گرمایش و سرمایشی دارد. قطعا چنین تجهیزات لوکس و هوشمندانه‌ای آن هم در مرسدس بنز یونیمگ گران خواهند بود. نسخه مجهز به پیشرا ۴۰۰ اسب بخاری SOD Rise 4x4 در آلمان بر چسب قیمتی معادل ۹۰۰ هزار یورو دارد.



کمپانی Store Offroad Design یا SOD که در آلمان و جنوب مونیخ قرار دارد، اقدام به شخصی‌سازی و توسعه مرسدس بنز یونیمگ کمپر آفرودی کرده و نام محصول نهایی را SOD Rise 4x4 گذاشته است. با توجه به این که خودرو پایه مرسدس بنز یونیمگ انتخاب شده، نباید نگرانی از بابت به‌روزرسانی‌های فنی و همچنین قابلیت‌های آفرودی داشت. شرکت SOD تمام تمرکز خود را بر طراحی و ساخت یک فضای زندگی و استراحت بزرگ و لوکس معطوف کرده که در فضای بار بزرگ عقب این مرسدس بنز نصب شده است. این فضای بار قابلیت باز و برداشته شدن هم دارد و می‌توان زمانی که به آن نیازی نیست، از مرسدس بنز یونیمگ به عنوان یک خودرو پیکاپاک‌گول‌پیکر نیز استفاده کرد.

در نمای ظاهری به خصوص پروفیل جلو، ظاهر پراپت مرسدس بنز یونیمگ قطعا توجه هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند؛ ولی به محض قدم گذاشتن به کابین، وارد دنیایی دیگر می‌شوید. در طراحی کابین و فضای داخلی این مرسدس بنز یونیمگ شاهد استفاده از رنگ‌های سفید، مشکی و خاکستری هستیم

که شبیه تم آپارتمان‌های لوکس طراحی شده است. فضای نشیمن این خودرو متشکل از یک مبل راحتی بزرگ، ل‌شکل و یک میز کوچک در قسمت جلوی آن است. همچنین یک لوستر سقفی زیبادرون کابین این خودرو نصب شده است. مرسدس بنز یونیمگ SOD دارای یک آشپزخانه مجهز کامل کنار فضای نشیمن بوده و مجهز به یک اجاق خوراک پزی چهار شعله، فر و سینک ظرفشویی است؛ همه این ادوات درون یک سطح سنگی با تم مرمر بسیار



در این رقابت درون خانوادگی بر عهده دارند. حال به نظر می‌رسد مدیران خودرو و نیز مصمم به استفاده از همین استراتژی است و در صدد است با خلق یک برند جدید بین برند ام‌وی‌ام و این برند یک رقابت درون خانوادگی ایجاد کند.

بهمن موتور این روزها با استراتژی موفق رقابت داخلی توانسته است نبض بازار شاسی‌بلندهای لوکس چینی را در دست گیرد و دو خودرو دانگ‌فنگ و جتور این شرکت که با نام‌های فیدلیتی و دیگنتی به بازار ایران عرضه شده‌اند نقش اصلی را



استراتژی موفق رقابت داخلی

واردات خودرو در سال جاری محال است

آیین‌نامه اجرایی توسط وزارت صمت و تصویب نهایی آن توسط دولت در نظر گرفت. بدین ترتیب قطعا واردات خودرو در سال جاری منتفی است. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که آیا واردات در سال آینده اجرایی خواهد شد یا خیر؟ در پاسخ باید گفت این موضوع تا حد زیادی منوط به تحولات سیاسی خارجی خواهد بود و به نظر می‌رسد تا برطرف شدن تحریم صنعت خودرو دولت به واردات خودرو چراغ سبز نشان ندهد. برطرف شدن تحریم صنعت خودرو نیز منوط به موفق بودن مذاکرات برای رفع آن است.

طی دو روز گذشته با تایید طرح ساماندهی بازار خودرو در شورای نگهبان و مخالفت با این طرح در مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجدداً حرف و حدیث‌ها پیرامون آزادسازی واردات خودرو شدت گرفته است. اما در این باره باید گفت تصویب این طرح در شورای نگهبان به معنی آغاز واردات خودرو نیست؛ بلکه باید آیین‌نامه اجرایی آن در وزارت صمت تهیه و سپس در هیات دولت به تصویب برسد و به نظر می‌رسد تهیه این آیین‌نامه اجرایی و سپس تصویب آن در هیات دولت به زمانی بیش از سه ماه باقی‌مانده تا پایان سال جاری نیاز داشته باشد و اگر این موضوع مطابق با گذشته دنبال شود، حداقل باید زمانی حدود شش ماه را برای تهیه

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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 کارکرد
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۸.۵	۱۶۸۰	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۱۳۹۸	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
میتسوبیshi ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۱۳۸۵	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راولو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۱۵۱۰	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
کیا پتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۱۴۴۵	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندز ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۱۴۴۵	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشرفته حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۱۵۹۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپور تیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۱۵۰۰	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۱۵۹۰	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
میتسوبیshi اولتلندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۱۴۹۵	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیب	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیshi اولتلندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۱۸۹۵	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۲	۱۶۴۰	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS5 2017	جلو	هاچ‌بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۱۶۱۵	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۱۵۲۵	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نيسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۱۴۰۰	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کوئوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۱۶۰۷	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
تا ۳ میلیارد تومان													
فولکس واگن تیگوان	دو دیفرانسیل	Cross over	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۱۵۹۰	۱۵۹۰	شتاب	بدون ایراد	۲۸۰۰	BMW X3 2014
بی ام دبلیو X1 2.5	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۱۶۱۵	۱۶۱۵	هندلینگ	ظاهر نازیب	۲۹۰۰	BMW X3 2016
بی ام دبلیو 320	عقب	سدان	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۹۰	۸ اتوماتیک	۷.۶	۱۴۲۰	۱۴۲۰	هندلینگ	آپشن‌های کم	۲۸۰۰	BMW 528 2014
تا ۷۵۰۰ میلیارد تومان													
لکسس NX300h	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2500	۱۹۷	۲۱۰	E CVT	۹	۱۸۹۶	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۳۶۵۰	BMW X4 2015
لکسس NX200	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۴	۱۸۱۴	۱۸۱۴	آپشن‌های زیاد	هندلینگ ضعیف	۳۷۵۰	BMW X4 2015
بی ام دبلیو X3	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۷	۱۸۴۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	ظاهر قدیمی	۴۰۰۰	BMW X6 2011
بی ام دبلیو X4	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۴	۱۸۴۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	فضای بار کم	۴۷۵۰	BMW X6 2012-3
بنز E250 AMG	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۱۱	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۷.۴	۱۶۸۰	۱۶۸۰	کیفیت ساخت و دوام	بدون ایراد	۵۲۰۰	S 350 2012
بی ام دبلیو M330	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵.۹	۱۴۳۰	۱۴۳۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳۹۰۰	BMW 528 2016
پورشه ماکان	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۱۷۷۰	۱۷۷۰	هندلینگ ولنت سواری	فضای کم ردیف عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۴۲۸ کابریولت	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۱۷۷۰	۱۷۷۰	هندلینگ ولنت سواری	استهلاک بالا	موجود نیست	SL 500 2012
بی ام دبلیو I8	چهار چرخ	کوپه	موتور برقی ۱۵۰۰+	۳۶۲	۵۷۰	۶ اتوماتیک	۴.۴	۱۴۹۰	۱۴۹۰	ظاهر بی نظیر	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰	مازراتی گرند کابریو
ولوو XC90	چهار چرخ	SUV	۲۰۰۰ توربو سوپر	۳۱۶	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۹	۲۰۲۵	۲۰۲۵	بهترین در کلاس خود	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰-۵۵۰۰	کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۷۳۰	عقب	سدان مجلل	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۳	۱۸۰۰	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۷۵۰۰-۴۴۰۰	S500 2011-12
بی ام دبلیو ۵۳۰	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۲	۱۶۱۵	۱۶۱۵	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۵۸۰۰-۴۴۰۰	BENZ E250 2016
بنز E200 اتاقت جدید	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۳۰۰	۹ اتوماتیک	۷.۷	۱۶۰۵	۱۶۰۵	بهترین در کلاس خود	قیمت غیر منطقی	۶۵۰۰-۵۵۰۰	S 350 2013
پورشه باکستر	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴.۹	۱۳۸۵	۱۳۸۵	ظاهر بسیار جذاب	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2011 911
پورشه باکستر اس	عقب	کروک	۲۵۰۰ پکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۱۴۲۵	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911



در زمینه تزئینات محصول اشاره و خاطر نشان کرد: «در این محصول، روکش صندلی‌ها و رودری‌ها تغییر یافته و نیز کالیبرهای ترمز به رنگ قرمز درآمده است. همچنین جلو امپر خودرو نیز تغییر یافته است.» سپهری با تاکید بر این که در زمینه خدمات پس از فروش تمام قطعات مورد نیاز و قطعات بدکی این محصول در دسترس است، گفت: «با شبکه گسترده خدمات پس از فروش ایران خودرو، با کیفیت ترین خدمات به مشتریان ارائه خواهد شد.»

