نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
چهارشنبه ۷ اردیبهشت ۱۴۰۱/ ۲۵ رمضان ۱۴۴۳/ ۲۷ آوریل ۲۰۲۲/ سال هفتم/شماره ۱۶۳۶/ ۱۶ صفحه/قیمت ۲۰۰۰ تومان

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

0 1 6 3 6

DONYAYEKHODRO.COM

مدیرعامل شرکت اتوبوس‌سازی «اسنا» در پاسخ به «دنیای خودرو»:

در صنعت اتوبوس تا ۵۰ درصد امکان داخلی‌سازی داریم

صفحه ۹

CX-60؛ نماینده لوکس مزدا

صفحه ۱۲

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور مطرح کرد:

سه پیش‌شرط تولید خودرو ۶ هزار دلاری در داخل

تولید خودرو جدید ارزان جز با تولید مشترک دو خودروساز، تیراژ بالا و استفاده حداکثری از امکانات قبلی میسر نخواهد شد. از آن‌جا که بسیاری از تامین‌کنندگان دو خودروساز...

صفحه ۳

استارت Start

علی زراندوز
عضو شورای سردبیری

چرا قرعه‌کشی خودروسازان حذف‌شدنی نیست؟!

فروش محصولات خودروسازان کشور به روش قرعه‌کشی از ابتدا مورد انتقاد کسانی بود که تقریبا شانسی برای برنده‌شدن در این فرآیند برای...

صفحه ۲

سایپا حذف قرعه‌کشی را با شاهین استارت زد

سایپا حذف قرعه‌کشی را با شاهین استارت زد

صفحه ۴

۴ سایپا و ایران خودرو در لیست واگذاری ۱۴۰۱
۱۴ استلانتیس قهرمان مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی
۱۳ «گودیر تور»، راهکاری برای ناوگان‌های تجاری برگزار می‌کند
۶ تویوتر به خرید ۴۴ میلیون دلاری جدید ایلان ماسک تبدیل شد
۱۱ تلاش «شِل» برای کم‌مصرف کردن موتورسیکلت‌های هندوستان

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو در جمع قطعه‌سازان پیشنهاد داد:

تشکیل شورای هماهنگی صنعت خودرو برای رفع موانع تولید و افزایش کیفیت

صفحه ۲

۵ گزینه اسپرت و مدعی بازار

کدام سدان جمع‌وجور ایران چالاک‌تر است؟

اگرچه سدان‌ها یکی از بهترین کلاس‌های خانوادگی به‌شمار می‌روند، اما می‌توان آن‌ها را گزینه‌های اسپرت...

صفحه ۸

مدیر ارتباطات ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

ارائه گواهی معتبر معاینه‌فنی هنگام خرید و فروش خودرو ضروری است!

صفحه ۱۵

تیترهای امروز Titles

حرکت صعودی بورس با لیدری خودروسازان همچنان ادامه دارد

شاخص کل بازار سهام باز هم بالا رفت

صفحه ۵

برای خرید خودرو درنگ نکنید!

صفحه ۱۰

چرا بسترن B30 بخریم؟

صفحه ۷

فروش اقساطی چینی‌ها هم محدود است

صفحه ۱۰

گفت‌وگوی روولوشن با «یان کالم» طراح افسانه‌ای خودرو

آشوب کسب و کار من است!

صفحه ۶

LOCO Mobil
فیلتر لوکومبیل، محافظ اتومبیل
IATF 16949 : 2016
ISO 9001 : 2015
Magnetic
www.locomobil.ir

قیمت ۱۷۰ هزار دلاری برای نسخه ۱۰۵۰ اسب بخاری لوسیدایر

بی‌تردید لوسید با معرفی خودرو ایر دریم ادیشن ستون‌های صنعت خودرو را به لرزه در آورده، این خودرو با قدرت ۱۱۱۱ اسب بخاری و شعاع حرکتی تخمینی ۸۳۷ کیلومتری، رقیبی از نظر میزان مسافت طی‌شده ندارد و جزو سریع‌ترین خودروهای دنیا محسوب می‌شود. البته نمی‌توانید مدل دریم ادیشن را خریداری کنید زیرا این پرچم‌دار ۱۶۹ هزار دلاری حدود یک‌سال پیش سولد اوت شده است؛ اما از تابستان سال جاری میلادی شما می‌توانید لوسید ایر گرند تورینگ پرفورمنس را با قیمت ۱۰ هزار دلار بیشتر از نسخه دریم ادیشن بخرید.

همان‌گونه که انتظار دارید این خودرو بالاتر از مدل ایر گرند تورینگ قرار می‌گیرد و قدرت ۱۰۵۰ اسب بخاری دارد. البته شعاع حرکتی آن در صورت استفاده از رینگ‌های ۲۱ اینچی به ۷۱۸ کیلومتر می‌رسد.
در مقام مقایسه باید گفت ایر گرند تورینگ با یک‌بار شارژ و استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی شعاع حرکتی ۸۳۰ کیلومتری دارد که در صورت استفاده از رینگ‌های ۲۱ اینچی به ۷۵۵ کیلومتر می‌رسد. البته لوسید برای ایر گرند تورینگ پرفورمنس رینگ‌های ۱۹ اینچی را در نظر نگرفته است.

استارت
Start

علی زراندوز
عضو شورای سردبیری

چرا قرعه‌کشی خودروسازان حذف‌شدنی نیست؟!

فروش محصولات خودروسازان کشور به روش قرعه‌کشی از ابتدا مورد انتقاد کسانی بود که تقریبا شانسی برای برنده‌شدن در این فرآیند برای خود متصور نبودند. البته تعداد اندک خودروهای واگذارشده در مقابل خیل عظیم متقاضیان، در سرخوردگی عده زیادی از آنها زمانی که می‌دیدند در قرعه‌کشی‌ها برنده نمی‌شوند نیز بی‌تاثیر نبود. به هر حال امروز حتی مسئولان هم به این روش فروش خودرو انتقادهایی را وارد می‌کنند. البته طبق وعده‌های وزیر صمت باید در سال جدید به سمت حذف فرآیند قرعه‌کشی در واگذاری خودرو حرکت می‌کردیم ولی با محقق نشدن افزایش تولید خودروسازان گویا همچنان این روش برای فروش خودرو ادامه خواهد داشت. در همین زمینه سرپرست دفتر صنایع خودرو معاونت حمل و نقل وزارت صمت گفته است: «روند فعلی قرعه‌کشی فروش خودرو غیرشفاف و مورد انتقاد وزارت صمت است.» وی افزود: «اگرچه بر این باوریم با تمرکز بر افزایش تولید و عرضه می‌توان تعادلی در بازار ایجاد کرد اما برای اجتناب از فعالیت‌های سوداگرانه و سودجویانه، تا رسیدن به نقطه تعادل ضروری است نظارت بیشتری در حوزه عرضه و توزیع صورت گیرد.» کارشناسان این صنعت می‌گویند حذف قرعه‌کشی خودرو بدون حذف قیمت‌گذاری دستوری ممکن نیست و به فساد در این بازار دامن می‌زند. برخی کارشناسان صنعت خودرو در این زمینه معتقدند قرعه‌کشی خودرو هم از نظر اصول و قواعد اقتصادی و هم از جنبه روانی باعث به‌هم ریختن بازار شده است اما درنهایت، بیشتر مصرف‌کنندگان واقعی خودرو را به نرخ بازار آزاد می‌خرند و قرعه‌کشی تنها یک توجیه برای دخالت دولت در بازار خودرو است و نفعی به عموم مصرف‌کنندگان نمی‌رساند. آنها معتقدند لازمه حذف قرعه‌کشی خودرو این است که دولت دست از قیمت‌گذاری دستوری بردارد و در مقابل شرایطی را فراهم کند که تولید خودرو افزایش داشته باشد و با رشد تولید و همخوانی آن با تقاضا، به صورت غیرمستقیم کاهش قیمت خودرو اتفاق بیفتد. چندی پیش دبیر انجمن خودرو سازان کشور نیز درباره خبر حذف قرعه‌کشی خودرو گفته بود: «در فرآیندهای قرعه‌کشی وضعیت به‌گونه‌ای است که برای ۱۰ هزار دستگاه خودرو چهار میلیون متقاضی داریم تا افراد از این رانت بازار استفاده کنند. بنابراین باید مشخص شود منظور از حذف قرعه‌کشی خودرو چیست؟ آیا قرار است قیمت‌گذاری دستوری حذف شود؟» از طرفی برخی نمایندگان عضو کمیسیون صنایع مجلس نیز طرح عرضه خودرو در بورس را به عنوان راهکار بلندمدت مدنظر دارند. آنها معتقدند چنانچه این مسیر عملیاتی شود شاهد جمع شدن بساط دلالان خواهیم بود. به هر حال به‌نظر می‌رسد هنوز راهکار جدی برای حذف فرآیند قرعه‌کشی برای واگذاری خودرو وجود ندارد و احتمالا امسال هم مصرف‌کنندگان باید به شانس و اقبال خود برای رسیدن به خودرویی با قیمتی معقول‌تر از بازار آزاد، امید داشته باشند.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو در جمع قطعه‌سازان پیشنهاد داد:

تشکیل شورای هماهنگی صنعت خودرو برای رفع موانع تولید و افزایش کیفیت

نهاد علی‌بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو، تشکیل شورای هماهنگی صنعت خودرو را راهکاری برای تعامل و همکاری بیشتر خودروساز و شبکه تامین برای رفع موانع تولید و افزایش کیفیت دانست. مهدی خطیبی در نشست با قطعه‌سازان کشور گفت: «در صورت اجرایی‌شدن این طرح، ایران‌خودرو و سایپا، دو انجمن قطعه‌ساز و بخش خودروساز خصوصی اعضای این شورا خواهند بود.» وی افزود: «لازمه برون‌رفت از وضعیت فعلی و بهبود فضای منفی علیه خودروسازان و غلبه بر موانع، اتحاد صنعت خودرو و قطعه‌سازان است.» وی با اشاره به تعهد این خودروساز برای توقف تولید خودرو دارای کسری قطعه ادامه داد: «با ایجاد زیرساخت‌های لازم و همکاری قطعه‌سازان، از خردادماه شاهد حذف خودروهای دارای کسری قطعه از فرآیند تولید و افزایش ۲۵ درصدی کیفیت محصولات ایران‌خودرو خواهیم بود.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو ادامه داد: «خودرو در ایران برخلاف سایر کشورها تبدیل به کالایی سرمایه‌ای شده، ایران‌خودرو به دنبال آن است با افزایش تولید، سبب تغییر نگرش مردم نسبت به خودرو به‌عنوان کالای مصرفی شود.» وی تصریح کرد: «صنعت خودرو در دنیا، به دلیل ارتباطات پیشین و پسین صنعتی، خدماتی و حجم گردش مالی و نوع تولید، از صنایع مهم و استراتژیک به‌شمار می‌رود، اما در ایران، به‌دلیل این که خودرو کالای سرمایه‌ای به محسوب می‌شود، دارای اهمیت بالاتری است. خودرو در سبد ثروت خانوار جای دارد، اما این اهمیت را برخی افراد یا گروه‌ها چندبرابر جلوه داده و به دنبال ایجاد التهاب در فضای عمومی جامعه هستند.»

خطیبی به پژوهش صورت‌گرفته در سال ۱۳۸۲ درخصوص تاثیر هزینه‌های محیطی بر قیمت خودرو اشاره کرد و گفت: «در این سال هزینه‌های محیطی تحمیل‌شده بر ایران‌خودرو در قالب ۱۸۶ متغیر مانند قوانین مالیاتی و کار و... بررسی شده که نتایج نشان می‌دهد با وجود این که هزینه‌های اعمال‌شده ارتباطی به ایران‌خودرو نداشته و صرفا بار مالی را تحمیل کرده اما در قیمت محصولات تاثیر داشته است.» وی با بیان این که این روند در ۲۰ سال گذشته ادامه داشته است، افزود: «گروه صنعتی ایران‌خودرو همگام با فرمان رئیس‌جمهور برای افزایش تیراژ تولید، در سال جاری ۷۵۰ هزار دستگاه انواع محصولات سواری، باری و تجاری تولید و عرضه خواهد کرد.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو ادامه داد: «به‌منظور جلب رضایت مشتریان از کیفیت محصولات تولیدی، ۱۶۱ برنامه عملیاتی در زنجیره ارزش تولید و در حوزه‌های تامین، مهندسی، طراحی، فروش و خدمات پس از فروش و لجستیک در دستور کار قرار گرفته است.» وی با اشاره به اتحاد استراتژیک ایران‌خودرو و سایپا گفت: «جلسات متعددی برای تشکیل کمیته‌ای مشترک در راستای تعامل و همکاری بهتر برگزار کرده است و تحقق اهداف این همکاری‌ها با جدیت دنبال می‌شود.»
گفتنی است؛ در این نشست که محمدرضا فیض‌بخش، رئیس هیات‌مدیره ایران‌خودرو، کیانوش پورمجیب، قائم‌مقام مدیرعامل ایران‌خودرو در توسعه و تولید، دبیر انجمن خودروسازان و نماینده خودروسازان بخش خصوصی نیز حضور داشتند، مدیرعامل ساپکو، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور و مدیران عامل تعدادی از شرکت‌های قطعه‌ساز نیز به بیان نظرات خود درباره مسایل مختلف موجود در صنعت قطعه و خودروسازی پرداختند.

ساده‌سازی نیسان لیف برای حضور در سال ۲۰۲۳

دومین نسل نیسان لیف برای مدل سال ۲۰۲۳ بازطراحی شده، این خودرو الکتریکی به‌روزتر دارای تریم‌های ساده‌تری است و هم‌اکنون فقط با دو نسخه عرضه می‌شود. لیف الکتریکی از تابستان سال جاری میلادی روانه نمایندگی‌ها می‌شود اما این اولین باری نیست که ظاهر جدید لیف را می‌بینیم زیرا نیسان چند ماه پیش نسخه به‌روز لیف در اروپا را معرفی کرده بود. این خودروساز ژاپنی لیف ۲۰۲۳ را در دو تریم S و SV پلاس روانه بازار آمریکا می‌کند. نیسان به ویژگی‌های هر نسخه اشاره‌ای نکرده اما گفته می‌شود لیف S و SV پلاس قیمت پایه قبلی را حفظ خواهند کرد. البته لیف S مدل ۲۰۲۲ قیمت پایه ۲۸۴۲۵ دلاری دارد در حالی که SV پلاس با بهای ۳۶۴۲۵ دلاری عرضه شده است. خریداران همچنین می‌توانند از مشوق فدرال ۷۵۰۰ دلاری استفاده کنند. ظاهر به‌روزتر لیف شامل جلوپنجره، سپر، چراغ‌ها و نشان‌های نورانی متفاوت است. نیسان همچنین آئرودینامیک این خودرو را بهبود بخشیده و تغییراتی در دیفیوزر و اسپویلر عقب اعمال کرده است. مدل SV پلاس نیز به‌صورت استاندارد با رینگ‌های ۱۷ اینچی ۵ پره عرضه می‌شود.

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور مطرح کرد:

سه پیش‌شرط تولید خودرو ۶هزار دلاری در داخل

تولید خودرو جدید ارزان جز با تولید مشترک دو خودروساز، تیراژ بالا و استفاده حداکثری از امکانات قبلی میسر نخواهد شد

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

تولید خودرو ارزان یا خودرو ۶هزار دلاری توسط خودروسازان طی هفته‌های قبل به بحث داغ این صنعت تبدیل شده است. تولید چنین خودرویی موافقان و مخالفان بسیاری دارد. برخی مطرح کردن این بحث را صرفا شعار و دور از دسترس می‌دانند و برخی معتقدند امکان تولید آن وجود دارد، اما نیازمند پیش‌شرط‌هایی است. تیراژ اقتصادی یکی از شرایطی است که برای محقق‌شدن تولید خودرو ارزان باید مد نظر قرار بگیرد. این در شرایطی است که خودروسازان به لحاظ تولید و تیراژ در شرایط مناسبی قرار ندارند. با این حال به نظر می‌رسد این بحث در حال جدی شدن است و احتمال تولید چنین خودرویی در آینده نزدیک وجود دارد. در خصوص این‌که تولید محصولی ارزان با قیمت ۶هزار دلار چه الزامات و پیش‌نیازهایی دارد و بهترین حالت برای تولید این خودرو چیست؛ با ابراهیم دوست‌زاده، فعال صنعت قطعات خودرو و عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور به گفت‌وگو پرداختیم.

بحث خودروهای ارزان و ۶هزار دلاری این روزها بسیار مطرح است. به نظر شما به‌عنوان یک قطعه‌ساز آیا امکان تولید چنین خودرویی وجود دارد؟ ظاهرا بحث این‌که قطعه‌سازان مجموعه قطعات این خودرو را با ۴هزار دلار تولید کنند هم مطرح است...

امکان تولید خودرو با قیمت ۶هزار دلار میسر است، اما این قضیه چند پیش نیاز دارد. اول این‌که باید تیراژ بالا محقق شود. در دنیا شرکت‌های خودروسازی تیراژ زیر ۴میلیون دستگاه خودرو را اقتصادی نمی‌دانند. این با اعداد و ارقامی که صنایع خودروسازی ما با آن سروکار دارند بسیار فاصله دارد. جمع تولید خودروسازان ما در بهترین شرایط به یک‌میلیون و ۶۷۰هزار دستگاه خودرو رسیده است. بنابراین تا ۴میلیون دستگاه خودرو آن‌هم توسط یک خودروساز زمان بسیار وجود دارد. وقتی تیراژ خودرو اقتصادی و بالا باشد هزینه‌های سربار تقسیم می‌شود. یعنی تقسیم هزینه‌های سربار به ۵۰۰هزار دستگاه خودرو تا ۴میلیون دستگاه بسیار متفاوت است. افزایش تیراژ تولید خودروسازان در ایران تا این ارقام به هیچ وجه میسر نمی‌شود، مگر آن‌که معادل عرضه به بازار داخل، صادرات داشته باشد.

چگونه می‌توان به بهترین شرایط در این خصوص دست یافت؟

خودروسازان ما باید اتحادهای استراتژیکی با یکدیگر داشته باشند و از قطعات و پلت‌فرم‌های مشترک استفاده کنند که جمع تیراژ دو خودروساز به حداقل ۲میلیون دستگاه برسد و سپس صحبت از تولید خودرو اقتصادی انجام داد. با تیراژهای ۵۰۰، ۶۰۰ و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو بعید می‌دانم بتوان گام مهمی برداشت. ضمن این‌که یکی دیگر از پیش شرط‌های تولید خودرو اقتصادی این است که باید این خودرو را با توجه به امکانات موجود صنعت خودرو و قطعه تولید کنیم. یعنی اگر بخواهیم خودرویی تولید کنیم که قطعه‌سازان ما بخواهند خطوط تولید جدیدی ایجاد کنند، مواد اولیه‌ها تغییر کند، دستگاه‌های تست و امکانات تولید تغییر کند و نیاز به سرمایه‌گذاری جدیدی داشته باشد، به‌هیچ‌وجه امکان تولید فراهم نخواهد شد. باید با کمترین یا بدون سرمایه‌گذاری جدید خودرو جدیدی تولید شود.

چگونه بدون سرمایه‌گذاری، قرار است خودرو جدید تولید شود؟

باید امکانات موجود را برای تولید خودرو جدید در نظر بگیریم، مثلا از سیستم برق و الکترونیک خودرو ۴۰۵ استفاده شود یا از قطعات بدنه فلان خودرو استفاده شود. یعنی باید از همه امکانات موجود استفاده کنیم. در غیر این صورت اگر بخواهیم خط تولید جدید در خودروسازی یا قطعه‌سازی برای تولید خودرو اقتصادی به وجود بیاوریم، قطعا این امر محقق نخواهد شد. بنابراین الزام به استفاده حداکثری از امکانات قبلی از دیگر الزامات تولید این محصول است.

نقش نوع قیمت‌گذاری خودرو تا چه اندازه در تولید چنین محصولی نقش دارد؟

دقیقا یکی دیگر از مواردی که در این بخش نقش دارد بحث شفاف‌سازی قیمت خودرو است. هم دولت و هم خودروسازان و هم قطعه‌سازان باید کمک کنند تا یک‌بار برای همیشه قیمت تمام‌شده خودرو را به‌صورت منطقی محاسبه شود و حاشیه سود مناسب برای آن در نظر بگیرند تا سنگ بنایی برای آینده شود. اگر این اتفاق رخ ندهد و بساط قرعه‌کشی و ثبت نام و تعیین قیمت دستوری از سمت وزارت صمت جمع نشود، امکان دسترسی به آن خودرو اقتصادی به‌راحتی میسر نخواهد بود.

آیا امکان تولید محصولی مشترک بین دو خودروساز با قطعات مشترک که صرفه اقتصادی هم داشته باشد وجود دارد؟

بله؛ از آن‌جا که بسیاری از تامین‌کنندگان دو خودروساز مشترک هستند، اگر ما شاهد اتحاد برد-برد دو خودروساز بزرگ کشور و استفاده از ظرفیت و امکانات حداکثری زنجیره تامین دو خودروساز باشیم و فقط در جایی که نیاز است تغییرات مهندسی اعمال کنیم، می‌توانیم آینده خوبی متصور باشیم. به این صورت که خط تولید وجود دارد، اما نیاز است ۲۰درصد آن با تغییرات مهندسی همراه شود. همچنین قطعه‌ای به‌روزتر و با کیفیت‌تر تولید کنیم. اگر این ذهنیت در خودروسازان و قطعه‌سازان عملیاتی شود، امکان تولید خودرو ۶هزار دلاری وجود دارد. حتی خودرویی با کیفیت بهتر از خودروهای ۶هزار دلاری فعلی می‌توان تولید کرد. اما این اقدام، یک برنامه بسیار منسجم می‌خواهد. برنامه‌ریزی‌ها اجرا شده است اما نیاز به مساعدت خودروسازان و قطعه‌سازان دارد.

نوربالا

از آن‌جا که بسیاری از تامین‌کنندگان دو خودروساز مشترک هستند، اگر ما شاهد اتحاد برد-برد دو خودروساز بزرگ کشور و استفاده از ظرفیت و امکانات حداکثری زنجیره تامین دو خودروساز باشیم و فقط در جایی که نیاز است، مثلا تا ۲۰درصد تغییرات مهندسی اعمال کنیم، می‌توانیم قطعه‌ای به‌روزتر و با کیفیت‌تر تولید کنیم

بحث رنو کویید هم مطرح است. در گذشته رنو در ایران بود و قطعه‌سازان شرایط همکاری با این خودروساز را به خوبی می‌دانند. فکر می‌کنید ورود چنین خودرویی می‌تواند بازار ایران را به یک محصول باکیفیت در بازه قیمتی مناسب برساند؟

اگر مسیری را که قطعه‌سازان و خودروسازان با رنو رفتند، بخواهیم دوباره ادامه دهیم، قطعا با هزینه کمتری نسبت به قبل محقق خواهد شد، این به لحاظ تجارت و کسب‌وکار بسیار خوب است. چراکه در گذشته یک‌سری هزینه‌ها در این مورد انجام شده و طرف خارجی ذهنیت مثبتی نسبت به برخی قطعه‌سازان دارد. پس طبیعتا خواسته همدیگر را می‌دانند. این امر باعث کاهش هزینه‌های سربار هم می‌شود. در مقابل اگر بخواهیم با یک شرکت جدید همکاری کنیم باید با الزامات آنها همراه شویم، خیلی از هزینه‌هایی که در گذشته برای رنو انجام شده است باید برای تفکر و شرکت جدید نیز انجام شود. بنابراین مزیت همکاری با رنو، کاهش هزینه است. اما از سوی دیگر، ریسک‌هایی هم وجود دارد که باید آن را بپذیریم. این‌ها به همان راحتی که آمدند، به همان راحتی هم رفتند، بدون این‌که بخواهند به تعهداتشان عمل کنند. ممکن است این اتفاق در آینده دوباره تکرار شود. اگر تضامین لازم داده شود که دوباره به‌یک‌باره ایران را ترک نمی‌کنند، من موافق هستم که رنو حضور داشته باشد. اما اگر دوباره در چارچوب قراردادهای قبلی اتفاقاتی رخ دهد، شاید همکاری با آن‌ها مناسب نباشد. در این زمینه، بهتر است با کشورهایی که تا حدی پایدارتر هستند همکاری کنیم بتوانیم در قرارداد با آن‌ها تضامین لازم را بگنجانیم و خیال قطعه‌ساز و خودروساز راحت شود که مانند پژو و رنو ایران را ترک نکنند.

برای محصول ۶هزار دلاری یک زمان بحث طراحی خودرو جدید مطرح است، یک زمان هم ممکن است از خودروهای موجود با تغییراتی استفاده شود و زمانی هم بحث وارد کردن یک خودرو مثلا چینی و داخلی‌سازی آن مطرح می‌شود. به نظر شما کدام مورد برای شرایط فعلی کشور مناسب‌تر است؟

در حال حاضر با توجه به شرایط اقتصادی کشور و بدهکاری که خودروسازان به قطعه‌سازان دارند و همچنین نوع شرایط کسب‌وکار در خودروسازی‌ها، طراحی خودرو جدید را به‌عنوان یک فعال و کارشناس این حوزه اصلا توصیه نمی‌کنم. به این دلیل که طراحی یک خودرو بیش از ۳میلیارد دلار هزینه دارد. در این صورت حتی اگر یک کنسرسیوم متشکل از تمام خودروسازان بخش خصوصی و دولتی ایجاد شود هم نمی‌تواند این هزینه را پرداخت کند. بنابراین طراحی را نیازمند امکانات ساختاری و کمک یک شرکت معتبر خارجی است، توصیه نمی‌کنم. اما اگر بخواهیم با یک شرکت خارجی همکاری کنیم و قطعات را به‌صورت سی‌کی‌دی و اس‌کی‌دی وارد کنیم و در اینجا مونتاژ کنیم یا بخواهیم پلت‌فرم مشترکی از محصولات ایران‌خودرو و سایپا و باقی خودروسازان داشته باشیم، می‌توانیم محصول جدیدی عرضه کنیم. یعنی با حداقل تغییرات مهندسی، فیس جدیدی به یک محصول بدهیم. در هر دو حالت واردات به‌صورت سی‌کی‌دی یا پلت‌فرم مشترک امکان‌پذیر است اما این‌هم به‌هرحال شرایط خاص خود را دارد. اگر محصولی را برای تولید داخلی در نظر بگیریم و طی چند سال داخلی‌سازی آن را افزایش دهیم، بسیار ایده‌آل است. چراکه هزینه طراحی آن پرداخت شده اما این مساله نیازمند یک قرارداد محکم است. در این شرایط ما بعد از دو یا سه سال صاحب یک خودرو به‌روز هستیم با حداقل خودکفایی ۶۰ تا ۷۰ درصد. این بهترین گزینه است. اما از طرفی، اگر از امکانات بالقوه و بالفعل صنعت خودرو و قطعه‌سازی استفاده صدرصدی شود، می‌توانیم خودرویی تولید کنیم که دارای کیفیت و استانداردهای روز دنیا باشد. ضمن این‌که یک خودرو ملی با چهره شکیل‌تر و به‌روزتر تولید می‌کنیم. البته این در شرایطی است که کنسرسیوم قطعه‌سازان و خودروسازان عملیاتی شود و ما بتوانیم از امکانات همگان استفاده کنیم.

