

عرضه لوکس‌های چینی، بازار خارجی‌ها را آرام نکرد

افزایش بی‌سابقه قیمت خودروهای وارداتی

در هفته‌های اخیر شاهد بیش‌ترین افزایش قیمت در بازار خودروهای وارداتی لوکس یعنی مرسدس‌بنز، پورشه، بامو و لکسوس بوده‌ایم و تعداد کم نسخه‌های صفر کیلومتر از مدل‌های...

صفحه ۱۰

گرانی خودرو تابعی از نرخ تورم است

افزایش قیمت خودرو دلیل اقتصادی دارد، نه صنعتی!

فارغ از میزان عقب‌ماندگی این صنعت، در شرایط فعلی رشد قیمت ناگزیر است و اگر به‌فرض...
صفحات ۳۰۲

مدیرعامل شرکت اسنا

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

همکاری «اسنا» و «بهمن» در تولید اتوبوس‌های شهری

تعامل این دو خودروساز، هم از لحاظ فنی و هم از لحاظ مالی و با هدف ایجاد هم‌افزایی در...
صفحه ۹

کرایه تاکسی‌های اینترنتی

در چه شرایطی تصاعدی می‌شود؟

مسافربری، فقط در شرایط مساعد!

از آغاز فعالیت تاکسی‌های اینترنتی حدود ۸-۷ سال می‌گذرد، فعالیتی که بر پایه...
صفحه ۱۵

سایپا عرضه محدود «کوئیک پلاس» اتومات را از سر گرفت

تنها انتخاب اتوماتیک زیر ۳۰۰ میلیون تومان در بازار خودرو ایران

وقتی هیوندای کونا لباس N می‌پوشد

فناوری‌های جدید جایگزین سیستم ترمز

تویو تاکمری هیبرید به مصاف هیوندای سونا تا هیبرید می‌رود

حمایت «فالکن» از برنامه‌های تلویزیون انگلستان در سال ۲۰۲۲

دیوان عالی آمریکا رأی نهایی پرونده بین «بنفینیوم» و «شورون» را صادر کرد

استارت
Start

علی منصوری
عضو شورای سردبیری

اهمیت فضای داخلی خودروها

با مرور آن چه طی یک صد و اندی سال پیش در صنعت خودرو گذشته است، می‌توان متوجه شد تاریخچه خودروها شباهت زیادی به سرگذشتی دارد که سکونت‌گاه‌های انسانی یا همان خانه‌ها از...
صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

آیا بازار سهام از روزهای نزولی خود فاصله خواهد گرفت؟

صعود ۹ هزار واحدی شاخص کل بورس

صفحه ۵

کاهش آمار مرگ‌ومیر جهانی به علت آلایندگی‌ها

صفحه ۶

تثبیت ارزش سهام خودرویی‌ها

صفحه ۲

عدم ترسیم چشم‌انداز امیدوارکننده در حوزه خودرو توسط دولت

صفحه ۲

بخش اول گفت‌وگوی «توموتیو نیوز» اروپا

با مدیرعامل رولز رویس

شرایط رویایی!

صفحه ۶

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای بزرگراه آفریقا، ساختمان ۵، پلاک ۸، واحد ۶
کدپستی: ۱۵۱۴۹۴۷۴۳۱ | تلفن: ۷۲-۷۱-۸۸۶۵۰۰ | فکس: ۸۸۷۹۳۸۲۰

PREMIUM LOW-METALLIC BRAKE SHOES

Asia Lent

ASIA LENT

Flowmax Technology

روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

Flowmax MOTOR OIL Full Synthetic

API SP TURBO CHARGED SAE 5W-30 5L

Flowmax 0W-20

Flowmax 10W-40

Flowmax 10W-40

Flowmax CVT FLUID

Flowmax ATF MV FLUID

بالاترین سطح کیفیت | روغن موتور تمام سنتتیک
روغن موتور بنزینی | فلومکس API SP

www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com



بخش نشان بنتلی و گوشه‌های جلو پنجره است. همچنین پوشش آینه‌های جانبی نیز به رنگ مشکی براق درآمده‌اند. خودرو مجهز به این آپشن از رنگ‌های ۱۲۲پنچی تیره سسود می‌برند. این رنگ‌ها همچنین دارای رینگ کروم اطراف نشان‌های وسطی هستند. در کابین خودرو می‌توان لیست کاملی از رنگ‌های مربوط به پوشش‌ها را سفارش داد. اگر خریدار کانتیننتال GT همه‌چیز را به بنتلی بسپارد، این خودرو ساز هشت ترکیب سسه رنگی را ارائه خواهد کرد. طراحی کابین این محصول لوکس شامل دوخت‌های الماسی برای بخش‌هایی همچون صندلی‌ها و پاتل درها است.

بنتلی کانتیننتال GT و GT کانور تیبل به پکیج جدید مولینر بلک لاین مجهز شده‌اند و ظاهری تیره‌تر دارند. در این خودروها تریم کرومی جای خود را به تریم‌های تیره و مشکی داده‌اند. مولینر بخش سفارشی‌ساز برند بریتانیایی است و پکیج‌های بصری و اشرافی را برای محصولات لوکس بنتلی ارائه می‌کند. بنتلی می‌گوید ۲۸ درصد سفارش‌های خرید کانتیننتال GT از سراسر دنیا با آپشن بلک لاین کنونی بوده، بنابراین دلیل خوبی برای گسترش گزینیه‌های در دسترس برای این پکیج وجود دارد. پکیج مولینر بلک لاین تقریباً جایگزین تریم‌های روشن بدنه شده، تنها استثنای این



بسته جدید مولینر برای «بنتلی کانتیننتال» جی‌تی

اهمیت فضای داخلی خودروها

با مرور آن چه طی یک صد و اندی سال پیش در صنعت خودرو گذشته است، می‌توان متوجه شد تاریخچه خودروها شباهت زیادی به سرگذشتی دارد که سکونت‌گاه‌های انسانی یا همان خانه‌ها از ابتدای تاریخ بشر تا امروز از سر گذرانده‌اند. خانه‌های ابتدایی تنها سرپناهی برای دور نگاه داشتن ساکنان خود از گزند سرما و گرما و جانوران خطرناک به شمار می‌رفتند. تا این که به مرور انسان با یادگیری فنون مختلف و بعد از آن که توانست خانه‌هایی امن‌تر و محکم‌تر بسازد، به فکر تزئین محیط داخل و تبدیل سرپناه به جایی افتاد که بتواند از گذراندن وقت در آن لذت ببرد. این تغییر تا جایی ادامه یافته که امروزه طراحی داخلی خانه‌ها اهمیتی بسیار زیاد و هم‌اندازه با طراحی بیرونی پیدا کرده است. در سال‌های نخست خودروسازی نیز تمرکز اصلی خودروسازان بر تولید خودروهایی بود که بتوان در حمل‌ونقل به آنها اعتماد کرد و از آن جاکه تقریباً در هیچ‌یک از وسایل نقلیه قبلی توجه خاصی به راحتی و آرامش سرنشینان نمی‌شد (مگر در موارد خاص مثلاً کالسکه‌های سلطنتی که هنوز هم نمونه‌هایی تاریخی آن‌ها در موزه‌های مختلف در سراسر جهان قابل مشاهده هستند)، تولیدکنندگان خودرو هم و غم خود را صرف نکات فنی محصولاتشان می‌کردند و همین که ساخته دست‌شان می‌توانست مسافتی را بی‌دردسر طی کند، برایشان کافی بود. بعد از رسیدن به استاندارد خاص در تولید، خودروسازان به فکر تمایز محصولات خود افتادند و یکی از نقاطی که آن‌ها می‌توانستند بر آن مانور دهند، طراحی داخل کابین خودرو بود. به طور خاص در نیمه‌دوم قرن بیستم شاهد تحول شگفت‌انگیز و یک انقلاب تمام‌عیار در زمینه طراحی کابین خودروها بودیم. تا پیش از آن اگر خودروها فقط وسیله‌ای برای جابه‌جایی افراد بودند، از این به بعد خودروها به مکانی برای تجربه آرامش و لذت بردن از سفر نیز بدل می‌شدند. طبیعی است با پیدایش برندهای لوکس تعاریف جدیدی از اتاق خودرو ارائه شد. به مرور کابین خودروها به امکانات هرچه بیشتری برای راحتی سرنشینان مجهز شدند. در سال‌های اخیر با ارائه تجهیزات دیجیتال و ساخته شدن سیستم‌های اینفومنت، اتاق خودروها شباهت هر چه بیشتری به تکه‌ای از خانه سرنشینان پیدا کرده است. این روزها سرنشینان خودرو تقریباً از تمامی امکاناتی که ممکن است در یک سفر نسبتاً کوتاه به آن نیاز داشته باشند، برخوردارند. با پررنگ شدن هرچه بیشتر فناوری خودروان در صنعت خودرو می‌توان انتظار داشت خودروسازان توجه بیشتری به کابین خودروها بکنند، پای تجهیزات و امکانات بیشتری را به داخل اتاق خودروها بکشند و بیش از پیش این احساس را به سرنشینان القا کنند که کابین خودرویشان بخشی از خانه‌ای است که از آن خارج شده‌اند.



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

گرانی خودرو تابعی از نرخ تورم است

افزایش قیمت خودرو دلیل اقتصادی دارد، نه صنعتی!

فارغ از میزان عقب‌ماندگی این صنعت، در شرایط فعلی رشد قیمت ناگزیر است و اگر به‌فرض محال هم کسی بتواند قول کاهش قیمت بدهد، وزیر اقتصاد است، نه وزیر صمت!



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

دولت‌های مختلف در ایران برای مقابله با افزایش قیمت محصولات خودروسازان و مهار تورم، بارها اقدام به سرکوب قیمت‌ها و تعیین دستوری نرخ کرده‌اند تا خودرو با قیمت پایین‌تر به دست مردم برسد. با این حال، تجارب تکراری نشان می‌دهند این اقدام نه تنها تاکنون به تثبیت قیمت محصولات خودروسازان کمکی نکرده، بلکه خود به عاملی برای جهش تقاضا و التهاب بیشتر بازار، ایجاد رانت، واسطه‌گری و خروج بازار از فرایند طبیعی خود منجر شده است. فرید زاوه، فعال و کارشناس حوزه خودرو در این خصوص به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «با توجه به شرایطی که اقتصاد کشور دارد، تمامی کالاها در همه بازارها با افزایش قیمت روبه‌رو شده‌اند. بنابراین باید رشد قیمت خودرو را اقتصادی دانست، نه صنعتی. بر این اساس، این که بگوییم با افزایش تولید، قیمت خودرو کاهش خواهد یافت، عملی نخواهد بود. به بیان ساده، هر زمان دولت بتواند قیمت گوجه‌فرنگی را کنترل کند و اجازه ندهد افزایش یابد، به دنبال آن قیمت خودرو و نیز کنترل می‌شود و کاهش خواهد یافت.»

آیا وعده وزیر صمت در خصوص کاهش قیمت محصولات خودروسازان و افزایش تیراژ تولید قابل تحقق است؟

آقای فاطمی‌امین، بیستمین وزیر صمت در پنجاه سال اخیر است که چنین وعده‌ای را به مردم داده، اگر آنان موفق به این مهم شدند، ایشان نیز می‌تواند.

هم‌اکنون صنعت خودرو در کشور وضع مالی مناسبی ندارد که بخشی از آن به‌دلیل ناکارآمدی خودروسازان و بخشی دیگر به خاطر وضعیت اقتصادی کشور در سال‌های گذشته ایجاد شده، در این رابطه، یک خلط مبحث صورت گرفته، زیرا خودرو به دلایل اقتصادی و نه صنعتی، در چند سال گذشته با افزایش قیمت روبه‌رو شده است. به بیان دیگر، این که وزیر صنعت اعلام می‌کند با افزایش تیراژ قیمت پایین می‌آید، به اعتقاد من شدنی نیست.

شیوه کشف قیمت محصولات خودروسازان چه معضلاتی را در این بنگاه‌ها موجب شده است؟

تا وقتی قیمت‌گذاری محصولات خودسازان در هیات‌مدیره این بنگاه‌ها اتفاق نیفتد، صنعت خودرو همچنان دچار بحران‌هایی خواهد بود که اکنون نیز شاهدیم و دیگر اقدامات دولتی‌ها تنها مسکنی کوتاه‌مدت برای این صنعت محسوب خواهد شد.

مبنای نرخ‌گذاری جدید نیز برخلاف هیاهویی که در فاصله لغو و اعلام مجدد افزایش قیمت در گرفت، همان ضوابط قبلی شورای رقابت یعنی تعیین قیمت بر اساس نرخ تورم بخشی است که هر شش ماه اعلام می‌شود.

آیا خودروسازان بزرگ کشور توانایی تامین انتظار تولیدی وزیر صمت به میزان سه‌میلیون دستگاه در سال را دارند؟

با توجه به شرایطی که خودروسازان طی سال‌های اخیر با آن روبه‌رو بوده‌اند، در حال حاضر این توانایی را ندارند که بتوانند به سطح تولید قبلی یعنی تولید ۱.۵ میلیون دستگاه در سال برسند.

ازسوی دیگر، اگر چنین چیزی نیز محقق شود، با توجه به تحریم‌هایی که در اقتصاد کشور وجود دارد، قیمت خودرو باز هم با افزایش روبه‌رو خواهد شد.

فهرست اسامی اعضاء انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

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

۰۲۱-۳۵۰۴۰	قطعه‌سازان مدرن تندیس	modern lands
۰۲۳۳۳۶۵۲۳۳۶	فارا لنت کومش	FARA LENT
۰۹۱۲۳۹۸۰۲۸۴	کیا لنت البرز نور	KIA LENT
۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴	لنت پارس	PARS LENT
۰۲۱-۳۳۹۰۹۰۰۱	لنت ترمز شاهین	
۰۳۸۳۲۶۲۴۴۳	لنت هوشمند پارس آسیا	WITURE
۰۲۱-۴۴۹۰۵۵۰۴-۶	لنت ترمز ایران	ایران لنت
۰۲۱-۴۴۷۰۹۷۷۲	لنت پارسیان پیشرو	
۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴	لنت ترمزهای کویر کاشان	کویرلنت
۰۱۱-۴۴۶۶۶۵۶۱	لنت ترمز همتا	همتالنت
۰۲۳۳۱۲۷	ماشین لنت تهران	پاتیس لنت تهران
۰۲۴۳۲۲۳۰۷۲	صنایع لنت هیربد	
۰۸۸۳۳۵۴۰۹۶	اروین صنعت چاوش	M

۰۲۱-۳۵۰۴۳	پاسارگاد لنت البرز	
۰۲۱-۳۳۹۰۴۵۰۹	ترمز ماشین	
۰۲۳۳۳۶۵۲۰۴۸	تولیدی کلاچ لنت	
۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹	جهان ترمز کاشان	
۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹	جهان لنت ایرانیان	جهان لنت
۰۲۴-۸۸۷۷۳۶۰۹	خودرو لنت کاسپین	KLC
۰۲۱-۲۲۹۱۵۱۵۹	دیسکی لنت ایران	DISCY LENT
۰۶۶۳۳۴۲۶۵۲۵-۳۰	راز مهر خرم‌آباد	
۰۲۱-۴۶۸۹۲۶۴۷-۹	رویین صنعت نوین	
۰۳۱۳۵۷۲۱۵۱۵	صنایع گورت اصفهان	گورت
۰۳۱-۳۵۷۲۲۹۳۹	صنایع کلاچ سپاهان	BEHUNKER
۰۳۱۵۸۳۱۸۰۴۰۳	شرکت مهندسین جید	جید مهندسی
۰۲۱-۸۸۷۷۳۶۰۹	گسترش قطعات خودروکاسپین	کاسپین
۰۲۱-۶۵۴۳۹۹۴۸	تولیدی فریبرز قنبری	فریبرز

۰۲۶-۴۴۳۲۷۵۸۷	آرتالنت البرز (شروین حبیب‌زاده)	shain
۰۹۱۴۱۰۲۸۸۱۵	آ.ت هشترو سهند	
۰۲۱-۸۸۶۵۰۰۷۱-۲	آسیا لنت	آسیا لنت
۰۴۴۳۶۵۲۳۴۸۱	آذر لنت خوی	
۰۲۳۳۳۶۵۳۷۳۵-۶	آراد مکث کومش	
۰۲۱-۵۶۷۱۵۲۴۷-۸	آلباژ کاران	کارتا
۰۸۶۴۵۲۵۰۲۲۶-۸	اتحاد لنت پیشرو صنعت	ELPS
۰۸۶-۳۴۱۳۲۶۳۷-۴۰	برین ساز	Morga
۰۲۴۳۵۵۸۲۱۵۰-۴	پیشرو لنت زنجان	پیشرو
۰۲۱-۶۶۳۸۳۳۱۱-۲۲	پارسیان قطعه سپهر	PGS
۰۲۱-۸۸۳۴۷۶۴۴	پارسیان ترمز	TRAKAR
۰۲۴۳۲۲۱۱۶۸	تعاونی تولید گستر راسپینا	
۰۲۸۳۲۸۸۴۱۱۵	شرکت ایستالنت آریا	ایستالنت

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

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

بسیار از نسخه‌های یک بیشتر شود. بدین ترتیب، فضای صندوق به ۴۰۸ لیتر رسیده که در صورت خواباندن صندلی‌های عقب این رقم به ۱۶۲۴ لیتر افزایش پیدا می‌کند. فعلا لیست موتورهای آسترا استیشن اعلام نشده است اما انتظار می‌رود از همان پیش‌رانه‌های برادر هاجیک خود استفاده کند، یعنی باید انتظار پیش‌رانه ۱.۲ لیتری سه سیلندر بنزینی در دو سطح قدرت ۱۱۰ و ۱۳۰ اسب‌بخار و همین‌طور یک موتور چهار سیلندر توربودیزل با ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت را داشته باشیم. فروش این استیشن جدید آلمانی از اوایل سال آینده آغاز و اواسط ۲۰۲۲ به خریداران تحویل داده خواهد شد.