نسخه جدید هایما مجهز به گیربکس شش سرعته اتوماتیک می‌آید

به بازار عرضه شد و خوشبختانه مورد استقبال مشتریان و بازار قرار گرفت.» وی با بیان این که در مجموعه موتور این خودرو نیز ارتقاهایی از منظر عملکرد صورت گرفته است، اظهار کرد: «با توجه به شرایط بنزین ایران و با ارتقای صورت گرفته، میزان عملکرد و توان وزنی موتور افزایش و استهلاک آن کاهش یافته است. همچنین بالاترین قابلیت اطمینان روی قوای محرکه این محصول ایجاد شده است.» مدیر برند محصولات هایما با اشاره به سایر تغییرات مکانیکی صورت گرفته در هایما S5 مجهز به گیربکس اتوماتیک شش سرعته اظهار کرد: «مجموعه‌های پلوس جلو راست و جلو چپ، دسته موتور، رادیاتور، فیلتر هوا و کاتالیست‌های اول و دوم آگزوز و سوئیچ چراغ ترمز در این محصول تغییر یافته است.» وی در ادامه به تغییرات صورت گرفته

مدیر برند محصولات هایما با بیان این که محصول جدید هایما S5 مجهز به گیربکس شش سرعته اتوماتیک (6AT) به زودی به بازار عرضه خواهد شد، مهم‌ترین تغییرات این محصول را ارتقای قوای محرکه و گیربکس دانست. کامران سپهری افزود: «گیربکس جدید هایما S5 تولید شرکت پاور تک، یکی از بهترین و باکیفیت‌ترین گیربکس‌های اتوماتیک بوده و از سیستم شش سرعته اتوماتیک که بهترین و مناسب‌ترین سیستم برای شرایط جاده‌ای و آب‌وهوایی بازار ایران به‌شمار می‌رود، برخوردار است.» وی ادامه داد: «پس از حضور موفق محصولات هایما در ایران، گروه صنعتی ایران خودرو برنامه ارتقای این محصولات از جمله S7 و S5 را در دستور کار قرار داد و در چند ماه گذشته نیز نسخه جدید S7 به نام S7 پلاس



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

استفاده از فرصت گرند پری فرمولووان برای معرفی محصولات جدید

«آرامکو» با برند جدید «اریزون» رسماً وارد بازار روانکارها شد



حضور عرب‌ها در زنجیره ارزش پایین دستی یاسرام موافقتی، معاون بخش سوخت‌رسانی آرامکو گفت: «ورود به بازار روانکارها نقطه عطف مهمی برای شرکت ما به حساب می‌آید، چون همچنان به گسترش حضور خود در سراسر زنجیره ارزش پایین دستی ادامه خواهیم داد. سری محصولات جدید اریزون از قابلیت‌های گسترده آرامکو در امر تحقیق و توسعه بهره می‌برند. در واقع آنها به خانواده‌ای شامل روانکارهای باکیفیت تبدیل می‌شوند که هم بازار محلی را تقویت می‌کنند و هم حق انتخاب مصرف‌کننده را گسترش می‌دهند. عرضه محصولات اریزون مکمل حضور آرامکو در بخش پایین دستی به شکل مستقیم و همچنین عرضه به مصرف‌کننده نهایی در عربستان است. پس از افتتاح دو ایستگاه نخست ما در ریاض و صیحات این برنامه گسترش پیدا خواهد کرد.» محصولات اریزون این شرکت عرب‌زبان با بالاترین استانداردها، مهندسی شده‌اند، همچنین از آخرین سطح حداقل‌های کیفی برای روانکارها که از سوی کمیته‌های مبداء (OEM) اعلام شده است، بهره می‌برند. این استانداردها شامل دکسرون جنرال موتورز «dexron»، استاندارد رسمی موسسه نفتی ایالات متحده یا «API» و استانداردهای دیگر خودروسازان است.



آرامکو ورود خود به بازار روانکارهای داخلی عربستان سعودی را با سری جدید محصولاتش به نام ORIZON رسماً اعلام کرد. آرامکو عرضه اریزون را هم‌زمان با افتتاحیه جایزه بزرگ فرمولووان عربستان سعودی در جده آغاز کرد. آرامکو حامی جهانی مسابقات اتومبیلرانی فرمولووان به‌شمار می‌رود. این شرکت خط تولید اریزون را در بیش از ۲۰ شهر از جمله ریاض، جده، دمام و... راه‌اندازی کرده است. محصولات ORIZON شامل روانکارهای سنتتیک و نیمه سنتتیک برای موتورهای بنزینی، موتورهای دیزلی سنگین و همچنین سسایر محصولات محرک، گریس‌ها و مایعات ترمز است. البته این شرکت نام تجاری خود را گسترش داده که شامل ORIZONPRO است. این بخش، شامل محصولاتی با کارایی بالاتر برای بخش صنعتی هستند.

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	تنرکت 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	هایلوکس	

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

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
 شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی نیمه سنتزی با عملکرد فوق‌العاده بالا-مناسب خودروهای سواری بنزینی-دارای خواص پاک‌کنندگی و ضد سایش در موتور

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS.
TECHNOLOGY.
PEOPLE.

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



با پاشش سوخت مستقیم هستیم که حداکثر ۲۴۷ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۵۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این خودرو در نسخه ۲۰۲۱ با تغییراتی در گیربکس مواجه شده و گیربکس هفت‌سرعت دو کلاچه اتوماتیک نیز برای مشتریان اسپرت‌دوست در نظر گرفته شده است. نکته بسیار مهم این که پروگرام TCU این گیربکس به‌روزرسانی شده که نسبت دنده را با تغییر در زمان تعویض دنده‌ها کمتر کرده تا برای این خودرو اسپرت شتاب بهتری فراهم شود.

کمپانی هیوندای نسخه پر فرورمسی هاچ‌بک محبوب کامپکت سگمنت C خود را با نام I30 در اواسط سال گذشته میلادی در قالب یک خودرو فست‌بک با پسوند N رونمایی کرد. I30 فست‌بک N به‌لحاظ بدنه تغییرات گسترده‌ای نسبت به نسخه استاندارد ندارد و تنها تغییرات ایجاد شده به‌رنگ مشکی قطعات و رنگ‌های اسپرت ۱۸ اینچی محدود می‌شود.

اما در بخش فنی در این خودرو شاهد پیشرفته چهار سیلندر دولتری توربوشارژ



تغییراتی برای رانندگی بهتر با هیوندای!

تلگرام

Telegram

تیونینگ خودرو به چه قیمتی؟!؟

این روزها تیونینگ یکی از سوز‌های جذاب در صنعت خودرو و محسوب می‌شود و این موضوع در میان مالکان خودروهای وارداتی از جایگاه بسیار خاصی برخوردار است. با توجه به این که بیش از پنج سال است از ممنوعیت واردات خودروهای خارجی به کشور می‌گذرد، این روزها بسیاری از مالکان خودروهای وارداتی برای این که بتوانند سوار بر خودروی به‌روزتری شوند، در صدد تغییراتی روی آن هستند و نظر به این که تعریف کامل تیونینگ به معنای ارتقا بخشیدن خودرو از جهت گوناگون است، بنابراین تنها قرار گرفتن یک پوشش خاص روی بدنه خودرو تیونینگ محسوب نمی‌شود. همچنین بسیاری از مراکز تیونینگ در زمینه نصب کاور روی بدنه خودرو و تبلیغات زیادی می‌کنند؛ اما جالب است بدانید که بسته به نوع و کیفیت رنگ بدنه خودرو، این کاورهای تزئینی می‌تواند به‌رنگ آن آسیب جدی وارد کند. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که آیا نصب کاورهای تزئینی در بلندمدت می‌تواند سبب در دسر و خرابی برای بدنه خودرو شود؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در این باره کیفیت رنگ بدنه خودرو از اهمیت زیادی برخوردار است. زیرا کاورهای بدنه که از دو نوع رنگ و برچسب بوده به دلیل مواد شیمیایی مصرف‌شده در آن می‌تواند در بلندمدت روی کیفیت رنگ تأثیرگذار باشد و پس از مدتی که کاور از روی بدنه باز شود، آسیب‌های وارد شده به آن مشهود خواهد بود.

