



هیچ کلیدی جز «واردات»
در قفل بازار خودرو نمی چرخد!
دولت توانایی جبران زیان چهارساله
خودروسازان را ندارد

۳ صفحه



خط و نشان پژو ۵۰۸ PSE
برای رقبا

۱۲ صفحه

استارت
Start



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

اپلیکیشن های نجات بخش

این روزها امکان انجام کارها بدون اپلیکیشن هایی که روی گوشی های ما مان داریم غیر ممکن به نظر می رسد و کمتر کسی است که دستکم یکبار در روز سر و کارش با یکی از این اپلیکیشن ها نیفتد...

۲ صفحه

تیتراهای امروز
Titles

با افزایش بیش از ۲۶ هزار واحدی
شاخص کل بورس کانال
۱,۵ میلیون واحدی را فتح کرد

۵ صفحه

همکاری «هیوندای» و
«آرامکو» برای بنزین پاک تر

۱۱ صفحه

اسپرت کردن خودرو در ۶ حرکت

۸ صفحه

بخش پایانی گفت و گوی «توموتیو نیوز»
با دنیس لهوت، مدیر عامل داچیا

استراتژی متفاوت داچیا

۶ صفحه

سرپرست «بارز کردستان» در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

تولید در بزرگترین سازنده تیر سواری ایران افزایش می یابد

کارخانه بارز کردستان به عنوان بزرگترین تولیدکننده تیرهای سواری در ایران با دراختیار داشتن سهم ۲۱ درصدی از بازار، با جذب نیروی جدید بومی تیراژ تولید خود را افزایش...

۱۳ صفحه

یک هزار میلیارد تومانی که می تواند صنعت اتوبوس سازی داخلی را زنده نگه دارد
ایران را مرکز اسقاط اتوبوس های کار کرده همسایگان نکنیم!

۹ صفحه

ادامه مسیر «دیوار خودرو»
در مجموعه سانبار موتور
رونمایی از تیگارد X35

رونمایی از محصول جدید همواره از افزایش پویایی در اکوسیستم کسب و کارها حکایت دارد و این موضوع در...

۷ صفحه

کمبودها و مشکلات اتوبوس های بین شهری
دریافت تسهیلات بانکی
برای رانندگان اتوبوس
کفش آهنی می خواهد!

۱۵ صفحه

مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو:

تمام قطعات ایساکو دارای کد اصالت کالا هستند

۲ صفحه



۱۲ تمدید محبوبیت د بگنیتی بانسخه پرستیز

۲ آلمان به دنبال حذف یارانه برقی ها و هیبریدها است

۴ ترخیص کالا از گمرک منوط به اخذ شناسه رهگیری شد

۱۱ فناوری جدید آلمان ها برای تولید تورهای بدون الاینده

۶ آمادگی مدیران و کارگران سایپا برای تولید ۶۵۰ هزار دستگاهی امسال

جهان لنت
Jahan Lent



انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاک را از ما بخواهید.



رمضان مبارک
X22 PRO

مدیران خودرو

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

مدیران خودرو... ایده آل

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی ها

WWW.MVMCO.IR

official.mvm

مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱



نمی‌شود و به جای آن گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه ساخت ترمک عرضه می‌شود که البته عملکرد بسیار سریعی دارد. نسل پیشین S197 GT500 دارای نسخه کانور تیبل بود اما قدرت این خودرو در مقایسه با نسل جدید ۱۰۰ اسب بخار کمتر بود و تنها ۱۶۶۲ اسب بخار قدرت داشت. به نظر می‌رسد قدرت ۱۷۶۰ اسبی پیش‌راشه ۸ سیلندر F550 برای رانندگی با مدل رولز بسیار زیاد است؛ بنابراین اگر دنبال موستانگ کانور تیبل هستید همان نسخه استاندارد GT با مدل S197 GT500 را انتخاب کنید و از گیربکس دستی آن نیز لذت ببرید.

اگر منتظر فورد شلبی S550 GT500 کانور تیبل هستید، شاید بهتر باشد توجه خود را به مدل کوپه معطوف کنید. نمایندگان فورد در مصاحبه با رسانه‌ها تأیید کرده‌اند خبری از GT500 کانور تیبل نخواهد بود. این تصمیم یک سنت شکنی محسوب می‌شود و البته نگرانی‌های فورد برای عدم تولید چنین خودرویی نیز قابل درک است. S550 GT500 موستانگ قوی‌ترین موستانگ تاریخ است اما برای رسیدن به چنین دستاوردی مجبور به قربانی کردن برخی چیزها بوده است. در آغاز باید گفت گیربکس دستی سنتی که از همان ابتدا در موستانگ GT500ها عرضه می‌شد دیگر ارائه



توجه برای حذف نشدن سقف «شلبی»

مدیر عامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو: تمامی قطعات «ایساکو» دارای کد اصالت کالا هستند

مدیر عامل ایساکو برای اطمینان از فروش قطعات اصلی به صورت سرزده از فروشگاه‌های مجاز سطح شهر تهران بازدید کرد



پس از ارسال پیامک، از اصالت داشتن یا نداشتن قطعه از طریق پیام کوتاه آگاه شوند. وی از ایلکیشن ایساکو به عنوان درگاه و خدمتی دیگر برای شناسایی قطعات اصل یاد کرد و افزود: «ایلکیشن ایساکو دارای امکانات متنوع و کاربردی است. به عنوان مثال، مشتریان محصولات ایران خودرو می‌توانند با اسکن کد درج شده روی محصول متوجه شوند این کالا در چه خودرویی کاربرد دارد.» سلاحه ضمن اشاره به این که بازدید و نظارت بر فروشگاه‌های مجاز توسط مدیران دفاتر منطقه‌ای ایساکو در سراسر کشور استمرار خواهد



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

باتوجه به تأکید وزیر صمت در خصوص مبارزه با کالای قاچاق و تقلبی، شرکت ایساکو طرح تشخیص اصالت قطعات را به صورت ویژه پیگیری می‌کند. مدیر عامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو، در حاشیه بازدید سرزده از فروشگاه‌های مجاز سطح شهر تهران که به منظور اطمینان از فروش قطعات اصلی ایساکو در بسته‌بندی مخصوص و بررسی برچسب قیمت برخی محصولات صورت گرفت، گفت: «شرکت ایساکو همواره بر خرید قطعات اصل تأکید کرده است و اقداماتی را که برای استعلام اصالت محصولات خود در نظر گرفته بود، همچنان با جدیت پیگیری می‌کند.» بابک سلاحه افزود: «در شرایط کنونی با توجه به حجم قطعات تقلبی در بازار، ایساکو نمی‌تواند به تنهایی جلوی تقلب را بگیرد، اما با ارائه ابزار و راهکارها این قابلیت را ایجاد می‌کند که مردم بتوانند تفاوت کالای تقلبی و اصلی را تشخیص داده و کالای اصل را بخرند.» وی ادامه داد: «خرید قطعات از فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های مجاز ایساکو، اولین توصیه این مجموعه برای جلوگیری از خرید قطعات غیر اصلی و تقلبی است.»

مدیر عامل ایساکو بیان کرد: «خریداران قطعات ایساکو به منظور آگاهی از اصالت قطعه، حتماً پس از خرید، شماره بارکد درج شده روی بسته‌بندی آن را به شماره ۳۰۰۳۱ پیامک کنند تا بلافاصله



علی منصور

عضو شورای سردبیری

ایلکیشن‌های نجات بخش

این روزها امکان انجام کارها بدون ایلکیشن‌هایی که روی گوشی‌های ما داریم غیر ممکن به نظر می‌رسد و کمتر کسی است که دستکم یکبار در روز سر و کارش با یکی از این ایلکیشن‌ها نیفتد. کارکرد این ایلکیشن‌ها تقریباً تمام جنبه‌های زندگی از خرید مایحتاج روزمره و حمل و نقل گرفته تا سفارش غذا و نظافت‌چی، انتخاب قالیچوبی و بیزیت شدن توسط پزشکان متخصص را در برمی‌گیرد و همه این کارها با کمترین دردسر و میزان بالایی از دقت توسط ایلکیشن‌های مختلف صورت می‌گیرد. از آغاز شیوع ویروس کرونا نیز با اعمال محدودیت‌ها افراد بیشتری مشتری این ایلکیشن‌ها شده‌اند. استقبال مردم از این نوآوری‌های به قدری است که اکثر شرکت‌های بزرگ عمده بخش بازاریابی خود را به آن اختصاص داده‌اند و شرکت‌ها کوچک‌تر نیز در تلاشند با ارائه ایلکیشن‌هایی متفاوت اما جذاب‌تر و همچنین ارائه خدمات بهتر نظر مشتریان را به خود جلب کنند. اگرچه در وهله اول این ایلکیشن‌ها در تضاد با منافع بخشی از بازار که ترجیح می‌داد به شیوه سنتی به کار خود ادامه دهد، به نظر می‌آید اما مرور زمان نشان دادند نمی‌توان در برابر تغییر و استقبال مشتریان از آن‌ها مقاومت کرد و در نتیجه بسیاری از مخالفان پیشین استفاده از ایلکیشن‌ها به کاربران پروپاقرص آن‌ها بدل شده‌اند. کمپانی‌های خودروسازی نیز در سال‌های اخیر با بی‌بردن به اهمیت این ایلکیشن‌های سعی دارند تا با استفاده از آن‌ها خدمات متنوع‌تری را به مشتریان خود ارائه دهند. در همین راستا برخی خودروسازان پیشرو سراغ استارت‌آپ‌هایی رفته‌اند که در زمینه ارائه خدماتی پیش‌بین شده و سعی کرده‌اند خدمات مختلفی همچون سفرهای اشتراکی و تعمیر و سرویس خودرو را از طریق ایلکیشن‌های طراحی شده توسط این استارت‌آپ به مردم ارائه دهند. بسیاری از خودروسازان بزرگ جهان از بام و و مرسدس بنز گرفته تا گروه خودروسازی استلانتیس و رونو جزو سردمداران سرمایه‌گذاری روی ایلکیشن‌ها هستند و به نظر می‌رسد برای جدا نمودن از قافله نمودن از اهمیت ایلکیشن‌های نوآورانه در زمینه ارائه خدمات حمل و نقل جدی گرفته شود. خوشبختانه در کشور ما هم مردم بسیار به روز هستند و خیلی زود اهمیت و فواید این ایلکیشن‌ها را درک کرده‌اند. همین موضوع می‌تواند شرکت‌های مختلف از جمله ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل را نسبت به معرفی خدمات بیشتر و با کیفیت‌تر به مردم ترغیب کند.

داشت، افزود: «فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های مجاز ایساکو موظفند تنها قطعات اصلی ایساکو را در مجموعه خود به فروش برسانند. در غیر این صورت، طبق مقررات با آن‌ها برخورد خواهد شد.» گفتنی است؛ شرکت ایساکو با ۶۵۰ نمایندگی و بیش از یک هزار فروشگاه مجاز در سراسر کشور، از معدود شرکت‌هایی است که قطعات را با قیمت یکسان و مشخص به دست مصرف‌کننده می‌رساند و این موضوع کمک می‌کند که مشتری در هر لحظه بداند قطعه را با چه قیمتی می‌تواند تهیه کند تا از هرگونه اجحاف احتمالی به مشتریان جلوگیری شود.

نوربلا

با توجه به حجم قطعات تقلبی در بازار، ایساکو نمی‌تواند به تنهایی جلوی تقلب را بگیرد، اما با ارائه ابزار و راهکارها این قابلیت را ایجاد می‌کند که مردم خودشان بتوانند تفاوت کالای تقلبی و اصلی را تشخیص داده و کالای اصل را بخرند

فهرست اسامی اعضاء انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ

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

۰۲۱-۳۵۰۴۰	قطعه‌سازان مدرن تندیس	modern tandis	۰۲۱-۳۵۰۴۳	پاسارگاد لنت البرز		۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴	لنت پارس	
۰۲۳۳۳۶۵۲۳۳۶	فارا لنت کومش	FARALENT	۰۲۱-۳۳۹۰۴۵۰۹	ترمز ماشین		۰۲۱-۴۴۹۰۵۵۰۴-۶	لنت ترمز ایران	
۰۹۱۲۳۹۸۰۲۸۴	کیا لنت البرز نور	KIA LENT	۰۲۳۳۳۶۵۲۰۴۸	تولیدی کلاچ لنت		۰۲۱-۸۸۶۵۰۰۷۱-۲	آسیا لنت	
۰۲۶-۴۴۳۲۷۵۸۷	آرتالنت البرز (شروین حبیب‌زاده)	shain	۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹	جهان ترمز کاشان		۰۴۴۳۶۵۲۳۴۸۱	آذر لنت خوی	
۰۲۱-۳۳۹۰۹۰۰۱	لنت ترمز شاهین		۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹	جهان لنت ایرانیان		۰۲۳۳۳۶۵۲۳۷۳۵-۶	آراد مکث کومش	
۰۳۸۳۲۶۲۴۳۴۳	لنت هوشمند پارس آسیا	WITURE	۰۲۴-۸۸۷۷۳۶۰۹	خودرو لنت کاسپین	KLC	۰۲۱-۵۶۷۱۵۲۴۷-۸	آلیاژ کاران	
۰۹۱۴۱۰۲۸۸۱۵	آ.ت هشتترو سهند		۰۲۱-۲۲۹۱۵۱۵۹	دیسکی لنت ایران	DISCY LENT	۰۸۶۴۵۲۵۰۲۲۶-۸	اتحاد لنت پیشرو صنعت	
۰۲۱-۴۴۷۰۹۷۷۲	لنت پارسیان پیشرو		۰۶۶۳۳۴۲۶۵۲۵-۳۰	رازمهر خرم‌آباد		۰۸۶-۳۴۱۳۲۶۳۷-۴۰	برین ساز	
۰۲۱-۸۸۷۱۹۴۹۱-۴	لنت ترمزهای کوپر کاشان	کوپرلنت	۰۲۱-۴۶۸۹۲۶۴۷-۹	رویین صنعت نوین		۰۲۴۳۵۵۸۲۱۵۰-۴	پیشرو لنت زنجان	
۰۱۱-۴۴۶۶۶۵۶۱	لنت ترمز همتا		۰۳۱۳۵۷۲۱۵۱۵	صنایع گورت اصفهان	گورت	۰۲۱-۶۶۳۸۳۲۱۱-۲۲	پارسیان قطعه سپهر	
۰۲۳۳۱۲۷	ماشین لنت تهران	MLT	۰۳۱-۳۵۷۲۲۹۳۹	صنایع کلاچ سپاهان	BEHUNKER	۰۲۱-۸۸۳۴۷۶۴۴	پارسیان ترمز	
۰۲۴۳۲۲۲۳۰۷۲	صنایع لنت هیربد		۰۳۱۵۸۳۸۱۴۰۳	شرکت مهندسیین جید		۰۲۴۳۲۲۲۱۱۶۸	تعاونی تولید گستر راسپینا	
۰۸۸۳۳۵۴۴۰۹۶	اروین صنعت چاوش		۰۲۱-۸۸۷۷۳۶۰۹	گسترش قطعات خودرو کاسپین	کاسپین	۰۲۸۳۲۸۸۴۱۱۵	شرکت ایستالنت آریا	
			۰۲۱-۶۵۴۳۹۹۴۸	تولیدی فریبرز قنبری	فریبرز			

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان شهید قندی، پلاک ۲۶، طبقه سوم واحد ۷. تلفن: ۸۸۷۵۴۴۴۹-۸۸۷۵۴۴۵۰
ارتقای تولید کالای ایرانی یک اتفاق بزرگ است که باید برای آن عزم و اراده جمعی داشت. در این راستا از کلیه تولیدکنندگان لنت ترمز و کلاچ خودرو در صورت تمایل به عضویت در این انجمن، به منظور آگاهی از شرایط لازم با ما در ارتباط باشند.



«تاموتورز» با شاسی بلند «کورو» حضور برقی خود را جدی کرد



صنایع هوایی را شامل می‌شود. سال ۲۰۲۱، ارزش مالی تاموتورز با تیراژ تولید بیش از یک میلیارد دستگاه خودرو در سال، حدود ۴۲ میلیارد دلار برآورد شد. این شرکت، سهام دار اصلی جگوار -لندروور است. جدیدترین خودرو مفهومی تاتا، یک شاسی بلند اسپرت کوپه با پیش‌رانه تمام برقی است. این مدل، کورو (Curvv) و حالت موج (Curve) را به ذهن می‌آورد. نمای بدنه با زبان طراحی جدید تاتا به نام دیجیتال (Digital). تاکید زیادی بر چراغ‌های باریک و سراسری دارد که تقریباً تمام لبه کابوژ جلورا پوشش می‌دهد. کورو مدل بسیاری دیگر خودروهای برقی مدرن، فاقد جلو پنجره سنتی است و ظاهر آن آیرودینامیک بسیار خوبی دارد.

غول خودروسازی هندوستان در تلاش است تا شاسی بلند الکتریکی هماهنگ با استانداردهای جهانی تولید کند. این خودرو، کورو (Curvv) نامگذاری شده است و احتمالاً با همکاری فنی رنو تولید خواهد شد. تاموتورز، با عرضه مدل‌های اقتصادی و کم‌مصرف، هم‌اکنون یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان است. این مجموعه، سال ۱۹۵۴ توسط جهانگیر راتانجی افتتاح شد. موسس تاموتورز، از مشاهیر و کارآفرینان بزرگ هند است که سال ۱۹۰۴ در پاریس از خانواده‌ای متمول با نژاد پارسین هند دیده به جهان گشود. گروه تاتا هم‌اکنون صدها شرکت فعال در صنایع مختلف مثل خودرو، فولاد و

هیچ کلیدی جز «واردات» در قفل بازار خودرو نمی‌چرخد!

دولت توانایی جبران زیان چهار ساله خودروسازان را ندارد

با تخصیص بودجه‌ای معادل «یک‌دهم رقم ارزی واردات در دهه اخیر» به دانش‌بنیان‌ها می‌توان بخش عمده‌ای از مشکل کسری قطعات در صنعت خودرو را حل کرد، اما دولت چنین بودجه‌ای در اختیار ندارد



به‌داد علی بیک‌زاده

nbeykzadeh@autoworld.ir

واردات خودرو در وضعیت فعلی بازار خودرو می‌تواند مانع از این شود که یک‌شبه و به‌صورت پیاپی شاهد انفجار قیمت محصولات خودروسازان داخلی و خارجی در سطح بازارهای کشور باشیم. هر چند دولت و مجلس در چند سال گذشته بارها طرح‌هایی را برای آزادسازی موثر بررسی قرار داده‌اند، اما هیچ کدام به نتیجه آزادسازی واردات ختم نشده و با مخالفت برخی اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام مواجه شده است که واردات را موجب «مانور تجمل» می‌دانند. این در حالی است که انحصار در بازار خودرو داخل فقط باعث افسار گسیختگی قیمت‌ها در بازار شده، بلکه به افت شدید کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی و «فجایع جاده‌ای» مرگ‌بار انجامیده است. رضا آریا، مدیر هسته فناوری و صنعت خودرو دانشگاه امام صادق (ع) با اشاره به ضرورت آزادسازی واردات برای کنترل بازار به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «زمانی که صحبت از واردات ۷۰ هزار خودرو می‌شود، یعنی برای بخشی از اقشار جامعه کالایی در نظر گرفته شده است. این که اقشار از چه طبقه‌ای هستند، به‌عنوان مثال طبقه بالا یا متوسط روبه بالا فرقی نمی‌کند، زیرا دولت و مجلس نماینده همه اقشار جامعه است و این قشرها نیز باید از حمایت‌های دولتی بهره‌مند باشند. البته برخی کارشناسان واردات خودرو را در تضاد با حمایت از اشتغال داخلی می‌دانند. اگر من هم بخواهم بین واردات و توسعه صنعت خودرو داخلی، یکی را انتخاب کنم؛ قطعاً ترجیح می‌دهم خودروسازان داخلی بتوانند با بومی‌سازی تکنولوژی‌های روز دنیا در این عرصه موفق باشند، اما تاکنون به‌واسطه ممنوعیت واردات چنین اتفاقی نیفتاده و نخواهد افتاد.» وی افزود: «در اقتصاد موضوعی مطرح است که نظم بازارهای مصرفی را با آن اندازه گیری می‌کنند، آن هم تراز تجاری است. علت آنکه من هم قانع شدم باید واردات خودرو در کشور از سر گرفته شود، همین موضوع برهم خوردن تراز عرضه و تقاضا در بازار است که دولت وظیفه دارد در این خصوص تعادل را با آزادسازی واردات مجدداً به بازار بازگرداند.»



کشور شده یا زمانی که عرضه برخی مواد اولیه بنا به دلایلی در داخل و خارج کشور دچار محدودیت می‌شود، حضور دولت باید از التهابات بازار بکاهد.

برخی کارشناسان معتقدند دلیل عدم تناسب عرضه محصولات خودروسازان و میزان تقاضا در کشور هجوم سرمایه‌های سرگردان به بازار خودرو است. به نظر شما دولت در مدیریت سرمایه‌های سرگردان به منابع مالی خودروسازان موفق عمل کرده است؟

طبیعتاً به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، مشکلات یا التهاباتی در بازار محصولات خودروسازان به وجود آمد و دولت با دستورالعمل‌ها نتوانست ضرب‌دست مشکلات را بگیرد و این موضوع منجر به زیان چند هزار میلیاردی خودروسازان شد. همان‌طور که شاهد هستیم باز هم عرضه متناسب با تقاضا نیست و در نتیجه در این شرایط بازار نوسانی خواهد ماند و رشد قیمت نیز متوقف نخواهد شد. از سوی دیگر این بازار برای تولیدکنندگان ایده‌آل نخواهد بود و هر میزان هم عرضه کنند افزایش تولید داشته باشد، به دلیل اختلاف نرخ با حاشیه‌های بازار در سبب تقاضا کم می‌شود و همچنان تولید برای تولیدکننده مقرون به صرفه نخواهد بود. زیرا از قیمت سربه‌سر فروش صورت می‌پذیرد و باز هم زیان را تجربه می‌کند. از سوی دیگر، برای متقاضی محصولات یا تقاضاکننده‌هایی هم طبیعتاً ضایع خاطر در پی خواهد داشت. زیرا روش‌های فروش دست‌آورد آن‌را از محصولات خودروسازان کوتاه می‌کند و مجبور می‌شوند نیاز خود را از واسطه‌ها تأمین کنند.