به نظر شما این اهتمام بین انجمن‌های قطعه‌سازی و خودروسازان برای تولید یک خودرو ۶ هزاردلاری شکل گرفته است؟

به نظرم تا به حال چنین اتحادی بین دو انجمن و دو خودروساز بزرگ کشورمان نداشته‌ایم، اما این مساله در حال شکل‌گیری است.

خراسان‌رضوی؛ پیشتاز اجرای طرح ملی مبارزه با لوازم یدکی خودرو قاچاق و تقلبی

رئیس سازمان صمت خراسان‌رضوی گفت: «استان خراسان‌رضوی به‌عنوان یکی از چهار استان آزمایشی، پیشتاز اجرای طرح ملی مبارزه با کالای لوازم یدکی قاچاق و تقلبی خودرو است.»

امیررضا رجبی افزود: «طرح ملی مبارزه با کالای قاچاق و تقلبی در وزارت صمت آغاز شده و در نخستین قدم، حوزه لوازم یدکی در دستور کار قرار دارد. اقدامات در نظر گرفته‌شده در قالب این طرح به صورت مستمر و هفتگی رصد و پایش می‌شود و مرحله‌به‌مرحله به‌صورت متناسب‌سازی طرح پیش خواهیم رفت.»

وی افزود: «در مرحله نخست طرح، رهگیری کالا و همچنین آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کمک‌فنر و باتری خودرو مشمول دریافت شناسه رهگیری شدند و شناسه رهگیری برای کالاهای مشمول باید در مبدأ تولید و واردات روی بسته‌بندی کالا نصب شود.»

رجبی با اشاره به اقدامات خوب انجام‌شده در اجرای طرح توضیح داد: «این طرح با اولویت تعیین‌شده می‌تواند در کاهش آمار کالاهای قاچاق بسیار موثر باشد و سازمان صمت استان نیز به تبع وزارت صمت با جدیت این موضوع را پیگیری خواهد کرد و در مرکز استان جلسات کارگروه حمایت از تولید و نظارت بر گردش کالا زیر مجموعه کمیسیون برنامه ریزی، هماهنگی و نظارت بر مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان برگزار می‌شود البته تصمیمات خوبی نیز در این حوزه گرفته شده است.»

رئیس سازمان صمت خراسان‌رضوی ادامه داد: «در این رابطه تاکنون ۱۷۱ واحد صنفی مشمول از آغاز طرح بازرسی شده‌اند، همچنین تعداد ۱۲ گشت مشترک صورت گرفته است و درمجموع تعداد ۶۳۶ کمک‌فنر و ۷۵ باتری خودرو به ظن قاچاق جمع‌آوری شده که پرونده آن‌ها در دست بررسی است.»

وی اضافه کرد: «اجرای طرح علاوه‌بر مبارزه با موضوع قاچاق و کالای تقلبی، نتایج مثبت اقتصادی هم دربرخواهد داشت که از جمله آن ایجاد فرصت شغلی در بخش تولید قطعات خودرو است زیرا با جمع‌آوری قطعات تقلبی و قاچاق از تولید داخلی حمایت شده و این امر منتج‌به اشتغال بیشتر می‌شود.»

بوگاتی که توسط لوئیس شیرون رانده شد

جی لنـــو در جدیدترین ویدئوی خود نگاهی بـــه بوگاتی تایپ ۵۱ مدل ۱۹۳۱ داشته است. این خودرو به شدت کمیاب زندگی خود را به عنوان خودرو مسابقه‌ای گرندپری آغاز کرده اســـت. تایپ ۵۱ گرند پری مسابقه‌ای توسط لوئیس شیرون رانده شـــده؛ بله! شـــیرون همان مردی است که نامش روی هایپرکار مدرن بوگاتی می‌درخشد. پس از مسابقه دادن برای بوگاتی در سال ۱۹۳۱، شیرون این خودرو را هدیه گرفت و تا سال ۱۹۳۶ نیز در اختیار داشت اما در آن زمان خودرو را به فردی با نام آندره بیث فروخت.
بیث در سال ۱۹۳۷ این خودرو مسابقه‌ای را به کورسیه لوئیس‌دوباس تحویل داد تا بدنه گرند تورینگ مشابه تایپ **57SC** آتلانتیک را روی آن نصب کند. در ۲۰ جولای ۱۹۳۷ خودرو تکمیل‌شده به دست بیث رسید و نتیجه همان چیزی است که مشاهده می‌کنید.
در برهه‌ای از تاریخ شاسی و بدنه خودرو جدا شد و به مدت ۵۰ سال همان‌گونه باقی ماند. در سال ۲۰۰۰ یکی از کلکسیونرها بدنه اصلی را پیدا و خریداری کرد و پس از بازسازی طولانی، وضعیت خودرو را به همان شکلی که در سال ۱۹۳۷ بود، بازگرداند. بازکردن کاپوت این بوگاتی واقعا مشابه گشودن جعبه جواهرات است زیرا پیشرانه فوق‌العاده زیباست.

پیگیری یک موضوع
Follow up

فتح‌اله توسلی
عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

خصوصی‌سازی؛ راهکار ارتقای کیفیت محصولات خودروسازان

اکثر مقامات و مســـئولان از کیفیت پایین محصولات خودروسازان ناراضی هســـتند و معتقدند نباید عزت مردم به خاطر وضعیت خودروها نادیده گرفته شود. فتح‌اله توسلی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در این خصوص معتقد است: «مردم برای آنکه خودرو داشته باشند، مجبورند در صف بمانند و بعد از ماه‌ها نوبت‌شـــان شود. البته اگر قرعه به‌نام آن‌ها بیرون آید یک خودرو با حداقل کیفیت در اختیارشان قرار می‌گیـــرد که حتی ایربگ آن هم در شـــرایط بحرانی باز نمی‌شود در حالی که باید ضامن سلامت و امنیت مردم باشد. واگذاری ســـهام دو شرکت ایران‌خودرو و ســـایپا باعث بهبود عملکرد و کیفیت خودروهای تولید داخل و همچنین ایجاد رقابت مثبت در بازار خودرو خواهد شد.»

آیا بومی‌ســـازی صنعـــت خودرو امکان‌پذیر است؟

در دنیا کشورهای محدودی خودرو تولید می‌کننـــد از جمله می‌توان به فرانســـه، آمریکا، کره‌جنوبی و ژاپن اشاره کرد. که البته به‌تنهایی خـــودرو تولید نمی‌کنند بلکه شرکت‌های متعددی در دنیا قطعات را برای آنها می‌سازند و تلاش می‌کنند هم خودروهای باکیفیت تحویل مردم بدهند و هم اینکه بازار را حفظ کنند. اما در کشور ما به خاطر نبود رقابت در تولید خودرو در شـــبکه توزیع و تولید فساد ایجاد شده و جان مردم نیز به خطر می‌افتد.

آشفتگی امروز بازار خودرو را نتیجه چه آزمون و خطاهایی می‌دانید؟

معتقدیم واردات خودرو می‌تواند در بازار هم رقابت ایجاد کرده و باعث کاهش قیمت شود و هم شرکت‌ها را وادار به تولید خودروهای باکیفیت کند. وقتـــی خودرویی با قیمت مناسب و باکیفیت بهتر در بازار باشد، طبیعتا مردم به سمت آن خودرو می‌روند. در صورت واردات خودرو، شرکت‌های دیگر برای اینکه از بازار جا نمانند، کیفیت محصولات را بالا می‌برند و در نهایت خودرو مناسب تحویل مردم می‌شود.

وزیر صمت نوید واگذاری ســـهام خودروسازان بزرگ کشور را می‌دهد، آیا واگذاری سهام خودروسازان بازار را به سمت رقابتی شدن سوق می‌دهد؟

بازار باید رقابتی باشـــد. این اتفاق باعث می‌شود کنترل دولت روی شرکت‌ها کم شود و شرکت‌ها رقابتی باشند. درنتیجه خودرو باکیفیت تحویل مردم می‌دهند. وقتی خودرو بی‌کیفیت تولید می‌شـــود مردم سهام آن شـــرکت را نمی‌خرند، در نتیجه سودی هم نخواهند برد.

با فروش پرچمدار محصولات نارنجی‌پوشان صنعت خودرو

سایپا حذف قرعه‌کشی را با شاهین استارت زد

این خودروساز در راستای آرامش‌بخشی به بازار خودرو و کاهش التهابات موجود، عرضه خودرو شاهین را بدون قید قرعه انجام داد

علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

گروه خودروسازی سایپا در پاسخ به تعداد قابل توجه متقاضیان برای خرید خودرو اقتصادی شاهین، فروش فوق‌العاده این محصـــول را از ۳۰ فروردین‌ماه و بدون انجام قرعه‌کشـــی آغاز کرد. این خودروساز در راستای آرامش‌بخشی به بازار خودرو و کاهش التهابات موجود، عرضه خودرو شاهین را بدون قید قرعه انجام داد. براین اســـاس، زمان تحویل این خودرو حداکثر ۹۰ روز در نظر گرفته شده است و در صورت تاخیر احتمالی در تحویل خودرو براســـاس قرارداد معادل ۳۶ درصد سود سالانه (۳ درصد ماهانه) خســـارت تاخیر به‌صورت روزشمار محاسبه و پرداخت می‌شود.

طراحی متفاوت با یک زبان زنده جهانی

شاهین را می توان نخستین قدم مثبت و مهم سایپا برای تغییر وجهه سایپا پس از سال‌های تولید پراید تلقی کرد و یک نقطه عطف در تاریخ این خودروساز داخلی به حساب آورد. شاهین در شرایطی طراحی شد که صنعت خودرو ایران تحت فشار سخت‌ترین تحریم‌ها در تاریخ این صنعت قرار داشت و مشکلات زیادی برای خودروسازان و زنجیره تامین آن‌ها ایجاد شـــده بود. همین موضوع نشان‌دهنده عزم ســـایپا برای تولید خودرویی مدرن و شایسته مردم ایران بود. سایپا شاهین دارای زبان طراحی کاملا متفاوت از محصولات قبلی ســـایپا بوده و به عقیده بســـیاری از کارشناســـان، زیباترین خودرویی اســـت که تا امروز در کشور طراحی و تولید شده است. طراحی این خودرو در قسمت جلو و عقب هماهنگی بسیار خوبی دارد و خطوط بدنه، دیزاین چراغ‌ها و استایل اتاق همگی پویاتر، مدرن‌تر و جذاب‌تر از محصولات پیشین ملی طراحی شده‌اند. سایپا قصد دارد سبک طراحی شاهین و زبان طراحی این خودرو را با کمی تغییرات و به‌روزرسانی در محصولات آینده خود از جمله کراس‌اوور آریا نیز استفاده کند.

ایمنی و استانداردهای شاهین

مزایای شاهین محدود به طراحی زیبای آن نیست؛ تلاش اصلی سایپا روی بخش ایمنی و پاس کردن استانداردهای ایمنی از جمله ایربگ، تست تصادف و استاندارد برخورد با عابر پیاده بوده که سایپا موفق شده است این استانداردها را از یک موسسه معتبر اروپایی کسب کند. سایپا اولین خودروسازی است که در ایران، مراحل توســـعه و ایمن‌سازی شاهین را کاملا شفاف‌ســـازی و ویدئوها و نتایج تست‌های تصادف و ایربگ شاهین را منتشر کرده است. شاهین ابتدا در زمینه عملکرد کیسه‌های هوا در دو مرحله مورد تست و بررسی قرار گرفت؛ مرحله اول مربوط به تست یونیت و ماژول کیسه‌های ایمنی هوا بود که لازمه دریافت استاندارد ECE بوده و یکی از شروط عرضه یک خودرو به بازار اروپا است. پس از این که شاهین از این تست با موفقیت عبور کرد، نوبت به تست باز شـــدن ایربگ‌ها در شـــرایط واقعی و تصادف صد درصدی از روبه‌رو شـــد. در این تست شاهین با سرعت ۵۶ کیلومتر بر ســـاعت و به‌صورت صد درصدی از مقابل با مانع برخورد کرد تا میزان باز شدن کیسه‌های ایمنی هوا، سمت‌وسوی باز شدن کیسه‌های ایمنی هوا، ســـرعت عمل ایربگ‌ها و محل برخورد بدن سرنشین با کیسه‌های ایمنی هوا مورد بررسی قرار گیرد. در این تست‌ها انحراف از مسیر ضربه نیز بررسی شد که شاهین همه این موارد را نیز با موفقیت پشت سر گذاشت. ازسوی‌دیگر، برای احراز ایمنی بالای شاهین، تست تصادف جانبی یا Side Impact هم روی آن آزمایش شـــد. در این تست یک جســـم ۹۵۰ کیلوگرمی با سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت به قسمت جانبی شاهین برخورد کرد تا از مقاومت و عدم واژگونی خودرو، باز شـــدن درها پس از ضربه، سالم ماندن ستون‌های A و C، عدم وارد شدن آسیب به راننده و سرنشین و همچنین باز نشدن نقاط جوش اطمینان حاصل شود. نتیجه این تست دقیقا نشان‌دهنده مقاومت درها، ستون‌های خودرو و ساختار سقف بود و شاهین این تست را نیز با موفقیت پشت سر گذاشت و استاندارد ECE اروپا را کسب کرد.

قوای محرکه کنونی و آتی شاهین

شـــاهین از موتور M15GSI توربوشارژ بهره گرفته است. نسخه پایه این موتور پیش از این روی محصولات پلت‌فرم ایکس ۲۰۰ سایپا (تیبا، ساینا و کوییک) استفاده شده بود، اما برای متناسب‌ســـازی وزن ۱۲۵۰ کیلوگرمی شاهین با این موتور، کوئل‌ها و سیســـتم جرقه‌زنـــی، یاتاقان‌ها، مجموعه بلوک، مجموعه سرســـیلندر و پاشش سوخت، مجموعـــه پیســـتون و رینگ‌های پیســـتون، مجموعه میل‌لنگ، میل‌بادامک، ســـیت سوپاپ، منیفولد ورودی و خروجی هوا، خروجـــی دود، پمـــپ آب، پمپ‌روغن، کاتالیست، بالانسر شفت و برخی دیگر از قسمت‌های آن تغییر، اصلاح و ارتقا داشته‌اند.
این پیشرانه همچنین مجهز به دریچه گاز برقی، سامانه VVT و اســـتاندارد آلایندگی یورو۵ با مصرف سوخت و لرزش کمتر و شـــتاب و توان بیشـــتر است. موتور هشت سوپاپ شـــاهین قادر به تولید ۱۱۰ اســـب‌بخار قدرت و ۱۷۸ نیوتون‌متر گشتاور است و نیروی تولیدی آن توسط یک گیربکس دنده‌ای به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. اما سایپا در سال ۱۴۰۱ قصد عرضه شاهین با موتور تنفس طبیعی TU5 پلاس، گیربکس اتوماتیک و امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی بالاتری را نیز دارد. شاید قدرت تولیدی شاهین با رقبا در ایران برابری کند، اما گشتاور تولیدی آن نسبت به خودروهای تنفس طبیعی رقیب بالاتر است و این گشتاور را در دور پایین تولید می کند که هم مصرف سوخت به موجب آن کاهش می‌یابد و هم شتاب اولیه را بالا می‌برد.

نوربالا

مزایای شاهین محدود به طراحی زیبای آن نیست؛ تلاش اصلی سایپا روی بخش ایمنی و پاس کردن استانداردهای ایمنی از جمله ایربگ، تست تصادف و استاندارد برخورد با عابر پیاده بوده و سایپا موفق شده است این استانداردها را از یک موسسه معتبر اروپایی کسب کند

نگاه
View

احمد امیرآبادی‌فراهانی
عضو ناظر مجلس در هیات واگذاری بنگاه‌های دولتی

سایپا و ایران‌خودرو در لیست واگذاری ۱۴۰۱

لیست واگذاری‌ها بنگاه‌های دولتی و نیمه‌دولتی براســـاس یک روند جدید تعیین تکلیف شده است و برخی شرکت‌ها از جمله ایران‌خودرو و ســـایپا در لیست واگذاری ۱۴۰۱ قرار دارند.
این واگذاری‌ها مربوط به اموال و دارایی‌های مرتبط با وزارتخانه‌های مختلف اســـت، از جمله واگذاری دو باشـــگاه اســـتقلال و پرسپولیس، شـــرکت زیرساخت توسعه و نگهداری ورزشـــگاه‌ها مانند شیرودی و مجموعه انقـــلاب از زیرمجموعه وزارت ورزش و جوانان، شرکت‌های ایران‌خودرو و ســـایپا از زیرمجموعـــه وزارت صمت، شرکت‌هایی مانند شرکت کشت و صنعت نیشـــکر هفت‌تپه از زیرمجموعه وزارت جهاد کشـــاورزی و بسیاری دیگر از اموال و دارایی‌های دولتی در لیســـت واگذاری سال ۱۴۰۱ به صورت قطعی قرار گرفتند.
مقام معظم رهبری در دیدار با کارگزاران نظام از روند واگذاری‌ها اظهار نارضایتی کردند، بنابراین موضـــوع روند واگذاری امـــوال و دارایی‌های دولت در جلســـه دیروز مـــورد تجدیدنظر قـــرار گرفت. اکثریت اعضای هیات واگذاری معتقدند بســـیاری از واگذاری‌ها طی ســـال‌های اخیر روند درســـتی نداشـــته و بیشـــتر خصوصی‌ســـازی‌ها به ســـمت رد دیون دولت بـــه ســـازمان تامین‌اجتماعی و سازمان بازنشستگی کشوری و لشکری و ... پیش رفته است.
دولـــت طی ایـــن ســـال‌ها شـــرکت‌ها یا کارخانه‌هایـــی را از زیرنظر وزارت اقتصاد یا نفت خارج کرده و به وزارتخانه دیگری سپرده است؛ براین اساس مقرر شد، رویه جدیدی برای واگذاری‌ها در ســـال جاری پیش‌بینی شود تا ضمن اجرای دقیق فرمایشات رهبر انقلاب در این خصوص، واگذاری‌ها به صورت اصولی و حقیقی انجام شود.
البته یک سری احکام بودجه‌ای نیز برای پرداخت بدهی‌هـــای دولت وجود دارند، مانند پرداخت ۱۳۰ هزار میلیارد تومان به سازمان تامین اجتماعی و بنیاد شهید به موجب بند (ی) تبصره (۲) بودجه ســـال ۱۴۰۱ که باید عملیاتی شود.
در بحث واگذاری‌ها تلاش شده است در سال جاری هیچ شرکتی از لیست نهایی هیات واگذاری خارج نشود، همه اموال و دارایی‌های دولتی باید در لیســـت باشند حتی اگر روند خصوصی‌سازی نسبت به آن‌ها انجام نشود.
همچنین سازمان خصوصی‌سازی و وزیر اقتصاد به‌عنوان نماینده دولت باید بر روند عملکرد آن‌ها نظـــارت کند زیرا برخی از این شرکت‌ها زیان‌ده هســـتند و باید به ســـوددهی برســـند. از هفته‌های آینده موضوع واگذاری براساس یک روش جدید انجام خواهد شد.

زاپاس
Spare Tire

امیدی به کاهش قیمت خودرو تا پایان سال جاری نیست

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران از وضعیت افزایش قیمت خودرو در بازار خبر داد.
سعید موتمنی گفت: «خودرو در دو هفته نخست سال جاری ۱۰ تـــا ۱۳ درصد افزایش قیمت را تجربه کـــرد که این روند تا یک‌هفته قبل هم ادامه داشـــت اما از اواسط هفته گذشته قیمت‌ها در بازار به ثبات رسیده و تغییر قیمتی در سه، چهار روز گذشته در بازار مشاهده نمی‌شود.» وی درخصوص میزان افزایش قیمت محصولات گروه خودروسازی ایران‌خودرو و سایپا در سال جاری افزود: «پژو ۲۰۶ تیپ‌دو، سمند و پژو پارس به ترتیب از ۲۶۵، ۲۶۵ و ۲۸۰ میلیون تومان تا ۲۹۷، ۲۸۰ و ۳۰۳ میلیون تومان افزایش قیمت داشته‌اند. قیمت پراید ۱۱۱ نیز از ۱۸۳ میلیون تومان به ۱۹۶ میلیون تومان رسیده است.»
موتمنی ضمن اینکه کاهش قیمت خودرو و برقراری تعادل در بازار را منوط بر افزایش تولید و عرضه و همچنین آزادسازی واردات می‌دانـــد، از افزایش نرخ کارخانه‌ای محصولات گروه کرمان‌موتور طی چند روز گذشـــته خبر داد و افزود: «اقدام خودروسازان در افزایش قیمت محصولات‌شان اثرات منفی بر بازار خواهد داشـــت.» وی با تاکیـــد بر اینکه فاصله قیمت کارخانه و بازار در مقایسه با ماه‌های گذشته بیشتر شده است، تصریح کرد: «تازمانی که نیاز بازار تامین نشود و عرضه و تقاضا برابری نکند، خلأ موجود به افزایش فاصله قیمتی کارخانه و بازار می‌انجامـــد.» وی در ادامه به حضور ۵ میلیون متقاضی ثبت‌نام برای ۸ هزار دســـتگاه خودرو طی روز گذشته اشاره و بیان کرد: «این موضوع نشـــان می‌دهد، تقاضا برای ثبت‌نام خودرو از کارخانه زیاد اما عرضه در برابر تقاضا اندک است. به اذعان کارشناسان وزارت صمت نیاز بازار خودرو تیراژی بالغ‌بر یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه است و در صورتی که این نیاز تامین شود فاصله قیمتی نخواهیم داشت.»

رقیب‌تراشی چینی‌ها برای کادیلاک اسکالید

برند چینی هونگچی که بیشتر به خاطر لیموزین‌های لوکس خود که توسط مقامات دولتی مورد استفاده قرار می‌گیرند، شناخته می‌شود، به‌تازگی شاسی‌بلند عظیمی با کابینی مجلل را معرفی کرده است. قرار بود این خودرو رسما در نمایشگاه پکن رونمایی شود اما به‌دلیل شیوع کرونا برگزاری این نمایشگاه به تعویق افتاده، هونگچی آن را به‌صورت آنلاین معرفی کرده است. همان‌طور که اشاره شد، **LS7** با ۵,۶۹۵ میلی‌متر طول، ۲,۰۹۵ میلی‌متر عرض و ۱,۹۸۵ میلی‌متر ارتفاع، خودرو بسیار بزرگی است. دو محور آن نیز از یکدیگر ۳,۳۰۹ میلی‌متر فاصله دارند.

این اعداد باعث می‌شوند رنجروور با طول ۵,۲۵۲ میلی‌متری کوچک به نظر برسد. **LS7** حتی از نسخه استاندارد کادیلاک اسکالید که ۵,۳۸۲ میلی‌متر طول دارد، هم بزرگ‌تر است. طراحی بیرونی این شاسی‌بلند مجلل چینی نیز با جلوپنجره عظیم کرومی، شاسی‌بلندهای بزرگ آمریکایی را به یاد می‌آورد. قرار است هونگچی **LS7** در سه‌ماهه سوم امسال به بازار چین عرضه شود. قیمت این شاسی‌بلند لوکس و بزرگ از ۱.۵ میلیون یوآن معادل ۲۳۵ هزار دلار آغاز می‌شود که رقم بسیار بالایی برای یک خودرو چینی بوده و از شاسی‌بلندهای لوکس مشهور جهان بسیار گران‌تر است.

گزارش
Report

رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

شاخص کل بازار سهام باز هم بالا رفت

حرکت صعودی بورس بالیدری خودروسازان همچنان ادامه دارد

روند حرکتی بازار سرمایه روز سه‌شنبه نیز صعودی بود، به‌طوری که شاخص کل بورس توانست بیش از ۱۵ هزار واحد افزایش یابد، بر این اساس نماگر اصلی بازار سهام در پایان معاملات دیروز تا رقم یک‌میلیون و ۵۲۲ هزار واحد افزایش یافت. شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز با رشد ۴۷۹۶ واحدی به رقم ۴۱۰ هزار و ۳۱۰ واحد رسید. در این بازار ۶۳۴ هزار دادوستد به ارزش ۶۴ هزار و ۸۶۱ میلیارد ریال انجام شد. همچنین روز گذشته شاخص فرابورس با ۷۶ واحد افزایش در رقم ۲۰ هزار و ۹۰۲ واحد ایستاد. در این بازار ۳۴۱ هزار دادوستد به ارزش ۲۴ هزار و ۷۲۶ میلیارد ریال انجام شد. این درحالی است که این روزها سهام‌داران گروه خودرویی بسیار خوشنود و راضی هستند، زیرا این صنعت بورسی به‌عنوان لیدر بازار سهام در مسیر صعودی قرار دارد و به‌نظر می‌رسد در کوتاه‌مدت همچنان این وضعیت ادامه پیدا کند.

