



مرز فناوری در خودروسازی ایران با دخالت‌های بالادستی تعیین می‌شود

صنعت خودرو نیازمند شجاعت در تغییر روش‌های اجرایی است

خودروسازان بزرگ به مدد افزایش نرخ دلار، ارزش سهام خود را از محل تجدید ارزیابی دارایی‌هایشان بالا بردند؛ اما در واقع ارزش صنایع خودروسازی به صورت‌های مالی آنها نیست...
۳۰۲ صفحات ۳۰۲

از سال ۹۸ تاکنون رقم خورد:

کاهش ارزشی ۳۰۴ میلیون یورویی در «ایران خودرو»

خودکفایی در حوزه برق و الکترونیک خودرو، پروژه‌های کلیدی و اساسی در توسعه محصولات و...
۴۰۴ صفحه ۴۰۴

گزارش «شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران» نشان داد:

تولید ۷ خودرو سنگین پرستاره در داخل

در اکثر مدل‌ها، خودروهای دوستاره حذف شده و جای خود را به ستاره‌ها و بالاتر داده‌اند...
۹۰۴ صفحه ۹۰۴

وقتی خیابان‌های شهر قرق دستفروش‌شان است

کاسبی؛ پشت چراغ قرمز!

سال‌هاست شاهد حضور دستفروش‌ها در چهارراه‌ها و معابر شلوغ شهری هستیم. روزانه تعداد زیادی...
۱۵۰۴ صفحه ۱۵۰۴

ستاره‌های درخشان ایمنی که جای‌شان خالی است!

خودرو ناامن جهان را بشناسید

۱۲ مازراتی گرن تور بسمو؛ کوپه محبوب نیزه‌داران!
۱۳ افزایش قیمت وارداتی‌ها؛ گشایش برای چینی‌ها
۱۴ تجهیز ۹۵ درصد خودروها به فناوری AEB در سال ۲۰۲۲
۱۵ مالیات و بیمه ۱۵ درصد قیمت نهایی خودرو را تشکیل می‌دهند
۱۶ مکس ورشتین با اخذ استراتژی تا بر مناسب عنوان فصل را کسب کرد

استارت Start
علی منصوری
عضو شورای سردبیری

درس‌های سال ۲۰۲۱

سال گذشته در چنین روزهایی هنوز چشم‌انداز روشنی پیش‌رویمان نبود و به نظر می‌رسید بحران کرونا با فر تپینه‌های کوتاه و بلندش تا مدت‌ها میهمان ما باشد. تا آنکه به مرور واکنش‌های مختلف از راه...
۲۰۴ صفحه ۲۰۴

تیتراهای امروز Titles

بورس بار دیگر کانال ۱,۴ میلیون واحدی را فتح کرد

با افزایش ۱۶ هزار واحدی شاخص کل
۵۰۴ صفحه ۵۰۴

خودروهای آمریکایی کم‌مصرف‌تر می‌شوند

۱۱۰۴ صفحه ۱۱۰۴

معایب و محاسن کراس اوور محبوب ژاپنی پرترفدار

آیا نیشان جوک ارزش خرید دارد؟

ادامه روند نزولی فروش خودروسازان آمریکایی در ماه دسامبر
۶۰۴ صفحه ۶۰۴

سرماي زمستاني

تولیدکننده انواع لنت ترمز سواری و کامیون

جهان لنت
Jahan Lent

مدیران خودرو

X22 PRO

NEW ARRIZOS 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

مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

www.mvmco.ir
official.mvm



این پیشرانه قدرتمند با یک گیربکس ۶ سرعته دستی ساخت Tremec همکاری می‌کند. نیروی ۷۰۰ اسب بخاری پیشرانه نیز از طریق گیربکس مورد بحث به چرخ‌های عقب فرستاده می‌شود. چالب اینکه همه نسخه‌های کوروت گرند اسپرت کانتینوایشن به منظور کاهش وزن با مقیاس ۷ به ۸ نسخه اصلی تولید شده‌اند. خودرو یادشده فقط ۴۸۰۰ کیلو متر کارکرد دارد و با قیمت ۲۱۰ هزار دلار برای فروش ارائه شده است. اگرچه این مبلغی گزاف به نظر می‌رسد اما به‌طور قابل توجهی کمتر از بهای کوروت گرند اسپرت اصلی بوده، قیمت نسخه اصلی این خودرو ۵ میلیون دلار نیز رسیده است.

یک دستگاه شورولت کوروت گرند اسپرت کانتینوایشن ۱۹۶۳ که در سال ۲۰۱۵ باز تولید شده، به دنبال مالک جدید است. شرکت جنرال در یک توافق انحصاری اجازه ادامه تولید کوروت گرند اسپرت ۱۹۶۳ را به شرکت دانتوف موتور داد که این خودرو محصول چنین قراردادی است. دانتوف قالب‌های پدنه و سایر ملزومات تولید این خودرو را از جنرال موتورز خریداری و به تعداد ۱۲ دستگاه تولید کرد. نیروبخش کوروت مورد بحث پیشرانه ۸ سیلندری است که توسط شرکت مک کیبموتور اسپرت تولید و از کاربراتور بلک دامیوند سسری Q هالی نیز در آن استفاده شده است.



شورولت «کوروت ۱۹۶۳» با پیشرانه سفارشی

مرز فناوری در خودروسازی ایران با دخالت‌های بالادستی تعیین می‌شود

صنعت خودرو و نیازمند شجاعت در تغییر روش‌های اجرایی است

خودروسازان بزرگ به مدد افزایش نرخ دلار، ارزش سهام خود را از محل تجدید ارزیابی دارایی‌هایشان بالا بردند، اما در واقع ارزش صنایع خودروسازی به صورت‌های مالی آن‌ها نیست

خصوصی منافع شخصی دارد، ولی ممکن است این فرصت‌ها در آینده نه‌چندان دور بتوانند بخشی از هزینه‌های اداره کشور را نیز تامین کنند؛ به‌عنوان مثال بخشی از هزینه‌های آموزش عالی، نظامی و بهداشت. بنابراین مسیر خصوصی‌سازی باید با دقت نظر دنبال شود.

به لحاظ ساختار اقتصادی صنعت خودرو به چه تغییری نیاز دارد؟ فارغ از بحث خصوصی‌سازی چه مسیری در صنعت خودرو به لحاظ ساختاری باید طی شود؟

ممکن است تغییر ساختار از مدل‌های بالا به پایین، میانی یا پایین به بالا اتفاق بیفتد. آنچه در مورد تغییر ساختارها مطرح شده است، شاید در متولیان فروش محصولات یا زنجیره تعمیر یا زنجیره تجهیزات و کالاهای مصرفی باشد. مهم‌ترین کاستی این شیوه آن است که شرکت‌های خودروسازی نتوانسته‌اند به زنجیره اقتصاد داخلی و بین‌المللی تجارت خودرو و صنایع وابسته وارد شوند. به ایده فروش از طریق اصناف از جمله نمایشگاه‌داران، تعمیر کنندگان و صنف روغن و لاستیک توجه کنید. ارتباط مستقیمی با شرکت‌های خودروساز به صورت سیستماتیک ندارند. شاید یک ایده یا یک مطالعه اجرایی موجب ارتقای ساختار اقتصاد کشور شود. به‌عنوان مثال زمانی در کشور مجموعه‌ساز نداشتیم، یک بخش خصوصی قطعات گیربکس را جمع و به صورت گیربکس به ترکیه صادر کرد. ترکیه خواهان

یکی از مشکلات صنعت خودرو و بلا تکلیف بودن دولتی یا خصوصی بودن آن است. چرا با وجود تأکید بر اصل قانون اساسی، دولت‌ها تمایل چندانی به خصوصی‌سازی واقعی ندارند؟

به نظر من خودرو و صنایع وابسته به آن، هم ارتباط مستقیمی با درآمد پایدار دارند و هم وابستگی زیاد به اشتغال. اگر بخش خصوصی و دولتی نیم‌نگاهی به اقتصاد بدون نفت با در نظر گرفتن پایان منابع نفتی داشته باشند، بدهی است اقتصاد خودرو با توجه به تکنولوژی یک‌پودن از یک سو و مصرفی بودن از سوی دیگر یک تجارت پایدار پرسود با درآمد پایدار خواهد بود. در کشورهای پیشرفته طراحی و ساخت یک تجارت و تبدیل کردن آن به یک تجارت سهامی عام یک شغل است. در برخی موارد شاید شرکت امکان توسعه نداشته باشد یا ممکن است مالکان آن تمایل به باز خرید شرکت داشته باشند. مساله دیگر؛ فرهنگ سازمانی است که به مرور زمان در منابع انسانی سازمان حاکم شده و هم‌ساله به دلیل زبان صورت‌های مالی ممکن است مورد حمایت مستقیم دولت برای حفظ اشتغال باشد. از این رو، شاید در خصوصی‌سازی و در ساختار بیکاری تغییر جدی اتفاق بیفتد. به‌رحال این فرصت تجاری ویژه برای سازمان یا نهادی است که هزینه‌های پایدار و همچنین هزینه‌های تحقیق و توسعه و اختراع دائم را دارد بنابراین بعید است عمده سهام این فرصت تجاری در اختیار بخش خصوصی واقعی قرار بگیرد. چون بخش



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو سال‌هاست با مشکلات ثابت همچون قیمت‌گذاری و عدم خصوصی‌سازی مواجه است؛ مشکلاتی که باعث شده این صنعت نتواند پیشرفتی را که لازم بوده است، به دست آورد و همواره در بحث‌های ابتدایی یک صنعت باقی مانده و در جا زده است. خصوصی‌سازی به معنای واقعی که همراه با اختیار قیمت‌گذاری منصفانه باشد، می‌تواند باعث پیشرفت این صنعت شود و مردم هم می‌توانند مناسب با پولی که پرداخت می‌کنند، محصول با کیفیتی را در اختیار بگیرند. این روند باعث می‌شود دولت نظاره‌گر و مطالبه‌گر خودروسازان باشد و نه در مقام تولیدکننده و قیمت‌گذار، چرا که ورود دولت به این صنعت مانع پیشرفت آن شده است. بسیاری معتقدند با ادامه قیمت‌گذاری دستوری این صنعت به‌طور کامل فرو خواهد پاشید. اما برخی نیز معتقدند تا وقتی فروش خودرو وجود دارد و پول هم از دولت به خودروسازی‌ها تزریق می‌شود، تولید ادامه خواهد داشت. در خصوص خصوصی‌سازی و وضعیت کلی حاکم بر صنعت خودرو با علی رجیبی ایهری، کارشناس راهبردی امور اقتصادی به گفت‌وگو پرداختیم.

درس‌های سال ۲۰۲۱



استارت Start

علی منصوری

عضو شورای سردبیری

سال گذشته در چنین روزهایی هنوز چشم‌انداز روشنی پیش‌رویمان نبود و به نظر می‌رسید بحران کرونا با قرنطینه‌های کوتاه و بلندش تا مدت‌ها میهمان ما باشد. تا آنکه به مرور واکنش‌های مختلف از راه رسیدند و خیلی زود تأثیرشان در کشورهایی که واکنش‌ناهیون گسترده را آغاز کرده بودند، دیده شد. سرانجام بعد از چند ماه انتظار ما هم خوشبختانه به جمع کشورهایی پیوستیم که واکنش‌ناهیون در آن‌ها اجرا شد. با شروع واکنش‌ناهیون و پایین آمدن آمار مبتلایان رفته رفته کسب و کارها در کشورهای مختلف بازگشایی شدند و تولید به صنایع مختلف بازگشت و روزهای پیش‌اگرنا بازگشت. خودروسازی یکی از صنایعی بود که ابتدای سال میلادی جاری چشم‌انداز بسیار روشنی را پیش روی خود می‌دید. انباشت تقاضا باعث شده بود مشتریان زیادی برای محصولات خودروسازان دم نمایندگی‌ها صف بکشند. همه چیز به خوبی و خوشی پیش می‌رفت تا این که خودروسازان متوجه شدند که بحران جدیدی روبرو شده‌اند. طی سال گذشته عدم تقاضا از سوی خودروسازان، تولید کنندگان ریز تراشه‌های نیمه‌ساز را متوجه سایر بازارها کرده بود و به همین دلیل حالا نمی‌توانستند پاسخگوی تقاضای بالای خودروسازان باشند. این موضوع باعث شد موجودی انبار شرکت‌های مختلف خودروسازی در سراسر جهان به ته بکشد و زمان انتظار برای تحویل خودروها تا حد زیادی افزایش پیدا کند. هنوز به طور دقیق مشخص نیست که خودروسازان دقیقاً تا چه زمانی درگیر بحران کمبود ریز تراشه‌ها خواهند بود، برخی معتقدند این مشکل تا نیمه‌اول سال ۲۰۲۲ بر طرف می‌شود و برخی تداوم آن را تا سال ۲۰۲۳ پیش‌بینی کرده‌اند. مشکل دیگری که به باور بسیاری می‌تواند سال آینده مشکل آفرین باشد، تعداد زیاد کسانی است که در سراسر جهان همچنان در برابر واکنش‌ناهیون مقاومت می‌کنند. زیرا اگر پذیرش شدن سوبه‌های جدید و ویروس کرونا خطر دوباره قرنطینه و اعمال محدودیت‌ها را پیش روی جوامع و صنایع مختلف قرار داده است. هر چند در نهایت می‌توان مطمئن بود مثل همیشه در نهایت علم است که بر جهل و نادانی پیروز خواهد شد و باز راه رسیدن در مان‌ها و شیوه‌های پیشگیری جدیدتر زودتر از آن چه تصور می‌شود، بحران کرونا را زایل‌اندان تاریخ شود. شاید همین بزرگ‌ترین درسی بود که سال ۲۰۲۱ برای ما به همراه داشت: این که با توسل جستن به دانش و باور داشتن با قابلیت‌های بشر می‌توانیم خود را از هر بحرانی نجات دهیم.

PRO TEC

by bluechem GROUP

PRO TEC premium
SAE 10W-40
FULLY SYNTHETIC
High Performance Diesel Engine Oil

PRO TEC premium
SAE 15W-40
SEMI SYNTHETIC
High Performance Diesel Engine Oil

PRO TEC premium
SAE 20W-50
MINERAL
High Performance Diesel Engine Oil

...because it works!

021 79406

sales@aryachemi.ir

0902 432 2671

روغن موتور دیزل پرو-تک آلمان

www.aryachemi.com



برنامه «لامبورگینی» برای عرضه محصول برقی در ۲۰۲۷



مدیرعامل لامبورگینی ضمن خوش بینی نسبت به استفاده از سوخت مصنوعی برای خودروهای آینده، اعلام کرد اولین خودرو الکتریکی لامبورگینی تا چند سال دیگر عرضه می‌شود. استفان وینکلمن تأیید کرد نخستین خودرو الکتریکی این خودروساز باید در سال ۲۰۲۷ تا ۲۰۲۸ وارد بازار شود. به گزارش carscoops، لامبورگینی برنامه‌های بزرگی برای دهه آینده دارد. همان‌طور که اوایل سال جاری تأیید شد، سید محصولات این خودروساز به چهار مدل شامل دو خودرو سوپر اسپرت و دو خودرو تطبیق پذیر تر و کاربردی تر محدود می‌شود. انتظار می‌رود نسل دوم لامبورگینی اوروس و مدل اسرا آمیزی که وینکلمن گفته است، می‌خواهد خودرویی دودر باشد. در

این میان قرار بگیرد. وینکلمن در مصاحبه‌ی اخیر خود با YahooFinance اضافه کرد خودروهای سوپر اسپرت آینده لامبورگینی قبل از عرضه مدل تمام الکتریکی، بلاکین - هیبرید خواهند بود. وینکلمن همچنین ابراز امیدواری کرد سوخت‌های مصنوعی بتواند عمر پیشرفته‌های احتراق داخلی را افزایش دهد. وینکلمن در پاسخ به این سوال که آیا پیشرفته‌های احتراق داخلی تا دهه آینده به تدریج کنار گذاشته می‌شوند، گفت: «قانونگذار به ما خواهد گفت از سال ۲۰۳۰ به بعد مجاز به انجام چه کاری هستیم. از سوی دیگر، امیدواریم فرصت کافی برای سوخت مصنوعی که کربن خنثی است داشته باشیم تا بتوانیم به خودروهای سوپر اسپرت خود سوخت رسانی کنیم.»

