



رکوردزنی‌های نارنجی پوشان  
صنعت خودرو در میانه بهار  
سایپا از برنامه ماهانه  
تولید جلو افتاد

صفحه ۲



خط‌مشی‌کیا؛ بازنده یا برنده؟

صفحه ۱۲

تقبل ۸۰ درصد هزینه تحقیق و توسعه در صنعت خودرو جهان توسط دولت‌ها

## سه درصد یاران‌های کشور در خودروسازی هزینه می‌شود

۲۰۰ میلیون یورو برای تولید موتور ملی سرمایه در نظر گرفته شد، اما بخش بزرگی از آن صرف پرداخت بدهی واردات سی‌کی‌دی یک مدل خودرو شد. چینی‌ها با معادل یک چهارم...

صفحه ۳

از «تولید بدون کسری» و «سه‌م خواهی از بازار شاسی‌بلندها» تا «استفاده از ظرفیت دانش‌بنیانی»

### عزم ایران خودرو در سه عرصه عملیاتی شد

سه‌م گروه صنعتی ایران خودرو در بازار خودروهای شاسی‌بلند به ۶۰ درصد افزایش می‌یابد...

صفحه ۴

«موتور ضد ترفیک»

### وقتی پلیس هم مخالف استفاده از موتور سیکلت برای مسافربری نیست!

صفحه ۱۵

مدیر گروه فناوری‌های نوین معاونت علمی فناوری ریاست جمهوری:

### از هیبریدی شروع کنیم تا به الکتریکی برسیم

تحول در صنعت خودرو از دانش‌بنیان شدن آن آغاز می‌شود؛ اما به صورت کلی باید...

صفحه ۸



پلت‌فرم و طراحی ملی؛ پیش‌نیاز ادغام خودروسازان بخش تجاری

## سنگین‌سازان خصوصی از ادغام با دولتی‌ها استقبال نمی‌کنند

صفحه ۹

۱۳ اندازه‌گیری فشار تیراز راه دور!

۷ مقایسه «تویو تاکرولا» و «کیا سراتو»

۲ فوراً یلان ماسک را به فرار با اسپیس ایکس متهم کرد!

۱۲ اجرای نخستین پروژه پاسپورت با تری توسط دولت آلمان

۱۵ وضعیت فروش اقساطی با آیین نامه جدید چگونه می‌شود؟

استارت Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

### نگرانی سودجویان از واقعی شدن قیمت‌ها

در مثلث دلالت، تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی، تنها دلالت‌ها هستند که از واقعی شدن قیمت برخی محصولات سود می‌برند. وقتی صحبت از تولید در...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

### با افزایش بیش از ۹ هزار واحدی یک میلیون و ۵۵۰ هزار واحدی را فتح کرد

صفحه ۵

مشارکت هند و امارات در پروژه ۳ میلیارد دلاری

### قرارداد همکاری

### «ادنوک» و «ریلینس» امضا شد

صفحه ۱۱

### تشکیل کنسر سیوم برای خرید سهام خودروسازان بزرگ

صفحه ۷

نگاهی به وضعیت کنونی بازار خودرو در ترکیه

### تقلا برای رسیدن به ثبات

صفحه ۶

**جهان‌لنت**  
Jahan Lent

تولیدکننده انواع لنت ترمز  
سوارا و کامیون

# 26

26th INTERNATIONAL  
OIL, GAS, REFINING & BEHTAM  
PETROCHEMICAL EXHIBITION

---

شرکت بهتام روانکار  
بیست و ششمین نمایشگاه نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی  
از تاریخ ۲۳ الی ۲۶ اردیبهشت ۱۴۰۱  
واقع در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران  
سالن ۵، غرفه ۱۱۶

[www.behtamoil.com](http://www.behtamoil.com) | [\(021\)88645460](tel:02188645460)