آیا امکان تامین مالی صنعت خودرو توسط لیزینگ‌ها وجود دارد؟

کارشناسان اقتصادی معتقدند باتوجه به فضای کنونی کشور لیزینگ عملیاتی می‌تواند کمک بزرگی به تولیدکنندگان از جمله خودروسازان و قطعه‌سازان باشد، زیرا سرمایه تولیدکننده دیگر درگیر دارایی‌های ثابت نمی‌شود. این درحالی است شرکت‌های لیزینگی از ارائه لیزینگ عملیاتی از سوی بانک مرکزی منع شده‌اند و درحال حاضر نمی‌توانند چنین اقدامی ا انجام دهند. اگر در این زمینه چاره‌جویی شود، بدون شک صنعت لیزینگ می‌تواند منبع خوبی برای تامین مالی صنعت خودرو باشد. البته باید به این نکته هم اشاره کرد از جمله دلایلی که صنعت لیزینگ وارد حوزه تامین مالی بازار سرمایه نمی‌شود، عدم شناخت مدیران این صنعت از بازار سرمایه است. از سوی دیگر درحال حاضر ساده‌ترین کار برای تامین مالی، گرفتن تسهیلات از بانک است که این سهولت باعث می‌شود بسیاری از تولیدکنندگان به‌عنوان اولین گزینه سراغ بانک بروند.

پیش‌بینی

استارت واگذاری سهام خودرویی‌ها و خروج خودروسازان از تملک دولت توسط خود دولت زده شده است. باتوجه به اخباری که در مورد این موضوع منتشر می‌شود، به‌نظر می‌رسد این‌بار دولت برای واگذاری سهام خودرویی‌ها اراده جدی دارد. از سوی دیگر قطعا این واگذاری برای خودروسازان اتفاق خوبی خواهد بود و دو خودروساز بزرگ کشور از محدودیت‌های دولتی بودن خارج خواهند شد. همین موضوع موجب می‌شود ایران خودرو و سایپا از دایره برخی تحریم‌ها هم خارج شوند. تجربه نشان داده است بخش خصوصی بهتر از دولت قادر به اداره بنگاه‌های اقتصادی کشور است، پس این امیدواری وجود دارد با واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی شاهد شکوفایی این شرکت‌ها باشیم. درحال حاضر این اقدام تاثیر بسیار چشمگیری بر بازار سرمایه گذاشته، در واقع یکی از محرک‌های اصلی روند صعودی بازار سهام واگذاری سهام خودروسازان است.

نماگر بیمه
INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه ملت	۱,۴۳۱	۰.۷
بیمه دانا	۹۹۸	۰
بیمه آسیا	۱,۸۳۹	۲.۱۱
بیمه البرز	۲,۱۱۳	۵.۹۷
بیمه نوین	۲,۴۷۲	۵.۷۳
بیمه دی	۴,۷۰۲	۴.۵۱
بیمه پاسارگاد	۴۷,۷۵۰	۰
بیمه میهن	۲,۶۳۱	۱.۱۹
بیمه رازی	۱,۸۴۶	۲.۹۶
بیمه حافظ	۶,۹۹۰	-۱.۲۷
بیمه پارسیان	۳,۹۵۴	۴.۴۴
بیمه اتکایی امین	۴,۳۱۴	۰.۰۷
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۳,۰۰۰	-۱.۵۲
بیمه تجارت نو	۵,۹۸۰	۴.۷۳
بیمه کوثر	۴,۱۵۴	۰.۱۲
بیمه سامان	۱۱,۹۳۰	-۱.۴
بیمه حکمت صبا	۱,۵۷۰	-۲.۶۱
بیمه خاورمیانه	۲,۶۸۱	-۰.۰۴
بیمه معلم	۲,۱۱۷	۴.۸۵
بیمه ما	۵,۸۵۰	۰.۱۷
بیمه سینا	۲,۳۲۷	۲.۶۹
بیمه سرمد	۲,۸۸۳	۰
بیمه آرمان	۳,۹۱۱	۲.۸۷
بیمه تعاون	۱,۴۲۷	۴.۷۷
بیمه کارآفرین	۳,۶۹۷	۰.۳

مقایسه
VS

«مهندسی صنعتی روان‌فن‌آور» در مقابل شرکت ژاپنی «Aisin Seiki»

شرکت «مهندسی صنعتی روان‌فن‌آور» درسال ۱۳۷۸ با هدف تولید انواع شاتون تاسیس شد. این شرکت با بهره‌گیری از پتانسیل موجود فنی و تکنولوژیکی خود موفق به تولید انواع شاتون خودروهای سواری سایپا و ایران‌خودرو شده است. درحال‌حاضر نماد «خفناور» محصولاتی همچون مجموعه شاتون و پیستون موتورهای prid، tu5، ef7، ohvg را به همراه متعلقات آن (پیستون، رینگ‌ها، گژنپین و بوش) روی خط تولید دارد.

روز سه‌شنبه قیمت هر سهم این شرکت به ۳,۰۷۰ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت ژاپنی «Aisin Seiki» قرار دارد که بخشی از سهام آن متعلق به شرکت تویوتاست، این شرکت در ساخت انواع قطعات خودرو تخصص بالایی دارد. قیمت هر سهم این شرکت به ۳,۸۶۵ ین (حدود ۸۵ هزار تومان) رسید.

۳,۰۷۰ تومان قیمت هر سهم

۳,۸۶۵ ین معادل ۸۵,۰۰۰ تومان قیمت هر سهم

آمار معاملات
TRADE

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز دوشنبه ۵ اردیبهشت بالغ بر ۷۸۹ میلیارد تومان و ۲,۳ میلیارد سهم شد.

کدال‌نگر

- از ابتدای سال مالی تا ۳۱ فروردین‌ماه، درآمد حاصل از سود سهام محقق‌شده «سرمایه‌گذاری رنا» بالغ‌بر ۱۳,۲ میلیارد تومان شده است.
- ارزش بازار پرتفوی بورسی «قطعات اتومبیل ایران» در یک‌ماهه منتهی به فروردین‌ماه از مبلغ ۲۸۹,۶ میلیارد تومان به ۳۶۱,۵ میلیارد تومان رسیده که نسبت به ابتدای دوره ۲۵ درصد افزایش یافته است.
- «بهمن لیزینگ» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۱,۸۵۱ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با رشد ۷۲ درصدی روبه‌رو شده است.
- «حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج‌فارس» در یک‌ماهه منتهی به فروردین‌ماه، مبلغ ۱۲۱,۱ میلیارد تومان درآمد داشته است.

نمودار تحلیل تکنیکالی نماد «حفارس»

نمودار تکنیکالی «حمل‌ونقل خلیج‌فارس» نشان‌دهنده آن است که نماد «حفارس» بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد ماه ۹۹ در قیمت ۱۱,۳۰۰ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرد و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می‌شود.

درآمد فروردین

«کمک‌فنر ایندامین» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ فروردین‌ماه، مبلغ ۳۰,۴ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خکمک» نسبت به یک‌ماهه مشابه سال قبل با ۱,۱۴ درصد افزایش روبه‌رو شده است.

تحقق صادرات

«تراکتورسازی ایران» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ فروردین‌ماه، مبلغ ۲۳۳,۵ میلیارد تومان درآمد داشته که ۹۳,۵۴ درصد آن مربوط به فروش داخلی و ۶,۴۶ درصد دیگر مربوط به کل صادرات شرکت بوده، البته نماد «تایرا» نسبت به دوره یک‌ماهه مشابه سال قبل ۳۷,۳۸ درصد افزایش درآمد داشته است.

رشد درآمد

«ایرکا پارت صنعت» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ فروردین‌ماه، مبلغ ۱۰ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خکار» نسبت به دوره یک‌ماهه مشابه سال قبل رشد ۷۹ درصدی را به ثبت رسانده است.

افزایش درآمد

«سایپادیزل» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ فروردین‌ماه، مبلغ ۲۲۷,۹ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، هرچند نماد «خکاوه» در مدت مشابه سال گذشته فروشی نداشته اما نماد «سایپادیزل» در این مدت رشد بسیار خوبی داشته است.

اتوسهام
Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو	۴,۱۶۵	۴,۸۶	▲
ایران‌خودرو	۲,۵۰۴	۳,۱۳	▲
سایپا	۲,۲۱۲	۴,۶۴	▲
فنرسازی زر	۲,۷۹۰	۰	-
سازه‌پویش	۷۳,۶۴۰	۰	-
سرمایه‌گذاری رنا	۶,۴۱۰	۵,۶	▲
ایران‌خودرو دیزل	۱,۸۲۴	۲,۵۳	▲
گروه بهمن	۲,۱۱۲	۴,۶۱	▲
پارس‌خودرو	۱,۲۵۳	۴,۰۷	▲
زامیاد	۸,۸۳۰	۴,۵	▲
قطعات اتومبیل ایران	۳,۳۲۶	۱,۵۳	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۶,۴۱۰	-۴,۹	▼
سایپا دیزل	۶,۹۵۰	۱,۳۱	▲
مهندسی نصیر ماشین	۲۰,۸۱۰	-۰,۵۷	▼
نیرو محرکه	۴,۲۴۱	۵,۳۴	▲
چرخشگر	۹,۰۵۰	۰	-
ایرکا پارت صنعت	۲,۹۷۴	۵,۱۳	▲
بهمن دیزل	۱۰,۸۲۰	۰,۸۴	▲
سایپا آذین	۲,۱۰۷	۲,۴۳	▲
محورسازان ایران‌خودرو	۸,۴۱۰	۴,۳۴	▲
لنت ترمز ایران	۳۷,۹۳۰	۰,۹۳	▲
رادیاتور ایران	۱۲,۷۲۰	۵,۲۱	▲
مهرکام پارس	۲,۰۲۸	۲,۰۶	▲
کرمان‌خودرو	۳,۶۱۴	۲,۹۹	▲
الکتریک خودرو شرق	۱۲,۷۴۰	۳,۴۱	▲
رینگ‌سازی مشهد	۲۴,۸۹۰	۳,۴۱	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۴,۳۰۰	۴,۴۷	▲
فنرسازی خاور	۶,۹۰۰	۴,۵۵	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۶,۰۶۰	۴,۴۸	▲
کمک‌فنر ایندامین	۲۰,۵۸۰	۴,۱	▲
تولید مخور خودرو	۲,۶۳۴	۳,۰۱	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۲,۹۶۶	۴,۳۶	▲
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۴,۸۵۰	۰,۴۳	▲
مهندسی صنعتی روان‌فن‌آور	۳۰,۷۰۰	۰,۳۳	▲
بنیان‌دیزل	۳,۱۳۵	۰	-
لیزینگ ایران و شرق	۱,۹۲۲	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۱,۶۷۹	۱,۶۳	▲
لیزینگ پارسیان	۳,۶۰۶	-۱,۶۴	▼
لیزینگ ایران	۱,۶۹۶	۱,۳۱	▲
لیزینگ ایرانیان	۲,۹۱۳	-۰,۹۵	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۱۰,۷۰۰	-۱,۲۹	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۶۹۹	۲,۹۴	▲
بهمن لیزینگ	۴,۰۷۴	-۰,۴۶	▼
واسپاری ملت	۳,۱۴۷	۱,۴۲	▲
لیزینگ رازی	۲۷,۱۰۰	۲,۸۵	▲
لیزینگ کارآفرین	۶,۲۷۰	۱,۶۲	▲
لیزینگ آریا دانا	۱۲,۷۲۰	۲,۲۵	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۵۶۳	۰,۴۳	▲
حمل‌ونقل خلیج‌فارس	۹,۴۶۰	۱,۰۷	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۷,۰۰۰	۴,۲۹	▲
تاید واتر خاورمیانه	۶,۰۳۰	-۰,۳۳	▼
ریل سیر کوثر	۲۲,۷۵۰	۰,۲۲	▲
ریل‌پرداز سیر	۲,۸۶۷	۲,۸۷	▲

برقی شدن شورولت کوروت تایید شد

شورولت نخستین تیزر از اولین کوروت هیبرید را منتشر کرد. این تیزر ویدئوی کوتاهی است که در آن می توان دید علاوه‌بر چرخ‌های عقب، چرخ‌های جلو هم نیرو می گیرند که این به‌چهارچرخ محرک بودن کوروت هیبرید اشاره دارد. هم‌زمان با انتشار این تیزر، رئیس جنرال موتورز «مارک رئوس» طی مصاحبه‌ای رسما ساخت نسخه تمام‌الکتریکی کوروت را نیز اعلام کرده است.
به‌گفته وی، کوروت C8 هیبرید سال آینده وارد بازار خواهد شد و بعدا نسخه تمام‌الکتریکی هم به آن خواهد پیوست. رئوس اما زمان دقیق عرضه کوروت تمام‌الکتریکی را اعلام نکرده است. هرچند رئیس جنرال موتورز اعلام نام این نسخه‌های کوروت را به‌زمان دیگری موکول کرده است اما طبق گزارشات، احتمالا کوروت هیبرید E-Ray نام خواهد داشت. ظاهرا این نسخه بین ۶۰۰ تا ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت خواهد داشت و بین کوروت استینگری پایه و Z06 قرار خواهد گرفت. این قدرت احتمالا با اضافه شدن یک موتور الکتریکی به‌همان پیشرانه ۶.۲ لیتری LT2 هشت‌سیلندر ۴۹۵ اسب‌بخاری استینگری به‌دست خواهد آمد.
از نسخه تمام‌الکتریکی کوروت اما فعلا هیچ اطلاعاتی در دست نیست؛ اما به‌احتمال زیاد این سوپرکار برقی از باتری‌های اولتیوم جنرال موتورز استفاده خواهد کرد. همچنین انتظار می‌رود کوروت الکتریکی قدرت بالایی داشته باشد و آن را به‌هر چهارچرخ انتقال دهد.

قیمت نسل جدید نیسان سری Z مشخص شد

نیسان قیمت خودرو جدید Z 2023 در ژاپن را اعلام کرد. البته این اطلاع‌رسانی با اخبار بدی نیز همراه بوده است. ژاپنی‌ها می گویند عرضه نسل جدید Z در ژاپن تا تابستان سال جاری میلادی به‌تعویق افتاده است. ظاهرا Z 2023 از اواخر تابستان سال جاری میلادی به‌دست مشتریان آمریکایی خواهد رسید. نیسان گفته بود محصول جدیدش را از بهار ۲۰۲۲ به‌دست مشتریان خواهد رساند؛ اما حالا این کار انجام نشده است. قیمت Z جدید در ژاپن از پنج‌میلیون و ۲۴۱ هزار و ۵۰۰ ین معادل ۴۱ هزار و ۸۱ دلار آمریکا شروع می‌شود. با این پول شما مالک مدل پایه فیرلیدی می‌شوید و می‌توانید گیربکس شش‌سرعته دستی یا ۹ سرعته اتوماتیک را انتخاب کنید. قیمت دو مدل فول ST و پروتو نیز به‌ترتیب از شش‌میلیون و ۴۶۲ هزار و ۵۰۰ و شش‌میلیون و ۹۶۶ هزار و ۳۰۰ ین معادل به‌ترتیب ۵۰ هزار و ۶۵۰ و ۵۴ هزار و ۵۹۹ دلار شروع می‌شوند. تنها تفاوت قیمتی در ژاپن بین مدل‌های S و T است. مدل S دارای گیربکس دستی است و قیمت آن از شش‌میلیون و ۶۳ هزار و ۲۰۰ ین معادل ۴۷ هزار و ۵۲۱ دلار شروع می‌شود؛ درحالی که مدل T با گیربکس اتوماتیک عرضه می‌شود و قیمت پایه ارزان‌تر پنج‌میلیون و ۶۸۷ هزار ین معادل ۴۴ هزار و ۵۷۲ دلاری دارد. این مدل‌ها درواقع تریم‌های میانی Z جدید محسوب می‌شوند.

توییتر به‌خرید ۴۴ میلیون دلاری جدید ایلان ماسک تبدیل شد

ایلان ماسک حالا مالک جدید توییتر است و پلت‌فرم رسانه‌های اجتماعی تحت‌مدیریت او قرار است تغییرات زیادی به‌خود ببیند. هیات‌مدیره توییتر روز دوشنبه با پیشنهاد ایلان ماسک برای خرید این شرکت موافقت کرد. صاحب تسلا پیش از این ۴۴ میلیارد دلار برای خرید توییتر پیشنهاد کرده بود. ثروتمندترین فرد جهان گفته بود که این خرید «شخصی» است و ارتباطی با شرکت تسلا ندارد. منابع آگاه به «رویترز» گفته‌اند که توییتر نتوانسته در مذاکرات خود با ماسک شرطی را اضافه کند تا به‌این شرکت اجازه دهد حتی پس از امضای قرارداد فروش، دیگر پیشنهادها را نیز بررسی کند. ماسک که یکی از کاربران فعال توییتر است، بارها تاکید کرده بود که توییتر برای تبدیل شدن به‌یک پلت‌فرم واقعی برای آزادی بیان باید از بازار بورس خارج شود. این کارآفرین ۵۰ ساله که مدیرعامل شرکت اسپیس‌ایکس نیز هست گفته که می‌خواهد با ترول‌ها در توییتر مبارزه کند و پیشنهاد تغییراتی را در سرویس اشتراک توییتر از جمله کاهش قیمت و ممنوعیت تبلیغات ارائه کرده است. این میلیاردر طرفدار ارزهای دیجیتال همچنین پیشنهاد کرده است دوج‌کوین به‌عنوان گزینه پرداخت در توییتر اضافه شود. درحال حاضر ایلان ماسک بیش از ۹ درصد از سهام توییتر را در اختیار دارد؛ اما از حضور در هیات‌مدیره توییتر خودداری کرده است.

گفت‌وگوی روولوشن با «یان کالم» طراح افسانه‌ای خودرو

آشوب کسب و کار من است!

علی منصوری
a.mansouri@gmail.com

بدون شک یان کالم با شش دکترای افتخاری در کنار مدارک تحصیلی عالیه خود در زمینه تولید و طراحی خودرو، همچنین افتخارات بسیار زیاد در خلق ظاهر برخی از زیباترین و سریع‌ترین خودروهای تاریخ به‌اسطوره‌ای جاودانه در خودروسازی بدل خواهد شد. از اواسط سال ۲۰۱۹ او خود را از سمت طراحی ارشد در جگوار بازنشسته کرد و کمپانی طراحی خود را تاسیس کرد که در آن علاوه‌بر طراحی خودرو، به‌طراحی محصولات لوکسی مانند ساعت نیز می‌پردازد. در اینجا گفت‌وگوی نشریه «روولوشن» را با این طراح چیره‌دست و جهانی مطالعه می‌کنید.

این‌طور که گفته‌اید شما از سه‌سالگی می‌دانستید که می‌خواهید طراح خودرو باشید. چطور به این رویا جامه عمل پوشاندید؟

آن‌قدر روی این هدف متمرکز بودم که باقی چیزها چندان اهمیتی برایم نداشت و درنتیجه حواسم را چندان پرت نمی‌کرد. من هیچ‌وقت در ورزش‌هایی مانند فوتبال یا راگبی خوب نبودم. تمام فکر و ذکرم ماشین‌ها و نقاشی بود و در سن ۱۸ سالگی پی بردم که این تنهاکاری است که از پس آن برمی‌آیم و به‌همین خاطر به همان چسبیدم. کمی هم دشوار بود. در مدرسه دلم می‌خواست مهندسی و هنر بخوانم؛ اما در آن روزگار علوم فنی و هنرها چندان قرابتی با هم نداشتند. وقتی ۱۷ سالم بود، خیلی حرفی از رشته‌ای مانند طراحی صنعتی شنیده نمی‌شد و این رشته تازه وارد انگلستان شده بود. دراین میان رشته‌ای در مدرسه هنر گلاسکو پیدا کردم که بی‌شک یکی از خلاق‌ترین مدارس است و در آنجا دوران بسیار فوق‌العاده‌ای را پشت سر گذاشتم. اخیرا وقتی خبر آتش‌سوزی این مدرسه را شنیدم قلبم عمیقا جریحه‌دار شد. پس از گلاسکو می‌خواستم درطراحی خودرو تخصص پیدا کنم؛ اما تنها دو مرکز آموزشی برای طراحی خودرو در جهان وجود داشت؛ یکی در لس‌آنجلس و دیگری در لندن. من می‌خواستم به‌لس‌آنجلس بروم و حتی توصیه‌نامه‌ای از وین چری، رئیس طراحی واکسهال گرفتم؛ اما بورسیه تحصیلی من کفاف هزینه تحصیل در خارج از کشور را نمی‌داد. هرچند موفق شدم که با پشتیبانی فورد به‌کالج سلطنتی هنر در لندن بروم.

اوضاع در کالج سلطنتی هنر چطور بود؟

من درست در قلب لندن بودم و انگار هایدپارک حیاط‌خلوت خانه‌ام بود؛ دوران فوق‌العاده‌ای بود. مدرسه هنر گلاسکو بسیار سختگیر بود و من باید خود را ثابت می‌کردم و شب‌های زیادی را برای اتمام پروژه‌های طراحی‌ام تا صبح بیدار ماندم. در کالج لندن بیشتر به‌معاشرت با دیگران توجه می‌شد و به‌ما آزادی عمل بیشتری در کاوش طراحی‌ها داده می‌شد. داشتن حمایت مالی فورد افتخار بزرگی بود و در تعطیلات من با خودرو مینی مدل قدیمی‌ام به‌اسکس می‌رفتم و در آنجا کار می‌کردم. در آنجا درک درستی از چگونگی عملکرد یک استودیوی طراحی پیدا کردم و با این تصور به‌فورد رفتم که فکر می‌کردم جهان را تغییر خواهم داد؛ اما چیزی که اتفاق افتاد این بود که دیدم تنها درصورتی که افراد ارتقا پیدا کنند، شانس خلاق‌تر بودن را پیدا خواهند کرد، درنتیجه این مدیران بالادستی بودند که کارهای خلاقانه را انجام می‌دادند و جوان‌ترها باید ترتیب کارهای معمولی را می‌دادند. این اتفاقی است که در آنجا برای من افتاد. اگر شما پشت فرمان یک فورد مدل دهه ۷۰ یا ۸۰ نشسته باشید، خیلی محتمل است که فرمانش را من طراحی کرده باشم. نخستین خودرویی که در طراحی کل آن نقش داشتم، فورد اسکورت کازورث بود؛ اما این بعد از ۱۰ سالی بود که با این کمپانی همکاری می‌کردم. بامزه است؛ وقتی می‌بینید خودروهایی که طراحی کرده‌اید عنوان کلاسیک به‌خود گرفته‌اند و مردم آن‌ها را بازسازی می‌کنند می‌فهمید که دیگر پیر شده‌اید. در آنجا من به‌خودم قول دادم که اگر یک زمان استودیوی طراحی خودم را تاسیس کردم به‌جوان‌ترها شانس بیشتری بدهم و امیدوارم این کار را کرده باشم. من در استودیوی خودم تنها به‌جوان‌ها جهت می‌دهم و سعی می‌کنم خیلی در کارشان دخالت نکنم. من بین اعضای تیم بر خلاقیت تاکید زیادی دارم و تلاش می‌کنم آن‌ها را به‌خودباوری برسانم.

آیا از کار در فورد لذت می‌بردید؟

من نخستین‌بار در کریسمس ۱۹۷۷ به‌عنوان دانشجو به‌فورد رفتم و بعد در ژوئیه ۱۹۷۹ کار تمام‌وقت را در آنجا آغاز کردم. با جزئیات همه‌چیز را به‌خاطر دارم. با خودم فکر می‌کردم شش ماهی را آنجا می‌مانم و بعد به‌فراری می‌روم. اما ۱۱ سال بعد آنجا را ترک کردم. من در استودیوی طراحی داخلی کار می‌کردم که با آموزش‌های من به‌عنوان یک طراح سازگار و هماهنگ بود؛ اما من می‌خواستم طراحی بیرونی هم انجام دهم و تنها راه برای رسیدن به‌این خواسته این بود که به‌یک استودیوی دیگر بروم. من به‌استودیوی گیا در ایتالیا رفتم و مدیر استودیوی طراحی شدم. از قضا برادرم هم در آنجا طراح ارشد بود. تا اینجای کار ما چندان با هم نزدیک نبودیم؛ اما پس از آن به‌دوستان خیلی خوبی برای هم بدل شدیم. او مردی فوق‌العاده است و هیچ احساس رقابتی بین ما وجود ندارد. تا همین اواخر او معاون ارشد طراحی در کمپانی فورد بود و شغلی داشت که فراتر از آرزوهای من بود.

این خیلی فوق‌العاده است که دو برادر در زمینه‌ای یکسان موفق باشند. آیا فکر می‌کنید ربطی به ژن داشته باشد؟

عجیب است، این‌طور نیست؟ پدر ما مشاور حقوقی بود و مادرمان در کتابخانه کار می‌کرد. تا وقتی که من هفت‌ساله شدم، اصلا ماشینی نداشتیم. فکر می‌کنم پدربزرگم روی من تاثیر بسیار زیادی گذاشت. وقتی ۹ ساله بودم او از دنیا رفت. اخیرا برای نخستین‌بار بعد از مرگ او به‌خانه‌ای که در آن زندگی می‌کرد سری زدم. به‌علاوه سری هم به‌گاراژی زدم که در آن نخستین جگوار ای-تایپ زندگی‌ام را ملاقات کردم. این رویارویی با یک ای-تایپ کوپه قرمز را می‌توان دلیل عشق و علاقه من به‌خودروها دانست. در ۹ سالگی من وارد آن گاراژ شده بودم و بروشور ای-تایپ را گرفته بودم. تا تولد ۴۰ سالگی برادرم آن را پیش خودم نگه داشتم و بعد آن را به او هدیه دادم؛ چون یک جگوار ای-تایپ داشت.

بنابراین شما خودتان جگوار ای-تایپ ندارید. اما خودرو مورد علاقه شما چیست؟

خودرویی که آرزو دارم داشته باشم، اما شاید به‌خاطر گرانی‌اش هرگز به‌آن نرسم فراری GT SWB 250 است. من عاشق این ماشین هستم و فکر می‌کنم گفتنش اشکالی نداشته باشد؛ چراکه این یک مدل زیبای کلاسیک است. این فراری در ۱۹۶۰ توسط کاروتسریا اسکاگلیتی طراحی شده و انتخاب این ماشین کمی عجیب است؛ چراکه اکثر افراد عاشق GTO هستند؛ اما من آن را دوست دارم. غیر از آن من شانس راندن خودروهایی را دارم که مشغول کار روی آن‌ها هستم. جگوار اف-تایپ و البته آی-پیس هم جزو ماشین‌های رویایی‌ام هستند.