در بسیاری از موارد قیمت گذاری بر اساس بهای تمام شده مواد مصرفی و هزینه‌های نیروی انسانی و... است. در حالی که شاید بخش‌های مالی به مرور زمان نسبت به هزینه‌های ارتقا و تعالی سازمانی و همچنین به روز رسانی تجهیزات ضروری برای آینده سازمان غفلت کرده باشند؛ یا شاید دلیل دیگر این عدم پیشرفت، نوسازی و به روز رسانی ناوگان، طراحی و ساخت خودرو در مرز تکنولوژی تعیین شده توسط همین قیمت گذاری و دخالت مستقیم در اداره شرکت‌ها باشد. مدیر باید اختیار تصمیم گیری داشته باشد در غیر این صورت به مدیر اجرایی تبدیل می‌شود. باید بخشی از درآمد فروش هر خودرو مستقیماً به تحقیق و توسعه، انتقال تکنولوژی و نوسازی ناوگان ساخت تزریق شود. آزادسازی قیمت خودرو تنها با این رویکرد منتج به قطع وابستگی به کمک‌های بلاعوض دولت و همچنین افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های ناشی از تصادفات، درمان قضایی و... خواهد شد. در آن روز مشتری اعلام می‌کند خودرو بهتری می‌خواهم، نه یک خودرو دولتی. جادار دنگاه دقیق تری به لحاظ خط مشی در قیمت گذاری لحاظ شود و شاید بهتر باشد نهادهای متولی نگاه عمیق تری برای ظرفیت سازی استفاده از تکنولوژی‌های روز و احداث کارخانجات جدید داشته باشند.

مجموعه بود و تسان موقع این درآمد موجود نبود. بخش‌های تبادل اقتصادی دو کشور از این ظرفیت آگاه نبودند، بنابراین درآمد، اشتغال، ارتقای تکنولوژی و... در این زمینه متوقف بود. در بسیاری موارد با حفظ وضعیت موجود داشتن شجاعت برای تغییر روش‌های اجرایی، ظرفیت عظیمی از ثروت را برای کشور خلق می‌کند.

یکی از مباحثی که خودروسازان درگیر آن هستند، قیمت خودرو است، چرا نهادهایی مانند مجلس و... نسبت به قیمت خودرو حساس هستند؟ آیا خودرو یک کالای استراتژیک در کشور محسوب می‌شود؟

نوربالا



حتماً باید بخشی از درآمد فروش هر خودرو مستقیماً به تحقیق و توسعه، انتقال تکنولوژی و نوسازی ناوگان ساخت تزریق شود. آزادسازی قیمت خودرو تنها با این رویکرد منتج به قطع وابستگی به کمک‌های بلاعوض دولت و همچنین افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های ناشی از تصادفات، درمان قضایی و... خواهد شد

اصولاً رورشکستگی خودروسازی چه کسی منتفع می‌شود؟ آیا حمایت و تزریق وام به خودروسازی‌ها همواره می‌تواند ادامه داشته باشد؟

تا زمانی که مشتری برای محصول پول می‌دهد، کسب و کار شما نابود نمی‌شود. این یک اصل نانوشته است؛ کاری که در آن پول وجود دارد، از بین نمی‌رود. اگر چه ممکن است صورت‌های مالی چشم‌انداز خوبی در اختیار شما نتانگذارند. برای درک این موضوع تجربه حسابداری و نحوه‌ی ثبت دارایی‌های ثابت و متغیر و حتی شیوه بودجه‌نویسی هزینه‌های بسیار مهم است. یادآوری می‌کنم؛ زمانی که نرخ دلار در حال افزایش بود، بسیاری از شرکت‌های بزرگ از محل تجدید ارزیابی دارایی‌های خود ارزش سهام‌شان را در مجمع بالا بردند و صد البته در بورس ارزش سهام بیشتر بالا رفت. ارزش صنایع خودروسازی کشور به صورت‌های مالی نیست؛ توجه داشته باشیم که مالکان سهام به سادگی از دارایی خود عبور نمی‌کنند، شاید رورشکستگی؛ در نحوه مدیریت و بخش‌های مالی است زیرا کارگر کار و تولید می‌کند و محصول هم صف خرید دارد.





سبد متنوع واشر سر سیلندر


استفاده از ورق فولادی آلمانی
پوشش سلیکونی (wacker آلمان)
مقاوم در برابر حرارت و خوردگی






فروش عمده قطعات یدکی



www.AmataSamad.ir سامانه یکپارچه فروش (پرتال)
داخلی فروش ۱۱۹ الی ۱۲۴ تلفن تماس ۰۲۱-۹۱۰۷۴۴۴۴



آمیزه ای از دانش نوین و تجربه کهن

«بامو» موفق به فروش یک میلیون دستگاه برقی شد



خودروساز مشهور باواریا توانست در مدتی کوتاه به فروش خیره‌کننده در بازار مدل‌های تمام‌الکتریکی و هیبرید دست‌یابد. این دستاورد مهم، با رونمایی از ۱۴ و کراس‌اور ۱۸ در سسال جاری، سرعت گرفته است. حدود ۷۰ درصد از یک میلیون دستگاه خودروهای دارای موتور الکتریکی بامو، هیبرید و پلاگین-هیبرید هستند. با این حساب، فروش ۳۰۰ هزار دستگاه محصول تمام برقی توسط بامو، تقاضای بسیار بالا برای مدل‌های الکتریکی این برند را نشان می‌دهد. مدیران بامو برای تولید سالانه دو میلیون خودرو تمام‌برقی تا سال

۲۰۲۵ برنامه دارند. مدل‌های الکتریکی تا سال ۲۰۳۰، شامل حدود ۵۰ درصد تولیدات بامو می‌شوند. برای این اساس در سسال جدید میلادی، سری X1 و X1 برقی رونمایی خواهند شد. سری ۳ تمام‌الکتریکی با کد ۱۳ نیز به تازگی در چین دیده شده است. برندهای زیرمجموعه‌ی بی‌ام‌وی هم تولیدات الکتریکی متنوع خواهند داشت. رولزرویس اسپنر و مینی کانتری‌من در سال ۲۰۲۲ با پیش‌رانه‌ی تمام‌برقی رونمایی می‌شوند. اگر شرایط بازار جهانی طبق پیش‌بینی‌ها ادامه یابد، تا سال ۲۰۳۰ تمام تولیدات رولزرویس و مینی الکتریکی خواهند بود.



نگاه View



امیرحسین کاکابی

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

مالیات و بیمه ۱۵ درصد قیمت نهایی خودرو را تشکیل می‌دهند

«به دلیل ساختارهای اقتصادی کشور، متأسفانه کاهش هزینه‌ها چندان در اختیار مدیران عامل خودروسازی‌ها یا حتی وزارت صمت نیست بلکه نیازمند ایجاد تحولات اساسی است اما کسی نیز زیر بار آن نمی‌رود. بهای مواد اولیه شامل ورق فولاد، رنگ، آلومینیوم، مس، قطعاتی که از قطعه‌سازان خریداری می‌شوند، همچنین دستمزد و هزینه‌های مالی از پارامترهای کلیدی در تعیین قیمت تمام‌شده خودرو هستند. ۱۳ تا ۱۵ درصد قیمت نهایی خودرو را مالیات و بیمه به عنوان هزینه‌های دولتی در برمی‌گیرد.

رشد سطح اتوماسیون به‌معنای سرمایه‌گذاری در خطوط جدید تولید یکی از مسیرهای کاهش قیمت تمام‌شده است اما به نقدی نیاز دارد، ضمن اینکه طراحی محصول جدید با ارزش افزوده بیشتر به این موضوع کمک می‌کند، که این موضوع نیز نیازمند سرمایه‌گذاری است.

کاهش هزینه‌ها در زنجیره تامین همچون هزینه لجستیک یا کاهش قیمت قطعات داخلی با وارداتی که به دلایل مختلف با بهای بالاتری خریداری می‌شوند از جمله مسیرهایی هستند که به کاهش قیمت تمام‌شده می‌انجامد و البته امکان تحقق آن نیز وجود دارد.

متأسفانه در حال حاضر مجموعه عواملی که بر کاهش قیمت تمام‌شده خودرو تأثیر می‌گذارد، از حیطه مدیریت خودروسازی‌ها خارج است. اما از دیدگاه اقتصادی می‌توان گفت، خودروسازی کشور از ۱۰ سال گذشته تاکنون، صنعتی زیان‌ده بوده و اگر در مقاطع کوتاهی نیز سوددهی داشته، در مقایسه با سود بانکی، زیان‌دهی عملیاتی آن مسجل است. بنابراین نتیجه می‌گیریم سرمایه‌گذاری در خطوط جدید در این صنعت عملاً مقرون به صرفه نخواهد بود.

این صنعت در ۱۰ سال گذشته در چارچوب قیمت‌گذاری دستوری حرکت کرده و رقابت آزاد در آن شکل نگرفته است. قیمت‌گذاری دستوری روند سرمایه‌گذاری را کند می‌کند. خودروسازان در مواجهه با کاهش نقدینگی و تورم، ناچار از استقراض از بانک‌ها شده‌اند که این موضوع نیز عاملی برای افزایش هزینه‌های مالی است، به طوری که روند کاهش بخش مهمی از هزینه‌های مالی طی سال‌های ۹۴ تا ۹۶ چهارم‌ه‌م نخست سسال ۹۷ روند معکوس به خود گرفت.

از سال ۹۸ تاکنون رقم خورد:

کاهش ارزشی ۳۰۴ میلیون یورویی در «ایران خودرو»

خودکفایی در حوزه برق و الکترونیک خودرو، پروژه‌های کلیدی و اساسی در توسعه محصولات و خودروهای جدید به شمار می‌رود و قطعاً صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی به دنبال خواهد داشت



صمت، قراردادهای متعددی با شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه‌ساز منعقد کرده که در این بین سهم وزارت دفاع، ۱۷ قرارداد داخلی‌سازی قطعات بوده که در حال اجرا و تولید است.»

وی افزود: «تهدیه ساخت داخلی، در همکاری و تعامل مطلوب با صنایع دفاعی، شرکت‌های دانش‌بنیان، سازمان هوافضا و شرکت‌های قطعه‌ساز با هدف کاهش ارزشی تولید در حال انجام است.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو به کاهش ارزشی ناشی از ساخت داخلی از سال ۹۸ تاکنون اشاره کرد و گفت: «با ایجاد زیرساخت‌های لازم و بهره‌گیری بهتر از شرکت‌های داخلی موفق به کاهش ارزشی ۳۰۴ میلیون یورویی از سال ۹۸ تاکنون شده‌ایم.»

وی با اشاره به تولید اولین سامانه داخلی‌سازی شده پلتفرم برق و الکترونیک خودروهای بنزینی، افزود: «این محصول، اقدامی بسیار موثر در زمینه خودکفایی و توسعه دانش بومی در حوزه برق و الکترونیک خودرو است و قطعاً صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی به دنبال خواهد داشت.» مقیمی ادامه داد: «خودکفایی در حوزه برق و الکترونیک خودرو، پروژه‌های کلیدی و اساسی در توسعه محصولات و خودروهای جدید به شمار می‌رود، چراکه کاستی‌های کنونی در این حوزه به‌طور ایجاد چالش‌های تامین قطعات خاص در خودروسازی شده است.»

وی با بیان این‌که در حوزه الکترونیک سالانه مبالغ زیادی سرمایه‌گذاری می‌شود، اظهار کرد: «در دنیا بیش از ۴۵۰ میلیارد دلار در حوزه الکترونیک محصولات مختلف هزینه می‌شود و به‌طور خاص در صنعت خودرو این عدد به حدود ۵۰ میلیارد دلار می‌رسد. این ارقام، نشان از اهمیت حوزه برق و الکترونیک دارد که باید از نظر اقتصادی مورد توجه قرار گیرد.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو تأکید کرد: «لازم است از فرآیند و دانش ایجادشده در حوزه برق و الکترونیک شرکت جتکو، در جهت ساماندهی قراردادهای توسعه و تامین برق و الکترونیک استفاده کنیم؛ چنین پروژه‌های عظیمی باید با نگاهی دنیال‌شود تا سایر شرکت‌های خودروساز کشور نیز از آن بهره‌مند شوند.»

مسئولیت کمک خواهیم کرد.» معاون وزیر دفاع با اشاره به توانمندی‌های صنایع دفاعی کشور گفت: «انباشت دانش و زیرساخت‌های صنعتی که در صنایع دفاعی کشور وجود دارد، با تغییرات کوچک می‌تواند به کمک خودروسازان و همه بخش‌های صنعتی کشور بیاید.» وی با بیان این‌که نوآوری در صنعت ملی خودرو کمک شایانی به بهبود وضعیت اقتصادی کشور می‌کند، گفت: «خودروسازی دارای زیرساخت‌ها و توانمندی خوبی است و صنایع دفاعی و خودروسازی می‌توانند در قالب برنامه مشترک برای ارتقای صنعت خودرو و کاهش وابستگی در این زمینه تلاش کنند.»

کاهش ارزشی ۳۰۴ میلیون یورویی از سال ۹۸ تاکنون مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز با بیان این‌که همکاری مطلوبی میان ایران خودرو و وزارت دفاع شکل گرفته، گفت: «تعاملات گسترده و عمیقی برای تولید قطعات با فناوری بالا وجود دارد.» فرشاد مقیمی ادامه داد: «ایران خودرو در قالب میزهای خودکفایی وزارت

نویزها

«ایران خودرو» در قالب میزهای خودکفایی وزارت صمت، قراردادهای متعددی با شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه‌ساز منعقد کرده که در این بین سهم وزارت دفاع، ۱۷ قرارداد داخلی‌سازی قطعات بوده که با هدف کاهش ارزشی تولید در حال اجرا و تولید است



علیرضا جابتی

a.jabeti@autoworld.ir

معاون امور صنعتی و تحقیقاتی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در بازدید از شرکت تحقیقات مونسور ایران خودرو و شرکت دانش‌بنیان جتکو و همچنین مرکز تحقیق، توسعه و تکوین محصولات ایران خودرو گفت: «صنایع دفاعی و خودروسازی می‌توانند در قالب برنامه مشترک برای ارتقای صنعت و کاهش وابستگی تلاش کنند.» افشین نادری شریف افزود: «فعالیت‌های صورت‌گرفته در ایران خودرو در حوزه طراحی و تولید موتور و همچنین طراحی و تولید نمونه خودروهای برقی نشان از توان و عزم این شرکت برای پیشرفت و رسیدن به افق‌های بالاتر است.» وی ادامه داد: «با تلاش کارکنان ایران خودرو در حوزه تحقیقات و آرایه پلت‌فرم‌های جدید در کنار بهره‌گیری از دانش روز و استفاده از توان داخلی، روزبه‌روز شاهد افزایش کیفیت محصولات خواهیم بود.» بر اساس این گزارش، معاون امور صنعتی و تحقیقاتی وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و هیات همراه از شرکت تحقیقات مونسور ایران خودرو، شرکت دانش‌بنیان جتکو و مرکز تحقیق، توسعه و تکوین محصولات ایران خودرو بازدید کردند و از نزدیک در جریان روند طراحی و تولید محصولات ایران خودرو قرار گرفتند.

سرریز فناوری دفاعی توسعه یافته به دیگر صنایع افشین نادری شریف با بیان این‌که فناوری دفاعی توسعه یافته و سرریز آن به دیگر صنایع منتقل شده است، گفت: «آماده همکاری و آرایه فناوری‌های مورد نیاز شرکت‌های خودروساز در زمینه‌های مختلف هستیم.» وی با بیان این‌که خودکفایی در تولید قطعات خودرو بسیار مهم است، افزود: «در این زمینه، مسئولیت خودروسازان نیز بسیار اهمیت دارد و ما به اجرای این

پیگیری يك موضوع Follow up



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق سایا

افزایش تیراژ با کاهش بهای تمام‌شده محصولات خودروسازان

«واقع‌سازی قیمت خودرو توان خودروسازان را دو برابر می‌کند تا برای کاهش قیمت تمام‌شده محصولات آنان برنامه‌ریزی شود. مدیرعامل اسبق سایا در این خصوص معتقد است: «افزایش ۱۸ درصدی قیمت خودرو در تمام خودروهای تولید خودروسازان اعمال شد و اندکی به بهبود وضعیت نقدینگی خودروسازان کمک کرد اما واقعیت این است بدهی‌ها و زیان‌های انباشته خودروسازان آنقدر سنگین است که حتی به‌رغم افزایش قیمت‌ها عمل‌شده همچنان مشکلات آنها به قوت خود باقی می‌ماند.» در ادامه سعید مدنی به بیان نظرات خود می‌پردازد.