سدان های XE و XF نیز تغییرات مشابهی را تجربه کرده‌اند. به‌رغم اینکه چندسال از حضور این دو سدان در بازار می‌گذرد اما همچنان ظاهر شیک و جذاب دارند. XE و XF هم‌اکنون با نسخه ۳۰۰ اسب‌توان در بازار اروپا معرفی شده‌اند یعنی جایی که شما می‌توانید نسخه کاربردی‌تر اسپرت بریک واگن را نیز انتخاب کنید. در قلب این سه خودرو پیشرفته ۲ لیتری توربو خانواده انجینیوم با قدرت ۳۰۰ اسب‌بخار قرار گرفته است. گشتاور این پیشرفته هیبرید ملایم به ۴۰۰ نیوتون‌متر می‌رسد.

هنوز هم باور اینکه جگوار پس از سه سال آینده خودروی درون‌سوز تولید نخواهد کرد، سخت است اما این برند بریتانیایی که تحت مالکیت تاتا موتورز هند قرار دارد به وضوح عدم تولید خودروهای درون‌سوز از سال ۲۰۲۵ به بعد را اعلام کرده است. تا تحقق این هدف، محصولات کنونی جگوار از قوای محرکه هیبرید یا پلاگین-هیبرید استفاده خواهند کرد تا آلاینده‌ی و مصرف سوخت کمتری داشته باشند. پس از ارائه اف پیس با قوای محرکه هیبرید ملایم و نسخه اسپرت،



توان ۳۰۰ اسب‌بخاری جگوار «XE» و «XF»

رکوردزنی‌های نارنجی پوشان صنعت خودرو در میانه بهار

## سایپا از برنامه ماهانه تولید جلو افتاد

۱۵ هزار دستگاه خودرو آماده تحویل به فروش شد

فروردین‌ماه سال جاری نسبت به سال گذشته حدود ۴۷ درصد کاهش یافته است، اشاره کرد: «تمام بخش‌های گروه خودروسازی سایپا در تلاش هستند تا ضمن به صفر رساندن خودروهای ناقص، افزایش تولید را برای این مجموعه رقم بزنند.» وی افزود: «بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، در اردیبهشت‌ماه افزایش محسوسی در تولید ثبت شده، به‌نحوی که در ۱۷ اردیبهشت‌ماه تولید به مرز ۱۷۰۰ دستگاه رسید و تثبیت این روند در دستور کار تمام حوزه‌ها قرار گرفته است.» پروین تصریح کرد: «از ابتدای سال جاری تا ۱۸ اردیبهشت‌ماه بیش از ۳۵ هزار دستگاه انواع محصولات در گروه خودروسازی سایپا تولید شده که حدود ۹۰ درصد آن (حدود ۳۲ هزار دستگاه) عبور مستقیم بوده و در فرآیند تحویل به فروش قرار گرفته است.»



سایپا علاوه بر سبقت ۳ درصدی از برنامه فروردین ۱۴۰۱، موفق به کاهش ۴۷ درصدی خودروهای ناقص در این ماه نسبت به فروردین پار سال شد. این خودروساز همچنین با تولید ۲۰۸۴۵ دستگاه از انواع محصولات و آماده‌سازی ۵۱ هزار دستگاه خودرو برای تحویل به فروش، در اردیبهشت‌ماه نیز موفق به شکستن رکورد تولید شد

سه نتیجه عبور مستقیم خودروهای تولیدی معاون برنامه‌ریزی جامع تولید گروه خودروسازی سایپا همچنین با بیان این که عبور مستقیم خودروها باعث سه‌اتفاق رشد کیفی خودروهای تولیدی، کاهش هزینه‌های مربوطه و افزایش سرعت در تحویل خودروها به مشتریان می‌شود، افزود: «از ابتدای سال جاری تا ۱۸ اردیبهشت‌ماه با حدود ۳۲ هزار دستگاه تولید عبور مستقیم و تکمیل حدود ۱۹ هزار دستگاه خودروهای ناقص، ۵۱ هزار دستگاه خودرو آماده تحویل به فروش شد که این امر دستاوردی جدید محسوب می‌شود.»