هنی

فراموشی

Message

صدای مشتری
۸۸۲۰۶۷۶۱

قیمت بالای صندلی خودرو

خودرو آلمانی وارداتی دارم و چند روزی است صندلی‌های برقی جلو آن کار نمی‌کند. با مراجعه به نمایندگی مربوطه کارشناس فنی گفت که ماژول الکترونیکی صندلی‌های جلو از کار افتاده است و باید تعویض شود. با مراجعه به بازار و فراهم شدن این قطعه، بسیاری از فروشندگان اعلام کردند که ماژول صندلی وجود ندارد و باید صندلی را کامل بخرم و مجبور شدم برای تعویض هر دو صندلی مبلغ نامتعارفی را بپردازم.

باقری-تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۵۵۱

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۵۵۲

کدام یک از عوامل زیر در ایجاد آلودگی هوا سهم بیش تری دارد؟

- ۱- ضعف خدمات رسانی سیستم حمل و نقل عمومی
- ۲- ترافیک شهری
- ۳- عدم اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی به شکل مناسب



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کیفیت معابر برای تردد افراد خاص مانند جانبازان و معلولان در چه سطحی است؟

در پاسخ به این پرسش ۱۲ درصد به گزینه یک یعنی مناسب و ۸۸ درصد به گزینه دوم یعنی نامناسب رای داده بودند.



پیامک

SMS

اختلال در مدار الکتریکی

خودرو سمند مدل ۹۱ دارم و بیش از یک هفته است در زمان روشن کردن راهنماهای چپ و راست، فلاشر، چراغ‌های جلو و عقب و حتی مه‌شکن‌ها، هیچ‌یک از این بخش‌های برقی کار نمی‌کند. جالب است که پشت آمپر نیز مشکلی وجود ندارد. علت چیست؟

عظیمی-سنندج

این مشکل بسیار گسترده است و نیاز به بررسی کامل دارد. در نظر داشته باشید که موارد مذکور باید توسط شخص مکانیک یا تکنسین آشنا به سیستم‌های الکترونیکی بررسی شود. اما به صورت کلی می‌تواند سه علت عمده داشته باشد.

نخست باتوجه به آنچه شما بیان کردید باید گفت دسته راهنما سالم بوده و باید فیوز مربوط به چراغ‌ها و راهنماها را بررسی کرد. زیرا اگر به دلیل آمپر بالای مدار الکتریکی در فیوز اتصال کوتاه رخ داده باشد، این مشکل را به وجود می‌آورد. اما در نظر داشته باشید که سوختن فیوز نیز بی‌تأثیر نخواهد بود.

بنابراین برای رفع مشکل باید فیوز چراغ‌ها و راهنما تعویض شود. همچنین در مدارهای الکتریکی کلید قطع و وصل وجود دارد و در صورت خرابی کلید یا مکانیزم قطع و وصل جریان که در خودرو دسته راهنما و چراغ است، عملکرد مصرف‌کننده‌های الکتریکی را با مشکل مواجه می‌کند. زیرا جریان الکتریکی مدار کامل نیست و بنابراین سبب خاموشی دائمی می‌شود.

در این صورت برای رفع مشکل باید دسته راهنما بررسی و در صورت نیاز تعویض شود. به عنوان آخرین بخش عیب‌یابی اگر با تعویض فیوز مشکل همچنان وجود داشته باشد، باید مصرف‌کننده‌های الکتریکی همچون لامپ‌های چراغ و راهنما را نیز تعویض کنید و در زمان تعویض این قطعات الکتریکی لازم است که سیم‌کشی‌های آن و سوکت‌های مربوطه نیز بررسی شود و در صورت نیاز برای رفع مشکل این قطعات که در یک مدار الکتریکی از نقش مهمی برخوردارند، تعویض شوند.

استهلاک بیشتر در گیربکس

خودرو پژو پارس دارم و در زمان رانندگی عادت دارم دستم را روی دسته‌دنده قرار دهم. اما به تازگی در یکی از پیچ‌های اینستاگرامی مطلبی در این باره خواندم با این مضمون که قرار دادن دست روی دسته‌دنده در بلندمدت موجب خرابی گیربکس می‌شود. آیا این موضوع صحت دارد؟

کاظمی-کرج

بله؛ زمانی که راننده دست خود را روی دسته‌دنده قرار می‌دهد فشار مضاعفی را به چرخنده‌ها و مکانیزم گیربکس وارد می‌کند و این عامل سبب می‌شود مجموعه چرخنده‌ها دچار فرسودگی سریع شوند.

متأسفانه این عادت بد اغلب در بین رانندگان کشور به چشم می‌خورد و کمپانی‌های خودروسازی نیز توجهی به این مسأله ندارند. این در حالی است که بیش تر کمپانی‌های خارجی در طراحی داخلی خودرو به این مورد به دقت توجه می‌کنند و اغلب کنسول بلندی را در داخل خودرو تعبیه می‌کنند تا راننده دست خود را روی آن قرار دهد و این گونه از وارد آمدن فشار به دسته‌دنده جلوگیری می‌شود. شاید شما تصور کنید که قرار دادن دست روی دسته‌دنده فشار با نیرو زیادی به آن وارد نمی‌کند.

اما در نظر داشته باشید که کمترین نیروی وارد به گیربکس در بلندمدت سبب افزایش خرابی در ماهک و اهرم‌های تعویض دنده خواهد شد. بنابراین همواره توصیه می‌شود در گیربکس‌های دستی و به‌ویژه اتوماتیک دست‌تان را روی دسته‌دنده قرار ندهید تا از خرابی‌های بی‌مورد جلوگیری شود.



پژو 308SW؛ استیشن لوکس خانوادگی

شیر قدرتمند هیبرید فرانسوی!



کشیده با LEDهای سه‌گانه، اگزوزهای دوزنقه‌ای نمادین در طرفین و دی‌فیوژر میان آجاستی اسپرت بودن این خودرو را در چندان می‌کند. در نسخه GT پژو 308SW قطعاتی مانند جلو پنجره، قاب آینه‌ها و دی‌فیوژر به‌رنگ مشکی پیاپویی در آمده تا اسپرت‌تر به‌نمایش درآید.

در زمان ورود به کابین این استیشن‌واگن فرانسوی با سبک طراحی پژو که پیش‌تر در برادر بزرگ‌ترش یعنی ۵۰۸ دیده شد، مواجهیم. دو نمای سبک، یکی ۱۰۱ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری ۱۲۰۵ اینچی برای کنسول میانی تعبیه شده است تا فضای مدرن‌تری را به‌ارمان آورد. غریب‌گرم‌ان جدید اسپرت GT با کنسول شناور میانی، رانندگی با این استیشن هیبرید را جذاب جلوه می‌دهد. اما نکته منفی در کابین 308SW این که در چرخه‌های سیستم تهویه مطبوع در بالاترین سطح داشبورد طراحی شده که تا حدی توی ذوق می‌زند. از طرفی طراحی سقف بزرگ سانروف و LEDهای نواری نورپردازی و استفاده از روش چرمی صندلی‌ها جذابیت فضای داخلی را در چندان کرده است. از دیگر ویژگی‌های جدید این استیشن هیبرید استفاده از سیستم کاربری جدید پژو است و این سیستم ساده‌ترین روش ارتباط و برقراری را در اختیار کاربر خود قرار می‌دهد.

کمپانی پژو سه‌مدل پیشرفته جدید برای 308SW تدارک دیده است؛ دو پیشرفته هیبرید بنزینی است که با موتور الکتریکی حداکثر ۱۸۰ تا ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و جالب است بدانید پیشرفته‌های بنزینی آنها ۱۵۰ تا ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت دارند و این افزایش قدرت تنها به دلیل هماهنگی موتور الکتریکی است. از سوی دیگر یک موتور سه‌سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژ بنزینی با حداکثر قدرت ۱۱۰ تا ۱۳۰ اسب‌بخار نیز در دسترس است. البته ناگفته نماند که پیشرفته چهار سیلندر ۱.۵ لیتری توربویزل با حداکثر قدرت ۱۳۰ اسب‌بخار نیز برای مشتریان تدارک دیده شده است. همچنین گیربکس‌های شش‌سرعت دستی و هشت‌سرعت اتوماتیک برای انتقال قدرت به چرخ‌های جلو در اختیار مشتریان است. هر چند که نسخه پلاگین هیبرید از این خودرو تنها با گیربکس هشت‌سرعت راهی بازار شده است.