کشف قیمت خودرو از مسیر کارشناسی چه میزان در رشد صنعت خودرو موثر خواهد بود؟

این امر توان خودروسازان را مضاعف می‌کند تا بتوانند برای کاهش قیمت تمام‌شده برنامه‌ریزی کنند. افزایش ۱۸ درصدی قیمت، تورم ایجادشده در خرید مواد اولیه و قطعات را پوشش نمی‌دهد اما تاحدی می‌تواند هزینه‌های آنها را جبران کند. امیدواریم خودروسازان بتوانند در زمینه افزایش تولید گام بردارند.

آیا رشد قیمت محصولات خودروسازان در قیاس با تورم و افزایش بهای مواد اولیه تولید در تناسب است؟

تورم نرخ نهاده‌های تولید از قبیل فولاد، مس و آلومینیوم از سال ۹۶ تاکنون (بر مبنای نرخ دلار حدود ۹ هزار تومان) حداقل ۷۰۰ درصد است. اما جهش قیمتی که در این فاصله زمانی برای محصولات خودروسازان اعمال شد، حدود ۳۰۰ درصد بود. این بدان معناست که همچنان خلأ قیمتی وجود دارد.

کنار گذاشتن شورای رقابت از تعیین قیمت محصولات خودروسازان و جایگزینی وزارت صمت چه تأثیری بر نزدیک شدن قیمت فروش خودرو در کارخانه به حاشیه بازار دارد؟

مادامی که امکان فروش محصولات خودروسازان با قیمت‌های حاشیه بازار وجود ندارد، مابه‌التفاوت نرخ کارخانه و بازار نیز خواهد بود و شاهد انبوه ثبت‌نام کنندگان فروش ۵۰ تا ۱۰۰ هزار خودرو خواهیم بود. فروش اموال مازاد نیز راهگشا نیست، زیرا خودروسازان تاکنون بسیاری از اموال و برخی سهام شرکت‌هایشان را به فروش رسانده‌اند اما رقم حاصل از آنها تنها بخش اندکی از زیان‌های چند سسال اخیر خودروسازان را پوشش می‌دهد.

زاپاس Spare Tire

خودرو ایرانی به‌رغم هزینه‌های ربالی از خارجی گران‌تر است



امیرحسین کاکابی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

عرضه می‌کنند.» نماینده مردم ورزقان در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «با مقایسه محصولات تولید داخل با خودروهای هم‌سطح در جهان، به این نتیجه می‌رسیم با وجود اینکه میزان مواد اولیه مورد نیاز هر دو خودرو یکسان و دستمزد کارگر در ایران ربالی است اما خودروهای داخلی گران‌تر هستند.»

خودروسازان ناچارند مواد اولیه مورد نیاز تولید فولاد و آلومینیوم را دلاری خریداری کنند بنابراین هزینه تمام‌شده تولید افزایش می‌یابد، را نادرست دانست و افزود: «با توجه به نرخ ارز، هزینه تامین مواد اولیه خودروسازان خارجی از شرکت‌های خودروساز ایرانی بیشتر است اما خودروسازان خارجی با کیفیت‌ترین خودروها را ارزان‌تر از محصولات داخلی تولید و به بازار

عرضه می‌کنند.» نماینده مردم ورزقان در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «با مقایسه محصولات تولید داخل با خودروهای هم‌سطح در جهان، به این نتیجه می‌رسیم با وجود اینکه میزان مواد اولیه مورد نیاز هر دو خودرو یکسان و دستمزد کارگر در ایران ربالی است اما خودروهای داخلی گران‌تر هستند.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه قیمت آلومینیوم، فولاد، مس و پتروشیمی در دنیا یکسان است، گفت: «با وجود اینکه هزینه انرژی و دستمزد کارگر در ایران ربالی و قیمت مواد اولیه تولید نیز در دنیا یکسان است اما خودروهای داخلی از مشابه خارجی گران‌تر هستند.»

الهوردی دهقانی برخی ادعاها مبنی بر اینکه



موتورسیکلت برقی با فناوری خازنی



شرکت «ناوا تکنولوژی» از یک موتورسیکلت کاملاً جدید و الکتریکی که به قوای محرکه انقلابی مجهز شده، رونمایی کرده است. شرکت سازنده می‌گوید این موتورسیکلت شعاع حرکتی ۳۰۰ کیلومتری دارد. موتورسیکلت مورد بحث یک طرح مفهومی و بدون آلایندگی است که از یک باتری لیتیوم-یونی استاندارد و ایر خازن مبتنی بر تکنولوژی نانو سود برده و سیستمی هیبرید را شکل داده است. سازنده این موتورسیکلت گفت استفاده از چنین مجموعه‌ای

باعث ایجاد شعاع حرکتی بالا شده است. بولانگر همچنین می‌گوید با ترکیب مجموعه باتری بادشده و ایر خازن راه‌های جدیدی برای توسعه قوای محرکه الکتریکی ایجاد می‌شود و به لطف ذخیره انرژی بیشتر در ایر خازن‌ها می‌توان از باتری‌های لیتیوم-یونی کوچک‌تر نیز استفاده کرد. این شرکت تکنولوژی محور مطمئن است سیستم هیبرید باتری مورد بحث قابل استفاده از خودروهای الکتریکی نیز خواهد بود.

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بافزایش ۱۶ هزار واحدی شاخص کل

بورس بار دیگر کانال ۱,۴میلیون واحدی را فتح کرد

روز گذشته حرکت بازار سرمایه باز هم صعودی بود، به طوری که شاخص کل توانست دوباره کانال یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی را فتح کند، با این حال روز دوشنبه ارزش صف‌های فروش از ارزش صف‌های خرید بیشتر بود. بر این اساس دیروز شاخص کل بورس با ۱۶ هزار و ۳۰۳ واحد افزایش تارقم یک میلیون و ۴۰۰ هزار

واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۵,۱۲۱ واحد افزایش یافت و به رقم ۳۶۵ هزار و ۳۸۹ واحد رسید. همچنین معامله‌گران بورسی ۴۷۹ هزار دادوستد به ارزش ۳ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان انجام دادند. در آن سوی بازار سرمایه نیز شاخص فرابورس ۶۲ واحد افزایش یافت و رقم ۱۸ هزار و ۷۱۹ واحد را ثبت کرد.

اتوشام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۱,۹۹۰	۴,۴۶	▲
سایپا	۱,۷۰۸	۴,۵۳	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۳۰۱	۴,۸۸	▲
ایران خودرو دیزل	۱,۲۳۶	۲,۳۲	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۲,۶۲۰	۴,۸۸	▲
گروه بهمن	۱,۹۸۲	۳,۱۲	▲
پارس خودرو	۱,۰۳۶	۳,۰۸	▲
زامیاد	۷,۸۹۰	۴,۷۸	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۷,۵۳۰	۴,۹۷	▲
رادیاتور ایران	۱۳,۱۲۰	۳,۵۵	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۵۰۲	۴,۳۴	▲
سایپا دیزل	۳,۵۶۱	۲,۹۸	▲
رینگ‌سازی مشهد	۲۷,۴۷۰	۴,۳۳	▲
فن‌سازی زر	۹,۲۵۰	۲,۳۲	▲
نیرو محرکه	۳,۵۳۵	۳,۰۷	▲
ایرکا پارت صنعت	۳,۰۳۶	۴,۷۶	▲
مهرکام پارس	۱,۸۴۱	۱,۵۴	▲
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۴,۵۵۱	۲,۲۹	▲
تولید محور خودرو	۳,۱۸۳	۰,۱۶	▲
سایپا آذین	۲,۶۲۸	۴,۷۴	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۳,۱۲۲	۴,۳۳	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۱,۷۸۰	۴,۹	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۵,۲۶۰	۱,۱۵	▲
محورسازان ایران خودرو	۷,۱۹۰	۳,۹	▲
لنت ترمز ایران	۵۹,۴۱۰	۰,۸	▲
کرمان خودرو	۳,۲۰۰	۱,۸۱	▲
کمک‌فنر اندامین	۲۱,۸۹۰	۴,۷۹	▲
فن‌سازی خاور	۷,۲۸۰	۳,۲۶	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۵,۲۳۰	۰,۱	▲
چرخ‌شگر	۷,۲۹۰	۱,۲۵	▲
بهمن دیزل	۵۳,۱۷۸	۰,۳۲	▲
سازهبویس	۷۰,۰۱۰	۰,۹۵	▲
لیزینگ ایران	۱,۸۷۵	-۲,۸۵	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۵۴۰	۲,۳۹	▲
لیزینگ ایرانیان	۲,۹۱۱	۴,۶۷	▲
لیزینگ پارسپان	۲,۸۲۶	۱,۲۵	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۷۸۶	-۰,۴۲	▼
لیزینگ خودرو و غیره	۷,۱۹۰	۰,۵۶	▲
واسپاری ملت	۳,۲۱۳	۳,۸۵	▲
لیزینگ آریادانا	۱,۰۳۰۶	۱,۶۹	▲
لیزینگ ایران و شرق	۲,۲۹۵	-۰,۲۲	▼
بهمن لیزینگ	۶,۴۲۵	۰,۲۷	▲
لیزینگ رازی	۱۸,۹۹۶	۲,۸۷	▲
لیزینگ کارآفرین	۴۰,۰۸۶	۲,۰۵	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۶۶۲	-۰,۱۱	▼
ریل سیر کوثر	۱۷,۹۷۰	-۳,۵۲	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۳,۳۶۰	۱,۸۷	▲
ریل پرداز نوافرین	۴,۳۷۰	-۰,۷۳	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۴۰,۳۸	۴,۵	▲
توکا ریل	۷,۷۸۳	۴,۱۵	▲
ریل پرداز سیر	۲,۳۶۶	۱,۲۴	▲

۱,۳۶۳

تومان

قیمت هر سهم

۲۸,۵

دلار معادل

۷۳۵,۰۰۰

تومان

قیمت هر سهم

مقایسه VS

«کشتیرانی جمهوری اسلامی» در مقابل شرکت یونانی «Navios Maritime Partners LP»

«کشتیرانی جمهوری اسلامی» که از چند شرکت زیرمجموعه در زمینه کشتیرانی تشکیل شده است، با نماد «حکشتی» در بورس تهران حضور دارد. در پایان معاملات روز گذشته، قیمت هر سهم این شرکت به ۱,۳۶۳ تومان رسید. ارزش بازار این شرکت، حدود ۲۹ هزار میلیارد تومان است و این رقم، کشتیرانی جمهوری اسلامی را در جایگاه چهارم و چهارمین شرکت بزرگ حاضر در بورس تهران قرار می‌دهد.

در مقام مقایسه، شرکت یونانی «Navios Maritime Partners LP» قرار دارد که در سال ۲۰۰۷ میلادی تأسیس شده و زیرمجموعه یک هلدینگ دریایی بزرگ است. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته در بورس نیویورک به ۲۸,۵ دلار (حدود ۷۳۵ هزار تومان) رسید.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه پاسارگاد	۳۵,۴۶۲	-۲,۸۴
بیمه اتکالی ایرانیان	۱۰,۵۷۴	-۲,۲۶
بیمه البرز	۱,۸۴۱	۱,۹۹
بیمه ملت	۱,۱۴۵	-۰,۷۹
بیمه آسیا	۱,۷۱۵	۱,۰۶
بیمه رازی	۱,۴۰۳	-۲,۵
بیمه دی	۴,۲۳۳	-۰,۳۶
بیمه دانا	۴,۵۲۲	۲,۸۴
بیمه کوثر	۳,۸۶۸	-۰,۷۳
بیمه سینا	۳,۲۵۳	-۱,۱۸
بیمه میهن	۲,۱۴۹	-۰,۰۵
بیمه معلم	۱,۹۷۵	-۰,۵۶
بیمه حکمت صبا	۳,۰۷۴	-۲,۴۴
بیمه نوین	۳,۲۲۸	-۰,۱۳
بیمه خاورمیانه	۲,۳۳۶	-۰,۴۵
بیمه سامان	۱۹,۸۸۶	-۰,۰۳
بیمه پارسپان	۸,۷۱۰	-۰,۳۵
بیمه ما	۴,۵۰۹	-۰,۰۴
بیمه تجارت نو	۶,۵۳۱	-۰,۱۷
بیمه کارآفرین	۳,۷۰۴	-۰,۰۵
بیمه آرمان	۵,۱۸۷	-۱,۰۷
بیمه تعاون	۱,۶۴۱	-۰,۶۷
بیمه اتکالی امین	۵,۰۳۲	۳,۶
بیمه حافظ	۷,۲۹۵	-۲,۰۶۵
بیمه سرمد	۵,۲۷۹	-

برترین شرکت‌های بیمه‌ای از لحاظ تحقق حاشیه سود عملیات بیمه‌ای

به منظور مقایسه عملکرد شرکت‌های بیمه در حوزه بیمه‌گری، از معیار «حاشیه سود عملیات بیمه‌ای» استفاده می‌شود. بر این اساس در شش ماه نخست سال جاری تمام شرکت‌های بیمه‌ای در این بخش سودده بوده‌اند. در این زمینه شرکت «بیمه پاسارگاد» در رتبه نخست قرار دارد زیرا حاشیه سود بیش از ۸۰ درصدی را ثبت کرده، نکته جالب در این زمینه حضور شرکت تازه‌تأسیس «بیمه باران» در رتبه دوم است که حاشیه سود ۶۰ درصدی را به دست آورده، بیمه‌های «ما»، «کارآفرین» و «سینا» نیز در این زمینه رتبه‌های بعدی را به خود اختصاص دادند. این در حالی است که عملیات بیمه‌ای در شرکت‌های بیمه «سرمد»، «میهن» و «معلم» کمترین حاشیه سود را در بین شرکت‌ها به همراه داشته‌اند. بیمه‌های «البرز»، «سامان»، «نوین»، «آسیا» و «پارسپان» نیز در میانه‌های جدول رتبه‌بندی حاشیه سود شرکت‌های بیمه‌ای قرار گرفتند.

کدال نگر

- «واسپاری ملت» در ۹ ماهه منتهی به آذرماه حدود ۶۴ میلیارد تومان درآمد به دست آورد، البته درآمد آذرماه ۸ میلیارد تومان است.
- «مهندسی صنعتی روان فن‌اور» از ابتدای سال تاکنون حدود ۱۹ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات کسب کرده است.
- «بهمن دیزل» در ۹ ماهه منتهی به آذرماه از فروش محصولات خود ۱۵۶۹ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که از این مبلغ ۲۴۳ میلیارد تومان مربوط به همین ماه است.
- «هیات‌مدیر شرکت «رادیاتور ایران» افزایش سرمایه به ۲۱۰ درصدی این شرکت از محل مزاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها را به تصویب رساند.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۱,۹ میلیارد سهم

میزان معامله سهام

گروه خودرویی

۲۵۱ میلیون سهم و ۱ میلیارد تومان شد.

نمودار تکنیکالی نماد «ختوقا»

نشان دهنده آن است که نماد «ختوقا» بعد از لمس قله قیمتی خود در اردیبهشت‌ماه ۹۹ در قیمت ۲,۳۰۰ تومان یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می‌شود.

پیش‌بینی

به نظر می‌رسد بازار سهام برای ادامه صعود به افزایش ارزش معاملات نیازمند است. رشد ارزش معاملات در قیمت‌های کنونی می‌تواند محرکی برای ادامه رشد قیمتی سهام باشد. از سوی دیگر موضوعاتی مانند مذاکرات وین و لایحه بودجه ۱۴۰۱ به عنوان ریسک‌های تهدیدکننده، تأثیرگذار بر معاملات بازار محسوب می‌شوند. البته مذاکرات برجام از جمله عوامل تأثیرگذار بر روند بازار است و هنوز سایه ابهام در آن بر سر بازار سنگینی می‌کند. لایحه بودجه ۱۴۰۱ نیز عامل دیگری است که روند بازار را تحت تأثیر خود قرار داده اما این مساله تا حدودی شفاف‌سازی و ابهامات اصلی آن رفع شده است. بر این اساس و با توجه به توضیحات مسئولان دولتی در راستای مسائل مربوط به بودجه سال آینده، اندکی اثر منفی آن از سر بازار برداشته و به همین دلیل چند روزی است که بازار را وارد مدار صعودی شده است.

۹۵۹ میلیارد تومان

افزایش درآمد

«ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» در ۹ ماهه منتهی به آذر، حدود ۹۵۹ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورده، البته ۱۲۲ میلیارد تومان آن در آذرماه محقق شده، این در حالی است که درآمد نماد «ختوراک» از ابتدای سال جاری تاکنون رشد ۸۸ درصدی را نشان می‌دهد.