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

معاون برنامه‌ریزی جامع تولید گروه خودروسازی سایپا با بیان این که این مجموعه از برنامه تولید ارائه شده به وزارت صنعت، معدن و تجارت ۳ درصد جلو تر است، گفت: «گروه خودروسازی سایپا در کنار تکمیل کاری خودروهای ناقص، موفق شده در ماه گذشته ۲۰۸۴۵ دستگاه انواع محصولات را تولید کند.» مسعود پروین با اشاره به این که گروه خودروسازی سایپا در برنامه تولیدی که به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارائه کرده بود، باید در فروردین‌ماه ۲۰۱۲۴ دستگاه خودرو تولید می‌کرد، تصریح کرد: «این مجموعه با وجود تمام مشکلات و خودروهای ناقصی که وجود داشت، موفق شد ۲۰۸۴۵ دستگاه انواع محصولات را تولید کند و همزمان خودروهای ناقص را نیز کاهش دهد، به‌طوری که موجودی خودروهای ناقص گروه سایپا که در پایان فروردین‌ماه سال گذشته حدود ۵۸ هزار دستگاه بود با انجام تکمیل کاری، تا پایان فروردین‌ماه سال جاری به حدود ۳۱ هزار دستگاه رسید.»

تولید روزانه در مرز ۱۷۰۰ دستگاه پروین با تاکید بر این که میزان خودروهای ناقص در

## نگرانی سودجویان از واقعی شدن قیمت‌ها

در مثلث دلال، تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی، تنها دلال‌ها هستند که از واقعی نشدن قیمت برخی محصولات سود می‌برند. وقتی صحبت از تولید در میان است، پیش از هر چیز میزان عرضه و تقاضاست که تعادل را در بازار ایجاد و فضا را برای خریدی معقول توسط مصرف‌کننده نهایی فراهم می‌کند.

این روزها به دلیل اصرار دولت بر افزایش نیافتن قیمت کالاها از جمله برخی محصولات خودرویی (که جهش قیمت آنها می‌تواند تأثیر مستقیم بر

هزینه‌های حمل و نقل داشته باشد) دواضع مصرف‌کننده و تولیدکننده بهای سنگینی را می‌پردازند و تنها دلال‌ها از شرایط موجود سود می‌برند. وقتی صحبت از هزینه‌های حمل بار و مسافر به میان می‌آید، اولین مطالبه قشر رانندگان سنگین؛ تعدیل و ثابت ماندن قیمت تابلو، روغن موتور و دیگر اقلام مصرفی است. اقلامی که تولیدکنندگان آنها ماه‌هاست با ارائه مستندات به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان خواهان واقعی‌سازی قیمت‌ها شده‌اند. اما وزارت صمت با هدف جلوگیری از بالا رفتن هزینه‌های حمل و نقل در کشور با این درخواست‌ها مخالفت کرده است. حال جادار در بررسی دقیق‌تر این بازارها به پیامدهای حفظ قیمت‌های اجباری بپردازیم. در بازار روغن‌های موتوری که کیفیت محصولاتشان از تباطوست مستقیمی با هزینه‌های تعمیر موتور در خودروهای سبک و سنگین دارد، چندماه است که تولیدکنندگان تاکید بر زیان‌ده بودن تولیداتشان دارند و خواستار واقعی‌سازی قیمت‌ها هستند. درخواستی که هنوز از سوی دولت مسکوت مانده و کاهش عرضه برخی محصولات قیمت‌ها را در بازار به شدت افزایش داده است. چنین روندی تنها دو برنده دارد؛ دلال‌ها که کالاهای اصلی را با قیمتی بالاتر در بازار عرضه می‌کنند و تولیدکنندگان روغن‌های تقلبی. تولیدکنندگان روغن‌های تقلبی پس از دلال‌ها بیشترین سود را از وضعیت فعلی بازار می‌برند و در سایه توزیع قطره چکانی شرکت‌های تولیدکننده اقدام به تأمین نیاز بازار با محصولات بی‌کیفیت می‌کنند. روندی که در میان مدت هزینه‌های سنگینی را به مالکان خودروها تحمیل خواهد کرد. در چنین شرایطی واقعی‌سازی قیمت‌ها به صورت پلکانی هم باعث رونق تولیدات باکیفیت خواهد شد زیرا در نهایت با ایجاد توازن بین عرضه و تقاضا دست دلال‌ها را از بازار قطع می‌شود و کار برای تولیدکنندگان کالاهای تقلبی نیز سخت خواهد کرد.