کمپانی پژو از سال ۲۰۰۷ میلادی محصول کامپکت سگمنت C خود را با نام ۳۰۸ به‌جهان معرفی کرد. نسل اول این خودرو چندان مورد استقبال و توجه در بازار جهانی قرار نگرفت و سال ۲۰۱۳ نسل دوم ۳۰۸ با زبان جدید طراحی این خودرو و ساز فرانسوی معرفی شد تا استایلی جذاب را به‌نمایش بگذارد.

این نسل نسبت به نسل نخست بسیار موفق ظاهر شد و از سال ۲۰۰۷ تا اواخر سال ۲۰۱۳ آمار فروش کمپانی پژو یک میلیون و ۲۵۰ هزار و ۲۱۰ دستگاه از این مدل بوده است، موفقیت در نسل دوم سبب شد کمپانی پژو در ۱۸ مارس ۲۰۲۱ نسل سوم از این خودرو را معرفی کند. این نسل در حقیقت تکامل یافته زبان جدید طراحی پژو است که استایلی اسپرت را به‌ارمان آورده است. پژو ۳۰۸ نسل سوم با رشد ابعادی مواجه شده تا باوقارتر به‌نظر برسد و در دو نسخه هاچ‌بک و استیشن به‌بازار آمده است و نسخه استیشن از ۲۰۸ تا ۲۲۳ جون سال جاری میلادی نیز معرفی شد. در حقیقت نسخه استیشن همانند نسخه هاچ‌بک بوده؛ با این تفاوت که بااندکی تغییر در اندازه مواجه شده است.

به‌عبارت دیگر فاصله محوری، طول و عرض آن به ترتیب ۴۳۳۶، ۲۷۲۳ و ۱۸۵۲ میلی‌متر است و پروفیل 308SW همانند سایر رقبای آلمانی خود با خطوط تیز و سطوح تخت مواجه شده که با زاویه بیش تر ستون D و رنگ‌های ۱۸ اینچی (البته طیف گسترده ۱۶ تا ۱۸ اینچی) کاراکتر اسپرتی به‌این خودرو بخشیده است. اما در نمای جلو چراغ‌های زاویه‌دار و سبک طراحی ماتریسی جلو پنجره با LED عمودی و خطوط تیز روی کاپوت و پوزه کشیده، تهاجمی به‌نظر می‌رسد و در نمای عقب شاهد زیبایی منحصر به‌فردی هستیم؛ چراکه حجم برآمده روی در و چراغ‌های



معرفی مدیر جدید منابع انسانی میشلن در آمریکای شمالی



دربود استافورد تا پایان ماه دسامبر بازنشسته شود و فلیسیا سندرز به عنوان مدیر ارشد منابع انسانی میشلن در آمریکای شمالی کار خود را آغاز خواهد کرد. گروه میشلن، فلیسیا سندرز را به عنوان مدیر ارشد منابع انسانی میشلن در آمریکای شمالی انتخاب کرد و سندرز جانشین دیوید استافورد بعد از بازنشستگی کانادا است.

در ماه دسامبر خواهد شد. این شرکت اعلام کرد سندرز مسئولیت وظایف شعبه آمریکای شمالی این شرکت از جمله استخدام، توسعه و حفظ استعداد های برتر را بر عهده خواهد داشت. منطقه آمریکای شمالی میشلن شامل ایالات متحده و کانادا است.

ظرفیت های دانشگاهی ایتالیا در اختیار صنعت لاستیک این کشور

تحقیقات دانشگاه «میلان» و «پیرلی» درباره واقعیت مجازی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

پیرلی و دانشگاه میلان، ۱۰ سال پس از اولین توافق خود برای همکاری در زمینه فناوری واقعیت مجازی، حالا قرارداد ادامه همکاری مشترک در آزمایشگاه واقعیت مجازی این دانشگاه را امضا کردند. این پروژه تحقیقاتی در زمینه تمرکز بر نوآوری های فناوری VR در تایر هالدمه خواهد یافت. این همکاری به مدت سه سال تمدید شده است و از طیف وسیعی از ابزار های نوآورانه از جمله شبیه ساز استاتیک پیرلی در مرکز تحقیق و توسعه این شرکت در میلان ایتالیا استفاده خواهد کرد. همچنین شبیه ساز پویا مستقر در دانشگاه پلی تکنیک میلان نیز در این پروژه مورد استفاده قرار خواهد گرفت. بازه زمانی این قرارداد ۲ میلیون یورویی (۲.۳ میلیون دلار آمریکا) از سال ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ است و بخش هایی در دانشکده های مکانیک، شیمی، مهندسی مواد، مهندسی شیمی، ریاضیات، الکترونیک، اطلاعات و مهندسی زیستی، مهندسی عمران و محیط زیست در حال همکاری با پیرلی خواهند بود. پیرلی و دانشگاه میلان با استفاده از شبیه ساز ها برای بهینه سازی توسعه و آزمایش لاستیک های جدید به منظور کاهش زمان تحویل و تقویت همکاری ها با

خودروساز در مورد شبیه سازی تحقیق خواهند کرد. اصلاح پلیمرها، نانوپرکننده ها، مواد محافظت تابر و مواد جدید سازگار با محیط زیست نیز مورد تحقیق قرار خواهد گرفت. توسعه محصولات بر اساس علوم سایبری نیز شامل تست صدای خارجی و داخلی، آیرودینامیک تابر و مدل سازی خود کار آج است. در سه سال گذشته، این دو مجموعه بر تولید و عملکرد آلوتروپ کربن، تهیه الیاف سیلیس اصلاح شده و مطالعه منابع جایگزین برای تامین کائوچو، سنتز پلیمر های نوآورانه و همچنین مواد خود ترمیم شونده تمرکز داشتند. مارکو ترونچتی پروورا، معاون اجرایی و مدیر اجرایی پیرلی توضیح داد: «اتکابریک های شامل پیشرفته ترین موسسات تحقیقاتی و دانشگاه های جهان مانند دانشگاه میلان به معنای سرمایه گذاری برای رویارویی با چالش های آینده در حمل و نقل است. اولویت های مادر بر نامه آزمایشگاه مشترک فعالیت های همه جانبه در زمینه های پایدار، اتوماسیون تکامل یافته، مجازی سازی و اتصال به اینترنت است. همکاری با دانشگاه بر تعهد ما برای تقویت هسته دانش گروه خود در این زمینه های کلیدی در ایتالیا تاکید می کند.»



خودرو و پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تابر	عرض تابر (میلی متر)	مدل	گل تابر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۹,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو 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 وی 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 و پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تابر	عرض تابر (میلی متر)	مدل	گل تابر	کویر تابر (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 نیو کوراندو	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	



سازمان انتقال خون ایران

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

سازمان انتقال خون ایران



هشدار انجمن تولید کنندگان لنت ترمز در خصوص برندهای جلی و ثبت نشده

افزایش عرضه برندهای گوناگون در بازار و جعلی بودن برخی از این برندها سبب شده است انجمن تولید کنندگان لنت ترمز با ارسال نامه‌ای به اعضای خود نسبت به تولید برندهای بدون مجوز از سازمان استاندارد هشدار دهد. در این نامه آمده است با توجه به پیگیری‌های سازمان استاندارد در ارتباط با محصولات جلی که در شرکت‌های عضو انجمن تولید می‌شود و فاقد مجوزهای لازم از

سازمان ملی استاندارد بوده و تنها با انعقاد قرارداد با ارائه کنندگان برندهای مذکور نسبت به تولید و عرضه آن‌ها اقدام می‌شود، از کلیه اعضای انجمن درخواست می‌شود از تولید و نشانه گذاری برندهای فاقد مجوز، مخصوصاً برندهای خارجی خودداری کنند. با توجه به سخت گیری‌های سازمان ملی استاندارد در این خصوص ممکن است آثار نامنتظرانه‌ای در واحدهای تولیدی شود.