۱۴۱٪

تراز مثبت

«بیمه نوین» در ۹ ماهه منتهی به آذرماه، ۱,۵۳۵ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره کسب کرد که ۱۷۳ میلیارد تومان آن مربوط به آذرماه بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش ۳۱ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین تراز مثبت نماد «نوین» از ابتدای سال تاکنون نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۱۴۱ درصدی را تجربه کرده است.

۱۵۱٪

افزایش فروش

«صنایع ریخته‌گری ایران» در ۹ ماهه امسال حدود ۲۶۱ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که در قیاس با مدت مشابه سال گذشته از رشد ۱۵۱ درصدی برخوردار است. البته نماد «خریخت» در آذرماه درآمد ۴۶ میلیارد تومانی را ثبت کرد.

رشد درآمد

«حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس» در ۹ ماهه منتهی به آذرماه حدود ۵۶۲ میلیارد تومان درآمد به دست آورده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۸ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین نماد «حفارس» در آذرماه ۵۸,۶ میلیارد تومان درآمد کسب کرده است.



ترک کرده‌اند. اما آخرین اگزنج تولیدی نیز به رنگ بدنه سبز مسابقه‌ای مزین بوده و از نوع کاب ۴۳۰ فاینال ادیشن بوده و در کل ۱۰ هزار و ۴۹۷ دستگاه از آن تولید شده است. در نهایت باید به اوورا اشاره کنیم که در کل به تعداد شش هزار و ۱۱۷ دستگاه تولید شده و آخرین دستگاه آن نیز از نوع GT430 اسپرت با رنگ بدنه خاکستری تیره بوده است. این خودروها روانه موزه لوئوس شده و بخشی از کلکسیون و افتخارات این برند بریتانیایی خواهند بود.

لوئوس تولید مدل‌های خاطره‌انگیز الیزه، اگزنج و اوورا را متوقف کرد. این خودروها چندین دهه است که هویت لوئوس را تعریف کرده‌اند و الیزه نخستین بار در سال ۱۹۹۶ پدیدار شد. چهار سال بعد اگزنج روانه میدان شد؛ هر چند اوورا کمی تازه‌واردتر بوده و سابقه معرفی آن به سال ۲۰۰۹ بازمی‌گردد. آخرین الیزه تولیدی از نوع اسپرت ۲۴۰ فاینال ادیشن با رنگ زرد بوده و شایان ذکر است در کل ۲۵ هزار و ۱۲۴ دستگاه از این خودرو خط تولید کارخانه را



خداحافظی رسمی لوئوس با محصولات سابق این خودرو ساز

تلاش هیوندای برای حضور قوی‌تر در حوزه رباتیک



هیوندای دید خود به آینده رباتیک را در نمایشگاه CES 2022 به نمایش خواهد گذاشت. این شرکت در حال تمرکز روی مدرن‌سازی روش‌های حمل‌ونقل است و کرم‌های ایده‌های خود را با عبارت «گسترش دسترسی انسان» به نمایش خواهد گذاشت و روی اینکه ربات‌ها تا چه اندازه می‌توانند باعث پیشرفت اکوسیستم حمل‌ونقل واقعی شوند تأکید خواهند کرد. هیوندای به دنبال توضیح این موضوع است که ربات‌های آینده چگونه می‌توانند نقل‌وانتقال بین دنیای مجازی و واقعی را میسر کرده و مرزهای فیزیکی موجود در سفرهای روزمره را حذف کنند. تکنولوژی‌های جدید این شرکت تحت مفهوم «حمل‌ونقل اشیا» هیوندای تجلی خواهند یافت و این مفهوم اجازه می‌دهد اشیای سنتی به صورت خود کار منتقل شوند. یک مازول رباتیک جدید Phd نیز وجود دارد که یکی از تکنولوژی‌های معرفی شده در CES 2022 خواهد بود. مراسم معرفی این ربات‌ها منعکس کننده اهداف پیشروی هیوندای برای آزادی نامحدود حرکت خواهد بود و ربات‌های دنیای واقعی و مجازی را به یکدیگر متصل خواهند کرد. این شرکت همچنین سبد محصولات رباتیک خود شامل MobED را که چند روز پیش معرفی شد به نمایش خواهد گذاشت.

معرفی محصولات عملکردی برقی سوپارو



سوپارو قصد دارد در نمایشگاه توکیو تا سال ۲۰۲۲ که ماه آینده برگزار می‌شود با معرفی چند خودرو مفهومی اسپرت توپان به‌پس کند. در بالاترین رده این خودروهای مفهومی اسپرت نیز STI-E-RA قرار دارد که برای عصر بدون کربن توسعه یافته است؛ به‌عبارتی می‌توان فهمید که این خودرو بدون پیشرانه درون سوز بوده و از قلب تپنده الکتریکی بهره می‌برد. این خودرو نمایشی بیانگر آغاز یک پروژه داخلی در کمپانی سوپارو بوده که مربوط به توسعه یک خودرو عملکرد بالای الکتریکی است که در آینده رونمایی خواهد شد. برای آغاز نمایشگاه توکیو تا سالن باید تا تاریخ ۱۴ ژانویه ۲۰۲۲ صبر کرد؛ اما تا آن زمان سوپارو یک تیزر از STI-E-RA منتشر کرده که نشان‌دهنده سبک طراحی پروفیل جلو این خودرو است. لوگو STI-E-RA به رنگ قرمز مزین شده و در این تیزر هر چند خودرو در حال‌های از دود مدفون نشده، اما به خوبی می‌توان فهمید که سبک طراحی آن با نسل WRX متفاوت است. یک دلیل این تمایز فقدان پیشرانه درون سوز بوده که سبب شده است دیگر جلو پنجره‌های برای این STI-E-RA طراحی نشود و به دنبال آن اسکوپ بی نیز روی کاپوت این خودرو طراحی نشده است.

ادامه روند نزولی فروش خودروسازان آمریکایی در ماه دسامبر

سرمای زمستانی



بازار سرد دسامبر می‌تواند خبر از تعطیلاتی ناراحت‌کننده برای خودروسازان داشته باشد؛ اما نتیجه فروش هر چه باشد خرده‌فروش‌ها در بازار آمریکا توانسته‌اند رکورد جدیدی را در قیمت فروش به ثبت برسانند. این موضوعی است که می‌توان آن را از دو گزارش جدید موسسه‌های «جی.دی.پاور» و «بروکرا» متوجه شد. برخلاف سال‌های دیگر فروش تعداد زیاد خودروها نبوده که در آمد نسبتاً بالایی را برای فروشندگان به‌ارمغان آورده و نیک وولارد، تحلیل‌گر صنعت خودرو در موسسه بروکرا در این باره گفته است: «به‌طور معمول دسامبر برای صنعت خودرو و ماه مهمی است؛ زیرا در این ماه تولیدکنندگان و فروشندگان تلاش می‌کنند سال خود را با فروشی بالا به پایان برسانند. آخرین هفته ماه هم از نظر حجم فروش، به‌طور معمول مهم‌ترین هفته سال شناخته می‌شود؛ اما به‌خاطر کمبود موجودی انبارها و کاهش مشوق‌های مالی بعد است که امسال چنین اتفاقی بیفتد.» یک پیش‌بینی مشترک از سوی جی.دی.پاور و ال‌ام‌سی‌اتوموتیو حاکی از آن است که فروش خودروهای جدید در ماه جاری در بازار آمریکا به یک میلیون و ۱۰۵ هزار و ۸۰۰ دستگاه خواهد رسید. این رقم ۴/۱۷ درصد کم‌تر از دسامبر سال ۲۰۲۰ است و به‌طور مشابه موسسه تروکار نیز پیش‌بینی کرده که میزان تحویل خودروهای سواری و وانت‌های پیکاپ در این ماه به یک میلیون و ۲۴ هزار و ۲۶۲ دستگاه برسد که این رقم نسبت به نوامبر سال جاری نشان‌گر ۲۷ درصد افت فروش است.

موجودی کم و افزایش قیمت کاهش عرضه خودروهای جدید منجر به بالا رفتن متوسط قیمت فروش خودروها شده است. تامس کینگ، رئیس بخش تحلیل داده‌های موسسه جی.دی.پاور در این باره گفته است:

کاهش یافته است. این به‌افزایش ۷٫۵ درصدی متوسط قیمت خرده‌فروشی نسبت به دسامبر ۲۰۲۰ و افزایش ۲٫۵ درصدی نسبت به نوامبر سال جاری منجر شده است. براساس گزارش تروکار پرداخت مشوق‌ها از سوی خودروسازان در حال رنگ باختن است. به‌عنوان مثال جنرال موتورز به‌مرور سسال‌ها مشوق‌هایش را تا ۶۴٫۷ درصد کاهش داده که این بیش‌ترین کاهش در میان خودروسازان است. در همین مدت نیسان، تویوتا، هیوندای، گروه فولکس‌واگن، بامو، استلانتیس، فورد، کیا، هوندا، دایملر و سوپارو به ترتیب ۵۷، ۵۴، ۵۳، ۵۱، ۳۵، ۴۷، ۴۳، ۴۱، ۳۸، ۳۷، ۳۶، ۳۵ و ۳۱٫۹ درصد پرداخت مشوق‌های مالی خود را به خریداران کاهش داده‌اند. به‌لحاظ ارزش دلاری سوپارو با کاهش یک‌هزار و شش دلاری کم‌ترین میزان کاهش و دایملر با کاهش دوهزار و ۷۳۸ دلاری بیش‌ترین میزان کاهش را ثبت کرده‌اند.

سود خرده‌فروشان

اما خرده‌فروشان از وضعیت کنونی بازار در حال سود بردن هستند و با این که حجم فروش پایین آمده، سود نمایندگی‌های فروش به‌ازای هر واحد فروش از سه‌هزار و ۲۷۷ دلار در سال گذشته به پنج‌هزار و ۲۵۸ دلار افزایش یافته است. این بهر کورد جدیدی در سودآوری نمایندگی‌های فروش منجر شده و نسبت به دسامبر ۲۰۱۹ رقم سود آن‌ها ۲۵۴ درصد افزایش یافته و عایدی متوسط صنعت خودرو آمریکا را به ۵٫۸ میلیارد دلار رسانده که رکوردی تاریخی در صنعت خودرو محسوب می‌شود. تقاضای بالا برای خودروهای جدید نیز از سوی دیگر بر افزایش قیمت خودروهای کار کرده تأثیر گذاشته و ارزش خالص آن‌ها را از چهار هزار و ۶۳۲ دلار در دسامبر سال گذشته به ۱۰ هزار و ۱۹۹ دلار افزایش داده است.

۲۰۲۲ سالی بهتر از ۲۰۲۱

به‌رغم تمام این حرف‌ها وقتی پای بررسی کل عملکرد بازار در سال به‌میان می‌آید، به‌نظر می‌رسد همچنان در سال جاری وضعیت از سال ۲۰۲۰ بهتر بوده است. به‌گفته کینگ در سال ۲۰۲۱ همچنان ما شاهد افزایش قابل ملاحظه در فروش بوده‌ایم و کاهش ماه به‌ماه فروش خودرو در نیمه دوم سال آن قدر نبوده که رکورد فروش در نیمه نخست را تحت تأثیر قرار دهد.

در حالی که وضعیت موجودی خودرو تا حد اندکی نسبت به ماه نوامبر بهبود یافته، اما سطح عرضه همچنان پایین‌تر از میزانی است که تقاضای مشتریان را برای خودروهای جدید برآورده کند. تقاضای شدید با عرضه محدود به‌ادامه روند افزایشی قیمت‌ها منجر شده است. «کینگ به این نکته اشاره کرده که انتظار می‌رود قیمت متوسط خودروها در این ماه بهر کورد ۴۵ هزار و ۷۴۲ دلار برسد که این ۲۰ درصد بیش‌تر از رقم مشابه در دسامبر سال ۲۰۲۰ است و نخستین باری است که متوسط قیمت خودرو در آمریکا ۴۵ هزار دلار فراتر می‌رود. قیمت‌های بالاتر نتیجه کاهش مشوق‌ها از سوی تولیدکنندگان هستند و به‌طور متوسط مشوق‌های تولیدکنندگان برای هر دستگاه خودرو به یک‌هزار و ۵۹۸ دلار رسیده که نسبت به دو هزار و ۲۹۱ دلار سال قبل کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته است. طبق گفته‌های کینگ این رقم معادل ۳٫۵ درصد از متوسط قیمت خرده‌فروشی پیشنهادی خودروسازان است؛ در حالی که سال گذشته مشوق‌ها ۵٫۵ درصد از قیمت خرده‌فروشی پیشنهادی خودروسازان را تشکیل می‌دادند. پیش‌بینی تروکار نیز از پیش‌بینی جی.دی.پاور دور نیست و به‌باور این موسسه نیز میزان مشوق‌های خودروسازان به میزان ۵۵ درصد

تولید خودرو در بازار بریتانیا پنجمین ماه نزولی را تجربه می‌کند

دیگر کشورها همچنان با کمبود جهانی تراشه دست‌وپنجه نرم می‌کنند. خودروسازی یک بخش کلیدی برای چندین منطقه در بریتانیا محسوب می‌شود؛ اما شرکت‌هایی مانند نیسان، واکسسال و بسیاری از تأمین‌کنندگان اصلی آن‌ها گزارش کرده‌اند که امسال به دلیل مشکلاتی که این صنعت را فرا گرفته، در آمد آن‌ها کاهش یافته است. تولید خودروهای انگلیسی در ماه گذشته ۱۸٫۸ درصد کاهش یافت؛ در حالی که این رقم برای بازار خارج از این کشور ۳۰٫۴ درصد بود. اما تولید خودروهای برقی، پلاگین-هیبرید و هیبرید با باتری، بیشترین سهم را به خود اختصاص داد که بی‌سابقه بود و حدود یک‌سوم کل خودروهای تولید شده در ماه نوامبر و بیش از یک‌چهارم در طول سال را تا به‌امروز به خود اختصاص داد.

شرایط نزولی در هیچ‌کجای دنیا خبر جدیدی نیست؛ اما بریتانیا شرایط متفاوتی را تجربه می‌کند. تولید خودرو انگلیس در ماه گذشته میلادی با وجود افزایش تقاضا برای خودروهای برقی دارای باتری، بدترین عملکرد خود را از سال ۱۹۸۴ ثبت کرد و به گزارش بی‌بیزنس لایو، تولید خودرو انگلیسی در ماه گذشته میلادی با وجود افزایش تقاضا برای خودروهای برقی دارای باتری، بدترین عملکرد خود را از سال ۱۹۸۴ ثبت کرد. انجمن تولیدکنندگان و فروشندگان خودرو انگلیس SMMT اعلام کرد که تولید خودرو در این کشور در ماه نوامبر برای پنجمین ماه متوالی روند نزولی داشت و با کاهش ۲۸٫۷ درصدی به ۷۵ هزار و ۷۵۶ دستگاه رسید. براساس این گزارش، بدترین رقم تولید خودرو در ۳۷ سال گذشته در حالی رخ داد که خودروسازان انگلیسی و



خبر News

درخواست برای استفاده مجدد از باتری‌ها

تا اواسط دهه جاری فورد قصد دارد از سه کارخانه جدید خود در تنسی و کنتاکی به‌اندازه کافی باتری خارج کند تا سالانه باتری یک میلیون دستگاه وسیله نقلیه همچون F-150 Lightning و مستانک Mach-E را تأمین کند. یکی از چالش‌هایی که خودروسازان با آن مواجه هستند، یافتن مواد لازم مانند لیتیم، نیکل و کبالت برای تمام سلول‌های باتری است. اما نگرانی دیگری این است که بفهمیم پس از پایان عمر این باتری‌ها چه باید کرد. فرستادن آن‌ها به محل دفن زباله می‌تواند مشکلات زیست‌محیطی ایجاد کند که تقریباً مشابه چیزی است که خودروهای برقی باتری‌دار در وهله نخست باید حل کنند. فورد فکر می‌کند راهی برای حل هر دو مشکل در یک مرحله دارد و امیدوار



است پس از پایان عمر باتری‌ها، این حلقه را با باز یافت باتری‌ها به پایان برسانند. اخیراً ۵۰ میلیون دلار در استراتژی بی‌مستقر در کالیفرنیا به‌نام Redwood Materials سرمایه‌گذاری کرده که یک مرکز باز یافت باتری در مجتمع بزرگ تولیدی Blue Oval City رانداندازی کرده است. جیم فرلی، مدیرعامل فورد گفت: «همکاری ما با ردوود برای ساخت وسایل نقلیه الکتریکی در مقیاس بزرگ در آمریکا با کم‌ترین هزینه ممکن و با رویکرد اتسلاف صفر، حیاتی خواهد بود. البته این خودروساز دیترویتی تنها نیست. بامو، جنرال موتورز، مرسدس بنز، تویوتا و فولکس‌واگن تولیدکنندگانی هستند که به دنبال راه‌هایی برای باز یافت باتری‌های لیتیم-یون هستند و به دلایلی به دنبال پیگیری این روش هستند. در شرایط فعلی میزان ناچیزی از باتری‌های مورد استفاده در صنعت خودرو «یا در صنایع لوازم الکترونیکی مصرفی» پس از به پایان رسیدن عمر مفیدشان باز یافت می‌شوند. اما انتظار می‌رود تقاضا با نرخ تصاعدی رشد کند. در سال ۲۰۱۹ برقی‌ها خیلی سخت یک درصد از کل بازار خودرو ایالات متحده را به خود اختصاص دادند. اما اکنون این شرایط به سه درصد نزدیک شده است و طبق برخی پیش‌بینی‌ها تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ تا ۵۰ درصد می‌رسد.