پس از معرفی نسل جدید اوپل آسترا تحت لوای پژو-سیتروئن، حالا نسخه استیشن آن هم رخ نشان داده است. همان‌طور که انتظار می‌رود، آسترا استیشن جدید در طراحی با نسخه هاجیک خود اشتراکات زیادی دارد، در جلوی خودرو همان چراغ‌های LED تیز با دی‌لایت‌های LED دیده می‌شود که به یک تریم مشکی براق متصل شده‌اند اما وقتی به نمای جانبی خودرو نگاه می‌کنیم، به خاطر افزایش طول و خط سقف بدیهی است همه چیز متفاوت باشد. آسترا استیشن ۴.۶ متر طول، ۱.۸ متر عرض و ۱.۴ متر ارتفاع دارد و این افزایش طول موجب شده فضای صندوق بار آن



معرفی نسخه استیشن «اوپل آسترا» جدید



در حال حاضر نیز باید تورم کنترل و مدیریت شود تا بازارهای مختلف آرام بگیرند. وزارت اقتصاد، سازمان برنامه و بودجه و بانک مرکزی نهادهایی هستند که می‌توانند در زمینه مهار تورم بسیار تعیین‌کننده باشند. این سه نهاد و وزارتخانه باید با ارائه یک برنامه درست اقتصاد کشور را مدیریت کنند هر چند تاکنون در این چهار ماه چنین چیزی را مشاهده نکرده‌ام.

دولت حمایت از تولید را محور اصلی برنامه بودجه معرفی کرده است. آیا نیت حمایتی دولت از خودروسازان در بودجه ۱۴۰۱ ملموس است؟

در بودجه سال آینده به‌صورت خوش‌بینانه درآمدهای مالیاتی افزایش یافته، در حالی که به هیچ عنوان اقتصاد کشور کشتش چنین افزایش مالیاتی را نداشته است. طبیعتاً با هم مانند بودجه سال جاری، در سال ۱۴۰۱ هم دولت با کسری شدیدی روبه‌رو خواهد شد و این موضوع تورم شدیدتری را به اقتصاد کشور تحمیل خواهد کرد که نتیجه آن نیز افزایش قیمت خودرو و سایر کالاهاست. بنابراین تا زمانی که دولت چنین رویکردی داشته باشد، نمی‌توانیم توقع داشته باشیم اقتصاد ایران سر و سامان بگیرد.

راهکار پیشنهادی شما در خصوص حل معضلات صنعت خودرو به مدیران و تصمیم‌گیران دولتی چیست؟

دولت باید خود در کاهش هزینه‌ها پیشقدم شود، اما در بودجه مشاهده می‌کنیم با افزایش مالیات‌ها و کاهش میزان افزایش حقوق و دستمزد، بودجه به نوعی انقباضی بسته شده است. اما در طرف مقابل، بودجه تمام سازمان‌ها و نهادهای دولتی با افزایش روبه‌رو شده، بدون این که بودجه حتی یک سازمان یا نهاد دولتی کاهش پیدا کرده یا ثابت مانده باشد.

پس به نوعی دولت بودجه خود را انبساطی بسته است. این دوگانگی در بودجه‌نویسی نتیجه‌اش کسری شدید بودجه در سال آینده خواهد بود. بنابراین تا چنین سیاست‌گذاری‌های اشتباهی اصلاح نشده و از تجربیات گذشته درس گرفته نشود، با افزایش قیمت‌های بیشتری در بازارهای مختلف از جمله خودرو روبه‌رو خواهیم بود و نمی‌توان به غیر از اصلاح وضعیت موجود راهکاری برای آن ارائه داد.

بنابراین هر زمان که دولت بتواند تورم را کنترل کند، قیمت خودرو نیز به تبع آن پایین خواهد آمد. زیرا با توجه به شرایطی که اقتصاد کشور دارد، تمامی کالاها در همه بازارها با افزایش روبه‌رو شده‌اند. بنابراین رشد قیمت خودرو دلایل اقتصادی دارد، نه صنعتی و فارغ از میزان عقب‌ماندگی یا پیشرفت این صنعت، در شرایط اقتصادی فعلی رشد قیمت خودرو ناگزیر است. به فرض محال هم اگر کسی بتواند قولی در مورد قیمت خودرو بدهد، وزیر اقتصاد است، نه وزیر صمت!

با توجه به مشکل نقدینگی صنعت خود که این صنعت را در شرایط نابسامان فعلی قرار داده است، آیا دولت می‌تواند این بحران را برای خودروسازان از میان بردارد؟

با توجه به این که دولت از بدنه کارشناسی قوی برخوردار نیست، شاهدیم که طی ۴ ماه گذشته تمامی بازارها با نوسانات شدیدی روبه‌رو بوده‌اند.

لوربالا

وزارت اقتصاد، سازمان برنامه و بودجه و بانک مرکزی نهادهایی هستند که می‌توانند در زمینه مهار تورم بسیار تعیین‌کننده باشند. هر زمان دولت بتواند قیمت گوجه‌فرنگی را کنترل کند و اجازه ندهد که افزایش یابد، به دنبال آن قیمت خودرو و نیز کنترل می‌شود و کاهش خواهد یافت





مدیران خودرو

X22 PRO



NEW ARRIZO 5 T



شرایط ویژه فروش طرح جایگزینی خودروهای "کارکرده" با "نو"

تا ۷۰٪ تسهیلات / اقساط ۵ ساله / کلیه محصولات مدیران خودرو / شرکت ایرانیان خودرو مجری طرح جایگزینی محصولات مدیران خودرو

مراجعه به سایت WWW.IRANIANKHODRO.COM و یا نمایندگان منتخب طرح جایگزینی در سراسر کشور | ۰۲۱-۴۹۷۸۱

مدیران خودرو... ایده آل

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی‌ها

WWW.MVMCO.IR
official.mvm

مرکز تماس خدمات

۰۲۱-۴۷۶۵۱

همکاری «لامبورگینی» و «سکرت لب» برای آسایش گیمرها



«لامبورگینی در حال ورود به دنیای بازی است به همین دلیل با همکاری شرکت سکرت لب یک صندلی ویژه را معرفی کرد. این دوشرکت برای معرفی یک کلکسیون ویژه شامل صندلی استاندارد و نسخه سفارشی پینکل ادیشن همکاری داشته‌اند. مراسم رونمایی این صندلی‌ها در رقابت شبیه‌ساز مسابقه‌ای جهانی انجام شد. صندلی پینکل ادیشن سکرت لب و لامبورگینی برجسته، دارای پوشش آلکانترا و ساختار فیبرکربنی است و آن را در یکی از خودروهای جاده‌ای لامبورگینی هم خواهید دید. این صندلی همچنین به خاطر عناصر و لوگو الصاق شده جلب توجه می‌کند. شرکت سکرت لب در سال ۲۰۱۴ تأسیس شد و از آن زمان تاکنون به یک

پیشرو در تولید صندلی‌های مخصوص گیمینگ بدل شده است. صندلی‌های این شرکت توسط بیش از یک میلیون نفر در سراسر جهان مورد استفاده قرار گرفته‌اند و بین برخی از مشهورترین گیمرها دنیا محبوبیت ویژه‌ای دارند. یان آنگ، مدیر اجرایی سکرت لب می‌گوید: «سطح جزئیات به کاررفته در محصولات لامبورگینی استثنایی است و همین موضوع در سکرت لب هم دیده می‌شود. ترکیب تکنولوژی وارگونومی پیشتاز ما با DNA پر فرورنس لامبورگینی باعث تولید نه یک صندلی بلکه دو صندلی برای وفادارترین طرفداران ما شده است.» هنوز قیمت این دو صندلی اعلام نشده اما سکرت لب می‌گوید صندلی‌ها از سال ۲۰۲۲ در دسترس خواهند بود.

سایپا عرضه محدود «کوییک پلاس» اتومات را از سر گرفت

تنها انتخاب اتوماتیک زیر ۳۰۰ میلیون تومان در بازار خودرو ایران

ظرفیت کوییک پلاس با گیربکس اتوماتیک در طرح فروش هفته گذشته، محدود به ۱۰۰ دستگاه بود



گشتاور ۱۲۸ نیوتون متر در دور ۴۰۰۰ rpm را دارد، با مصرف ترکیبی ۷٫۶۷ لیتر از کم مصرف ترین موتور ها در بازار خودرو ایران به شمار می رود، ظرفیت باک این خودرو نیز ۴۱ لیتر است. موتور ۱۵۱۵ این بار با یک گیربکس CVT چهار سرعته ساخت شرکت پانچ بلژیک هماهنگ شده، فرمان برقی نیز از دیگر تمایزات کوییک پلاس اتومات محسوب می شود، همچنین شتاب صفر تا صد این خودرو بنا بر اعلام سایپا معادل ۱۲٫۶ ثانیه است. ترمزهای جلو نیز از نوع دیسکی و در عقب از نوع کاسه‌ای هستند سیستم تعلیق جلو کوییک اتومات از نوع مکفرسون و سیستم تعلیق عقب آن Torsion Beam است.

تجهیزات و امکانات در یک نگاه از تجهیزات و امکانات کوییک پلاس اتوماتیک می توان به سیستم استارت دکمه‌ای، ورود به خودرو بدون کلید PEPS ، مالتی مدیا با نمایشگر ۱۷ اینچی، دوربین عقب، سنسور پارک دنده عقب، سیستم تهویه مطبوع نیمه اتوماتیک، روفرک، دستگیره آسان باز شو، مشکن جلو و عقب، نمایش دمای هوای بیرون، نمایشگر سیستم کنترل فشار تایر، کیسه هوای راننده و سرنشین جلو، سیستم ترمز ABS، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز EBD، هشدار دهنده دپداری و شنیداری بستن کمربند ایمنی، اینه جانبی برقی، شیشه بالا بر برقی جلو و عقب، سیستم

نور بالا

این خودرو که نخستین بار در سال ۹۷ به بازار آمد و هم اکنون در کارخانه ۲۷۴ میلیون و ۶۶۴ هزار تومان و در بازار ۲۸۵ میلیون تومان قیمت دارد، پس از تشدید تحریم ها و خروج شرکای خارجی سایپا از ایران، به عنوان خودرو جایگزین برخی تعهدات قبلی سایپا مانند ساندرو و برلیانس به مشتریان پیشنهاد و عرضه شد

پیگیری يك موضوع

view up

محسن زنگنه

عضو کمیسیون برنامه و محاسبات

خودروسازان کشور دو زیست هستند!

«خصوصی سازی صنعت خودرو تبدیل به موضوعی قدیمی و غیر قابل حل شده است. خودروسازان بین دولتی یا خصوصی بودن گرفتار شده اند. موضوعی که بر توسعه این صنعت اثر منفی گذاشته است. در همین زمینه با محسن زنگنه، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات در مجلس به گفت و گو پرداختیم.

وضعیت شرکت های خودروساز را چگونه می بینید؟

خودروسازان کشور دوزیست هستند یعنی نه خصوصی هستند و نه دولتی؛ از یک سواز قانون تجارت تبعیت نمی کنند و قائل به رقابت نبوده و از نسوی دیگر در اختیار نیستند؛ هر زمان که منافع آن ها ایجاب کند، دولتی و در سایر زمان ها شرکت هستند.

این روند چه تأثیری بر توسعه صنعت خودرو داشته است؟

مهم ترین عامل پسرفت کشور در حوزه خودرو و عدم دسترسی به برنامه های مورد نظر همین مساله بالاکلیف بودن صنعت خودرو بین دولتی یا خصوصی بودن است. در حال حاضر خودروسازان به انحصار گران عرضه خودرو تبدیل شده اند، در نتیجه به ارتقای کیفیت و اصول رقابت بی توجه هستند. کاهش بهره وری عالمی برای افزایش هزینه خودروسازان است.

راهکار مناسب برای تعیین تکلیف خودروسازان چیست؟

برای رفع این مشکل دولت باید سهام خود را در خودرو سازی ها به بخش خصوصی واگذار کند تا وزیر صمت و دولت دخالتی در مدیریت این شرکت ها نداشته باشند. البته هز زمان با این اقدام باید شرایط برای واردات خودرو نیز فراهم شود. همواره گفته اند اشتغال قطعه سازان و خودروسازان با واردات خودرو آسیب می بیند و این موضوع پوششی است که خودروسازان به یکه تازی در بازار کشور ادامه دهند و نسبت به کاهش هزینه ها و ارتقای بهره وری اقدام نکنند.

دلیل اصلی افزایش هزینه خودروسازان و کاهش بهره وری آن ها چیست؟

حجم نیروی انسانی دو خودروساز بزرگ کشور با شرکت های کرمای قابل مقایسه نیست. از سوی دیگر در جهت اجرای قانون اصل ۴۴ بخشی از سهام ایران خودرو و سایپا به شرکت های اقماری که صندلی مدیریتی آن ها در اختیار خودروسازان است، واگذار شده اما در این زمینه نیز انحصار ایجاد شد.

« یک کارشناس بازار سرمایه گفت: «افزایش ۱۸ درصدی قیمت خودرو با تحرک اندک نمادهای خودرویی در جهت مثبت همراه بود اما همچنان این گروه به دلیل شرایط قیمت گذاری حاکم بر این صنعت زیان ده است.» همایون دارابی درباره تاثیر افزایش ۱۸ درصدی قیمت خودرو بر شاخص سهام و نمادهای خودرویی در بازار سرمایه بیان کرد: « روند تاثیر افزایش قیمت خودرو بر بازار سرمایه بسیار پایین تر



نگاه

view

سید محمد رضا میر تاج الدینی

ندم ترسیم چشم انداز امیدوارکننده در حوزه خودرو توسط دولت

«سیاست گذاری های نادرست، خودروسازها را به شرکت های زیان ده تبدیل کرده به طوری که میزان زیان انباشته خودروسازان به ۸۵ هزار میلیارد تومان رسیده است. در همین راستا کمیسیون برنامه و بودجه در بودجه سال ۱۴۰۱ به دنبال نجات صنعت خودرو از زیان دهی و همچنین آزادسازی واردات خودرو به صورت مدیریت شده است. دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ چشم انداز امیدوارکننده ای برای صنعت خودرو ترسیم نکرده و نقش موثری در حمایت از زنجیره تولید خودرو ندارد. باتوجه به اینکه خودروسازی ها شرکت های بزرگ و دولتی هستند در ردیف بودجه، بودجه دولتی برای آنها در نظر گرفته نمی شود و به صورت درآمد و هزینه ای اداره می شوند.

همچنین فروش و توزیع خودرو به شیوه قرعه کشی ۲۰۰ هزار میلیارد تومان رانت ایجاد کرده است، اما اگر عرضه خودرو براساس قیمت تمام شده به اضافه سود معقول موجب تقاضای واقعی در بازار شود، خودرو را به کالای مصرفی تبدیل خواهد کرد.

آزادسازی واردات خودرو یکی از راه هایی است که می تواند بین خودرو داخلی و خارجی رقابت سالم ایجاد کند.

در همین راستا وزیر صمت مجموعه سیاست هایی را در نظر گرفته است بنابراین اگر رویکردشان حمایت از صنعت خودرو کشور و در کنار آن آزادسازی واردات خودرو باشد ما نیز از ایشان حمایت خواهیم کرد.

البته در بودجه ۱۴۰۱ به دنبال نجات صنت خودرو از زیان دهی و آزادسازی واردات خودرو به صورت مدیریت شده هستیم.

نمایندگان مجلس طبق روال سال های قبل می توانند با پیشنهاد واردات و تصویب آن در صحن مجلس زمینه واردات خودرو به کشور را فراهم کنند. اگر قطعات خودرو در زنجیره صنعت خودرو واقعی دیده شود به جای قیمت دستوری می توان خودرو را براساس قیمت تمام شده عرضه کرد. قیمت گذاری دستوری علاوه بر رانتی که ایجاد می کند موجب ضرر و زیان خودروسازان و بهره مندی سوداگران از رانت موجود می شود همچنین زمینه سرمایه گذاری برای افرادی را که نیاز واقعی به خودرو ندارند، فراهم می کند. این افراد نیز با فروش خودرو به قیمت بالاتر موجب تقاضای غیر واقعی در بازار خودرو می شوند.

تولید کنندگان، شبکه فروش و مصرف کنندگان تصریح کرد: «هرچند این اقدام موجب د نرخی شدن تایر در بازار خواهد شد اما تاثیر مثبتی بر زنجیره تولید تا توزیع تایر خواهد داشت و موجب افزایش قیمت ها در بازار نخواهد شد. البته سنجش منافع نیازمند مرور زمان است.» دارابی ادامه داد: «به طور کلی عرضه تایر در بورس کالا زمینه شفافیت در معاملات را فراهم می کند، به دنبال اقدام یکی از تایر سازان سایر تولید کنندگان



زاپاس

Spare Tire

تثبیت سهام خودرویی ها به رغم افزایش قیمت خودرو

نیز به این عرصه ورود خواهند کرد.» دارابی درباره شرایط مورد نیاز برای موفقیت این نوع عرضه و راهکارهای پرهیز از توقف عرضه تایر در بورس کالا تاکید کرد: «تداوم این روش فروش تایر نیازمند الزام وزارت صمت بر شرکت های تایر سازی مانند شرکت های فولادی، مبنی بر عرضه تمام محصولات تایر در بورس کالا ست و شاید یکی از بهترین راهکارها برای پیشگیری از بروز تنش های آتی باشد.»



نسخه متفاوت «سری ۷» برقی راهی تست زمستانی شد



مختلف برای هماهنگی با حالت‌های گوناگون رانندگی طراحی شده‌اند. سری ۷ جدید با طیف گسترده‌ای از قوای محرکه، از پیشرفته‌های درون سوز گرفته تا پلاگین-هیبرید و الکتریکی عرضه خواهد شد. همچنین مهندسان بام‌و از مسیر یخ‌ده‌دریاچه برای ایجاد اصطکاک پایین استفاده کرده‌اند تا به تنظیمات مناسب سیستم‌های کنترل سیستم تعلیق برسند. قرار است تولید سری ۷ جدید از جولای ۲۰۲۲ شروع شده و اولین نمونه‌های آن نیز از پاییز سال آینده میلادی روانه بازار شوند.