عضو هیات مدیره و قائم مقام مدیر عامل شرکت ایران لنت در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

فرآیند تامین مواد اولیه لنت تا ۸ ماه زمان می‌برد

فرآیند طولانی مدت ثبت سفارش کالا، تامین ارز و خرید مواد اولیه خارجی تا هشت ماه ممکن است زمان ببرد و همین مساله هزینه تولید را در ایران افزایش داده است



عکس: روزنامه دنیای خودرو

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

تولید در ایران با چالش‌های بسیاری مواجه است و به همین دلیل هزینه در این بخش به شدت بالا می‌رود و کل فرآیند به شدت زمان‌بر می‌شود. این مساله سبب می‌شود شرکت‌ها با مشکلات بسیاری مواجه شوند و اگر نتوانند بر نامرئی مناسبی برای تامین مواد اولیه خود داشته باشند، خیلی سریع با توقف تولید مواجه می‌شوند. یکی از صنایعی که به تامین مواد اولیه به خصوص موادی که در داخل تولید نمی‌شود وابسته است، صنعت تولید لنت ترمز در کشور است و شرکت‌های تولید کننده در ایران طی سال‌های اخیر در این بخش پیشرفت قابل توجهی داشته و نیاز کشور را بر طرف کرده‌اند. یکی از شرکت‌های ترمز در کشور است و شرکت‌های تولید کننده در ایران طی سال‌های اخیر در این بخش پیشرفت قابل توجهی داشته و نیاز کشور را بر طرف کرده‌اند. یکی از شرکت‌های قدیمی در این حوزه، شرکت «ایران لنت» است که به صورت تخصصی روی لنت خودروهای سنگین کار می‌کند. هر چند لنت برخی مدل‌های سواری را نیز تولید می‌کند. در خصوص چالش‌ها و مشکلات صنعت لنت ترمز با دکتر محمد تقی قشقایی، نایب رئیس هیات مدیره شرکت «ایران لنت» به گفت و گو پرداختیم. وی معتقد است فرآیند طولانی مدت ثبت سفارش کالا، تامین ارز و خرید مواد اولیه خارجی ممکن است تا هشت ماه زمان ببرد و همین مساله هزینه تولید را در ایران افزایش داده است.

وضعیت تولید لنت ترمز در کشور و البته در شرکت ایران لنت به چه صورت است و اصولاً چالش‌های موجود بر سر راه تولید لنت ترمز در کشور چیست؟

لنت ترمز یک محصول فوق‌ایمینی به‌شمار می‌رود و با نگاه به دسته‌بندی محصولات تولیدی در کشور درمی‌یابیم که برخی محصولات مایحتاج مردم به‌شمار می‌روند و برخی دیگر

تولیدات معمول جامعه هستند؛ مانند لوازم خانگی، اما برخی محصولات در قطعات خودرو فوق‌ایمینی محسوب می‌شوند. یعنی نه تنها شامل استانداردهای اجباری هستند بلکه در همان استانداردهای اجباری نیز بحث مربوط به ایمنی و کیفیت از اهمیت بالایی برخوردار است؛ چرا که با جان آدم‌ها سروکار دارد. بنابراین در تولید این قطعه باید دقت فراوانی داشت. البته برای تولید این محصول فوق‌ایمینی علاوه بر چالش‌های کلی که شامل تمام محصولات می‌شود با چالش‌های خاصی نیز مواجهیم. از جمله چالش‌های عام بالا بودن قیمت تمام شده محصول در کشور ماست. در واقع در هزینه تمام شده محصول باید قیمت مواد اولیه، دستمزدی که بابت تولید به کارگران پرداخت می‌شود و در نهایت هزینه‌های سربار در صنایع را محاسبه کرد. مجموعه این سه عنصر هزینه‌یابی بهای تمام شده یک محصول است. متأسفانه در کشور ما هزینه تمام شده بسیار بالاست و این در حالی است که در کشوری مانند ژاپن با حدود ۲۰۰ میلیون جمعیت، ۴۵۰ هزار حقوق بگیر دولتی وجود دارد اما ایران با ۸۰ میلیون جمعیت پنج میلیون نفر حقوق بگیر دولتی دارد. بنابراین هزینه تولید در ایران بسیار بالاست. خوشبختانه ترمز در بخش دولتی این است که هر شش نفر جای یک نفر کار می‌کنند؛ اما حقوق‌شان را ماه به ماه دریافت می‌کنند.

موانع پیش روی تولید در کشور چیست؟

مورد دیگر بحث قوانین سهل‌الوصول برای تولید است و می‌بینیم در کشورهای حاشیه خلیج فارس همچون امارات که از پایه یک کشور تولیدی محسوب نمی‌شود، اما قوانین آسانی برای تولید در نظر گرفته شده است. اما در ایران شرایط تاحدی بر عکس است. در واقع موانع بر سر راه تولید آن قدر زیاد است که گاه تولید کننده از خیر آن می‌گذرد. مهم‌ترین چالشی که فرآیند تولید در کشور با آن مواجه است نیز بحث متورم بودن قوانین و بوروکراسی اداری است. چالش بعدی بر سر راه تولید لنت ترمز بحث تامین مواد اولیه است و این در حالی است که

بخشی از مواد اولیه مورد نیاز این صنعت وارداتی بوده و ناگفته پیداست که در شرایط موجود تامین این بخش از مواد اولیه با چه مشکلاتی همراه است.

در این باره مشکل دقیقاً چیست و آیا در تامین ارز و انتقال ارز مشکل وجود دارد یا در ترخیص کالا از گمرک؟

در این میان ما ابتدا باید در سامانه جامع تجارت سفارشمان را ثبت کنیم و بعد بانک مرکزی از طریق سیستم بانکی به ما ارز بدهد. پس از آن باید معادل ریالی آن را تامین کنیم و از طریق سیستم بانکی ارز را برای تولید کنندگان خارجی ارسال کنیم. نکته اینجاست که این فرآیند در بهترین حالت و کم‌ترین زمان سه ماه به طول می‌انجامد؛ یعنی از زمانی که ثبت سفارش انجام دهید تا زمانی که ارز تخصیص پیدا کند و مواد خریداری و وارد کشور شود، سه ماه زمان خواهد رفت. همچنین از پنج ماه قبل مواد مورد نیازمان برای ماه آذر را تدارک دیده‌ایم. بنابراین این پروسه بین سه تا شش ماه زمان می‌برد.

آیا کاهش زمان در این پروسه منجر به کاهش هزینه‌ها می‌شود؟

بله؛ در این صورت هزینه‌های ما به شدت کاهش می‌یابد و به عنوان مثال در گذشته یک تاجر افغانستانی برای خرید به ما مراجعه کرد و جالب اینجاست که می‌توانست با گوشی تلفن همراه خود ارز را منتقل کند؛ یعنی می‌توانست هر نوع ارزی را به هر کشوری که تمایل داشت منتقل کند و این در حالی است که کافی بود معادل پول خودشان در حساب بانکی‌اش موجودی باشد! باید توجه داشت که ما قبل از تحریم نیز این ویژگی را در اختیار نداشتیم. اما همان طور که گفته شد این مساله هزینه تمام شده را تا حد زیادی کاهش می‌دهد. در عین حال در ترخیص برای تولید کنندگان و صادر کنندگان جایزه‌های صادراتی بسیاری در نظر گرفته‌اند و در ایران این رقم به حدی ناچیز است که بیش تر تولید کنندگان از خیر آن می‌گذرند.

در عین حال وزارت صمت به تازگی به واردات یکی از موادی که بیش از ۴۰ سال است آن را به کشور وارد می‌کنیم، ایراد گرفته است و به ما گفته شده که باید برای خرید این مواد اولیه طرح توجیهی داشته باشید. احتمالاً رد شدن از این مرحله ۴۰ روز زمان می‌برد و بعد از آن پروسه مربوط به بانک مرکزی بیش از دو ماه زمان نیاز دارد و در نهایت با تخصیص ارز واردات امکان پذیر می‌شود و تولید صورت می‌گیرد. پروسه‌ای که به نظر می‌رسد تنها باید از محل تولید مواد اولیه تا ایران چیزی حدود یک ماه زمان ببرد، در شرایط فعلی به چیزی بین شش تا هشت ماه زمان نیاز دارد. جالب است که از این پروسه بیش از شش ماه مربوط به معطلی‌های داخل کشور است. بخشی از این معطلی در وزارت صمت، بخشی در بانک مرکزی و بخشی نیز در گمرک خواهد بود. این مساله سبب افزایش هزینه‌های تولید می‌شود.

یکی از مشکلات صنعت قطعه که سبب کاهش کیفیت قطعه می‌شود قدیمی بودن خطوط تولید است. شرکت ایران لنت برای به روز رسانی خطوط تولید خود چه اقداماتی کرده است؟

شرکت ایران لنت نخستین شرکت تولید کننده لنت در ایران است. با این حال تجهیزات این شرکت کاملاً به روز است و سال‌ها بر اساس شرایط و نیاز بازار تکنولوژی این شرکت تغییر کرده است. همین حالا تکنولوژی‌هایی در اختیار داریم که با تکنولوژی روز دنیا برابری می‌کند. ماشین‌آلاتی که به مرور کهنه شده در طول این سال‌ها به روز آوری شده و همپای تکنولوژی روز دنیا فرآیند تولید در ایران لنت هم دستخوش تغییر شده است. در حال حاضر یک سری خطوط تولید جدید نیز برای تولید لنت کلاچ در دست ساخت داریم.