دولت و مجلس چه نقشی می‌توانند در کاهش التهابات بازار خودرو داشته باشند؟

در این شرایط که بازار دچار تنش شده است، اگر بخواهیم در واقع نقش دولت‌ها، مجلس و نهادهای دولتی را بررسی کنیم، در واقع این دولت و عوامل مختلف دولتی هستند که موجب ایجاد یا رفع التهابات می‌شوند. نقش دولت‌ها در این شرایط که عرضه کمتر از تقاضاست، باید مستقل از صنعتگران داخلی باشد، اما در عین حال با دور رویکرد موثر و حمایتی، هم جانب حمایت از مصرف‌کننده داخلی را داشته باشد و هم حفظ منافع ملی را مورد نظر قرار بدهد و چرخه عرضه

برای ایجاد تعادل در خصوص عرضه و تقاضای محصولات خودروسازان مشخصاً چه راهکاری به مسئولان امر پیشنهاد می‌کنید؟

همان‌طور که پیش‌تر مطرح شد، برای هر دورویکر ابزارهای مختلفی وجود دارد. دولت‌ها معمولاً برای حمایت از مصرف‌کننده دست به اقداماتی می‌زنند اما تأثیرات آن کوتاه‌مدت بوده، نمونه‌ایسن تصمیمات دولتی، قیمت‌گذاری تکلیفی است. این نوع قیمت‌گذاری به منظور حمایت از مصرف‌کننده است، اما شرایط را برای تولیدکنندگان سخت‌تر می‌کند. حضور دولت در قیمت‌گذاری دائمی برای محصولات بنگاه‌ها خارج از عرف است و صرفاً موجب سودآوری می‌شود و منابع مالی خودروسازان را تخریب می‌کند. زمانی تنها چاره قیمت‌گذاری محصولات خودروسازان و فروش از طریق شناسایی متقاضیان واقعی احتمالی بود. بنابراین از قیمت‌گذاری تکلیفی و دستوری استفاده شد تا همچنان متقاضیان محصولات را با قیمت مناسب دریافت کنند. اما این دخالت‌ها صرفاً در کوتاه‌مدت تأثیرگذار است. زیرا وقتی عموم متقاضیان واقعی متوجه می‌شوند که این روش‌ها نمی‌تواند محصول مورد نظرشان را با قیمت مناسب دریافت کنند، باز به سمت بازار آزاد می‌روند و در آنجا به دلیل عرضه ناکافی مجبور به پرداخت قیمت‌های گزاف می‌شوند. بنابراین چنین دخالت‌هایی در بلندمدت، التهاب و نوسانات را بیشتر کرده و متقاضیان بیشتری را راهی بازار آزاد می‌کند. بدین ترتیب بازار دوازی مطلوب سوداگران و ویژه خواران می‌شود و آن‌ها با ابزارهای مختلف از شرایط بهره خواهند برد.

همان‌طور که دولت در زیان‌دهی خودروسازان سهیم بوده است، آیا در جبران زیان سهام‌داران این صنعت سهیم خواهد شد؟

آنچه در صنعت خودرو می‌بینیم، زیان انباشته فروش محصولات زیر نرخ سربه‌سر تولید است که به دستور دولت اتفاق افتاده قیمت‌گذاری تکلیفی در درازمدت تأثیرات خود را در سهام و سود این بنگاه‌ها گذاشته است و دولت توانایی جبران خسارت به‌وجود آمده طی ۴ سال گذشته را ندارد. در حال حاضر نه سهام‌داران، نه متقاضیان و نه تولیدکنندگان هیچ‌کدام از شرایط راضی نیستند. دولت بیشتر از رسیدن به این مرحله باید به توازن بازار تن می‌داد. واردات خودرو یکی از ابزارهایی است که در شرایط فعلی دولت باید از آن برای پاسخگویی به نیاز متقاضیانی که عرضه‌های برایشان نیست، استفاده کند حتی اگر این عمل نوعی حمایت از صنعت خودرو و اشتغال یک کشور دیگر باشد. اگر نگاهی به آمار گمرک داشته باشیم، در واقع از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ حدود ۱۱ میلیارد دلار هزینه نقدی برای واردات حدود ۴۸۰ هزار دستگاه خودرو شده است که در صورت تولید محصولات با کیفیت، می‌توانست جذب صنعت خودرو داخلی شود.

طی ۱۰ سال گذشته به صورت میانگین، سالانه بیش از یک میلیون خودرو توسط خودروسازان داخلی تولید شده و در همین دهه نزدیک به چهار سال واردات خودرو به کشور ممنوع بوده است. آیا عدم تناسب خودروهای داخلی با خودروهای خارجی موجب التهاب بازار مصرف نمی‌شود؟

بنا بر بررسی‌ها و مطالعاتی که من و همکارانم انجام داده‌ایم، دولت می‌تواند با تخصیص بودجه‌ای معادل «یک‌دهم رقم ارزی واردات در دهه اخیر» به دانش‌بنیان‌ها، بخش عمده‌ای از مشکل کسری قطعات در صنعت خودرو را حل کند. اگر این میزان سرمایه در اختیار نخبگان واقعی صنعت خودرو قرار بگیرد، همان‌طور که مقام‌معمول رهبری سال جاری را تولید دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین نامگذاری کردند، کاری انصافاً به‌حق و به‌جا صورت پذیرفته است. بادر اختیار قرار دادن این میزان سرمایه به توانمندان علمی و نخبگان کشور، دولت می‌تواند کارها را خلاقانه پیش‌برد و کسری‌های قطعات را از این شرکت‌ها طلب کند و همان‌طور که کشور در زمینه‌های دفاعی و هسته‌ای بسیار موفق عمل می‌کند، می‌تواند در زمینه خودرو هم موفق عمل کند و کسری‌ها و کمبودها جبران خواهد شد.

و تقاضا در بازار را مدیریت کند تا به موازات هم پیش برده شوند. برای این مهم، ابزارهایی مانند قوانین و مقررات مناسب و مصوبه‌ها و بخشنامه‌ها در اختیار دارند که می‌توانند با استفاده به‌نگام از آن‌ها موجبات رفع نیاز طرفین بازار را فراهم آورند و در موقع اجرا و نظارت، تناسب حمایت را رعایت کنند تا هر دو با موازات هم پیش برده شوند و دوباره عرضه و تقاضا با هم برابر در تعادل قرار بگیرند.

نور بالا



واردات خودرو یکی از ابزارهایی است که در شرایط فعلی دولت باید از آن برای پاسخ‌گویی به نیاز متقاضیانی که عرضه‌ای برایشان نیست استفاده کند، حتی اگر این عمل نوعی حمایت از صنعت خودرو و اشتغال یک کشور دیگر باشد

حفظ تولید قطعه‌سازان با ارائه منابع مالی جدید امکان‌پذیر است

ردیف	نام شرکت	نوع فعالیت	سال تأسیس	وضعیت تولید
۱	شرکت ملی صنایع مس ایران	صنایع فلزی	۱۳۰۵	فعال
۲	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۳	شرکت ملی صنایع فولاد	صنایع فولاد	۱۳۰۵	فعال
۴	شرکت ملی صنایع پلاستیک	صنایع پلاستیک	۱۳۰۵	فعال
۵	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۶	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۷	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۸	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۹	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال
۱۰	شرکت ملی صنایع پتروشیمی	صنایع پتروشیمی	۱۳۰۵	فعال

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «به دنبال رشد نرخ تورم و کاهش ارزش ریال، قطعه‌سازان نیازمند منابع مالی جدید هستند تا بتوانند نرخ تولید گذشته را حفظ کنند و در صورتی که بانک‌ها از این صنعت حمایت به عمل نیآورند، نمی‌توان نسبت به تثبیت یا افزایش تولید اقدام کرد.»

امیرحسین جلالی اظهار کرد: «به دنبال رشد نرخ تورم و کاهش ارزش ریال، قطعه‌سازان نیازمند منابع مالی جدید هستند تا بتوانند نرخ تولید گذشته را حفظ کنند و در صورتی که بانک‌ها از این صنعت حمایت به عمل نیآورند، نمی‌توان نسبت به تثبیت یا افزایش تولید اقدام کرد زیرا تورم به کاهش نقدینگی و قدرت خرید منتهی می‌شود.»

وی در خصوص نقش شرکت‌های دانش‌بنیان در ارتقای صنعت قطعه و رشد همکاری با دانش‌بنیان‌ها در سال جاری بیان کرد: «استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان بهترین مسیر برای افزایش تولید است و همکاری با آنها امکان داخلی‌سازی بسیاری از قطعات وارداتی را هموار می‌کند اما متأسفانه این شرکت‌ها در سال‌های گذشته چندان تحت حمایت قرار نگرفته‌اند و

اعطای تسهیلات به آنها به سختی انجام می‌شده است.»

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه با توجه به تأکیدات مقامات عالی کشور ابزار امیدواری کرد در سال جاری وضعیت شرکت‌ها و واحدهای تولیدی دانش‌بنیان بهبود یابد. وی افزود: «برخی شرکت‌های قطعه‌ساز با وجود اینکه چندسال از فعالیت آنها براساس دانش‌بنیان‌ها می‌گذرد اما این موضوع موجب برخورداری آنها از حمایت‌های بیشتر و افزایش سهمشان از بازار برای این واحدها نشده، در واقع دانش‌بنیان شدن تأثیر چندانی بر وضعیت آنها نداشته است، بدین معنا که ارزش‌گذاری مناسبی نسبت به این موضوع حداقل در صنعت قطعه وجود نداشته است.»

جلالی در خصوص مشوق‌های مورد نیاز شرکت‌ها و تولیدات دانش‌بنیان بیان کرد: «تولیداتی که قادر به تأمین نیاز داخل هستند و از لحاظ تکنولوژی نیز قابلیت رقابت با محصولات خارجی را دارند، باید از طریق وضع قوانین مربوطه، تأمین سرمایه ثابت و واردات ماشین‌آلات مورد حمایت قرار بگیرند تا امکان افزایش تولید و سرمایه‌گذاری برای آنها فراهم شود.»

هوندا و جنرال موتور برای تیراژ میلیون دستگاهی برقی‌ها تلاش می‌کنند



جنرال موتورز و هوندا اعلام کرده‌اند با همکاری یکدیگر مجموعه‌ای از خودروهای الکتریکی را بر اساس یک پلت‌فرم جهانی جدید توسعه خواهند داد که امکان تولید میلیون‌ها دستگاه خودرو برقی از سال ۲۰۲۷ را فراهم می‌کند. از طریق این همکاری، جنرال موتورز از سال ۲۰۲۴ دو شاسی بلند الکتریکی برای هوندا خواهد ساخت که یکی هوندا پرولوگ نام دارد و دیگری مدلی برای آگورا خواهد بود. علاوه بر این، دو شرکت قرارداد جدیدی را هم برای ساخت خودروهای الکتریکی ارزان‌تر منعقد کرده‌اند. یکی از این خودروها، کراس اوور کامپکتی است که با استفاده از تکنولوژی باتری‌های اولتیوم جنرال موتورز ساخته می‌شود. به گفته این دو شرکت، سگمنت کراس اوورهای کامپکت

بافروش سالانه بیش از ۱۲ میلیون دستگاه، پر فروش‌ترین سگمنت خودرویی در جهان محسوب می‌شود. دو شرکت اما از میان‌میزان سرمایه‌گذاری خود در این همکاری جدید خودداری کرده‌اند. به گفته کن موریس، معاون اجرایی جنرال موتورز قیمت این کراس اوور کامپکت برقی زیر ۲۰ هزار دلار بر نام‌بریزی شده است. هوندا در زیرمجموعه خودروهای خودران جنرال موتورز یعنی سمرکت کروز نیز سهام دارد و دو شرکت با همکاری هم در حال توسعه خودرو الکتریکی خودران Origin هستند. این دو غول خودروسازی آمریکا و ژاپن همچنین یک سرمایه‌گذاری مشترک برای توسعه و تولید سیستم‌های سولول سوختی هیدروژنی در کارخانه‌ای در میشیگان هم دارند.

به موازات «تفویض اختیارات به شرکت‌های گروه» اعلام شد:

آمادگی مدیران و کارگران سایپا برای تولید ۶۵۰ هزار دستگاهی امسال

ارزیابی زیرمجموعه‌ها در سال جاری در دو بخش «نظام طرح‌ریزی بودجه» و «نظام دانش بنیان شدن» خواهد بود



پیگیری يك موضوع
Follow Up

مهدی طغیانی
عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

خصوصی‌سازی واقعی به کاهش هزینه‌های تولید می‌انجامد

بحث خصوصی‌سازی در صنعت خودرو موضوعی است که چندسال از مطرح شدن آن می‌گذرد اما عملاً اتفاق خاصی در این زمینه رخ نداده، این در حالی است که خصوصی‌سازی می‌تواند تأثیرات مثبتی بر صنعت خودرو داشته باشد. در همین زمینه با مهدی طغیانی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس به گفت‌وگو پرداختیم.

صحبت‌هایی در خصوص واگذاری سهام دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا مطرح است. نظر شما در این خصوص چیست؟

گرچه در این سال‌ها بخشی از سهام شرکت‌های خودروسازی در بورس عرضه شده و به نوعی فرآیند خصوصی‌سازی شکل گرفته اما همچنان اداره این شرکت‌ها دولتی است و عمده اعضای هیات مدیره این دو خودروساز توسط سهامداران دولتی منصوب می‌شوند.

عمده تأثیر خصوصی‌سازی در صنعت خودرو چیست؟

اگر مدیریت سهام دولت در این شرکت‌ها به بخش خصوصی واقعی واگذار و نحوه تصمیم‌گیری این خودروسازها نیز مانند دیگر شرکت‌ها انجام شود، به‌طورحتم این شرکت‌ها می‌توانند به سمت کارایی بیشتر و کاهش هزینه‌های تولید حرکت کنند. بنابراین کاهش هزینه‌ها، عمده‌ترین اثر خصوصی‌سازی خواهد بود. اگر دولت در جایگاه خود به‌عنوان ناظر، سیاستگذار، تولیدکننده و خودروسازان قرار بگیرد، احتمالاً مشکل خودروسازان برطرف می‌شود.

چرا تاکنون موفق به خصوصی‌سازی نشده‌ایم؟

از دلایل عمده‌ای که دولت موفق به باز کردن کلاف سردرگم و پیچیده خودروسازی نمی‌شود، این است که برخی مسئولان در قالب سیاستگذار و ناظر هستند، اما در تولید هم نقش دارند.

در شرایط فعلی بحث فروش خودرو چگونه باید باشد؟

در این شرایط که خودرو به کالای سرمایه‌ای تبدیل شده، بهترین راهکار برای فروش خودرو حراج‌های واقعی است تا خودرو به‌دست دلان بازار نیفتد. بورس کالا بهترین بستری برای حراج واقعی در کشور است که می‌تواند زمینه‌ساز کاهش و حذف حباب قیمت‌ها در بازار خودرو باشد.

نگاه View

آرش محبی‌نژاد
دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور

توسعه صنعت خودرو با جایگزینی تصدی‌گری دولتی‌ها

اینکه دولت، مجلس در صنعت خودرو به‌عنوان بنگاه اقتصادی، دخالت مدیریتی و تصدی‌گری کنند و انتظار داشته باشند خرجی این بنگاه از شاخص‌های اقتصادی و صنعتی تبعیت کند و موجب کیفیت و سودآوری شود، به‌هیچ‌وجه امکان‌پذیر نیست.

رسالت اصلی سازمان‌های دولتی سودآوری و پاسخگویی به سهامداران و ذی‌نفعان نیست، بنگاه اقتصادی ذی‌نفعان خود را دارد و شاخص آن سودآوری است بنابراین شایسته اصلی برای اصلاح فرایندها در خودروسازی کاهش تصدگری دولت در صنعت خودرو است.

اگرچه خودروسازان به‌جهت سهامداری، دولتی نیستند و سهام دولت در ایران خودرو ۵ درصد و سایپا حدود ۱۷ درصد بوده اما کماکان مشکل اصلی تصدگری دولت است. اگر این دو شرکت صدرصد خصوصی شوند اما همچنان دولت تمایل به تصدگری و دخالت در این شرکت‌ها داشته باشد در چنین شرایطی قطعاً این صنعت به‌مشکل بر خواهد خورد.

درحال حاضر تصمیمات خلق‌الساعه در قالب تدوین یا تغییر مقررات و قوانین مجلس یا دولت؛ در سازه زمانی کوتاه تأثیرشان را بر بخش خصوصی می‌گذارند که البته بخشی از آن تصدگری، بخشی دخالت و بخشی مداخله تراشی است. اگر خصوصی‌سازی انجام شود ولی عزم جدی برای خروج دولت از تصدگری در این صنعت نباشد و محیط سالم پیرامونی برای رشد تولید و سودآوری بنگاه‌ها و همچنین امنیت سرمایه‌گذاری فراهم نشود، هر اقدامی آب در هاون کوبیدن برای توسعه و تعالی صنعت خودرو باید هدایت‌دهنده‌ی سیاست‌گذاری جایگزین تصدگری دولتی شود. گام بعدی در راستای اصلاح فرایندهای خودروسازان، تدوین یک برنامه جامع و بلندمدت برای صنعت خودرو و البته هم‌زمان اجراء و پایش آن برای جلوگیری از انحراف آن است که توسط حاکمیت ارائه و به‌وسيله بخش خصوصی اجرا می‌شود.

در این مسیر اگرچه تأمین منابع و نقدینگی را جزو پیش‌نیازهای صنعت خودرو برای هرگونه اصلاح ساختاری و فرایندی بوده اما همچنان رفع تصدگری دولت از این صنعت از راجح آن‌ها ذکر می‌شود.

افزایش تیراژ تولید اگرچه در شرایط طبیعی نیازمند نقدینگی است اما در شرایط تورمی این نیاز مضاعف می‌شود. ازسوی دیگر مانع‌جدی که برای تحقق رشد تیراژ تولید در سال ۱۴۰۱ مطرح شده، قیمت‌گذاری دستوری است. قطعات مرتبط با خودرو است.

چراکه این موضوع معیار ارتقاقت است.» وی بیان این که فرآیند دانش بنیان شدن یک تا سه سال زمان می‌برد و این امر هیچ ایرادی ندارد، تصریح کرد: «هر شرکتی که در این مسیر گام بردارد، رشد می‌کند و در درجه‌بندی مجموعه بسیار اهمیت دارد. در این میان، اگر شرکتی برنامۀ دانش بنیان نداشته باشد، درجه‌اش قطعاً تنزل خواهد یافت.»

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا همچنین در نشست دوستانه با کارگران، مشکلات و چالش‌های آن‌ها را شنید و تأکید کرد در سال جاری تمام بخش‌ها باید با تمام قوا و توان خود حرکت کنند تا بتوان سیاست‌ها و اهداف تعیین‌شده برای این مجموعه را محقق کرد. وی در ضیافت افطاری که شنبه‌شب با کارگران در خط تولید داشت، نظرات و چالش‌هایی را که این گروه در مسیر تولید دارد، شنید و دستورات لازم برای حل مشکلات را صادر کرد. در این میان، از کارگران خطوط تولید خواسته شد؛ با تمام ظرفیت، قوا و توان خود حرکت کنند تا بتوان سیاست‌ها و اهداف تعیین‌شده دولت سیزدهم برای این مجموعه را محقق کرد. تیموری با بیان این که در سال جاری و با توجه به افراشته شدن ازسوی رئیس‌جمهور در تاریخ ۱۱ اسفند این مجموعه باید تا پایان سال جاری ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید کند، گفت: «گروه خودروسازی سایپا مانند یک خانواده بزرگ است که باید برای یک هدف تلاش کند. مهم‌ترین هدف این است که مردم ایران، با شرایط بهتر و به‌دور از فضای واسطه‌گری و دلالتی نتوانند خودروهای مسورد نیاز خود را خریداری کنند.» وی ادامه داد: «برای آن که هدف یادشده در سال جاری محقق شود و تولید متناسب با تقاضای بازار باشد، تمام بخش‌های سایپا باید همراهی کنند و هیچ کوتاهی و قصوری پذیرفتنی نیست.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تأکید کرد: «در سال جاری، افزایش کیفیت خودروسازان مدنظر قرار گرفته است و در این خصوص ضرورت دارد تأمین کنندگان قطعه و کارگران خطوط تولید توجه لازم را داشته باشند.» در این نشست، کارگران خطوط تولید نیز برای افزایش تولید، رشد کیفی خودروسازان و تحقق اهداف ترسیم‌شده گروه خودروسازی سایپا اعلام آمادگی کردند.

نباشند. استقلال در تصمیم‌گیری، عمل و مباحث مالی باعث خواهد شد که گروه سریع‌تر به اهداف ترسیم‌شده و به‌خصوص ۸ فرمان ابلاغ‌شده از سوی رئیس‌جمهور برسد.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا همچنین اظهار کرد: «در سال جاری شرکت‌های گروه خودروسازی سایپا به‌دوروش مورد ارزیابی قرار خواهند گرفت یک بخش مربوط به نظام طرح‌ریزی بودجه و دیگری نظام دانش بنیان شدن شرکت‌هاست.» وی با تأکید بر این که گروه باید به نظام بودجه‌ریزی تسلط داشته باشد و با تکیه به این مهم برنامه‌ریزی کند، افزود: «اگر شرکت‌ها مدیریت مالی درست داشته باشند و اعتبارات مناسب با بانک‌ها دریافت کنند، می‌توان تولید بیش از ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری را دنبال کرد.» تیموری با بیان این که ضرورت دارد شرکت‌های گروه خودروسازی سایپا مشکلات و چالش‌های خود را با سهامداران حل و فصل کنند، افزود: «مبحث دیگری که از شرکت‌های گروه می‌خواهیم، دانش بنیان شدن است.»

نوربالا

مجموعه‌هایی که در قالب هلدینگ هستند، باید به سمت شرکت‌داری حرکت کنند و دیگر وابسته به سایپا نباشند. استقلال در تصمیم‌گیری، عمل و مباحث مالی باعث خواهد شد که گروه سریع‌تر به اهداف ترسیم‌شده و به‌خصوص ۸ فرمان ابلاغ‌شده از سوی رئیس‌جمهور برسد

زاپاس Spare Tire

ترخیص کالا از گمرک ممنوع به اخذ شناسه رهگیری شد



عرضه در ۵۳ قلم دیگر لوازم پدکی که اخیراً مکلف به درج شناسه شدند، سه ماه دیگر آغاز خواهد شد. طبق گفته‌های مسئولان ستاد مقابله با قاچاق و ارز و وزارت صمت، برآورد شده است حدود ۳۰ تا ۶۰ درصد کل بازار لوازم پدکی خودرو سهم فعالیت‌های قاچاق و کالاهای تقلبی است.