یکی از مهم‌ترین محصولات بام‌و که در سال ۲۰۲۲ از راه می‌رسد، نسل بعدی سری ۷ است. سری ۷ جدید نه تنها از نو طراحی شده بلکه اولین سری ۷ الکتریکی تاریخ نیز لقب خواهد گرفت. گروه بام‌و اخیراً تصاویر جاسوسی رسمی از i7 را در مرکز تست زمستانی سوئد منتشر کرده، بر اساس بیانیه خبری منتشر شده، سری ۷ الکتریکی در حال تست با قطعات سیستم تعلیق، ترمز و فرمان خود و طی شرایط سخت آب و هوایی است. باورایی‌ها می‌گویند تنظیمات پر فرورنش سیستم تعلیق، فنرها، دامپر ها و سیستم‌های

آیا بازار سهام از روزهای نزولی خود فاصله خواهد گرفت؟

صعود ۹ هزار واحدی شاخص کل بورس

روند حرکتی بازار سرمایه دیروز برخلاف روز یکشنبه صعودی بود، به طوری که شاخص کل بورس با بیش از ۹ هزار واحد افزایش، به رقم یک میلیون و ۳۰۱ هزار واحد رسید. شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۴۰۶ واحد افزایش یافت و رقم ۳۳۳ هزار و ۹۰۱ واحدی را ثبت کرد. معامله گران بورسی نیز ۳۴۱ هزار دادوستد به ارزش ۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان انجام دادند. همچنین روز دوشنبه در آن سوی بازار

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

آیا حداقل سرمایه تشکیل بیمه‌های اتکایی افزایش خواهد یافت؟

برخی کارشناسان صنعت بیمه معتقدند میزان سرمایه ۵۰۰ میلیاردی تعیین شده برای تأسیس شرکت‌های بیمه اتکایی جدید که حتی به صورت کامل پرداخت نشده است و بخشی از آن برای بعد باقی می‌ماند، درست نیست. به نظر آن‌ها باید بررسی شود شرکت‌های بیمه اتکایی جدید با کدام نیروی انسانی تربیت شده می‌خواهند فعالیت کنند. زیرا فقط سرمایه کافی نیست و نیروی انسانی تربیت شده بسیار مهم است و فقدان نیروی انسانی مورد نیاز، موجب سردرگمی خواهد شد. از سوی دیگر باید حداقل سرمایه تأسیس شرکت‌های بیمه اتکایی جدید یک هزار میلیارد تومان باشد که البته به صورت کامل پرداخت شود، بنابراین رقم تعیین شده ۵۰۰ میلیارد تومانی برای فعالیت جوابگو نخواهد بود. در این راستا، سرمایه شرکت‌های بیمه‌های اتکایی در زمان تأسیس ۴۰ میلیون یورو بوده، در حالی که سرمایه شرکت‌های جدید اتکایی حدود ۱۴ میلیون یورو است.

پیش‌بینی

به باور کارشناسان بازار سهام باید تلاش کرد اعتماد مردم به بورس جلب شود. بنابراین اگر اقدامی صورت گیرد تا نقدینگی به سمت بازار سهام بازگردد، می‌توان دوباره شاهد روزهای پررونق و ورود شاخص کل بورس به مدار صعودی بود. از جمله راهکارها برای ورود دوباره بورس به مدار صعودی، کمک چندروزه حقوقی‌ها برای ایجاد روند صعودی است. در این راستا باید مذاکراتی با شرکت‌های حقوقی انجام شود تا میزان فروش سهام خود را به حداقل برسانند. بر این اساس، سهام‌داران عمده باید از طریق انجام اقدامات مختلف به ایجاد شرایط ثبات در بازار سهام کمک کنند. البته در حال حاضر بازار سهام از لحاظ متغیرهای بنیادی در بهترین موقعیت قرار دارد. اما در مقابل، سهام شرکت‌ها برخلاف چنین موقعیت مناسبی کمتر ارزش ذاتی خود معامله می‌شوند. حال باید منتظر ماند و دید این شرایط چه زمانی تغییر پیدا خواهد کرد.



نماگر بیمه INSURANCE		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه پاسارگاد	۴۲,۴۷۳	۰
بیمه البرز	۱,۷۰۷	۲.۵۸
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۹۹۲	-۰.۰۱
بیمه ملت	۱,۱۳۷	۱.۵۲
بیمه دی	۳,۹۱۱	-۰.۳۸
بیمه آسیا	۱,۶۴۲	۴.۵۲
بیمه تجارت نو	۶,۵۰۲	۰.۰۲
بیمه دانا	۴,۱۱۴	۱.۶۱
بیمه نوین	۳,۵۰۱	-۰.۳۷
بیمه کوثر	۳,۷۰۲	۰
بیمه میهن	۲,۱۵۱	۴.۹۲
بیمه رازی	۱,۵۱۳	-۲.۴۵
بیمه معلم	۱,۸۷۳	-۳.۴
بیمه سامان	۱۹,۶۸۲	-۰.۵۹
بیمه اتکایی امین	۴,۹۶۸	۰.۳۶
بیمه ما	۴,۹۹۷	-۰.۲۹
بیمه حکمت صبا	۳,۲۱۲	-۲.۴۲
بیمه حافظ	۹,۱۹۴	۰
بیمه سینا	۳,۷۲۰	-۰.۱۳
بیمه پارسیان	۸,۵۱۰	۰
بیمه کارآفرین	۳,۶۴۶	۰.۱۹
بیمه تعاون	۱,۶۷۴	۰
بیمه آرمان	۵,۵۱۸	-۱.۵۹
بیمه خاورمیانه	۲,۳۳۵	۱.۳۶
بیمه سرمد	۵,۳۷۹	۰

مقایسه VS

بیمه ایرانی در مقابل بیمه ترکیه‌ای

«بیمه‌دانا» که با نماد «دانا» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۵۳ با مشارکت بیمه Commercial Union انگلیس تأسیس اما پس از ۵۱ سال فعالیت در قالب بخش خصوصی به همراه ۱۲ شرکت بیمه خصوصی دیگر، ملی اعلام شد. ارزش بازار این شرکت حدود ۱,۶ هزار میلیارد تومان است و در مجموع، جزو شرکت‌های نه چندان بزرگ در بازار سرمایه ایران به حساب می‌آید. با این همه، این شرکت با در اختیار داشتن حدود ۷,۷ درصد بازار بیمه، خود را به عنوان سومین شرکت بزرگ بازار بیمه کشور معرفی کرده است. قیمت هر سهم نماد «دانا» روز گذشته به ۴۱۲ تومان رسید.

در مقام مقایسه، شرکت «Anadolu Sigorta» قرار دارد و یکی از قدیمی‌ترین شرکت‌های بیمه در ترکیه محسوب می‌شود. این شرکت از سال ۱۹۲۵ میلادی مشغول به فعالیت است. روز گذشته قیمت هر سهم این شرکت در بورس استانبول به ۶ لیر (حدود ۱۰ هزار) رسید.

امار معاملات TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز ش یکشنبه ۲۸ آذر بالغ بر ۱,۴ میلیارد سهم و ۲۸۹ میلیارد تومان شد.

کدال نگر

- «بیمه کوثر» در راستای تسویه بخشی از سود سهام و همچنین تسویه مطالبات بیمه مرکزی اقدام به واگذاری بخشی از سرمایه‌گذاری‌های خود کرده است.
- «فترسازی خاور» توضیحات تکمیلی درباره افزایش سود هر سهم نسبت به بودجه، تغییرات ناشی از افزایش تولید و رشد قیمت مواد اولیه را منتشر کرد.
- «گروه بهمن» اعلام کرد خرید ۶ دانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین به مساحت تقریبی ۵۳,۹۸۰ مترمربع توسط شرکت بهمن موتور انجام شده است.
- «سایپا شیشه» جزئیات هزینه انرژی مصرفی خود را افشا کرد.



نمودار تکنیکالی سرمایه‌گذاری رنا نشان‌دهنده آن است که نماد «ورنا» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه ۹۹ در قیمت ۲,۱۸۸ تومان یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده است. در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می‌شود.

۹۱,۳
میلیارد تومان

افزایش درآمدهای عملیاتی

«صنایع ماشین ابزار ایران»، زیرمجموعه نماد «خودرو» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۳۳۲ ریال زیان محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۴۳ درصد کاهش داشته، البته درآمدهای عملیاتی این شرکت بالغ بر ۹۱,۳ میلیارد تومان بوده که ۱۲۰ درصد رشد را تجربه کرده است.

۴۰٪

افزایش سرمایه

مجمع عمومی فوق‌العاده «صنایع ریخته‌گری ایران» پیشنهاد هیات‌مدیره مبنی بر افزایش سرمایه را تصویب کرد. بر این اساس سرمایه‌نماد «خریخت» از ۱۵۶,۵ میلیارد تومان فعلی با افزایش ۴۰ درصدی و بالغ بر ۶۲,۵ میلیارد تومان، به ۲۱۹ میلیارد تومان خواهد رسید. این افزایش سرمایه از محل مطالبات و آورده نقدی انجام خواهد شد.

رشد درآمد

«لیزینگ خودرو غدیر» در یک‌ماهه منتهی به پایان آبان‌ماه، مبلغ ۷,۸ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته، بر این اساس درآمد نماد «ولغدر» در این دوره نسبت به ماه قبل ۲۱۱ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته با ۲۶۴ درصد رشد روبه‌رو شده است.

سود عملیاتی

«مهندسی حمل‌ونقل پتروشیمی» در خصوص برخی عملکردها شفاف‌سازی کرد. بر اساس اعلام نماد «حپترو» با توجه به عدم امکان ثبت پیش‌بینی سایر درآمد‌ها و هزینه‌های عملیاتی تا پایان سال، طبق گزارش بودجه، شرکت دارای سود عملیاتی غیرعملیاتی و سود به ازای هر سهم ۱۵۰ ریال است.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۱,۸۵۸	-۰.۹۶	▼
سایپا	۱,۵۷۲	۱,۳۹	▲
گسترش سرمایه‌گذاری رنا	۲,۱۳۱	-۰.۸۴	▼
ایران دیزل	۱,۰۹۳	۳,۶	▲
پارس خودرو	۹۹۱	۰,۳	▲
تولید محور خودرو	۳,۲۰۸	-۳,۱۷	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۰۹۸	۰	—
گروه بهمن	۱,۸۳۹	۱,۳۲	▲
زامیاد	۶,۷۶۰	۰,۳	▲
مهندسی تصویر ماشین	۱۵,۰۲۰	-۵	▼
رادیاتور ایران	۱۰,۶۹۰	-۳,۸۷	▼
فترسازی زر	۸,۷۲۰	۰	—
قطعات اتومبیل ایران	۲,۲۶۰	-۰,۴۸	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۵,۱۱۰	۴,۶۷	▲
نیرو محرکه	۳,۱۸۲	۱,۵	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۵,۵۴۰	۲,۷۸	▲
ایرکا پارت صنعت	۲,۷۶۹	-۴,۲۲	▼
سایپا آذین	۲,۴۳۳	۰,۵۸	▲
سایپا دیزل	۳,۱۰۹	۲,۴۷	▲
کم‌فراپندامین	۱۹,۷۴۰	-۴,۵۹	▼
فترسازی خاور	۶,۷۸۰	-۲,۷۳	▼
سرمایه‌گذاری رنا	۲,۹۳۱	۲,۵۹	▲
مهر کام پارس	۱,۶۵۶	۰	—
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۴,۱۶۳	-۳,۴۸	▼
محورسازان ایران خودرو	۶,۲۵۰	۰,۴۸	▲
الکترونیک خودرو شرق	۹,۸۴۰	-۳,۸۱	▼
کرمان خودرو	۲,۹۵۸	۲	▲
بهمن دیزل	۵۲,۲۱۲	۰,۶۷	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۴,۷۴۰	-۴,۲۴	▼
چرخ‌شگر	۷,۲۹۰	-۴,۷۱	▼
لنت ترمز ایران	۵۳,۶۶۰	-۱,۰۷	▼
سازه‌پوش	۶۹,۴۴۰	-۱,۶۸	▼
لیزینگ ایرانیان	۲,۷۵۰	۴,۳۶	▲
لیزینگ رایان سایپا	۱,۴۰۷	۲,۶۳	▲
لیزینگ ایران	۲,۱۰۵	-۰,۲۴	▼
لیزینگ پارسیان	۲,۶۷۶	-۲,۴۸	▼
لیزینگ ایران و شرق	۲,۳۶۷	-۰,۲۶	▼
واسپاری ملت	۳,۱۱۴	-۴,۷۱	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۷,۱۳۰	-۴,۹۳	▼
لیزینگ آریادانا	۹,۶۹۱	-۲,۸۲	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۴۰۴	-۰,۱۵	▼
بهمن لیزینگ	۶,۳۴۱	-۰,۲۷	▼
لیزینگ کارآفرین	۳,۷۶۱	-۰,۳۴	▼
لیزینگ رازی	۱۹,۴۱۸	-۰,۰۳	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۶۰۶	۱,۲	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۲,۵۴۰	۰,۰۸	▲
ریل سیر کوثر	۱۸,۸۴۳	-۵	▼
توکا ریل	۶,۹۳۷	-۴,۱۹	▼
ریل‌پداز سیر	۲,۲۰۲	-۲,۲۶	▼
تاید واتر خاورمیانه	۴,۲۱۸	۴,۸۵	▲
آسیا سیرارس	۱۰,۸۵۰	-۳,۸۸	▼



رونمایی نه‌چندان جنجالی از فورد اورست

◀ فورد شاسی‌بلند سائز متوسط خود یعنی اورست را در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۲ راهی بازار خواهد کرد و در این رابطه امروز تصاویر غیررسمی از این محصول منتشر شده‌است. این خودرو بر پایه پلت‌فرم تی ۶ طراحی و تولید شده‌است. اورست در برخی از بازارهای جهانی با نام انداور شناخته می‌شود. این اس‌یووی سائز متوسط شباهت فراوانی به رنجر دارد. البته این خودرو مرتفع‌تر می‌تواند در کلاس گراس‌اوپر ها دسته‌بندی کرد. به‌تازگی تصاویری از نسل جدید اورست به‌صورت غیررسمی منتشر شده‌است و این تصاویر بدون وجود پوشش‌های اسستتاری و مخفی کردن ظاهر طراحی خودرو، معرفی شده که نوعی



سنت‌شگنی محسوب می‌شود. بنابراین باید منتظر بود و دید که فورد اورست را براساس انتشار تصاویر غیررسمی راهی بازار خواهد کرد یا ظاهر آن را تغییر خواهد داد. از آنجایی که اورست براساس محصول رنجر ساخته شده، از قابلیت‌های شاسی‌بلندهای مخصوص آف‌رود برخوردار است و این خودرو، هفت‌نفره طراحی و تولید شده‌است. زیرا بازار آمریکا و اغلب کشورها نیاز به محصولات هفت‌نفره دارند و مشتریان آن‌ها را انتخاب می‌کنند. هرچند در نمای ظاهری این خودرو، هفت‌نفره بودن آن قابل تشخیص نیست، اما فورد با طراحی این محصول در مسیر درست تولید خودرو قرار گرفته‌است.

تغییرات جزئی مرسدس بنز GLE در سال ۲۰۲۳



◀ عکس‌های جاسوسی جدید مرسدس GLE از تغییرات طراحی ظاهری این خودرو خبر می‌دهند. نسل کنونی خودرو مرسدس بنز GLE مدل سال ۲۰۲۰ است؛ اما این خودرو ساز در حال برنامه‌ریزی برای به‌روزرسانی این خودرو لوکس است. برای نخستین‌بار در ماه ژوئن این کراس‌اوور نیمه‌استتار شده در حال آزمایش دیده شد و تصاویر جاسوسی جدید نشان می‌دهند که از آن زمان تاکنون، طراحی این خودرو تغییر چندانی نکرده‌است. البته انتظار زیادی نیز از مرسدس برای اعمال تغییرات چشمگیر ظاهری نمی‌رود و به‌نظر می‌رسد استتار سیر جلو جدید، چراغ‌های جلو اصلاح‌شده و جلوپنجره جدید را نیز پنهان می‌کند و مشخص نیست که چراغ‌های جلو چقدر متفاوت خواهند بود. با نوازی از استتار که چراغ‌های عقب را پوشانده‌است، تغییرات قسمت عقب نیز به‌اندازه جلو طرف‌پرفه هستند. در واقع چراغ‌های عقب باید یک تغییر ظاهری داشته باشند تا خودرو ظاهر جدیدی به‌خود بگیرد. گفته می‌شود تغییرات زیادی در داخل این خودرو وجود نخواهد داشت؛ اگرچه مرسدس به‌احتمال زیاد جدیدترین پلت‌فرم اطلاعات-سرگرمی خود را نصب خواهد کرد. همچنین هیچ اطلاعاتی درمورد پیش‌رانه‌های این خودرو وجود ندارد؛ اما احتمالاً مرسدس رویه فعلی را بدون تغییر ادامه خواهد داد.

بخش اول گفت‌وگوی «اتوموتیو نیوز» اروپا با مدیرعامل رولز رویس

شرایط رویایی!



درآمد حاصل از فروش هر دستگاه رولز رویس بسیار بالاتر از هر محصول دیگری در گروه خودروسازی بام‌است.

پاندمی کرونا به افزایش شدید تقاضا برای کالاهای لوکس از جمله خودروها منجر شده و زمان انتظار برای دریافت خودروها در حال طولانی‌تر شدن است و در نتیجه این امر بهای خودرو نیز با درصدهای دورقمی افزایش یافته‌است. آیا رولز رویس از این موضوع منتفع شده‌است؟

بله؛ شرایط برای ما عالی و بی‌عیب و نقص است. در مدت ۱۲ سال کارم به‌عنوان مدیرعامل رولز رویس هرگز چنین بازار خوبی را تجربه نکرده بودم.

مساله فقط یک یا دو بازار نیست. همه بازارها در سراسر جهان در حال رونق گرفتن هستند. بازار ایالات متحده به‌طور خاص خیلی فوق‌العاده است و در رقابتی تنگاتنگ با چین برای بدل شدن به‌مشتتری شماره یک ما قرار دارد. به‌طور کلی بازار آسیا فوق‌العاده است و اروپا نیز بازاری قوی است و بریتانیا هم در حال رونق گرفتن است. به‌طور کلی اوضاع خیلی بر وفق مراد است.



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

◀ تورستن مولر اوتوئوس، مدیرعامل رولز رویس می‌گوید از سپتامبر سال ۲۰۲۰ تاکنون سفارش‌های این برند فوق لوکس بریتانیایی در حال اوج‌گیری بوده‌است. این برند زیرمجموعه گروه بام‌و هیچ آسیبی از بحران کمبود ریز تراشه‌ها ندیده‌است؛ زیرا شرکت مادر در تخصیص دادن ریز تراشه‌ها، مدل‌های با حاشیه‌سود بالای رولز رویس را نسبت به‌باقی برندهای خود در اولویت قرار داده‌است. در نتیجه رولز رویس در آستانه رسیدن به رکورد فروش سالانه پنج‌هزار و ۱۵۲ دستگاه است که پیش‌تر در سال ۲۰۱۹ به آن دست پیدا کرد. علاوه‌بر این امسال این شرکت برنامه سفارشی‌سازی جدیدی را با عنوان کوچ‌بیلد معرفی کرد که نسخه‌های محدودی از خودروهای رولز رویس را با قیمت‌های چندمیلیون دلاری عرضه می‌کند. دیگر راهکار این شرکت برای حفظ موقعیت برند خود عرضه محصولات غیرخودرویی مانند ادکلن یا تاسیس هتل است و هدف اصلی، حفظ خاص و منحصر‌به‌فرد بودن برند رولز رویس است. اوتوئوس که بیش از یک دهه مدیریت رولز رویس را برعهده داشته، در مصاحبه اخیر خود با نشریه «اتوموتیو نیوز» درباره وضعیت کنونی و آینده رولز رویس صحبت کرده که در این بخش آن را مطالعه می‌کنید.