علیرضا کافی عضو شورای سردبیری



# امانت فیلتر

مراقب ❤️ خودروی خود باشید

TAKE CARE OF THE HEART OF YOUR CAR

www.amanfilter.ir





محرک عرضه می‌شود. این سیستم از حالت‌های برف/کلی و برف/کلی و لای عمیق سود می‌برد. تمامی ترمیم‌های سولترا به باتری ۷۱.۴ کیلووات ساعتی مجهز هستند و سوپارو تخمین می‌زند شعاع حرکتی متوسط این خودرو حدود ۳۴۷ کیلومتر باشد. با استفاده از شارژر سریع می‌توان ۸۰ درصد باتری را در کمتر از یک ساعت شارژ کرد. این خودرو الکتریکی با ۵ رنگ خاستری، قرمز، سفید، مشکی و کربنی عرضه می‌شود که سه رنگ ابتدایی، قیمت ۳۹۵ دلاری دارند و برای دورنگ بعدی باید ۸۹۰ دلار پرداخت کرد.

قیمت سوپارو سولترا الکتریکی ۲۲ تا ۴۲۲۰ دلار شروع خواهد شد. این خودرو قرار است اواخر تابستان سال جاری میلادی روانه بازار شود. اولین خودرو الکتریکی سوپارو شامل مشوق‌ها و تخفیف‌های مالیاتی ۷۵۰۰ دلاری فدرال است. سولترا در سه ترمیم پریمیوم، لیمیتد و تورینگ قابل خریداری خواهد بود. دو پیش‌سازانه الکتریکی این خودرو و زاپنی قدرت ترکیبی ۲۱۵ اسببخاری و گشتاور ۲۳۶ نیوتون‌متری تولید می‌کنند. برخلاف تویوتا bZ4X که از پلتفرمی مشترک بر خوردار است، سوپارو منحصر به‌صورت چهار چرخ



## قیمت گذاری «سوپارو سولترا»



تقبل ۸۰ درصد هزینه تحقیق و توسعه در صنعت خودرو جهان توسط دولت‌ها

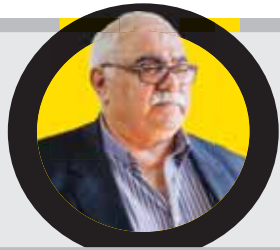
# سه در صد یاران‌های کشور در خودروسازی هزینه می‌شود

صنعت خودرو با چالش‌های بسیاری در سال‌های اخیر مواجه بوده است. چالش‌هایی که گاه در سیاست‌گذاری‌های اشتباه، نبود تفکر صنعتی مناسب، تصمیم‌گیری و اعمال نفوذ افراد و نهاد‌های مختلف ریشه دارد. ریشه‌هایی مشکلات و دستیابی به چشم‌اندازی که آینده صنعت خودرو در ایران را مشخص کند، در سال‌های گذشته یا انجام نشده یا به‌صورت صحیحی شکل نگرفته است. اعمال نفوذ دولت و مجلس در حوزه خودرو و سبب شده توسعه صنعتی در حوزه خودرو رخ ندهد. بررسی این چالش‌ها موضوع همایشی بوده که توسط دانشکده کارآفرینی دانشگاه تهران برگزار شد. در همایش تخصصی «صنعت خودرو و چالش‌های کارآفرینی در توسعه صنعتی ایران» به بیان ریشه‌های مشکلات حوزه خودرو و جرایمی پیشرفت کشورهایی مانند کره و چین و... در این حوزه و در جازدن این صنعت در ایران پرداخته شد.