معرفی رسمی آسنا توربو اتوماتیک لیمیتد ایشن



زیبای داخل کابین به تعداد کم و محدود و به صورت سفارشی تولید شده است. لازم به توضیح است تنها ۱۰۰ دستگاه از این خودرو در سه رنگ مشکی متالیک، سسرمه‌ای متالیک و قرمز متالیک تولید خواهد شد. این نسخه ویژه Limited Edition هم‌اکنون قابل سفارش است و مخاطبان می‌توانند با شماره تلفن‌های ۰۲۱-۴۴۵۶۲۳۲۳ و ۰۲۱-۴۸۰۱۹۰۰ داخلی ۱۰۵ تماس برقرار کرده و خودروهای سفارشی خود را پس از طی کردن مراحل اداری تحویل بگیرند.

شرکت خودروسازی ارس خودودیزل (آمیگو) پیکاب آسنا توربو اتوماتیک را به صورت نسخه محدود (Limited Edition) معرفی کرد. این محصول زیبا و پر قدرت یک خودرو کلاس برتر در بازار خودرو پیکاب ساخت ایران است و یک رقیب جدی برای سایر پیکاب‌های ساخت داخل محسوب می‌شود. آسنا اتوماتیک با موتور میتسوبیشی ۲۴۰۰ سی‌سی توربو دارای قدرت ۲۱۸ اسب بخار و گشتاور ۲۲۰ نیوتن متر مجهز به گیربکس اتوماتیک شش سرعته پانچ فرانسه و طراحی

چینی

Chinese

چری تیگو ۸ پلاس ۲۰۲۲ موتور قوی تر و دو دیفرانسیل



چری تیگو ۸ در بازار چین با دو نسخه فروخته می‌شود که صرف‌نظر از تفاوت‌های فنی، اما سطح آپشن هر دو نسخه تقریباً مشابه یکدیگر است. نسخه معمولی تر تیگو ۸ با قیمت حدود ۱۵ هزار دلار قابل خریداری است

و حال آن که نسخه گران تر و لوکس ترش با نام چری تیگو ۸ پلاس با قیمت حدود ۱۹ هزار دلار فروخته می‌شود و تیگو ۸ پلاس همان خودرویی است که در بازار ایران و اکثر بازارهای صادراتی چری با نام تیگو ۸ پرو شناخته می‌شود. تیگو ۸ پلاس در مدل ۲۰۲۱ تنها در تیپ‌های 290T با پیشرانه بنزینی و 230TCI یا پیشرانه «هیبرید ملایم» قابل خریداری بود و تیپ 290T یکی از همان تیپ‌هایی است که مدیران خودرو آن را به کشورمان آورده و شناخته شده است. پیشرانه از نوع هیبرید ملایم یا MHEV است و نمونه بسیار ساده‌تر پیشرانه‌های هیبرید متداول محسوب می‌شود؛ با این تفاوت که از باتری آن‌ها نمی‌توان برای رانندگی طولانی مدت در حالت تمام‌برقی استفاده کرد. تیگو ۸ پلاس در تیپ 230TCI از موتور توربوشارژر معروف 4T15C چری به حجم ۱.۵ لیتر و قدرت تقریبی ۱۵۶ اسب بخار به همراه پکیج باتری‌های ۴۸ ولتی قدرت‌ش را می‌گیرد.

تست

test

عملکرد عالی تسلا مدل Y در تست IIHS



خودرو تسلا مدل Y توانسته در هر شش تست تصادف IIHS به بالاترین امتیاز دست پیدا کند و جایزه Top Safety Pick+ را از آن خود کند. کراس اور تمام‌برقی فرمونت از لحاظ پیشگیری و کاهش برخورد با عابرین پیاده و

خودروهای دیگر در دسته وسایل نقلیه «پیشرفته» جا گرفته است. دو تیپ مدل Y از لحاظ کارایی چراغ‌های جلو امتیازهای متفاوتی را دریافت کرده‌اند و تیپ Performance با چراغ‌های پروژکتور LED توانسته به امتیاز «خوب» دست یابد؛ در حالی که تیپ Long Range با چراغ‌های بازتابنده LED به امتیاز «قابل قبول» رسیده است. در نهایت برای صندلی‌های عقب نیز امتیاز «قابل قبول» در نظر گرفته شده است؛ چرا که انکوره‌های پایینی برای سخت‌افزار LATCH بیش از حد در عمق صندلی‌ها جاسازی شده‌اند. تسلا مدل Y برای بازار چین و اروپا نیز عرضه کرده است و تیپ لانگ رنج دو موتور بدون احتساب مالیات و هزینه‌های اضافی با قیمت ۵۸ هزار و ۹۹۰ دلار به فروش می‌رسد. این مدل در حوالی ماه ژوئیه سال ۲۰۲۲ وارد بازار ایالات متحده می‌شود و در صورت شارژ کامل قادر به پیمودن ۵۳۱ کیلومتر است.

امریکایی

American

جلوگیری از سرقت به روش آمریکایی



در صورتی که خودرویتان سرقت شود شاید خشمگین شوید و احساس ناتوانی کنید؛ به خصوص این که بسا خود می‌اندیشید ای کاش می‌توانستید کاری کنید تا خودرویتان به سرقت نرود. این در حالی است که برخی سانکتان

کالیفرنیا بر این باورند که راهی برای جلوگیری از سرقت خودروهایشان پیدا کرده‌اند. اما راه نشان می‌دهند که میزان دستبرد به خودروها در آمریکا افزایش یافته است و کالیفرنیا در حال حاضر گرفتار موجی از سرقت شامل دزدی از خودروهای پارک شده و فروشگاه‌ها شده است. اما مردم آمریکا برای جلوگیری از دستبرد زدن دردها به خودروهایشان چه کار می‌کنند؟ پاسخ این سوال هر چه باشد با آنچه مقامات از مردم درخواست کرده‌اند (قرار ندادن هر گونه شیء با ارزش در خودرو و قفل کردن همه درها) متفاوت است و روش برخی از مردم آمریکا دقیقاً برعکس این توصیه است؛ یعنی باز گذاشتن همه درهای خودرو برای این که دردها بدانند چیزی برای درزدیدن در خودرو وجود ندارد! هفته گذشته در این باره عکسی در رسانه‌های اجتماعی منتشر شد و توجه همه را به خود جلب کرد. در این عکس دو خودرو و شاسی‌بلند در کنار هم پارک شده بودند و صندوق عقب‌های آن‌ها باز بود.

معایب و محاسن کراس اور محبوب ژاپنی پر طرفدار

آیا نیشان جوک ارزش خرید دارد؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

از گذشته تا به امروز خودروهای ژاپنی به واسطه استهلاک کم، دوام فنی بالا و قیمت مناسب خود در ایران و سراسر جهان معروف هستند. یکی از محبوب‌ترین

خودروسازان ژاپنی که تا پیش از آغاز دور جدید تحریم‌ها فعالیت چشمگیری در بازار کشورمان داشت، شرکت نیشان است که در گذشته به لطف شرکت پارس خودرو و محصولات خوشنامی همچون ماکسیم و رونیز را راهی بازار کشورمان کرده بود. در اوایل دهه ۹۰ پس از آغاز حضور همه جانبه شرکت‌های خودروسازی شاخص در بازار کشورمان، محصولات مدرن این شرکت ژاپنی نظیر نیشان جوک و ایکس‌تریل نیز از خیابان‌های کشورمان سر درآوردند.

در این بین قیمت مناسب، طراحی خاص و تنوع تیپ‌های نیشان جوک سبب شد این کراس اور منحصر به فرد بیش از سایر برادران خود در بازار کشورمان محبوبیت کسب کند. البته همه چیز به همین جا ختم نمی‌شود؛ زیرا نیشان جوک نیز به رغم تمام ویژگی‌های مثبت خود از معایبی نیز برخوردار است که دانستن آن‌ها خالی از لطف نیست و می‌تواند در تصمیم‌گیری برای خرید یک کراس اور جذاب و توانمند کمک شایانی کند. «دنیای خودرو» قصد دارد در ادامه ضمن معرفی این خودرو، معایب و محاسن نیشان جوک را بررسی کند.

معرفی نیشان جوک

در بخش اول این بررسی قصد داریم این خودرو را به طور کامل معرفی کنیم و نیشان جوک یک کراس اور کوچک ژاپنی است که نخستین بار در نمایشگاه ژنو سال ۲۰۱۰ در معرض دید عموم قرار گرفت و در همان سال هم به بازار جهانی عرضه شد. در سال ۲۰۱۶ به واسطه فعالیت‌های شرکت جهان‌نوین آریا نیشان جوک در دو تیپ اسکای‌پک و پلاتینیوم راهی بازار کشورمان شد و به فاصله کمی نیز قوی‌ترین عضو خانواده یعنی نیشان جوک اسپرت هم در سبد محصولات این شرکت قرار گرفت. از میان تیپ‌های نامبرده‌شده تیپ اسکای‌پک به عنوان تیپ پایه این خودرو شناخته می‌شود و از کم‌ترین سطح امکانات برخوردار است. پس از اسکای‌پک تیپ پلاتینیوم قرار دارد که از لحاظ فنی با تیپ اسکای‌پک برابر است؛ اما از آپشن‌ها و امکانات رفاهی بسیار کاملی برخوردار است و در آخر نیشان جوک اسپرت ضمن برخوردار بودن از پیشرانه قدرتمند توربوشارژر و بالاترین سطح امکانات در بین برادران خود به عنوان تیپ فول شناخته می‌شود.

معایب نیشان جوک از لحاظ فنی

یکی از نقاط ضعفی که در نیشان جوک اسکای‌پک و پلاتینیوم به چشم می‌خورد، عدم وجود قدرت کافی و جلاکی ضعیف این دو برادر ژاپنی است که با توجه به قیمت بالای آن‌ها، این موضوع می‌تواند

بسیار آزاردهنده باشد. نیشان جوک در دو تیپ اسکای‌پک و پلاتینیوم به یک موتور ۱.۶ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی مجهز شده است که توان تولید ۱۱۷ اسب بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتون متر گشتاور را دارد. نیروی تولید شده توسط این پیشرانه از طریق یک گیربکس CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود و اگرچه نیشان جوک در این دو تیپ خود از استهلاک و مصرف سوخت بسیار کمی برخوردار است، اما ترکیب یک موتور نسبتاً کم حجم با گیربکس CVT این کراس اور ۱۱۷۲ کیلوگرمی سبب شده است جوک اسکای‌پک و پلاتینیوم به هیچ وجه نتوانند عملکرد هیجان‌انگیز و پرشتابی حین رانندگی داشته باشند. علاوه بر این پایداری نیشان جوک در پیچ‌های تند و تغییر مسیرهای ناگهانی به رغم برخوردار بودن از سیستم کنترل دینامیکی INDSC، کنترل کشش و تعلیق نسبتاً اسپرت، چندان مناسب نیست. تست گوزن این خودرو نتایج مایوس‌کننده‌ای دارد و باید در پیچ‌های تند یا مانورهای شدید بسیار مراقب بود؛ زیرا احتمال از دست دادن تعادل خودرو در این شرایط نسبتاً بالاست و واقعا از خودرویی با اصول طراحی مدرن و سیستم تعلیق اسپرت انتظار بیش‌تری می‌رود.

خریداران نیشان جوک انتظار ندارند که با پرداخت مبلغ قابل توجه همچنان شاهد کابینی باشند که بیش‌تر به خودروهای اقتصادی و ارزان قیمت بازار شباهت دارد. متأسفانه سازندگان این خودرو در ساخت قطعات داخل کابین نهایت خساست را به خرج داده‌اند؛ زیرا اغلب متریاال استفاده شده در کابین این خودرو از کیفیت قابل قبولی برخوردار نبوده و برای خودرویی در این ردیف قیمت کمی آزاردهنده به نظر می‌رسد. به گونه‌ای که با مشاهده داشبورد آن می‌توان به کیفیت پایین مواد به کاررفته در ساخت این خودرو پی برد. از آن‌جا که تیپ اسکای‌پک پایه نیشان جوک محسوب می‌شود، درون کابین این خودرو اثری از روش چرمی صندلی‌ها، ادوات تزئینی کابین و همین‌طور بسیاری از کلیدهای مربوط به آپشن‌های سطح بالای تیپ اسپرت به چشم نمی‌خورد؛ به همین دلیل کابین این خودرو بیش از سایر برادران خود کسل‌کننده و ارزان قیمت به نظر می‌رسد.

فضای محدود سر نشینان عقب

متأسفانه ایرادات کابین نیشان جوک تنها به متریاال و طراحی نه چندان قابل قبول ختم نمی‌شود و یکی از معایب مهم کابین نیشان جوک عدم وجود فضای کافی برای سر نشینان خصوصاً قسمت عقب و کوتاه بودن ارتفاع سقف است. به طور کلی طراحی این خودرو ژاپنی به نحوی است که فضای چندان زیادی برای راحتی سر نشینان عقب خصوصاً در ناحیه جلوی پا وجود ندارد؛

بنابراین اگر به دنبال مسافرت‌های خانوادگی و طولانی با این خودرو هستید، باید قید آن را بزنید. طراحی خاص این کراس اور ژاپنی سبب شده است فضای در نظر گرفته شده برای سر نشینان خودرو بسیار شبیه به خودروهای هاج‌یک باشد. این مورد آن‌جا که بیشتر خانواده‌های ایرانی اهل سیر و سفر هستند، می‌تواند یکی از نقاط ضعف اصلی نیشان جوک به‌شمار برود.

دسترسی به لوازم و خدمات

بازگشت تحریم‌ها طی یکی دو سال اخیر ضربه سختی را به بازار خودروهای وارداتی در ایران وارد کرده و نیشان جوک نیز در این میان مستثنی نبوده است. برخی از دارندگان و مالکان نیشان جوک از گرانی و کمبود قطعات یدکی این خودرو در ایران گلایه دارند؛ به گونه‌ای که بعد از اعمال تحریم‌ها، شاهد محدودیت در تامین و عرضه قطعات خودروهای وارداتی از جمله نیشان هستیم. البته بعد

از بازگشت تحریم‌ها نه تنها نیشان بلکه بسیاری از خودروسازان معتبر اروپایی مانند رنو یا فولکس نیز با ایران قطع همکاری کردند. به گزارش خبرنگار ما میزان گران‌تری این خودرو سه سال است و این در حالی است که اغلب شرکت‌های واردکننده نظیر ایرتویا، نگین خودرو، آریز موتور، پرشیا خودرو و... مدل‌های وارداتی خود را تا پنج سال گران‌تری کرده‌اند که این سبب شد بسیاری از خودروهای ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ آن شرکت‌ها همچنان گران‌تری داشته باشند.