طبق اعلام اتاق اصناف ایران، ترخیص کالاهای مشمول از گمرک ممنوع به اخذ گواهی الکترونیکی و شناسه‌های رهگیری از سامانه جامع تجارت است. طرح جمع‌آوری باتری و کم‌فکر قاچاق و تقلبی از ۱۵ فروردین ماه در چند استان آغاز شده است که به تدریج در تمامی استان‌ها انجام خواهد شد. البته طبق اعلام مسئولان وزارت صمت، برخورد با تقلب و قاچاق در سطح ممنوع شده بود.

تخلف در قطعات مختلف خودرویی، بیشترین تخلف با سهمی معادل ۲۲ درصد، مربوط به سیستم تعلیق و جلوبندی خودرو است، سهم لاستیک و موتور با قوای محرکه و گیربکس هر کدام به تفکیک پنج درصد تعیین شده و یک درصد هم مربوط به باتری خودرو برآورد شده و باقی یعنی سهم ۱۶ درصدی در اختیار سایر قطعات مرتبط با خودرو است.



مستند جدید «جی‌ام‌سی» حول محور پرش با هامر برقی



هامر الکتریکی جدید خودرو مهمی برای جنرال موتورز است. در مستند جدیدی که جی‌ام‌سی ضبط کرده است شاهد روند تبدیل نسخه کانسپت به مدل تولیدی هستیم. از آنجا که دنیا از خودروهای درون‌سوز به سمت مدل‌های الکتریکی حرکت می‌کند، این فیلم مثال خوبی از این روند است. چنین تغییر جهت را دیکالی با تغییر هویتی برند هامر نیز همراه شد. همه به یاد می‌آورد هامرهای قدیمی چه محصولات بزرگ، کند و پرمصرفی بودند. نسخه جدید این خودرو بدون کنار گذاشتن کامل هویت قبلی مسیر پستی را برگزیده است. بخش اعظم دقیقاً ابتدای این مستند به فاز طراحی هامر الکتریکی می‌پردازد

و حتی درباره سیستم اطلاعات سرگرمی مخصوص هامر نیز صحبت می‌کند. یکی از اعضای تولیدکننده این مستند می‌گوید: «داستانی که ما در زمان فیلم‌برداری کشف کردیم، بسیار خیال‌انگیزتر از آن چیزی بود که می‌خواستیم ببینیم. ما با تیمی پر جستجو و علاقه‌مند آشنا شدیم که نخستین محصول مهم جنرال موتورز در این زمینه را توسعه داده‌اند. این یک فرصت باورنکردنی برای بررسی دقیق پشت‌صحنه فرایند توسعه هامر الکتریکی و تولید آن بوده است. ما این لحظات تاریخی صنعت خودرو را مستند کردیم.» بیشتر آنچه در این ویدئو آمده، تست‌های واقعی است.

گزارش Report

رامین بیات

r.bayat@atoworld.ir

با افزایش بیش از ۲۶ هزار واحدی

شاخص کل بورس کانال ۱,۵ میلیون واحدی را فتح کرد

در داد و ستدهای روز دوشنبه، بازار سرمایه به تصمیم افزایش دامنه نوسان به مثبت و منفی ۶ واکنش مثبت نشان داد و شاخص کل بورس با بیش از ۲۶ هزار واحد افزایش، پس از حدود هشت‌ماه دوباره کانال یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحد را فتح کرد. بر این اساس روز دوشنبه شاخص کل بورس با ۲۶ هزار و ۶۵۴ واحد افزایش تارقم یک میلیون و ۵۰۱ هزار واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار

هم‌وزن نیز ۶۷۸۲ واحد افزایش یافت و در رقم ۳۹۷ هزار و ۷۱۲ واحد ایستاد. معامله‌گران این بازار با انجام ۶۴۴ هزار دادوستد، ارزش معاملات را به ۷۱ هزار و ۷۰۲ میلیارد ریال رساندند. دیروز شاخص فرابورس نیز با ۳۱۱ واحد افزایش در رقم ۲۰ هزار و ۷۰۴ واحد ایستاد. در این بازار ۳۱۷ هزار معامله به ارزش ۱۸۴۷ میلیارد ریال انجام شد.

نماگر بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پانانی	درصد تغییر
بیمه دانا	۹۹۸	۰
بیمه ملت	۱,۲۵۲	-۰.۵۵
بیمه البرز	۱,۸۲۱	۱.۶۲
بیمه پاسارگاد	۴۷,۶۰۰	-۰.۶۳
بیمه رازی	۱,۷۱۲	-۰.۷
بیمه حافظ	۶,۸۱۰	۲.۸۷
بیمه معلم	۱,۱۷۹	۱.۰۲
بیمه پارسیان	۳,۶۵۴	-۰.۱۱
بیمه دی	۴,۲۹۸	۵.۵۲
بیمه آسیا	۱,۷۱۷	۱.۶
بیمه کوثر	۴,۱۲۹	-۰.۳۹
بیمه تجارت‌نو	۵,۵۵۰	-۰.۱۸
بیمه ما	۵,۵۸۰	۱.۲۷
بیمه حکمت صبا	۱,۵۲۸	۱.۳۹
بیمه نوین	۲,۲۰۱	۵.۵۶
بیمه خاورمیانه	۲,۷۷۵	-۰.۱۴
بیمه مهین	۲,۳۸۵	-۰.۶۹
بیمه سینا	۲,۳۵۴	-۰.۴۷
بیمه سامان	۱۳,۰۷۰	-۰.۴۶
بیمه اتکالی ایرانیان	۱۲,۳۰۰	-۰.۰۸
بیمه سرمد	۲,۳۲۲	۳.۹۲
بیمه آرمان	۳,۶۱۸	-۰.۴۲
بیمه کار آفرین	۳,۶۹۲	۰
بیمه اتکالی امین	۴,۰۸۲	-۰.۲۵
بیمه تماون	۱,۳۲۲	-۰.۲۲

۹۰ درصد منابع شرکت‌های لیزینگ به خودرو اختصاص یافته است

بررسی سوابق و عملکرد شرکت‌های لیزینگ در ایران نشانگر آن است که این شرکت‌ها حدود ۹۰ درصد منابع خود را به بازار خودرو و محصولات مرتبط با صنایع خودرو کشور اختصاص داده‌اند. این در حالی است که با توجه به افزایش قیمت خودرو و کاهش قدرت خرید برای مصرف‌کنندگان نهایی برای خرید نقدی خودرو، طرح لیزینگ خودروهای دست‌دوم در قالب تسهیلات اجاره‌به‌شرط تملیک یا فروش اقساطی توسط شرکت‌های لیزینگ به‌مرحله اجرا درآمده، البته ذکر این نکته ضروری است که با توجه به کاهش تولید خودرو در کشور طی سال‌های اخیر شرایط فعالیت برای لیزینگ خودرو به نسبت گذشته سخت‌تر و لیزینگ‌ها فعالیت‌شان در صنعت خودرو محدودتر شده است. البته مطالبات معوق این شرکت‌ها نیز مزید بر علت شده است تا آن‌ها از توانگری مالی کمتری برای ارائه خدمات بر خوردار باشند، حال باید دید در سال جاری، صنعت لیزینگ می‌تواند عملکرد بهتری در صنعت خودرو به‌نسبت سال‌های گذشته از خود بر جای بگذارد یا خیر.

پیش‌بینی

به اعتقاد کارشناسان بازار سهام، افزایش قابل توجه دامنه نوسان می‌تواند منجر به افزایش نقدشوندگی، روان‌تر شدن معاملات، جلوگیری از صف‌های طولانی خریدوفروش معاملات و در نهایت حرفه‌ای‌تر شدن و استانداردسازی معاملات این بازار شود. این در حالی است که افزایش یک‌درصدی دامنه نوسان نمی‌تواند تاثیر چشمگیری بر روند بازار داشته باشد. البته سهام‌داران باید به این نکته نیز توجه کنند که افزایش قابل توجه یا حذف یکباره دامنه نوسان در کوتاه‌مدت تاثیرات منفی را با خود به همراه خواهد داشت و سبب افزایش شتاب در ضرر و زیان سهام‌داران تازه‌وارد می‌شود. بنابراین سهام‌داران باید این موضوع را مدنظر قرار دهند که برای سرمایه‌گذاری در بازارهای مالی باید ضمن آموزش و حرفه‌ای‌تر شدن نحوه سرمایه‌گذاری، سرمایه خود را به صورت غیرمستقیم وارد این بازار کنند.



مقایسه VS

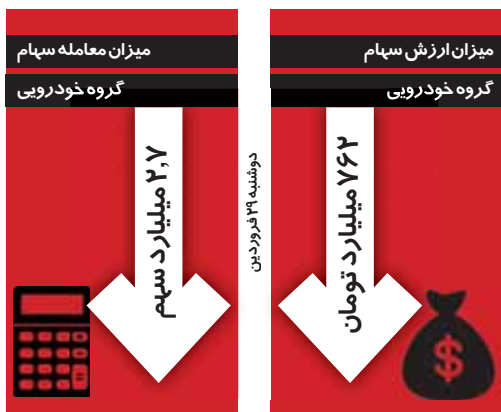
«لیزینگ پارسیان» در مقابل

لیزینگ آمریکایی «Avis Budget Group»

«لیزینگ پارسیان» در سال ۱۳۷۹، با سرمایه‌گذاری شرکت «گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو» به صورت سهامی خاص تأسیس شد. نام اولیه شرکت «لیزینگ خودرو سواری» بود. در سال ۱۳۸۱ سهام این شرکت توسط بانک پارسیان خریداری و نام شرکت به «لیزینگ پارسیان» تغییر یافت. در حال حاضر نماد «ولپارس» جزو واحدهای تجاری فرعی گروه مالی پارسیان است. فعالیت اصلی این شرکت نیز در حال حاضر در حوزه لیزینگ خودرو است. روز دوشنبه قیمت هر سهم نماد «ولپارس» به ۳۴۹ تومان رسید.

در مقام مقایسه، هر واحد سهام شرکت «Avis Budget Group» در ایالت نیوجرسی آمریکا که در زمینه لیزینگ و اجاره خودرو فعال است، در بورس «نزدک» (حدود ۲۶۵ دلار) حدود ۷,۴ میلیون تومان قیمت دارد. عملکرد یک‌ساله این شرکت نیز نشان می‌دهد قیمت هر واحد سهام آن از حدود ۱۷ دلار در یک سال گذشته، به رقم مورد اشاره در بالا رسیده است.

امار معاملات TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه ۲۸ فروردین بالغ بر ۸۳,۵ میلیارد تومان و ۲,۹ میلیارد سهم شد.

کدال‌نگر

● شرکت زرین فن اور چرخشگر «زیرمجموعه شرکت «چرخشگر» در دوره ۱۲ منتهی به ۱۰ دی‌ماه به ازای هر سهم ۴۷,۵۳۰ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۵۷,۸ درصد افزایش داشته، البته سود خالص این شرکت طی این مدت بالغ بر ۶,۲ میلیارد تومان بوده که رشد ۲۵۸ درصدی را به ثبت رسانده است.

● «توسعه خدمات در بابی و بندری سینا» در یک‌ماه منتهی به اسفندماه مبلغ ۹۷,۹ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته است.

● «مهندسی صنعتی روان فن‌آور» سهام‌داران خود را به مجمع عمومی فوق‌العاده دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه که در روز اول اردیبهشت‌ماه برگزار می‌شود، دعوت کرد.



■ نمودار تکنیکالی «آهنگری تراکتورسازی ایران» نشان‌دهنده آن است که نماد «خاهن» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیر ۹۹ به قیمت ۵,۰۵۷ تومان، یک اصلاح قیمتی و دو افزایش را تجربه کرده و در حال حاضر نیز در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت کلی بر بورس حاکم است، این نماد در صف خرید قرار دارد.

۴۸۹,۸
میلیارد تومان

افزایش درآمد عملیاتی

«آسیا سیر ارس» در دوره ۱۲ منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۲۹ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۸۴ درصد افزایش یافته، همچنین درآمدهای عملیاتی نماد «حاسا» در این مدت بالغ بر ۴۸۹,۸ میلیارد تومان بوده که با رشد ۴۱ درصدی همراه شده است.

درآمد ۱۲ ماهه

از ابتدای سال مالی تا ۲۹ اسفندماه جمع درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات ریل «سیر کوثر» برابر با ۱۰۰,۲ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۲۰,۳ درصدی را به ثبت رسانده است.

سایپا آذین

افزایش درآمد

«سایپا آذین» در یک‌ماه منتهی به ۲۹ اسفندماه، مبلغ ۱,۸ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خادین» در این دوره نسبت به ماه قبل ۹,۶۴ درصد با افزایش روبرو شده است.

کاهش سودآوری

«لیزینگ آریادانا» در دوره ۳ منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۸۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۴۱ درصد کاهش داشته، همچنین سود خالص نماد «ولانا» در این مدت بالغ بر ۸۸۴,۶ میلیون تومان شده است.

اتو شام Stocks			
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲,۴۰۹	۲,۰۳	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۳,۴۹۲	۱,۹	▲
سایپا	۲,۱۲۵	۳,۵۶	▲
فینر سازی زر	۲,۷۹۰	۰	-
گروه بهمن	۲,۰۱۱	۰,۲۵	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۵,۵۱۷	۵,۹۱	▲
پارس خودرو	۱,۲۲۲	۱,۷۵	▲
زامیاد	۸,۱۴۰	۱,۱۲	▲
سایپا آذین	۲,۰۲۵	۰,۷۵	▲
ایران خودرو دیزل	۱,۵۱۴	۰	-
ایرکاپار صنعت	۲,۶۰۵	۰	-
سایپا دیزل	۶,۱۹۰	۴,۹۲	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۸,۶۴۰	۴,۸۴	▲
نیرو محرکه	۳,۹۵۳	۱,۹۱	▲
بهمن دیزل	۱۱,۰۶۰	۱,۸۴	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۵۵۷	۵,۷	▲
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۳۹,۹۰۰	۲,۵۷	▲
لنت ترمز ایران	۳۹,۰۶۰	-۳,۷۲	▼
مهر کام پارس	۲,۰۵۵	۴,۲۱	▲
سازه پوش	۷۳,۶۴۰	-۳,۵۴	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۴,۶۰۰	-۳,۱۵	▼
رادیا تور ایران	۱۱,۹۸۰	۱,۱۸	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۵,۶۹۰	۵,۹۸	▲
مخروسازان ایران خودرو	۷,۸۴۰	-۱,۸۸	▼
چرخشگر	۸,۲۳۰	۵,۶۵	▲
کمک‌فراپندامین	۱۹,۷۸۰	۲,۱۷	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۵,۵۱۰	-۱,۲۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۴,۱۰۹	۳,۷۹	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۱,۲۶۰	-۰,۷۹	▼
تولید محور خودرو	۲,۶۵۸	۳,۷۵	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۲,۸۴۱	۴,۰۷	▲
بنیان دیزل	۳,۰۶۹	۰,۶۲	▲
کرمان خودرو	۳,۲۳۰	۲,۷۷	▲
فینر سازی خاور	۵,۸۶۰	۴,۸۳	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۹,۵۰۰	-۰,۸۴	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۶۳۳	۰,۸۱	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۴۱۶	۱,۶۸	▲
لیزینگ پارسیان	۳,۴۸۸	۰,۰۹	▲
لیزینگ ایران	۱,۶۲۸	۴,۸۳	▲
بهمن لیزینگ	۳,۹۱۹	۴,۴۲	▲
لیزینگ ایران	۲,۷۶۲	۱,۴۳	▲
لیزینگ رازی	۲۳,۳۰۰	۲,۸۷	▲
لیزینگ ایران و شرق	۲,۳۲۲	۳,۴۸	▲
لیزینگ آریادانا	۱۲,۱۱۰	۱,۰۹	▲
واسپاری ملت	۲,۷۱۰	۰,۳۳	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۳,۵۲۹	-۰,۴	▲
لیزینگ کارآفرین	۵,۷۶۰	۴,۳۵	▲
ریل سیر کوثر	۲,۰۷۹۰	۵,۶۴	▲
کشتی‌رانی جمهوری اسلامی	۱۷,۰۷۰	۳,۹	▲
حمل‌ونقل خلیج فارس	۹,۱۳۰	۰	-
ریل‌پرداز سیر	۲,۸۵۲	۵,۱۶	▲
تاید واتر خاورمیانه	۵,۴۶۰	۴	▲
توکاریل	۸,۶۰۰	-۱,۱۵	▼



الکتريکی و باتری‌ها متوسل شود. در نمای ظاهری کامکان شاهد خطوط ساده‌های هستتیم که ظاهر نه‌چندان جذاب این محصول را رقم می‌زند. به‌نظر می‌رسد جلو پنجره عضلانی محتمل‌ترین گزینه برای اعمال تغییرات جدی در این محصول باشد. این محصول از پلت‌فرم تازه طراحی شده MLB استفاده خواهد کرد که نسل بعدی A4 با کد B10 نیز به‌همین ترتیب آماده دریافت پیش‌رانه‌های دو لیتری در کنار گیربکس دو کلاچه و موتور برقی ۴۸ ولتی خواهد بود.

آئودی Q5 موفقیت بزرگی برای این خودروساز آلمانی بوده است؛ زیرا تیراژ این خودرو از هر محصول دیگر آئودی در خط تولید پیشی گرفته است. با این حال برای تازه نگه داشتن این محصول، نسل بعدی Q5 در حال انجام آزمایش نمونه‌های اولیه با ظاهری زیبا و جدید دیده شده است که هدف آن حفظ موفقیت خودرو فعلی است. همچون همتای خود در بین محصولات این برند یعنی A4، این آخرین Q5 خواهد بود که از موتور درون‌سوز بهره می‌برد تا این که آئودی در پایان دهه جاری به‌طور کامل به پیش‌رانه‌های



هر آنچه درباره آخرین نسل درون‌سوز آئودی Q5 می‌دانیم

لندروور ولار در نسخه HST عرضه می‌شود



لندروور از نسخه جدید ولار با نام «HST Edition» رونمایی کرده است. این شرکت نخستین بار HST را برای مدل‌های اووک و نسخه مدل بالاتر رنجروور اسپرت معرفی کرده بود و حال نوبت به ولار رسیده است که با دریافت بهبودهای دینامیکی متعدد برای نخستین بار، به‌جمع برادران خود بپیوندد. ترکیب جذاب المان‌های متعدد طراحی و ویژگی‌های جدید شاسی سبب شده‌اند ولار بیش از پیش شخصیتی پویا، اسپرت و درعین حال لوکس به‌خود بگیرد. لندروور نسخه HST را براساس نسخه‌های R-Dynamic طراحی کرده است. این شرکت انگلیسی به‌واسطه بهره‌وری از تناقض رنگ سیاه سقف و دیگر اجزای خودرو نسبت

به‌رنگ اصلی بدنه، کاراکتری رمزآلود را برای ولار به‌وجود آورده است. قرار شده است این خودرو با تمام رنگ‌های موجود در لندروور قابل سفارش باشد و این بار خریداران می‌توانند رنگ جدید «خاکستری آروپوس» را نیز به‌همراه رنگ‌های آلبازی ویژه پنج‌پره ۲۱ اینچی سیاه براق نیز سفارش دهند تا نمای بیرونی خودروشان را از دیگر نمونه‌های موجود در بازار دل‌بازتر کنند. تم طراحی دینامیک درون کابین ولار HST نیز ادامه پیدا می‌کند؛ جایی که شاهد تزئین غریب‌گمان با چرم سیاه و سانروف پانوراما کشویی برای نورپردازی طبیعی کابین هستیم.

آلمان به دنبال حذف یارانه برقی‌ها و هیبریدها است



ظواهر مقامات آلمانی قصد دارند مهلت استفاده از یارانه تخفیفی خرید خودروهای برقی و هیبرید را کاهش دهند و از سوی دیگر سبب خشم متخصصان صنعت خودرو شوند. براساس گزارش «آوتونیوز اروپا» وزارت اقتصاد آلمان قصد دارد در پایان سال جاری میلادی عرضه یارانه به‌مشتریان خودروهای پلاگین-هیبرید را متوقف کند. همچنین از سال ۲۰۲۳ تخفیف مالیاتی خودروهای برقی تا ۳۳ درصد کاهش خواهد یافت. این برنامه جدید سبب می‌شود محصولات پلاگین-هیبرید با چهار هزار و ۵۰۰ یورو (معادل چهار هزار و ۸۶۲ دلار) قیمت بیشتر به‌مشتریان تحویل داده شود. از سوی دیگر تخفیف مالیاتی خودروهای برقی نیز از شش هزار یورو

«معادل شش هزار و ۴۸۳ دلار» به چهار هزار یورو (معادل چهار هزار و ۲۲۲ دلار) کاهش خواهد یافت. همچنین براساس شایعات همین رقم در سال ۲۰۲۴ یا ۲۰۲۵ به سه هزار یورو (معادل سه هزار و ۲۴۲ دلار) خواهد رسید. هدف از ارائه چنین طرحی صرف هزینه در نظر گرفته شده برای ارائه خودروهای پاک به‌مشتریان با هدف حفاظت بیشتر از آب‌وهوا بوده است. البته این نخستین بار نیست که آلمانی‌ها سوادای حذف یارانه برقی‌ها را در سر می‌پروراندند. در آخرین تلاش‌ها نهایتاً متخصصان صنعت خودرو و مخالفت جدی خود را با این تصمیم اعلام و مانع از انجام این تصمیم شدند.

بخش پایانی گفت‌وگوی «آوموتیو نیوز» با دنیس لهوت مدیر عامل داچیا

استراتژی متفاوت داچیا

خبر News

تاکید مدیر بامو بر اهمیت درون‌سوزها

حرکت به‌سمت برقی‌سازی خودروها به‌قدری شتاب گرفته که حتی برندهایی که شهرتشان بر پایه موتورهای درون‌سوز است نیز در حال تجربه تغییرات عمیق هستند. برخی ایالت‌ها و کشورها در حال برنامه‌ریزی برای ممنوعیت کامل فروش خودروهای دارای موتور احتراقی داخلی هستند؛ اما الیویر زیپس، مدیر عامل بامو فکر می‌کند که این اشتباه است. در رویدادی که در نیویورک با حضور «رویترز» برگزار شده بود، زیپس بر محدود بودن مواد اولیه موجود برای استفاده در وسایل نقلیه الکتریکی تاکید کرد و گفت: «وقتی به‌فناوری در حال ظهور، یعنی صرفاً برقی‌ها نگاه می‌کنیم، باید مراقب باشیم؛ زیرا درعین حال، شما وابستگی خاصی را رواج می‌دهید. با این حال، مسائل دیگری



نیز وجود دارد که باید در نظر گرفت. اگر کسی به‌دلایلی نمی‌تواند خودرو برقی بخرد، اما به‌وسیله نقلیه نیاز دارد، آیا می‌تواند به‌طور کلی از رانندگی کردن منصرف شود؟ اگر خود شما حاضر به‌دست کشیدن از موتورهای احتراقی نباشید، آیا می‌توانید در مورد شخص دیگری در این‌باره تفاوت کنید؟ این موضوع مهمی است؛ چرا که هنوز عده زیادی از خریداران به‌ر دلیل به‌دنبال محصول برقی نیستند. در واقع خریدار بالقوه خودرو برقی عاشق داشتن یک خودرو الکتریکی یا حتی یک مدل پاک خاص است؛ اما اگر خانه یا آپارتمان خود را به‌صورت اجاره‌ای تهیه کند ممکن است برای شارژ وسیله نقلیه‌اش در خانه با مشکل مواجه شود. این می‌تواند مانع مهمی در این مسیر باشد. درعین حال هزینه‌های دیگر عوامل مهم در این باره است و هم‌اکنون تعداد بسیار کمی خودرو تمام‌برقی ارزان‌قیمت در بازار یافت می‌شود و خریداران می‌توانند وسیله نقلیه‌ای با قیمت ۳۰ هزار دلار یا بیشتر بخردند، احتمالاً گزینه پیشنهادی برای آن‌ها بدون آپشن خواهد بود. از سوی دیگر، خودروهای درون‌سوز با قیمت کمتر از ۲۰ هزار دلار به‌راحتی پیدا می‌شوند. با در نظر گرفتن این عوامل، به‌نظر می‌رسد خودروهای درون‌سوز حداقل تا چند سال آینده جایگاه مناسبی در بازار خواهند داشت.»