جالب است که یک مدل الکتریکی را انتخاب می‌کنید.

بله؛ من هم به‌باشگاه هواداران الکتریکی‌ها پیوسته‌ام. آی-پیس ماشین متفاوتی است و من معتقدم ما از رقبایمان پیشی خواهیم گرفت. جگوار کمپانی بسیار نوآوری است و این شرکت برای ۱۰ سال متوالی سریع‌ترین خودروهای اسپرت جهان را ساخته و همچنین تولید خودروهای کلاسیکی مانند XJ ۱۹۶۸ را نیز در کارنامه دارد. جگوار دو بعد متفاوت دارد: یک جنبه لوکس و تجملاتی و یک جنبه مسابقه‌ای و آی-پیس دارای هر دو جنبه بوده و هم از نظر عملکردی فوق‌العاده است و هم بسیار نرم و آرام است. این بیشترین آزادی عملی بود که من در طراحی تجربه می‌کردم. به‌ما تنها یک دستور داده شده بود و آن هم این که این ماشین چهار چرخ داشته باشد؛ یک باتری در میانه‌اش باشد و طول مشخصی را هم برایش تعیین کرده بودند. مابقی دست خودمان بود و می‌توانستیم هرکاری بکنیم؛ برای این که هیچ‌چیزی برای جای دادن در آن وجود نداشت؛ نه جعبه‌دنده‌ای و نه میل‌لنگی و تنها سیم‌کشی بود. من همیشه دوست داشتم یک ماشین خانوادگی اسپرت‌تر طراحی کنم و این هرگز ممکن نبود؛ چراکه موتور ماشین‌های اسپرت در عقب قرار دارند. این پلت‌فرم جدید به‌ما امکان خلق چیزی منحصر به‌فرد را داد.

چطور طراحی‌هایتان را به‌روز و تازه نگه می‌دارید؟

باید اهل آشوب باشید. آشوبگری چیز خوبی است و به‌معنی آن است که چیز متفاوتی را خلق می‌کنید. طراحی به‌معنی ایجاد نظم از دل آشوب و هرج و مرج است؛ اما اول از هر چیز باید آشوب را بیافرینید. هرچه در سر دارید را سر و ته و پشت و رو می‌کنید و به‌راه‌حلی می‌رسید که درسطوح بسیار زیادی کارایی دارد و علاوه‌بر زیبایی به‌لحاظ عملگرایانه و مقرون به‌صرفه بودن نیز قابل توجیه است. فکر می‌کنیم همین موضوع درخصوص ساعت‌های مچی هم صدق می‌کند. اما ماشین چیز بسیار پیچیده‌ای است. نیروی پردازشگر سیستم الکتریکی یک ماشین به‌تنهایی سه یا چهار برابر نیروی مشابه در یک هواپیمای ایرباس است. واقعا باورنکردنی است. یک ماشین تا این حد پیچیده است و مردم از آن خبر ندارند.

نوریالا

باید اهل آشوب باشید. آشوبگری چیز خوبی است و به‌معنی آن است که چیز متفاوتی را خلق می کنید. طراحی به‌معنی ایجاد نظم از دل آشوب و هرج‌ومرج است، اما اول از هر چیز باید آشوب را بیافرینید

خبر
News

همه‌چیز درباره خصوصی‌سازی تسلا

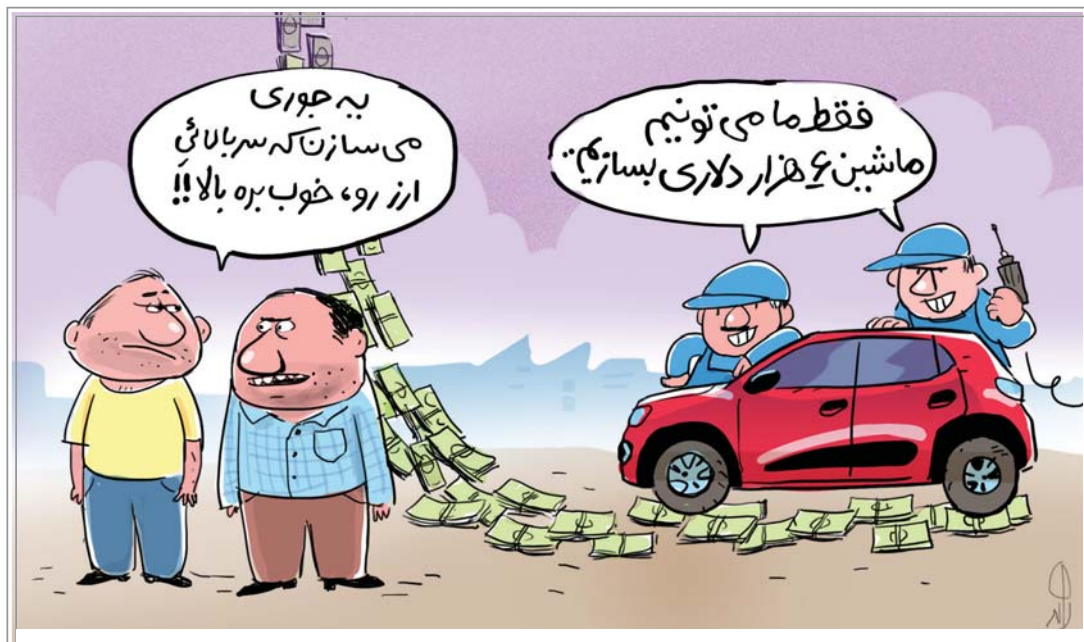
زمانی که ایلان ماسک توییت خود را درباره خصوصی کردن تسلا تایپ کرد و گفت که بودجه این کار در سال ۲۰۱۸ تصویب شده است، به‌هیچ‌وجه فکر نمی‌کرد که ما هنوز درمورد این موضوع درسال ۲۰۲۲ صحبت خواهیم کرد. پرونده جدید دادگاه می‌گوید که توییت‌های ایلان ماسک درمورد خصوصی کردن تسلا دروغ بوده است و سهامداران تسلا این شرکت و مدیرعاملش را به‌تقلب در اوراق بهادار متهم کردند. پس از این‌که ماسک در سال ۲۰۱۸ در توییتی خبر از این داد که قصد دارد شرکت خودروهای برقی خود را با قیمت ۴۲۰ دلار به‌ازای هرسهم خصوصی کند و گفت که برای انجام این کار تامین مالی شده است، سهامداران از تسلا به‌خاطر پولی که از دست داده شکایت

کرده‌اند. در دادگاهی که اواخر روز جمعه در این خصوص برگزار شد، سهامدارانی که از تسلا و ایلان ماسک، مدیرعامل شرکت به‌دلیل کلاهبرداری در اوراق بهادار شکایت کرده‌اند، گفتند که بخشی از یک حکم مهم را در دعوای دسته‌جمعی خود بردند. به‌دنبال انتشار توییت ایلان ماسک، معاملات سهام تسلا در ابتدا تعلیق شد و سپس چند هفته بعد از توییت ماسک، شاهد نوسان شدید در ارزش سهام تسلا بودیم. ایلان ماسک مدتی بعد گفت مذاکراتی با صندوق ثروت ملی عربستان سعودی داشته و مطمئن شده است که بودجه مورد نیازش با قیمت پیشنهادی او تامین می‌شود.
با این حال معامله بین تسلا و صندوق ثروت ملی عربستان سعودی هیچ‌گاه انجام نشد. کمیسیون بورس و اوراق بهادار ایالات‌متحده آمریکا درنتیجه آن توییت‌ها، ماسک را به کلاهبرداری در اوراق بهادار متهم کرد. تسلا و ماسک در سال ۲۰۱۹ بر سر این اتهامات یک توافقنامه بازنگری‌شده برای حل‌وفصل منعقد کردند؛ اما ماسک اکنون در تلاش است این توافق را فسخ کند. خسارت‌های ناشی از شکایت دسته‌جمعی سهامداران می‌تواند به‌میلیاردها دلار برسد که توسط ماسک و تسلا به‌افرادی که در این پرونده هستند پرداخت می‌شود.

شرایط پیش‌فروش و ثبت‌نام ایران‌خودرو در اردیبهشت ۱۴۰۱

گروه صنعتی ایران‌خودرو شرایط پیش‌فروش یک‌ساله برخی محصولات خود را اعلام کرد. در این طرح خودروهای تارا دستی، تارا اتوماتیک، دنا پلاس توربوشارژر اتوماتیک و دنا پلاس توربوشارژر دستی به‌متقاضیان عرضه شده‌اند. موعد تحویل خودروها نیز فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۱ اعلام شده است. شرایط پیش‌فروش ایران‌خودرو از روز سه‌شنبه ششم اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۱ آغاز خواهد شد و تا پایان روز پنجشنبه هشتم اردیبهشت‌ماه ادامه خواهد داشت. روز شنبه دهم اردیبهشت‌ماه نیز به‌عنوان زمان قرعه‌کشی این طرح اعلام شده است. همانند دیگر طرح‌های ایران‌خودرو طی مدت اخیر، بخشی از ظرفیت این طرح نیز به‌مادران اختصاص خواهد یافت. در این طرح فروش تارا دنده‌دستی با پیش‌پرداخت ۱۲۸ میلیون تومان، تارا اتوماتیک ۱۶۷ میلیون تومان، دنا پلاس توربوشارژ اتوماتیک ۱۶۰ میلیون تومان و دنا پلاس توربوشارژ با گیربکس شش‌سرعته دستی و فرمان برقی ۱۴۵ میلیون تومان قابل تهیه است. همچنین موعد تحویل تمام خودروها فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۲ خواهد بود.

اتول خان



اتول‌خان و خودرو ارزان ۶ هزار دلاری!

خودرو ۶ هزار دلاری چگونه متولد می‌شود؟ محصولی داخلی یا وارداتی با داخلی‌سازی بالا؟ اتول‌خان این سوالات را دیروز مدام در تحریریه روزنامه از همه می‌پرسید و قیمت دلار را جست‌وجو می‌کرد و می‌گفت خبر دارم که گویا جلسات مشترکی میان خودروسازان و دو انجمن قطعه‌سازی برای تولید محصول مشترکی در بازه قیمتی شش‌هزار دلار برگزار شده است! راست و دروغش گردن خودش؛ اما می‌گفت چانه‌زنی برای تولید محصولی مثل کویید با قطعات مشترک شاید با رنو آن هم با درصد ساخت بالا انجام می‌شود. اتول‌خان می‌گفت خودم شنیدم در مورد وارد کردن یک محصول چینی ارزان و تولید مشترک آن بین دو خودروساز هم مواردی مطرح شده؛ محصولی که می‌گفتند با کنسرسیوم دو قطعه‌ساز می‌تواند به‌داخلی‌سازی بالایی طی دو سال برسد. اتول‌خان این سوال را هم مطرح می‌کرد که چطور قرار است قیمت این محصول ارزان داخلی، دلاری محاسبه شود؟ چون تا اتول‌خان به یاد دارد دلار همواره در مسیر صعود بوده و اگر هم رنگ ارزانی را به‌خودش می‌دیده، چیزی در حد ۱۰۰ تومان بعد از ۱۰ هزار تومان گرانی بوده!

پیش فروش
Pre Sale

شرایط پیش‌فروش و ثبت‌نام سایپا در اردیبهشت ۱۴۰۱

شرایط پیش‌فروش سایپا ویژه اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۱ اعلام شد. در این شرایط خودروهای کوییک S، کوییک R، کوییک معمولی، ساینا S و سایپا ۱۵۱ با موعد تحویل یک‌ساله در اختیار متقاضیان قرار گرفته‌اند. قیمت خودروها غیرقطعی است و زمان تحویل خودروها نیز از مرداد تا دی‌ماه ۱۴۰۱ خواهد بود. در این شرایط فروش کوییک S با پیش‌پرداخت علی‌الحساب ۹۲ میلیون و ۳۳۱ هزار تومان، کوییک R با گیربکس معمولی با ۸۹ میلیون و ۱۰ هزار تومان، کوییک با گیربکس معمولی با ۸۴ میلیون و ۳۷ هزار تومان، ساینا S با ۸۴ میلیون و ۹۱۵ هزار و ۵۰۰ تومان و سایپا ۱۵۱ SE با موتور M13 با ۷۵ میلیون و ۲۸۸ هزار و ۵۰۰ تومان برای ثبت‌نام در دسترس قرار گرفته است. همچنین قیمت خودرو قیمت روز کارخانه بوده و مبالغ اعلامی بابت پیش‌پرداخت گرفته خواهد شد. زمان تحویل کوییک S مردادالی آذر ۱۴۰۱، کوییک R با گیربکس معمولی مردادالی آبان ۱۴۰۱، کوییک با گیربکس معمولی مهر الی دی ۱۴۰۱، ساینا S آبان الی اسفند ۱۴۰۱ و سایپا 151SE موتور M13 شهریور الی مهر ۱۴۰۱ خواهد بود. شرایط پیش‌فروش سایپا از ساعت ۱۳ روز گذشته به‌مدت دو روز و دو شب برقرار خواهد بود.

۸ دلیل برای خرید سدان اقتصادی گروه‌بهمن

چرا بسترن B30 بخریم؟

احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

شرکت چینی FAW شانس خود را در بازار ایران، نخستین‌بار با مدل B50 امتحان کرد؛ تلاشی که به‌هیچ‌عنوان موفقیت‌آمیز نبود و کمپانی توانست با رونمایی از فیس‌لیفت این خودرو به‌نام B50F، جایگاه خوبی در بازار کشورمان برای خود دست‌وپا کند. اکنون جدیدترین خودرو این شرکت با نام B30 که یک سدان سایز متوسط بوده وارد بازار شده است. این خودرو از نظر محبوبیت و میزان فروش در بازار به‌هیچ‌وجه قابل مقایسه با دو محصول دیگر کمپانی نیست.

مانند بسیاری از خودروهای چینی این روزهای بازار، بسترن B30 از طراحی بدنه بسیار زیبایی برخوردار است که گفته می‌شود کار شرکت طراحی ایتال‌دیزاین است. برخی خودروسازهای چینی تلاش می‌کنند محصولات خود را شبیه به‌مدل‌های کمپانی‌های بزرگ و معروف طراحی کرده و این گونه توجه مردم را در بازار به‌خود جلب کنند. از بارزترین این خودروسازها می‌توان به‌برلیانس و فاو اشاره کرد و همان‌طور که می‌دانید محصولات برلیانس شباهت ظاهری زیادی به‌محصولات کمپانی آلمانی بام‌و دارند و فاو هم در طراحی محصولات خود، از کمپانی‌های آمریکایی الهام می‌گیرد. مشخصا مدل آسا B50F بسیار شبیه به‌مدل‌های کادیلاک است. بسترن B30 از یک موتور ۱.۶ لیتری چهار سیلندر تنفس‌طبیعی با ۱۰۷ اسب‌بخار نیرو و ۱۵۵ نیوتون‌متر گشتاور بهره می‌برد که به‌یک گیربکس پنج‌دنده دستی یا شش‌دنده اتومات متصل می‌شود. البته در بازار ایران فعلا تنها مدل مجهز به‌دنده‌اتومات بسترن B30 فروخته می‌شود. در این مطلب با توجه به‌محبوبیت بالایی که این خودرو در بازار فعلی کشورمان پیدا کرده، «دنیای خودرو» قصد دارد دلایل خرید آن را مورد بررسی قرار دهد.

قیمت مناسب

بسترن B30 به‌عنوان یک سدان سایز متوسط با موتور خوب و امکانات و تجهیزات بسیار زیاد، قیمت بسیار مناسبی دارد. شرکت بهمن‌موتور این خودرو را ابتدا زیر ۶۰ میلیون تومان در بازار می‌فروخت که بعد از شروع روند افزایش قیمت‌ها، این خودرو نیز در بازار آزاد به‌شکل عجیبی با افزایش قیمت مواجه شد و در حال حاضر حدود ۶۰۰ تا ۶۲۰ میلیون تومان در بازار آزاد قیمت‌گذاری می‌شود. با این حال باز هم بسترن B30 قیمتی مناسب و رقابتی دارد و از این نظر، برگ برنده در سگمنت سدان‌های سایز متوسط در اختیار بسترن B30 است.

کابین جادار

داخل کابین بسترن B30 هم در ردیف جلو و هم در ردیف عقب صندلی‌ها فضای بسیار خوبی برای سرنشینان تدارک دیده شده است و مشخصا فضای پا برای سرنشین‌های عقب بسیار بالاست و یک فرد بالغ با قد حدودا ۱۸۰ سانتی‌متر به‌راحتی می‌تواند در ردیف عقب نشسته و زانوهایش به‌صندلی جلو برخورد نکند. فضای سر هم برای تمام سرنشین‌ها به‌خوبی درنظر گرفته شده و به‌طور کلی باید گفت با خرید بسترن B30 دغدغه‌ای از بابت فضای کابین نخواهید داشت.

تجهیزات و آپشن‌های خوب

در بررسی یک خودرو چینی طبیعی است که تجهیزات و آپشن‌ها یکی از مزایای اصلی این خودرو باشد. بسترن B30 را می‌توان در این بازه قیمتی، بهترین خودرو از نظر تجهیزات، امکانات و آپشن‌ها دانست. از برخی مهم‌ترین امکانات این خودرو می‌توان به‌مواردی مانند فرمان چرمی مجهز به‌کلیدهای تنظیم کروز کنترل و سیستم صوتی، سیستم مولتی‌مدیای پیشرفته همراه با صفحه‌نمایش هفت‌اینچی لمسی، سیستم نویگیشن (GPS) شامل نقشه کامل ایران، پخش موزیک از طریق USB، بلوتوث و AUX، کروز کنترل، دی‌لایت، چراغ‌های جلو اتومات، چراغ‌های جلو با قابلیت تنظیم ارتفاع نور، گرم‌کن آینه، سانروف برقی و بسیاری موارد دیگر اشاره کرد. این خودرو همچنین به‌تجهیزات ایمنی زیادی مانند کیسه هوای راننده و سرنشین جلو، قفل مرکزی و ایموبلایزر، سیستم باز شدن درها بعد از تصادف، کمربند ایمنی جلو پیش‌کشاننده، سیستم جلوگیری از برخورد با مانع هنگام بالا رفتن شیشه راننده و چند مورد دیگر مجهز شده است.

ایمنی بالا

شرکت فاو در طراحی بسترن B30 در بخش ایمنی چیزی کم نگذاشته است. این خودرو موفق شده از موسسه C انکپ پنج ستاره ایمنی را دریافت کند. از مهم‌ترین مشخصه‌های ایمنی خودرو و همچنین امکانات و تجهیزات آن می‌توان به‌ترمزهای دیسکی در جلو و عقب خودرو، سیستم‌های ترمز EBD، ABS و BA، سیستم کنترل پایداری ESP و سیستم کنترل کشش TCS اشاره کرد. بدنه تقویت‌شده با ساختار H3 در پنل کفی، کناری و سقف و همچنین استفاده از فولاد مستحکم قطعا در کسب پنج ستاره ایمنی برای این خودرو تاثیر بسیار زیادی داشته‌اند.

طراحی بدنه زیبا

بدون شک در بازه قیمتی ۶۰۰ تا ۶۲۰ میلیون تومان و در میان سدان‌ها، بسترن B30 را می‌توان زیباترین خودرو حال حاضر معرفی کرد. همان‌طور که گفتیم طراحی این خودرو توسط شرکت ایتالیایی ایتال‌دیزاین انجام شده و در قسمت جلو، شاهد جلوپنجره بسیار زیبایی هستیم که در کنار چراغ‌های جلو و نمای خشنی که این خودرو دارد، ظاهری خاص به B30 داده است. از دیگر موارد قابل توجه خودرو می‌توان به‌خطوط زیبا و چین‌های روی بدنه اشاره کرد که حس و حال اسپرت بودن به‌خودرو داده‌اند. از کنار کاپوت عضلانی زیبای این خودرو هم به‌سادگی نمی‌توان گذشت.

کیفیت ساخت خوب

قطعا یکی از با کیفیت‌ترین خودروهایی که طی یک سال گذشته، در بازه قیمتی مناسب وارد بازار کشورمان شده همین بسترن B30 است. در تمام گزارش‌های ماهانه ارزشیابی کیفی منتشرشده از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از زمان ورود بسترن B30 به‌بازار، این خودرو از نظر کیفی همیشه بهترین نمونه در بازه قیمتی خود معرفی شده و همواره توانسته چهار ستاره کیفی را کسب کند.

گیربکس فوق‌العاده

بسترن بی ۳۰ یک خودرو اتوماتیک اقتصادی است که رقبای آن را محصولاتی همچون جیلی GC6، برلیانس H330 و جک J4 تشکیل می‌دهند. مشخصه مشترک اکثر خودروهای اتوماتیک اقتصادی چینی، بهره بردن از گیربکس‌های اتوماتیک چهارسرعته است که معمولا عملکرد دقیقی ندارند و برای رانندگی در جاده‌های پرپیچ‌وخم چندان مناسب به‌نظر نمی‌رسند. برخلاف آن‌ها، سدان اقتصادی بسترن از گیربکس شش‌سرعته اتوماتیک ساخت آیسین ژاپن استفاده می‌کند که به‌جرأت می‌توان آن را یکی از مهم‌ترین مزایای بسترن B30 برشمرد. این گیربکس ضرایب کوتاه‌تری نسبت به‌نمونه‌های هم‌رده داشته و در فواصل کمتری نسبت به‌تعویض دنده اقدام می‌کند. بنابراین به‌موتور فشار کمتری وارد می‌شود و مصرف سوخت کمتری را هم برای این خودرو به‌همراه دارد.

امکانات ایمنی بیشتر نسبت به‌رقبا

سدان‌های اقتصادی معمولا از کمترین میزان تجهیزات رفاهی و ایمنی برخوردار هستند که این مساله درخصوص تولیدات چینی اندکی وخیم‌تر است. خودروسازان ایرانی نیز با توجه به‌سلیقه مصرف‌کنندگان داخلی که بیشتر متمایل به‌امکانات رفاهی است، تمرکز چندانی بر نصب ملزومات ایمنی درمحصولات مونتاژی خود ندارند؛ بنابراین طبیعی به‌نظر می‌رسد که نمونه‌های مونتاژی خودروهای چینی در ایران نسبت به‌نسخه‌های تولیدشده در کشور سازنده از تجهیزات ایمنی کمتری برخوردار باشند. با این حال چنین موردی درخصوص بسترن B30 به‌شدت دیگر رقبا نیست و این خودرو با بهره‌مندی از سیستم‌های کنترل کشش، کنترل پایداری و همین‌طور پلت‌فرم فولکس‌واگن، سطح قابل قبولی از ایمنی را ارائه می‌کند که می‌توان آن را یکی از مزایای بسترن B30 دانست. چنین سطحی از امنیت در کنار برخورداری از تجهیزات ایمنی متنوع سبب شده است بسترن بی ۳۰ بتواند پنج ستاره ایمنی را از موسسه ایمنی CNCAP کسب کند. از طرفی آپشن‌ها یکی از جدی‌ترین گزینه‌های مزایای بسترن B30 است.

حرف آخر

این روزها با حضور خودروهایی مانند بسترن B30 در بازار کشورمان، دید مردم نسبت به‌خودروهای چینی درحال عوض شدن است. بسترن B30 خودرویی است که یک پکیج خوب و کامل را به‌قیمتی مناسب در اختیار مشتریان قرار می‌دهد؛ چیزی که دیگر رقبای این خودرو قادر به‌ارائه آن نبوده‌اند. انتخاب به‌عنوان بهترین خودرو از نظر کیفی در بازه قیمتی زیر ۱۰۰ میلیون‌تومان در سال‌های گذشته به‌مدت سه‌ماه متوالی قطعا اتفاقی و شانسی نبوده است و اگر مواردی که مطرح شدند جزو معیارهای مهم شما برای خرید یک خودرو باشد، قطعا بسترن B30 در فهرست خودروهایی که ممکن است خریداری کنید، قرار می‌گیرد.

محصول
Product

معرفی داشبورد جدید دایون Y5 توسط خودروسازی ایلیا

شاسی‌بلند دایون Y5 که سال گذشته توسط شرکت صنایع خودروسازی ایلیا به‌بازار معرفی شد، به‌تازگی در بخش طراحی و امکانات درون کابین به‌روزرسانی شده است تا جذابیت‌های آن دوچندان شود. این خودرو هفت‌نفره که به‌دلیل برخورداری از شاسی مستقل باید آن را یک شاسی‌بلند واقعی به‌حساب آورد، با استفاده از پنل جدید کنترل‌ها در کابین جذاب‌تر شده است. در بخش میانی داشبورد کابین دایون Y5 فضایی وجود دارد که دکمه‌های کنترل بعضی از سیستم‌ها همچون GPS، سیستم صوتی و تهویه‌مطبوع را

در خود جای داده بود. ضمن این که در بالای این دکمه‌ها نیز دریچه‌های سیستم تهویه‌مطبوع قرار داشتند. اما در مدل‌های به‌روزرسانی‌شده این بخش از داشبورد کاملا تغییر کرده است و دیگر خبری از دکمه‌های کنترلی نیست.

طبق اطلاعات منتشرشده از سوی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا، از این پس دایون‌های Y5 با داشبورد جدید به‌فروش می‌رسند که به‌جای استفاده از دکمه در این قسمت، مجهز به‌یک پنل لمسی بزرگ شده است.

به‌این ترتیب تمام دکمه‌هایی که در داشبورد جایگذاری شده بودند، جای خود را به‌یک پنل لمسی سیاه‌رنگ داده‌اند که در زمان خاموش بودن مثل یک الماس سیاه هم تیره و هم زیباست. البته این تمام ماجرا نیست؛ زیرا مولتی مدیا این خودرو نیز دچار تغییراتی شده است تا دایون Y5 هم‌زمان با ورود به‌سال جدید بتواند برتری خود را به‌جز بخش فنی، از نظر امکانات به‌روز هم نسبت به‌رقیبان حفظ کند.

صدای پیشرانه فراری آپشن ۱۵۰ دلاری اسکوتر برقی!