جمع‌بندی

در مجموع می‌توان گفت نیشان جوک یک کراس اور کوچک است که تیپ اسکای‌پک و مخصوصاً پلاتینیوم آن می‌تواند تا حدی انتظارات شما را از یک کراس اور کوچک میان‌رده برآورده کند. همچون اغلب محصولات ژاپنی این دو خودرو نیز از استهلاک و مصرف سوخت کمی برخوردار بوده و در صورت انجام به موقع سرویس‌های دوره‌ای و مراقبت صحیح می‌توانند تا مدت‌ها خودرو مناسبی برای شما باشند. در مقابل چنانچه از قوای فنی این خودرو رضایت چندانی ندارید و ترجیح می‌دهید پشت فرمان چنین کراس اور جذابی رانندگی هیجان‌انگیزی را تجربه کنید، بهتر است تیپ‌های اسکای‌پک و پلاتینیوم را بزنید و به سراغ نیشان جوک اسپرت بروید. با نگاهی به معایب نیشان جوک می‌توان گفت چنین دلایلی سبب شده‌اند این کراس اور ژاپنی به رغم تمام خوبی‌هایش نتواند به راحتی سایر خودروهای موجود در این ردیف قیمت را کنار بزند و به یک تاز بازار کراس اورهای نسبتاً گران قیمت بازار تبدیل شود. در واقع معایب نیشان جوک سبب شدند خریداران ایرانی به جای خرید نیشان جوک به سراغ سایر گزینه‌های موجود بروند. قیمت نیشان جوک در نسخه‌های پلاتینیوم و اسکای‌پک در حال حاضر از یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تا یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان است و نسخه اسپرت این خودرو در بازار تا یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان نیز قیمت‌گذاری می‌شود. این در حالی است که در این ردیف قیمت قطعاً گزینه‌های بهتری از لحاظ فنی و امکانات رفاهی وجود دارد که با مشخصات فنی و امکانات رفاهی نیشان جوک مخصوصاً در دو تیپ اسکای‌پک و پلاتینیوم قابل مقایسه نخواهد بود. بنابراین می‌توان گفت در این ردیف قیمت می‌توان به سمت گزینه‌های دیگری مانند خودروهای کره‌ای یا حتی چینی با امکانات و توان فنی بیش‌تر رفت تا بتوان بهترین گزینه را انتخاب کرد.



NISAN JOEK



تولید خودروهای سنگین با همکاری مشترک ایران و بلاروس در تبریز



«دمتری کالتسوف در دیدار با استاندار آذربایجان شرقی اظهار کرد: «برای توسعه روابط نیاز به تلاش‌های بیشتر برای استفاده از ظرفیت‌های مشترک داریم.» وی ادامه داد: «قصد داریم در سال ۲۰۲۲ به مناسبت سی‌امین سالگرد آغاز روابط ایران و بلاروس، سال دوستی بین دو کشور برگزار کنیم و برنامه‌های ویژه‌ای هم برای استان‌های آذربایجان شرقی و ماکیلوف خواهیم داشت.» وی با اشاره به اینکه دو کشور ظرفیت‌های زیادی برای توسعه روابط اقتصادی دارند، افزود: «توانمندی‌های اقتصادی آذربایجان شرقی و شرکت‌های بلاروس، مکمل یکدیگر است و ما آماده‌ایم در تأمین نیازمندی‌های صنعتی این استان

به‌ویژه در حوزه تجهیزات شهرسازی و راه‌سازی همکاری کنیم.» کالتسوف همچنین با اشاره به همکاری مشترک ایران و بلاروس در تولید خودروهای سنگین در تبریز گفت: «تولیدات این شرکت از جمله زمینه‌های همکاری است و علاقه‌مندیم در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی آذربایجان شرقی همکاری داشته باشیم.» سفیر بلاروس همچنین ظرفیت ترازینی آذربایجان شرقی را برای توسعه تجارت در سطح منطقه موثر دانست و گفت: «در حال حاضر موافقت‌نامه موقت بلاروس با کشورهای حوزه اوراسیا فعال است و این موضوع می‌تواند به توسعه روابط بازرگانی با ایران کمک کند.»

گزارش «شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران» نشان داد:

تولید ۷ خودرو سنگین پرستاره در داخل

در اکثر مدل‌ها، خودروهای دوستاره حذف شده و جای خود را به سه ستاره‌ها و بالاتر داده‌اند



سه کامیون ایسوزو NPR75M
بهمن دیزل، FAW Tiger V8
سیباموتور و بنز WH
ایران خودرو دیزل به ترتیب
از پنج تا سه ستاره را به خود
اختصاص داده‌اند. چهار کشنده
دیما محصول دیمادیزل، C&C
از یادیزل و نیوفوتون ائومان
H4 و FAW J6 سیباموتور نیز
هر یک چهار ستاره کیفی را به
دست بیاورند

نیاز نوسازی به ۴۸۰ هزار میلیارد تومان



«کامیون‌داران معتقدند دولت باید اعتبار حدود ۴۸۰ هزار میلیارد تومانی از محل صندوق توسعه ملی برای نوسازی حدود ۱۶۰ هزار کامیون فرسوده پیش‌بینی کند، البته این مبلغ می‌تواند در قالب برنامه‌های ۱۰ ساله هزینه شود و سرمایه‌های مورد نظر از محل صرفه‌جویی سوخت قابل بازگشت است.»

نوسازی ناوگان حمل و نقل در حوزه‌های مختلف جاده‌ای، ریلی و هوایی از جمله برنامه‌های مهم وزیر راه و شهرسازی بوده که از ابتدای دریافت اعتماد در مجلس تاکنون در مناسبت‌های مختلف بر آن تأکید کرده است. البته رستم قاسمی به این نکته اشاره کرده که چنین طرح‌های جزو اپرورده‌های حوزه حمل‌ونقل به شمار می‌روند و از توان دولت خارج هستند اما این مقام مسئول معتقد است بخش خصوصی داخلی و خارجی می‌تواند به این طرح‌های کلان ورود و در آنها سرمایه‌گذاری کند. این اظهارات در حالی مطرح می‌شود که احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران مالکیت‌راندگان طرح نوسازی که همواره در سال‌ها و دوره‌های اخیر در حد شعار باقی مانده و عملیاتی نشده است، نیازی به سرمایه‌گذار نداشته و ورود سرمایه‌گذار بخش خصوصی به آن نیز توجیه ندارد، چرا که به گفته او ۹۰ درصد ناوگان باری همان کامیون در ایران خودمالکی است و به همین سبب سرمایه‌گذار نمی‌تواند در این زمینه برای نوسازی این ناوگان ورود کرده و به عنوان مثال بخواهد این ناوگان را از اختیار و مالکیت راندگان خارج کند. «کریمی البته با اشاره به این نکته که شرط اصلی تحقق این برنامه واقعی شدن قیمت کامیون‌های داخلی و خارجی است که به چند برابر نرخ منطقه‌ای بر راندگان و کامیون‌داران فروخته می‌شود، افزود: «دولت می‌تواند سرمایه و اعتباری را از محل صندوق توسعه ملی برای ناوگان فرسوده در نظر بگیرد و به عنوان مثال تسهیلات هشت ساله به کامیون‌داران پرداخت کند و سرمایه‌اش از طریق تفاوت صرف سوخت ناوگان فرسوده با نوبتی سه سال باز خواهد گشت. با این حساب و کتاب ساده و اینکه قیمت منطقه‌ای برای یک کامیون وارداتی اروپایی حدود سه میلیارد تومان است، اگر دولت بخواهد نوسازی ۱۶۰ هزار کامیون فرسوده فعال در بخش حمل‌ونقل را در دستور کار خود قرار دهد باید حدود ۴۸۰ هزار میلیارد تومان هزینه کند که این عدد به نظر با توان مالی دولت هم‌خوانی ندارد.» به گزارش ایسنا، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران معتقد است اگر نوسازی این حجم از ناوگان فرسوده از توان دولت خارج است، می‌تواند آن را با اولویت‌بندی در قالب دو برنامه پنج ساله انجام دهد که در این صورت این عدد به سالی حدود ۴۸۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد.

بهمن دیزل و پنج ستاره‌های این بخش هستند که در جایگاه نخست و دوم این ارزیابی قرار گرفته‌اند. کامیونت شیلر محصول بهمن دیزل، کامیونت الوند محصول سایپادیزل و کامیونت FAW Tiger V6 سیباموتور نیز با چهار ستاره جایگاه سوم تا پنجم این ارزیابی را به خود اختصاص داده‌اند. تجاری‌سازان کشور در سال‌های اخیر حتی با توجه به تحریم‌ها نیز توانسته‌اند به توسعه بخش کامیونت‌های کشور بپردازند که حضور دو محصول پنج ستاره و مدل‌های چهار ستاره در این سگمنت، گواهی این موضوع است.

تولید ۷ مدل پرستاره در سگمنت سنگین

در ارزیابی آبان‌ماه‌همچنین سه محصول کامیون ایسوزو NPR75M محصول بهمن دیزل، کامیون FAW Tiger V8 محصول سیباموتور و کامیون بنز WH محصول ایران خودرو دیزل مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند. این سه محصول به ترتیب از پنج تا سه ستاره را به خود اختصاص داده‌اند. چهار محصول کشنده دیما محصول دیمادیزل، کشنده C&C محصول آزادیزل و کشنده نیوفوتون ائومان H4 و کشنده FAW J6 سیباموتور نیز در بخش کشنده‌ها با سطح مشابهی از کیفیت مشارکت کرده و موفق شده‌اند هر یک چهار ستاره کیفی را به دست بیاورند. این هفت خودرو در کنار تمام خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین کشور نشان از آن دارد که در اکثر مدل‌ها، خودروهای دوستاره حذف شده و جای خود را به سه ستاره‌ها و بالاتر داده‌اند. با این حال انتظار می‌رود در آینده چندین دور با افزایش تولید تمام محصولات داخلی با کیفیت پنج ستاره تولید شوند.

وانت؛ تنها تجاری‌های تک‌ستاره

برخلاف سایر خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین کشور اما در بخش باری‌های سبک همچنان شاهد آن هستیم که مدل‌های تک‌ستاره به تولید ادامه می‌دهند. دو خودرو وانت نپسان تک‌سوز و دو گانه‌سوز محصول زامیاد در تمام ارزیابی‌ها تنها موفق به کسب یک ستاره شده‌اند. در این سگمنت نیز وانت نیوپیکاپ فوتون دیزل محصول ایران خودرو و وانت KMC T8 محصول کرمان موتور تنها محصولات چهار ستاره این بخش هستند. در ادامه نیز وانت پیکاپ UAZ سروش دیزل مینا، سایپا ۱۵۱ بن‌رو، وانت کارا ۲۰۰۰ تک‌کابین تیپ ۳ بهمن موتور، وانت پاداپلاس زامیاد و وانت کارا ۲۰۰۰ دو کابین تیپ ۳ بهمن موتور نیز محصولات سه ستاره این بخش بوده‌اند.

براساس آنچه در گزارش

ارزنیایی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در آبان‌ماه منتشر شده، به نظر می‌رسد خودروهای تجاری با کیفیت و کمیت‌بهتری در مقایسه

بامدت مشابه سال گذشته کار خود را ادامه می‌دهند. در این گزارش ۲۵ مدل از انواع خودروهای تجاری سبک تا سنگین مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند که همچنان محصولات بهمن دیزل تنها پنج ستاره‌های این ارزیابی و دو محصول از زامیاد تنها تک‌ستاره‌های تجاری هستند. براساس اعلام شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران خودروهای پنج ستاره از کیفیت بالا برخوردار هستند و احتمال ضعیف‌بودن ظاهری دارند و مدل‌های تک‌ستاره به خودروهای اطلاق می‌شود که حداقل‌های استاندارد را دارند اما کیفیت پایینی داشته و گاه ایراد مهم یا اساسی در آنها نیز دیده می‌شود.



فرانک آقاصفی

faghafagh@autoworld.ir

تولید ون‌های سه و چهار ستاره توسط خودروسازان

براساس این گزارش خودروهای مسافری نیمه‌سنگین شامل مینی‌بوس و میدل‌باس با سه مدل ون مسافری هیوندا H350، ون مسافری وانا و مینی‌بوس پگاسوس مورد ارزیابی قرار گرفتند. این سه محصول که به ترتیب در شرکت‌های سروش دیزل مینا، ایران خودرو دیزل و بهمن دیزل تولید می‌شوند توانسته با سطح مناسبی از کیفیت این دوره از ارزیابی کیفی را پشت سر بگذارند. ون هیوندا و وانا هر یک با چهار ستاره و مدل پگاسوس با سه ستاره در این ارزیابی مشارکت داشته‌اند. در بخش مسافری‌های سنگین اما تنها یک محصول از شرکت ایران خودرو دیزل مورد ارزیابی قرار گرفته است و به نظر می‌رسد سایر اتوبوس‌سازان کشور به دلیل نبود تولید نتوانسته‌اند در این ارزیابی مشارکت داشته باشند. بخش اتوبوس‌ها در ارزیابی کیفی تنها بخشی که در اکثر ماه‌ها به صورت تک‌محصولی دیده می‌شود. این بار نیز اتوبوس آتروس ایران خودرو دیزل با چهار ستاره کیفی در این ارزیابی شرکت کرده است.

وزنه سنگین کامیونت‌ها به لطف حضور پنج ستاره‌ها

در بخش باری‌های نیمه‌سنگین اما در آبان‌ماه شاهد حضور پنج محصول با کیفیت از خودروسازان خصوصی و دولتی هستیم؛ کامیونت ایسوزو NPR75K و کامیونت ایسوزو NMR85 محصولات



به انبوهی از آپشن‌های رفاهی است. گفته می‌شود این خودرو یکی از زیباترین و به‌روزترین محصولات شرکت مدیران خودرو در بازار ایران است و احتمالاً با استقبال مواجه خواهد شد.

فونیکس تیگو ۸، کراس‌اور سایز متوسط مدیران خودرو که به‌زودی به بازار عرضه خواهد شد، احتمالاً با برچسب قیمتی در محدوده ۱/۵ میلیارد تومان گران‌ترین خودرو چینی بازار خواهد بود. این مدل مجهز



گران‌ترین چینی بازار

تحلیل
analysis

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش قیمت وارداتی‌ها؛ گشایش برای چینی‌ها

آن‌ها منصرف شده‌اند. این در حالی است که با افزایش مجدد قیمت مدل‌های وارداتی به‌رغم تصویب طرح آزادسازی واردات خودرو، مجدداً فضای برای افزایش بهای خودروهای چینی مناسب شده است!

قیمت خودروهای چینی در طول یک سال گذشته به‌طور سرسام‌آوری افزایش یافته است؛ به گونه‌ای که امروز اکثر مدل‌های چینی در بازار بالاتر از یک میلیارد تومان قیمت دارند و تعداد زیادی به دلیل ناهمخوان بودن بها و کیفیت این مدل خودروها به‌طور کلی از خرید

محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱ میلیارد تومان												
جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزد ۳ نسل ۲
جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزد ۳ نسل ۲
جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورت تیج ۲۰۱۵
جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	.	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	.	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
جلو	هاچ‌بک سه‌در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	.	هندلینگ	لوازم بدنی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵
جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورت تیج ۲۰۱۳
جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورت تیج ۲۰۱۲
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزد ۳ مدل ۹۱
چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورت تیج ۲۰۱۳
چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیاسور تیو ۲۰۱۲-۱۳
4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	.	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷
تا ۲ میلیارد تومان												
4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۳
جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۲۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا او ۲۰۱۳
جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آزر ۲۰۱۳
جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندز ۲۰۱۴
جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیش‌رانه حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
جلو	هاچ‌بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هایپرید
چهار چرخ	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیرمنطقی	۲۰۰۰	DS6
چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014

افزایش ۲۵ درصدی تولید در ایران خودرو کرمانشاه



«نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «از متولیان صنعت خودرو برای توسعه صنعت رقابت‌پذیر، ارزان قیمت و صادرات محور با رونق تولید، حفظ اشتغال و در نهایت جلب رضایت و خواسته مردم حمایت می‌کنیم.»

حجت‌الاسلام سید جواد حسینی کیا در بازدید از شرکت ایران خودرو کرمانشاه و گفت‌وگو با مدیران این شرکت بر تحقق کامل مصوبه سفر مقام معظم رهبری و اجرایی شدن طرح توسعه این واحد صنعتی تأکید و اعلام کرد: «مجمع نمایندگان و مدیران ارشد استان، پشتیبانی و مساعدت لازم را در تامین منابع مالی مورد نیاز طرح به‌عمل خواهند آورد.»

وی افزود: «در شرایط کنونی، وظیفه مجلس حمایت از قطعه‌سازان و خودروسازان است تا برای افزایش کیفیت و کمیت محصولات تلاش کرده و در نهایت خودروهایی با کیفیت

و قیمت رقابتی و صادرات محور را روانه بازار کنند.» نماینده مردم سنقر و کلیای تصریح کرد: «ما به دنبال هم‌سویی با متولیان صنعت کشور برای حمایت از صنعت گران به‌ویژه واحدهای بازمانده از تولید هستی‌م تا فضای سرمایه‌گذاری و اشتغال در کشور بهبود و گسترش یابد.»