در حال آماده‌سازی نسل بعدی داستر روی پلت‌فرم CMF-B هستیم؛ چیزی که فعلاً نام بیگ‌ستر را رویش گذاشته‌ایم. اگر کراس‌اوورهای سگمنت C را در نظر بگیریم، میانگین قیمتی آن‌ها ۳۳ هزار یورو است و زمانی که پای استاندارد یورو ۷ به‌میان بیاید قیمت خودروها به‌خاطر اعمال محدودیت‌ها از این هم بالاتر می‌رود. غیر از این باید نسخه‌های هیبرید یا پلاگین-هیبرید را نیز در نظر بگیرد که با فناوری و وزن بیشتر عرضه می‌شوند. اینجاست که بیگ‌ستر از راه می‌رسد که می‌تواند از همان دست‌ور العمل جاگر یعنی وزن سبک و طراحی عالی بهره ببرد. این خودرو به‌طور بالقوه جایگزین بسیاری جدی در رقابت خودروهای موجود در این بخش بازار است.

الکتريکی سازی دست‌کم در اروپا اجتناب‌ناپذیر است. داچیا چطور به‌یک برند با آلاپندگی کم و سپس یک برند پاک خواهد شد؟

شکی نیست که برند رنو در زمینه تولید و عرضه خودروهای برقی، پیش‌قراول این گروه است. هم‌اکنون داچیا در حال کار روی وزن است. میزان آلاپندگی جاگر با ۱.۲ تن وزن و موتور یک لیتری ۱۱۹ LPG گرم‌دی‌اکسید کربن به‌ازای هر کیلو متر است.

در حال حاضر نسخه هیبرید ما موتور LPG است و به‌باور من راه‌حل بسیار هوشمندانه‌ای هم هست؛ اما مطمئناً این راه‌حل قرار نیست تا ۲۰ سال دیگر دوام داشته باشد.

وقتی زمانش برسد ما از تک‌تک دارایی‌های کمپانی استفاده می‌کنیم.

در آینده‌ای نه‌چندان دور، شاید در سال ۲۰۲۳ قطعاً یک نسخه تمام‌هیبرید را با اتکا بر سیستم آی-تک رنو عرضه خواهیم کرد. در آن زمان گروه رنو بیش از نیم‌میلیون دستگاه خودرو هیبرید را فروخته است و در نتیجه آمادگی بالایی خواهد داشت.

خواهید دید که این مدل، ارزان‌ترین خودرو هیبرید در بازار خواهد بود؛ اما هیچ جادویی در کار نیست. تنها مساله اتکا کردن به‌دارایی‌های گروه رنو است که به‌ما اجازه انجام چنین کاری را می‌دهد. خودروهای تمام‌الکتريکی هم طبیعتاً بعد از آن عرضه خواهد شد.



می‌کنند؛ زیرا به‌این ترتیب می‌توانند خودروهایی را که بیشتر احتمال می‌رود مورد پسندشان باشد سه تا چهار هفته زودتر از متوسط زمان انتظار دریافت کنند.

آیا شده از سوی مالکانی که از مدت‌ها قبل خریدار داچیا بوده‌اند بشنوید بگویند به‌خاطر علاقه‌مندی‌شان به این برند حاضرند پول بیشتری برای خرید تیب‌های بالاتر پرداخت کنند؟

این آن چیزی است که ما مایلیم در سگمنت C بر ایمان اتفاق بیفتد. وقتی مسا برنامه تحول رنو را بنا لوكا دمیو دنبال می‌کردیم از خودمان پرسیدیم که داچیا دارای چه پتانسیلی است و با این برند به‌کجا می‌توانیم برویم و گزینیه‌های مختلفی پیش‌رویمان بود. یکی از این گزینیه‌ها به‌جغرافیا مربوط می‌شد.

این که به‌استرالیا یا آمریکا لاتین برویم. دارایی‌های فنی به‌ما اجازه می‌داد در سگمنت B بسیار رقابت‌پذیر باشیم و بعد به‌خود گفتیم خب اگر این‌طور است چرا به‌سگمنت C برویم؟ در این بخش از بازار هم می‌توانیم انتخاب‌ها و تصمیمات مشابهی داشته باشیم. هم‌اکنون

لهوت: ما پرطرفدارترین نسخه را انتخاب می‌کنیم و به‌لحاظ حجم تولید روی آن متمرکز می‌شویم. مشتریان هم از این رویه استقبال می‌کنند؛ زیرا خودروهای مورد پسندشان را سه تا چهار هفته زودتر از متوسط زمان انتظار دریافت می‌کنند

مدیر طراحی فورد خواستار عرضه کانسپت‌های بیشتری برای عصر برقی‌ها است

کنیم و در نهایت فکر کنیم که زبان طراحی برند چگونه باید تکامل یابد. برای اکثر خریداران، ظاهر یک وسیله نقلیه نخستین ویژگی است که آن‌ها را مجذوب خود می‌کند. در حالی که این حس نمی‌تواند تغییر کند. لو فکر می‌کند که طراحی داخلی در عصر فناوری پیشرفته در صندلی جلو متمرکز خواهد شد. وی ادامه داد: «در گذشته، طراحی بیرونی خودروها همیشه حرف اول را می‌زد و این مفاهیم در واقع بخشی از چیزی بود که شما را مجذوب نمایشگاه می‌کرد. اما به‌دلیل تعداد ویژگی‌های داخل وسیله نقلیه که می‌توانید به‌عنوان کاربر کنترل کنید، رابط کاربری اهمیت بیشتری پیدا کرده و در واقع روند طراحی در حال وارونه شدن است.»

آنتونی لو که بیش از یک دهه را در رنو گذرانده و به‌خلق مفهوم جدیدی از این برند فرانسوی کمک کرده است، پیش از پیوستن به‌شرکت فورد موتور در آوریل گذشته به‌عنوان طراح ارشد جدید گروه، یکی دو چیز را در مورد کانسپت‌های چشم‌نواز الزامی می‌داند. اکنون او می‌خواهد جادوی مدل‌های کانسپت را به‌فورد و لینکلن بازگرداند؛ زیرا برای برقی‌سازی مداوم در خطوط تولید آن‌ها مجبور به‌عرضه کانسپت‌های بیشتری هستند. لو گفت: «برای هر کدام از ما تنها یک بار در زندگی این فرصت وجود دارد که به‌این سوال پایه‌ای فکر کنیم که یک خودرو باید چه ظاهری داشته باشد؟» او به «آوتونیوز» گفت: «خودرو کانسپت صرفاً یک مجسمه نیست» و افزود: «این یک پلت‌فرم برای ما است تا تجربیات را آزمایش





تفاوت قیمت کوپیک در کارخانه و بازار



سایپا کوپیک را باید نسخه جذاب‌تری از تیبیا ۲ بدانیم که به لطف چهره منطقی تر، مدل‌های مختلف و تغییر مداوم ظاهر و بهبود برخی امکاناتش، حالا به رقیب جدی پژو ۲۰۶ ایران خودرو تبدیل شده است. سایپا کوپیک در تیب‌های مختلفی به بازار عرضه شده است.

کوپیک معمولی، ساده‌ترین و ارزان‌ترین تیب سایپا کوپیک است و حتی آپشن ساده‌های مانند رینگ آلومینیومی، دیگرو روی آن وجود ندارد. آخرین قیمت کوپیک معمولی در کارخانه سایپا، در اسفندماه ۱۴۰۰ اعلام شده بود که تقریباً ۱۶۵ میلیون تومان بود. اما قیمت کوپیک معمولی در بازار آزاد، هم‌اکنون که در بهار ۱۴۰۱ حدود ۲۲۰ میلیون تومان است.

چینی Chinese

رونمایی از کراس‌اوور جدید جیلی ژئومتری E



مدتی است جیلی زیربرند تمام‌الکتریکی خود را با نام ژئومتری معرفی کرده است و خودروهای برقی جیلی با برند ژئومتری به بازار عرضه می‌شوند. جدیدترین محصول این برند کراس‌اوور برقی جیلی ژئومتری E است؛ محصولی که طی سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۲ به بازار عرضه خواهد شد. جیلی ژئومتری E از سبک طراحی مرسوم این شرکت بهره می‌برد و ظاهر آن ساده و مدرن است. همانند اکثر کراس‌اوورهای چینی، چراغ‌های اصلی در قسمت زیرین سپر قرار دارند و از چراغ‌های بالایی به‌عنوان تامین‌کننده نور روز استفاده می‌شود. جیلی در قسمت‌های جانبی سپر و به‌همراه چراغ‌های روشنایی اصلی، دو دریچه ورودی هوا نیز تعبیه کرده است که نقش مهمی در کاهش حرارت قوای فنی خودرو و تهویه آن دارند. هنوز تصویری از نمای داخلی خودرو منتشر نشده است؛ اما انتظار می‌رود سبک کلی کابین ژئومتری E نیز شبیه به دیگر خودروهای الکتریکی، ساده و مدرن باشد. از نظر اندازه بدنه، طول، عرض و ارتفاع خودرو جدید جیلی به ترتیب ۴۰۰۶، ۱۷۶۵ و ۱۵۵۰ میلی‌متر و فاصله بین دو محور آن نیز ۲۴۸۵ میلی‌متر است.

فرانسوی French

رنو در فکر جدا کردن دارایی‌های خودروهای برقی در بورس



لوکار دمئو (LUCA DE MEO) مدیرعامل رنو گفت این خودروساز قصد ایجاد یک بخش جدا برای دارایی‌های خودروهای برقی را دارد. دمئو می‌گوید: «معنی این جدا شدن، قرار گرفتن در فهرست مستقل است. البته این اقدام مشروط است و ما در حال بررسی و مرور آن هستیم.» وی می‌گوید برنامه جدا کردن فعالیت‌های مرتبط با موتورهای بنزین سوز می‌تواند برای نیسان و سنسما به‌گذاران بلندمدت رنو هم جاذبه داشته باشد. دمئو زمانی این موضوع را مطرح کرده است که در روسیه به‌دلیل تحریم، زیان‌های نامعلومی پیش رو دارد. برای عقب‌نماندن از رقبایی مثل تسلا و گروه خودروسازی فولکس‌واگن، این خودروساز فرانسوی در ماه فوریه راهبردهای جدید خود را معرفی کرد که در آن زمان هنوز حمله روسیه به اوکراین اتفاق نیفتاده بود. دمئو روز سه‌شنبه هنگام اعلام جدا کردن فعالیت‌های خودروهای برقی از بنزینی و مستقل شدن در بازار بورس این اطمینان را داد که تعلیق فعالیت‌های این خودروساز فرانسوی در روسیه روی طرح‌ها و راهبردهای آن تأثیر زیادی ندارد.

برقی EV

رونمایی از آبر خودرو برقی اتریشی با توان ۲۲۰۰ اسب بخار



به‌نظر می‌رسد به‌ارای هر آبر خودرویی که در بازار وجود دارد، سه‌مدل قدرتمند دیگر با توان بالا توسط استارت‌آپ‌ها در حال توسعه هستند. اغلب اوقات چنین خودروهایی صرفاً ایده و رندرهای کامپیوتری هستند؛ اما دنوس وایان واقعاً ساخته شده است. این آبر خودرو توسط برخی برندهای معروف پشتیبانی می‌شود؛ بنابراین امکان موفقیت آن بالاتر از همتایان سابقش است. وایان VAYANNE یک آبر خودرو تمام‌برقی جدید ساخت دنوس DEUS اتومبیلز مستقر در اتریش است و این خودروساز در سال ۲۰۲۰ با هدف ساخت آبر خودروهای برقی جدید تأسیس شد و به‌همین منظور قصد دارد تنها ۹۹ نسخه از این خودرو را تولید کند. می‌توان گفت این مدل با توان بیش از ۲۲۰۰ اسب بخار کاملاً واجد شرایط کسب عنوان آبر خودرو است. علاوه بر این، شکل کلی این خودرو که دنوس آن را زبان طراحی مقارن و بی‌نهایت توصیف می‌کند، خاص و جذاب است. کابین خودرو مانند بدنه سبک طراحی را گانیک و جذابی دارد و تم طراحی نماد بی‌نهایت، در سراسر وایان به چشم می‌خورد و به‌وضوح در ورودی‌های هوای جلو و طراحی چراغ عقب قابل مشاهده است.

ادامه مسیر «دیوار خودرو» در مجموعه سانبار موتور

رونمایی از تیگارد X35



سید سیواوشی s.siyavoshi@autoworld.ir

رونمایی از محصول جدید همواره از افزایش پویایی در اکوسیستم کسب‌وکارها حکایت دارد و این موضوع در آبر صنعت خودرو نیز صدق می‌کند. بنابراین حال که شاهد رونمایی از نخستین محصول تازه‌وارد در قرن جدید شمسی هستیم، می‌توان معرفی تیگارد ایکس ۳۵ را به‌فان نیک گرفت. تجربه حضور محصولات بایک در ایران چندان کم نیست و البته برای عرضه محصولات این گروه خودروسازی مجموعه‌های مختلفی اقدام کرده‌اند. از این میان دیوار خودرو یکی از شرکت‌هایی بود که بیشتر به‌سمت محصولات سوارای بایک رفت و به‌خاطر فعالیت‌های این شرکت شاهد عرضه‌های یک‌سایرینا بودیم. سایر محصولات بایک همچون سنسما و X25 حضور اندکی در بازار داشتند. حالا سانبار موتور پارسیان قصد دارد به‌عنوان زبر مجموعه دیوار خودرو فعالیت کرده و محصولات بایک را تحت‌برند «تیگارد» عرضه کند. در نخستین اقدام، تیگارد از پایه‌ای‌ترین کلاس کراس‌اوورهای شهری فعالیت خود را آغاز کرده و به‌سراغ «پکن X3» یا بایک X35 رفته که در ایران قرار است آن را با نام «تیگارد X35» بشناسیم. این محصول تنها کمی بزرگ‌تر از کوچک‌ترین محصول کراس‌اوور بایک یعنی X25 بوده و به‌همین دلیل از سگمنت کراس‌اوورهای فوق‌جمع‌وجور «Subcompact» به‌جمع‌وجور «Compact» نقل مکان کرده است.



همکاری شرکت آلمانی تیسن کرپ معروف در صنعت آسانسور و پله‌برقی سیستم‌های برقی و مکانیکی ساخته شده و «ترم پارک برقی است» و همین امر سبب شکل گرفتن ظاهر امروزی در کابین این خودرو شده است.

برآیند یا بانی در پایان می‌توان گفت بررسی موفقیت برند تیگارد پیش از عرضه محصول کار مشکلی است؛ چرا که غیر از خود محصول باید در نظر داشت خدمات جانبی و شرایط عرضه آن نیز تأثیر زیادی روی شرایط بازار خودرو در ایران دارد و به‌همین دلیل نتیجه‌گیری برای معرفی این خودرو در هفته جاری را به‌بعد از انجام نخستین مرحله ثبت‌نام در فصل تابستان و عرضه آن در سال جاری موکول می‌کنیم.

کرده و توان آن را از بین سیستم تعلیق مک‌فرسون راهی رینگ‌های جلو می‌کند. در بخش انتهایی خودرو شاهد سیستم اتصال چندبخشی «مولتی‌لینک» هستیم و خوشبختانه دیسکی بودن ترمزهای عقب نیز این روزها به‌موارد استاندارد افزوده شده است.

فضای داخلی باتوجه به این که رقبای هم‌کلاس X35 چندسالی است که خاک بازار را می‌خورند و فروش خوبی را هم ثبت کرده‌اند، تیگارد هم همگام با رقبای امکانات بیشتری را برای عرضه یک محصول جدید در داخل کابین خودرو به‌کار گرفته است. به‌همین دلیل توجه خریدار به نکاتی همچون سقف پانورامیک، استارت دکمه‌ای، فرمان دی-کات «که با

محصول Product

معرفی هیوندای پالیسید ۲۰۲۳

هیوندای پالیسید ۲۰۲۳ به لطف قبیل لیفت میان‌نسلی، با ظاهر و امکانات جدید و نسخه آفرود XRT در نمایشگاه بین‌المللی خودرو نیویورک ۲۰۲۲ رونمایی خواهد شد. درحالی که بدنه پالیسید جدید مثل مدل قبلی است، اما نمای جلویی آن یک جلوپنجره مستطیلی جسورانه‌تر دارد که جایگزین دهانه مشبک قبلی می‌شود. دماغه همچنان از پوشش کرومی گسترده بهره می‌برد و در کابین پالیسید شاهد یک پنل ابزار جدید با خوشه ابزار متفاوت، کنترل‌های صوتی و فرمان جدید هستیم. نمایشگر لمسی ۱۲ اینچی سیستم سرگرمی رسانه‌ای دارای وضوح 720P و نمایشگر آینه عقب



دیجیتالی است. سایر ویژگی‌های جدید این خودرو عبارتند از: نخستین نقطه اتصال WI-FI در خودروهای هیوندای، افزایش سرعت شارژ بی‌سیم از پنج به ۱۵ وات و جدیدترین نسخه کلید دیجیتالی هیوندای که به‌شما امکان می‌دهد از یک گوشی هوشمند یا اپل واچ برای باز و بسته کردن درها و روشن کردن خودرو استفاده کنید. هیوندای می‌گوید صندلی‌های جلو دارای طراحی جدید ارگونومی هستند که راحتی بیشتری را فراهم می‌کند؛ درحالی که پشتی‌سره‌های جدید آپشن تهویه صندلی به‌رديف دوم اضافه شده است. پشیرانه پالیسید بدون تغییر باقی مانده و این مدل همچنان از موتور ۳.۸ لیتری V6 با توان ۲۹۱ اسب بخار و گشتاور ۲۶۲ پوند فوت بهره می‌برد. این موتور در کنار یک جعبه‌دنده هشت‌سرعه اتوماتیک کار می‌کند و مشتریان می‌توانند بین پیکربندی‌های دیفرانسیل جلو یا تمام‌چرخ محرک یکی را انتخاب کنند.

بین‌المللی International

فراری سودآورترین خودروساز سال ۲۰۲۱

چالش‌های بی‌سابقه‌ای که صنعت خودرو در سال ۲۰۲۱ با آن مواجه شد، منجر به نتایج مالی بی‌سابقه‌ای برای اکثر خودروسازان در اروپا، ایالات متحده، ژاپن و کره جنوبی شده است. این نخستین و شاید عجیب‌ترین نتیجه‌گیری از مطالعه دقیق گزارش‌های مالی ۱۹ خودروساز در سراسر جهان باشد؛ خودروهای کمتری نسبت به قبل از کرونا فروخته شدند؛ اما با این وجود سودآوری شرکت‌ها افزایش یافته است. با توجه به صورت‌های مالی منتشر شده توسط آستون‌مارتین، گروه بامو، دایملر، فراری، فورد، گروه جیلی، جنرال موتورز، هوندا، گروه هیوندای، ایسوزو، مزدا، رنو-نیسان، استلانتیس،



سوپارو، سوزوکی، گروه تاتا، تسلا، تویوتا و گروه فولکس‌واگن، مجموع درآمد این شرکت‌ها در سال ۲۰۲۱ به ۱۸۹ تریلیون دلار رسیده است. این نشانگر افزایش ۱۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ است؛ اما در مقایسه با سال ۲۰۱۹ به‌میزان شش درصد کاهش داشته است. در سال ۲۰۲۱ این شرکت‌ها ۶۹.۵۴ میلیون دستگاه خودرو را به فروش رساندند که دو درصد بیشتر از سال ۲۰۲۰ و ۱۴ درصد کمتر از سال ۲۰۱۹ بود. این بدان معناست که خودروسازان طی سال گذشته قیمت خودروها را افزایش یا تخفیف‌ها را کاهش داده‌اند. یکی از دلایل ناهماهنگی بین تعداد خودروهای فروخته‌شده و سودآوری، عدم تولید خودروهای جدید به‌دلیل بحران ریزش‌هاست. کمبود خودروهای جدید و افزایش تقاضا پس از قرنطینه منجر به افزایش قیمت‌ها شد. در واقع، درآمد متوسط به‌ارای هر خودرو در سال ۲۰۲۱ معادل ۲۷ هزار و ۲۷۰ دلار بوده است.



کیت تقویتی که قیمت کوروت جدید را سه برابر می کند

شورولت کوروت استیجنگری با قیمت پایه مقرون به صرفه‌ای که از حدود ۶۰ هزار دلار آغاز می‌شود، یک سوپراسپرت مردمی به حساب می‌آید؛ اما این کوروت جذابی که در تصاویر مشاهده می‌کنید، عنوان مردمی را از دست داده است؛ زیرا قیمت آن به سه برابر افزایش یافته است. این کوروت خاص به تازگی توسط سیگالا دیزاین (Sigala Designs) در فیس بوک برای فروش گذاشته شده است. این یک شرکت کالیفرنایی است که سال گذشته با ارائه کیت وایدبادی برای کوروت CB فعالیت خود را آغاز کرد. کیت بدنه سیگالا دیزاین برای کوروت CB از ۲۲ قطعه مختلف تشکیل شده است که شامل قطعات فیبر کربنی مثل اسپلیتر جدید جلو،

خروجی هوای روی گلگیرهای جلو، دیفیوزر، قطعات جدید روی سپر عقب، باله‌های رکانب‌ها، ورودی‌های هوای جانبی، گاور پیش‌ران و پائل عقبی جدید می‌شود. علاوه بر این از تقاهای دیگری هم در این خودرو صورت گرفته است که از جمله آن‌ها می‌توان به تصالات آلومینیومی فورج کاری شده چرخ‌ها و رینگ‌های ۲۰ اینچی در جلو و ۲۱ اینچی در عقب با لاستیک‌های پیرلی P Zero اشاره کرد. سیگالا همچنین یک سیستم اگزوز از فولاد ضدزنگ را هم برای کوروت تدارک دیده است. سیگالا قیمت این کوروت ویژه را ۱۸۵ هزار دلار اعلام کرده که رقم بسیار زیادی است؛ خصوصاً با توجه به این که این خودرو ۱۲ هزار کیلومتر کار کرده است.