فرشید سلگی

f.soli@autoworld.ir



## اشتغالزایی ۲۰۰ میلیونی چینی‌ها معادل یک چهارم در آمدهای ایران!

سیدمحمد بحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه

را می‌گردانند. این که هر کسی نظر خود را پیش ببرد، مانع پیشرفت خواهد بود. تعداد زیادی خودروسازی داریم که عملاً کارایی هم ندارند، در حالی که در کره خودروسازان محدود اما مطرح هستند. صنعت خودرو در کره در کجا قرار دارد و صنعت ما کجاست؟ برای پیشرفت همه‌جانبه در صنعت خودرو و یا هر صنعت دیگری، نخبگان و صاحبان تجربه باید تصمیم‌گیر باشند. ۸۰ درصد هزینه تحقیق و توسعه صنعت خودرو در کشورهایی مانند آلمان و چین و... توسط دولت‌ها تأمین می‌شود. برای پیشرفت باید همه در کنار هم قرار بگیریم. ناآگاهی‌های بسیاری در تصمیم‌گیران وجود دارد. اولویت باید در صنعت باشد و خدمات نمی‌تواند کشور را پیش ببرد. ۲۶ درصد مالیات را صنعت خودرو به کشور داده، اما کمترین میزان تسهیلات را صنعت خودرو دریافت کرده است. صنایع غذایی و آشامیدنی ما بیش از ۸۰ درصد از یارانه‌ها را مصرف می‌کنند، در حالی که صنعت خودرو تنها ۳ درصد از یارانه‌ها را استفاده کرده است.

صنعت خودرو را خودمان تولید کنیم. اما در ایران بیشترین هزینه برای واردات خودرو و به‌ویژه قطعات شده است. دولت‌ها و مجالس ما غیر از یک دوره‌های مشخصی قادر به حل مشکلات کشور نبوده‌اند. بررسی کشورهایی مانند کره جنوبی و تایوان و چین و... نشان می‌دهند تصمیم‌گیری‌های باید توسط یک نهاد مشخص و مقتدر انجام دهد. در ایران می‌بینیم نماینده مجلس لابی می‌کند تا در شهری کارخانه خودروسازی ایجاد شود که اصولاً صنعت لجستیک و حمل‌ونقل در آن دیده نشده است. از سوی دیگر، فناوری صنایع مادر سطح متوسط رو به پایین است و برای ارتقای فناوری در کشور تلاش و سرمایه‌گذاری نشده است. ۲۰۰ میلیون یورو برای تولید موتور ملی سرمایه‌گذاری نظر گرفته شد، اما بخش بزرگی از آن صرف پرداخت بدهی واردات سی‌کی‌دی یک مدل خودرو شد. در کشور کره، دولت و مجلس دخالتی در تصمیم‌گیری اقتصادی ندارند. در کشورهایی مانند چین و سنگاپور و... هم دولت دخالتی در این بخش ندارند. نخبگان و شورای‌های نهایی تصمیم‌گیران هستند که اقتصاد

این روزها صحبت از صنعت خودرو بسیار مشکل است. در درک بحث توسعه نایلد هستیم و نتوانستیم اقدامات درستی انجام دهیم. اگر به موضوع نفت و منابع حاصل از آن نگاهی بیندازیم، می‌بینیم از سال ۲۷ تا این اواخر درآمد بسیاری داشته‌ایم، اما نتوانستیم مانند چین که یک چهارم درآمد ما را در این مدت داشته است، شغل ایجاد کنیم. یعنی چین با ارقام بسیار کمتری از درآمدهای نفتی ما توانسته بیش از ۲۰۰ میلیون شغل ایجاد کند اما ما در تولید ۳۰ میلیون شغل ناتوان هستیم. هیچ‌گاه سواد صنعتی نداشته‌ایم. امروز هر کس که صبح از خواب بیدار می‌شود، یک ضربه به کل صنعت می‌زند و یک ضربه به هم به صنعت خودرو، تاوان نبود سواد صنعتی و سیاست‌گذاری را امروز نسل جدید پس می‌دهند. پیشرفت صنعت زمانی انجام می‌شود که دولت خواستار آن باشد. ما در مرحله بدوی صنعتی هستیم. طی این سال‌ها آماز و آرزوهای را نوشته‌ایم که هیچ‌کدام قابل اجرا شدن نیستند. بررسی قوانین صنعت خودرو در چین نشان می‌دهد که آن‌ها می‌گویند که باید ماشین‌آلات