وی در ادامه گفت: «افزایش ۲۵ درصدی تولید در شرکت ایران خودرو کرمانشاه در نیمه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد این مجموعه صنعتی ظرفیت لازم را برای توسعه خطوط تولید دارد.» گفتنی است ایران خودرو کرمانشاه با حفظ نیروی انسانی در شرایط کرونا، ظرفیت تولیدی خود را افزایش داده و جزو واحدهای برتر صنعتی استان در سال ۱۴۰۰ به‌شمار می‌رود.





سایش صفر مولکولی، تکنولوژی انحصاری ژاپن



«کمیاتی های سازنده روغن موتور هریک با فرمولاسیون خاص و منحصر به فرد خود توانسته اند روغن موتور مناسبی برای خودروهای با تکنولوژی بالا تولید کنند. توتاجی به عنوان یکی از بهترین تولیدکنندگان روغن موتور جهان به تکنولوژی خاصی برای محصولات خود دست یافته است. این کمیاتی با فرمولاسیون منحصر به فرد خود به نام «ZFM» توانسته است با کیفیت ترین روغن موتور با ویژگی های خاص را تولید کند. ZFM مخفف Zero Friction Molecular Technology و به معنی تکنولوژی رساندن اصطکاک مولکولی به صفر است. اگر بخواهیم بهتر به این موضوع بپردازیم،

باید گفت با استفاده از تکنولوژی جدید در فرمولاسیون روغن های این شرکت، امکان کاهش اصطکاک در دماهای بالا فراهم شده است. هنگامی که دما بالا می رود، اصطکاک نیز افزایش می یابد که در پی آن احتمال خرابی موتور نیز بیشتر می شود. بنابراین مهندسان توتاجی با استفاده از ترکیب خاص مولیبیدن، پلی سولفید و آلکاید تیور یا توانسته اند روغن موتوری بسازند که اصطکاک را به صفر می رساند، به عبارت دیگر شمعار این کمیاتی در خصوص ZFM این بوده که در بالاترین دما اصطکاک در موتور صفر است و در هوای بسیار سرد نیز به راحتی قطعات روانکاری می شوند.

خودروهای آمریکایی کم مصرف تر می شوند

افزایش محدودیت مصرف سوخت در بازار ایالات متحده



«آژانس حفاظت از محیط زیست ایالات متحده (EPA) در حال نهایی کردن بلند پروازانه ترین استانداردهای انتشار گازهای گلخانه ای (GHG) برای خودروهای سواری و کامیون های سبک است. در حال حاضر حوزه حمل و نقل با ۲۹ درصد بزرگ ترین منبع انتشار گازهای گلخانه ای در ایالات متحده به حساب می آید. قرار است استانداردهای آینده در سال های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۶ میانگین مصرف سوخت خودروهای آمریکایی را از حداقل ۶.۱۹ لیتر در هر یکصد کیلومتر یا ۳۸ مایل بر گالن در شرایط فعلی به ۴.۲۸ لیتر در هر یکصد کیلومتر یا ۵۵ مایل در هر گالن (MPG) تا سال ۲۰۲۶ محدودتر کند.

برنامه های دولت فدرال اعمال خواهد شد. قانون نهایی برای وسایل نقلیه سبک منعکس کننده اصول مهم دولت فعلی ایالات متحده است. مایکل ریگان، مدیر EPA گفت: «مسیر علم را دنبال کردیم، به خواسته های دی نفعان گوش دادیم و در نهایت استانداردهای قوی و دقیقی را تعیین کردیم که آلودگی هایی را که به مردم و سیاره ما آسیب می رساند کاهش خواهد داد. این قانون خانواده ها را نجات می دهد و از هدر رفت میزان زیادی سرمایه جلوگیری می کند.»

موسسه EPA اعلام کرد استانداردهای نهایی برای سال های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ مزایای اختصاصی خواهند داشت و به دنبال کاهش انتشار گازهای گلخانه ای «بیش از آنچه در مرحله تدوین قوانین اولیه در اگوست ۲۰۲۱» خواهند بود. تا سال ۲۰۵۰، این برنامه از انتشار بیش از ۳ میلیارد تن گازهای گلخانه ای یا آلایندگی هایی برابر با همین میزان جلوگیری خواهد کرد. «به گفته این آژانس بیش از انتشار دی اکسید کربن ایالات متحده در سال ۲۰۱۹ از همین منابع بوده است. سازمان EPA تخمین می زند به دنبال قانون جدید، صرفه جویی در مصرف سوخت خودروها به طور میانگین در طول عمر هر وسیله نقلیه منفرد از سال ۲۰۲۶ بیش از ۱۰۰۰ دلار برای مصرف کنندگان خواهد بود. قانون نهایی منجر به صرفه جویی در مصرف سوخت در حدود ۳۶۰ میلیارد گالن می شود که به معنای کاهش سالانه ۱۵ درصدی مصرف بنزین در ایالات متحده تا سال ۲۰۵۰ است.



EPA در حال برنامه ریزی برای وضع استانداردهای جداگانه ای تحت عنوان قانون هوای پاک برای سال ۲۰۲۷ و بعد از آن است. این اقدام باعث تحول ناوگان خودروهای سبک و حرکت به سمت آینده ای با آلایندگی صفر مطابق با اهداف رئیس جمهوری ایالات متحده خواهد بود. فرمان اجرایی بایدن به این صورت بود:

«تقویت جایگاه پرچمداری آمریکا در خودروها و کامیون های پاک.» ریگان نیز گفته بود: «در EPA، اولویت ما حفاظت از سلامت عمومی به ویژه در شهرهای پر جمعیت است. البته باید با ساختن زیرساخت های حمل و نقل آبی هوایی رئیس جمهور آمریکا هم باشیم. امروز گام بزرگی برای دستیابی به این اهداف برداشته ایم و در عین حال راه برای حمل و نقل تمام الکتریکی و بدون آلایندگی هموار کردیم.»

هر چند استانداردهای جدید بلند پروازانه هستند اما این آژانس اعلام کرده است زمان کافی برای تولید کنندگان برای متناسب سازی و هزینه ها وجود دارد. تجزیه و تحلیل EPA نشان می دهد خودروسازان می توانند با افزایش اندک تیراژ خودروهای الکتریکی در ناوگان خود، استانداردهای نهایی را رعایت کنند. پیش بینی می شود می توان تا سال ۲۰۲۶، استانداردها را با افزایش سهم برقی ها تا ۱۷ درصد و همچنین استفاده گسترده از پیشرفته های بنزینی پیشرفته و فناوری های جدید در خودروها بالا برد.

با تقویت استانداردهای در نظر گرفته شده برای انتشار گازهای گلخانه ای طی چهار سال آینده، فروش خودروهای برقی و خودروهای پلاگین-هیبرید از حدود ۷ درصد سهم بازار در سال ۲۰۲۳ به حدود ۱۷ درصد در سال ۲۰۲۶ افزایش خواهد یافت.

تندرک تویوتا	محصول	درجه گرانی	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)
	لندکروز	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)

تندرک لکسوس	محصول	درجه گرانی	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)

تندرک فولکس واگن	محصول	درجه گرانی	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

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

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

www.fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



«کمپانی تویوتا اواسط سال جاری میلادی بود که از خودروهای هیبرید جدید خود با نام آکوارونامی کرد. این مدل که در آمریکا با نام پریوس C شناخته می‌شود، در قالب یک مدل بازطراحی شده با استایلی به‌روز تر از قبل و فضای داخلی جادار تر روانه بازار شده است. سبک طراحی بدنه آکواساده اما جسورانه (به‌زیان خاص تویوتا) است که می‌توان تلفیقی از هاجیک یاریس و معماری پریوس را در آن مشاهده کرد. یکی از مهم‌ترین نکات در این مدل جایگزین شدن باتری‌های جدید نیکل هیدروژنی است که

خروجی آن‌ها دو برابر از نسل قبل بهتر شده و پیمایش بیش‌تری را به‌رمغان می‌آورد. این مدل از نوع تک‌پدال بوده و باتوجه به پیش‌رانه مدرن هیبرید خود مصرف سوختی معادل ۲.۷۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر را داراست. این خودرو هیبرید جدید تویوتا به‌عنوان یک محصول به‌روز شده از این خودرو ساز با طراحی به‌روز و امکانات رفاهی و پیش‌رانه مدرن و اقتصادی، برای نسخه پایه دیفرانسیل جلو ۱۷ هزار و ۹۹۶ دلار قیمت دارد. اما برای نسخه چهار چرخ محرک آن باید ۲۲ هزار و ۵۶۷ دلار بپردازید.



محصول هیبرید جدید تویوتا

تلگرام

Telegram

خودرو داخلی بخیریم؟

در خرید مسدول خاصی از خودرو پارامترهای بسیاری دخیل است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها خدمات مناسب پس از فروش و جایگاه مطلوب آن محصول در بازار خودرو است. در حال حاضر در بازار خودروهای داخلی بین محصولات تولید داخل و چینی‌ها رقابت شدیدی به‌چشم می‌خورد که تا حد زیادی سبب تردید خریداران حین انتخاب می‌شود و این سوال را در ذهن مخاطب ایجاد می‌کند که آیا در حال حاضر خرید خودروهای چینی مناسب‌تر است یا محصولات تولید داخل؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

مسئله مهم در انتخاب خودروهای تولید داخل و چینی‌ها، خدمات پس از فروش است و باتوجه به آمارها، دو خودرو ساز بزرگ کشور همواره در زمینه خدمات پس از فروش رتبه‌های نخست را از آن خود کرده‌اند. اما امکانات رفاهی بیش‌تر و مشخصات فنی بهتر محصولات چینی سبب شده است این دسته از خودروها در اولویت فروش قرار بگیرند. در عین حال با عرضه دو سدان جدید دو خودرو ساز بزرگ کشور، می‌توان شاهد آینده بهتری برای آن‌ها بود.

عابدی

طی یک سال اخیر خودرو سازان داخلی توانستند محصولات جدیدی را به‌بازار معرفی و عرضه کنند و دو سدان جدید دو خودرو ساز بزرگ کشور، با توجه به استایل به‌روز، امکانات رفاهی و خدمات پس از فروش مناسب در بازار سدان‌ها توانستند جایگاه ویژه‌ای را به‌خود اختصاص دهند. این دو مدل جدید در مقابل محصولات چینی جزو سرسخت‌ترین گزینه‌ها برای رقابت هستند. اما با توجه به بحث تامین قطعات آسان، خدمات پس از فروش مناسب و جایگاه مطلوب در بازار، دو سدان جدید گروه صنعتی ایران خودرو و سایپا جزو مناسب‌ترین گزینه‌ها هستند. در عین حال نباید از این نکته غافل شد که خودرو سازان چینی نیز با عرضه محصولات جدید توانستند بیش از قبل مشتریان خود را راضی نگه دارند.

رحیمی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نمود سنسور پارک

«خودرو کیا سراتو مدل ۲۰۱۵ دارم و حدود ۱۰ روز قبل در زمان خروج از پارک، سپر عقب آن به جسم ثابتی برخورد کرد و بعد از آن موقع قرار گرفتن دنده در حالت دنده عقب، داخل کابین خودرو مانند گذشته صدای بوق هشدار به گوش نمی‌رسد. با مراجعه به یکی از مراکز تخصصی تعمیرات خودرو، مکانیک تشخیص داد این اشکال به دلیل معیوب شدن سنسورهای پارک سپر عقب است و برای برطرف کردن این مشکل باید سپر باز و سنسورها از خارج کشور تامین شود.

۰۹۱۸***۶۳۴۸

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۵۶۶

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۵۶۷
آیا آزادسازی خودروهای وارداتی منجر به کاهش قیمت آن‌ها در بازار می‌شود؟

۱- بله
۲- خیر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا اجرا شدن طرح جدید ممنوعیت ورود پلاک‌های شهرستان به نقاط آلوده و پرازدحام پایتخت می‌تواند به کاهش ترافیک و آلودگی هوای آن کمک کند؟

در پاسخ به این پرسش ۵۹ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴۱ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



پیامک

SMS

خطای سیستم پایداری

«خودرو بامو X6 مدل ۲۰۱۲ دارم و چند روزی است موقع گردش در پیچ‌های جاده احساس می‌کنم خودرو بهم مانند قبل پایداری نیست. این مشکل در زمان انحراف به طرفین جاده به وجود می‌آید. همچنین پیش از بروز چنین مشکلی، چراغ سیستم ESP در پشت آمپر خودرو بهم روشن باقی می‌ماند. مشکل چیست؟

کمالوند-قزوین

«در نظر داشته باشید که عیب یابی سیستم هوشمند الکترونیکی خودرو از راه دور صحیح نیست؛ زیرا باید با بررسی بیش‌تر توسط شخص مکانیک عیب یابی به شکل دقیق صورت گیرد. اما به صورت کلی بیش‌تر خرابی‌ها در خودروهای دو دیفرانسیل به دلیل معیوب شدن ترانسفر کیس است. این قطعه وظیفه قطع و وصل نیروی تولیدی برای هر محور را برعهده دارد و در صورتی که این قطعه معیوب شود، توازن گشتاور مابین محورها از بین می‌رود و هشدار ESP روشن می‌شود. زیرا این سیستم وظیفه کنترل پایداری الکترونیکی خودرو را با توجه به شرایط دینامیکی عهده‌دار است. در صورت عدم توازن گشتاور عملکرد این سیستم با اختلال مواجه شده که برای مطلع کردن راننده چراغ اخطار روشن می‌شود.

هوشمندسازی خودرو

«علت طراحی ECU های بیش‌تر در خودروهای جدید چیست و آیا این مسئله سبب پیچیدگی خودروها نمی‌شود؟

۰۹۳۶***۱۶۹۷

«از بدو ورود علم الکترونیک به صنعت خودرو مهندسان برای بهبود عملکرد بسیاری از سیستم‌ها و مکانیزم‌ها از ECU استفاده کردند و وظیفه کنترل و مدیریت بسیاری از اجزا را برعهده دارند که به لطف این واحد کنترلی و برنامه‌های آن تغییرات بزرگی در پیش‌رانه و قدرت تولیدی، یعنی و تمرزگیری و... رخ داده است. در حال حاضر بسیاری از کمپانی‌های بزرگ خودرو سازی در دنیا به دنبال افزایش و توسعه واحدهای کنترلی بوده تا توانایی و عملکرد محصولاتشان را افزایش دهند. نصب واحد کنترلی برای چراغ‌های جلو سبب افزایش میدان دید راننده در مسیرهای مختلف حرکتی و با انواع شرایط جوی خواهد شد. این مورد می‌تواند ایمنی خودرو را نیز افزایش دهد و تاثیر بسزایی در کاهش تصادفات داشته باشد. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت تعدد واحدهای کنترلی نه تنها سبب پیچیده‌تر شدن فرآیند عیب یابی نشده، بلکه به سادگی عیب یابی و کاهش استهلاک نیز کمک می‌کند.

آبشن خودرو

«چرا برای خودروهای دنده اتوماتیک داخلی از پدال شیفتر استفاده نمی‌کنند و آیا نصب این سیستم روی خودرو برای آن مشکل ایجاد می‌کند؟

۰۹۳۳***۶۹۷۴

«یکی از سیاست‌های خودرو سازان داخلی تولید محصول اقتصادی است و خودروهایی که با دید اقتصادی تولید می‌شوند قطعا به آپشن یا فناوری‌های روز مجهز نیستند. این در حالی است که استفاده از پدال شیفتر در خودروهای مجهز به گیربکس روز امکان پذیر است و به عبارت دیگر نصب این سیستم نیازمند تغییراتی در واحد الکترونیکی گیربکس است که اغلب خودرو سازان داخلی به دلیل نداشتن صرفه اقتصادی چنین کاری را انجام نمی‌دهند. هر چند که این سیستم یک آپشن بر طرفدار در بازار محسوب می‌شود. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت نصب این سیستم برای گیربکس‌های تیپ‌ترونیک ممکن است. البته نباید فراموش کرد که نصب غیر استاندارد این قطعه می‌تواند در آینده تبعات و مشکلات فنی برای گیربکس به همراه داشته باشد. اما اخیرا توسط یکی از تولیدکنندگان داخلی پدال شیفترهایی طراحی شده که با احتمال زیاد در محصولات آتی خودرو سازان داخلی شاهد آن خواهیم بود.

گرن تور یسمو؛ کوپه محبوب نیزه داران!