چگونه یک خودرو سوپراسپرت می‌شود!

اسپرت کردن خودرو در ۶ حرکت

شد. بر این اساس امکان حرکت در سرعت‌های بسیار بالا فراهم شد و با تکامل سریع موتورهای احتراق داخلی و تکنولوژی بالای استفاده‌شده در آن‌ها، از دهه ۸۰ میلادی به بعد سوپراسپرت‌ها روی خط تولید قرار گرفتند تا سرعتی بیش از ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت نیز تجربه شود و این آغاز مسیری بود که تا امروز دستخوش تغییرات بسیاری قرار گرفته است.

یکی از کمپانی‌های خودرو سازی که در این راستا با دو واحد سیستم توربوشارژر بیشترین راندمان و گشتاور را از موتور دریافت می‌کند، کمپانی مطرح و صاحب‌نام و صاحب‌سبک فراری است. از طرفی تکنولوژی منحصر به فرد استفاده‌شده در موتورهای احتراق داخلی پیستونی توسط مرسدس بنز را نباید فراموش کرد. مهندسان مرسدس بنز نیز توانسته‌اند با استفاده از توربوشارژرهای الکتریکی، راندمان و گشتاور بیشتری از موتور دریافت کنند. اما تنها کمپانی خودرو سازی که تکنولوژی بالای خود را بدون سیستم‌های پر خوراک ثابت کرده، کمپانی لامبورگینی است. همچنین می‌توان به تکنولوژی خاص و منحصر به فرد کمپانی ولوو در خودرو XC90 اشاره کرد که با استفاده



از یک سیستم توربوشارژر و طراحی و هماهنگ‌سازی با سیستم سوپرشارژر، توان و راندمان بالایی از پیش‌راننده دریافت کرده و سبب افزایش اسببخار در موتورهای خود شده است. همچنین کمپانی مرسدس بنز با اصلاحاتی در سیستم پر خوراک استفاده‌شده در پیش‌راننده خود توانسته در سوپراسپرت محبوب خود یعنی AMG GT Black Series قدرت و گشتاور بالایی را برای این خودرو و پر فور منسی بهار مغان آورد؛

تا جایی که با یک موتور هشت سیلندر وی شکل بای-توربو حداکثر ۷۳۰ اسببخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور بهار مغان می‌آورد. کمپانی مرسدس بنز در دنیای پر خوراک‌ها انقلابی به راه انداخته است. در این زمینه کمپانی مرسدس بنز با طراحی توربوشارژرهای الکتریکی توانسته ضعف سیستم‌های پر خوراک توربوشارژر را رفع کند. بر این اساس این کمپانی با کمک موتور الکتریکی و بهینه‌سازی توربین و کمپرسور توربوشارژر توانسته افت لگ را بر طرف کند و بازدهی و راندمان موتور را افزایش دهد. بنابراین توربوشارژر الکتریکی یکی از بهترین راهکارهای جبران افت لگ در موتورهای توربوشارژر و افزایش راندمان و گشتاور موتور در پیش‌راننده‌های احتراق داخلی بنزینی است.

پرفورمنس بالا؛ انتقال قدرت بهتر

پس از موتور و پیش‌راننده، سیستم انتقال قدرت سوپراسپرت‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است و گیربکس باید طوری طراحی شود که موتور به خوبی کوپل شود. خودروهای سوپراسپرت باید دلیل این که شتاب اولیه زیادی دارند، بنابراین باید گیربکسی برای آن‌ها مورد استفاده قرار گیرد تا بتواند دنده را زود و با عملکرد بهتری تعویض کند. کمپانی لامبورگینی از گیربکس ISR استفاده می‌کند که سبب بهبود عملکرد و شتاب محصولاتی شده است.

به طوری که در لامبورگینی چنتاریو سیستم الکترونیکی و مدولاتورهای گیربکس تغییر یافته تا بتوانند در یک‌دهم ثانیه شتاب اولیه را کاهش دهند و خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰



کیلومتر بر ساعت برسد. کمپانی فراری نیز برای آبر سوپراسپرت خود یعنی لفراری یک گیربکس هفت‌سرعه اتوماتیک دو کلاچه بهبود یافته در نظر گرفته است و نه تنها در محصولات فراری از گیربکس‌های دو کلاچه استفاده می‌شود، بلکه در تمام محصولات اسپرت و سوپراسپرت نیز این مدل به کار گرفته می‌شود. در واقع استفاده از گیربکس دو کلاچه سبب عملکرد و پرفورمنس بهتر این دسته از خودروهای هیجان‌انگیز می‌شود. از سوی دیگر مهندسان با تغییرات و بهینه‌سازی‌های صورت گرفته در گیربکس‌های هفت یا هشت‌سرعه اتوماتیک دو کلاچه، با اعمال تغییراتی روی چرخ‌دنده‌های دیفرانسیل می‌توانند شتاب سریع و هیجان‌انگیزی را فراهم آورند.

آخرین زنجیره انتقال قدرت (دیفرانسیل هوشمند)

تمام این بخش‌ها به یک سیستم ختم می‌شود و آن هم دیفرانسیل است تا تمام قدرت ایجاد شده به این بخش انتقال یابد و در نهایت به صورت یکسان به سرچرخ‌ها وارد شود. در همین راستا باید به این نکته اشاره کرد که سیستم‌های الکترونیکی جدید، مانند TCS و ABS کمک بسزایی به روند کاری دیفرانسیل هوشمند می‌کنند.

این نوع دیفرانسیل که مانند دیگر مجموعه‌های دیفرانسیل با گیربکس در یک مجموعه قرار می‌گیرد، به صورت چهار چرخ محرک در عقب خودرو جدا از گیربکس طراحی می‌شود. اما به دلیل این که در سوپراسپرت‌ها باید اتلاف انرژی حداقلی و منفی باشد، لازم است چند واحد کنترل پردازشگر، نظارت دقیق و مستقیمی روی سیستم دیفرانسیل پنپون و کرانویل داشته باشند تا قدرتی را که ایجاد می‌شود، دقیقاً به سرچرخ‌ها با نیروی یکسان برسانند. این سیستم دیفرانسیل هوشمند است که در تمام سوپراسپرت‌ها به خصوص محصولات کمپانی‌های فراری، پگانی، لامبورگینی، فراری و بوگاتی کاربرد زیادی دارد.

از همان روزهای نخست تولید خودرو، سرعت از جمله مسائلی بود که طراحان و مهندسان خودرویی را به خود مشغول کرد. در آن زمان موتور خودرو به دلیل طراحی نامناسب سیلندر ها و نوع سیستم سوخت رسانی قادر نبود قدرت زیادی را برای خودرو فراهم کند.

اما رفته رفته در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی طراحی پیش‌راننده‌های احتراق داخلی پیستونی به طور کامل متحول



سوپراسپرت، آیرودینامیک بودن بدنه آن است تا در سرعت‌های بالای ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت با فشار هوا و نیروی درگ مبارزه کند و به راحتی بتواند به حرکت خود ادامه دهد. اما آنچه نباید فراموش شود این که تنها حرکت در سرعت‌های بالا هدف طراحی یک خودرو سوپراسپرت نیست؛ بلکه در کنار طراحی هیجان‌انگیز و خارق‌العاده، ایمنی نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد. به همین منظور در ساختار سازه شاسی سوپراسپرت‌ها از پنل‌های آلومینیومی و فیبر کربنی استفاده می‌شود. همچنین برای این خودروها کابین مجزای دو تکه مستقل از شاسی (مونوکوک) طراحی می‌شود تا بتوانند هنگام وارد شدن نیرو و ضربه، ایمنی سرنشینان آن را افزایش دهند.

قلب‌های قدرتمندی که باید بتوان باشند!



مهم‌ترین و اساسی‌ترین وجه تمایز یک خودرو سوپراسپرت با دیگر مدل‌ها پیش‌راننده آن است. اغلب کمپانی‌های خودرو سازی که مدل‌های سوپراسپرت تولید می‌کنند، همواره از پیش‌راننده‌های حجم بالا (معمولاً هشت سیلندر به بالا) استفاده می‌کنند. هر چند بسیاری از سوپراسپرت‌سازان نیز هستند که با پیش‌راننده کم حجم (موتورهای شش سیلندر) قدرت بالاتری را دریافت می‌کنند؛ مانند کمپانی فراری. ناگفته نماند که یکی از کمپانی‌های سوپراسپرت‌ساز که تا به امروز از هیچ سیستمی برای افزایش توان پیش‌راننده خود استفاده نکرده، کمپانی لامبورگینی است که تکنولوژی بالای این کمپانی در طراحی پیش‌راننده سبب شده است محصولات این کمپانی به سیستم‌های افزایش قدرت مانند سیستم پر خوراک نیز نیاز نداشته باشند. البته از اواخر سال ۲۰۲۰ به بعد و با ورود موتورهای الکتریکی جمع‌جور و ساختار هیبرید متوسط، مهندسان لامبورگینی با پیش‌راننده‌های ۱۲ سیلندر محصولات خود توانسته‌اند قدرت و گشتاور خروجی از پیش‌راننده سوپراسپرت‌های خود را افزایش دهند.

سیستم‌های تقویت تنفس (پر خوراک)

زمانی که موتور یک خودرو طراحی و تولید می‌شود، به دستگاه داینامومتر متصل و حداکثر راندمان و گشتاور موتور تست می‌شود. در ادامه توان اندیکاتوری و رابطه توان با گشتاور توسط مهندسان قوای محرکه مورد بررسی قرار می‌گیرد و اگر بنا به هر دلیلی در این مرحله موتور کشش و توان خوبی نداشته باشد، مهندسان قوای محرکه، سیستم‌های پر خوراک مانند توربوشارژر و سوپرشارژر یا تلفیقی از هر دو سیستم را برای پیش‌راننده به کار می‌گیرند تا قدرت و گشتاور موتور افزایش یابد.

مروری بر شگفتی مهندسی خودرو



پس از پیشرفت، توسعه و تکامل موتورهای درون سوز اشتعال جرقه‌ای و طراحی سیستم‌های الکترونیکی جدید، کمپانی‌های خودرو سازی در صدد طراحی خودروهای پرفورمنسی و پرسرعت و سریع برآمدند که نتیجه‌اش تولید خودروهای موسوم به سوپراسپرت شد و کمپانی‌هایی نظیر فراری، لامبورگینی، مک‌لارن و آستون مارتین در این راستا توانسته‌اند مهندسی ساخت خودروهای عملکردی اسپرت را به شکل فزاینده‌ای متحول کنند. وجه تمایز سوپراسپرت‌ها با دیگر خودروها، طراحی خاص، نوع پیش‌راننده، عملکرد و آیرودینامیک تر بودن آن‌هاست که معمولاً به نسبت خودروهای دیگر، تنها به تعداد محدود تولید می‌شوند. اما یک سوپراسپرت چگونه طراحی می‌شود؟

طراحی شاسی و بدنه



نخستین قدم برای طراحی و ساخت یک خودرو سوپراسپرت، طراحی بدنه آن است که بر اساس طرح کشیده‌شده، مشخص می‌شود نیاز به چه نوع پیش‌راننده‌ای دارد و خودرو در چه دسته‌ای قرار می‌گیرد. اگر به لامبورگینی آونتادور SVJ یا کونیگزگ RSا فراری لفراری نگاه کنید، متوجه خواهید شد از طراحی خارق‌العاده آیرودینامیکی برخوردارند. یکی از مسائل مهم در طراحی خودرو



عرضه نمونه مفهومی پیکاپ الکتریکی «رم ۱۵۰۰» تا پایان ۲۰۲۲



«اوایل سال ۲۰۲۲، رم اعلام کرد در حال کار روی یک پیکاپ تمام الکتریکی است. قرار بود تولید این پیکاپ در سال ۲۰۲۴ شروع شود، اما تاریخ دقیق رونمایی ذکر نشده است اما قبل از پایان سال ۲۰۲۲ مفهومی عرضه خواهد شد. مشخص نیست آیا این یک مفهومی نزدیک به تولید خواهد بود یا چیزی عجیب‌تر. رم در تلاش است از طریق برگزاری رویدادها، خواسته مشتریان خود را درک کند بنابراین می‌توان تصور کرد که این خودرو مفهومی

تا اواخر سال ۲۰۲۲ وارد بازار نخواهد شد. تصاویر تیزر مربوط به ماه مارس سرنخ‌هایی از طراحی رم الکتریکی ۱۵۰۰ ارائه می‌دهند. در حالی که فورد F-150 لایت‌لینک هنوز بسیار شبیه یک پیکاپ سنتی سری F به نظر می‌رسد، رم می‌تواند مسیری مشابه شورولت سیلورادو الکتریکی را دنبال کند. البته اینها فقط طرح‌های تیزر هستند. هنوز زمان زیادی برای طراحی رم وجود دارد تا مفهومی را که امسال معرفی می‌شود، تغییر دهند.

یک هزار میلیارد تومانی که می‌تواند صنعت اتوبوس‌سازی داخلی رازنده نگه دارد

ایران را مرکز اسقاط اتوبوس‌های کارکرده همسایگان نکنیم!

شهردار تهران در نامه‌ای به رئیس‌جمهور خواستار اخذ «مجوز خاص» به منظور واردات اتوبوس‌های کارکرده از کشورهای همسایه با «تعرفه صفر» شده است



یورو ۴ و ۵ انجام می‌شود. استاندارد محصولات ترکیه جزو استیج ۳ اروپا محسوب می‌شود و به‌طور کلی دو استیج عقب‌تر از محصولات اروپا است.

استاندارد آلودگی ۲ اتوبوس‌های حوزه خلیج فارس

چنانچه این اتوبوس‌ها از حوزه خلیج فارس وارد کشور شوند، بسیار ارزان‌تر از تولید داخل تمام می‌شوند، اما به‌واسطه شرحی بودن هوای این کشورها، این اتوبوس‌ها عمری بسیار پایین خواهند داشت. البته باید به این موضوع هم توجه داشت که اختلاف قیمت بسیار بالای این اتوبوس‌ها با محصولات داخلی کشور، به استاندارد آلودگی این کشورها برمی‌گردد. اتوبوس‌های حوزه خلیج فارس با استاندارد آلودگی یورو ۲ و ۱ هستند. به‌عنوان مثال یک اتوبوس بنز یورو ۳ دوپی با عمر ۵سال تقریباً نصف قیمت به فروش می‌رسد. بنابراین دور از انتظار نیست اتوبوسی که در دوپی به فروش می‌رسد با توجه به این که استاندارد آلودگی پایینی دارد در مقایسه با مدل‌های روز اروپا اختلاف قیمت ۳۰ درصدی دارد.

اتوبوس‌های وارداتی دردی از آلودگی تهران دوانمی‌کنند

اگر قرار بر این است آلودگی کلانشهر تهران با نوسازی نسبی ناوگان اتوبوسرانی، کاهش یابد، باید این موضوع را در نظر گرفت که اتوبوس‌هایی با استاندارد آلودگی ۱ و ۲ راهکار مناسبی برای این اقدام نیست. البته اگر بنا بر واردات این اتوبوس‌ها به هر قیمتی است، بهتر آن است که اجبار استاندارد یورو ۶ و ۵ را برای خودروسازان داخلی هم بداریم تا آن‌ها هم بتوانند هزینه‌ها را کاهش داده و به تبع آن هزینه تولید را به مدل‌های وارداتی کار کرده نزدیک کرده و البته مدل‌های صفر کیلومتر را به بازار کشور بفرستند.

واگذاری ۵۳۰ دستگاه خودرو زراعی در خراسان شمالی

گفت: «با توجه به این که بیشتر کشاورزان این استان خرده مالک هستند و زمین کمتری برای کشت و کار در اختیار دارند، خرید تراکتور و سایر ماشین‌آلات بخش کشاورزی برای آنان صرفه اقتصادی ندارد. چرا که سوخت، تعمیرات و نگهداری متحمل هزینه‌های زیادی است.» وی بر ارائه خدمات از سوی شرکت‌های فنی و رانندگان حرفه‌ای تأکید کرد و افزود: «هم‌اکنون تلاش می‌کنیم تا این شرکت‌ها در استان رونق بگیرد و به کشاورزان خدمات فنی در زمینه‌های مختلف به‌طور تخصصی ارائه دهند.»

بهشتی در خصوص رانندگان حرفه‌ای خودروهای زراعی نیز گفت: «این افراد نیز می‌توانند برای گرفتن کارت حرفه‌ای به سازمان نظام مهندسی کشاورزی مراجعه کنند و این کارت را دریافت کرده و اقدام به ارائه خدمت کنند.» وی اظهار کرد: «هم‌اکنون حدود ۲۵ راننده تراکتور نیز در سطح استان وجود دارند که به کشاورزان استان خدمات ارائه می‌دهند.» رئیس اداره فناوری‌های نوین سازمان جهاد کشاورزی خراسان شمالی گفت: «از سال ۹۲ خط اعتباری برای خرید ادوات و ماشین‌آلات بخش کشاورزی اختصاص یافته است.» وی تعداد کل ادوات خودگردان از جمله تراکتور، کامباین، دروگر و تیلرهای در سطح استان را بیش از ۱۷ هزار دستگاه عنوان کرد و افزود: «با احتساب سایر ادوات و دنباله‌بندها ماشین‌آلات بخش کشاورزی در مجموع به ۸۰ هزار دستگاه می‌رسد.» وی با بیان این که ۷۹.۵ درصد عملیات زراعی و ۱۳ درصد فعالیت حوزه باغی خراسان شمالی با ماشین‌آلات کشاورزی انجام می‌شود، در پایان اعلام کرد: «ضرب مکانیزاسیون استان طی سال گذشته به ۱۰۹.۱۱۰۹ پیکار رسید.»

درخواست عجیب شهرداری برای صفر شدن سودبازرگانی

شهرداری متقاضی آن است که برای واردات این تعداد اتوبوس کار کرده که هنوز مشخص نیست از چه برند یا از کدام مبدأ به کشور وارد می‌شود، تعرفه گمرکی نپردازد. این در حالی است که تولیدکنندگان که همواره چرخ تولید را در کشور پیرچانه داشته، از تعرفه واردات معاف نیستند و نیمی از هزینه‌های تولید را بابت تعرفه واردات قطعات منفصله و نیم‌منفصل متحمل می‌شوند. حالا مشخص نیست چرا و بر اساس کدام سود و منفعت باید سودبازرگانی واردات اتوبوس‌های کار کرده به کشور صفر در نظر گرفته شود؛ اتوبوس‌هایی که حتی هنوز سود آن برای ناوگان هم مسجل نشده است. خودروسازان اما به‌رغم تمام مشکلات و هزینه‌هایی که در این سال‌ها بر آن‌ها تحمیل شده، همچنان تولید را ادامه داده و در سال ۱۴۰۰ از برنامه‌های توسعه‌ای مهمی برای تولید اتوبوس به ویژه اتوبوس‌های برقی رونمایی کردند. البته سال گذشته بزرگ‌ترین تجاری‌ساز کشور بعد از ۹سال خط تولید اتوبوس خود را دوباره راه‌انداز کرد. اگر بنا بر عدم پرداخت هزینه‌های گمرکی و سودبازرگانی باشد، به‌طور قطع خودروسازان در اولویت هستند تا از این طریق حتی امکان بخش کمی از هزینه‌های تمام‌شده خود را کاهش دهند.

واردات از مبدأ ترکیه یا حوزه خلیج فارس؟

از سوی دیگر، برخی کارشناسان بر این باورند قیمت اتوبوس‌های وارداتی بستگی مستقیم به این موضوع دارد که از کدام کشور وارد شوند. بر این اساس، قیمت تنها دو مبدأ برای این اتوبوس‌ها می‌تواند متصور بود؛ نخست ترکیه و بعد کشورهای حوزه خلیج فارس. این در حالی است که قیمت مطرح‌شده از سوی شهرداری تهران با محصولات ترکیه همخوانی ندارد. اتوبوس‌های وارداتی به ایران باید استاندارد یورو ۶ داشته باشند. این در حالی است که واردات اتوبوس از ترکیه با محصولات

«به‌تازگی شهردار تهران، در نامه‌ای به رئیس‌جمهور خواستار ارائه مجوز خاص برای واردات یک‌هزار دستگاه اتوبوس کارکرده یا تعرفه



بازرگانی صفر شده است تا بتواند بخشی از نیاز بخش داخلی را تأمین کند. علیرضا زاکانی در این نامه عنوان کرده است که این اتوبوس‌ها ۲۰ درصد (یک پنجم) قیمت روز داخل برای شهرداری تمام خواهند شد. این در حالی است که حداقل طی دو سال اخیر تولیدکنندگان داخلی، بر خلاف بخش باری، برنامه‌های بسیاری را برای توسعه و تولید مدل‌های مسافری به‌روز داشته‌اند و تنها در انتظار نیم‌نگاهی از سوی شهرداری هستند تا به‌عنوان اصلی‌ترین خریدار این خودروها بتوانند راه را برای تولید و ثبت سفارش هموار کنند. با این حال شهرداری پایتخت به دنبال راهی است تا این خودروهای دست‌دوم را وارد کند؛ موضوعی که بارها در کشور عنوان شده و موانع بسیاری از جمله خدمات پس از فروش برای آن‌ها مطرح شده است.

حذف تعرفه برای واردات یک‌هزار دستگاه اتوبوس

در متن نامه‌ای که به‌تازگی شهردار تهران خطاب به رئیس‌جمهور نوشته، آمده است: «کمبود شدید و فرسودگی جدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران به دلیل عدم توجه به موضوع نوسازی باعث شده است؛ علاوه بر نبود امکان خدمات‌رسانی مطلوب به شهروندان، معضل ترافیک و آلودگی هوا تشدید شود و در شرایط شیوع بیماری کرونا عملاً ایجاد فاصله اجتماعی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی مقدور نباشد.»