خودروهای الکتریکی محصولاتی بی‌صدا هستند. بسته به‌چیزی که دنبالش هستید، این موضوع می‌تواند خوب یا بد باشد؛ اما از نظر ایمنی به‌ویژه برای عابران پیاده و دوچرخه‌سواران، بی‌صدایی خودروهای الکتریکی مشکلی قابل بحث است. سیستم شبیه‌سازی صدای پیشرانه نایِن بات یک اسپیکر بلوتوثی بی‌سیم است که از طریق پورت USB-C استاندارد شارژ می‌شود و گواهی ضد آب و گردوغبار IP55 را دارد. بله از این دستگاه می‌توان به‌عنوان اسپیکر و برای پخش موزیک مورد علاقه نیز استفاده کرد. بسته به‌سلیقه مالک، می‌توان صدای موتورسیکلت تک یا دو سیلندر را از این سیستم پخش کرد؛ اما اگر ماشین‌باز واقعی هستید گزینه تولید صدای پیشرانه هشت‌سیلندر خورجینی یا حتی پیشرانه ۱۲ سیلندر مشابه با فراری ۸۱۲ سوپرفست را خواهید داشت. نکته جالب این‌که صدای اسپیکر با افزایش سرعت اسکوتر بیشتر می‌شود. معرفی سیستم شبیه‌سازی صدای پیشرانه نایِن بات این کمپانی با اسکوترهای الکتریکی سری GT جدید سِگ‌وی همراه شده است. این خانواده دارای مدل GT2 است که می‌تواند به‌حداکثر سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. قطعا این سرعت بالا باعث ایجاد نگرانی‌هایی می‌شود و ما معتقدیم شبیه‌ساز ۱۴۹ دلاری مورد بحث می‌تواند به‌بهبود ایمنی مالک و دیگران کمک کند. اما اینجا سوالی پیش می‌آید: با قوی و سریع‌تر شدن خودروها و اسکوترهای الکتریکی، آیا باید از صدای پیشرانه غیرواقعی در آن‌ها استفاده کرد؟

۵ گزینه اسپرت و مدعی بازار

کدام سدان جمع‌وجور ایران چالاک‌تر است؟

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

اگرچه سدان‌ها یکی از بهترین کلاس‌های خانوادگی به‌شمار می‌روند، اما می‌توان آن‌ها را گزینه‌های اسپرت نیز دانست. یک سدان کامپکت می‌تواند از جمله انتخاب‌های یک اسپرت‌دوست باشد؛ هرچند که باید مشخصات فنی و ظاهرش جوان‌پسند باشد و از قابلیت تیونینگ و ارتقای آپشن نیز برخوردار باشد. بر این اساس در این مطلب پنج سدان کامپکت اسپرت محبوب بازار ایران را به‌شما معرفی می‌کنیم که در پس ظاهر جوان‌پسند، پیشرانه‌های پرتوانی در بطن دارند تا شما را به‌وجد آورند.

لکسوس IS250 FSport؛ سامورایی خشمگین

مدل ۲۰۱۵ با کارکرد ۱۴۵ هزار کیلومتر: دو میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

سال ۲۰۱۳ کمپانی لکسوس به‌عنوان برند لوکس زیرمجموعه تویوتا، زبان طراحی محصولات خود را متحول کرد. نسل سوم لکسوس IS250 خودرویی تماما اسپرت با ظاهری خاص و چهره خشن است. این سدان کامپکت لوکس رقیب سرسختی برای آلمانی‌های اسپرت است. IS250 در دو نسخه استاندارد و F Sport به‌بازار کشورمان راه پیدا کرده است. پروفیل خودرو با خط تیز کاراکتر لاین و سطوح و فرم‌های تخت با شیب ملایم سقف و دماغه کشیده و پشت کوتاه با رینگ‌های ۱۸ اینچی، وقار این خودرو را دوچندان می‌کند. چراغ‌های جلو با حالت خاصی که نسبت به LED هایی به فرم L دارد، با جلوپنجره شش‌ضلعی دوکی‌شکل و خطوط تیز، کاملا خشن و تهاجمی است. در نمای عقب این خودرو شاهد ترکیبی از طراحی اسپرت با یک سبک طراحی زیبایی‌شناختی هستیم که جلوه لوکس بودن به‌خودرو می‌دهد. چراغ‌های کشیده با فرم LED درون چراغ‌ها و حجم‌پردازی خاص روی درِ صندوق عقب کاملا شیک و جذاب است. هرچند نصب اسپویلر و اگزوزهای کروی‌شکل در طرفین سپر و دیفیوزر ویژگی اسپرت بودن IS250 F Soprt را دوچندان می‌کند. در کابین این سدان اسپرت لکسوس، نمایشگری در بالای داشبورد قرار گرفته و یک نمایشگر ۴٫۳ اینچی TFT نیز پشت آمپر قرار دارد که فضای کاملا مدرنی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. طراحی داشبورد و غربیلک فرمان اف اسپرت و دسته‌دنده و پدال‌های شیفتر پشت فرمان، رانندگی با IS250 F Sport را هیجان‌انگیز می‌کند. در پس چهره خشن و سامورایی یک موتور شش‌سیلندر با آرایش وی‌شکل به‌حجم ۲۴۹۹ سی‌سی تنفس طبیعی قرار گرفته که می‌تواند حداکثر ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را با گیربکس شش‌سرعته به‌محور عقب انتقال دهد تا این خودرو ظرف ۷٫۸ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. نهایت سرعت این خودرو به ۲۲۴ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

ب‌ام‌و 328i؛ باوار یایی جسور و اسپرت!

کیت ام مدل ۲۰۱۵ با کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر: دو میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان

ششمین نسل از سری ۳ ب‌ام‌و موسوم به‌اتاق F30 از اکتبر سال ۲۰۱۱ تا اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی روی خط تولید کمپانی ب‌ام‌و قرار داشت. از این سدان کامپکت لاکچری باواریایی تا مدل ۲۰۱۸ در بازار داخلی کشورمان حضور دارد و این نسخه از سری ۳ در مدل‌های اسپرت‌لاین، لاکچری‌لاین، ام اسپرت و M به‌بازار عرضه شده که تنها در بازار ایران شاهد نسخه‌های اسپرت‌لاین، لاکچری‌لاین و ام اسپرت هستیم. این خودروها از نظر ظاهری تفاوت چندانی با یکدیگر ندارند و خط تیز افقی کاراکتر لاین با فرم زاویه کمتر سقف، پوزه نسبتا کشیده، پشت نسبتا کوتاه و رینگ‌های ۱۸ اینچی اسپرت‌ام در این خودرو کاراکتری اسپرت و نافذ دارد. چهره خودرو با چراغ‌های کشیده و جلوپنجره عریض جمع‌وجور با خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌های هوای درون سپر (البته در نسخه ام اسپرت) تهاجمی و خشن به‌نظر می‌رسد. برخلاف جلو خودرو، در نمای عقب با وجود چراغ‌هایی به‌فرم L با گرافیک درون آن و حجم‌پردازی بخش صندوق عقب شاهد نمایی زیبا از این سدان کامپکت هستیم. هرچند که طراحی اگزوزهای کروی‌شکل دوبل در یک طرف سپر کمی حس اسپرت بودن را در این خودرو بیشتر می‌کند. از آنجا که نسخه 328i ام پکیج این خودرو مدنظر ماست، در زمان ورود به‌کابین آن شاهد طراحی اسپرتی هستیم. در این نسل داشبورد آشنا و جذاب ب‌ام‌و همچنان حفظ شده که با نمایشگر ۶٫۵ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی فضای داخلی را مدرن جلوه می‌دهد. با طراحی کلاستر خاص ب‌ام‌و که به‌رنگ قرمز نیز مزین شده و تلفیق رنگ مشکی و قرمز در کابین با طراحی صندلی‌های اسپرت و دسته‌دنده معروف خلبانی ب‌ام‌و و پدال‌های شیفتر پشت فرمان اسپرت ام، رانندگی با 328i جذاب است. 328i در زیر کاپوت خود یک موتور چهارسیلندر خطی N20B20 دولیتری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم دارد که حداکثر ۲۴۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌کمک گیربکس هشت‌سرعته اتوماتیک استپ‌ترونیک به‌محور عقب انتقال می‌دهد. این خودرو ظرف ۵٫۹ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر شتاب آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌شود. از مهم‌ترین آپشن‌های 328i می‌توان به کروز کنترل هوشمند، هشت ایربگ، سیستم استارت-استاپ، چهار حالت رانندگی، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و برای سرنشینان عقب مجزا، دوربین دنده‌عقب، گرمکن صندلی‌ها، سیستم نشانگر فشار تایرها، سیستم ارتباط کاربری ب‌ام‌و iDrive، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای و... اشاره کرد.

تویوتا کرولا؛ بی‌ادعای جسور!

XLI مدل ۲۰۱۶ با کارکرد ۱۲۰ هزار کیلومتر: یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان

تویوتا کرولا E170، نسل یازدهم به‌روزترین نسخه این خودرو در کشورمان است و این نسل با توجه به‌خطوط تیز و سطوح و فرم‌های تخت بدنه و پوزه نسبتا بلند و پشت کوتاه استایلی اسپرت به‌خود گرفته است. چهره این خودرو با توجه به‌چراغ‌های کشیده و جلوپنجره V شکل با خطوط افقی و خطوط تیزی که روی کاپوت طراحی شده، اسپرت و تهاجمی است. در نمای عقب با چراغ‌های کشیده مواجهیم که به‌لطف فرم زیبای حجم‌پردازی، نمایی جذاب و دلفریب از یک سدان را به‌نمایش می‌گذارد. فضای داخلی کرولا E170 مینیمال و ساده اما به‌روز است. زیرا یک نمایشگر ۳٫۵ اینچی در پشت آمپر و یک صفحه‌نمایشگر هفت‌اینچی برای کنسول میانی تعبیه شده است. طراحی داشبورد به‌گونه‌ای است که از زبان جدید طراحی تویوتا در آن سال در آن استفاده شده و در زمان قرارگیری در پشت فرمان کرولا E170 همان حس قرارگیری در پشت فرمان راوفور به‌شما دست می‌دهد. پیشرانه تویوتا کرولا یک موتور چهارسیلندر خطی به‌حجم ۱۹۸۷ سی‌سی مجهز به ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر است که می‌تواند حداکثر ۱۴۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۷ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به‌کمک یک گیربکس چهارسرعته به‌چرخ‌های جلو انتقال داده می‌شود تا ظرف ۹٫۲ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و نهایت سرعت آن به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. از مهم‌ترین آپشن‌های تویوتا کرولا XLI می‌توان به شش ایربگ، کروز کنترل، سانروف، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، گرمکن صندلی‌ها، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه و رینگ‌های ۱۶ اینچی اشاره کرد.

مرسدس بنز C200؛ تجربه‌ای متفاوت از دنیای اسپرت!

کیت AMG مدل ۲۰۱۴ با کارکرد ۱۴۰ هزار کیلومتر: دو میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان

مرسدس بنز C200 W204 یا همان نسل سوم یکی از سدان‌های اسپرت محبوب بازار ایران است. این خودرو در نسل سوم خود با تغییراتی در استایل و ظاهر مواجه شده که به‌عنوان یکی از پرطرفدارترین سدان‌های اسپرت ایران معرفی می‌شود. C200 W204 اواخر سال ۲۰۱۱ دستخوش فیس‌لیفت طراحان مرسدس بنز قرار گرفت تا با تغییراتی در چراغ جلو، جلوپنجره و گرافیک چراغ‌های عقب، خودرو جذاب‌تری را به‌بازار عرضه کنند. خط تیز شانه با کاپوت کشیده و پشت نسبتا کوتاه و رینگ‌های ۱۸ اینچی کاملا اسپرت و جذاب به‌نظر می‌رسند. چراغ‌هایی به‌فرم L در جلو و جلوپنجره شش‌ضلعی با خطوط افقی (که لوگوی مرسدس بنز در آن خودنمایی می‌کند) با خطوط تیز روی کاپوت و با ورودی هوا درون سپر کاملا تهاجمی است. در نمای عقب نیز چراغ‌های مشابه حرف D با گرافیک LED، حجم روی درِ صندوق عقب و جای پلاک روی درِ صندوق کاملا زیباست. کابین C200 W204 با نمایشگر دیجیتالی پشت آمپر و صفحه‌نمایش ۷٫۵ اینچی لمسی در بخش میانی داشبورد فضای کاملا مدرنی را به‌نمایش می‌گذارد. طراحی دسته‌دنده اسپرت و غربیلک فرمان اسپرت به فرم V شکل در بخش میانی آن و پدال‌های شیفتر پشت فرمان برای رانندگی اسپرت با C200 طراحی شده است. از مهم‌ترین امکانات این سدان اسپرت می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، ۱۰ ایربگ، شارژ وایرلس گوشی، سیستم بهینه‌سازی مصرف سوخت، سنسور باران، سیستم کمکی هشدار رانندگی، سقف پانوراميک، گرمکن صندلی، سیستم‌های پایش نقاط کور، هشدار انحراف از مسیر، ترمز اضطراری، سیستم صوتی هارمن کاردون، تهویه‌مطبوع دوگانه اتوماتیک برای سرنشینان عقب به‌شکل مجزا و... اشاره کرد. قلب تپنده C200 را یک موتور چهارسیلندر خطی ۱۷۹۶ سی‌سی توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم تشکیل می‌دهد. این موتور می‌تواند حداکثر ۱۸۴ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. گیربکس هفت‌سرعته اتوماتیک جی‌ترونیک قدرت را به‌چرخ‌های عقب انتقال می‌دهد تا ظرف ۶٫۸ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

هیوندای الانترا؛ جوان‌پسند اما تنبل!

مدل ۲۰۱۸ با کارکرد ۷۰ هزار کیلومتر: یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان

در حال حاضر به‌روزترین نسخه هیوندای الانترا در داخل کشور نسل ششم آن یا AD است. هیوندای الانترا به‌عنوان سدان کامپکت محبوب هیوندای شناخته می‌شود که نسل ششم این خودرو با خطوط تیز روی بدنه و بهره‌گیری از زبان جدید طراحی هیوندای استایلی اسپرت و جوان‌پسند دارد. هیوندای الانترا نسل ششم را می‌توان شاهکار دیگری از پیتر شرایر دانست که با خلاقیتش سدان اسپرت و جذابی را به‌وجود آورده است. خط افقی برجسته شانه و سطوح تخت با رینگ‌های ۱۷ اینچی کاراکتری اسپرت به‌الانترا بخشیده و چراغ‌های نسبتا کشیده افقی با جلوپنجره شش‌ضلعی و خطوط تیز روی کاپوت، چهره اسپرت و البته جذابی به‌این سدان کامپکت بخشیده است. در نمای عقب چراغ‌های کشیده با یک خط هانچ برجسته روی درِ صندوق نمای شیک و البته زیبایی از این سدان را به‌نمایش می‌گذارد و کابین الانترا نسل ششم مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی سوناتا LF است؛ زیرا طراحی نمایشگر هفت‌اینچی در بخش مرکزی داشبورد و طراحی عمودی دریچه‌های سیستم تهویه‌مطبوع و غربیلک فرمان و دسته‌دنده همان حس قرارگیری در پشت سوناتا اما در ابعاد جمع‌وجورتر را به‌شما القا می‌کند. از مهم‌ترین امکانات الانترا نسل ششم می‌توان به‌سانروف، سیستم تهویه‌مطبوع اتوماتیک دوگانه، هشت ایربگ، کروز کنترل، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، گرمکن صندلی‌ها، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی پارک، دوربین دنده‌عقب، سنسور باران و... اشاره کرد. هیوندای الانترا در این نسل با موتور چهارسیلندر خطی دولیتری تنفس طبیعی به کشورمان آمده است. این موتور موسوم به Nu می‌تواند حداکثر ۱۵۲ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۱۷۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به‌کمک گیربکس شش‌سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

فروش کامل فورد «F-150 لایتنینگ» قبل از شروع تولید

زمانی که فورد نسخه الکتریکی پرفروش‌ترین محصول کشور را در سال گذشته معرفی کرد، یک معامله بزرگ صورت گرفته بود. این اولین F-150 الکتریکی است و با نام لایتنینگ عرضه می‌شود. مردم به سرعت رزرو خود را برای F-150 لایتنینگ اعلام کردند، به طوری که نزدیک به ۲۰۰ هزار رزرو انجام شد و تا امروز، به طور کامل فروخته شده است و فورد سفارش جدیدی برای مدل فعلی نمی‌پذیرد. وب‌سایت مشتری‌مدار فورد متن کوتاهی را نشان می‌دهد که می‌گوید: «به دلیل تقاضای زیاد، مدل فعلی مدل فعلی دیگر برای سفارش در دسترس نیست. برای اطلاعات بیشتر با فروشنده خود تماس بگیرید.» با این تفاصیل، مشتریان علاقه‌مندی که قادر به رزرو لایتنینگ خود نبودند، باید منتظر مدل سال بعد باشند تا بتوانند F-150 را با باتری خریداری کنند. فورد تولید F-150 لایتنینگ مدل ۲۰۲۲ را ۲۶ آوریل ۲۰۲۲ آغاز کرده است. فورد قصد دارد ۱۵۰ هزار دستگاه از F-150 الکتریکی را در مجتمع روژ خود در دیربورن بسازد. بخش ویژه‌ای از کارخانه به تولید این کامیون تمام‌الکتریکی اختصاص دارد.

مدیرعامل شرکت اتوبوس‌سازی «اسنا» در پاسخ به «دنیای خودرو»:

در صنعت اتوبوس تا ۵۰ درصد امکان داخلی‌سازی داریم

اسنا به‌عنوان یک اتوبوس‌ساز ناگزیر باید قطعات اصلی را از برندهای معتبر بین‌المللی تامین کند

فرانک آقاصفی
f.aghasafi@autoworld.ir

روز گذشته گروه بهمن با همکاری شرکت اتوبوس‌سازی اسنا یک نشست خبری آنلاین برگزار کرد و به سوالاتی در خصوص همکاری این دو شرکت و توجه آن‌ها به حمل‌ونقل عمومی پاسخ داده شد. این در حالی است که طی ماه‌های اخیر موضوع حمل‌ونقل عمومی بیش از پیش مورد توجه سازمان‌ها و خودروسازان داخلی قرار گرفته است. هرچند شهرداری تهران به تازگی درخواست واردات یک‌هزار دستگاه اتوبوس کارکرده را مطرح کرده است، اما به گفته مدیرعامل اسنا، اتوبوس‌سازان داخلی توان تامین نیاز بازار داخلی را در این بخش دارند و نیازی به واردات مدل‌های کارکرده وجود ندارد. این در حالی است که گفته می‌شود اتوبوس‌های کارکرده خارجی، قابلیت خودرا برای استفاده در ناوگان از دست داده‌اند.

تاکید اسنا بر محصولات نوآورانه

مدیرعامل اسنا در این نشست ضمن معرفی اتوبوس‌سازی اسنا و سابقه فعالیت آن گفت: «۲۰ سال است که اسنا در صنعت خودرو کشور و در زمینه تامین خودروهای مرتبط با حمل‌ونقل عمومی و خدمات عمومی به شهروندان فعالیت دارد. شرکت اسنا با ون‌های الیکا و اتوبوس‌های دوکابین بی‌آرتی شناخته می‌شود.» جلیل هاشمی عنوان کرد: «همواره هدف اسنا خدمات‌رسانی به مردم بوده و سعی کرده در بخشی از صنعت خودرو فعالیت کند که کمتر به آن توجه شده است. بحث استفاده از توانمندی داخلی در شرکت اسنا مطرح بوده و این شرکت به دنبال خودروهایی است که اشتغال‌زایی بیشتری داشته باشد و باعث کاهش مصرف سوخت و آلایندگی و ترافیک شود.» وی افزود: «شرکت اسنا همواره تاکید داشته که روی محصولات نوآورانه کار کند. امیدواریم که با تصمیمات جدیدی که در اسنا شکل گرفته، برنامه‌ها با سرعت بیشتری ادامه پیدا کند.»

> شرکت اسنا با همکاری گروه بهمن و همچنین دیگر اتوبوس‌سازان این توانمندی را دارند که تمامی نیاز کشور به اتوبوس‌های شهری را جوابگو باشند و نیازی به واردات اتوبوس نیست. اما شهرداری تهران و سایر شهرداری‌ها نزدیک به ۸ سال است که نتوانسته‌اند اتوبوس خریداری و نیاز ناوگان را تامین کنند

شکوفایی صنعت اتوبوس؛ نتیجه همکاری بهمن و اسنا

هاشمی در ادامه با اشاره به ریشه همکاری اسنا و گروه بهمن اظهار کرد: «خودروسازی اسنا یک شرکت کاملا خصوصی بوده و همیشه برنامه‌های این شرکت بر مبنای بخش خصوصی بوده است و هیچ ارتباطی با دولت و مجموعه‌های دولتی و نیمه دولتی نداشته است.» وی بیان کرد: «باتوجه به این که گروه بهمن هم یک مجموعه خصوصی است و با شناختی که نسبت به یکدیگر داشتیم در سال ۹۹ به این نتیجه رسیدیم که برای هم‌افزایی و استفاده از توانمندی‌های یکدیگر این مشارکت را انجام دهیم.» وی گفت: «مهم‌ترین دلیل این انتخاب هم توانمندی گروه بهمن در بخش مجموعه‌سازی و برخی از قطعات صنعت اتوبوس است.» مدیرعامل اسنا عنوان کرد: «اتوبوس‌سازی تفاوت‌هایی با سایر سگمنت‌ها دارد و خوشبختانه گروه بهمن شرکت‌های منحصر به فردی را در اختیار دارد. با این ادغام توانستیم از این توانمندی‌ها به‌منظور شکوفایی صنعت اتوبوس‌سازی کشور بهره ببریم.» وی ادامه داد: «گروه بهمن و شرکت‌های وابسته ساختارهایی را در اختیار دارند که توانمندی اسنا را در عرصه بین‌المللی افزایش دادند و توانستیم از شبکه یکدیگر بهره ببریم.» هاشمی همچنین در ادامه با اشاره به درخواست شهرداری برای واردات اتوبوس‌های کارکرده عنوان کرد: «شرکت اسنا با همکاری گروه بهمن و همچنین دیگر اتوبوس‌سازان این توانمندی را دارند که تمامی نیاز کشور به اتوبوس‌های شهری را جوابگو باشند و نیازی به واردات اتوبوس نیست. اما شهرداری تهران و سایر شهرداری‌ها نزدیک به ۸ سال است که نتوانسته‌اند اتوبوس خریداری و نیاز ناوگان را تامین کنند.» وی افزود: «به دلایل مختلفی خرید و تامین اتوبوس در کشور طی سال‌های اخیر متوقف بوده است. بنابراین اتوبوسرانی‌های کشور فرسوده شده و نیاز به جایگزینی این اتوبوس‌ها وجود دارد. شهرداری تهران هم قصد رفع نیاز شهر تهران دارد، اما به دلیل عجله و شتابی که برای خدمات‌رسانی به مردم وجود دارد، راه‌حل‌های مختلفی دریافت کرده و نتیجه گرفته‌اند که با واردات اتوبوس دست دوم سرعت خدمات‌رسانی افزایش می‌یابد.»

توانمندی اسنا در تامین نیاز کشور به اتوبوس

وی گفت: «اسنا به‌عنوان شرکتی که دو دهه در این صنعت فعالیت کرده، نیازی به واردات نمی‌بیند. ما به عنوان وارد کننده کشور با واردات خودروهای دست‌دوم کاملا مخالف هستیم. به‌ویژه آنکه در زمینه اتوبوس، مدل دست‌دومی که برای واردات مناسب باشد، وجود ندارد.» مدیرعامل اسنا ادامه داد: «باتوجه به آنکه در این نامه به واردات از کشورهای همسایه اشاره شده بود باید گفت که در کشورهای همسایه اتوبوس‌های دست‌دوم اسقاط شده‌اند و از لحاظ استانداردهای جهانی، عمر مفید اتوبوس ۵ سال است. به طور کلی اگر قرار باشد از آلمان هم اتوبوس دست‌دوم خریداری کنیم، مدل مناسبی وجود ندارد.» وی با اشاره در نیاز و درخواستی که همواره از سوی شهرداری‌ها وجود داشته اعلام کرد: «مشکل اینجاست که براساس قانون و مصوبات، دولت یا حاکمیت حدود ۸۲,۵ درصد از مبلغ خرید اتوبوس‌ها را متقبل می‌شد و ۱۷,۵ درصد آن را شهرداری‌ها را متقبل می‌شدند. در ۸ سال گذشته این بودجه‌ها حذف شده بود. قرار است این قوانین و بودجه‌ها احیا شود که در این صورت مشکل اتوبوسرانی کشور حل می‌شود.»

ارائه خدمات پس از فروش

وی در ادامه به معرفی اسنا یدک پرداخت و گفت: «اسنا یدک عهده‌دار خدمات پس از فروش محصولات اسنا بوده است. خریداران اتوبوس‌های شهری، سازمان‌ها و شرکت‌های اتوبوسرانی هستند و چون برخی امکانات بالقوه را در اختیار دارند، ترجیح می‌دهند با اسنا همکاری مشترکی داشته باشند که از جمله آن‌ها به آموزش و تجهیز کارگاه‌ها می‌توان اشاره کرد.» هاشمی افزود: «بعد از همکاری با بهمن تغییراتی را در نظر گرفته‌ایم و از شبکه خمات پس از فروش گروه بهمن در سطح کشور بهره‌مند خواهیم شد.» وی توضیح داد: «خدمات پس از فروش اسنا با همکاری خدمات پس از فروش گروه بهمن سازمان جدیدی را ایجاد کرده است که هم‌زمان با تحویل اتوبوس به اتوبوسرانی‌ها، آموزش و خدمات پس از فروش به مشتریان ارائه خواهد شد. هم‌زمان با حفظ کیفیت محصولات اسنا، ارتقای قابل توجهی را در زمینه خدمات پس از فروش خواهیم داشت.» وی در ادامه با اشاره به همکاری اسنا با سایر قطعه‌سازان عنوان کرد: «اسنا به عنوان یک اتوبوس‌ساز ناگزیر باید قطعات اصلی را از برندهای معتبر بین‌المللی تامین کند.» مدیرعامل اسنا بیان کرد: «در صنعت اتوبوس حدود ۵۰ درصد امکان داخلی‌سازی داریم که بخش اشتغال‌زای صنعت اتوبوس محسوب می‌شود.» وی اظهار کرد: «از تمام قطعه‌سازان تقاضا داریم که از صنعت اتوبوس حمایت کنند و از همکاری با هر قطعه‌سازی استقبال می‌کنیم.»