پیش از بروز بحران ریز تراشه‌ها رولز رویس در مسیر رسیدن به یک نتیجه عالی برای سال جاری بود. حالا وضعیت این شرکت چگونه است؟

این بحران روی ما تأثیری نگذاشته‌است. ما حتی از تولید یک خودرو نیز عقب نیفتاده‌ایم. ما عضوی از گروه خودروسازی بام‌و هستیم و صدر صدا ریز تراشه مورد نیازمان را از این شرکت دریافت می‌کنیم. چنان‌که می‌توانید تصور کنید

چه میزان از این شتاب در فروش را مروهون مدل جدید گوست هستید؟

ما مدل جدید گوست را در اواخر سال گذشته رونمایی کردیم و نخستین تحویل آن در ماه‌های نخست سال جاری صورت گرفت. فهرست سفارش برای گوست فوق‌العاده طولانی و بلند است و تک‌تک خودروهایی که تاکنون ساخته شده، فروخته شده‌اند و نمایندگی‌های فروش از این مدل تعداد کافی در اختیار ندارند. این مساله درمورد سایر مدل‌های ما نیز صدق می‌کند و ما تمام مدل‌هایمان را فروخته‌ایم.

متوسط مدت انتظار برای مدل‌های رولز رویس چقدر است؟

برای ماشین‌های ما زمان قابل قبولی است. اما در شرایط کنونی این مدت به‌نزدیک یک سال رسیده‌است.

قیمت محصولات شما تا چه اندازه تغییر کرده است؟

بسته به‌مدل و بازار می‌توان گفت که بین ۲۰ تا ۵۰ درصد افزایش بها داشته‌ایم و قیمت‌ها در حال رسیدن به‌نقطه اوج خود هستند. مشتریانی که نمی‌خواهند درنوبت انتظار بمانند به‌سراغ برنامه ویژه خرید رولز رویس می‌روند و این شرایط کاری برای مدیر یک شرکت سازنده خودروهای فوق لوکس فوق‌العاده است.

آیا این درست است که رولز رویس پایین‌ترین میانگین سنی مالکان را در میان گروه خودروسازی بام‌و دارد و این مساله عمدتاً به‌خاطر مشتریان شما در آسیاست؟

نه؛ این مساله برای مادر سراسر جهان صدق می‌کند. به‌طور کلی میانگین سنی مالکان رولز رویس حدود ۴۳ سال است و در گروه بام‌و برند مینی با میانگین سنی ۴۷ سال نزدیک‌ترین برنده رولز رویس محسوب می‌شود. دلیل اصلی این قضیه آن است که هر سال افراد جوان بیش‌تری به‌ثروت کلان دست پیدا می‌کنند. ۱۰ سال پیش نیز مابعد از صحبت کردن با بانک‌های خصوصی درباره این پدیده‌های نوظهور، این رویه را پیش‌بینی کرده بودیم و حالا به‌آن رسیده‌ایم.

شرایط برای ما عالی و بی‌عیب و نقص است. در مدت ۱۲ سال کارم به‌عنوان مدیرعامل رولز رویس هرگز چنین بازار خوبی را تجربه نکرده بودم. مساله تنها یک یا دو بازار نیست؛ بلکه همه بازارها در سراسر جهان در حال رونق گرفتن هستند

رقیب چینی تسلا مدل ۳ با توان پیمایشی هزار کیلومتری عرضه می‌شود

بسیاری خودروهای برقی دیگر از دکه‌های فیزیکی خبری نیست؛ چرا که وظیفه تنظیمات برعهده نمایشگر مربع‌شکل مرکزی و صفحه‌پشت آمپر دیجیتال ۱۰٫۵ اینچی است. نورپردازی داخلی در ۲۵۶ رنگ، سیستم صوتی دالبی Atmos ۷٫۱، و از همه جالب‌تر فناوری واقعیت مجازی به‌همراه عینک‌های سازگار با این سامانه، مهم‌ترین ویژگی‌های قابل ذکر درباره فضای داخلی نئو ET5 است.

قوای حرکتی این خودرو برقی از سامانه دو‌موتوره تشکیل شده که در مجموع ۴۸۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. سه‌ظرفیت ۱۰۰٫۷۵ و ۱۵۰ کیلووات-ساعت برای مجموعه باتری این خودرو قابل سفارش است که به‌ترتیب شعاع حرکتی ۵۵۰، ۷۰۰ و هزار کیلومتر را برای نئو ET5 فراهم می‌کند.

◀ به‌نظر می‌رسد شرکت نئو به‌عنوان یک استارت‌آپ ساخت خودروهای برقی در حال حرکت در مسیر درستی باشد؛ چرا که ظرف پنج سال، پنج مدل جدید معرفی کرده که شامل سه کراس‌اوور، یک سدان بزرگ و یک خودرو سوپر اسپرت به‌نام نئو EP9 است.

اما نئو اکنون ششمین محصول خود یعنی ET5 را برای رقابت با تسلا مدل ۳ روانه میدان کرده؛ خودرویی که به‌برادر بزرگ‌تر یعنی نئو ET7 شباهت دارد؛ اما در برخی موارد همچون چراغ‌ها، سپر و فرم انتهای بدنه متفاوت است. طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محوره‌های نئو ET5 به‌ترتیب ۴٫۷۹، ۱٫۹۶، ۱٫۵۹ و ۲٫۸۸ متر اعلام شده‌است که این خودرو را در رده سدان‌های میان‌سائز قرار می‌دهد. در کابین همچون



کاهش آمار مرگ‌ومیر جهانی به‌علت آلاینده‌گی‌ها



◀ طی سال‌های اخیر تلفات انسانی در سطح دنیا که عامل مستقیم در آن آلودگی محسوب می‌شود، کاهش معناداری داشته‌است و براساس تحقیقات دانشگاه هاروارد تعداد افراد جان‌باخته با دریافت آلاینده‌گی‌ها از رقم ۲۷ هزار و ۷۰۰ نفر در سال ۲۰۰۸ به ۱۹ هزار و ۸۰۰ نفر در سال ۲۰۱۷ رسیده‌است. براساس پژوهشی با عنوان «مزایای سلامتی با کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای در ایالات متحده از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷» که اخیراً در قالب مجموعه مقالات آکادمی ملی علوم ایالات متحده آمریکا «PNAS» به‌چاپ رسیده‌است، نه‌تنها مرگ‌ومیر طی این ۹ سال تا هشت هزار نفر کاهش یافته، بلکه اگر خودروها کماکان از همان سطح استاندارد آلاینده‌گی سال ۲۰۰۸ پشتیبانی می‌کردند، آمار فعلی تا ۲٫۴ برابر بیش‌تر ثبت می‌شد و طی این دوره حداقل ۴۷ هزار و ۵۲۰ نفر تنها در ایالات متحده به‌خاطر این مشکل تلف می‌شدند. در این تحقیق به‌آخرین روش‌های اپیدمیولوژیک برای ارائه مدارک دال بر به‌حقیقت رسیدن وعده‌های قانون‌گذاران برای کاهش میزان آلاینده‌گی اشاره شده و براساس این تحقیقات حداقل ۲۷۰ میلیارد دلار به‌اقتصاد آمریکا به‌خاطر کاهش نرخ بیماری‌های تنفسی و غیره کمک شده‌است.

خبر

News

توثیت‌های ماسک بار دیگر در دسرساز شد

◀ فعالیت ایلان ماسک دوباره در شبکه‌های اجتماعی در دسرساز شده‌است. این بار شکایتی از تسلا به‌دلیل کاهش ارزش سهام شرکت در پی پست‌های وی در این شبکه‌ها ثبت شده‌است. دیوید واگنر یکی از سرمایه‌گذاران تسلا خواهان دسترسی به‌اسناد داخلی است تا مشخص شود آیا تسلا و ماسک توافق‌نامه با کمسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا را نقض کرده‌اند و از سوی دیگر اعضای هیات‌مدیره در انجام وظیفه سرپرستی خود شکست خورده‌اند یا خیر. مالک تسلا در سال ۲۰۱۸ میلادی شکایت کمسیون بورس و اوراق بهادار آمریکا را تسویه کرد. این شکایت مربوط به‌توثیت‌های وی درباره خصوصی شدن شرکت بود و در پی تسویه او توافق کرد وکلای شرکت



توثیت‌هایش را قبل از انتشار تأیید کنند. اما شکایت جدید مربوط به‌توثیت‌های وی در ماه میلادی قبل است. پس از آن که ماسک اعلام کرد در صورت موافقت قائلورهای حساب توییترش ۱۰ درصد از سهام خود را می‌فروشد، در ششم نوامبر ارزش سهام تسلا حدود یک‌چهارم کاهش یافت. اواز آن زمان بخشی از سهام‌هایش به‌ارزش ۱۴ میلیارد دلار فروخته‌است. شکایت مذکور که در دادگاه دلاور ثبت شده، خواهان دسترسی به‌سوابق و اسناد مربوط به‌توثیت‌های ماسک از جمله اسنادی است که نشان دهد پیام‌های مربوط به‌فروش سهام وی بررسی یا از قبل تأیید شده‌اند. در ماه مارس نیز یکی دیگر از سهامداران تسلا از ماسک و هیات‌مدیره شرکت شکایت کرد. او بنیانگذار تسلا را به‌نقض قوانین تسویه با کمسیون بورس و اوراق بهادار در ۲۰۱۸ میلادی و قرار دادن سهامداران در معرض میلیاردها دلار خسارت متهم کرد. آخرین مشاور ارشد این شرکت در ماه دسامبر کمپانی را ترک کرد و هنوز کسی جای او را نگرفته‌است. در نتیجه، نمی‌دانیم توثیت‌های مدیرعامل شرکت توسط چه کسی بررسی می‌شود. واگنر می‌گوید: «بر عملکرد ماسک نظارتی نمی‌شود و به‌انتشار پست‌هایی در توییتر و شبکه‌های اجتماعی ادامه می‌دهد که برای تسلا و سهامدارانش مهم هستند.»



مالک ناراضی، ماشین تسلا خود را بادینامیت منفجر کرد!



«گاهی اوقات اوضاع به هم می‌ریزد. آن وقت یک‌دندگی فنلاندی اوضاع را به دست می‌گیرد.» با این جمله، پیکنده برای اتفاقی که فرار است رخ دهد آماده می‌شود. توماس کاتانتین، صاحب خودرو می‌گوید: «وقتی این خودرو را خریدم، ۱۵۰۰ کیلومتر اول همه چیز خوب بود و بعد خطاهای کامپیوتری خودرو شروع شد. بنابراین سپردم تا یک کش آن را برای سرویس ببرد. یک ماه کامل خودرو در کارگاه فروشنده بود و در نهایت به من زنگ زدند و گفتند که کاری نمی‌توانند برای خودرو بکنند. تنها گزینه پیش رویم تعویض کل باتری است که دست کم برایم ۲۰ هزار یورو خرج بر می‌دارد»

«جلا، روستایی آرام و پوشیده از یخ در ناحیه کیمنلاکسو فنلاند که تنها چند هزار نفر جمعیت دارد، شاهد اتفاقی عجیب بود؛ صاحب یک خودرو تسلا ۲۰۱۳ مدل آن را منفجر کرد. تسلا، غول خودروسازی جهان با نوآوری‌ها و فناوری‌های جدیدش سرمدار بخش خودرو برقی است. با این وجود این‌ها برای بازداشتن مشتری ناراضی از منفجر کردن خودرو توسط ۳۰ کیلو دینامیت کافی نبود. این ماجرا در ویدئویی در یوتیوب به تصویر کشیده شد. در ابتدای ویدئو، مناطق روستایی فنلاند را می‌بینیم که در برف پوشیده شده‌اند؛ چند خانه و چند درخت، صدای روی تصویر می‌گوید:

ژاپنی

Japanese

فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۲ به کاهش تولید ادامه می‌دهد



«مجله آلمانی «منیجر مگزین» در گزارشی اعلام کرد که شرکت فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۲ خودروهای کمتری نسبت به سال جاری میلادی تولید خواهد کرد. این خودرو ساز که پیش‌بینی خود را برای تحویل خودرو در سال ۲۰۲۱ در هفته گذشته از ۹،۳ میلیون به ۹ میلیون کاهش داد، در حال آماده شدن برای احتمال ادامه بحران فعلی کمبود تراشه حداقل تا اوایل سال ۲۰۲۳ است. براساس این گزارش در بدترین سناریو ممکن است تعداد خودروهای تحویلی در سال آینده به هشت میلیون دستگاه کاهش یابد؛ اما حتی اگر اوضاع نسبتاً خوب پیش‌برود، تحویل خودروها ممکن است کمی کمتر از امسال باشد. فولکس‌واگن از اظهار نظر در مورد این گزارش خودداری و اعلام کرد که انتظار دارد وضعیت عرضه در سال ۲۰۲۲ کمی کاهش یابد؛ اما نیمه اول سال آینده بسیار پرنوسان خواهد ماند. خودرو سازان آلمانی از جمله بامو و BMW و دایملر Daimler نیز پیش‌بینی کرده‌اند که مشکلات مربوط به تراشه تا سال ۲۰۲۲ ادامه داشته باشد و شرکت BMW روز پنجشنبه در گفت‌وگو با «رویترز» تأیید کرد که انتظار ندارد تا نیمه دوم سال آینده این بحران فروکش کند.

ژاپنی

Japanese

لکسوس IS 2022 معرفی شد



لکسوس برای سال ۲۰۲۲ نسل IS جدید را به‌روز کرده و این خودرو به‌عنوان یک سدان اسپرت جمع‌وجور با سه‌موتور ارائه می‌شود که شامل یک موتور توربو چهار سیلندر، یک V-6 و یک V-8 است که در دو موتور آخری، شاهد طراحی تهاجمی F Sport و بهبود شاسی هستیم. این خودرو به‌رغم ظاهرش، سواری بسیار خوبی را ارائه می‌دهد؛ اما کسانی که به‌دنبال سواری تیز هستند باید بدانند رقبایی مانند آئودی A4، بامو سری ۳ و جنسیس G70 تعامل بیش‌تری با راننده دارند و پیش‌رانه‌های زنده‌تری ارائه می‌دهند. با این حال، IS یک بسته ورودی لوکس کامل را با یک ظاهر زیبا و ویژگی‌های مطلوب ارائه می‌کند. مدل IS 2022 دارای سه‌مدل موتور است که عبارتند از چهار سیلندر دو لیتری توربوشارژ با ۲۴۱ اسب‌بخار قدرت در نسخه IS 300، موتور V-6 با قدرت ۳۱۱ اسب‌بخار در نسخه IS 350 و اکنون یک موتور V-8 با قدرت ۴۷۲ اسب‌بخار در مدل F Sport Per-formance IS500. سفارش V-6 به IS اجازه می‌دهد بدرخشد و بسته F Sport را با می‌کند که ارتقای عملکردی متعددی مانند دیفرانسیل عقب بالغزش محدود، چرخ‌های ۱۹ اینچی متحرک و سیستم تعلیق تطبیقی اختیاری را به‌همراه دارد.

جدال هیبریدهای کره‌ای و ژاپنی در بازار ایران

تویوتا کمتری هیبرید به مصاف هیوندای سوناتا هیبرید می‌رود

هشدار تغییر لاین، ایربگ‌های جانبی ردیف عقب و ایربگ محافظ زانوی راننده، گوی سبقت را از رقیب کره‌ای می‌رابد. هر دو خودرو نیز موفق شده‌اند در تست‌های ایمنی موسسه NHTSA آمریکا، بالاترین امتیاز ممکن (پنج‌ستاره) را کسب کنند که مهر تأیید محکمی بر ایمنی بالای این سدان‌های پاک‌خونادگی است.

تفاوت شرایط بازار و خدمات پس‌از فروش چندسالی است که محصولات هیوندای و تویوتا به‌خوبی خود را در بازار ایران جاانداخته‌اند و در هر شرایطی، خریدار برای آن‌ها وجود دارد. تویوتا کمتری هیبرید و هیوندای سوناتا هیبرید نیز از این قاعده مستثنی نیستند و جزو خودروهای نسبتاً خوش‌فروش بازار محسوب می‌شوند. اما خودروهای هیبرید در بازار ایران چندان پرطرفدار نیستند و اگر به‌دنبال تجربه‌ای کوتاه‌مدت هستید، بهتر است به‌سرع را در آن بنزینی این خودروها بربود.

اما اگر بخواهیم صرفاً راجع به همین نسخه‌های هیبرید صحبت کنیم، باید بگوییم که در شرایط فعلی، هیوندای سوناتا هیبرید به‌لطف آمار واردات بیش‌تر، ظاهر به‌روزتر و آپشن‌های بیش‌تر خود، بازار خرید و فروش داغ‌تری نسبت به تویوتا کمتری هیبرید دارد؛ اما تجربه نشان داده است که در درازمدت، نسخه‌های کارکرده محصولات تویوتا در بازار ایران، پرفرمان‌تر از هم‌سن‌وسال‌های کره‌ای خود خواهند بود. از نظر خدمات پس‌ازفروش نیز هر چند جای‌گزانی چندان‌ی برای تویوتا کمتری هیبرید وجود ندارد، اما هیوندای سوناتا هیبرید، علاوه‌بر خدمات پس‌ازفروش گسترده‌تر، قطعات یدکی فراوان‌تر و ارزان‌تری نیز نسبت به رقیب ژاپنی دارد. البته تویوتا کمتری هیبرید، خودرویی کم‌استهلاک‌تر از هیوندای سوناتا هیبرید است و در درازمدت، هزینه‌های نگهداری کم‌تری را به‌مالک خود تحمیل می‌کند.