در ادامه این نامه آمده است: «آمار نشان می‌دهد در حال حاضر سامانه اتوبوسرانی شهر تهران از فرسودگی و کمبود مفرطی رنج می‌برد، به‌نحوی که بیش از ۹۰ درصد ناوگان این سامانه فرسوده بوده و تزریق فوری ۵هزار دستگاه اتوبوس جدید، امری ضروری است. اما افزایش قابل‌ملاحظه هزینه خرید یک دستگاه اتوبوس به حدود ۵میلیارد تومان، دستیابی به این مهم را برای شهرداری تهران غیرممکن کرده و حمایت‌های بیش از پیش دولت را می‌طلبد. بر این اساس، شهرداری تهران در نظر دارد حدود یک‌هزار دستگاه اتوبوس درون‌شهری تولید اروپا و مطابق با استانداردهای روز بین‌المللی و بازسازی شده را با قیمت حدود ۲۰ درصد قیمت روز داخلی از یکی از کشورهای همسایه به نحوی تأمین کند تا حداکثر ظرف یک‌ماه در اختیار خدمات حمل‌ونقل عمومی شهری قرار گیرد.»

نکته پایانی مطرح‌شده در این نامه مربوط به تعرفه‌های گمرکی است. شهرداری انتظار دارد این هزینه‌ها برای واردات کاهش یابد و خواستار «صدور مجوز خاص برای واردات این تعداد اتوبوس برای شهرداری تهران با احتساب سودبازرگانی صفر و محاسبه نرخ پایه حقوق ورودی و عوارض گمرکی معمول» شده است.

پول نقد برای واردات

بر اساس گفته‌های شهردار تهران در این نامه، شهرداری در نظر دارد یک‌هزار دستگاه اتوبوس دست‌دوم را در شرایطی وارد کند که تنها ۲۰ درصد قیمت ۵میلیارد تومانی خودروهای داخلی تمام شود؛ یعنی هر اتوبوس یک میلیارد تومان.

بر اساس این گفته، واردات یک‌هزار دستگاه از این خودروها معادل یک‌هزار میلیارد تومان برای شهرداری پایتخت هزینه خواهد داشت که به‌قطع این مبلغ را در کشور می‌توان به نفع تولید داخل و سروسامان دادن به تولیدکنندگان کشور خرج کرد.

این در حالی است که برای خرید از کشورهای خارجی امکان دریافت تسهیلات و پرداخت اقساط برای شهرداری وجود ندارد، اما این سازمان برای خرید از تولیدکنندگان داخلی بارها به پرداخت مدت‌دار و اقساطی و حتی تها تر روی آورده است.

تنها در صورتی که این اتوبوس‌ها از کشورهای حوزه خلیج فارس وارد ایران شوند، تا این اندازه ارزان‌تر از تولید داخل تمام خواهند شد. زیرا استاندارد آلودگی اتوبوس‌ها در این کشورها یورو ۱ و ۲ است. اما به‌واسطه شرحی بودن هوای این کشورها، این اتوبوس‌ها عمری بسیار پایین خواهند داشت

روشن‌نگهداشتن چراغ تولید یک‌هزار میلیارد تومان

شهرداری پایتخت بارها در پاسخ به گلابه خودروسازان داخلی در خصوص عدم خرید اتوبوس‌های تولیدشده در کشور، نبود بودجه و نبود توان خرید را بهانه کرده است. حالا اما صحبت از یک‌هزار میلیارد تومان پول نقد برای خرید تنها یک‌هزار دستگاه اتوبوس کارکرده از کشورهای همسایه است؛ اتوبوس‌هایی که به نظر نمی‌رسد به یک‌باره مشکل چندانی از ترافیک، آلودگی و فرسودگی ناوگان کم کنند، اما به‌طور قطع هزینه یک‌هزار میلیارد تومانی هم مشکلات بسیاری را از اتوبوس‌سازان داخلی رفع خواهد کرد و هم اقدامی بنیادین برای برداشتن گامی اساسی در حل مشکلات ترافیک، آلودگی و فرسودگی ناوگان خواهد بود.



گروه صنعتی ایران خودرو در سی‌وششمین مرحله فروش فوق‌العاده متقاضیان عادی و چهارمین مرحله فروش فوق‌العاده طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، چهار محصول خود را از امروز (به‌مدت سه‌روز) عرضه می‌کند. در این طرح چهار محصول پارس سال سفارشی، پارس با موتور TUS، رانا پلاس و رانا پلاس با موتور TUSP سقف شیشه‌ای و گیربکس شش‌سرعت دستی عرضه می‌شود. با توجه به تعطیلی روز شنبه، سالروز شهادت حضرت امام علی (ع) مراسم

چهار محصول در طرح فروش فوق‌العاده ایران خودرو

تمدید محبوبیت دیگنیتی بانسخه «پرستیژ»

اسببخار و گشتاور حدود ۳۶۰ نیوتون‌متری را تولید می‌کند. گیربکس پرستیژ AT6 جدیدترین نسل هیوندای پاور تک است و به‌همین موتور همچنین عرضه فیدلیتی پرستیژ با توان حدوداً ۲۰۰ اسببخار و آپشن‌های ایمنی بسیار به‌همراه شش کیسه‌هوا و سایر امکانات رفاهی از جمله سیستم نمایشگر یکپارچه و بزرگ، گرم‌کن و سردکن صندلی به‌همراه حافظه، شیفت‌ر الکترونیک، پدال شیفت‌ر و... را در نیمه دوم سال جاری در برنامه دارد. با توجه به پیشینه شرکت به‌همین موتور در خصوص قیمت‌گذاری، انتظار می‌رود همچون گذشته قیمت منطقی و منصفانه‌ای برای خودرو دیگنیتی پرستیژ در نظر گرفته شود و مجدداً شاهد استقبال خوب مشتریان از این محصول جدید باشیم. به‌طور کلی با توجه به تداوم سه‌عامل موفقیت دیگنیتی پرایم یعنی زیبایی خودرو، نخستین SUV کوه‌مونتاز ایران و شرکت تامین‌کننده معتبر، همچنین اضافه شدن دو عامل مشخصات فنی بسیار خوب و قیمت مناسب، پیش‌بینی می‌شود روند موفقیت‌برند دیگنیتی این بار با نسخه پرستیژ ادامه پیدا کند.

شرکت به‌همین موتور در اسفندماه سال ۱۳۹۹ فروش خودرویی را آغاز کرد که با برخورداری از طراحی زیبا با استقبال بالایی مواجه شد. این خودرو نخستین SUV کوه‌مونتاز در ایران بود که توسط شریک ایرانی مزدا یعنی به‌همین عرضه می‌شد. حال پیرو اعلام قبلی، شرکت به‌همین موتور قصد دارد دیگنیتی پرستیژ را با ویژگی‌های منحصر به‌فردی در اوایل تیرماه سال جاری به‌بازار معرفی کند. خودرویی که با مرور ویژگی‌های آن متوجه خواهیم شد که یک کویپه باقوای محرکه و توان استثنایی خواهد بود. در نسخه جدید دیگنیتی که دیگنیتی پرستیژ نام دارد، تغییرات ظاهری جزئی نسبت به‌مدل قبل دیده می‌شود؛ از جمله تغییرات در سپر جلو و چراغ مه‌شکن، رینگ ۲۰ اینچی و تغییرات آگزوز. تغییرات در امکانات رفاهی داخل کابین نیز عبارتند از سیستم صوتی با برند پایونیر و آمپلی‌فایر مجزای ۱۵۰ وات، صندلی برقی ۱۰ حالت، شارژر وایرلس، نورپردازی داخلی (هفت‌رنگ)، صفحه کیلومتر کاملاً دیجیتال و... اما تفاوت اصلی بین پرستیژ و پرایم را می‌توان در قوای محرکه آن جست‌وجو کرد. این خودرو مجهز به یک موتور دو لیتری یورو ۴ی دی توربوشارژر با سیستم پاشش مستقیم GDI ساخت بوش است که توانی معادل ۲۳۰



علیرضا جابتی

ajabeti@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
از ۱.۵ تا ۲ میلیارد تومان													
هیوندای انترا	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۹	۱۹۲	۶اتوماتیک	۱۰	۷.۳	۱۳۵۰	موتور قدرتمند	هندلیگ ضعیف	۱ میلیارد و ۵۵۰ میلیون	سوناتا ۲۰۱۴
کیا سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۶۱	۲۰۹	۶اتوماتیک	۱۰.۵	۸.۴	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	۱ میلیارد و ۵۵۰ میلیون	مزدا ۳ نسل ۱
پژو ۵۰۸	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۶۳	۲۴۰	۶اتوماتیک	۸.۷	۶.۹	۱۴۸۵	کیفیت ساخت	لوازم بدکی نایاب	۱ میلیارد و ۶۴۰ میلیون	
نیسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۴۰	CVT	۸.۴	۷.۶	۱۴۵۵	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱ میلیارد و ۶۵۰ میلیون	کیا سورتنو ۲۰۱۲-۱۳
سانگ یانگ نیو کوراندو پر میوم پلاس	دو دیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶اتوماتیک	۱۴.۶	۸.۵	۱۶۸۰	دو دیفرانسیل	بازار دست دوم	۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون	توسان ۲۰۱۲
میتسوبیshi ASX تیپ ۴	دو دیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۱۱.۵	۸.۴	۱۳۴۵	هندلیگ	موتور ضعیف	۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون	تویوتا راوز ۲۰۱۳
بورگوارد BX7 ال‌تی‌میت	دو دیفرانسیل	CUV	توربو ۲۰۰۰	۲۲۴	۳۰۰	۶اتوماتیک	۹.۳	۹	۱۸۳۰	کیفیت ساخت	عرضه بسیار محدود	۱ میلیارد و ۷۵۰ میلیون	BMW X3 2013
هیوندای سوناتا هیبرید تیپ ۱	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۳۲۰	۶اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	۱۵۸۶	مصرف بنزین کم	بدون ایراد	۱ میلیارد و ۹۰۰ میلیون	تویوتا کمری هایبرید
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷دیل کلاچ	۷.۶	۵.۶	۱۴۴۴	ظاهر بسیار جذاب	پیش‌رانده حساس	۱ میلیارد و ۹۵۰ میلیون	تکس ES250
هیوندای توسان - X35 شرکتی ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۷۷	۲۲۸	۶اتوماتیک	۱۰	۱۰.۷	۱۵۸۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱ میلیارد و ۹۵۰ میلیون	هیوندای سانتافه
کیا اپتیما GT لاین - شرکتی ۲۰۱۷	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۷۷	۲۳۶	۶اتوماتیک	۹.۵	۸	۱۴۵۰	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱ میلیارد و ۹۵۰ میلیون	کیا کادنزا ۲۰۱۴
از ۲ تا ۳ میلیارد تومان													
هیوندای توسان - X35 وارداتی ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۷۷	۲۲۸	۶اتوماتیک	۱۰	۱۰.۷	۱۵۸۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد	هیوندای سانتافه
کیا اپتیما GT لاین - وارداتی ۲۰۱۷	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۷۷	۲۳۶	۶اتوماتیک	۹.۵	۸	۱۴۵۰	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد	کیا کادنزا ۲۰۱۴
هیوندای سوناتا هیبرید، تیپ ۲	جلو	سدان	Electric+ ۲۰۰۰	۱۹۳	۳۲۰	۶اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	۱۵۸۶	مصرف بنزین کم	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	تویوتا کمری هایبرید
تویوتا R-CH، تیپ Icon مدل ۲۰۱۸	جلو	CUV	ELC+ ۱۸۰۰	۱۲۲	۱۴۲	E-CVT	۱۱	۳.۹	۱۴۲۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون	DS6
تویوتا R-CH، تیپ Icon مدل ۲۰۱۸	تک دو دیفرانسیل	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۴	۶.۳	۱۳۷۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون	DS6
هیوندای سوناتا هیبرید، تیپ ۳	جلو	سدان	Electric+ ۲۰۰۰	۱۹۳	۳۲۰	۶اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	۱۵۸۶	مصرف بنزین کم	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون	تویوتا کمری هایبرید
تویوتا R-CH، تیپ Lounge 2018	جلو	CUV	ELC+ ۱۸۰۰	۱۲۲	۱۴۲	E-CVT	۱۱	۳.۹	۱۴۲۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون	DS6
هیوندای توسان - ix35 مدل 2018	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۷۷	۲۲۸	۶اتوماتیک	۱۰	۱۰.۷	۱۵۸۵	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون	هیوندای سانتافه
تویوتا R-CH، تیپ Lounge 2018	تک دو دیفرانسیل	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۴	۶.۳	۱۳۷۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون	DS6
میتسوبیshi اولتندر - تیپ ۵	دو دیفرانسیل	CUV	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۲۲	CVT	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۱۵	هندلیگ عالی	طراحی ضعیف	۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون	لکسوس RX2010
کیا اپتیما هیبرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ ۲۰۰۰	۱۹۲	۳۶۷	۶اتوماتیک	۹.۳	۵.۶	۱۵۷۳	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون	تویوتا کمری هایبرید
کیا اسپور تیج - GT لاین ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۳۷	۶اتوماتیک	۸.۱	۱۰.۲	۱۶۹۶	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون	سانتافه ۲۰۱۶
فولکس واگن گلف GTI	جلو	هاج یک	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶دیل کلاچ	۶.۴	۶.۵	۱۴۷۰	کیفیت ساخت	لوازم بدکی نایاب	۲ میلیارد و ۳۸۰ میلیون	
هیوندای سانتافه ix45 شرکتی ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۵	۶اتوماتیک	۱۰.۹	۱۱.۱	۱۵۶۸	بازار دست دوم	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۳۸۰ میلیون	BMW X3 2013
تویوتا R-CH، تیپ Style 2018	جلو	CUV	ELC+ ۱۸۰۰	۱۲۲	۱۴۲	E-CVT	۱۱	۳.۹	۱۴۲۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون	DS6
تویوتا R-CH، تیپ Style 2018	تک دو دیفرانسیل	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۴	۶.۳	۱۳۷۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون	DS6
مینی کوپر ۵ در	جلو	هاج یک	۱۶۰۰ توربو	۱۳۶	۲۲۰	۶اتوماتیک	۸.۱	۴.۸	۱۲۵۰	موتور پر قدرت	لوازم بدکی نایاب	۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون	
ب ام و 120i - Premium 2018	عقب	هاج یک	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۷۰	۶اتوماتیک	۷.۱	۵.۷	۱۵۰۵	هندلیگ	آپشن‌های کم	۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	BMW 328
هیوندای سانتافه ix45 - 2017	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۵	۶اتوماتیک	۱۰.۹	۱۱.۱	۱۵۶۸	بازار دست دوم	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	BMW X3 2013
کیا اسپور تیج - GT لاین ۲۰۱۸	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۳۷	۶اتوماتیک	۸.۱	۱۰.۲	۱۶۹۶	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۵۴۰ میلیون	سانتافه ۲۰۱۶
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۷۸	۲۵۰	۷دیل کلاچ	۸.۷	۵.۸	۱۴۸۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۵۸۰ میلیون	BENZE 200 2014
ب ام و 120i - Executive 2018	عقب	هاج یک	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۷۰	۶اتوماتیک	۷.۱	۵.۷	۱۵۰۵	هندلیگ	آپشن‌های کم	۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون	BMW 328
رنو کوئیس ۲۰۱۸	جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۶۳۰ میلیون	bmw X3 2011
نیسان ایکس تی‌رایل ۲۰۱۸	دو دیفرانسیل	SUV	۲۵۰۰	۱۷۱	۲۳۳	CVT	۱۰.۵	۸.۳	۱۵۸۸	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲ میلیارد و ۷۸۰ میلیون	BMW X3 2013
ب ام و 218i - Executive 2018	جلو	MPV	۱۵۰۰ توربو	۱۳۴	۲۲۰	۶اتوماتیک	۹.۶	۵.۱	۱۳۲۰	کابین جادار	موتور ضعیف	۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون	تویوتا پریویا
سانگ یانگ رکستون G4	دو دیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰	۲۲۲	۳۵۰	۶اتوماتیک	۹.۹	۱۰.۴	۲۱۱۰	دو دیفرانسیل	لوازم بدکی نایاب	۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون	
میتسوبیshi اولتندر هیبریدی PHEV	دو دیفرانسیل	SUV	ELC+ ۲۰۰۰	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۱	۳.۲	۱۸۴۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون	لکسوس NX300H
آزرا گرنجور ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۷	۲۴۱	۶اتوماتیک	۹	۸.۵	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون	
ب ام و 218i - Convenience 2018	جلو	MPV	۱۵۰۰ توربو	۱۳۴	۲۲۰	۶اتوماتیک	۹.۶	۵.۱	۱۳۲۰	کابین جادار	موتور ضعیف	۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون	تویوتا پریویا
مینی کلاب من S	جلو	واگن	۲۰۰۰	۱۸۹	۲۸۰	۸اتوماتیک	۷.۲	۵.۸	۱۴۲۵	ظاهر جذاب	عرضه محدود	۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون	
هیوندای سانتافه ix45 وارداتی ۲۰۱۸	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۵	۶اتوماتیک	۱۰.۹	۱۱.۱	۱۵۶۸	بازار دست دوم	بدون ایراد	۲ میلیارد و ۹۴۰ میلیون	BMW X3 2013

اگر می‌خواهید در فصل زمستان به سفر جاده‌ای بروید و احتمال بارش برف را می‌دهید، باید حتماً لاستیک‌هایی با آج‌های درشت استفاده کنید. اگر لاستیک ماشین‌هایتان کهنه و فرسوده شده و آج‌های آن ساییده شده‌اند، آن‌ها را با لاستیک‌های آج درشت تعویض نمایید. به دلیل اینکه اصطحاک لاستیک‌ها با جاده برفی کمتر می‌شود، احتمال سر خوردن لاستیک‌ها وجود دارد. در نتیجه جدای از لاستیک‌های عاج‌داری که برای زمستان وجود دارند، باید از زنجیر چرخ یا لاستیک‌های میخ‌دار استفاده نمایید. از لاستیک‌های خوب می‌توان به لاستیک‌های رادیال اشاره کرد.



فعالیت دوباره واحد تولید روغن موتور در ارومیه



«واحد تولید روغن موتور در ارومیه پس از ۱۶ سال تعطیلی به زودی به چرخه تولید بازمی‌گردد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز آذربایجان غربی، این واحد تولیدی با سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیارد تومانی در سال ۸۲ با تولید انواع روغن خودرو، گریس، ضد یخ و آب رادیاتور شروع به فعالیت کرد. غلامحسین کسری، سرسرمایه‌گذار و مدیر عامل این واحد تولیدی را کد علت اصلی تعطیلی را واگذار نشدن مجوز سوخت گاز اعلام کرد و گفت: «بعد از یک سال برای رفع مشکل گاز این بار بانک به علت تاخیر در پرداخت اقساط تسهیلات یک میلیارد تومانی

اجازه فعالیت نداد.» معاون امور هماهنگی اقتصادی استانداری آذربایجان غربی پس از بازدید از این واحد تولیدی را کد و بر گزار کرد و جلسه دوساعته با حضور اعضای کار گروه تسهیلات و رفع موانع تولید و مدیران بانک ملی از توافق برای رفع مشکل خبر داد. صادقی گفت: «در این جلسه مصوب شد ۱۵ میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش برای شروع مجدد فعالیت تولیدی توسط بانک ملی پرداخت و پس از آغاز به کار اقساط جدید و بدهی قبلی پرداخت شود.»

کره جنوبی و عربستان در زمینه کاهش انتشار دی‌اکسید کربن فعالیت می‌کنند

همکاری «هیوندای» و «آرامکو» برای بنزین پاک‌تر

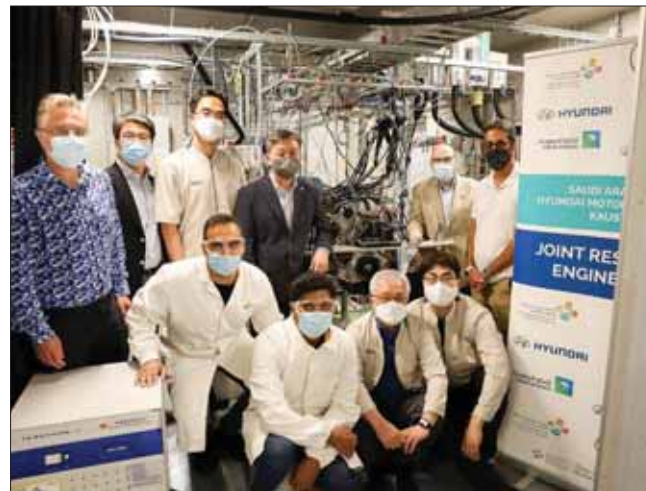
گروه خودروسازی هیوندای

کره جنوبی با شرکت نفت عربستان سعودی (آرامکو) و دانشگاه علم و فناوری ملک عبدالله (KAUST) به‌طور مشترک برای



سهیل سیاوشی
s.siyavashi@autoworld.ir

انجام تحقیق و توسعه روی سوخت پیشرفته‌ای فعالیت خواهند کرد که توسط پیشرفته رایج با سیستم جرقه‌زنی استفاده می‌شود. پیشرفته‌های AI با سیستم جرقه‌زنی در برابر پیشرفته CI قرار می‌گیرند که اکثر با سوخت دیزل سرکار دارند و شیوه اشتعال در آنها به وسیله تراکم است. به‌طور تئوری پیشرفته‌های تراکم محور «CI» بهره‌وری بالاتری نسبت به آنها دارند، اما برای کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای از رایج‌ترین موتورهای فعلی لازم است برای بهینه‌سازی سوخت آنها تلاش بیشتری صورت پذیرد. برای گروه خودروسازی هیوندای، خودروهای تمام‌برقی «BEV» و پیل سوختی «FCEV» در حکم نهایت تکنولوژی برای رسیدن به اهداف زایش انتشار کربن در صنعت حمل‌ونقل هستند. از سوی دیگر این شرکت فعلاً قصد ندارد عرضه محصولات درون سوز خود را به طور کامل متوقف کند، البته برای خودروهای فعلی که از سوخت بنزین استفاده می‌کنند نیز باید چاره‌های اندیشید تا میزان انتشار کربن در آنها کاهش یابد. آلن راپوسو، معاون اجرایی گروه موتور هیوندای که واحد فنی پیشرفته الکتریکی این خودروساز را مدیریت می‌کند، گفت: «برخلاف سوخت‌های معمولی، ای-سوخت (e-Fule) از هیدروژن سبز به دست می‌آید که به واسطه الکترولیز آب با استفاده از برق تجدیدپذیر تولید می‌شود.