الکتروباس‌های اسنا به‌زودی عرضه می‌شوند

قائم‌مقام مدیرعامل اسنا نیز در خصوص برنامه‌های این شرکت برای تولید الکتروباس‌ها اعلام کرد: «باتوجه به آلایندگی که در حال حاضر در کشور شاهد هستیم و مشکلات مربوط به تامین انرژی، بحث استفاده از خودروهای الکتریکی بسیار داغ است و شرکت اسنا هم مانند سایر خودروسازان سعی کرده است در ایجاد تغییر در بحث حمل‌ونقل عمومی کشور پیشگام باشد.» امید بی‌نظیر با بیان این که محصولات برقی ما هم در آینده بسیار نزدیکی معرفی و عرضه خواهند شد، ادامه داد: «مردم می‌توانند با همکاری شهرداری تهران و مجموعه‌های دولتی از این تکنولوژی بهره ببرند.»

اتوبوس‌های کارکرده قابلیت کار در ناوگان ندارند

وی همچنین در خصوص واردات اتوبوس‌های کارکرده اظهار کرد: «اگر قرار باشد در داخل کشور برای خودمان اتوبوس تولید کنیم، دو سه مساله فنی را باید در نظر بگیریم. نخست آن که اتوبوس باید استانداردهای ملی ۸۵ گانه ایران را پاس کند. این در حالی است که نمی‌دانیم اتوبوس‌های تولیدشده در کشورهای همسایه با این استانداردها مطابقت دارند یا خیر.» وی در ادامه اظهار کرد: «هزینه تعمیر و تولید این اتوبوس‌ها بالاست و هیچ کشوری اتوبوسی را که قابلیت کار، فعالیت و ایمنی بالا داشته باشد، از ناوگان خارج نکرده و به کشور دیگری واگذار نمی‌کند.»

اسقاط؛ مانع شماره‌گذاری کامیون‌های وارداتی

دبیر کانون‌های انجمن‌های صنفی حمل کالای کشور ضمن اشاره به کندی روند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل بار و مسافر کشور گفت: «اسقاط یکی از موانع شماره‌گذاری کامیون‌های وارداتی ترخیص شده است.» احمد کریمی با توجه به فرامین ریاست‌جمهوری در پایان سال گذشته در حوزه صنعت خودرو که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری و مسافر و از رده خارج‌سازی سالانه ۲۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده سنگین یکی از بندهای آن است، اظهار کرد: «تولید داخل در حوزه خودروهای تجاری سنگین نداریم. در بخش مونتاژ نیز خودروسازان داخلی تاکنون به تعهدات خود در فروش عمل نکرده و تحویل خودرو همواره با تاخیر همراه بوده، اگر دولت خواستار استفاده از امتیازات خروج ناوگان فرسوده است، باید در این حوزه اقدام به سرمایه‌گذاری کند.» وی در خصوص وضعیت ترخیص کامیون‌های وارداتی به روند کند و نابسامان نوسازی در بخش مونتاژ داخل و وارداتی‌ها اشاره کرد و افزود: «مشکلات ترخیص همچنان به قوت خود باقی است، در سال ۱۴۰۱ نیز تاکنون، ترخیصی صورت نگرفته ضمن اینکه به‌دلیل موانع اسقاط، شماره‌گذاری ناوگان تحویلی انجام نشده است.» دبیر کانون‌های انجمن‌های صنفی حمل کالای کشور گفت: «در حوزه خدمات پس از فروش، برخی شرکت‌های داخلی به‌هیچ‌عنوان خدمات پس از فروش ارائه نمی‌دهند و حتی با ارائه خدمات ناقص، مبالغ هنگفتی را نیز مطالبه می‌کنند.» کریمی بیان کرد: «ناوگان فرسوده فعلی که در اختیار رانندگان قرار دارد، تنها سرمایه این افراد است و این کامیون‌های وارداتی نیز به دست دارندگان فرسوده‌ها نمی‌رسد.» وی در ادامه تصریح کرد: «بخشی از این دستگاه‌ها را متقاضیانی که در گذشته راننده بوده و اکنون توان خرید دارند، خریداری کرده‌اند و در حال حاضر نیز با مشکل اسقاط مواجه هستند. بخش دیگر این دستگاه‌ها در اختیار دلالان و نمایشگاه‌داران قرار گرفته و بدین ترتیب عملا به بخش حمل‌ونقلی کشور ورود نکرده است.» دبیر کانون‌های انجمن‌های صنفی حمل کالای کشور در خصوص مکاتبات انجام شده با وزارت راه و شهرسازی مبنی بر تسهیل فرآیند اسقاط گفت: «این نامه از سوی وزیر راه و شهرسازی به هیات وزیران به منظور تصویب ارسال شده اما تاکنون پاسخی دریافت نکرده‌ایم.» کریمی همچنین در خصوص جایگاه نوسازی ناوگان در بودجه ۱۴۰۱ به واردات کامیون‌های کارکرده با ۵ سال ساخت اشاره کرد و افزود: «در این مصوبه به واردات ۱۰ هزار دستگاه حمل بار و ۵ هزار دستگاه خودرو مسافری اشاره شده که اقدام در این زمینه نیازمند تنظیم، تصویب و ابلاغ آیین‌نامه اجرایی است. البته اگر در کنار آن دولت نسبت به ارائه تسهیلات و سرمایه‌گذاری اقدام نکند، خریداری این دستگاه‌ها خارج از توان دارندگان ناوگان فرسوده کشور است.» وی در خصوص مشکلات رانندگان در تامین تایر ضمن اشاره به برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده مبنی بر تامین تایر با ارز نیمایی و بر اساس پیمایش و کارکرد، این طرح را مناسب ارزیابی کرد و افزود: «در حال حاضر، سامانه صمت و سامانه وزارت راه در محاسبه پیمایش به یکدیگر متصل نیستند اما امیدواریم این موضوع هرچه زودتر عملیاتی شود.» به گزارش خبر خودرو، دبیر کانون‌های انجمن‌های صنفی حمل کالای کشور در پایان با بیان اینکه به طور کلی وضعیت تامین و عرضه تایر مناسب نیست، بیان کرد: «از سال ۹۸ تاکنون که ارز ترجیحی از صنعت تایر حذف شد، متاسفانه تایر با قیمت‌های بالا در بازار عرضه می‌شود به ویژه برخی برندهای باکیفیت که مورد مصرف بخش مسافری و حمل مواد خطرناک و نفتی است.»

فروش اقساطی چینی‌ها هم محدود است

افزایش تقاضا و کمبود عرضه سبب شده است عرضه خودروهای چینی به‌صورت اقساطی هم محدود باشد و هم‌اکنون تنها دو شرکت مدیران خودرو و کرمان‌موتور خودروهایشان را با اقساط بلندمدت به‌فروش می‌رسانند و سایر شرکت‌ها شرایطشان به‌فروش نقدی محدود می‌شود.

تحلیل analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار
k.talebifard@autoworld.ir

برای خرید خودرو درنگ نکنید!

اگر قصد خرید یا تعویض خودرویتان با هدف تبدیل به‌احسن کردن آن را دارید، بهتر است درنگ نکنید و به‌اخبار نخ‌نماشده واردات خودرو در سال جاری هم اهمیت ندهید؛ زیرا به‌طور قطع واردات خودرو در نیمه نخست سال جاری منتفی خواهد بود و در نیمه دوم سال هم به‌احتمال بسیار زیاد اتفاق خاصی نخواهد افتاد.

همچنین افزایش مبنای محاسبه تعرفه واردات قطعات منفصله سبب افزایش ۱۵ تا ۲۰ درصدی قیمت رسمی خودرو داخلی در آینده نزدیک می‌شود. با کنار هم قرار دادن این دو موضوع به‌خوبی می‌توان نتیجه گرفت که اگر قصد خرید خودرویی را دارید، نباید بیشتر از این تعلل کنید.

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 ۳ تا ۴ میلیارد تومان												
جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶اتوماتیک	۹,۷	۹,۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳میلیارد	لکسس ان ایکس
جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶اتوماتیک	۹,۷	۹,۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳میلیارد و ۵۰میلیون	لکسس ان ایکس
جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶اتوماتیک	۹,۷	۹,۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳میلیارد و ۱۰۰میلیون	لکسس ان ایکس
دودیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو	۱۸۰	۳۲۰	۷دبل کلاج	۷,۷	۷,۳	۱۶۴۵	شتاب مناسب	بدون ایراد	۳میلیارد و ۱۵۰میلیون	BMW X3 2014
جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۷	۲۴۱	۶اتوماتیک	۹	۸,۵	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۳میلیارد و ۱۵۰میلیون	
عقب	هاچ بک	توربو ۲۰۰۰	۲۲۴	۳۱۰	۸اتوماتیک	۶,۱	۵,۹	۱۵۲۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳میلیارد و ۲۰۰میلیون	BMW 428
جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۸۹	۲۸۰	۸اتوماتیک	۷,۲	۶,۴	۱۶۰۵	موتور پر قدرت	عرضه محدود	۳میلیارد و ۳۰۰میلیون	
دودیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶اتوماتیک	۹,۸	۹,۴	۱۷۰۰	کیفیت ساخت	شتاب کم	۳میلیارد و ۳۰۰میلیون	BMW X3 ۲۰۱۳
جلو	هاچ بک	۱۶۰۰ توربو	۱۳۶	۲۲۰	۶اتوماتیک	۸,۱	۴,۸	۱۲۵۰	موتور پر قدرت	لوازم یدکی نایاب	۳میلیارد و ۳۵۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۸اتوماتیک	۷,۳	۶	۱۴۹۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۳میلیارد و ۴۰۰میلیون	
جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۳	۳۰۰	۶اتوماتیک	۸,۳	۶	۱۴۹۵	ظاهر جذاب	لوازم یدکی نایاب	۳میلیارد و ۴۴۰میلیون	
دودیفرانسیل	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۵	۶,۴	۱۵۴۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۳میلیارد و ۵۰۰میلیون	
دودیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶اتوماتیک	۹,۸	۹,۴	۱۷۰۰	کیفیت ساخت	شتاب کم	۳میلیارد و ۸۵۰میلیون	BMW X3 2013
از ۴ تا ۶ میلیارد تومان												
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸اتوماتیک	۵,۸	۵,۸	۱۴۵۹	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴میلیارد	
دودیفرانسیل	CUV	ELC + 2500	۱۹۴	۲۱۰	E-CVT	۹,۳	۸,۸	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۴میلیارد و ۵۰۰میلیون	BMW X4 2015
دودیفرانسیل	CUV	ELC + 2500	۱۹۴	۲۱۰	E-CVT	۹,۳	۸,۸	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۴میلیارد و ۶۵۰میلیون	BMW X4 2015
عقب	کوپه اسپرت	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷اتوماتیک	۴,۹	۶,۷	۱۴۴۰	موتور پر قدرت	ارتفاع کم	۴میلیارد و ۷۰۰میلیون	
جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۳۵	۳۵۰	۶اتوماتیک	۷	۹,۸	۱۸۳۷	آپشن های زیاد	هندلینگ ضعیف	۴میلیارد و ۸۵۰میلیون	BMW X4 2015
دودیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۴۵	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۴	۷,۳	۱۷۷۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۵میلیارد و ۳۰۰میلیون	
جلو	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۵میلیارد و ۴۰۰میلیون	
دودیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۴۵	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۴	۷,۳	۱۷۷۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۵میلیارد و ۶۰۰میلیون	
عقب	**سدان**	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۲	۵,۹	۱۶۱۵	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۵میلیارد و ۹۵۰میلیون	
از ۶ میلیارد تومان به بالا												
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۲	۵,۹	۱۶۱۵	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۶میلیارد	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶میلیارد و ۱۵۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶میلیارد و ۴۵۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸اتوماتیک	۶,۲	۵,۹	۱۶۱۵	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۶میلیارد و ۵۰۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶میلیارد و ۶۰۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶میلیارد و ۹۰۰میلیون	
جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۳۸	۳۵۰	۶اتوماتیک	۹,۲	۷,۸	۲۵۰۰	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۷میلیارد و ۵۰میلیون	
جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۳۸	۳۵۰	۶اتوماتیک	۹,۲	۷,۸	۲۵۰۰	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۷میلیارد و ۲۰۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۷میلیارد و ۲۰۰میلیون	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷اتوماتیک	۷,۹	۶,۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۷میلیارد و ۴۵۰میلیون	
جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۳۸	۳۵۰	۶اتوماتیک	۹,۲	۷,۸	۲۵۰۰	موتور پر قدرت	بدون ایراد	۷میلیارد و ۶۰۰میلیون	
دودیفرانسیل	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۷۰	۷اتوماتیک	۶,۷	۷,۴	۱۷۷۰	لذت سواری	فضای کم عقب	۷میلیارد و ۷۵۰میلیون	پورشه کاین ۲۰۱۱
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸اتوماتیک	۶,۳	۶,۲	۱۷۹۵	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۸میلیارد	S500 2014
دودیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو و سوپر شارژ	۳۱۶	۴۰۰	۸اتوماتیک	۶,۹	۷,۷	۲۰۲۵	ظاهر بسیار جذاب	لوازم یدکی گران	۸میلیارد	
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸اتوماتیک	۶,۳	۶,۲	۱۷۹۵	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۸میلیارد و ۲۰۰میلیون	S500 2014
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸اتوماتیک	۶,۳	۶,۲	۱۷۹۵	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۹میلیارد	S500 2014
عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸اتوماتیک	۶,۳	۶,۲	۱۷۹۵	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۹میلیارد و ۵۰۰میلیون	S500 2014

اگر می خواهید در فصل زمستان به سفر جاده ای بروید و احتمال بارش برف را می دهید، باید حتما از لاستیک هایی با آج های درشت استفاده کنید. اگر لاستیک ماشین هایتان کهنه و فرسوده شده و آج های آن ساییده شده اند، آن ها را با لاستیک های آج درشت تعویض نمایید. به دلیل اینکه اصطحکاک لاستیک ها با جاده برفی کمتر می شود، احتمال سر خوردن لاستیک ها وجود دارد. در نتیجه جدای از لاستیک های عاج داری که برای زمستان وجود دارند، باید از زنجیر چرخ یا لاستیک های میخ دار استفاده نمایید. از لاستیک های خوب می توان به لاستیک های رادیال اشاره کرد.

بیش از ۱۱هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق در الیگودرز کشف شد

فرمانده انتظامی لرستان گفت: «۱۱هزار و ۴۲۷ لیتر روغن‌موتور قاچاق به ارزش ۵۵۰میلیون تومان در شهرستان الیگودرز کشف شد.» به گزارش ایرنا سردار یحیی الهی به رسانه‌ها اعلام کرد: «در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا، ماموران انتظامی ایست و بازرسی شهرستان الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری در محور الیگودرز به اصفهان به یک دستگاه کامیون مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی با بیان اینکه ماموران در بازرسی از این خودرو، ۱۱هزار و ۴۲۷ لیتر روغن هیدرولیک قاچاق کشف کردند، افزود: «کارشناسان ارزش ریالی این محموله را ۵۵۰میلیون تومان برآورد کردند و در این راستا یک نفر دستگیر شد.» فرمانده انتظامی استان لرستان با تاکید بر استمرار طرح‌های عملیاتی مبارزه با قاچاق به صورت برنامه‌ریزی شده در تمام نقاط استان بیان کرد: «پدیده قاچاق علاوه بر ضربه زدن به اقتصاد کشور زمینه ساز جرایم دیگر در جامعه است و مقابله با آن از اولویت‌های کاری پلیس به شمار می‌رود.»

تکنولوژی آمریکایی برای بازار شلوغ دوچرخ‌ها

تلاش «شِل» برای کم‌مصرف کردن موتورسیکلت‌های هندوستان

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

شل؛ به عنوان مالک بخش اعظم سهم بازار جهانی در روانکارهای محصول نهایی یا «فینیش پرواداکت»، روغن‌موتور جدیدی به‌نام Advance Fuel Save را با گرانروی 10W-30 طی یک رویداد مجازی در هند معرفی کرد. شل برای این محصول بر خواص اختصاصی کاهش مصرف سوخت کار کرده است به‌گونه‌ای که این محصول سالانه تقریبا ۲۵۰۰ رینگیت هندوستان (معادل ۳۲،۸۱ دلار آمریکا) صرفه‌جویی برای موتورسیکلت‌سوارانی که روزانه مسافت‌های طولانی را می‌پیمایند، فراهم می‌کند. شل ادعا می‌کند مصرف‌کنندگان می‌توانند با همان مقدار سوخت، ۵ کیلومتر در هر لیتر اضافه را طی کنند و هزینه سفرهای خود را به حداقل ممکن برسانند. رونمایی از پکیج ادتیو صرفه‌جویی در مصرف سوخت بخشی از کمپین بزرگ‌تر مشتری‌محور شل تحت‌عنوان «Shell Advance Outriders Trail» است. این کمپین را می‌توان مزیت افزوده این برند روانکار برای موتورسیکلت‌سوارانی دانست که اشتیاق بی‌وقفه‌ای به راندن، صرف‌نظر از چالش‌ها، عدم قطعیت مربوط به بیماری همه‌گیر و تغییر پویایی جهانی دارند زیرابر قیمت سوخت تاثیر گذاشته است. این کمپین نه‌تنها به علاقه‌موتورسیکلت‌سواران احترام می‌گذارد بلکه به سه موتورسیکلت‌سوار خوش‌شانس این فرصت را می‌دهد تا این محصول جدید را در حالی که در کنار موتورسیکلت‌سواران برتر حرفه‌ای هند هستند، امتحان کنند. دبانجیل سنگوپتا، رئیس شعبه هند شل در سخنرانی مراسم معرفی این محصول گفت: «به‌عنوان تامین کننده پیشرو روانکار در جهان، براساس تقاضای بازار بینش دقیق و تعهد به ارائه محصولات باکیفیت بالا و متناسب با تکامل مصرف‌کنندگان خود به این مسیر هدایت شده‌ایم. این محصول راهکاری برای موتورسیکلت‌سوارانی است که به‌صورت روزانه با وسیله‌نقلیه خود تردد می‌کنند. به‌همین‌دلیل این محصول باتوجه به افزایش قیمت سوخت، مسافت پیموده‌شده به‌دلیل کاهش هزینه‌های جاری مورد توجه آنها قرار گرفته است. در شل کاهش انتشار کربن از طریق راه‌حل‌های پایدار یک اولویت است. ویژگی محصول جدید ما صرفه‌جویی در مصرف سوخت، به‌گونه‌ای ماهرانه است تا هم امکان مصرف سوخت کمتری را به مصرف‌کنندگان خود بدهد و هم با کاهش مصرف سوخت در هر کیلومتر، به سهم خود به پایدارسازی کمک کند.» شل Advance Fuel Save یک محصول تمام سنتتیک برتر است که از فناوری خالص‌سازی پلاس ساخته شده و به‌بهبود مسافت پیموده‌شده موتورسیکلت برای آزادسازی حداکثر پتانسیل موتورسیکلت‌ها کمک می‌کند و همچنین صرفه‌جویی در هزینه را به همراه دارد. کمپین Shell Advance Outriders Trails به موتورسیکلت‌سواران راهکاری را برای به اشتراک گذاشتن تجربه راندن هیجان‌انگیز با استفاده از محصولی را ارائه می‌دهد که صرفه‌جویی در مصرف سوخت را اولیت خود قرار داده است زیرا به آنها اجازه می‌دهد تجربیات خود را در کنار اینفلوئنسرهای مشهور هندی همچون Story on Wheels، Biker for Good و Gowtaman به اشتراک بگذارند. این سفر که از ماه می به بعد برنامه‌ریزی شده، چند مسیر محبوب از جمله دهلی-اسپیتی، تان-مالوان و چنای-هیماچال را شامل می‌شود. با فرمول بین‌المللی و پیشرفته شل در محصول Advance Fuel Save در هند و با درجه ویسکوزیته 10W-30 که مطابق با مشخصات SN موسسه نفت آمریکا (API) و سازمان استانداردهای خودرو ژاپن (JASO (MA2 است، می‌توان آن را از برترین‌ها برای موتورسیکلت‌ها دانست. این محصول با روغن پایه Shell PurePlus که به صورت تبدیل گاز به مایع (GTL) فرموله شده، تشکیل می‌شود. فناوری آن حفاظت در دمای بالا و بدون اتلاف انرژی را در پایان ۱۲۰۰۰ کیلومتر امکان‌پذیر می‌کند. شل می‌گوید این محصول پیستون‌ها و موتورها را تمیز نگه می‌دارد و در عین حفظ اسب‌بخار، محافظت عالی در برابر سایش را نیز فراهم می‌کند. این روغن‌موتور با قیمت ۶۷۰ رینگیت هندوستان «۸،۸۰ دلار آمریکا» برای هر لیتر، در بسته‌های

شرکت تویوتا

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

شرکت لکسوس

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

شرکت فولکس واگن

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

سیستم تعلیق بهینه‌سازی‌شده ب‌ام‌و!

ب‌ام‌و سری ۷ جدید را باید شـــاهکار مهندسی باواریایی‌ها دانست. اگرچه نقدهای بسیاری به‌استایل و چهره این سدان فول‌سایز لاکچری وارد شده است، اما پشت چهره نه‌چندان جذاب این ســـدان باوقار، تکنولوژی قرار گرفته کـــه می‌تواند رقبای خود را به‌چالش بکشد.

سیستم تعلیق ب‌ام‌و سری ۷ جدید مبتنی بر کمک‌فنرهای بادی است. این کمک‌فنرها با استفاده از نیروی هیدروپنوماتیکی می‌توانند ارتعاشات موجود را جذب و سواری نرم و باکیفیتی را دراختیار سرنشینان بگذارند. دو سنسور اندازه‌گیری ارتعاش و فنریت در این خودرو تعبیه شده که در زمان حرکت و وجود ارتعاش روی سطح جاده، کمک‌فنر فاصله خودرا با شاسی اتاق به‌بیشترین حالت رسانده تا ضریب فنریت متغیر شود. این عملکرد سبب کیفیت بالای سواری و کاهش ارتعاشات موجود در کابین می‌شود. این سیستم مبتنی بر پردازش تصویر است که می‌تواند با چهار دوربین فوق باکیفیت که کمپانی ب‌ام‌و در جلو، عقب و در کناره‌های خودرو قرار داده، تصاویری از ســـطح جاده به **ECU** سیستم تعلیق ارسال کند تا این مرکز پردازشگر مرکزی، فنریت را متغیر و پیش از ورود چرخ‌های خودرو به‌سطح ناهموار، آمادگی را در خودرو به‌وجود آورد.

تلگرام
Telegram

خودروهای وارداتی به توجه زیادی نیاز دارند

بیش از چهار سال است واردات خودرو به‌کشور ممنوع شده و در این خصوص هر روز تصمیم جدیدی اتخاذ می‌شود. اما به‌روزترین نســـخه‌های وارداتی‌ها مدل‌های ۲۰۱۸ و اواخر این سال هستند و اگرچه حدود چهار سال از عمر مفید به‌روزترین مدل‌های وارداتی می‌گذرد، اما باید مالکان خودروها به‌این مساله توجه داشته باشـــند که گارانتی این خودروها در حال تمام‌شدن است و لازم است تدابیری برای نگهداری صحیح از آن‌ها بیندیشند. حال سوال این است که با اتمام گارانتی خودروهای وارداتی، مالکان این دسته از خودروها برای تعمیر و اورهال خودروهای‌شان باید به‌کدام مراکز مراجعه کننـــد و برای نگهداری صحیح از خودروهـــای وارداتی باید به‌چه‌نکاتی توجه داشت؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

درحـــال حاضـــر قطعات بســـیاری از خودروهـــای وارداتـــی خـــارج از نمایندگی‌ها تامین و تعمیر می‌شود. اما برخی خودروهای آلمانی و ژاپنی و کره‌ای که گارانتی دارند، بخشـــی از کارهـــای نگهـــداری را در داخـــل نمایندگی‌ها انجام می‌دهند. با اتمام گارانتی خودروهای وارداتی، مالکان خودروها در نظر داشـــته باشـــند که تنها به‌نمایندگی‌های مجاز شـــرکت واردکننـــده مراجعه کنند. اگر تامین قطعات و تعمیرات نیز در نمایندگی‌ها امکان‌پذیر نبود، می‌توان به‌مراکز معتبر تعمیرات تخصصی که ســـایر مالکان خودروها از آن مراکز راضی هســـتند، مراجعه کرد.

اتابکی

بـــرای نگهـــداری از خودروهـــای وارداتی، نیاز اســـت ابتـــدا مالکان این مساله را بدانند که خودروهای وارداتی از ســـطح بالایی از امکانات برخوردارند. به‌هر میزان که سطح امکانات خودرو افزایش یابد، به‌همان میزان نگهـــداری از خودرو دقیق و حساس می‌شود. بر این اساس باید درنظر داشته باشید که باید مطابق آنچه کمپانی سازنده توصیه کرده از خودرو نگهداری شـــود. به‌عنوان مثال لازم است به‌مدت‌زمان دقیق تعویض روغن و سایر سیالات مهم در خودرو و استفاده از روغن موتورهای باکیفیت اهمیت بیشتری داده شود.

قاسمی

Message

نظرسنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۶۳۶

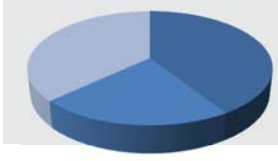
به نظر شما واردات خودرو تا چه‌اندازه می‌تواند به بهبود شرایط فعلی صنعت خودرو کشور کمک کند؟

۱- کم
۲- زیاد

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۶۳۵

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به‌نظر شـــما کدام‌یک از موارد زیـــر می‌تواند روی فرهنگ استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در کشور تاثیرگذار باشد؟ در پاسخ به‌این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی حمایت دولـــت از تولیدکنندگان، ۲۲ درصد بـــه گزینه دوم یعنی کاهش ســـخت‌گیری در استانداردها و ۳۷ درصد به گزینه سوم یعنی تمرکز بیشتر بر نشر صحیح مطالب درمورد این وسیله نقلیه رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۴۱ درصد
گزینه ۲ ۲۲ درصد
گزینه ۳ ۳۷ درصد



الماس خوش تراش ژاپنی!
CX-60؛ نماینده لوکس مزدا

آوریل ســـال جاری میلادی بود که کمپانی مـــزدا از اس‌یووی کراس‌اوور میان‌سایز خود با نام CX-60 رونمایی کرد. این اس‌یووی میان‌سایز جدید مزدا با زبان جدید طراحی این خودروساز محبوب ژاپنی همراه است که استایل بسیار چشم‌نواز و جذابی به‌آن بخشیده اســـت. CX-60 روی پلت‌فرم جدیـــد Skyactiv Multi-Soluiton Scalable Architecture شکل گرفته است.