به لحاظ کیفی و در مقایسه با نمونه‌های خارجی، لنت‌های ایرانی چه جایگاهی دارند و آیا توان صادراتی داریم و اگر چنین چیزی درست است چرا صادرات انجام نمی‌شود؟

مادر گذشته صادرات داشته‌ایم و در حال حاضر هم چند کشور از ما نمونه محصول دریافت کرده‌اند و تقاضای کالا دارند. یک سری کشورها برای خرید لنت‌های ایران لنت متقاضی هستند اما مشکلاتی در این حوزه وجود دارد. این مشکلات ریسک و خطر انتقال پول را برای ما افزایش می‌دهد و بخشی از این مشکلات مربوط به تحریم است. در دنیا پول نقد جابه‌جا نمی‌شود و چون کشورمان باید جزو چندسازمان خارجی از جمله اف‌تی‌اف می‌شده اما این اتفاق رخ نداده عملاً از سیستم بانکی دنیا خارج شده‌ایم. این مسائل باعث افزایش ریسک ما می‌شود. این در حالی است که ترکیه‌ای‌ها به راحتی بازارهای منطقه را تصرف کرده‌اند و دلیل آن هم ارتباطشان با همه دنیا است. در این میان باید به این نکته توجه داشت که کشورمان به لحاظ زیرساختی بسیار پیشروتر از ترکیه بوده است. اما ارتباطات ترکیه سبب شده است به راحتی بازارهای منطقه‌ای را در اختیار داشته باشد. این که در سال‌های اخیر صادرات نداشته‌ایم نیز همین مساله را تباطات بانکی است.

لنت ترمز جزو قطعات آلاینده یک خودرو است و شرکت‌های بزرگ به سمت تولید محصولات بدون آلاینده‌ها می‌روند. آیا در کشورمان نیز شرایط برای تولید لنت‌های غیر آلاینده مهیاست؟

آلاینده‌گی مربوط به چند ماده اولیه‌ای بود که در لنت استفاده می‌شد که مهم‌ترین آن‌ها ازبست است. شرکت ایران لنت از حدود ۱۵ سال پیش تاکنون ازبست را از فرمولاسیون خود حذف کرده و طی سال‌های اخیر در تولید محصولات ایران لنت چند فلز سنگین مضر مثل سرب و دو فلز سنگین دیگر استفاده نشده است؛ چرا که در فرمولاسیون ایران لنت جایی ندارند. ما به جرأت می‌توانیم بگوییم که لنت ارگانیک تولید می‌کنیم. یعنی لنت‌های ایران لنت، لنت ارگانیک بازار است و در بحث خودروهای سنگین و نیمه سنگین برندها نخست بازار است. ایران لنت سعی کرده در طول زمان فرمولاسیون خود را به روز کند.

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییده استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
لنت جلو پراید صبا	۵۸۶			۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریم چپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً پدید بیفتد ۶- ترمز درگیر شده باشد ۷- سطح روی لنت، ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۸- ابراز مغرب ناشی از دیسک چرخ ترمز و یا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۹۲۰۰۰ (آبی)	۱۱۰۰۰ (آبی)	
لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۹۲۰۰۰ (آبی)	۱۱۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو تیبیا	۵۸۶				۱۸۳۰۰۰ (آبی)	۲۱۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۱۴۵۰۰۰ (آبی)	۲۶۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو پارس	۵۸۶				۱۴۵۰۰۰ (آبی)	۲۶۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				۱۸۳۰۰۰ (آبی)	۲۷۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				۱۶۵۰۰۰ (آبی)	۱۵۵۰۰ (آبی)		
لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۱۹۵۰۰۰ (آبی)	۲۷۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۲۱۰۰۰ (آبی)	۲۸۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو ساینا	۵۸۶				۱۸۳۰۰۰ (آبی)	۲۱۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				۲۴۵۰۰ (آبی)	۱۵۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				۲۰۵۰۰ (آبی)	۱۵۰۰۰ (آبی)		
لنت جلو پژو ۲۰۷	۵۸۶			۲۰۵۰۰ (آبی)	۱۵۰۰۰ (آبی)			
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶			۱۸۳۰۰۰ (آبی)	۱۳۰۰۰ (آبی)			





آغاز اجرای محدودیت‌های هوشمند کرونایی از ۱۵ آذرماه



ایستنا: معاون بهداشت وزارت بهداشت با اعلام اجرای طرح محدودیت‌های هوشمند کرونای ۱۵ آذرماه و شرایط حضور در اماکن تجمعی را تشریح کرد. دکتر کمال حیدری گفت: «شرط ورود به اماکن تجمعی یا این الزام همراه است که افراد واکسینه باشند تا در کنار هم کمترین احتمال انتقال ویروس وجود داشته باشد. شرط بعدی اجازه حضور در مراکز تجمعی، داشتن تست PCR منفی است تا افراد مطمئن شوند یا سیستمی ایمنی آنها متعاقب تزریق واکسن قوی است یا ناقل ویروس نیستند.» وی در ادامه در پاسخ به پرسشی درباره شرایط

حمل و نقل عمومی به ویژه مترو و گزارش‌های منتشر شده مبنی بر رعایت اندک دستورالعمل‌های بهداشتی، تصریح کرد: «ابتدای ورود به مترو اگر افراد بتوانند با کد ملی بلیت بخرند، اهداف سامانه عملی می‌شود، البته این موضوع برعهده شهرداری است تا این ساز و کار را فراهم کند.» حیدری ادامه داد: «تخلف در تمام قسمت‌ها وجود دارد، مهم این است ما سهم و مسئولیت اجتماعی خود را دنبال کنیم، در مورد نخوه و میزان جرایم متخلفان، اطلاعات تکمیلی باید از سوی وزارت کشور اعلام شود.»

خبر News

افزایش قیمت، مانع نوسازی ناوگان تاکسیرانی

ایستنا: مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی کشور از نوسازی ۵۳۰۰ تاکسی در کشور از ابتدای سال جاری تاکنون خبر داد و گفت: «امیدواریم تا پایان سال به هدف گذاری انجام شده یعنی نوسازی ۱۰ هزار تاکسی برسیم.» مرتضی ضامنی در تشریح روند نوسازی ناوگان تاکسیرانی در کشور افزود: «مشکلات جدی در حوزه نوسازی ناوگان تاکسیرانی

وجود دارد از جمله قیمت که چالش جدی قلمداد می‌شود به شکلی که از ابتدای آذرماه برای اصلاح قیمت و افزایش آن، این طرح متوقف شده است.» وی افزود: «این رشد قیمت باعث شده است قدرت برنامهریزی از ما و رانندگان گرفته شود، به عنوان مثال راننده‌ای که تا ابتدای آذرماه آمادگی نوسازی داشت در صورتی که افزایش قیمت اتفاق بیفتد، کسری

بودجه خواهد داشت و باید تدارک آن را ببینند و ممکن است نتوانند آن را فراهم کنند.» ضامنی تاکید کرد: «از آغاز به کار دولت تقاضا داشته‌ایم کمک بیشتری به ما بدهند تا در حوزه نوسازی ناوگان تاکسیرانی بتوانیم تسهیلات مورد نیاز در چارچوب ماده ۸ قانون هوای پاک که دولت را مکلف به تامین تسهیلات کرده است، تامین کنیم.»