همچنین دی‌اکسید کربن سنتز شده در این سوخت منجر به کاهش ۸۰ درصدی انتشار گازهای آلاینده در چرخه حیات خواهد شد. موتورهایی که با این سوخت بسیار ناب فعالیت می‌کنند، یک فناوری دوستدار محیط زیست به حساب می‌آیند که بازده حرارتی و مصرف سوخت را در مقایسه با موتورهای معمولی افزایش می‌دهند که این امر منجر به کاهش بیشتر گازهای گلخانه‌ای می‌شود. طی دو سال آینده، گروه هیوندای موتورز، آرامکو و دانشگاه علم و فناوری ملک عبدالله برای تحقیق و توسعه فرمول سوخت پیشرفته تلاش خواهند کرد. گروه هیوندای موتورز با مدیریت بخش خودروسازی این پروژه و عرضه فناوری خود، یک موتور بنزینی پیشرفته و بسیار کم‌سوخت را برای استفاده توسط تیم تحقیقاتی ارائه خواهد کرد. آرامکو قصد دارد از فناوری سوخت‌های پیشرفته خود برای طراحی یک فرمول سوخت موتور در این پیشرفته استفاده کند. دانشگاه ملک عبدالله نیز در مرکز تحقیقات پیشرفته خود برای مدل‌سازی و تست فناوری‌ها، از جمله آزمایش موتور، نظارت خواهد کرد. انتظار می‌رود این همکاری با استفاده از مهارت هر کدام از طرفین هم‌افزایی ایجاد کند. احمد آ. الخویتر (Ahmad O. Al-Khowaiter)، مدیر ارشد فناوری آرامکو، گفت: «با عرضه خودروهای برقی و هیبرید، چالشی واقعی در سوخت‌های بهینه و سیستم‌های احتراق استثنایی نهفته است. تیم آرامکو طراحی سوخت و ترکیب دانش را برای بهبود عملکرد احتراق در موتور اختصاصی گروه هیوندای ارائه می‌دهد، در نتیجه استفاده از ای-سوخت مصنوعی می‌تواند به افزایش بهره‌وری منجر شود. در اینجا مرزها را جابه‌جایی کنیم و هیجان‌زده هستیم که بخشی از آن باشیم.» این آزمایش‌ها توسط محققان مرکز تحقیقات احتراق پاک (CCRC) در دانشگاه ملک عبدالله انجام می‌شود.

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

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

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

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

هوشمندترین سیستم
ارتباط خودرو با خودرو!

یکی از مواردی که منجر به کاهش ایمنی خودرو و البته سر نشینان داخل آن می‌شود، عدم آگاهی از مسیر حرکت و موقعیت‌هایی چون ترافیک و حجم تردد است. با این وجود بالغ بر یک دهه است مهندسان خودرو ساز در بخش الکترونیک و طراحی سیستم ارتباط خودرو با خودرو توانسته‌اند در بحث ایمنی خودرو و به‌ویژه سیستم حمل و نقل هوشمند انقلاب بزرگی کنند. یکی از خودرو سازان مطرح و موفق در این زمینه آتودی است. این برند لوکس زیرمجموعه فولکس واگن اخیراً در محصولات جدیدش مانند A3، RS7، RS6 و RS5 ای-ترون جی تی از نسل جدید سیستم Car-to-X بهره گرفته است. مهم ترین ویژگی

نسل جدید سیستم ارتباط خودرو با خودرو که در آتودی به کار رفته این است که از سیستم ناوبری هوشمند آتودی استفاده می‌کند؛ به طوری که با استفاده از نوکیشن تمام اطلاعات مربوط به سطح ترافیک، مناطق کم خطر (دارای کمترین ترافیک و حجم تردد) و محدودیت سرعت را دریافت و بر اساس آن به خودروهایی که مجهز به چنین سیستمی باشند، ارسال و گزارش می‌دهد. اما اگر خودرو شما آتودی باشد و در محل پارک جاده توقف کرده باشید و خودرویتان خاموش باشد، این سیستم از طریق اپلیکیشن myAudi به کمک اطلاعاتی که سیستم ناوبری دریافت می‌کند، شما را به دور از هر خطری، مستقیم به مقصد می‌رساند.



تلگرام

Telegram

چگونه می‌توان ایمنی رانندگی را ارتقا داد؟

با بررسی دقیق آمار تصادفات در ایام تعطیلات نوروز و مقایسه آن با بقیه ایام سال می‌توان به این نتیجه رسید که ازدحام و ترافیک جاده‌ای و همچنین بی توجهی، بی احتیاطی و عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی منجر به افزایش تصادفات و حوادث جاده‌ای می‌شود. از آنجا که نسبت تصادفات خودرو در سازمان‌های تست تصادفات بین سرعت ۴۵ و حداکثر ۶۵ کیلومتر بر ساعت است، کابین خودرو به صورت کامل در فرم شده و میزان آسیب وارده به سر نشینان داخل کابین با توجه به سیستم‌های ایمنی به کار رفته در آن متفاوت است. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که مالکان خودروها برای افزایش و بهبود ایمنی رانندگی و تردد در جاده‌ها باید به چه نکاتی بیشتر توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

پیش از هر نکته‌ای باید به این موضوع توجه داشت که ایمنی محصولات تولید داخل باید افزایش یابد. به عبارت دیگر سیستم‌های ایمنی همچون کمکی ترمز، توزیع پایداری الکترونیک ESP، فرمان الکترونیک و سیستم کروز کنترل هوشمند از جمله مواردی است که در صورت نصب آن‌ها روی خودروها، می‌توان تا حد زیادی شاهد کاهش خطاهای رانندگی بود.

فنی

در اتوبان‌ها و آزادراه‌ها دوربین‌های کنترل سرعت تعبیه شده‌اند تا میزان تخلف رانندگان را کاهش دهند. اما نصب این دوربین‌ها نه تنها منجر به کاهش حوادث نشده بلکه منجر به افزایش برخی تخلفات نیز شده است. یکی از راه‌های مناسب برای افزایش تردد ایمنی رانندگی در جاده‌ها این است که قوانین سخت‌گیرانه‌تری وضع شود تا رانندگان متخلف بر خود جدي‌تری صورت گیرد. همچنین برای افزایش ایمنی، خودرو سازان نیز باید از سیستم‌های الکترونیک هوشمند در محصولات خود استفاده کنند تا ایمنی خودروهایشان را بهبود بخشند.

علیوند

Message



صدای مشتری

ضعف قطعه

خودرو رانا مدل ۹۸ دارم و حدود سه هفته قبل بود که چراغ چک خودرویم به صورت چشم‌کن روشن و خاموش می‌شد. برای برطرف کردن این عیب به نمایندگی مراجعه کردم و ابتدا کارشناس فنی اعلام کرد کویل موتور معیوب شده و باید تعویض شود. پس از تعویض این قطعه، وایر قالیبای سوپاپ را نیز تعویض کرد. اما پس از گذشت یک هفته مجبور شدم مجدداً به نمایندگی مراجعه کنم. کارشناس فنی پس از بررسی تشخیص داد که به دلیل کیفیت پایین وایر قالیبای سوپاپ، روغن از آن نشت کرده و کویل خودرویم سولفات کرده است. در ادامه مکانیک دوباره وایر قالیبای سوپاپ را تعویض کرد که متأسفانه بعد از گذشت چهار روز این مشکل بار دیگر به وجود آمد.

۰۹۱۵***۱۳۴۰

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۶۳۰

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم حمایت جدی دولت برای تولید موتور سیکلت برقی تا چه میزان می‌تواند در رشد، توسعه و فرهنگ‌سازی برای استفاده از این وسیله نقلیه کاربردی و پاک موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۲۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۶۳۱
کدام یک از موارد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی سر نشینان خودروها و کاهش آلودگی در شهرها شود؟

۱- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی
۲- سخت‌گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی
۳- عدم ارائه معاینه فنی به خودروهای فرسوده

وقتی شیر فرانسوی برای رقبایش خط و نشان می‌کشد!

پژو ۵۰۸ PSE چه ویژگی‌های برجسته‌ای دارد؟

دیگر طراحی صندلی‌های اسپرت و غربلک فرمان اسپرت با دو پدال شيفتر در پشت آن رانندگی با پژو ۵۰۸ PSE را هیجان انگیز می‌کند. از مهم‌ترین آپشن‌های این سدان اسپرت فرانسوی می‌توان به سیستم کمکی رانندگی، کروز کنترل پیشرفته، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور پارک، اتوپارک، سیستم ترمز اضطراری خودکار، پکیج ایمنی پژو (سیستم هشدار نقاط کور، سامانه هشدار انحراف از مسیر و سامانه پیشگیری از برخورد) و سیستم تهویه مطبوع دو گانه اتوماتیک (برای سر نشینان عقب مجزا)، سیستم استارت هوشمند از روی گوشی، ورود بدون کلید (کی‌لس) هشت ایربگ و... اشاره کرد.

مشخصات فنی

پژو ۵۰۸ PSE در حقیقت یک خودرو هیبرید است و به عبارت دیگر زیر کاپوت این سدان تهاجمی فرانسوی یک موتور ۱٫۶ لیتری چهار سیلندر با هماهنگی یک موتور الکتریکی قرار گرفته است. موتور چهار سیلندر ۱٫۶ لیتری این خودرو همان پیشراشه EP6FDT توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم است که با هماهنگی با موتور الکتریکی می‌تواند حداکثر ۳۵۵ اسب بخار قدرت و ۵۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. یکی از مزیت‌های این سدان هیبرید پژو استفاده از گیربکس اتوماتیک تیپ‌ترونیک است؛ در واقع یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک قدرت را در این خودرو به چهار چرخ منتقل می‌کند. بار تقای قدرت و گشتاور در این خودرو، پژو ۵۰۸ PSE تنها ۵٫۲ ثانیه زمان نیاز دارد که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت این خودرو به ۲۵۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

قیمت

این سدان اسپرت هیبرید ۶۷ هزار و ۷۲۰ دلار ارزش دارد.



کابینی با فضای مدرن و اسپرت!

در زمان ورود به کابین پژو ۵۰۸ PSE فضای کاملاً متفاوت و مدرن و البته شلوغی مواجه می‌شویم؛ دو نمایشگر ۱۰ اینچی یکی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری برای سیستم اطلاعات-سرگرمی که فضای داخلی را کاملاً مدرن جلوه می‌دهد، به چشم می‌خورد. از سوی دیگر طراحی درچه‌های مستطیل شکل برای سیستم تهویه مطبوع و دسته‌دنده خلبانی و دکوراتیو چوب و استفاده از چرم، فضای داخلی این خودرو را جذاب کرده است. از سوی



پیامک

SMS

تنظیم نمودن سیستم تهویه مطبوع

خودرو پژو پارس اتوماتیک دارم که سیستم تهویه مطبوع آن نیز اتوماتیک است؛ اما چند روزی است در زمان استفاده از آن دمای هوای روی نمایشگر سیستم به نمایش در نمی‌آید و به شکل اتوماتیک خاموش می‌شود. علت چیست؟

۰۹۲۲***۱۰۶۵

یکی از ضعف‌هایی که اغلب خودروها دارند، نصب سنسور دمای هوای بدنه آن‌ها، زیر آینه سمت شاگرد یا پشت جلو پنجره است و از آن‌جا که این سنسور باید دمای هوای بدنه را اندازه‌گیری کند، معمولاً دور از نور خورشید تعبیه و طراحی می‌شود. این عامل سبب می‌شود این قطعه در صورت برخورد هر گونه ضربه به سرعت معیوب شود. اغلب در صورت خرابی این سنسور دمای هوا برای سر نشینان نشان داده نمی‌شود و تهویه مطبوع اتوماتیک کار نمی‌کند. در صورت خرابی این سنسور چراغ چک روشن می‌شود.

طراحی سیستم ترمز

آیا صحت دارد که در خودروها نیرو و قدرت ترمز باید در محور جلو بیشتر از عقب باشد و علت این که در خودروهای چهار چرخ دیسکی دیسک عقب کوچک‌تر است، چیست؟

باقری- کرج

در زمان ترمزگیری بیشتر نیروی دینامیکی از عقب خودرو به جلو آن وارد می‌شود. این عامل در صورتی که نیروی ترمز چرخ جلو کمتر باشد، می‌تواند سبب ایجاد حالت کله‌زنی و عدم کنترل راننده نسبت به خودرو شود. بنابراین خودرو سازان نیروی ترمز چرخ‌های جلو را بیشتر در نظر می‌گیرند که اغلب این فرآیند به کمک شیرهای تنظیم فشار انجام می‌شود. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت تفاوت اندازه در سایز دیسک‌های ترمز اغلب برای خودروهای وارداتی و قدرتمند در نظر گرفته می‌شود تا میزان ضربه ایمنی ترمزگیری را افزایش دهد. همچنین در نظر داشته باشید بزرگ بودن دیسک محور جلو به دلیل افزایش ایمنی خودرو و مهار کردن نیروی پیشران خودرو است.

خرابی ریموت خودرو

خودرو ساینما مدل ۹۹ دارم و حدود سه روز است موقع قفل کردن با باز کردن درهای خودرویم، مکانیزم باز و بسته شدن آن با مشکل مواجه می‌شود. این در حالی است که دو روز قبل برای رفع این مشکل به باتری‌سازی مراجعه کردم و تکنسین ریموت خودرویم را به صورت کامل تعمیر کرد. علت چیست؟

شهسواری- بابلسر

باتوجه به آن چه مطرح شد باید گفت مشکلات الکتریکی خودرو از حساسیت زیادی برخوردار است و نیاز به بررسی بیشتری دارد. اما به‌طور کلی باید به این نکته اشاره کنیم که خودروهای داخلی در قسمت مربوط به پمپ در ضعف زیادی دارند. در واقع پمپ در عملکرد مکترونیک دارد و اغلب ممکن است به دلیل کیفیت پایین تولید، انبساط و انقباض به دلیل دمای محیط و در نهایت ضربه، دچار اختلال عملکرد می‌شود. البته این ضعف بیشتر در قسمت در سمت راننده به چشم می‌خورد. زیرا در این قسمت قفل مرکزی وجود داشته و کنترل سایر پمپ‌ها را نیز عهده‌دار است.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید



اتحادیه اروپا تایرسازی روسیه را هم تحریم کرد



اتحادیه اروپا قصد دارد واردات تایر، سیمان، چوب، محصولات شیمیایی و همچنین خواباراز از مبداروسیه ممنوع کند. کمیسیون اروپا بسته تحریمی جدیدی را علیه روسیه معرفی می کند، اقدامات محدود کننده ای از جمله ممنوعیت واردات زغال سنگ روسیه و ارسال تجهیزات جدید به این کشور. به گزارش خبرگزاری اسپوتنیک، این بسته تحریمی جدید همچنین شامل بستن مرزهای زمینی و دریایی اتحادیه اروپا بر حامل های روسی است. این اتحادیه در کنار دیگر اقدامات، پیشنهاد می کند تحریم های جدید علیه

الیگارشی های روسی و اعضای خانواده هایشان نیز وضع شود. این بسته تحریمی باید به تایید ۲۷ کشور عضو اتحادیه اروپا برسد. اتحادیه اروپا همچنین قصد دارد تبادلات مالی با بانک VTB و سه بانک دیگر روسی را که از سیستم سوئیفت قطع شده اند، ممنوع کند. از بین تایر سازان روسی می توان به برندهای آمتل «Amel»، ماتادور «Matador»، کاما-یورو «Kama-Euro» و کوردیانت «Cordiant» اشاره کرد که ۲۸ درصد تولیدات خود را به بازارهای اروپایی صادر می کردند.

سرپرست «بارز کردستان» در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

تولید در بزرگ ترین سازنده تایر سواری ایران افزایش می یابد



کارخانه بارز کردستان به عنوان بزرگ ترین تولید کننده تایرهای سواری در ایران با دارا اختیار داشتن سهم ۲۱ درصدی از بازار، با جذب نیروی جدید بومی تیراژ تولید خود را افزایش



با اختلاف با کیفیت ترین تایرها را نیز تولید می کند این توان را دارد تا علاوه بر پرداخت هزینه ها، توسعه در خطوط تولید و افزایش تیراژ و تنوع تولید را نیز در برنامه داشته باشد. سرپرست بارز کردستان با تاکید بر اینکه بارز در هر دو کارخانه خود در کرمان و کردستان تمام تلاش خود را برای شکست تحریم های ظالمانه و تامین نیاز مردم به انواع تایر به کار بسته است و در کنار تولید در سخت ترین شرایط برنامهای توسعه ای را نیز در برنامه دارد، گفت: «متاسفانه برخی افراد با سوءاستفاده از فضای رسانه ای سعی در تخریب زیرساخت های اقتصادی کشور از جمله بارز کردستان دارند. این در حالی است که جادار فضای رسانه ای کشور در شرایط سخت فعلی در کنار صنعتگران قرار بگیرند و در تامین نیازهای کشور ما ایاری کنند.»

می دهد. طاهر یوسفی، سرپرست کارخانه بارز کردستان با اعلام این خبر به روزنامه «دنیای خودرو» با انتقاد به برخی شایعات و خبرسازی ها درباره این کارخانه صنعتی گفت: «بارز کردستان به عنوان بزرگ ترین و مجهزترین کارخانه تولید تایرهای رادیال سواری در کشور شناخته می شود، در سال گذشته بر اساس اسناد اعلامی انجمن صنعت تایر کشور ۴ میلیون و ۹۹۴ هزار و ۷۳۱ حلقه تایر تولید کرده که در نوع خود رکورددار تولید تایر سواری در کشور است.» وی با اشاره به تولید ۲۴ هزار و ۵۰۰ تن تایر در این کارخانه در سال ۱۴۰۰ ادامه داد: «متاسفانه برخی افراد با خبرسازی های کذب سعی در تخریب این مجموعه صنعتی دارند اما به لطف تلاش کارگران و مهندسان بارز کردستان، این مجموعه توانست در سال گذشته گرید A+ سایکورا اخذ کند و به عنوان دومین تایر ساز کشور پس از بارز کرمان موفق به دریافت این گواهینامه شود.» یوسفی با تاکید بر اینکه بارز کردستان همچنان بزرگ ترین تولید کننده تایر سواری در کشور است، افزود: «توامی پرسنل و کارخانه در سال جاری و جذب نیروی متخصص بومی از استان کردستان خبر داد. سرپرست بارز کردستان نوآوری در این کارخانه را از اولویت های مدیریتی دانست و افزود: «در حال حاضر با تمرکز بر تولید سایزهای جدید تایرهای شاسی بلند به دنبال کسب سهم بازار از این گروه محصول بین خودروسازان و بازار هستیم، در سال جدید دو سایز شاسی بلند از جمله سایز 265/65R17 را به صورت نیمه انبوه تولید کردیم.» طاهر یوسفی اولویت بارز کردستان را استفاده از نیروهای بومی متخصص اعلام و تاکید کرد: «تمامی پرسنل و مدیران کارخانه بارز کردستان از بین نیروهای بومی انتخاب شده اند که این روند در مراحل بعدی جذب نیرو نیز ادامه خواهد داشت.» وی با گلایه از برخی بد اخلاقی ها مبنی بر اینکه بارز کردستان برای پرداخت حقوق پرسنل خود مجبور به دریافت وام بانکی شده است نیز گفت: «چنین ادعایی برای افرادی که آشنایی اندکی با صنعت تایر ایران داشته باشند، غیر قابل باور است و بزرگ ترین تولید کننده تایر سواری در ایران که

تولد «بارز کردستان»

احداث کارخانه جدید بارز که در برنامه استراتژیک گروه صنعتی بارز قرار داشته است، پس از سفر مقام معظم رهبری به کردستان در سال ۱۳۸۸ و تاکید معظم له مبنی بر توسعه صنعتی و ایجاد اشتغال پایدار در منطقه صورت جدی به خود گرفت. بارز کردستان با تصویب و حمایت سهامداران با بهره گیری از دانش بومی کارخانه کرمان آغاز به کار کرد و در سال ۱۳۹۶ به بهره برداری رسید.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	26وKB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۱,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۸,۳۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۲۵,۶۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۱۹,۶۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۱۹,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۴۶۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۷۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB900		265/65R17	۶۵	۱۷	۱,۱۲۰	۲۱۰	۳۹,۴۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB200		215/45ZR18	۴۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB500		225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۲۶,۵۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۹,۸۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۶۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (2017-2020)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۳۰,۳۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB555		255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



بارز (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۹,۸۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا-ریو-پیکان
	ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا-ریو-پیکان
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو





گزارش اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه آمریکا، خطر ایمنی به این دلیل اتفاق می افتد که پیچ دیسک ترمز عقب در صورت شل شدن ممکن است با اجزای دیگر تماس پیدا کند و از چرخش آزادانه چرخ جلوگیری کند. موتورسواران ممکن است صدای پیچ های آسیب دیده را به عنوان هشدار بشنوند. فروشندگان Triumph با تعویض پیچ و مهره ها می توانند این مشکل را برطرف کرده و از قفل شدن آن ها در قاب اطمینان حاصل کنند.

Triumph Motorcycles America بر خی از موتورسیکلت های مدل سال ۲۰۲۲ را فراخوان می کند تا پیچ های دیسک ترمز عقب را که به صورت معیوب وصل شده اند، تعمیر کند. موتورسیکلت های Triumph Speed و Triumph Speed Triple RR 910 Triple RS ممکن است دارای پیچ های ترمز دیسکی عقب باشند که به درستی با شکل صحیح درون محور عقب نصب نشده اند و در نتیجه اجازه می دهند پیچ باز شود. طبق

فراخوان موتور سیکلت های Triumph به دلیل مشکل در پیچ های دیسک ترمز



فناوری جدید آلمان ها برای تولید روتورهای بدون آلاینده

سیستم جدید ترمز با وزن کم و قیمت رقابتی

را دارد که بازای تغییر دهد. همچنین راه را برای نوآوری های بیشتر از جمله سیستم های ترمز با وزن سبک تر که یک نیاز حیاتی برای خودروهای الکتریکی است، هموار می کند.» سیستم پوشش WECCODUR و فرآیند تولید مرتبط با آن چندین مزیت رقابتی را به همراه دارد.

مقاومت و عمر طولانی تر: فناوری منحصربه فرد، روتورهای ترمز را در برابر خوردگی مقاوم می کند، سایش و پارگی را کاهش می دهد و عمر مفید آن ها را افزایش می دهد. در عین حال ویژگی های عملکردی بالا تر کیب روتور - پدرا حفظ می کند.

سازگاری با محیط زیست: اقدامات آزمایشگاهی روی روتورهای پوشش دار WECCODUR در ترکیب با لنت های توسعه یافته ویژه ITT کاهش قابل توجهی در انتشار گردوغبار ریز از سیستم های ترمز کاهش می یابد.

مقرون به صرفه بودن: فناوری WECCODUR و قابلیت های ماشین کاری، عملیات پوشش سخت و سنگ زنی روی روتورهای ترمز را ترکیب می کند که منجر به کاهش هزینه را به همراه دارد.