جمع‌بندی

در پایان مقایسه کمتری هیبرید و سوناتا هیبرید با نگاهی به ویژگی‌های هریک از این دو خودرو و با توجه به‌قیمت محصولات هیوندای و بهای خودروهای تویوتا در بازار ایران، باید امتیاز برتر بخش‌های طراحی ظاهری، امکانات رفاهی، خدمات پس‌ازفروش و بازار فروش را به هیوندای سوناتا هیبرید اختصاص دهیم؛ اما تویوتا کمتری هیبرید نیز امتیازهای عملکرد فنی، ایمنی و کیفیت ساخت را به‌نفع خود جمع‌آوری می‌کند. از نظر کیفیت سواری، مصرف سوخت و فضای کابین نیز می‌توانیم هر دو خودرو را در یک سطح ارزیابی کنیم. به‌عنوان کلام آخر می‌توان گفت که اگر به‌دنبال یک خودرو خانوادگی کم‌مصرف با ظاهر جذاب و آپشن‌های مناسب هستید و در شهری غیر از پایتخت زندگی می‌کنید، هیوندای سوناتا هیبرید گزینه مناسب‌تری برای شما محسوب می‌شود؛ اما اگر دید بلندمدت‌تری دارید و برای اعتبار بردن و ایمنی بالا اعتبار بیش‌تری قائل هستید، تویوتا کمتری هیبرید را انتخاب کنید.



احسان ناصرپابی

e.naseri@autoworld.ir

بیش از دوده است خودروهای هیبرید در دنیا فراگیر شده‌اند و به‌لطف مصرف سوخت کم و آلاینده‌گی بسیار پایین، طرفداران پرشماری را برای خود دست‌وپا کرده‌اند. اما حضور این خودروهای پاک در کشور ما، محدود به همین سال‌های اخیر است که متأسفانه توقف واردات، مجال چندانی به آن‌ها برای اثبات خود به خریداران ایرانی نداد. البته برخی هیبریدها به‌دلیل خوشنامی برادران بنزینی خود در ایران، توانستند موفق‌تر از سایر مدل‌ها ظاهر شوند. «دنیای خودرو» قصد دارد دو مدل از همین خودروهای هیبرید را در مقابل یکدیگر قرار دهد و کسانی که قصد خرید خودروهای هیبرید را دارند می‌توانند مقایسه سوناتا هیبرید و کمتری هیبرید را دنبال کنند.

معرفی تویوتا کمتری هیبرید و هیوندای سوناتا هیبرید تویوتا کمتری هیبرید نخستین بار در قامت نسل هفتم این خودرو با مدل ۲۰۰۷ عرضه شد؛ اما عرضه این خودرو در بازار ایران، به‌سال ۲۰۱۵ و نسخه فیس لیفت نسل هشتم تویوتا کمتری برمی‌گردد. تویوتا کمتری هیبرید، حدود یک‌سال در بازار کشور ماعرضه و در این مدت، با استقبال نسبتاً خوبی نیز مواجه شد و حتی تعداد قابل توجهی از آن، به‌عنوان تاکسی فرودگاه مورد استفاده قرار گرفت؛ اما به‌رغم این استقبال مناسب، شرکت ایرتویا تر جیح داد مدل‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ این خودرو را عرضه نکند و تمرکز خود را روی واردات کراس‌اوورهایی همچون تویوتا راو۴ و لکسوس NX بگذارد. قیمت کمتری هیبرید حدود یک‌میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان است. در سمت دیگر، هیوندای سوناتا هیبرید را داریم که نخستین بار در سال ۲۰۱۱ و هم‌زمان با شروع عرضه نسل ششم هیوندای سوناتا (سوناتا YF) معرفی و در بازارهای جهانی عرضه شد. هیوندای سوناتا هیبرید، تنها در نسل دوم خود (نسل هفتم هیوندای سوناتا، موسوم به سوناتا LF) و در دو نسخه قبل از فیس لیفت (۲۰۱۷) و فیس لیفت (۲۰۱۸) به ایران وارد شد و در سبب خرید خودروهای هیوندای قرار گرفت و آمار فروش قابل قبولی را ثبت کرد. البته ما برای رعایت هرچه‌بیش‌تر عدالت و نزدیک بودن سن دو خودرو به یکدیگر، نسخه قبل از فیس لیفت این خودرو را به‌عنوان معیار مقایسه با تویوتا کمتری هیبرید در نظر داریم. قیمت سوناتا هیبرید نیز از یک‌میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان تا دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان است.

مقایسه طراحی تویوتا کمتری هیبرید و هیوندای سوناتا هیبرید

نسل هشتم تویوتا کمتری از نظر ظاهری در نسخه‌های متفاوتی



مقایسه امکانات رفاهی هیوندای سوناتا هیبرید و تویوتا کمتری هیبرید

تویوتا کمتری هیبرید در دو تیپ LE (پایه) و XLE (فول آپشن) در بازار کشور ما عرضه شده است که نسخه‌های LE بیش‌تر در ناوگان تاکسی‌رانی استفاده شدند و اکثر نمونه‌های شخصی، از تیپ XLE هستند؛ البته برخی از آپشن‌ها در تیپ XLE به‌صورت سفارشی نصب می‌شدند و به‌همین دلیل است که تمام نمونه‌های این تیپ، آپشن‌های یکسانی ندارند. فول‌ترین نسخه‌های تیپ XLE تویوتا کمتری هیبرید، امکاناتی همچون کروز کنترل هوشمند، شلارژ و ایرلس تلفن همراه، سانروف، سیستم صوتی JBL با ۱۰ بلندگو، صندلی‌های جلو با تنظیم برقی و گرم‌کن، درایو مد دو حالت و... را به‌همراه دارند که در نوع خود، آپشن‌هایی مناسب و رقابتی محسوب می‌شوند.

هیوندای سوناتا نیز در سه‌ده تجهیزاتی GL (پایه)، GLS (رده میانی) و GLS+ (فول آپشن)، به‌بازار ایران راه پیدا کرده است که نسخه‌های GLS+ آن، در بازار پر تعدادتر و البته پرفرمان‌تر هستند. هرچند هیوندای سوناتا هیبرید GLS پلاس، کروز کنترل هوشمند را در مقایسه با تویوتا کمتری هیبرید XLE فول آپشن کم دارد؛ اما آپشن‌هایی مثل چراغ‌های جلو زنون مجهز به چراغ شور، گرم‌کن صندلی‌های عقب، سردکن صندلی‌های جلو، سقف پانوراما و گرم‌کن گرمکن گرمکن، آن را از رقیب ژاپنی جلو می‌اندازد.

مقایسه ایمنی هیوندای سوناتا هیبرید و تویوتا کمتری هیبرید

هر دو خودرو مورد بحث با وجود امکاناتی مثل سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم هشدار دهنده نقاط کور، ایربگ‌های جلو و جانبی ردیف جلو و پردای ایمنی بسیار مناسبی دارند؛ اما در این بخش برخلاف بخش امکانات رفاهی، این تویوتا کمتری هیبرید XLE فول آپشن است که با تجهیز به سیستم هشدار تصادف جلو و عقب، سیستم

شده است و جای‌گله چندان‌ی را باقی نمی‌گذارد؛ اما متریا ل استفاده شده به‌اندازه متریا ل داشبورد تویوتا کمتری با کیفیت نیست.

مقایسه فنی تویوتا کمتری هیبرید و هیوندای سوناتا هیبرید

قوای محرکه تویوتا کمتری هیبرید شامل یک پیش‌رانه ۲،۵ لیتری بنزینی و یک پیش‌رانه الکتریکی است. این دو پیش‌رانه در کنار یکدیگر، قادر به تولید حداکثر قدرت ۲۰۳ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۲۳۰ نیوتون‌متر هستند که این میزان از قدرت و گشتاور، توسط یک گیربکس اتوماتیک ضرب‌متغیر الکترونیکی (E-CVT) روانه محور جلو این ژاپنی خوشنام می‌شود. مصرف سوخت ترکیبی و شتاب صفر تا صد رسمی تویوتا کمتری هیبرید نیز به‌ترتیب برابر با ۵،۷ لیتر در صد کیلومتر و ۷،۸ ثانیه است که اعداد قابل قبولی برای یک سدان متوسط خانوادگی محسوب می‌شوند.

هیوندای سوناتا هیبرید نیز از ترکیب یک پیش‌رانه دو لیتری بنزینی GDI و یک پیش‌رانه الکتریکی در کنار یک گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک بهره می‌برد. این مجموعه فنی، حداکثر قدرت ۱۹۳ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۲۰۹ نیوتون‌متر را به‌چرخ‌های جلو این سدان کره‌ای منتقل می‌کند. هیوندای سوناتا هیبرید با مصرف سوخت ترکیبی ۵،۶ لیتر در صد کیلومتر، اندکی اقتصادی‌تر از رقیب خود عمل می‌کند؛ اما شتاب صفر تا صد ۹،۳ ثانیه‌ای آن در برابر تویوتا کمتری هیبرید، حرفی برای گفتن ندارد.

نکته‌ای که به‌د نیست در این قسمت به آن اشاره داشته باشیم، این است که در تویوتا کمتری هیبرید، یک حالت رانندگی به‌نام EV Mode تعریف شده است که با فعال کردن آن، در صورتی که باتری‌ها شارژ کافی داشته باشند، می‌توان مسافت خیلی کوتاهی را در حالت تمام‌برقی طی کرد؛ اما این حالت در هیوندای سوناتا هیبرید وجود ندارد.

برای بازار آسیا و آمریکای شمالی تولید می‌شد که نمونه‌های موجود در بازار کشور ما، از نسخه‌های فیس لیفت و با ظاهر مربوط به بازار آمریکای شمالی هستند. این نسخه از تویوتا کمتری هیبرید، به‌لطف تغییرات گسترده در فیس لیفت، از ظاهر سردرگم و اقتصادی نسخه قبلی فاصله گرفته است و چهره‌ای هماهنگ‌تر و شکیل‌تر را به‌نمایش می‌گذارد. این خودرو در نمای جلو، با وجود ورودی هوای بزرگ روی سپر و چراغ‌های نسبتاً باریک، چهره‌ای نافذ و تاحدودی اسپرت دارد. تویوتا کمتری هیبرید در نمای جانبی و عقب، نکته خاص و هیجان‌انگیزی ندارد؛ اما به‌لطف هماهنگی بسیار خوب میان اجزا، چشم‌نواز به‌نظر می‌رسد.

این خودرو از نظر ظاهری، تفاوت‌بازی با برادران بنزینی خود ندارد و تنها می‌توان از روی جزئیاتی مثل وجود یک خروجی‌اگزوز (نسخه‌های بنزینی مجهز به دو عدد خروجی‌اگزوز هستند) و هاله آبی‌رنگ دور لوگو تویوتا به‌اطنان آن پی برد. کابین تویوتا کمتری هیبرید نیز با وجود متریا ل با کیفیت و دکمه‌های متعدد، از ذات اقتصادی تویوتا فاصله گرفته است و خودرو را لوکس‌تر از آن چه که هست، نشان می‌دهد.

هیوندای سوناتا هیبرید نیز از نظر سبک طراحی، تاحدودی شبیه به رقیب ژاپنی خود است؛ چرا که دماغه این خودرو نیز خشن و اسپرت طراحی شده است؛ اما اثر چندان‌ی از این خشونت در نمای جانبی و عقب دیده نمی‌شود. البته در مجموع، مواردی همچون جلوپنجره لانه‌زنبوری، خطوط برجسته بدنه و اسپویلر قرار گرفته روی لبه صندوق بار، هیوندای سوناتا هیبرید را به‌روزتر و اسپرت‌تر از تویوتا کمتری هیبرید نشان می‌دهند.

هیوندای سوناتا هیبرید از نظر ظاهری، تفاوت‌های نسبتاً آشکاری با نسخه بنزینی دارد و از روی طرح متفاوت سپر ها، جلوپنجره، رینگ‌ها، چراغ‌های خروجی‌اگزوز مخفی، به‌راحتی از برادران بنزینی خود متمایز می‌شود. طراحی داشبورد هیوندای سوناتا هیبرید نیز شکل و لوکس انجام



۱۹۹۳ به‌نمایش در آمد، توسط جورتو جوجارو طراحی شده بود. آر تیولی از جوجارو خواسته بود عناصری از تاریخیچه بوگاتی را در طراحی EB112 بگنجانند و به‌همین دلیل وی ویژگی‌هایی را از مدل‌های تایپ ۵۵ و تایپ ۳۲ وام گرفته بود. همچنین برای این سدان جدید ستون فقرانی به‌سبک تایپ ۵۷ آنالانیک طراحی شده و حتی رنگ‌های آن هم مستقیماً از بوگاتی رویال الهام گرفته بودند. سوپر سدان بوگاتی ظرف تنها ۴.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید و به‌حد اکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز می‌توانست دست پیدا کند.

بوگاتی قبل از اینکه توسط گروه فولکس‌واگن خریداری شود، در دهه ۹۰ فعالیت کوتاهی تحت مالکیت کارآفرین ایتالیایی «رومانو آر تیولی» داشت. در دوران وی، هابیر کار افسانه‌ای EB110 ساخته شد که سروصدای زیادی به‌راه انداخت؛ اما آر تیولی قصد ساخت یک سوپر سدان را هم برای بوگاتی داشت که EB112 نام گرفته بود و از آنجایی که هیچ‌گاه روی خط تولید نرفت، کمتر شناخته شده است. مدت کوتاهی پس از توسعه EB112، بوگاتی ورشکست شد و به‌همین دلیل این خودرو رنگ خط تولید را ندید و تنها سه پروتوتایپ از آن ساخته شد. این خودرو که برای نخستین بار در نمایشگاه‌ژنو



یکی از سه نسخه پیش تولید بوگاتی EB112 راهی حراجی شد

مقایسه آخرین مدل از بامو سری ۱۲ اکتیو تورر موجود در بازار ایران با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی

سری ۱۲ اکتیو تورر ماو سری ۱۲ اکتیو تورر آن‌ها!



این کجا و آن کجا؟

هیچ شکی در این نیست که سری ۱۲ اکتیو تورر جدید از نظر طراحی، امکانات، تکنولوژی و... شرایط بهتری نسبت به‌نسل پیشین خود دارد. با وجود این که نسل اول نیز یک خودرو چندمنظوره زیبا و جذاب به حساب می‌آمد، اما نسل جدید به مراتب زیباتر و جذاب‌تر از قبل شده است. اما تغییرات در اعداد ارقام مربوط به بخش فنی خودرو و چندان تغییر قابل توجهی را به خود نمی‌بیند. نسخه 218i از نسل جدید سری ۱۲ اکتیو تورر به‌همان موتور B38 مجهز بوده که در نسل قبلی نیز استفاده شده بود. قدرت تولیدی نیز همچون نسل گذشته ۱۳۶ اسب‌بخار بوده؛ اما گشتاور آن با ۱۰ واحد افزایش به ۲۳۰ نیوتون‌متر رسیده است. گیربکس شش سرعته اتوماتیک جای خود را به گیربکس هفت سرعته اتوماتیک داده که عملکرد بهتری دارد. پلت‌فرم خودرو نیز همچون گذشته به‌صورت ديفرانسیل جلو است. شتاب خودرو ۰.۲ به‌په‌ود یافته و حداکثر سرعت مجاز آن ۹ کیلومتر بر ساعت افزایش یافته است. بامو 218i اکتیو تورر جدید در کنار تمام این پیشرفت‌ها، یک پسریت مهم نیز دارد و آن بالا رفتن مصرف سوخت خودرو است. مصرف سوخت ترکیبی در 218i جدید نزدیک به ۲۰ درصد افزایش یافته و به ۶.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده است. نکته عجیب این که با وجود افزایش مصرف سوخت، حجم مخزن سوخت این خودرو در نسل جدید به ۴۵ لیتر رسیده که نشان از کاهش شش لیتری نسبت به‌نسل گذشته دارد. با این حساب، اگر 218i نسل اول با هر بار سوخت‌گیری کامل در بهترین حالت قادر به پیمایش یک‌هزار کیلومتر مسافت بود، 218i نسل دوم با هر بار سوخت‌گیری کامل می‌تواند ۷۲۵ کیلومتر پیش برود. میزان آلایندگی نیز از ۱۱۹ گرم گاز کربن‌دی‌اکسید در هر کیلومتر به ۱۴۰ گرم رسیده است. اگر از بررسی تغییرات فنی این مینی‌ون جذاب آلمانی نسبت به گذشته بگذریم به آخرین مبحث یعنی مبحث مقایسه تغییرات قیمتی می‌رسیم. پیشتر به‌قیمت تمام مدل‌های عرضه شده از این خودرو در سال‌های گذشته پرداختیم. اما امروز قیمت سری ۱۲ اکتیو تورر در بازار فعلی چقدر است؟ در حال حاضر مدل ۲۰۱۷ از نسخه 218i این خودرو بیش‌تر از هر مدل دیگری در بازار خودروهای دست‌دوم ایران یافت می‌شود که قیمتی در بازه دو میلیارد و ۳۵۰ میلیون تا دو میلیارد و ۴۳۹ میلیون تومان دارد. این در حالی است که نمونه مشابه همین خودرو در کشور امارات متحده عربی به‌عنوان مبدا اصلی واردات خودرو به کشور در سال‌های گذشته، در بازه ۴۲۲ میلیون تا ۴۳۹ میلیون تومان است. به عبارت واضح‌تر، اگر بخواهید بامو 218i اکتیو تورر ۲۰۱۷ را با پلاک ملی ایران سوار شوید مجبور هستید حدود شش برابر بیش‌تر از ارزش واقعی این خودرو، پول پرداخت کنید. عجیب‌تر این که قیمت جهانی بامو 218i اکتیو تورر ۲۰۲۲ صفر کیلومتر هم‌اکنون از یک میلیارد و ۱۰۵ میلیون تومان در بازار جهانی آغاز می‌شود.