وضعیت حمل و نقل مسافران بین شهری

ناوگان مسافری در جاده بی‌توجهی و فرسودگی



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

از ورود نخستین اتوبوس به ایران بیش از ۱۱۰ سال می‌گذرد. این وسیله نقلیه جادار که ابتدا چندان جدی گرفته نشد، با گذر از سال‌های بسیار به یکی از ارکان حمل و نقل مسافری در کشور تبدیل شده است. سفر با اتوبوس‌های بین شهری یکی از بهترین و امن‌ترین روش‌های مسافرت در جهان محسوب می‌شود. حتی برخی برای سفرهای طولانی به منظور دیدن مناظر و چشم‌اندازهای طبیعی اتوبوس را به هواپیما و قطارهای پرسرعت ترجیح می‌دهند. اما شرایط این بخش از حوزه حمل و نقل کشور چندان مساعد نیست و نبود امکانات، مشکلات معیشتی، فرسودگی، تحریم‌ها، شرایط ویژه کرونایی و... عرصه را برای فعالان این صنف تنگ کرده است. براساس دیده‌ها و شنیده‌ها وضعیت ناوگان مسافری در شهرها و جاده‌های برون شهری به دلیل تحریم‌ها، در چند مقطع تلاش‌ها برای خریداری اتوبوس‌های جدید را ناکام گذاشت. نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در کشور اگر چه جزو طرح‌های مورد نظر دولت در کلان‌شهرها و سازمان‌های حمل و نقل شهری است اما به نظر می‌رسد اجرای چنین طرح‌هایی به‌رغم وعده‌های دولت‌مسردان همچنان در حوزه ناوگان برون شهری مغفول مانده است.

معادل ۴ هزار ۲۰۰ دستگاه، ۶۸ درصد مینی‌بوس‌ها و ۶۶ درصد سواری‌های کشور فرسوده هستند که در مجموع شامل ۱۹ هزار دستگاه می‌شوند. بی‌توجهی مسئولان به ضرورت سرمایه‌گذاری برای تولید یا واردات خودروهای تجاری تبعات اسفباری برای صنعت حمل و نقل کشور دارد. پیش‌بینی‌ها در حوزه تجاری (حمل کالا و مسافر) نشان می‌دهند کشور سالانه به تولید حداقل ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو نیاز دارد که ۹۰ هزار دستگاه آن برای داخل و ۳۰ هزار دستگاه برای صادرات خواهد بود اما آمار بسیار کمتر از حد نیاز است.

در همین رابطه نماینده ارومیه در مجلس گفت: «برخی واحدها در داخل و خارج استان این اتوبوس‌ها را بازسازی می‌کنند اما قطعاً لحاظ فنی نمی‌توان نسبت به ارتقای آن‌ها امید داشت و به‌نظر می‌رسد خودروهای بزرگ کشور نیز تمایلی به تولید انبوه خودرو با استانداردهای بین‌المللی ندارند یا توان آنها پاسخگوی نیاز کشور نیست چرا که گرفتار دلال‌بازی هستند.» وی افزود: «این کمبودها متأسفانه منجر به تصادف در جاده‌های کشور و از دست رفتن جان هموطنان می‌شود. با نگاهی به وضعیت اتوبوس‌های بین شهری می‌بینیم قریب به اتفاق آنها استاندارد نیستند و عمر مفید خود را سپری کرده‌اند.»

حمل و نقل مسافر هستند و بعد از آن باید نوسازی شوند اما در ایران بخت با نوسازی ناوگان یار نبوده زیرا از یک سو به دلیل تحریم‌های ظالمانه‌ها و سوی دیگر انحصاری بودن تولید واردات اتوبوس عملاً این کار با کندی پیش می‌رود و حتی در مواقعی کاملاً متوقف می‌شود. بر اساس اعلام پلیس راهور، سالانه ۵ تا ۶ درصد تولید ناخالص داخلی هزینه تصادفات رانندگی می‌شود که رقم بسیار چشمگیری است. از منظر آمار، اختصاص بودجه مناسب و کافی به نوسازی ناوگان حمل مسافر و بهسازی جاده‌ها می‌تواند یک معامله بر-د برای مردم و کشور باشد.

از نگاه دیگران

محمد رضا کامیاب، کارشناس حوزه حمل و نقل با اشاره به وضعیت نامطلوب فعلی به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بسیاری از گرفتاری‌های فعلی ما در بخش جاده‌ها ناشی از ساختار معیوب و ناکارآمد سیستم مدیریتی و اجرایی حمل و نقل است. از زمانی که مسئولیت دو وزارتخانه مجزا با شرح وظایف جداگانه به‌رغم مخالفت کارشناسان در یک وزارتخانه تجمیع شد، مشکلات و مصائب قبلی نه تنها برطرف نشدند بلکه با تغییر روش اجرایی بیشتر هم شدند.» وی با تاکید بر اینکه اغلب طرح‌ها و تسهیلات نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل در کشور در حد حرف است، از نحوه عملکرد دستگاه‌های مربوطه انتقاد و تاکید کرد که عمل امکان نوسازی ناوگان مسافری فراهم نیست. کامیاب با اشاره به تعداد مشکل بودجه برای نوسازی و ایجاد بستر مناسب برای تولید، تأمین مالی خودرو سازان را راهکار تولید و عرضه اتوبوس و مینی‌بوس در کشور عنوان کرد و ادامه داد: «دولت باید علاوه بر تأمین منابع و امکانات برای خودرو سازان، تسهیلاتی را که وعده می‌دهد، عملیاتی کند تا امکان نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل در کشور فراهم شود.» وزیر سابق راه و شهرسازی اواخر دولت دوازدهم گفته بود باید ناوگان حمل و نقل را که بالای ۱۰ درصد فرسوده در کشور است، به‌رغم تعهدات دولت مدتهاست به دلیل عدم تخصیص منابع مناسب و عدم پرداخت تسهیلات بلاعوض، روند نوسازی در ناوگان مینی‌بوس‌رانی متوقف شده و روزانه با ادامه وضع فعلی به آمار مینی‌بوس‌های فرسوده در ناوگان برون شهری افزوده می‌شود. در حقیقت اتوبوس‌های تولید خارج و فعال در ایران، در کشورهای اروپایی در نهایت ۶ سال قادر به فعالیت در زمینه

دنده یار
st gear

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

دبیر انجمن خودرو سازان ایران: به‌رغم اثبات زبان‌دهی خودرو سازان علت توقف افزایش قیمت‌ها اعلام نمی‌شود. **حاضر جواب:** تا حالا شده مجبور به تولید شده باشید؟ نشده! این عزیزان مجبورند. مجبور!

بی‌توجهی به ذائقه مشتریان موتورسیکلت ضد سیاست‌های تجاری است.

حاضر جواب: تا وقتی سیاست تولیدات ما مصداق ضرب المثل آش کشک خاله باشد، ذائقه مشتری معنایی ندارد!

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران: ضرورت افزایش قیمت خودرو یک امر بدیهی است.

حاضر جواب: دقیقاً... اصلاً مشکل از مانسخت که هنوز این بدبختی‌ها بر ایمان جانینفتاده!

له کردن خودروهای لوکس و میلیاردری قاچاق با بیل مکانیکی در فیلمین.

حاضر جواب: تماشای این صحنه‌ها برای کسانی که پراید را نزدیک ۲۰۰ میلیون می‌خرند اصلاً توصیه نمی‌شود!

روش جدید و باور نکردنی برای سرعت خودرو: پیشرفت عجیب در دهها!

حاضر جواب: فزدهای خودرو صدایش را در نمی‌آورند و گرنه قطعاً برای خودشان دانشگاه و آکادمی دارند در حد آکسفورد و سوربن!

غرق شدن لامبورگینی در آبگرفتگی خیابانی در آمریکا!

حاضر جواب: حالا چطور می‌تواند یک لامبورگینی غرق شده رانجات می‌دهند به آن تنفس دهان به دهان بدهند؟!

سختگوی شورای نگهبان: شورای نگهبان بر اساس مقررات، ممنوعه مورد ابراد هیات عالی نظارت در مجمع تشخیص مصلحت نظام به طرح ساماندهی صنعت خودرو را مغایر بند ۲ اصل ۱۱۰ قانون اساسی دانست و آن را جهت اصلاح به مجلس ارسال کرد.

حاضر جواب: اگر یک مسیر اختصاصی برای رفت و آمد این طرح بین مجلس و شورای نگهبان اختصاص پیدا کند، چندان کار بی‌فایده‌ای نیست!

واقعا چه کار باید کنیم، خودرو بخیریم یا نخیریم؟

حاضر جواب: تا شما مشغول این گونه چانه زنی‌ها با خودتان هستید، قیمت خودرو بالا رفته و چسبیده به سقف!

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس: عرضه قطره چکانی خودرو: راهکار خودرو سازان برای گرانی.

حاضر جواب: راهکار گرانی هم راهکارهای قدیم... کسی از آنها سر در نمی‌آورد!

قیمت پراید پرواز کرد!

حاضر جواب: در حال پرواز که هست... بفرمایید بیشتر لوچ گرفت!

آستون مار تین: از زور شکستگی تا تولید خودرو پرنده...

حاضر جواب: اگر از ورشکستگی می‌توان به تولید خودرو پرنده رسید که الان ما از همه‌جا بیشتر برای تولید خودرو پرنده مستعد هستیم!