کیفیتی را ارائه دهد. این فناوری در کمک به دستیابی به الزامات آلاینده گی آبی برای ترمزهایی با عملکرد بالا نقش کلیدی ایفا خواهد کرد و برای Motion Technologies که یک تامین کننده پیشرو در لنت ترمز است، این سرمایه گذاری امکان رافراهم می کند تا با ارائه کارآمدترین و فنسوری، پاسخگوی نیاز مشتریانش در آینده باشد.

کارلو گیراردو، رئیس Motion Technologies می گوید: «این فناوری جدید پتانسیل آن

تولید محصولاتی که بتواند میزان آلاینده گی و گازهای ناسالم کمتری تولید کند با منابع انتشار مواد آلاینده در طبیعت شود، در دستور کار شرکت ها در حوزه های مختلف فناوری قرار گرفته است. در این راستا یک شرکت آلمانی برای به حداقل رساندن انتشار گردوغبار در سیستم های ترمز، روی فناوری پیشرفته WECCODUR سرمایه گذاری می کند.

شرکت ITT NYSE: ITT) در یک شرکت نوپای فناوری (HPL) در آلمان که با فناوری پیشگام WECCODUR بازار روتورهای سیستم ترمز را رهبری می کند، سرمایه گذاری خواهد کرد. فناوری این شرکت سبب می شود روتورها دوام بیشتری داشته باشند و در برابر خوردگی مقاومت بالاتری ارائه دهند. همچنین این فناوری سبب می شود انتشار گردوغبار ریز از سیستم های ترمز کاهش یابد.

فناوری WECCODUR شرکت HPL همراه با لنت های ترمز ITT Motion Technologies است که به طور خاص برای دیسک های ترمز با روکش سخت طراحی شده اند، عملکرد دوام چشمگیری را در صنعت برای سازگار با محیط زیست باشد، ارائه می کنند. این سرمایه گذاری به HPL Technologies کمک می کند در مقیاس بالا سیستم های ترمز سبز و البته با



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 و انگلستان	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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک 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	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	پارس لنت
	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 کاشان (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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک 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	۱۳۹۸	لنت جلو پراید صبا	جهان ترمز
	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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک 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	۱۳۹۱	لنت جلو پراید صبا	ایران لنت
	-	-			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	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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک 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	۱۳۹۱	لنت جلو پراید صبا	گیرا لنت
	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	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



تعمیر تخصصی پل‌های سواره‌رو پایتخت ادامه دارد



فارس: مدیرعامل شرکت یادمان سازه، از اجرای امور مربوط به تعمیرات تخصصی تعدادی از پل‌های سواره‌رو شهر تهران خبر داد. امین شالبافان گفت: «با گذشت حدود ۲ ماه از واگذاری مجدد مسئولیت مقاوم‌سازی و بهسازی لرزه‌ای و البته تعمیرات تخصصی پل‌های سواره‌رو شهر تهران به شرکت یادمان سازه، اقداماتی از قبیل رفع خطر، مرمت آسیب‌های مختل کننده شرایط بهره‌برداری و تعمیرات تخصصی در مورد این دسته از زیرساخت‌های عمرانی پایتخت در دستور کار قرار گرفته و در تعدادی از این سازه‌ها به اتمام رسیده است.» وی مجموعه فعالیت‌های انجام‌شده در این زمینه را شامل مرمت هندر پل‌ها،

اجرای آسفالت سرد و همچنین آچارکشی و مرمت درز انبساط پل میرداماد، جوشکاری و مرمت درز انبساط پل کریم‌خان، تعمیر و تعویض درز انبساط پل‌های تقاطع بزرگراه آزادگان و محور احمدآباد مستوفی، تقاطع بزرگراه آزادگان و خیابان دستواره و همچنین تقاطع بزرگراه‌های امام‌علی (ع) و شهید محلاتی دانست. به گفته وی، رفع خطر از نمای فلزی سرستون‌های بزرگراه طبقاتی صدر و تعمیرات تخصصی پل تقاطع بزرگراه‌های نیایش و شهید چمران از جمله فعالیت‌های در حال اجرا به منظور تعمیرات تخصصی پل‌های سواره‌روی پایتخت هستند.

خبر News



فاصله کهکشانی کیفیت خودروهای داخلی با استانداردهای روز دنیا

ایسنا - جانشین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فاصله کیفیت خودروهای داخلی با استانداردهای روز دنیا را فاصله‌ای کهکشانی دانست و با انتقاد از وضعیت تولید داخل گفت: «دیگر دوران اینکه کاپوت و چراغ خطر را جابه‌جا کنند و اسمش را بگذارند محصول جدید، گذشته است.» حسینی با اشاره به سیستم‌های ایمنی خودروها اظهار کرد:

«وقتی از ترمز ABS و کیسه هوا صحبت می‌کنیم، آپشن‌ها و امکاناتی هستند که قدیمی شده‌اند. امروز دنیا به سمت خودروهای هوشمند و خودران رفته است و دیگر نیازی به حضور راننده در آن نیست. امروز وقتی خودمان را با تکنولوژی روز دنیا مقایسه می‌کنیم، می‌بینیم فاصله ما با آنها کهکشانی است.» او ادامه داد: «ما در این میان متأسفانه

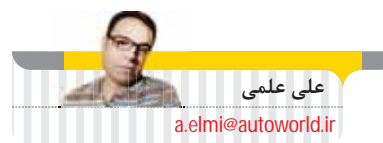
خودروسازان ما ایراد خودشان را نمی‌بینند و از بابت آنها هیچ‌وقت از مردم عذرخواهی نکردند. همیشه حقی به‌جانب گفتند ما بهترینیم. البته واقعاً خودروسازان ما بهترینند، شما ببینید وقتی بنز می‌سازند باید برای خرید آن کلی التماس کنند و تسهیلات بگذارند، اما خودروسازان ما همین خودروها را هم با شرط و شروط پیش فروش می‌کنند!»

خبر News



کمبودها و مشکلات اتوبوس‌های بین‌شهری

دریافت تسهیلات بانکی برای رانندگان اتوبوس، کفش آهنی می‌خواهد!



حمل و نقل جاده‌ای بین‌شهری یکی از مهم‌ترین بخش‌های مختلف ایران به دو صورت انجام می‌شود: اتوبوس و تاکسی. قانون کلی در حمل و نقل کشور اینگونه است از هر مرکز استانی به دیگر مراکز استان‌ها اتوبوس‌ها در وقت‌ها آمد هستند. اتوبوس‌های بین‌شهری ایران به دو نوع معمولی و ویژه VIP دسته‌بندی می‌شوند. بعضی ترمینال‌های مسافربری بزرگ، افزون بر مراکز استان‌ها به شهرهای کوچک‌تر نیز اتوبوس دارند. در ادامه به بررسی وضعیت اتوبوس‌های بین‌شهری می‌پردازیم.



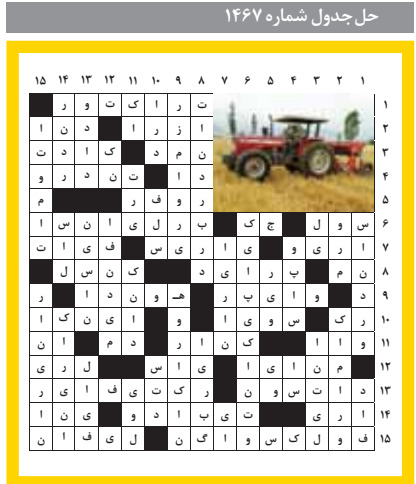
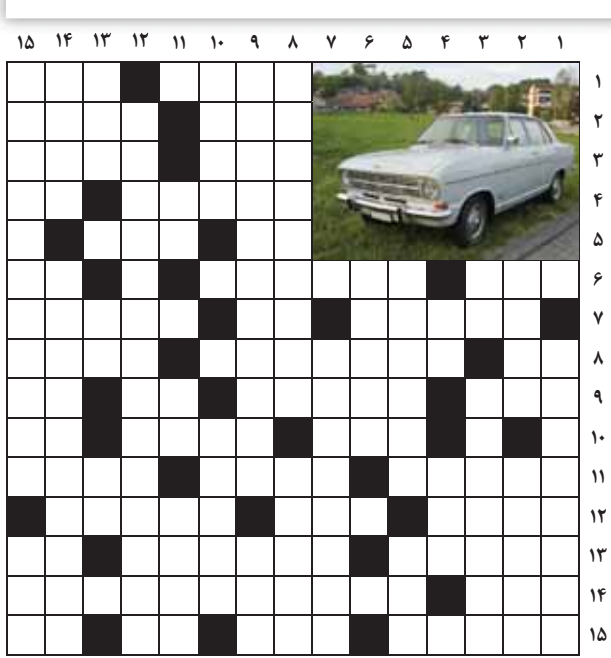
درخواست برای حمایت از حمل و نقل جاده‌ای اضافه کرد: «باتوجه به شرایط کنونی و محدودیت‌های مالی، دولت توانی برای حمایت از بخش حمل و نقل ندارد. امیدواریم هر چه سریع‌تر این وپروس در کشور و جهان ریشه‌کن شود. دریافت تسهیلات بانکی برای مردم به ویژه رانندگان اتوبوس کفش آهنی می‌خواهد و در این میان برخی می‌توانند این تسهیلات را دریافت کنند اما گروهی هنوز نتوانستند از وام‌های کرونایی بهره‌برند. انتظار ماین است از بخش حمل و نقل به‌ویژه حوزه حمل و نقل جاده‌ای حمایت بیشتری شود. اما متأسفانه دولتمردان در حوزه‌هایی که ما مربوط می‌شود، کمک‌های مادی مناسبی نکردند.»

است و آمادگی پذیرش هر نوع شکایت، انتقاد و پیشنهادی را از جانب آنان دارد. موضوع شکایت مهم نیست اما باید همراه با مدارک و مستندات شکایت را به‌طور دقیق در سایت سامانه ۱۴۱ بارگذاری کنید تا برای رفع آن اقدامات لازم انجام‌شود. همچنین برای سهولت انجام کار می‌توانید از «اپلیکیشن ۱۴۱» نیز برای ثبت شکایت خود استفاده کنید. موضوعات مختلفی برای ثبت شکایت از اتوبوس‌های بین‌شهری مطرح می‌شوند اما در ادامه به مشکلاتی که فراوانی بیشتری دارند، اشاره می‌کنیم: سرعت غیرمجاز، عدم سلامت فنی خودرو، عدم رعایت اصول بهداشتی، وضعیت نامناسب صندلی‌ها و... رفتار نامناسب کارکنان، رفتار نامتعارف رانندگان هنگام رانندگی، عدم سرویس‌دهی در مجتمع‌های خدماتی و رفاهی، سرویس‌دهی نامناسب در سفر، سوار کردن مسافری بین راه، تفاوت قیمت بلیت اینترنتی، عدم تعهد نسبت به بار سفر، توقف نکردن برای نماز و پیاده کردن مسافر در مقاصد تعیین‌نشده

حمله بار به جای مسافر برای جبران ضرر برخی رانندگان برای جبران کمبود درآمدشان ترجیح می‌دهند از طریق حمل بار سود بیشتری کسب کنند. مشکلات اقتصادی، تکمیل نشدن مسافران اتوبوس، هزینه‌های سرسام‌آور نگهداری اتوبوس و دست‌نزد راننده و کارگر، هزینه بالای سوخت و لوازم‌میدکی و... مالکان را مجبور به حمل بار توسط اتوبوس و دریافت وجه در قبال آن و البته تخلف از مقررات حمل و نقل عمومی می‌کند. در حال حاضر برخی شرکت‌ها حتی برای حمل

دشواری‌های رانندگان اتوبوس در این میان اما رانندگان اتوبوس‌ها نیز چندان حال و روز خوبی ندارند. مدت‌هاست شیوع کرونا و اقتصاد ناآرام مزید بر علت شده تا آنها نیز گلابه‌هایی داشته باشند که شاید برخی مسئولان توجه چندان به آنها نکنند تا جاده‌ها نیز برای آنها هموارتر نشوند. «حقوق و درآمد ناکافی» و «بیمه نبودن» از مهم‌ترین مشکلات رانندگان اتوبوس‌های برون‌شهری است. یکی از رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری در این باره می‌گوید: «بیک روز بنزین گران می‌شود، روز دیگر لاستیک و بعد هم نوبت روغن و قطعات جانبی اتوبوس است. اتحادیه هم فقط بیانه می‌دهد. پس پیگیری مطالبات ما برعهده چه کسی یا کدام نهاد است؟ ما میان راهداری سازمان‌ها پانه‌ها و اتحادیه، سرگردان و پل‌تکلیف مانند‌ایم.» در پایان می‌توان گفت ارائه خدمات اولیه و مناسب به رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری از آنجا ضرورت دارد که با جان مسافران در ارتباط است و مسئولان باید قدم‌های جدی‌تری برای حل مشکلات این‌شهر بردارند.

جدول شماره ۱۴۷۸ Cross Word



۱- مدلی از اوپل (در تصویر)، از قطعات برص‌در سامانه ترمز ۲- پدیده هم‌مدلی از شورولت ۳- این شورولت زمانی در ایران تولید می‌شد - ۴- قطعه‌ای جهت افزایش ایروینامیک خودرو - سرمایه آدم وقیح ۵- رود اروپایی - مادر باران ۶- خودرو ساز فرانسوی - پیکاپ معروف نیسان - تکرار حرف نخست ۷- از اجزای سیستم برقی خودرو - پهلوان - آداب به‌جا آوردن حج را می‌گویند ۸- ویتامین انعقاد خون - استبداد درم - عنوان در مطبوعات ۹- مادر آذری - نوعی تکنولوژی بخار در موتورهای جدید - راه کوتاه‌شده - رود ایتالیا ۱۰ - طبقه ولایت - بیدار بی‌آغاز - تپه کوچک ۱۱ - به‌انتظار رسیده - همان سکون است - چندتأمیر ۱۲- آمدن - دنده به زبان انگلیسی - نوعی تکنولوژی پیشرفته ۱۳ - به‌خانم‌ها گفته می‌شود - مادام بود که حرفی اضافه به آخرش آمد - جنس به‌ظاهر قوی‌تر ۱۴ - شاسی‌بلند اشکودا - سوپر لوکس معروف ساخت انگلیس ۱۵ - چند تا یل - این شرکت عهده‌دار ارائه خدمات پس‌ازفروش سایپادیزل است - بهانه‌گیری - از ادات پرستش.

عمودی
۱- از شرکت‌های خودرو ساز داخلی ۲- خودروی دوسیلندری که زمانی در ایران تولید می‌شد - نابودی ۳- تکرار حرفی است - تاریخ‌ساز وطنی ۴- ضمیر متصل جمع - معمولاً با هدر می‌آید ۵- فارسی‌شده حمل و نقل - سیستمی برای تیبون موتور ۶- دانسون بی‌آغاز ۷- از تجهیزات بدون مصرف در تاکسی‌ها ۸- نوعی خودروی رول‌آر است - مدلی از تویوتا ۹- دومین انسانی که پاروی کره ماه گذاشت - محصول لوکس ایران خودرو ۱۰- خدانگداز روزگار کسی برآید - از تجهیزات تولید برق در خودرو ۱۱- گشاده - نشانه معمولی - آرزوها ۱۲- می‌گویند پرترددترین بزرگراه خاورمیانه است ۱۳- رنگ عربی - از حروف ندا - به آن زینت روی بشر می‌گویند ۱۴- کمیاب و نامی هم برای مردان - نوعی گیربکس پیشرفته و مدرن است ۱۵- همچنان برتیر ازین خودروی جهان که تاکنون بیش از پنجاه میلیون دستگاه از آن تولید شده است.



عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: افزایش قیمت جهانی نفت فرصتی است که می‌توان از آن در راستای صادرات استفاده بهینه کرد به نحوی که با مذاکره با مشتریان صادراتی سنتی، موتورسیکلت‌های ایرانی را با قیمت‌های مناسب‌تری در اختیار آنها قرار دهیم.

حاضر جواب: مگر این که به ضرب و زور افزایش قیمت جهانی نفت بتوانیم موتورسیکلت‌های مان را به بقیه قالب کنیم!

باز هم چراغ سبز برای واردات خودرو: تکلیف بازار چه می‌شود؟ حاضر جواب: البته این چراغ واردات خودرو و این روزها تبدیل به یک چراغ چشمک‌زن شده که دو روز سبز است و سه روز قرمز!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: استیضاح وزیر صمت در دست بررسی است.

حاضر جواب: احتمالاً حالا حالا هم در دست بررسی می‌ماند!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: تا زمانی که عرضه و تقاضای خودرو در کشور به تعادل نرسد و تولید افزایش پیدا نکند، نه‌قرعه‌کشی حذف و نه قیمت حاشیه بازار کم می‌شود، در واقع هیچ‌کدام از این مسائل حل نمی‌شود.

حاضر جواب: افزایش تولید هم که به این سداک‌ها نیست... کلی باید منت خودروسازان را کشید!

سه نفع واردات برای خودروسازان... حاضر جواب: ای آقا... اگر فکر کردید دوستان خودروساز گول این طور مقاله‌ها را می‌خورند، باید عرض کنم در اشتباهید! مخالفان واردات خودرو که تا دیروز روی مساله «تولید داخل» مانور می‌دادند، حالا بنا رو بگردی جدید درباره موضوعاتی مانند تجمل‌گرایی و شکاف طبقاتی، سعی دارند افکار عمومی را با خود همراه کنند.

حاضر جواب: به هر حال برای جلوگیری از واردات خودرو باید به هر دستاویز و شکافی استناد کرد دیگر!

رشد هزینه‌های خودروسازان با قانون جدید عوارض گمرکی... حاضر جواب: خودروسازان هم که منتظر قوانین جدید و رشد هزینه‌ها و بالا بردن قیمت خودرو هستند!

ایلان ماسک به فریب‌کاری درباره خصوصی سازی تسلا متهم شد. حاضر جواب: ای دل‌غافل! ایلان ماسک هم اهل خصلتی بازی بود و رو نمی‌کرد ناقلاً؟!

جانشین پلیس راهور مطرح کرد: فاصله کهکشانی کیفیت خودروهای داخلی با استانداردهای روز دنیا. حاضر جواب: البته فاصله کهکشانی که نه با سرعت نور که قرار باشد با سرعت یک پراید یا پژو ۴۰۵ طی شود!

هشدار انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان فیلتر درباره محصولات فاقد اصلت: ۴۵ درصد از فیلترهای موجود در بازار قاچاق و تقلبی است. حاضر جواب: باید دید این فیلترها برای عرضه در بازار از چه فیلتری رد شدند که ۴۵ درصدشان تقلبی و قاچاق است!



Autoworld.ir

سه شنبه ۳۰ فروردین ۱۴۰۱. سال هفتم. شماره ۱۶۳۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۲ ۱۴ آصفهان ۲۸ ۸ شیراز ۲۸ ۱۱ مشهد ۱۳ ۸ تبریز ۲۷ ۱۴ ارومیه ۲۷ ۱۲ رشت ۲۳ ۱۲ گرگان ۲۵ ۱۴ ساری ۲۶ ۱۲ شهرکرد ۲۴ ۵ اهواز ۲۸ ۲۱ یزد ۲۷ ۱۳ کرمان ۲۳ ۶ بندرعباس ۳۳ ۲۱ زاهدان ۲۷ ۱۱

بیلبورد

Billboard

کنترل جاده

«این آگهی زیبا توسط آژانس «Y&R» در کشور کلمبیا برای گودیر طراحی شده تا به این نکته اشاره کند که مهار خودرو با تایرهای خوب می تواند اصل اول کنترل اتفاقات حین رانندگی باشد.»



شرکت های دانش بنیان را جدی بگیرید!

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



همه ما می دانیم صنعت خودرو آلمان از پیشروترین و موفق ترین نمونه ها در جهان به شمار می رود و براساس گزارش های مندرج در مجلات خودرویی این کشور، خودروسازان آلمانی در اوج شیوع کرونا در سال ۲۰۲۰ بیش از ۷۵ میلیون یورو در حوزه های مربوط به تکنولوژی ها و طرح های نوین سرمایه گذاری کرده اند که این امر به خودی خود سبب پیشرفت و توسعه چشمگیر این صنعت شده است. این در حالی است که متاسفانه در کشورمان به رغم وجود ظرفیت های چشمگیر، باز هم از آن غافل شده ایم و شاهد پیشرفت چندانی در به کارگیری تکنولوژی های روز در محصولات خودرو و سازه های ما نیستیم و با وجود این که وارد قرن جدید شده ایم، اما به نظر می رسد سیاست ها در عرصه خودروسازی همچنان از الگوهای قدیمی پیروی می کند. در این میان باید به این مهم توجه داشت که این روزها مقامات مسئول در کشورهای صنعتی و پیشرو در استفاده از تکنولوژی های روز با هدف جلوگیری از هرگونه توقفی در رشد و پیشرفت اقتصادی، هرچه پیشتر صنایع مختلف از جمله صنعت خودرو را به سرمایه گذاری در موسسه های دانش بنیان و استفاده از دانش و پتانسیل آن ها ترغیب می کنند. اما متاسفانه در کشورمان در بیشتر مواقع شاهد عکس این ماجرا هستیم. چراکه بسیاری هنوز بر این باورند که تنها استفاده از نیرو و دانش خارجی می تواند به پیشرفت کشور کمک کند و اگرچه این مساله و نگاه نیز می تواند در جای خود درست باشد اما در کل، سرمایه گذاری و فراهم سازی فضای رشد برای نخبگان و تمرکز بر شرکت های دانش بنیان همچنان از جایگاه ویژه و مهمی در اقتصاد جهانی برخوردار است.

مسلک



است. این خودرو نخستین بار در سال ۱۹۷۰ با نام گرون اسپرت ۴۵۵ به بازار عرضه شد و بعد بویک با افزودن یک اسپویلر در پشت و خطوط روی بدنه نسخه استیج یک آن را به بازار فرستاد. در آن سال ها ۴۸۸ دستگاه از GSX ۶۸۷ ساخته شده با پکیج استیج یک سفارش داده شده بودند.

همه قبول دارند که بویک دیرتر از سایر خودروسازان به فکر ورود به بازار خودروهای عضلانی افتاد؛ اما وقتی این تصمیم را گرفت، نشان داد که با یک هدف درست وارد گود شده است. حقیقت این است که بویک برخی از لوکس ترین و قوی ترین محصولات عضلانی تاریخ را ساخته و شکی نیست که بهترین آن ها پکیج GSX ۳۶۰ اسپبخاری

بویک GSX استیج ۱



PRO TEC

by bluechem GROUP

...because it works!

روغن موتور پرو- تک آلمان

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY



021 79406

0902 432 2671

sales@aryachemi.ir

www.aryachemi.com



www.isaco.ir

ایساکو کارت

خدمتے نوین