بامو در سال جاری میلادی نسل دوم سری ۱۲ اکتیو تورر را به‌عنوان محصول ۲۰۲۲ معرفی کرد. در نسل جدید این خودرو چندمنظوره شاهد طراحی پخته‌تر هستیم و چراغ‌های جلو و عقب باریک‌تر از مدل قبلی شده و ظاهر جسورانه‌تری به این خودرو خانواده‌گی بخشیده‌اند. یکی از ویژگی‌های منحصر به‌فرد طراحی سری ۱۲ اکتیو تورر در نسل اول، لچکی کنار پنجره ردیف جلو بود

سری ۱۲ اکتیو تورر ما

در سال ۲۰۱۲ شاهد ورود دو مدل از بامو سری ۲ به بازار کشور بودیم. سری ۲ کوپه و اکتیو تورر مدل ۲۰۱۶ به‌عنوان نخستین مدل‌ها از سری ۲ بامو وارد ایران شدند و یک سال بعد مدل کانور تیبل این سری نیز عرضه شد؛ اما هرگز خبری از مدل گرن تورر در کشور مان نبود. سری ۲ اکتیو تورر در دو نسخه بنزینی با نام‌های 218i و 225i وارد بازار خودرویی ایران شد و در آن سال‌های ابتدایی بامو 218i اکتیو تورر بر چسب قیمت ۲۸۴ میلیون تومانی به‌خود می‌دید و نسخه قوی‌تر آن که 225i نام داشت، با قیمت ۳۳۹ میلیون تومان قابل سفارش بود. عرضه 225i بسیار محدود بود و فروشی کمتر از انگشتان دست را تجربه کرد و اکنون نیز یکی از نایاب‌ترین مدل‌های بامو در کشور به حساب می‌آید. اما مدل 218i تا سال ۲۰۱۸ که واردات خودروهای خارجی به ایران آزاد بود حضوری مداوم به‌مدت سه سال را تجربه کرد. قیمت مدل 218i اکتیو تورر به ۲۹۴ میلیون تومان رسید؛ اما عجیب‌تر از آن قیمت مدل ۲۰۱۸ بود. تمام سری ۱۲ اکتیو توررهای عرضه شده در ایران متعلق به نسخه قبل از فیس‌لیفت نسل اول این مینی‌ون هستند. این مینی‌ون کوچک پر میوم در سال ۲۰۱۸ همچون دیگر خودروهای موجود در بازار ایران رشد قیمت نجومی را تجربه کرد و قیمت آن به ۸۵۹ میلیون تومان رسید. 218i اکتیو تورر مجهز به یک موتور کوچک سه‌سیلندر ۱.۵ لیتری توربو بوده که ۱۳۶ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این مینی‌ون ۹.۲ ثانیه بوده که شتاب بسیار قابل قبولی برای یک خودرو خانوادگی و چندمنظوره به حساب می‌آید. همچنین حداکثر سرعت مجاز آن طبق اعلام کمپانی بامو ۲۰۵ کیلومتر بر ساعت است. 218i اکتیو تورر با وجود عملکرد فنی خوبی که دارد از مصرف سوخت پایینی بهره می‌برد که تنها ۵.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. گیربکس مورد استفاده در مدل مورد نظر از نوع شش‌سرعته اتوماتیک بوده که حالت دستی نیز دارد. با وجود این که سری ۱۲ اکتیو تورر در نسخه xDrive یا همان چهار چرخ‌محرك نیز قابل سفارش بوده، اما مدل‌های عرضه شده در بازار کشور از نوع ديفرانسیل جلو هستند.

سری ۱۲ اکتیو تورر آن‌ها

بامو در سال جاری میلادی نسل دوم سری ۱۲ اکتیو تورر را به‌عنوان محصول ۲۰۲۲ معرفی کرد. در نسل جدید این خودرو چندمنظوره شاهد طراحی پخته‌تر هستیم و چراغ‌های جلو و عقب باریک‌تر از مدل قبلی شده و ظاهر جسورانه‌تری به این خودرو خانواده‌گی بخشیده‌اند. یکی از ویژگی‌های منحصر به‌فرد طراحی سری ۱۲ اکتیو تورر در نسل اول، لچکی کنار پنجره ردیف جلو بود. این لچکی از نوع ثابت بود و به عبارت دیگر بخشی از بدنه خودرو به حساب می‌آمد؛ اما در نسل جدید این لچکی دیگر ثابت نبوده و بخشی از درهای ردیف جلو خودرو به حساب می‌آید. اما مهم‌تر از تمام این تغییرات در نمای بیرونی خودرو، جل‌پنجره بزرگ جلب توجه می‌کند و جل‌پنجره سری ۲ اکتیو تورر نیز مانند بسیاری از مدل‌های جدید بامو در نسل جدید بزرگ‌تر شده است. در بخش داخل کابین نیز همچون نمای بیرون شاهد تغییر و تحولات فراوان در طراحی هستیم. مهم‌تر از هر چیزی، شاهد استفاده از یک صفحه‌نمایشگر بزرگ و کشیده هستیم که نیمی از آن نقش مانیتور میان داشبورد و تیمی دیگر نقش صفحه کیلومتر شمار را ایفا می‌کند. علاوه بر آن طراحی بخش‌های دیگر کابین نیز جدید بوده و سر نشیمن می‌توانند از امکانات جدید بهره ببرند که با تکنولوژی روز کمپانی بامو ساخته شده‌اند. با وجود این که سری ۱۲ اکتیو تورر ذاتاً خودرویی خانوادگی به حساب می‌آید، اما جزئیات طراحی آن همگی رنگ و بوی اسپرت بامو را به خود گرفته‌اند.

سال ۲۰۱۸ واردات خودرو

به کشور متوقف شد و از آن سال به بعد هیچ خودرو جدیدی به بازار ایران عرضه نشد. سه سال زمان کافی است

تا بازار خودرویی یک کشور از

بازار جهانی آن عقب بماند و مطابق با یک قانون نانوشته، معمولاً خودروها هر سه تا چهار سال یک‌بار به‌روز می‌شوند. حال ممکن است این به‌روز شدن یک تغییر نسل اساسی باشد یا یک فیس‌لیفت برای بهبود بخش‌های مختلف خودرو. با توجه به این موضوع می‌توان گفت محصولات موجود در بازار خودرو و ایران با معیارهای جهانی اکنون قدیمی به حساب می‌آیند. به عبارت دیگر تقریباً هیچ خودرو جدیدی که نمونه آن در بازار جهانی موجود باشد، در بازار داخلی به چشم نمی‌خورد. به همین بهانه تصمیم گرفته‌ایم خودروهای وارداتی موجود در بازار کشور مان را با نسخه جدیدتر آن در بازار جهانی مقایسه کنیم و ببینیم در طول این سه سال چه تغییراتی در آن‌ها رخ داده است. امروز به سراغ خودرویی رفته‌ایم که نسل جدید آن به تازگی رونمایی شده و بحث آن داغ است. بامو سری ۱۲ اکتیو تورر خودرو مد نظر مادر این نوشتار بوده که نسل دوم آن به تازگی رونمایی شده و در آینده نزدیک به‌عنوان محصول ۲۰۲۲ روانه بازار جهانی خواهد شد. به همین بهانه تصمیم گرفتیم در این بخش از روزنامه به مقایسه سری ۱۲ اکتیو تورر موجود در ایران با نسل جدید آن در بازار جهانی بپردازیم.



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

معرفی بامو سری ۱۲ اکتیو تورر

نام بامو همیشه یادآور خودروهای اسپرت و جذاب بوده است. این برند آلمانی با نزدیک به یک قرن تجربه در صنعت خودرو، همواره خودروهای پر میوم و لوکس را به‌گونه‌ای ساخته که آمیخته با ویژگی‌های اسپرت بوده‌اند. ديفرانسیل عقب محرك یکی از ویژگی‌های مشترکی بود که در میان تمام مدل‌های تولید شده توسط بامو به چشم می‌خورد. البته پس از تولید سری ۱۲ اکتیو تورر اوضاع به گونه دیگری شد و در سال ۲۰۱۴ زمانی که بامو نخستین سری ۲ خود را راه‌اندازی کرد شاهد عرضه سه مدل خودرو در این سری بودیم که شامل سری ۲ کوپه، کانور تیبل و اکتیو تورر می‌شد. سری ۲ و کانور تیبل طبق رسم دیرینه بامو، به‌صورت ديفرانسیل عقب به بازار عرضه شدند؛ اما اکتیو تورر از این قاعده کلی و همیشگی خودروهای باواریایی مستثنا بود. سری ۱۲ اکتیو تورر با ورود خود به‌سید محصولات بامو خیلی چیزها را تغییر داد. این خودرو نخستین مینی‌ون یا همان خودرو چندمنظوره‌ای است که بامو در طول تاریخ خودرو سازی خود تولید کرده است. علاوه بر این سری ۱۲ اکتیو تورر عنوان نخستین بامو ديفرانسیل جلو تاریخ را نیز با خود یدک می‌کشد. یک سال بعد از عرضه سری ۱۲ اکتیو تورر، بامو دومین مینی‌ون خود را با نام سری ۲ گرن تورر در سال ۲۰۱۵ رونمایی کرد و سری ۲ گرن تورر در اصل نسخه بزرگ‌تر اکتیو تورر بود. سری ۱۲ اکتیو تورر یک خودرو چندمنظوره بادو ردیف‌صندلی بوده؛ اما سری ۲ گرن تورر یک خودرو چندمنظوره با سه ردیف‌صندلی است. ویژگی ديفرانسیل جلو، در سال ۲۰۱۵ به نسل دوم X1 و در سال ۲۰۱۷ به سری یک سدان و X2 نیز سرایت کرد و در سال ۲۰۱۸ بامو سری ۱۲ اکتیو تورر را دستخوش فیس‌لیفت قرار داد که شاهد به‌روز رسانی‌های مختصری در بخش‌های مختلف بدنه، کابین، فنی، امکانات و... بودیم. سری ۱۲ اکتیو تورر نسل اول تا سال جاری میلادی به‌مدت هفت سال در سه نسخه بنزینی، هیبرید و دیزلی به بازار جهانی عرضه شد و در سال ۲۰۲۱ نسل دوم این خودرو توسط بامو معرفی شده است.

قابل‌مشاهده است. یک میز کار U-شکل بزرگ در کنار ون فضای کافی برای آشپز را فراهم می‌کند. این میز کار از سرامیک سفید ایتالیایی ساخته شده که دارای سطح «آنتی‌باکتریال، بی‌بو و با قابلیت تمیز شدن آسان» است. آشپز با سابیانی بالای سر، به سینک ظرفشویی، اجاق گاز، فضای ذخیره‌سازی زیاد و دو تنور بخار پز دسترسی دارد. در پشت سر او نیز یک نمايشگر جمع‌شونده و یک ساندبار برای پخش برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی قرار دارند. این خودرو از آوریل ۲۰۲۲ در تور ویرلیول در فرانسه در دسترس خواهد بود.

آزمایشگاه طراحی پژو با همکاری ویرلیول یک ون غذای سیار بر پایه ون پژو اکسپرت ساخت. این خودرو بر اساس کانسپت لوبیستر و دو لیون مدل ۲۰۱۵ و مخصوص مشاغل غذایزی سیار تولید شده. البته محصول نهایی بیشتر شبیه یک آشپزخانه رویابز بوده و ویرلیول نیز از آخرین لوازم کلکسیون W در آن استفاده کرده است. پژو از ون اکسپرت به عنوان مدل پایه بهره برده که ۵.۲ متر طول و ۱.۹ متر ارتفاع دارد. این ون خاکستری تیتانیومی توسط شرکت BCC تبدیل شده و آشپزخانه آن با باز کردن یک در شبیه‌بال پرنده



ون غذای سیار «پژو» با همکاری «ویرلیول» طراحی شد



مدیرعامل شرکت اسنا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

همکاری «اسنا» و «بهمن» در تولید اتوبوس‌های شهری

تعامل این دو خودروساز، هم از لحاظ فنی و هم از لحاظ مالی و باهدف ایجاد هم‌افزایی در طراحی و داخلی‌سازی بوده است



آغاز به کار نخستین نمایشگاه «خودکفایی قطعات خودروهای تجاری ایران خودرو»



خودروهای تجاری در گروه رزمینه‌ساز بهر‌مندی حداکثری از پتانسیل‌های موجود در سطح کشور و توسعه جهاد خودکفایی به‌منظور قطع وابستگی و جهش تولید در حوزه صنعت خودرو کشور دانست و گفت: «در سال جاری با عبور از رکورد تولید ۴۵۰۰ دستگاه واگن‌هود و تامین قطعات این محصول، برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای برای افزایش تیراژ این محصول به ۶ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۱ انجام شده و ثبت چنین آمارهایی در تاریخ تولید خودروهای سنگین کشور بی‌سابقه است.»

وی این دستاورد را حاصل برنامه‌ریزی و حمایت مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و دانست و گفت: «ایران خودرو توانست در دو سال اخیر، تهدید تحریم را با عزم جهادی در نهضت خودکفایی به فرصت تبدیل کند.»

پیرمحمدی اظهار کرد: «فرصت‌های خودکفایی ارائه‌شده در این نمایشگاه، در قالب قطعات مختلف موتور، گیربکس، محور و قطعات برقی و الکترونیک به‌منظور بهر‌مندی از توان شرکت‌های دانش‌بنیان و تمامی پتانسیل‌های موجود در صنعت قطعه‌سازی کشور، سرآغاز تحقق برنامه‌های ایران خودرو در زمینه افزایش تیراژ تولید و خودکفایی در حوزه قطعات خودروهای سنگین خواهد بود.» نخستین نمایشگاه فرصت‌های خودکفایی قطعات خودروهای تجاری تا یکم دی‌ماه در محل شرکت سایپو دایر خواهد بود.

نخستین نمایشگاه خودکفایی قطعات خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین ایران خودرو و با هدف تحقق افزایش تولید خودروهای تجاری به ۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۰، با فراخوان شبکه تامین قطعه‌سازی و سایر ظرفیت‌های موجود در سطح کشور در شرکت سایپو آغاز به کار کرد. مدیرعامل سایپو در مراسم افتتاحیه این نمایشگاه، تجربه سایپو و شبکه تامین در نهضت خودکفایی قطعات خودروهای سواری را دستمایه ارزشمندی برای بهره‌گیری از فرصت‌های خودکفایی قطعات خودروهای تجاری دانست و گفت: «سایپو به‌عنوان پیشرو در زنجیره تامین، برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای در زمینه بهر‌مندی از توان و تجربه شبکه تامین قطعه‌سازان خودروهای سواری در نهضت خودکفایی قطعات محصولات ایران خودرو دیزل انجام داده است.» عادل پیرمحمدی افزود: «شرکت‌های گروه صنعتی ایران خودرو، اعم از ایران خودرو دیزل، ایدم، چرخشگر، محور خودرو و تولید قطعات خاور به همراه شرکت سایپو، در زمینه منبع‌یابی خودکفایی قطعات خودروهای دیزل و همچنین افزایش تولید برای دستیابی به تیراژ تولید ۱۷ هزار دستگاه انواع محصولات خودروهای تجاری تا پایان سال ۱۴۰۱ در این نمایشگاه برنامه‌ریزی کرده‌اند.» وی هم‌افزایی شبکه تامین گروه صنعتی ایران خودرو و شرکت‌های تولیدکننده قطعات

می‌دادیم. متأسفانه در چند سال گذشته نه شهرداری تهران

و نه هیچ یک از شهرداری‌های دیگر خرید اتوبوس انجام نداده‌اند، دلیل اصلی آن نیز کمبودهایی است که در بودجه وجود داشته، خرید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای تهران، طرح خاصی نیست بلکه یک اعلان عمومی از سوی شهرداری تهران است که تا پایان سال قصد تامین یک هزار دستگاه اتوبوس را دارد. در صورت اجرای این طرح، توان تولید ۱۵۰۰ دستگاه در یک سال را داریم البته مشارکت مادر این طرح بستگی به درخواست متقاضیان و شهرداری و نحوه پرداخت آن‌ها دارد. تمام این موارد بر تصمیم نهایی ما تاثیر گذار است. در حال حاضر برای فروش این اتوبوس‌ها با کلاتشهرهای تهران، تبریز، مشهد و اصفهان در حال مذاکره هستیم.

آیا اسنا بر نامه‌ای برای معرفی محصولات جدید هم دارد؟

در سال‌های آینده محصولات جدیدتری عرضه خواهیم کرد. این محصولات در سگمنت‌های مختلف تولید و با هدف تامین ناوگان درون‌شهری و برون‌شهری به سید محصولات اسنا اضافه خواهند شد.

ظرفیت تولید سالانه اسنا چقدر است؟

سالانه ۱۵۰۰ دستگاه ظرفیت تولید اتوبوس داریم. بیش از ۴۰ هزار دستگاه هم ظرفیت تولید ون را در اختیار داریم. ون جزو محصولات اصلی شرکت اسنا است و به همین منوال هم پیش خواهد رفت.

قرار است تا پایان سال ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس به تهران اضافه شود. اسنا چه سهمی از این قرارداد خواهد داشت؟

پیش از این هم ما بیشترین فروش شرکت را برای تهران انجام

می‌دادیم. متأسفانه در چند سال گذشته نه شهرداری تهران

و نه هیچ یک از شهرداری‌های دیگر خرید اتوبوس انجام نداده‌اند، دلیل اصلی آن نیز کمبودهایی است که در بودجه وجود داشته، خرید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای تهران، طرح خاصی نیست بلکه یک اعلان عمومی از سوی شهرداری تهران است که تا پایان سال قصد تامین یک هزار دستگاه اتوبوس را دارد. در صورت اجرای این طرح، توان تولید ۱۵۰۰ دستگاه در یک سال را داریم البته مشارکت مادر این طرح بستگی به درخواست متقاضیان و شهرداری و نحوه پرداخت آن‌ها دارد. تمام این موارد بر تصمیم نهایی ما تاثیر گذار است. در حال حاضر برای فروش این اتوبوس‌ها با کلاتشهرهای تهران، تبریز، مشهد و اصفهان در حال مذاکره هستیم.

آیا اسنا بر نامه‌ای برای معرفی محصولات جدید هم دارد؟

در سال‌های آینده محصولات جدیدتری عرضه خواهیم کرد. این محصولات در سگمنت‌های مختلف تولید و با هدف تامین ناوگان درون‌شهری و برون‌شهری به سید محصولات اسنا اضافه خواهند شد.

ظرفیت تولید سالانه اسنا چقدر است؟

سالانه ۱۵۰۰ دستگاه ظرفیت تولید اتوبوس داریم. بیش از ۴۰ هزار دستگاه هم ظرفیت تولید ون را در اختیار داریم. ون جزو محصولات اصلی شرکت اسنا است و به همین منوال هم پیش خواهد رفت.