درحقیقت هدف طراحی و تولید CX-60 رقابت با هیوندای سانتافه، کیاسورنتو و هوندا CR-V و تویوتا هایلندر است. طراحان کمپانی مزدا با استفاده از زبان جدید طراحی این خودروساز که مبتنی بر خطوط سیال و احجام منحنی و ســـطوح تخت است، توانسته‌اند اس‌یووی کراس‌اوور میان‌ســـایزی را به‌بازار عرضه کنند که جذاب و درعین حال به‌ویژگی‌های اسپرت آراسته شده است.

این خودرو با توجـــه به‌ابعاد فاصله محوری، طـــول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۲۸۷۰، ۴۷۴۵، ۱۸۹۰ و ۱۶۸۵ میلی‌متری، فضای بیشتر و راحت‌تر از هیوندای سانتافه و کیا سورنتو را دراختیار سرنشینان خود می‌گذارد. پروفایل خودرو با توجه به‌خطوط نرم شـــانه و بازی احجام و خطوط تیز روی گلگیرها و طیف گسترده‌ای از رینگ‌های ۱۸ تا ۲۰ اینچی آلیاژی اسپرت و شیب ملایم سقف، کاراکتر اسپرت و نافذی به‌این بلندقامت مزدا می‌بخشد.

عرض ۱۸۹۰ میلی‌متری این خودرو با خطـــوط تیز روی کاپوت و چراغ‌هایی به‌فرم جدید طراحی مزدا (که LED های افقی در راستای دی‌لایت چراغ قرار گرفته) با فرم بزرگ جلوپنجره شش‌ضلعی (که با خط کروم تزئین شده) و خطوط افقی مشبک مزدا که آن را شبیه به‌لایه‌های سنگی می‌کند، چهره کاملا تهاجمی و البته سنگینی را به‌لحاظ بصری به‌نمایش می‌گذارد.

از ســـوی دیگر چراغ‌های کشـــیده عقب با یک حجم‌پردازی کاملا صریح، نمای زیبا و چشم‌نوازی را به CX-60 بخشیده است تا با اضافه شدن اسپویلر الحاقی و اگزوزهای دوبل مستطیل‌شکل در طرفین سپر و دیفیوزر، چاشنی اسپرت بودن این خودرو را دوچندان کند.

در زمان ورود به کابین مزدا CX-60 با فضای کاملا زیبا و البته مدرنی مواجه می‌شـــویم. زیرا دو نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی یکی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری برای سیستم اطلاعات-سرگرمی تعبیه شده که یک نمایشـــگر ۱۲٫۳ اینچی دیگر نیز برای سیستم هداپ‌دیسپلی در نظر گرفته شده است. درحقیقت سبک طراحی جدید مـــزدا یـــک Clean Design متفاوت اســـت و دریچه‌های عمـــودی زاویه‌دار در طرفین داشـــبورد، دریچه‌هـــای افقی میانی سیســـتم تهویه‌مطبوع با تنظیمات لمســـی و جدید و طراحی نوع جدید دکمه‌های پیانویی، فضای داخلی را کاملا جذاب کرده است. هرچند که جانمایی نمایشـــگر سیستم اطلاعات-سرگرمی بسیار جذاب است که دربخش بالای داشبورد قرار گرفته و یک نمایشگر عریض را دراختیار سرنشینان قرار می‌دهد. از سوی دیگر چیدمان ادوات داخلی، استفاده از چرم آلکانترا، نورپردازی داخلی، استفاده از قطعات دکوراتیو کروم و سقف پانورامیک فضای داخلی را بسیار دلنشین کرده است. از طرفی طراحی غربیلک‌فرمان اسپرت جدید مزدا و دسته‌دنده کوچک کروی‌شکل و پدال‌های شیفتر پشت‌فرمان رانندگی با مزدا CX-60 را جذاب جلوه می‌دهد.

از مهم‌ترین امکانـــات جدید دردانه مزدا می‌تـــوان به کروز کنترل هوشمند، سیستم فوق پیشرفته پیشگیری از تصادف، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم پیشرفته کمکی رانندگی، ترمز اضطراری خودکار، سیستم پارک هوشمند اتوماتیک منطبق بر خودران ســـطح دو، ۱۰ ایربگ و سیستم تهویه‌مطبوع اتوماتیک ســـه‌گانه و مجزا برای سرنشینان عقب و هداپ‌دیسپلی نسل جدید اشاره کرد.

مهندسان کمپانی مزدا برای CX-60 پنج پیشرانه قدرتمند در نظر گرفته‌اند؛ درنسخه پایه یک موتور چهارسیلندر خطی ۲٫۵ لیتری اسکای‌اکتیو استفاده شده که می‌تواند حداکثر ۱۸۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان آورد. نسخه دیگر این خودرو که پلاگین-هیبرید است با همین پیشرانه و با نصب یک موتور الکتریکی می‌تواند حداکثر به‌صورت ترکیبی ۳۲۸ اســـب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. اما قوی‌ترین نسخه بنزینی CX-60 یک موتور شش‌سیلندر خطی e-Skyactiv X سه‌لیتری است که با استفاده از سیستم هیبرید متوسط می‌تواند حداکثر ۳۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

دو پیشرانه دیگر شش‌ســـیلندر دیزلی ۳٫۳ لیتری هستند که یکی از این نســـخه‌ها هیبرید متوسط است که قرار اســـت به‌بازار اروپا و آمریکای شـــمالی عرضه شود. تمام نسخه‌های CX-60 به‌گیربکس هشت‌ســـرعته اســـکای‌اکتیو-درایو مجهزه شـــده‌اند تا قدرت را به‌چهارچرخ منتقل کنند.

پیامک
SMS

سیستم کروز کنترل

سیستم ACC که در خودروهای مزدا ۳ نصب شده است چه کاربردی دارد؟

۰۹۳۶*۱۳۴۵**

سیستم کروز کنترل تنها یک سیستم تثبیت سرعت اســـت و گاهی پیش می‌آید که این سیستم دچار نقص یا حادثه می‌شود. از این رو مهندسان سیستم تطبیق‌دهنده سرعتی یا ACC را طراحی کردند. به‌این شکل که هروقت این سنسور تشخیص فاصله متوجه نزدیک شدن خودرو به‌خودرو جلویی یا مانع دیگری شـــود، پیغامی را به‌واحد کنترل‌کننده الکتریکی ارسال می‌کند. واحد کنترل‌کننده الکتریکی نیز با ارسال فرمان‌هایی ابتدا با کنترل دریچه‌گاز و سپس با کاهش دور موتور و درصورت نیاز عمل ترمزگیری سبب کاهش ســـرعت خودرو شـــده و از برخورد خودرو جلوگیری می‌کند. این سیستم روی خودروهای وارداتی و خودرو پرشیا نصب است.

خرابی در سیستم سوخت‌رسانی

خودرو پژو SLX ۴۰۵ ۱۶۰۰ سی‌سی مدل ۹۲ دارم و در حال حاضر خودرویم حدود ۱۷۰ هزار کیلومتر کار کرده اســـت. بیش از یک هفته اســـت چراغ چک در پشت آمپر خاموش و روشن می‌شود و این در حالی است که اگر به‌خودرو گاز دهم، خاموش می‌شود. علت چیست؟

حسین‌زاده-تهران

در پاسخ به‌سوال شما ابتدا باید گفت اگر در خودروهای انژکتوری بعد از روشن شدن موتور، چراغ چک به‌صورت چشمک‌زن روشن و خاموش شـــود، این امر تنها دو علت دارد. ۱-انژکتورهـــای موتور معیوب شـــده یا به‌اصطلاح به‌دلیل کارکـــرد خودرو و دارا بودن عمر مفید این قطعات الکترومکانیکی، این قطعه دچار گرفتگی شده است. درواقع باتوجه به‌این که انژکتور وظیفه پاشش سوخت را برعهده دارد و سوخت بنزین نیز همراه با رسوبات است، این رسوبات و جرم‌های داخل ســـوخت پس از مدتی روزنه‌های بسیار کوچک انژکتور را مســـدود می‌کنند. همین مساله منجر به‌عدم رسیدن سوخت کافی یا حتی کاهش فشار مناسب برای پاشش سوخت می‌شود. در این حالت باید انژکتورها توسط مکانیک بررســـی و درصورت نیاز شست‌وشو داده شود. اگر با شست‌وشو دادن مشـــکل برطرف نشود، باید انژکتورها را تعویض کرد. ۲- علت دیگر روشـــن شـــدن چراغ‌چک آن هم به‌صورت ناپیوسته می‌تواند اختلال در روند کاری سیستم جرقه‌زنی موتور باشد. باتوجه به‌این که پیشرانه خودرو شـــما تی‌یو ۵ و دارای کویل کتابی است، بنابراین این امـــکان وجود دارد که وایرهای کویل با توجه به‌کارکردشـــان یا حتی عدم‌نگهداری صحیح از خودرو، دچار اتصالی کوتاه شده باشند. این موضوع قدرت جرقه‌زنی شمع را کاهش می‌دهد و ســـبب روشن شدن چراغ‌چک به‌صورت ناپیوسته می‌شـــود. اما درنظر داشته باشید که با توجه به‌این که یکی از ضعف‌هـــای مهم در موتور تی‌یو ۵ پس از مدتی کارکرد، خرابی واشر قالپاق سوپاپ است، اگر این واشر الاستیکی معیوب شده باشد، دیگر خاصیت آب‌بندی‌اش را از دست می‌دهد. در این حالت روغن موجود در ناحیـــه فوقانی موتور یا همان سرســـیلندر روی کویل نشـــت می‌کند و منجر به‌سولفاته شـــدن کویل می‌شود. بنابراین برای برطرف کردن این اشـــکال باید واشر قالپاق سوپاپ و در صورت نیاز کویل کتابی تعویض شود. باتوجه به‌این که موتور تی‌یو ۵ دارای پتانسیومتر برای دریچه‌گاز است، درصورت خرابی این قطعه الکترونیکی بسیار مهم در تثبیت روند کاری دریچه‌گاز و دور آرام مشـــکل ایجاد می‌شـــود که یکی از بارزترین آن‌ها خاموش شدن خودرو هنگام گاز دادن است. در این حالت اگر دستگاه عیب‌یاب به ECU موتور متصل شود، این اشکال را نیز نشان خواهد داد. بنابراین بـــا پاک کردن این خطا در حافظه ECU و تعویض این قطعه مشکل برطرف خواهد شد.

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

مشکل در تعویض دنده!

خودرو پـــژو ۲۰۰۸ دارم و دو هفته اســـت در زمان تعویض دنده، دســـته‌دنده به‌سختی از وضعیـــت D به‌حالت‌هـــای P و R می‌رود. ضمن تماس با یکی از مراکز امداد، امدادگر پس از حضور در محل و بررسی خودرو تشخیص داد که خودرو نیاز به‌تعویض گیربکـــس دارد و برای عیب‌یابی خودرو هزینه بالایی را متحمل شدم. این درحالی اســـت که با مراجعه به‌یکـــی از مراکز تخصصی تعمیر، مکانیک پس از بررسی اعلام کرد که این مشکل به‌دلیل خرابی دسته‌دنده است. درنهایت با پرداخـــت هزینه کمتری نســـبت به‌تعویض گیربکس، مشکل خودرویم برطرف شد.

۰۹۳۸*۷۳۸۹**

کشف بیش از ۵۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در شهرستان بهار

جانشین انتظامی استان همدان از کشف ۵۳۵ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال در عملیات ماموران ایست و بازرسی شهید زارعی شهرستان بهار خبر داد. به گزارش خبرگزاری موج همدان، سرهنگ رضا زارعی در تشریح این خبر گفت: «ماموران ایست و بازرسی شهید زارعی شهرستان بهار حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیونت خاور مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.»

وی افزود: «در بازرسی از این خودرو، ۵۳۵ حلقه لاستیک قاچاق و فاقد هرگونه مدارک قانونی حمل کشف و یک متهم در این خصوص با تشکیل پرونده به مرجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ زارعی با اشاره به اینکه محموله از استان‌های غربی بارگیری و به قصد انتقال به مرکز کشور حمل می‌شد، تاکید کرد: «کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۳میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برآورد کرده‌اند.» جانشین انتظامی استان همدان در پایان افزود: «قاچاق کالا به تولیدات داخلی ضربه می‌زند بنابراین از مردم تقاضا می‌شود، هرگونه اخبار در خصوص این موضوع را از طریق شماره تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.»

گزارش
Report

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

خدماتی برای مشتریان تایرهای سنگین

«گودیر تور»، راهکاری برای ناوگان‌های تجاری برگزار می‌کند

گودیر برای مشتریان تجاری خود خدمات ارزش افزوده‌ای به‌نام Total Mobility در نظر گرفته که شامل توقف‌گاه‌هایی در سیزده کشور اروپایی در سال ۲۰۲۲ است. در این توقف‌گاه‌ها تور و همچنین کمپین دیجیتال سفارشی برگزار می‌شود. این تور با پیروی از تقویم مسابقات قهرمانی اتومبیلرانی اروپا و همکاری گودیر با فدراسیون اتومبیلرانی «FIA» و همچنین تعدادی از شهرها و رویدادهای تجاری کلیدی در سراسر اروپا فعال خواهد شد. در این ابتکار از اپراتورهای وسایل نقلیه تجاری دعوت می‌شود مزایای اتصال نقاط بین فرآیندها، راه‌حل‌ها و خدمات را تجربه کنند و بر اهمیت بهره‌گیری از جزئیاتی که منجر به ناوگانی پایدار، کارآمد و رقابتی می‌شود، تاکید دارد. تور و کمپین یک‌ساله Drive Results، ۲۲ آوریل در فرانسه آغاز شده است و قبل از رفتن به بریتانیا و ایتالیا در ماه می برای اولین دور مسابقات قهرمانی اتومبیلرانی اروپایی گودیر و FIA در میسانو ایتالیا ادامه خواهد داشت.

پیشنهاد ارزش افزوده Total Mobility یک راهکار سراسری طراحی شده برای پشتیبانی از ناوگان تجاری برای کاهش تاثیر کربن، رقابتی‌تر شدن فضای تجاری و بهینه‌سازی کارایی در عملیات روزانه تایرهاست. ابزارهای هوشمند مانند نظارت خودکار فشار تایر و عمق آج از طریق نقاط بررسی گودیر «Drive-Over-Reader» به‌طور موثر جنبه‌های کلیدی سلامت تایر را اندازه‌گیری می‌کنند، بنابراین رانندگان و اپراتورها می‌توانند اطمینان داشته باشند هر سفر کارآمدتر و پایدارتر است. گودیر Total Mobility همه چیز را از تایرهای با کارایی بالا و راه‌حل‌های نوآورانه گرفته تا پشتیبانی جامع، تعمیر و نگهداری و مراقبت‌های بعدی را گرد هم می‌آورد تا توسط شبکه خدمات گودیر این شرایط تضمین شود.

بازدیدکنندگان از تور Drive می‌توانند انتظار تجربه‌ای متناسب با تمرکز تجاری خود داشته باشند. در این مراکز موقت، آخرین نسل تایرهای همه‌کاره و کم‌مصرف گودیر به نمایش گذاشته خواهد شد که با عنصر واقعیت افزوده همراه است، امکانی که مهمانان را بیشتر به فناوری‌های این شرکت نزدیک می‌کند. این قابلیت ویژگی‌های کلیدی محصولات را مورد تاکید قرار می‌دهد و اهمیت بهینه‌سازی مقاومت غلتشی برای کاهش هزینه و کارآمدسازی برای به حداقل رساندن تاثیر انتشار کربن را برجسته می‌کند. به‌عنوان مثال، استفاده از سری جدید FUELMAX ENDURANCE با دوام و آلایندگی کم باعث ۲ درصد انتشار کمتر یا ۱۰۰ تن انتشار این گاز هنگام مصرف ۴۰ هزار لیتر سوخت در سال می‌شود. پیوتر کزیزک «Piotr Czyzyk»، مدیرعامل شرکت راهکارهای Proactive و Fleet Europe گفت: «فوق‌العاده هیجان‌زده هستیم که مزایای پیشرفته پیشنهاد ارزش افزوده Total Mobility گودیر را در سراسر اروپا طی سال جاری تجربه خواهیم کرد. سال گذشته همکاری استراتژیک خود را با ZF اعلام کردیم و حالا می‌توانیم از تخصص اطلاعاتی خود استفاده کنیم. برای شرکت‌های حمل‌ونقل، دسترسی مستقیم به داده‌های کلیدی از دارایی‌های مختلفشان از جمله تایرها، کامیون‌ها یا تریلرها، گام مهم و روبه جلو در جهت تسهیل تحول دیجیتال آنهاست. ناوگان‌های امروزی به اطلاعات پیشگیرانه و تجویزی همراه با راه‌حل‌های مدیریت ناوگان سراسری نیاز دارند تا از آنها برای انجام اقدامات درست طی چند ثانیه حمایت شود.» ماسیج سزیمانسکی «Maciej Szymanski»، مدیر بازاریابی منطقه اروپا این تایرساز گفت: «گودیر به طور مداوم به دنبال راه‌هایی برای افزایش کارایی محصولاتش برای ناوگان است. حال در فضای اقتصادی با افزایش سریع هزینه‌ها قرار داریم و راه‌حل‌های پیشرفته ما می‌تواند به شرکایمان کمک کند در هزینه خود صرفه‌جویی و کسب‌و کار خود را کارآمدتر کرده و در عین حال مزیت رقابتی خود را حفظ کنند. ما آگاه هستیم هر ناوگان چالش‌های منحصربه‌فردی دارد، بنابراین مهم است که صرفه‌جویی‌های بالقوه را فراتر از سایر ارزش‌های افزوده مانند زمان به‌روزرسانی و تعمیر و نگهداری پیشگیرانه سفارشی‌سازی کنیم و به نمایش بگذاریم. گودیر این عملیات‌ها را با Total Mobility فراهم می‌کند.»

کویر تایر (ایران)

گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12و26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا۱۳۱-سایپا۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14و36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
KB27و22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۱,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
KB27و22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
KB77و44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ 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	تیگو۵-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-کوراندو
KB800		235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۹,۸۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۶۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام و ایکس ۳ (2017-2020)-رنو کولیوس-SWM
KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۳۰,۳۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-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 (میلی‌متر)	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-ساندرواستپ وی
PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرواستپ وی
PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس-H30 کراس
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-مزدا۳-جک جی۵-ام وی ام X22
SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33-لیفان ایکس 60-اسپورتیج-توسان (۲۰۱۰)
SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا

نسل جدید باتری‌ها با صرفه‌جویی ۹۹ درصدی در هزینه و وزن

بر اساس پیش‌بینی آژانس بین‌المللی انرژی تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۲۴۵ میلیون دستگاه خودرو برقی در جهان استفاده خواهد شد که تمام آن‌ها نیاز به باتری دارند. در همین راستا محققان سخت در حال تلاش برای تولید انبوه نسل بعدی باتری‌ها هستند که از نوع جامد بوده و به الکترولیت نیازی ندارد و در مواردی با صرفه‌جویی ۹۹ درصدی در وزن و هزینه می‌توانند انرژی‌بخش خودروهای برقی آینده باشند. درنتیجه فعالیت‌های تحقیق و توسعه باتری به‌سرعت و قدرت در جریان است. کار روی بهبود فناوری باتری‌های لیتیوم-یونی موجود یعنی باتری حالت جامد که با حذف الکترولیت مایع عملکرد آن را افزایش می‌دهد، در جریان است. گرچه محققین به‌دنبال مواد جدید برای توسعه باتری‌های بهتر هستند. در حال حاضر برای بهبود و تولید باتری‌های جدید انگیزه و پشتوانه مالی بسیار قوی وجود دارد.

گزارش Report

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

استراتژی استلانتیس برای تولید باتری‌های نسل جدید دوست‌دار محیط زیست

استلانتیس قهرمان مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی

افزایش طول عمر باتری خودروهای برقی، کاهش اثرات زیست‌محیطی و همچنین پایین آوردن هزینه تولید و البته افزایش برد باتری‌ها موضوعاتی است که خودروسازان و شرکت‌های صاحب فناوری باتری را به‌خود مشغول کرده است. هرچند فناوری باتری‌ها طی پنج سال اخیر به‌شکل بی‌سابقه‌ای پیشرفت کرده، اما به‌عقیده دانشمندان هنوز بحث تولید باتری به کمال خود نرسیده و سرمایه‌گذاری‌های بیشتری برای تولید باتری‌های نسل جدید با ویژگی‌هایی نظیر برد زیاد، وزن کم، قیمت ارزان و... وجود دارد. با این حال شرکت‌های خودروسازی به‌دنبال ورود به‌مسیرهایی هستند که آینده خودروهای کاملا برقی را تضمین می‌کند.

در این راستا خودروسازی استلانتیس و CEA نخستین پیشرفت‌های همکاری خود را در زمینه مدل‌سازی دیجیتال باتری‌ها ارائه کردند. این مدل‌ها که امکان تجزیه و تحلیل استراتژی‌های زمان شارژ و مکانیسم‌های تخریب باتری را فراهم می‌کنند، برای افزایش طول عمر خود برای مشتریان و کنترل بهتر اثرات زیست‌محیطی فناوری‌های مختلف باتری در پنج‌سال آینده در نظر گرفته شده‌اند.

نیکولاس چمپتیر، معاون ارشد سیستم‌های پیشرانه مهندسی پیشرفته استلانتیس در این خصوص گفت: «خوشحالیم که از تخصص CEA بهره می‌بریم و مدل‌سازی دیجیتال تاثیر مثبتی بر عملکرد و هزینه استفاده از باتری‌ها برای مشتریان خواهد داشت.»

وی اظهار کرد: «همان‌طور که در برنامه استراتژیک Dare Forward ارائه شده است، استلانتیس قصد دارد براساس ایده‌های پیشرفته خود به‌مشتریان راه‌حل‌های نوآورانه، پاک، ایمن و مقرون به‌صرفه در زمینه حمل‌ونقل ارائه دهد. در استراتژی الکتریکی‌سازی، مشارکت‌های فناورانه استلانتیس با شرکت‌های کلیدی، نقش اساسی در توانمندسازی این شرکت برای تبدیل شدن به‌قهرمان صنعت در مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی دارد. به‌لطف فناوری‌های پیشرفته باتری این شرکت در زمینه بهره‌وری انرژی و کاهش هزینه مشتریان پیشگام خواهد بود.»

استفان سیبرت، مدیر تحقیقات فناوری CEA نیز گفت: «این شرکت مفتخر است با درنظر گرفتن تمام مراحل چرخه عمر محصول، از طراحی تا پایان عمر، تخصص فناورانه خود را به‌استلانتیس ارائه کند.»

ماموریت CEA که یک بازیگر اصلی در نوآوری است، ترویج و توسعه فناوری‌هایی برای حمایت از رقابت شرکت‌هاست. تخصص ارائه‌شده توسط CEA و نوآوری‌های وابسته به آن، ۳۰ سال است که کل صنعت خودرو را در برگرفته است که شامل تولیدکنندگان، سازندگان تجهیزات و پیمانکاران فرعی، مدیران شبکه و شرکت‌های دیجیتال می‌شود.

صبا باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجوددر بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صباباتری با برندهای مختلف با نام‌های «VARIAN، ARMO NEW، SABA SCOTT، ALBORZ، SAHAND، YOSHO، MARIN، ZAGROS، SPEEDER، MAXPOWER، PARDIS، SAFIR، ALOONI، KASPIAN، HYBRID HITECH، RWSKA.SMART SABA، KHAZAR، KABOOK، NONO SABA، SAVAND، BUJI، ROYAN، NEW VERESK، RAYEN، NIRO، RONIZ SABA، SUPER START، NANO و SOULAI، HiTECH، KOTRA به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات صباباتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می‌باشد	۸۴۴,۰۰۰	۱,۰۰۱,۰۰۰	
باتری خانوده تیبا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۹۵۸,۰۰۰	۱,۱۳۵,۲۰۰	
باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۱,۱۴۹,۷۰۰	۱,۳۶۲,۴۰۰	
باتری کوییک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۱,۱۸۱,۲۰۰	۱,۳۹۹,۸۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند راین	سیلد			۱,۲۸۹,۶۰۰	۱,۵۲۸,۲۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلدهای تک	سیلد			۱,۵۱۸,۵۰۰	۱,۷۹۹,۴۰۰	
باتری تندر وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

آذر باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجوددر بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد	آذرباتری با برندهای ویگور، آذر، سولفیان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و آپادانا به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات آذرباتری ۱۲ ماهه می‌باشند	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانوده تیبا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری ساینا	۶۰ - ۵۵ - ۵۰ (فابریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری کوییک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندر وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

نیروگستران خراسان (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجوددر بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نامهای VOLTA، VOLGA، CENE، SHARK، SILVER و TURBO به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانوده تیبا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری ساینا	۶۰ - ۵۵ - ۵۰ (فابریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری کوییک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندر وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

سپاهان باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجوددر بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بارکاس، پاورایکس، سوزوکی، سویو، برجیس، اوربیتال، اورانوس، سیوولکس و پاشا، و با پوشش آمپراژ ۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه و اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و مابقی محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانوده تیبا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری ساینا	۶۰ - ۵۵ - ۵۰ (فابریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری کوییک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندر وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

پاسارگاد باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجوددر بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانوده تیبا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری ساینا	۶۰ - ۵۵ - ۵۰ (فابریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری کوییک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندر وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1(قالب کوچک)، 50L2(قالب بزرگ)، ۶۰ و ۵۵	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

اولتیماتوم رئیس سازمان ملی استاندارد به شرکت‌های خودروساز

سازمان ملی استاندارد ایران: مهدی اسلام‌پناه با محکوم کردن بانیان وضع موجود در صنعت خودرو کشور به‌ویژه در هشت سال اخیر گفت: «صنعت خودرو در کشور نیازمند کالبدشکافی عمیق است.» رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، خواستار حمایت خبرنگاران برای مطالبه مردمی شد و افزود: «در بحث کیفیت خودرو، کوتاه نخواهیم آمد تا اعتماد از دست رفته را برگردانیم.» اسلام‌پناه با اشاره به رویکرد تحولی سازمان استاندارد در بحث خودرو، که از دی ماه سال قبل کلید خورد، بیان کرد: «در نخستین گام، سعی کرده‌ایم دستورالعمل‌های نظارتی را تصحیح کنیم و شرکت‌ها و آزمایشگاه‌های همکار استاندارد طبق آن اقدام کنند، از طرفی رابطه میان خودروسازان و ناظران کیفی را قطع کردیم تا مفسده‌ایجاد نشود.» رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به تعهد اخذشده از خودروسازان گفت: «از خودروسازان تعهد گرفته‌ایم اگر از بابت عدم کیفیت لازم، سرنشینان آسیبی ببینند، مدیران عالی‌رتبه خودروسازی ملزم هستند حقوق حادثه‌دیدگان را ادا کنند.» وی در پاسخ به اینکه در صورت عدم رعایت استانداردها، مجوز استاندارد به خودروها داده نمی‌شود، گفت: «بله قطعا همینطور است، مجوز نخواهیم داد.»