قیمت روز خودرو: هر روز گران‌تر از دیروز!

حاضر جواب: بفرمایید هر ساعت گران‌تر از ساعت قبلی!

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۳۹۰

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۲	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۳	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۵	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۶	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۷	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۸	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۹	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۰	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۲	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۳	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۱۵	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱

جدول شماره ۱۳۹۰ Cross Word

افقی

۱- این خودرو در دهه شصت در ایران تولید می‌شد (در تصویر) ۲- خودرو ملی سایپا- شاسی‌بلند اشکودا ۳- عظمت- جمع‌بندی کار را گویند ۴- دم‌برده- نشانه است ۵- اسب چاپار - مرکز به زبان انگلیسی ۶- ماشین حمل بیمار- از کشورهای آفریقای ۷- محصول مشترک کوبا و سایپا- خودروی ملی ایران- قطار روی آن می‌رود- آخرین رمق ۸- از محصولات مدیران خودرو- جمع مرتبه- مال مار و عقرب معروف است ۹- نشانه جمع در زبان فارسی- بزرگ‌ترین حیوان دریایی- تپه‌ای باستانی در ایران ۱۰- تاکسی با ظرفیت بیشتر- بله انگلیسی- برند خودرویی معروف آمریکا ۱۱- صریح- واژه هشدار- فلس بود که حرفی اضافه در آخرش آمد ۱۲- عموم مردم را گویند- کودتای به‌هم‌ریخته- حرف تنفر ۱۳- شاسی‌بلند جدید میتسوبیشی در ایران- فلات معروفی در آسیا ۱۴- جنگ در راه خدا را گویند- باردار- محصولی از ایران خودرو ۱۵- قدیمی‌ترین خودرو ساز فرانسه- این شرکت در ایران به مونتاژ خودروهای کاروتجاری سبک می‌پردازد.

عمودی

۱- این پلیس رادار ایران داریم ۲- نام قبلی سایپادیزل ۳- همان گیسواست- پوشاننده ۴- مدلی از نو- ظرف مکان در زبان انگلیسی ۵- این افراد به‌سختی می‌توانند کاری را انجام دهند- سفینه ماه‌شین- هدایت‌کننده ۷- مان به‌هم‌ریخته- در ردیف یک جوی‌نیش ۸- شاسی‌بلندی از نیرسان- اصطلاحی در شعر و علم عروض ۹- بزرگ‌ترین تولیدکننده اروپایی هواپیما- جایی که آرامش دارد- خنده‌دار است ۱۰- حرارت بالای ۳۷ درجه بدن- زمینه هنری- نوعی ماشین چاپ- وینامین انعقاد خون ۱۱- لایه روئی لاستیک- منطقه سردسیر ۱۲- روسیه ۱۳- خودرویی ساخت شرکت کیا- سوپراسپرت ایتالیایی با شهرت جهانی ۱۳- اتوبوس‌ساز و کامیون‌ساز انگلیسی- فازی است- پیچ‌وخم ۱۴- بزرگ‌ترین کشتی مسافری که بیش از ۱۰۵ سال پیش در نخستین سفرش غرق شد- محصولی از سایپا ۱۵- از نخستین کامیون‌هایی که به ایران آمد- محصولی از رنو.



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۶ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۵۲

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

تهران ۱۴ ۵ اصفهان ۱۳ ۳ شیراز ۱۸ ۲ مشهد ۱۴ ۲ تبریز ۹ ۱ ارومیه ۸ ۰ رشت ۱۸ ۸ گرگان ۱۸ ۸ ساری ۱۸ ۵ شهرکرد ۱۲ ۴ اهواز ۲۷ ۱۱ یزد ۱۶ ۴ کرمان ۱۵ ۲ بندرعباس ۲۷ ۱۵ زاهدان ۱۷ ۲

بیل‌بورد
Billboard

در دل طبیعت

این آگهی زیبا توسط آژانس پرومپلین در شیلی برای تبلیغ وانت پیکاپ میتسوبیشی L200 طراحی شده و در آن به توانایی این خودرو در زدن به دل طبیعت اشاره شده است.

New MITSUBISHI L200

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
خبرنگار

دود آبی، بازیگر اصلی آلودگی هوا!

آلودگی هوا با تاثیر مخرب روی محیط زیست، سلامتی انسان را به شدت به خطر می‌اندازد و گازهای خروجی از اگزوز خودروها که حاصل احتراق پیش‌رانه‌های آن هاست، از عوامل اصلی آلوده کننده هوا به حساب می‌آید و با شروع فصل سرد سال و باتوجه به ماهیت ترمودینامیکی هوای گرم که از جرم کم‌تری نسبت به هوای سرد برخوردار است، این پدیده می‌تواند در کنار عوامل دیگر به وخیم بودن وضعیت به شدت دامن بزند. حال باتوجه به این که گازهای خروجی از اگزوز خودروها اکسیدهای نیتروژنی NOX و اکسیدهای گوگرد SOX، منوکسید کربن CO، هیدرید کربن HC، ترکیبات هیدروکربنی THC و ذرات معلق TSM هستند، در بسیاری از مواقع خودروهای فرسوده و معیوب حجم زیادی از دود آبی رنگ را تولید می‌کنند که برای محیط زیست و هوا که به شدت مخرب است. این در حالی است که اگر چه به‌مواردی از این دست توجه چندانی نمی‌شود، اما ورود روغن موتور به‌محفظه احتراق که در نتیجه آن دود آبی از اگزوز خارج می‌شود، می‌تواند میزان غلظت آلاینده‌ها را افزایش دهد. باتوجه به این که هوای گرم با چگالی کم‌تر جای خود را به هوای سرد می‌دهد، عناصر آلوده کننده موجود در دود اگزوز خودروها امکان جابه‌جایی ندارند و در نتیجه آلودگی هوا افزایش یافته و در نهایت هوای آلوده وارد ریه انسان می‌شود و همین امر به‌خودی خود زمینه‌ساز ابتلای افراد به انواع بیماری‌ها و بخصوص در شرایط کنونی، بالا رفتن درصد ابتلا به ویروس منسوس کرونا می‌شود. با این تفاسیل می‌تواند در صورت معیوب بودن خودرویمان اگر دود آبی از اگزوز آن خارج می‌شود، برای حفاظت از جان هم‌نوعانمان و حتی اعضای خانواده خود از تردد با آن صرف‌نظر کنیم و هر چه سریع‌تر برای رفع مشکل به‌مراکز سرویس خودرو مراجعه کنیم.



سوار شدن بر بوگاتی و ویرون خود بسیار لذت می‌برد و این نکته را نیز به‌خوبی می‌داند که خرید خودرو خوب به‌نوعی سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود و شاید به‌همین دلیل است که در فهرست خودروهای او می‌توان به‌مدل‌های کانورتیبل جگوار کلاسیک، دو مدل فراری ۳۶۰ و ۴۳۰، یک دستگاه بنتلی آژور، یک دستگاه فورد برانکو کلاسیک، میتسوبیشی ایوو ۷... اشاره کرد.

وقتی سخن از ریختن پول هنگفت به‌پای خودرو به‌میان می‌آید، بهترین نمونه‌ای که در بین سلبریتی‌ها می‌توان از آن یاد کرد سایمون کاول است. این مجری، تهیه‌کننده تلویزیون و برنامه‌ساز که با سری برنامه‌های استعدادیابی خود در سراسر جهان به شهرت رسیده، دوست دارد پشت فرمان لوکس‌ترین خودروها بنشیند. او علاوه‌بر علاقه‌ای که به‌قایق‌های تفریحی دارد، از

ماشین‌بازها

سایمون کاول



جهان‌لنت
Jahan Lent

- ▶ لنت ترمز دیسکی و کفشکی خودروهای سبک
- ▶ لنت ترمز دیسکی و کفشکی خودروهای سنگین
- ▶ انواع دیسک و صفحه خودروهای سواری
- ▶ لنت ترمز دیسکی و کفشکی انواع موتور سیکلت
- ▶ لنت ترمز دیسکی و کفشکی وسایل نقلیه ریلی
- ▶ لنت های دیسکی و کفشکی ماشین آلات راهسازی و کشاورزی
- ▶ لنت کلاچ خودروهای سبک و سنگین
- ▶ انواع لنت های صنعتی و سفارشی
- ▶ انواع لنت های صنایع نفت و گاز
- ▶ لنت های توربین های باد
- ▶ لنت های کلاف



www.jahantormoz.com ۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

info@jahantormoz.com ۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