قرار است تا پایان سال ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس به تهران اضافه شود. اسنا چه سهمی از این قرارداد خواهد داشت؟

پیش از این هم ما بیشترین فروش شرکت را برای تهران انجام



فرانک آقاصفی

faghasaifi@autoworld.ir

شرکت اتوبوس‌سازی اسنا در پنجمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته، خبر از همکاری با گروه بهمن داد. این اتوبوس‌ساز کشور که پیش از این در زمینه تولید اتوبوس‌های بی‌آر تی فعالیت می‌کرد، حالا در همکاری با گروه بهمن قرار است مدل‌های جدیدی را به ناوگان شهری و برون‌شهری کشور وارد کند. به گفته جلیل هاشمی، مدیرعامل اسنا، این شرکت در حال حاضر توان تولید ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس در سال را دارد که این رقم با توجه به سفارش‌های دولت و شهرداری امکان افزایش دارد.

همکاری جدید بین شرکت اسنا و گروه بهمن به چه صورت است؟

مشارکتی که بین اسنا و بهمن اتفاق افتاده، به‌صورت خرید و فروش نبوده و بهمن هم سهمی را نخریده، بلکه با اسنا مشارکت کرده است تا هم از لحاظ فنی و هم از لحاظ مالی و طراحی یک هم‌افزایی ایجاد کرده باشند. با توجه به شبکه تامین گسترده‌ای که مجموعه گروه بهمن و شرکت‌های وابسته به این گروه در اختیار دارند، در اسنای جدید هدف ما به‌طور عمده بحث داخلی‌سازی است تا بتوانیم سطح ساخت داخل محصولات خود را به حداکثر برسانیم. در واقع می‌توان گفت همکاری اسنا با شرکت‌های وابسته به گروه بهمن در بحث افزایش داخلی‌سازی بوده است.

در حال حاضر شرکت اسنا چه محصولاتی را در زمینه تجاری‌های مسافری تولید می‌کند؟

در سید محصولات شرکت اسنا اتوبوس‌های شهری را داریم و قرار است امسال حداقل دو محصول اتوبوس جدید ۱۲ و ۱۸ متری (یا همان آکار دثونی بی‌آر تی) هم به این مجموعه اضافه شود. این اتوبوس‌ها با هدف استفاده در کلاتشهرهای کشور تعریف خواهد شد.

محصولات مسافری اسنا از چه سطح داخلی‌سازی بهره می‌برند؟

در حال حاضر داخلی‌سازی محصولات اسنا به ۴۰ درصد می‌رسد. با این حال امیدواریم بتوانیم این رقم را در آینده به ۶۰ درصد برسانیم.

در سال ۱۴۰۰ حداقل دو

محصول اتوبوس جدید ۱۲ و

۱۸ متری (یا همان آکار دثونی

بی‌آر تی) با هدف استفاده در

کلاتشهرهای کشور به سید

محصولات اسنا اضافه خواهد

شد. در حال حاضر داخلی‌سازی

محصولات این شرکت به

۴۰ درصد می‌رسد که قرار است

در آینده به ۶۰ درصد برسد



در آنچه گفته شد بی‌تاثیر نیست، اما نکته مهم این که مدل‌های چینی جدید توانسته‌اند تا حدودی خلأ بازار را در این بخش پر کنند. اما این خودروها به هیچ وجه برای مشتریان مدل‌های لوکس جذاب نیستند و در نتیجه برای لوکس‌های وارداتی در بازار رقیبی وجود ندارد.

در هفته‌های اخیر شاهد بیش‌ترین افزایش قیمت در بازار خودروهای وارداتی لوکس یعنی مرسدس‌بنز، بورشه، بام‌وو لکسوس بوده‌ایم و تعداد کم نسخه‌های صفر کیلومتر از مدل‌های یادشده در بازار و تعداد محدود خودروهای عرضه‌شده برای فروش نیز



عرضه لوکس‌های چینی بازار خارجی‌ها را آرام نکرده

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش بی‌سابقه قیمت خودروهای وارداتی

البته تاثیر بازار شب عید در افزایش قیمت وارداتی‌ها را نیز نباید نادیده گرفت. چنان‌که باز نزدیک شدن به سه‌ماه پایانی سال بحث افزایش تقاضا برای خودرو به‌ویژه مدل‌های مناسب سفرهای نوروزی افزایش می‌یابد و این مساله به‌خودی‌خود به‌التهاب این بازار دامن می‌زند.

افزایش نرخ ارز در هفته‌های گذشته و تثبیت قیمت آن در کانال ۳۰ هزار تومان از یک سو و از طرف دیگر منتفی شدن بحث واردات خودرو در سال جاری سبب شده است بهای مدل‌های وارداتی در هفته‌های اخیر رشد محسوسی داشته باشد که این مساله طی روزهای اخیر کاملاً محسوس بوده است.

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

خبر

News

مشارکت گروه صنعتی ایران خودرو در نمایشگاه حمل‌ونقل



هم‌زمان با آیین گشایش پنجمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته، رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی به‌اتفاق هیات همراه، از غرفه ایسیکو (مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو) بازدید کرد. وی در این بازدید با ابراز خرسندی از ظرفیت‌های موجود در گروه صنعتی ایران خودرو، از ایسیکو با توجه به توانمندی‌های موجود به‌عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک یاد کرد و افزود: «ایجاد دفتر پارکینگ منطقه‌ای در چابهار، از جمله اقداماتی است که ایسیکو می‌تواند با توجه به ظرفیت‌های تحت اختیار، نسبت به آن اقدام کند و در صورت نیاز از مساعدت و همراهی وزارت راه نیز بهره‌مند خواهد شد.» وی ترانزیت ریلی را یکی از مزیت‌های ارزش آفرین حوزه حمل‌ونقل دانست و افزود: «در حال حاضر

نیازمند افزایش واگن‌های ریلی در حوزه حمل‌ونقل هستیم که امیدواریم این اتفاق رخ دهد.» گفتنی است پنجمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته با حضور وزیر راه، مسکن و شهرسازی در مصالای تهران افتتاح شد و در این نمایشگاه آخرین دستاوردهای حوزه حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، ترکیبی و لجستیک توسط شرکت ایسیکو به‌نمایش درآمده است. ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور در راستای عمل به مسئولیت‌های اجتماعی خود و حمایت از استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌پنیان، در سی و پنجمین رویداد استارت‌آپی حمل‌ونقل که به‌همت دانشگاه آزاد شهر ری برگزار شده، مشارکت فعال داشته و خودرو تارا به‌عنوان جدیدترین محصول خود را به‌نمایش گذاشته است. این نمایشگاه از ۲۸ تا ۳۰ آذرماه در مصلی تهران برپاست.



روزنامه

دنیای خودرو

سه شنبه ۳۰ آذر ۱۴۰۰ سال هفتم، شماره ۱۵۶۲

FUEL & OIL

سوخت و روانکارها

۱۱

کاهش ۴۰ درصدی شکایت از تامین روغن موتور در زنجان

رئیس سازمان صمت استان زنجان از کاهش ۴۰ درصدی شکایات ها از روغن موتور در استان زنجان خبر داد و گفت: «میزان دسترسی به روغن موتور در استان افزایش یافته است.» ناصر ففغوری در شانزدهمین جلسه کارگروه تنظیم بازار استان زنجان بیان کرد: «با تاکید استاندار، در ۴ منطقه شهر زنجان بهای کالاها رصد شد تا قیمت ها مقایسه و اطلاعات آماری برای ۵۳ قلم به سازمان صمت و جهاد کشاورزی ارائه شود.» وی با بیان اینکه قیمت گیری انجام شده توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی ملاک عمل است، افزود: «گزارش اولیه هفته آینده ارائه می شود.» رئیس سازمان صمت استان زنجان با

دادگاه تعیین حقوق معنوی «اینفینیوم» به سطوح بالای دادستانی رسید

دیوان عالی آمریکا رأی نهایی پرونده بین «اینفینیوم» و «شورون» را صادر کرد

که الزامات استاندارد ILSACGF-3 را برآورده می کنند، قبلا توسط API افشا شده به همین دلیل آنها از این اطلاعات برای تهیه فرمولاسیون خود استفاده کردند. این اتهام به طور خلاصه به بالاترین دادگاه ایالات متحده در ۱۳ دسامبر ۲۰۲۱ ارجاع شد. دادخواست اینفینیوم برای صدور حکم در این تاریخ صادر شد اما با تصمیم دیوان عالی این پرونده رایه دادگاه تجدیدنظر فدرال ارجاع دادند. در ژوئن ۲۰۲۱ تصمیم گرفته شد مدیر دفتر ثبت اختراع و علائم تجاری ایالات متحده اجازه دهد هیات دادرسی انتصاب قضات ثبت اختراع اداری (PTABAPJs) را بررسی کنند. براساس تصمیم جان رابرتز، رئیس دادگاه ایالات متحده، این دادگاه حکم داد این طرح، یک بند در قانون اساسی را که قضات ثبت اختراع اداری و مدیر دفتر ثبت اختراع و علائم تجاری برای قضاوت درباره حقوق مالکیت معنوی (IPR) به آن استناد می کنند، نقض می کند. بنابراین دادگاه اعلام کرد از آنجا که تصمیمات قضات ثبت اختراع در رسیدگی به مالکیت حقوق معنوی قابل بررسی نیست، بنابراین چنین تصمیماتی با اختیارات افسران پایین تر سازگاری ندارد. به عنوان یک راه حل احتمالی، دادگاه اعلام کرد تصمیمات نهایی درباره حقوق مالکیت معنوی که توسط قضات ثبت اختراع اداری گرفته می شود، باید توسط مدیر دفتر ثبت اختراع و علائم تجاری (PTO) که توسط رئیس جمهور ایالات متحده انتخاب و توسط سنای ایالات متحده تایید می شود، مورد بررسی قرار بگیرد. به همین دلیل دفتر ثبت اختراع و علائم تجاری برای طرفین رویه موقتی را تنظیم کرد تا حکم قضات ثبت اختراع اداری را به چالش بکشد و این امکان را فراهم کند که با ادامه فعالیت این مدیر بازرینی شده یا پرونده در برابر هیات «قضات ثبت اختراع اداری» که در ابتدا به پرونده رسیدگی کردند، بازخوانی مجدد شود. به این ترتیب دادگاه بار دیگر محکومیت شورون را تایید کرد.

دیوان عالی ایالات متحده هفته گذشته حکم دادگاه استیناف را که از سوی دایره فدرال درباره پتنت (PTAB) به اینفینیوم به منظور ادامه روند تولید روانکار براساس استاندارد ILSACGF-3 روانکار براساس استاندارد ILSACGF-3 که نخستین بار در سال ۲۰۰۱ معرفی شده بود، در آوریل ۲۰۰۴ منسوخ اعلام شد. دسته بندی فعلی ILSAC برای روغن موتور خودروهای سواری ILSAC GF-6 است که توسط موسسه نفت آمریکا (API) در می ۲۰۱۹ ارائه شد. پرونده اخیر زمانی شکل گرفت که اینفینیوم از شورون اورونیت در دادگاه منطقه ای ایالات متحده در ناحیه دلوور شکایت کرد. استدلال آنها این بود که این شرکت در حال تولید ادتیوهای است که با نقض حق اختراع آنها تولید می شود. حق اختراع مورد نظر اینفینیوم به شماره ۶۸۵ و تحت عنوان «ترکیب روغن روانکار» در ۱۵ آوریل ۲۰۰۲ ثبت شده است. این حق اختراع به ترکیبات روغن روانکاری اشاره دارد که به طور همزمان عملکرد سایش سوپاپ ها در دمای پایین را افزایش می دهد، با مواد فلوئوروالاستومری که معمولاً برای آب بندی در قطعات داخلی پیشروانه های مدرن استفاده می شود، سازگاری عالی دارد و در نهایت مصرف سوخت کاهش پیدا می کند. هر دوشرکت رایه عنوان پیشرو در تولید ادتیو در دنیای شناسیم، البته اینفینیوم سرمایه گذاری مشترک برای تولید این مواد را بین اکسان موبیل و شل تقسیم کرده است ولی شورون به شکل مستقل تری برای گروه شورون فعالیت می کند. در این پرونده، شورون اورونیت استدلال کرده است فرمول روانکارهایی

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروزر	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس	5W30SN	Motosel TURBO	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

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

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

TITAN UNIVERSAL

CI-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CI-4

10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

- استارت سریع در هوای سرد
- حفظ گرانیروی روغن در دمای بالا
- افزایش راندمان موتور و کاهش مصرف سوخت

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

LUBRICANTS

TECHNOLOGY

PEOPLE

FUCHS



تعبیه شده است، قدرت موتور را افزایش می‌دهد. پیش‌رانه ۲٫۹ لیتری بنزینی شش سیلندر وی‌شکل با سیستم TFSI می‌تواند ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. براساس ادعای کمپانی آئودی قرار است از بهار سال آینده نسل جدیدی از پیش‌رانه‌های شش سیلندر ۲٫۹ لیتری وی‌شکل که با موتور الکتریکی هماهنگ خواهند شد، جایگزین پیش‌رانه شش سیلندر فعلی این کمپانی شود. در این پیش‌رانه اصلاحاتی در زمینه پاشش روغن در قطعات اصلی و اوایل پمپ (پمپ‌روغن) صورت گرفته تا راندمان موتور را افزایش دهد.

مهندسان کمپانی خودروسازی آئودی برای این که بتوانند به کمک پیش‌رانه‌های با حجم موتور پایین قدرت و گشتاور بالایی تولید کنند، دو توربوشارژر اصلاح شده روی موتور محصولاتی که نصب می‌کنند تناسب تراکم افزایش یابد و هوای فشرده بیش‌تری به سیلندر وارد شود. سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها نیز به همراه سیستم پاشش سوخت مستقیم سرپیستون سبب شده است راندمان و گشتاور موتور ۲۰ درصد افزایش یابد و سیستم پاشش سوخت مستقیم هم به همراه انژکتورهای جدید از جنس فلز که در داخل محفظه احتراق

TFSI فناوری منحصر به فرد آئودی!



تلگرام

Telegram

چه نوع بنزینی مناسب است؟

پیش‌رانه‌های بنزینی یکی از کاربردی‌ترین و حساس‌ترین پیش‌رانه‌های احتراق داخلی در انواع خودرو محسوب می‌شود و با گسترش قطعات الکترونیکی در پیش‌رانه‌های بنزینی و هوشمندسازی آن‌ها، میزان حساسیت این نوع پیش‌رانه‌ها به سوخت مورد استفاده چندبرابر شده است. در عین حال سوخت مورد استفاده در سطح جهان از اکتان استاندارد ۹۲ بر خوردار بوده و این در حالی است که اکتان سوخت بنزین مصرفی در کشور بسیار پایین است. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که آیا مالکان مدل‌های وارداتی بهتر است برای خودروهایشان از بنزین سوپر استفاده کنند یا بنزین با سطح استاندارد ۹۴؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ابتدا باید گفت سوخت با استاندارد یورو ۴ در معدود شهرهای کشور توزیع شده و در دسترس قرار گرفتن سوختی با این کیفیت در کل کشور همچنان یک چالش است. اما در این بین باید اشاره کرد که با توجه به اصلاح عدد اکتان سوخت در استاندارد یورو ۴، استفاده از مایع اکتان بوستر برای خودروهای وارداتی مضر است. بنابراین برای کاهش میزان خرابی در خودرو و اکتان استفاده نکنید. جادارد به مالکان خودروهای وارداتی سفارش کنیم که به جای استفاده از بنزین سوپر و توجه به برخی نظرات غیر کارشناسی، به دنبال استفاده از بنزین یورو ۴ باشند. بنزینی با این استاندارد علاوه بر کاهش آلودگی، میزان استهلاک پیش‌رانه را نیز کاهش می‌دهد.

دوستی

یکی از مباحث پر حاشیه سوخت در کشور، استفاده از بنزین سوپر است و گاهی شنیده می‌شود استفاده از بنزین سوپر منجر به خرابی و وارد آمدن آسیب به موتور خودرو می‌شود. اما باید توجه داشت که هیچ کارشناسی استفاده از این سوخت را در خودرو منع نکرده و صرفاً در مقطعی از زمان کیفیت آن پایین بود. جالب است بدانید در حال حاضر کیفیت و اکتان بنزین یورو ۴ از بنزین سوپر بهتر و بیش‌تر است.

فناوری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

روغن موتوری که کیفیت ندارد

خودرو وارداتی مدل ۲۰۱۳ دارم که دارای موتور توربوشارژر است و حدود یک ماه قبل زمانی که برای تعویض قطعات مصرفی آن به نمایندگی انحصاری مراجعه کردم، کارشناس فنی پس از بررسی گفت باید روغن موتور خودرو شما تعویض شود و می‌خواست از روغن موتوری استفاده کند که روی قوطی آن برند کمپانی سازنده خودرو چاپ شده بود. اما با دقت و بررسی بیش‌تر متوجه تقلبی بودن آن شدم و از کارشناس مربوطه خواستم از محصول برند دیگری برای خودرویم استفاده کند.

۰۹۱۷***۶۸۴۹

نظرسنجی

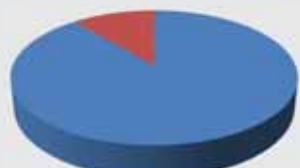
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۵۶۱

گزینه ۱ ۸۹ درصد

گزینه ۲ ۱۱ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا راه‌اندازی بیش‌تر پارکینگ‌های طبقاتی مکانیزه در کاهش حجم خودروهای پارک‌شده در خیابان و امنیت آن‌ها تاثیر گذار است؟ در پاسخ به این پرسش ۸۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۱۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۵۶۲

آیا نظارت بیش‌تر نیروی انتظامی می‌تواند سبب افزایش امنیت عابران پیاده و اصلاح فرهنگ رانندگی شود؟

۱- بله

۲- خیر

اسپرت در قامت بلند به سبک کره‌ای!

وقتی هیوندای کونا لباس N می‌پوشد

که به کمک سامانه N Grin Shift قدرت موتور را می‌توان به ۲۸۶ اسب‌بخار افزایش داد. این حالت دور موتور را از حالت استاندارد دبالتر برده و از بالاترین بوست توربوشارژر کمک می‌گیرد.

هر چند که این وضعیت می‌تواند استهلاک ناشی از حرکت دوار مکانیکی را افزایش دهد. هیوندای اعلام کرده که شاسی کونا N با اهداف مختلفی از جمله کاهش وزن آن بازطراحی شده است و در مجموع وزن این اس‌یووی ساب‌کامپکت سگمنت B به ۱۵۱۰ کیلوگرم می‌رسد. حداکثر سرعت رسمی اعلام‌شده برای کونا N ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت است و از بخش فنی که صرف‌نظر کنیم، باید به کابین خودرو اشاره کرد.