خبر
News

خریدوفروش خودروهای پلاک گذرموقت غیرقانونی است

مهر: معاون اجتماعی پلیس راهور از غیرقانونی بودن خرید و فروش خودروهای دارای پلاک گذرموقت خبر داد و گفت: «این خودروها به هیچ عنوان شماره‌گذاری نمی‌شوند.» سرهنگ عین‌اله جهانی اظهار کرد: «اخیرا در فضای مجازی شاهد تبلیغاتی مبنی‌بر خریدوفروش خودروهای دارای پلاک گذرموقت هستیم.» وی افزود: «این خودروها به رغم داشتن امکانات روز و قیمت‌های بالا به‌دلیل پلاک گذرموقت با قیمت پایین فروخته می‌شوند و خریداران به تصور اینکه خودرو لوکس با قیمت پایین خریده‌اند، مورد سوءاستفاده قرار می‌گیرند چراکه این خودروها شماره‌گذاری نخواهند شد.» جهانی ادامه داد: «وارد کننده خودرو صرفا مجاز به بهره‌برداری و رانندگی با آن است و فرد دیگر غیر از او حق رانندگی با آن را ندارد.» معاون اجتماعی پلیس راهور گفت: «وارد کننده اجازه واگذاری به غیر را به هیچ وجه نخواهد داشت و مدت تردد در کشور محدود بوده و بعد از مهلت تردد باید از کشور خارج شود.» وی بیان کرد: «خریدوفروش خودروهای دارای پلاک گذرموقت مغایر با قوانین بوده، بنابراین توصیه می‌شود فریب تبلیغات فضای مجازی را نخورید.»

مدیر ارتباطات ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

ارائه گواهی معتبر معاینه‌فنی هنگام خریدوفروش خودرو ضروری است!

معصومه دهقان
m.dehghan@autoworld.ir

امروزه تعداد خودروهایی که هر روز راهی خیابان‌ها می‌شوند، روبه افزایش بوده و مرگ بسیاری از افراد هم به‌دلیل آلودگی هواست. بنابراین مهم‌ترین هدفی که از تست معاینه‌فنی دنبال می‌شود، آزمون آلایندگی هواست. اندازه‌گیری مقدار آلایندگی موتور خودرو بسیار مهم است. بنابراین گرفتن معاینه‌فنی خودرو برای دارندگان وسایل نقلیه الزامی شده است. باتوجه به تاکیدی که پلیس راهنمایی‌ورانندگی درباره لزوم اخذ معاینه‌فنی برای خودروها براساس قانون دارد، تمام خودروهای سواری اعم از داخلی و خارجی که سن آن‌ها بیش از ۴ سال باشد، ملزم به اخذ معاینه‌فنی هستند. درصورتی‌که دارندگان خودروهایی که باید معاینه‌فنی بگیرند، از این امر سرپیچی یا درباره آن کوتاهی کنند، از جانب پلیس راهنمایی‌ورانندگی اعمال قانون می‌شوند.

مراحل معاینه‌فنی

معاینه‌فنی؛ یک آزمون برای بررسی ایرادها و مشکل‌هایی است که شاید برای خودرو به وجود آمده باشد. بخشی از این معاینه مربوط به سیستم فنی خودرو است که از بروز حادثه و تصادفات پیشگیری می‌کند و بخش دیگر آن مربوط به تست آلایندگی و کنترل آلودگی هواست. معاینه‌فنی خودرو به دو صورت فنی و چشمی انجام می‌شود. در بازرسی فنی؛ آلایندگی خروجی اگزوز، کاتالیست اگزوز، عملکرد نور چراغ‌های جلو، تست چرخ‌ها، تست کمک‌فنرها، تست ترمز جلو و عقب، بررسی جلوبندی، تست تنظیم موتور و تست میزان مصرف سوخت بررسی می‌شود. در بازرسی چشمی یا کنترل عیوب ظاهری؛ برف‌پاکن‌ها، شیشه‌ها، بوق، آسیب‌دیدگی بدنه، متعلقات اضافه بدنه، وضعیت لاستیک‌ها، چراغ جلو از لحاظ نور بالا و پایین، تست چراغ راهنما، چراغ‌های عقب مانند چراغ ترمز، خطر، پلاک و دنده‌عقب، طلق چراغ عقب و صدای اگزوز تست می‌شود. در این خصوص چندی قبل سردار محمدحسین حمیدی، رئیس پلیس راهور پایتخت اعلام کرد: «در نیمه‌دوم سال ۱۴۰۰ سه میلیون و ۹۰۰ هزار خودرو فاقد معاینه‌فنی در شهر تهران جریمه، ۱۵۰۰ دستگاه خودرو دودزا فک پلاک و به تعمیرگاه اعزام شدند؛ همچنین ۱۱۲۰ دستگاه خودرویی که معاینه‌فنی داشتند در کنترل‌های بعدی ما معاینه‌فنی آنها باطل شد.»

بیشترین علت مردودی معاینه‌فنی خودروها در آغاز سال ۱۴۰۱

در این باره محمدرضا گویا، مدیر ارتباطات ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در ماه نخست سال ۱۴۰۱، ۱۸۶ هزار دستگاه خودرو به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران مراجعه کردند که در مقایسه با سال گذشته میزان مراجعات ۳۴ درصد افزایش داشته است.» وی ادامه داد: «از آمار اعلامی ۱۴۶ هزار دستگاه خودرو مربوط به مراجعات اول بوده و در این یک ماه، نقص مربوط به آلایندگی ۱۸ هزار، همراستایی ۱۱ هزار، کمک‌فنر ۵ هزار، تست ترمز ۱۳ هزار و وضعیت ظاهری ۱۹ هزار خودرو مراجعه‌کننده به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران شناسایی و در نهایت جهت اخذ معاینه‌فنی توسط راکبان آن رفع ایراد شده است. درمجموع ۲۸ درصد خودروها به علت نقص فنی موفق به اخذ معاینه‌فنی در مراجعه اول نشده و تعدادی از این خودروهای مردودشده هم دارای چند نقص بوده‌اند.» محمدرضا گویا درخصوص نوبت‌دهی اینترنتی اظهار کرد: «از ابتدای امسال حدود ۱۷ هزار و ۵۲۹ دستگاه خودرو یعنی ۱۱ درصد از مراجعات اول با استفاده از سامانه نوبت‌دهی اینترنتی و با تعیین وقت قبلی به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران انجام شده و تقریبا شهروندان از ۸۰ درصد ظرفیت پذیرش اینترنتی استفاده کرده‌اند.» مدیر ارتباطات ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در توضیح خودروهای مشمول معاینه‌فنی در سال ۱۴۰۱ گفت: «براساس قانون، خودروهای شخصی از زمان تولید به مدت چهار سال از انجام معاینه‌فنی معاف هستند، بنابراین از شهروندان تقاضا می‌شود، برای توزیع مراجعات در سال و جلوگیری از ازدحام در مراکز معاینه‌فنی، در ایام ابتدایی سال تنها خودروهایی که براساس ماه، چهار سال از تولید آن گذشته به مراکز مراجعه کنند. به‌عنوان مثال در اردیبهشت ۱۴۰۱ خودروهای تولید اردیبهشت ۱۳۹۷ و ماقبل مشمول معاینه‌فنی هستند و در مهر ماه ۱۴۰۱ خودروهای تولید مهر ماه ۱۳۹۷ و ماقبل مشمول معاینه‌فنی می‌شوند.»

افزایش ساعت فعالیت مراکز معاینه‌فنی در تهران

وی در ادامه بیان کرد: «شهروندان می‌توانند برای مدیریت زمان و به حداقل رساندن معطلی با استفاده از سیستم نوبت‌دهی اینترنتی و با تعیین وقت قبلی به مرکز مورد نظر مراجعه کنند. این سامانه درحال‌حاضر از طریق سامانه «تهران من» و سایت ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در دسترس است. همچنین برای اطلاع از وضعیت طول صف در مراکز به سامانه مدت انتظار در سایت معاینه‌فنی مراجعه و جهت انجام معاینه‌فنی خودرو خود خلوت‌ترین مرکز را انتخاب کنند.» محمدرضا گویا درباره مراکز معاینه‌فنی سیار عنوان کرد: «درحال‌حاضر ۱۶ مرکز مکانیزه معاینه‌فنی خودروهای سبک ثابت و ۷ واحد سیار تک‌خطه خودروهای سبک و ۳ مرکز مکانیزه معاینه‌فنی خودروهای سنگین مشتمل بر ۳ خط مکانیزه در سطح شهر تهران فعال هستند.» مدیر ارتباطات ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران درخصوص ساعات فعالیت مراکز معاینه‌فنی افزود: «باعنایت به افزایش تقاضا و مراجعات به مراکز معاینه‌فنی خودرو شهر تهران در راستای مدیریت امور مشتریان و تسهیل در ارائه خدمات شایسته به مراجعه‌کنندگان عموما مراکز تا ساعت ۱۸ و واحدهای سیار معاینه‌فنی تا ساعت ۱۹ فعال هستند. همچنین دو مرکز آبشناسان و الغدیر در دو شیفت کاری تا ساعت ۲۲ خدمات ارائه می‌دهند.» او در انتها به شهروندان هشدار داد: «براساس تبصره ششم ماده ۶ قانون هوای پاک فروشندگان خودرو مکلفند هنگام انجام معامله نسبت به ارائه گواهی معتبر معاینه‌فنی اقدام کنند. هنگام نقل‌وانتقال در مراکز تعویض پلاک ارائه این مدرک برای خودروهای مشمول معاینه‌فنی الزامی است.»

جدول شماره ۱۴۷۳
Cross Word

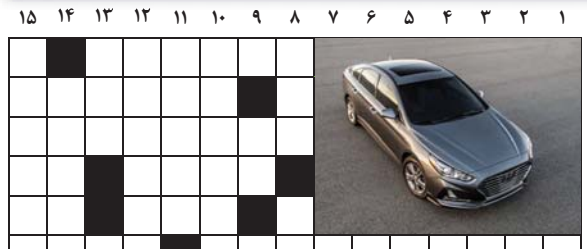
حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

افقی

۱- سدان زیبا و موفق هیوندای (در تصویر) ۲- خودروساز کشور چک ۳- تولیدکننده سوئدی خودروهای کاروتجاری ۴- پاک و غیرآلوده- تصدیق انگلیسی ۵- درشت نیست- از ادات تشبیه ۶- بزرگ‌ترین خودروساز آمریکا- عقیده و باور ۷- متصل‌کننده قطعات برقی- اقدام نظامی برای تغییر حکومت ۸- مادر ورزش‌ها- دانه‌کش معروف- واحدی در سطح ۹- ضمیر مفعولی- خوب نیست- راندن آدم مزاحم- تولیدکننده ژاپنی قطعات برقی خودرو و موبایل ۱۰- برآمدگی گلگیر خودروهای قدیمی- حرف تصدیق فارسی ۱۱- از شهرهای شمالی ایران- دانشمند سوئدی و مخترع دینامیت- آشیانه پرندگان ۱۲- گلی خوشبو- منطقه‌ای سردسیر در جاده فیروزکوه به شمال- سلطان محمود غزنوی آن را فتح کرده بود ۱۳- وسیله افزایش آیرودینامیک موتورسیکلت- هنر و صنعت- قطعاتی که در ریخته‌گری کاربرد دارند ۱۴- وام در هم- نوعی روشنایی برای آذین‌بندی- شاسی‌بلند فول‌سایز کیا ۱۵- خودروساز معروف کره‌ای که محصولاتش در ایران حضور دارد- این تویوتا دیگر تولید نمی‌شود.

عمودی

۱- ماشین بالابر- خودرو جمعی کوچک‌تر از اتوبوس ۲- کمیاب- از شرکت‌های فعال در خودروسازی ۳- خودروی فرانسوی که هنوز به ایران نیامده است ۴- نشانه جمع عربی ۵- از سوپراسپرت‌های معروف جهان ساخت ایتالیا ۶- به طراحس سیلندر خودرو می‌گویند- کوچک‌تر از اقیانوس است ۷- خطی در دایره- تاکس با ظرفیت بیشتر ۸- درختی که صفت آزاد را یدک می‌کشد- حق ناحق پنج کشور عضو شورای امنیت- خودروساز کره‌ای ۹- سفینه ماه‌نشین- وراکروز ناتمام ۱۰- ناوبر بود که حرف آخرش تکرار شد- کافی است- درست و کامل ۱۱- از فرقه‌های دین مسیح- نوعی اسپرس شست‌وشوی انژکتور ساخت ایتالیا ۱۲- از شرکت‌های ایرانی تولیدکننده موتورسیکلت- استادکار و کاردان ۱۳- فعل امر از مصدر آوردن- موردقبول واقع نشد- بزرگ‌ترین خودروساز کره‌جنوبی ۱۴- خودروساز ژاپنی که تاکنون محصولاتش به ایران نیامد- تنها رود قابل کشتیرانی ایران ۱۵- سدان معروف شرکت نیسان- نماینده رسمی تویوتا در ایران بود.



حل جدول شماره ۱۴۷۲

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱	ر	ی	ل		م	گ	ا	ن	ب	و	ک	ر	گ	ا	ل
۲	ا	م	ی	ک	و	■	س	هـ	هـ	و	ی	ت	ی	■	ن
۳	ن	ن	گ	ی	ن	■	ن	■	ا	ز	ر	ا	■	م	ن
۴	ا	■	■	ا	■	خ	ا	م	ر	ن	■	■	ک	ل	ا	چ
۵	■	پ	ا	س	ا	ت	■	ک	ا	س	ت	ر	ا	ت	ز	ی
۶	م	ر	و	ی	■	ا	س	ا	■	■	ش	و	■	ن	د	ا
۷	س	ی	ا	د	ت	■	ا	ن	ر	س	ی	■	م	■	و
۸	ت	ر	ن	■	ک	و	ل	ی	ا	ن	■	و	ا	گ	ن
۹	م	و	ت	و	ر	س	ی	ک	ل	ت	س	ا	ز	ی	■
۱۰	ر	■	هـ	ی	و	ن	د	ا	ی	ا	ل	ن	ت	ر	ا

دنده یک
First gear

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

بازار نوسانی و کشمکش مسئولان؛ افسار قیمت خودرو پاره شده است.

حاضرجواب: ببخشید ... مگر دیگر افساری هم برای قیمت خودرو باقی مانده است؟!

دادستان قزوین گفت: باتوجه به شرایط پیش‌فروش خودرو شهروندان هوشیار باشند که امکان پیش‌فروش خودرو توسط شرکت‌های خصوصی وجود ندارد و فریب تبلیغات واهی این شرکت‌ها را نخورند.

حاضرجواب: دقیقا... چون خود خودروسازها هم نمی‌توانند از پس تحویل به‌موقع خودروهایی که پیش‌فروش می‌کنند، برآیند؛ چه برسد به بقیه!

باز هم یک افزایش قیمت نجومی دیگر: جک اس۵ رسما ۱۱۵ میلیون تومان گران شد!

حاضرجواب: علم نجوم هم کم‌کم در حال کم آوردن در زمینه میزان افزایش قیمت خودرو در بازارهای داخلی است!

افشاگری تازه پلیس: کارشناسان استاندارد از خودروسازها هستند.

حاضرجواب: ای آقا ... عده‌ای دور هم جمع شدند و خودرو تولید و تایید می‌کنند، این ما غریبه‌ها هستیم که چوب لای چرخ‌شان می‌گذاریم!

سرپرست دفتر صنایع خودرو معاونت حمل‌ونقل وزارت صمت: روند فعلی قرعه‌کشی فروش خودرو غیرشفاف و مورد انتقاد وزارت صمت است.

حاضرجواب: وقتی خود وزارت صمتی‌ها از روند قرعه‌کشی‌ها ناراضی هستند از مردم عادی چه توقعی می‌توان داشت؟!

مدیرعامل شرکت خودروسازی اسنا خبر داد: ظرفیت تولید ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ اتوبوس در سال را داریم.

حاضرجواب: از آن طرف در داخل به شدت کمبود اتوبوس داریم و از طرف دیگر شرکت‌های سازنده اعلام می‌کنند توان تولید دارند؛ حالا این وسط باید پیدا کرد پرتقال‌فروش معروف را و از ایشان پرسید: پس چرا این مشکل کمبود اتوبوس با تولید داخل حل نمی‌شود؟!

یک عضو کمیسیون اقتصادی مجلس واگذاری سهام دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا را باعث بهبود عملکرد و کیفیت خودروهای تولید داخل و همچنین ایجاد رقابت مثبت در بازار خودرو دانست.

حاضرجواب: البته هرچه بیشتر فوائد واگذاری سهام خوردوسازان مطرح شود، در اثر انجام نشدن این کار، دل مردم هم بیشتر می‌سوزد!

مصرف‌کننده واقعی محکوم به پرداخت مالیات نقل‌وانتقال خودرو؛ فرار مالیاتی آشکار دلالان خودرو!

حاضرجواب: دلالی که نتواند از زیر پرداخت مالیات فرار کند که دلال نیست، همان مصرف‌کننده عادی است!

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی: ۱۴۰۱، سالی متفاوت برای جامعه اقتصادی و تولیدی است.

حاضرجواب: البته امیدواریم این تفاوت از بابت وجهه مثبت کار باشد نه زبانم لال از نظر کم و کاستی‌های موجود برای جامعه اقتصادی و تولید!

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

نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو

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

نشانی: تهران- میدان هفت تیر- خیابان مفتح جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱

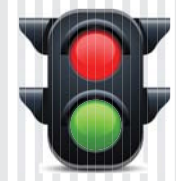
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

تهران ۲۷ ۱۸ | اصفهان ۲۷ ۹ | شیراز ۲۶ ۱۷ | مشهد ۲۷ ۱۶ | تبریز ۱۹ ۱۱ | ارومیه ۲۰ ۱۱ | رشت ۲۴ ۱۵ | گرگان ۲۵ ۱۵ | ساری ۲۷ ۱۴ | شهرکرد ۲۱ ۳ | اهواز ۳۵ ۲۱ | یزد ۲۸ ۱۷ | کرمان ۲۶ ۱۲ | بندرعباس ۳۶ ۲۴ | زاهدان ۳۳ ۱۹

حرف آخر
The Last Word

فرانک آقاصفی
روزنامه‌نگار



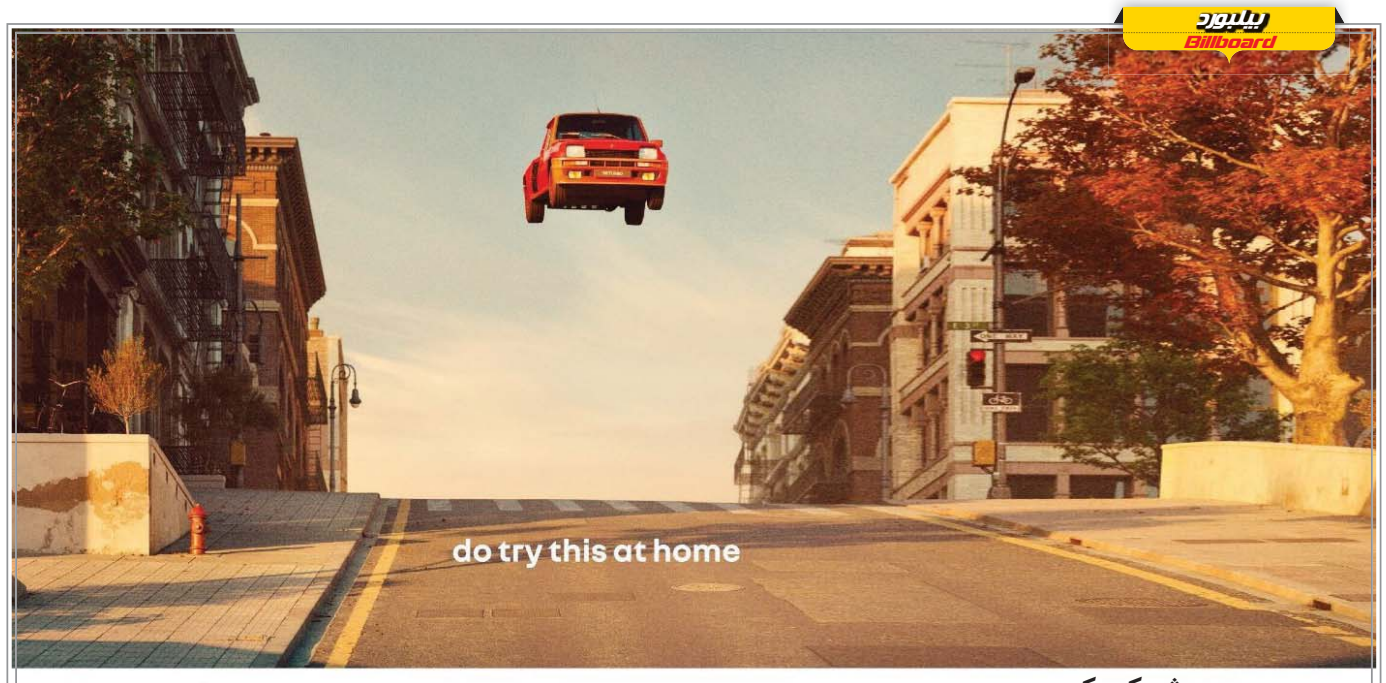
واردات خودرو را تابو نکنیم!

واردات خودرو به کشور موضوعی است که قرار اســـت در هفته‌های پیش رو قطعی شود. به گفته نمایندگان مجلس، دولـــت با مانعی برای واردات خودرو مواجه نیست و این که بخواهد خودروهای جدیدی به‌بازار کشور تزریق کند، وابسته به تصمیم و شرایط خود دولت است. واردات خودرو در حالی این روزها طرفداران بسیاری پیدا کرده که بیش از چهار سال است از ممنوعیت آن می گذرد و طی این مدت بسیاری از نهادها و سازمان‌های دولتی از این تصمیم حمایت کرده بودند، اما اکنون زمان آن است که مخالفت‌ها با واردات کنار گذاشته شود. به‌عقیده بسیاری از کارشناسان نیز ممنوعیت واردات اقدام بسیار نادرستی بوده و بازار را با شرایط نابسامانی مواجه کرده است.

طی چهار ســـال گذشته بســـیاری از کارشناســـان و فعالان بازار و حتی خودروسازان و قطعه‌ســـازان بر ضرورت انجام واردات خودرو تاکید کرده‌اند؛ وارداتی که قطعا فشـــار را حداقل در بخش‌هایی از روی دوش آن‌ها برخواهد داشت.

تقریبا همه بر این عقیده استوارند که واردات خودرو تاثیر منفی بر صنعت خودرو و تولیدات خودروسازان ندارد و حتی تا حدی سبب برقراری انضباط در بازار خودرو می‌شود. در این میان، بسیاری نیز عدم‌واردات را موجب انحصاری‌تر شـــدن بازار و تشدید افت کیفیت خودروهای داخلی می‌دانند؛ این عامل در کنار تحریم‌ها و قیمت‌های دستوری و همچنین دســـتور برخی مقامات برای افزایش تولید به‌هر شکل ممکن، به‌افت کیفیت محصولات داخلی دامن زده اســـت. بنابراین با رفع هریک از این مشکلات، قطعا کیفیت خودروها روند افزایشی به‌خود می گیرد.

بیلبورد
Billboard



همیشه کودک

اخیرا آژانس تبلیغاتی پابلیکیس در فرانســـه به سفارش رنو مجموعه آگهی‌هایی را با شعار «همیشه کودک» منتشر کرده که در آن‌ها ماکت‌های اسباب‌بازی محصولات رنو به تصویر در آمده‌اند. در متن این آگهی‌ها نوشته شده: «این کارها را در خانه انجام دهید!»

دوچرخ‌ها

استار موتورسایکلز ۱۳۰۰ دولوکس

شاید در نگاه نخست استار موتورسایکلز ۱۳۰۰ دولوکس که توسط یاماها ساخته شده، یک موتور تورینگ کاملا معمولی به‌نظر برســـد؛ اما با بررسی دقیق جزئیات آن می‌توان نتیجه‌گیری کرد که این موتور از لحاظ راحتی و فضای بار یکی از بهترین‌ها در کلاس خود است. ۱۳۰۰ دولوکس یک موتور تورینگ سایز متوسط با قیمت معقول ۱۴ هزار و ۵۰۰ دلار است و نسبتا وزن سبکی دارد. در کنار این مشخصات یک سیستم صوتی قوی، GPS گارمین زاپو و رادیوی ماهواره‌ای XM را هم اضافه کنید تا به‌یک موتورسیکلت فوق‌العاده برای سفرهای طولانی در مناطق مختلف آب و هوایی برسید. تمام این مشخصات به‌صورت استاندارد در موتورهای ۱۳۰۰ دولوکس عرضه می‌شوند.