میراث ارزشمند مازراتی که جاودان ماند



«مازراتی یکی از برندهای محبوب خاص پسنندان است و این خودرو ساز ایتالیایی تا به امروز با تولید خودروهای کوپه و سدان لوکس و اسپرت توانسته در بازار موفق ظاهر شود. یکی از محصولات این کمپانی ایتالیایی که مورد توجه قرار گرفته و در میان اسپرت دوستان جایگاه ویژه‌ای دارد، گرن تور یسمو است. این کوپه در سال ۲۰۰۷ رونمایی شد و بر پایه آلفارومو 8C با ظاهر جدید و آپروندنامیک تر از قبل روانه بازار شد و بسیار مورد استقبال قرار گرفت. این خودرو سوپراسپرت کوپه با طراحی خاص در بین رقبایش توانست در بازه زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ بسیار موفق ظاهر شود و در فهرست خودروهای اسپرت با عملکرد بالا قرار گیرد. تا این که طراحان این کمپانی برای جذابیت بیش‌تر این کوپه پر فرور منسی اسپرت در سال ۲۰۱۷ طراحی آن را دستخوش تغییراتی کردند و گرن تور یسمو بین سال ۲۰۱۷ تا دسامبر ۲۰۱۹ با شکل به‌روز تر و اسپرت تر به بازار آمد.

این کوپه پر فرور منسی تا دسامبر سال ۲۰۱۹ تولید شد و خبرها حکایت از آن دارد که این خودرو در سال آینده میلادی در نسل جدید به بازار خواهد آمد. از نظر طراحی در نسخه ۲۰۱۸ نسبت به نسل‌های قبل تفاوت محسوس به چشم نمی‌خورد و چراغ‌های خودرو تنها دو LED دارد که زیبایی خاصی به‌ظاهر آن می‌دهد و هواکش‌های L مانند که روی سپر طراحی شده بود، جای خود را به هواکش‌های مثلثی شکل داده و جلوپنجره خودرو حالت دوزنقه‌ای شکلی به خود گرفته که حس اسپرت‌تری به‌خود می‌دهد.

همچنین خطوط روی کاپوت با کمی تفاوت شکل سابق خود را حفظ کرده و برجسته‌تر شده و در میان آن‌ها ورودی هوا طراحی شده که ظاهر خودرو را تهاجمی تر از قبل می‌کند. همچنین فاصله خودرو نسبت به سطح زمین اندکی کاهش یافته و باتوجه به طراحی لیپ سپر جلو، آپروندنامیک خودرو تا حدی بهتر شده و در عقب آن نیز شاهد طراحی نسل قبل هستیم.

با این تفاوت که روی سپر عقب در پایین چراغ‌ها خطوطی لحاظ شده که به همراه دو هواکش (که بره‌های آن داخلش قرار گرفته تادر سرعت‌های بالانبروی درگ را کاهش دهد) و باتوجه به دو آگزوز مجزا از یکدیگر و هواکش‌های طرفین آگزوزها، ظاهر خودرو اسپرت تر از قبل به نظر می‌رسد. همچنین اسپویلر در نظر گرفته شده برای نسل قبل روی صندوق عقب این مدل نیز تعبیه شده تا در سرعت‌های بالا،

خلأهای گردابی ایجاد شده در عقب خودرو را کاهش دهد و در عین حال نصب این قطعه سبب زیبایی بیش‌تر آن می‌شود. اما از تمام این‌ها که بگذریم باید به مشخصات فنی گرن تور یسمو جدید اشاره کرد و مهندسان کمپانی مازراتی برای این کوپه جذاب یک پیش‌رانه ۴.۷ لیتری هشت سیلندر و وی شکل خور چینی تنفس طبیعی در نظر گرفته‌اند و گرن تور یسمو MC یسر کاپوت خود یک موتور هشت سیلندر با آرایش وی شکل دارد که با حجم ۴۹۹۱ سی سی تنفس طبیعی بالاندرکی تغییرات در پاشش سوخت مستقیم، سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ و طراحی محفظه احتراق ایده‌آل می‌تواند حداکثر ۴۵۴ اسب بخار قدرت و ۵۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. هر چند که قدرت و گشتاور تولیدی از این پیش‌رانه هشت سیلندر در سطح پایینی قرار دارد، اما کیفیت ساخت آن در سطح بالایی ارزیابی می‌شود.

جالب است بدانید که این موتور با گیربکس شش سرعته دو کلاچه اتوماتیک هماهنگ شده است تا قدرت را به چرخ‌های عقب منتقل کند و در نهایت ظرف ۴.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین سیستم تعلیق این خودرو در نسخه ۲۰۱۸ دستخوش تغییراتی شده که راحتی بیش‌تر و سواری نرم‌تری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. قیمت مدل ۲۰۱۸ گرن تور یسمو حدود ۱۳۴ هزار دلار است.



لورفتن انبار لاستیک‌های احتکاری در رودسر

فرمانده انتظامی رودسر از کشف بیش از ۱۰۰ حلقه لاستیک خودرو از انباری در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرنگار صدا و سیما مرکز گیلان، سرهنگ سیدجلال الدین جوانمردی گفت: «ماموران پلیس آگاهی این شهرستان، ۱۵۰ حلقه انواع لاستیک احتکاری را در بازرسی از انبار یک واحد صنعتی کشف کردند.» وی

افزود: «صاحب ۳۸ ساله این واحد صنعتی به اداره صمت رودسر معرفی شد.» فرمانده انتظامی رودسر ادامه داد: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را بیش از ۲ میلیارد ریال برآورد کردند.» سرهنگ جوانمردی از مردم خواست در صورت اطلاع از هرگونه احتکار کالا، مورد را به سامانه ۱۱۰ پلیس اطلاع دهند.

«مکس ورشتین» با استراتژی استراتژی انتخاب تایر مناسب عنوان فصل را کسب

تکنیکی که باعث قهرمانی در جهان شد

هر چند راننده تیم ردبول اعلام کرد احساس می‌کند موفقیت او در پیست سیلورستون سبب ادامه رقابت برای کسب عنوان قهرمانی فصل ۲۰۲۱ مسابقات فرمولان تا آخرین مسابقه فصل شد، اما از لحاظ فنی تایرها بودند که باعث کسب مهم‌ترین عنوان قهرمانی خودروبی در دنیا شدند.

ورشتین، نخستین عنوان قهرمانی فصل خود را در دور آخر آخرین مسابقه (جایزه بزرگ ابوظبی) و پس از دور خودرو ایمنی و تعویض تایرها با لاستیک‌های تازه تر به دست آورد تا به این ترتیب لوئیس همیلتون را از هشتمین قهرمانی جهان حذف کند.

باین حال، ورشتین در مسابقات قهرمانی فرمولان پیش‌تاز بود، اما لحظاتی کلیدی او و همیلتون را در فاصله‌های نزدیک به هم تا مسابقه پایانی کشاند.

کرستین هورنر، مدیر ردبول چند لحظه تعیین کننده در مسابقه قهرمانی ورشتین شناسایی کرد که ارتباط جدی با تایرهای انتخاب شده توسط او داشت. در ابتدا می‌توان به گردن‌پری

آذربایجان اشاره کرد، جایی که ورشتین هنگام مسابقه با ترکیب لاستیک مواجه شد. همیلتون در شروع دوباره و پس از آن حادثه شانس رساندن خود به جایگاه برتر را داشت ولی به‌طور تصادفی ترمزهایش باعث تغییر شرایط شد و یاد یگر ردبول سرخو پرز را برای برتری به چالش کشید. هورنر همچنین گردن‌پری بریتانیا در پیست سیلورستون را به عنوان «لحظه‌های کلیدی» اعلام کرد، جایی که ورشتین و همیلتون در دور ابتدایی با هم برخورد کردند و ورشتین او را راهی موانع و یک ضربه بانرژی 51G به خود و همیلتون وارد کرد. به گفته هورنر «کسب این پیروزی‌ها و نتایج (فرانسه و دوامتیا کامل در آتریش) مهم بودند. لحظاتی هم آذربایجان بود که باید از آن درس بگیریم. بازگشت قوی این راننده مهم بود و مکس این کار را به خوبی انجام داد و سپس سیلورستون و بازگشت این مسابقه را تبدیل به لحظه‌های کلیدی کرد.» ورشتین نیز با مدبر تیمش هم‌نظر است زیرا سیلورستون را به عنوان مانعی بزرگ در پیشرفت برای کسب قهرمانی خود می‌دانست و بر این مسابقه تمرکز زیادی داشت. بدون آن حادثه، ورشتین مطمئن بود

آخرین گردن‌پری برای کسب قهرمانی جهان بر گزار نمی‌شد. ورشتین گفت: «مانند کرستین، ضربه وارد شده به دیواره تایر در سیلورستون چندان هم بد نبود. این لحظات کلیدی بودند و گر نه خیلی زودتر نتیجه برای قهرمانی فصل مشخص می‌شد. به خصوص در پایان فصل، که کسب چند برتری در جایی که انتظارش را نداشتیم، برای رقیب اتفاق افتاد، یا جایگاه‌هایی که امتیازمان را کاهش دادند، جایی که کسب یک امتیاز برای سریع‌ترین دور در نظر گرفته می‌شود. در شرایط فعلی این چیزها بسیار مهم هستند، زیرا زمانی که برای قهرمانی فصل مبارزه می‌کنید، هر امتیازی ارزشمند است. به نظر ورشتین، هورنر؛ گردن‌پری ایالات متحده را به عنوان برنده نهایی شکست راننده‌اش بر جسته کرد. همچنین پیروزی در گردن‌پری آمریکا را نیز نشانه‌ای از توجه به استراتژی صحیح برای انتخاب تایر مناسب و تعویض لاستیک در میانه مسابقه اعلام کرد. هورنر گفت: «برای من و آستین درخشش آخر مسابقات قهرمانی، کسب پیروزی به خاطر انتخاب تایرهای نرم‌تر، با وجود ریسک بیشتر، یک افتخار فوق‌العاده به حساب می‌آید.»

گزارش Report



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

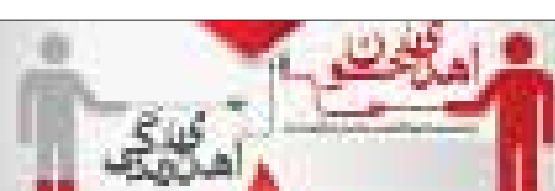
خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳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



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



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





ناشی از ترافیک را تا ۲۰ درصد کاهش دهد. این یعنی حدود چهار هزار نفر در سال از این گونه حوادث جان سالم به در می‌برند. مدیرعامل تسلا چندماه پیش اعلام کرده بود که نسل آینده خودروهای این شرکت به سیستم‌های پیشرفته‌تری از ترمز اضطراری خودکار و هوش مصنوعی مجهز می‌شوند و شرکت «تسلا» در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد که قصد دارد تمام وسایل نقلیه خود را به سیستم «ترمز اضطراری خودکار» مجهز کند.

تسلا به روزرسانی تازه‌ای را برای حل مشکلی موسوم به «ترمز فانتوم» آغاز کرده و ترمز فانتوم اصطلاحی است برای توصیف زمانی که یک سیستم پیشرفته کم‌کاراننده یا یک سیستم خودران بدون هیچ دلیل موجهی ترمز را فشار می‌دهد. این شرکت شش‌ماه افزایش شکایت‌ها در این مورد بوده زیرا همچنان آخرین به‌روزرسانی‌ها را نادرده می‌گیرد. شورای ایمنی حمل‌ونقل اروپا (یک گروه حمایتی غیرانتفاعی در بروکسل) تخمین می‌زند که ترمز خودکار می‌تواند میزان مرگ‌ومیر



آغاز به‌روزرسانی ترمز خودکار تسلا

گام بلند ۲۰ شرکت خودروساز برای نصب ترمز اضطراری AEB روی محصولاتشان

تجهیز ۹۵ درصد خودروها به فناوری AEB در سال ۲۰۲۲

در محصولات خود به کار گرفتند. اما فورد و هوندا در حال حاضر بیش از ۹۵ درصد خودروهایشان را به این فناوری تجهیز کرده‌اند. با این وجود همچنان پنج خودروساز کم‌تر از سه چهارم خودروهای خود را به AEB مجهز کرده‌اند. ۲۰ تولیدکننده بزرگ خودروساز متعهد شده‌اند که از اول سپتامبر ۲۰۲۲ حداقل ۹۵ درصد خودروها و پیکاپ‌های خود را به این فناوری بازدارنده از تصادف مجهز کنند. میتسوبیشی و نیسان سال گذشته فناوری AEB را روی ۹ نسخه از هر ۱۰ دستگاه خودرو تولید شده نصب کردند و این در حالی است که شرکت کیا به تازگی در این زمینه افت کرده و تنها ۸۹ درصد محصولاتش را به این فناوری مجهز کرده است. مازراتی نیز در این زمینه گام‌های بلندی برداشته و درصد خودروهای تجهیز شده به AEB را از ۴۸ درصد در سال گذشته به ۷۲ درصد رسانده است.

شرکت ولوو از جمله سیستم‌های AEB هستند که هم‌اکنون توسط این شرکت‌ها برای خودروها ارائه می‌شوند. ۱۲ خودروساز در اجرای تعهد داوطلبانه برای تجهیز تقریباً تمام خودروهای سبکی که برای بازار آمریکا تولید می‌کنند، به ترمز اضطراری خودکار روی آورده‌اند و این مساله جلوتر از برنامه زمان‌بندی برای تجهیز خودروها به این فناوری است. خودروسازانی مانند فورد و هوندا ترمز اضطراری خودکار را روی بیش از ۹۵ درصد محصولاتی که بین اول سپتامبر ۲۰۲۰ تا ۳۱ اکتبر ۲۰۲۱ تولید کرده‌اند، قرار داده‌اند و این دو خودروساز به ۱۰ خودروساز دیگری پیوستند که این تعهد را داوطلبانه در سال‌های گذشته انجام داده‌اند. آئودی، بیامو، هیوندای، جنسیس، مزدا، مرسدس بنز، سوبارو، تسلا، تویوتا-لکسوس، فولکس واگن و ولوو از مدت‌ها قبل این فناوری را

امروزه یکی از شایع‌ترین نوع تصادفات در جاده‌ها و خیابان‌ها بر خورد دو خودرو پشت سر هم به یکدیگر است و این گونه تصادفات معمولاً ناشی از عدم تمرکز لحظه‌ای راننده‌ای است که به دنبال خودرو جلویی حرکت می‌کند. این نوع تصادفات به دلیل تکرار رخداد و شدت احتمالی‌شان، نه تنها برای ایمنی جاده‌ای بریتانیا بلکه بر حق بیمه شرکت‌های بیمه خودرو نیز تاثیر بسزایی داشته و دارد. در سال‌های اخیر اما فناوری جدیدی به نام AEB به کمک آمده تا از تعداد این گونه تصادفات در جاده‌ها بکاهد. سیستم‌های AEB (Autonomous Emergency Braking) ترمز اضطراری خودکار غیرارادی (برای پیشگیری از این گونه تصادفات در نظر گرفته شده‌اند که موجب کاهش خطر مرگ و نقص عضو در تمام این سناریوها می‌شوند. Active City Stop از شرکت فورد، Forward Emergency Braking از شرکت نیسان و نیز سیستم City Safety



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج‌های از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	شروع فعالیت	لنت جلو پراید صبا	لنت پارس (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو تیبیا		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پارس		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو سمند بدون لوازم		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو سمند سورن		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو ساینا		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو دانگ فنگ H30		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو ۲۰۷		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	۵۸۶	لنت جلو دنا پلاس				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج‌های از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	شروع فعالیت	لنت جلو پراید صبا	جهان ترمز کانتان (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو تیبیا		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پارس		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو سمند ال ایکس		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو سمند سورن		
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰		

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	-	-	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج‌های از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	شروع فعالیت	لنت جلو پراید صبا	ایران لنت (ایران)
	-	-			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		

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	گیرا لنت (ایران)
	در حال بروزرسانی	۶۵,۲۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج‌های از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	شروع فعالیت	لنت جلو پراید صبا	گیرا لنت (ایران)
	در حال بروزرسانی	۶۵,۲۰۰			۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱		
	در حال بروزرسانی	۱۱۳,۰۰۰			۵۸۶	لنت جلو تیبیا		
	در حال بروزرسانی	۹۲,۳۰۰			۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵		
	در حال بروزرسانی	۹۲,۳۰۰			۵۸۶	لنت جلو پارس		
	در حال بروزرسانی	۱۱۷,۰۰۰			۵۸۶	لنت جلو سمند ال ایکس		
	در حال بروزرسانی	۱۱۱,۰۰۰			۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		
	در حال بروزرسانی	۹۲,۳۰۰			۵۸۶	لنت جلو سمند سورن		
	در حال بروزرسانی	۱۰۰,۰۰۰			۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰		

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح باله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لایه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لایه 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