تنها تغییر در کابین این اس‌یووی ساب‌کامپکت کره‌ای به‌غیر از فرمان N، دسته‌دنده اسپرت N و مجموعه پشت آمپر آن مربوط می‌شود. کلاستر (مجموعه پشت آمپر) ۱۰۲٫۵ و صفحه‌نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی کنسول میانی از دیگر ویژگی‌های کابین این خودرو محسوب می‌شود. هر چند یک نمایشگر (هداپ دیسپلی) نیز در بخش بالای پشت آمپر نصب شده است. غربیلک فرمان N به همراه دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت آن و دسته‌دنده اسپرت، رانندگی با این خودرو را هیجان‌انگیز می‌کند و هیوندای برای این مدل پنج حالت رانندگی (اکو، اسپرت، نرمال، N و کاستوم) را در نظر گرفته که تاثیر مستقیمی بر کیفیت رانندگی دارد.



پیامک SMS

بلند قامت لوکس ژاپنی

قصد خرید خودرو هیبرید دارم که یکی از دوستانم لکسوس NX300h را توصیه کرد. این خودرو از نظر فنی چگونه است و آیا با توجه به این که هیبرید است قطعات آن در بازار به راحتی پیدا می‌شود؟

اکبری- کرج

لکسوس NX300h خودرو کراس‌اوور جمع‌وجوری است که با توجه به طراحی ایرودینامیکی‌اش در بازار موفق ظاهر شده است. طراحی این خودرو نسبت به هم‌کلاس‌اش در سطح بالاتری قرار دارد؛ زیرا چراغ‌های دوتکه جدید به‌سبک لکسوس و جلوپنجره جدید دوکی‌شکل و خطوط برجسته و شکسته روی بدنه و کاپوت همگی سبب شده است ظاهری تهاجمی و البته زیبا و ایرودینامیک داشته باشد.

طراحی عقب نیز مانند طراحی جلو ایرودینامیک بوده که با طراحی چراغ‌های شکسته و اسپرت و خط‌های برجسته روی در و بدنه ظاهری زیبا و اسپرت را به خودرو بخشیده است. همچنین طراح لکسوس NX300h فضای داخلی آن را طوری طراحی کرده که با توجه به خطوط شکسته بدنه، داشبورد آن نیز با طراحی خارجی هماهنگ شده است. خطوط روی داشبورد و برجستگی کنسول میانی و فرمان جدید جمع‌وجور به همراه درپچه‌های سیستم تهویه مطبوع و پدال‌های شیفتر پشت فرمان و رنگ و تریم داخلی حس اسپرت و لاچرزی بودن بیش‌تری را به راننده و سرنشین القا می‌کند و با توجه به سقف پانوراما فضای زیبایی برای کابین خودرو فراهم شده است.

لازم به ذکر است لکسوس NX300h یک خودرو هیبرید است که دارای یک پیش‌رانه چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ مجهز به سیستم VVT-ی به‌حجم موتور ۲۴۹۴ سی‌سی است که به همراه یک موتور الکتریکی جدید کویل شده و قادر است به‌صورت ترکیبی ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت را در ۵۷۰۰ دور در دقیقه و ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۴۰۰ دور در دقیقه تولید کند که به همراه یک گیربکس E-CVT این قدرت به‌چهار چرخ منتقل می‌شود. لازم به ذکر است پیش‌رانه این خودرو از تکنولوژی‌های به‌روز صنعت خودرو بهره‌مند است که در قیاس با دیگر رقبای هم‌کلاس خود در جایگاه بالاتری قرار می‌گیرد و با توجه به هیبرید بودن از استهلاک و خرابی کمتری برخوردار است. هر چند که محصولات کمپانی تویوتا به‌دلیل کیفیت بالای قطعات و رعایت استانداردهای جهانی در طراحی و ساخت همواره جزو باکیفیت‌ترین خودروها شناخته می‌شوند.

همچنین درباره لکسوس NX300h می‌توان گفت این خودرو جزو امن‌ترین کراس‌اوورها محسوب می‌شود؛ زیرا با ۱۰ ایریگ با عملکرد بالا و شاسی انعطاف‌پذیر و ترمزهای قوی جدید ایمنی خودرو تا حد زیادی افزایش یافته است. از نظر آپشن نیز این خودرو مجهز به آپشن‌های جدید کاربردی و ایمنی روز صنعت خودرو است که رفاه‌بخش‌تری را برای سرنشینان فراهم می‌کند. از نظر پرفورمنس و سواری نیز این خودرو به‌دلیل طراحی سیستم تعلیق و به‌کارگیری سیستم‌های الکترونیکی جدید سواری نرم و هندلینگ بالایی دارد و همچنین شتاب و ضریب ایرودینامیک پرفورمنس بهتری را در مقایسه با رقبای این خودرو به آن داده است.

در نهایت اگر به‌ظاهر مناسب و جوان‌پسند، کیفیت بالای قطعات و استهلاک پایین قطعات، ایمنی بالا و سواری نرم و خدمات پس از فروش بهتر نسبت به رقبای هم‌کلاس این خودرو اهمیت می‌دهید لکسوس NX300h می‌تواند گزینه مناسبی باشد.

در عین حال به‌رغم این که این خودرو یکی از گران‌ترین کراس‌اوورهای لوکس بازار داخلی به‌شمار می‌رود، اما از نظر تامین قطعات مشکل جدی ندارد. زیرا قطعات آن در کشور موجود است و می‌توان آن را از کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز تامین کرد.

تایر سازان ترجیح می دهند کمپین های سابق خود را تمدید کنند

حمایت «فالکن» از برنامه های تلویزیون انگلستان در سال ۲۰۲۲

در همه زمین ها شرایط «مخاطبان را به شکل جدی درگیر کرده ایم.» این مدیر بازاریابی ادامه داد: «همچنین تأثیر جدی بر آگاهی، آشنایی با نام تجاری، دیدگاه مثبت نسبت به برند و احتمال خرید ایجاد شد. تمام این موارد منجر به افزایش توجه به تایرهای فالکن بین مخاطبان این برنامه شده است. به طور کلی این کمپین به عنوان یکی از برنامه های جذاب مورد استقبال بینندگان قرار گرفت و آنها نسبت به محصولات فالکن تایر کنجکاوتر شدند.» روییندر داثو، مدیر مشارکت های تجاری کانال ۴ تلویزیون ملی انگلستان نیز گفت: «خوشحالیم که همکاری با فالکن تایر در برنامه Dave موفقیت آمیز بود. این برنامه در زمینه معیارهای برندینگ موفق ظاهر شد و مخاطبان بسیاری را درگیر این برنامه محبوب کرد، بنابراین به کار خود ادامه خواهیم داد.»



این کمپین تلویزیونی، مدل های فالکن قبل و بعد از برنامه های انتخابی که شامل بخش های مخبونی همچون QJXL، «مرد مسافر» و «ممکن است به شما دروغ بگویم» هستند، ظاهر می شوند. در کمپین تلویزیونی ۲۰۲۱، فالکن توسط بیش از ۲۳ میلیون نفر دیده شد و مورد استقبال مخاطبان قرار گرفت. روی کارلین، مدیر کل بازاریابی در شرکت عمده فروشی Micheldever گفت: «اولین کمپین تلویزیونی ملی برای تایرهای فالکن در سال ۲۰۲۱ بسیار موفق بود، بنابراین فالکن مشتاق است این موفقیت را در سال آینده نیز تکرار کند. به همین منظور تحقیقات مستقلی برای سنجش عملکرد اسپانسر انجام و نتایج بسیار مثبتی ثبت شد. این حمایت مالی به بهبود آگاهی از برند فالکن کمک کرده است. ما با شعار «فالکن تایر، حامی شخصیت هادر دیو» و «حاضر

فالکن تایر ژاپن برای دومین سال متوالی و پس از اولین کمپین موفق در تلویزیون ملی انگلستان در سال ۲۰۲۱ و به عنوان حامی برنامه های کانال کمدی «دیو» قرار است برنده جایزه UKTV شود. شرکت «Micheldever Tire Services» یا «MTS» که حق انحصاری توزیع محصولات فالکن در بریتانیا را بر عهده دارد، این کمپین تلویزیونی جدید فالکن به نام «شخصیت ها در دیو» را از اول ژانویه تا ۳۰ نوامبر ۲۰۲۲ اجرا خواهد کرد و حضور مهمانان در این برنامه توسط این شرکت حمایت می شود. کمپین جدید قرار است ارزش های اصلی برند فالکن را منعکس کند و نشان دهد تایر های فالکن چگونه از طریق فناوری نوآورانه، هم عملکرد و دوام را در سطح تولید کنندگان ممتاز ارائه می دهند و هم ارزش اقتصادی استثنایی دارند. در بخش هایی از

بازار (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۹,۸۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22
	SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورت تیج - توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - بی وای دی اس ۶
	RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 - RAV4-SORENTO SX



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵
	KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان X60
	KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو
	KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵ - سانگ یانگ نیو کوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷
	KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو۴ - سورتو SX



برخی شرکت‌های لنت‌ساز با کمک خارجی‌ها استانداردها را افزایش داده‌اند



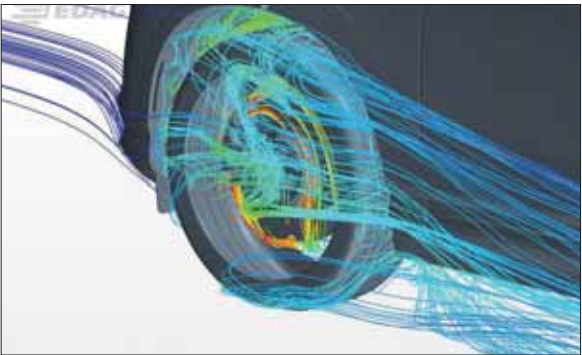
«دیر انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ گفت: «تهیه و تامین مواد اولیه یکی از معضلات صنعت لنت ترمز در مقطع کنونی است و در تامین ارز مورد نیاز برای تهیه برخی مواد اولیه وارداتی با مشکل مواجهیم.» عسگری در خصوص فرآیند کیفی سازی قطعه لنت ترمز و برنامه‌های ارتقای کیفیت در این صنعت توضیح داد: «لنت ترمز کالایی است که دارای استاندارد اجباری است و تمام اعضای انجمن که ۴۳ شرکت را شامل می‌شوند، مکلف به رعایت استاندارد اجباری هستند و محصولات آن‌ها از بُعد کیفی با استانداردهای ایران مطابقت دارد.» عسگری در ادامه بیان کرد: «مواد اولیه

فناوری‌های جدید جایگزین سیستم ترمز هیدرولیکی می‌شوند

برقی‌سازی پیش‌رانه خودروها چه تغییری در سیستم ترمز ایجاد می‌کند؟

آزمایشی تست شوند. EDAG هم اکنون مهارت‌های متعددی را در مرکز ترمز خود (CoC Brake)، گرد هم آورده است و همان طور که شرایط نشان می‌دهد، آینده صنعت خودرو در گرو برقی‌سازی پیش‌رانه‌هاست؛ خواه از نوع باتری برقی باشد یا سلول سوختی. با این حال نه تنها شتاب، بلکه نوع ترمزگیری خودرو نیز نیاز به بازنگری کامل دارد. در این میان به جای تبدیل صرف انرژی جنبشی خودروها به گرما از طریق اصطکاک، اکنون تمرکز بر بازیابی انرژی هنگام ترمزگیری است.

این تغییر باید در توسعه سیستم‌های ترمز جدید و همچنین برقی‌سازی و دیجیتالی کردن کنترل‌های ترمز منعکس شود و سیستم‌های کمک‌راننده-از کمک‌های پارکینگ و سیستم ترمز اضطراری گرفته تا رانندگی خودکار- نیاز به دسترسی به سیستم ترمز دارند که امروزه تا حدی توسط سیستم کنترل ترمز ارائه شده است. در آینده اگر به جای اتصال مکانیکی مستقیم پدال ترمز، روش دیجیتالی «ترمز با سیم» تحقق یابد، امکان مداخله بیش تر می‌شود.



برقی شدن پیش‌رانه خودروها بر سیستم ترمز آن‌ها نیز تأثیر می‌گذارد و در این صورت بسیاری از مفاهیم و تجربیات معتبر قبلی در این بخش به مرور اعتبار خود را از دست خواهد داد. گفتنی است صنعت خودرو به فصل جدیدی از توسعه رسیده و در این شرایط شرکت‌های استارت‌آپی و فعال در حوزه تکنولوژی به نوآوری‌های زیادی دست یافته‌اند و طی سال‌های اخیر برقی‌سازی خودروها شدت گرفته و در این زمینه شرکت‌های حوزه فناوری به فکر توسعه بخش‌های مختلف خودرو هستند. در این میان یکی از بخش‌های مهم خودرو که مورد توجه شرکت‌های فناوری قرار گرفته سیستم ترمز است و به گفته کارشناسان سیستم ترمز هیدرولیکی جای خود را به سیستم‌های جدیدی خواهد داد و در آینده این کامپیوترهای خودرو هستند که به کمک دوربین‌های نصب شده روی آن و همچنین سنسورهای مختلف خودرو را متوقف می‌کنند. یکی از شرکت‌هایی که در این حوزه گام برداشته شرکت EDAG است و به منظور برآورده شدن اهداف مذکور، در کنار راه‌حل‌های نوآورانه، باید روش‌ها و ابزارهای جدید نیز در فرآیندهای شبیه‌سازی شده و

گزارش

Report



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو ساینا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

جهان ترمز کاشان (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

ایران لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				-	-	

گیرا لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶				۶۵,۲۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۶۵,۲۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				۱۱۳,۰۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۹۲,۳۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				۹۲,۳۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				۱۱۷,۰۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				۱۱۱,۰۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۹۲,۳۰۰	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۱۰۰,۰۰۰	در حال بروزرسانی	

ایجاد شیار بر روی سطح لنت – سنگ زدن سطح یا به لنت – دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لبه دار شده باشد – دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لبه دار شده است – کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ و عدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ – به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۳۰ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۶۲

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد 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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۱۱ آذر ۱۶ آصفهان ۳ شیراز ۶ مشهد ۲۱ تبریز ۶ ارومیه ۶ رشت ۲۱ گرگان ۲۰ ساری ۲۲ شهرکرد ۱۶ اهواز ۲۰ یزد ۲۳ کرمان ۲۳ بندرعباس ۲۷ زاهدان ۲۶

بیل‌بورد
Billboard

مراقب باشید؛ جان شما در خطر است!

بر اساس آخرین بررسی‌ها حدود ۶۸ درصد مردم از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند و از آنجا که حدود دو سال است میهمان ناخوانده این روزها یعنی ویروس منحوس کرونا تمام کشور و صنایع مهم آن را در تمام سطوح درگیر خود کرده، بنابراین می‌طلبید همچنان برای جلوگیری از تبعات احتمالی و مصون بودن از عوارض آن هوشیار باشیم. این درحالی است که اگر چه در ابتدای ورود این ویروس به کشور با سخت‌گیری‌هایی از سوی نهادهای نظارتی مواجه بودیم، اما حدود ۱۰ ماه است از این سخت‌گیری‌ها خبری نیست و متأسفانه روز به روز هم رعایت موارد بهداشتی در این باره کم‌رنگ‌تر می‌شود. با این تفاسیل از آنجا که طی دوروز گذشته خبر ورود نخستین فرد مبتلا به ویروس جهش یافته کرونا آمیکرون به کشور تأیید شده، بنابراین لازم است در این باره همچون گذشته محدودیت‌ها با دقت و توجه بیش‌تری اعمال و دنبال شود. در همین راستا وسایل حمل و نقل عمومی محیط مناسب و مساعدی برای انتقال انواع ویروس به خصوص ویروس جهش یافته کرونا؛ فردی به فرد دیگر محسوب می‌شود و مطابق با آمار رسمی در صد چشمگیری از افراد برای سفرهای درون شهری و برون شهری از اتوبوس و قطار استفاده می‌کنند و با این حساب اگر به صورت میانگین از هر ۱۰۰ نفر دو نفر مبتلا به ویروس کرونا آمیکرون باشند و محدودیت‌هایی به همین شکلی که می‌بینیم اعمال شود، چندان دور از ذهن نخواهد بود که در مدت زمان اندکی با فاجعه سهمگینی همچون آنچه در نخستین روزهای ورود کرونا به کشور با آن مواجه شدیم، روبه‌رو شویم. بنابراین همان‌طور که گفته شد می‌طلبید نهادهای مربوطه برای جلوگیری از چنین فاجعه‌ای تمام ظرفیت خود را به کار گیرند و از ورود افراد واکسن‌نژده و بی‌توجه به پروتکل‌های بهداشتی به مکان‌های بسته و مسقف همچون کابین اتوبوس‌ها و قطارها جلوگیری کنند. در نهایت باید به این نکته توجه داشت که تک‌تک افراد جامعه در مهار یک بحران نقش پررنگی دارند و این قاعده در باره کرونا نیز کاملاً صادق است.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



هشدار لغزندگی

این آگهی به سفارش شرکت آکورا توسط آژانس گری لیمیتد طراحی شده و به مخاطبان کانادایی درباره خطرات استفاده از تایر نامناسب در جاده‌های لغزنده زمستانی هشدار می‌دهد.



دوچرخه‌ها



بسیاری استفاده می‌کند که شامل کنترل کشش، ABS غیر پیوسته، کروز کنترل، بادگیر برقی و امکانات بسیار زیاد دیگری می‌شود و به‌باور علاقه‌مندان به این محصول تروفی یک اثر هنری واقعی محسوب می‌شود. مدل استاندارد این موتورسیکلت با قیمت ۲۰ هزار دلار اندکی گران‌تر از سایر موتورسیکلت‌های تورینگ مشابه است.

به‌لحاظ لوکس بودن و راحتی کمتر موتورسیکلتی می‌تواند با ترایمف تروفی برابری کند. تروفی که یک موتورسیکلت تورینگ لوکس و با عملکرد بالا است، به‌عنوان یکی از رده‌بالا ترین مدل‌ها در کلاس خود شناخته می‌شود و برای سال‌های متوالی جوایز مختلفی را از آن خود کرده است. این موتورسیکلت به یک موتور پر قدرت مجهز است و از فناوری‌های الکترونیکی

ترایمف تروفی



ایساکو

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



www.isaco.ir

PRO
TEC
by bluechem GROUP



QUALITY
MADE IN GERMANY



...because it works!



روغن گیربکس پرو-تک آلمان

021 79406

sales@aryachemi.ir

0902 432 2671

www.aryachemi.com