۲۰۰ میلیون یورو برای تولید موتور ملی سرمایه‌گذاری شده، اما بخش بزرگی از آن صرف پرداخت بدهی واردات سی‌کی‌دی یک مدل خودرو شد. چینی‌ها با معادل یک چهارم درآمدهای نفتی ما از سال ۳۷ تاکنون ۲۰۰ میلیون شغل ایجاد کرده‌اند



## شمارش معکوس ۱۰ ساله برای ورشکستگی کامل صنعت خودرو!

امیر حسن کاکایی، دانشیار دانشکده  
مهندسی خودرو و دانشگاه علم و صنعت

همه از صنعت خودرو ناراضی هستند؛ خریدار ناراضی است، قطعه‌ساز و قانون‌گذار و... همه ناراضی هستند. اما صنعت به این بزرگی که بیش از ۱۲۰۰ قطعه‌ساز فعال با آن در ارتباط هستند و اشتغال بالایی هم ایجاد کرده است، نمی‌توانیم کنار بگذاریم. خودرو و سازه‌های اکسیر صنعت کلی کشور است؛ یعنی نتیجه ۵۰ صنعت مختلف در کشور است. در دهه‌های اخیر نگاه جهانی‌سازی مطرح شد، اما با اتفاق روسیه و اوکراین شک تکنید ترمز جهانی‌سازی کشیده خواهد شد. در دهه‌های مختلف میلادی شاهد تغییرات گسترده‌ای در صنعت خودرو بوده‌ایم. در دهه ۸۰ بحث کیفیت و کاهش مصرف سوخت را داشتیم و طی دهه‌های بعد شاهد تغییرات دیگری بودیم و در دهه جاری شاهد ایرادها و ظهور چینی‌ها در حوزه خودرو بوده‌ایم. در ایران ۶۸ خودروساز و ۱۵ خط رنگ داریم. در شرایطی که در کره یک شرکت خودروساز با ۱۴ برند مختلف وجود دارد. با ایرادها می‌توان گفت صنعت خودرو در جهان انحصاری است. چه کسی گفته صنعت خودرو رقابتی است؟ خودروسازی، صنعت بزرگان است و شرکت‌های بزرگ در آن هستند. چند شرکت وجود دارند که با برندهای مختلف صنعت خودرو جهان را

کنترل می‌کنند. اما می‌بینیم در ایران ورق‌ساز بیشتر از قطعه‌ساز سود می‌کند و قطعه‌ساز بیشتر از خودروساز. در حالی که در دنیا برعکس است. در حال حاضر شرکت‌های تی‌یر ۱ صاحب تکنولوژی بوده و آن‌ها هستند که صنعت خودرو را رشد می‌دهند. در دنیا رقابت کشنده است و باید برای رقابت تولید افزایش پیدا کند. تولید زیر یک میلیون دستگاه برای یک پلت‌فرم اصلا معنی ندارد. با این شرایط چگونه می‌خواهیم در مورد نوآوری صحبت کنیم. شیوه استفاده از خودرو و شرایط تولید خودرو در جهان تغییر خواهد کرد. طی ۱۰ سال آینده ما این شرایط قطعا صنعت خودرو کشور و شرکت خواهد شد و تولید کشورهای دیگر به سمت ایران هجوم خواهد آورد. عده‌ای نیز به‌جای آن که به دنبال وارد کردن خط تولید پیشرفته و فناوری به کشور باشند، مدام صحبت از واردات خودرو می‌کنند. بررسی عملکرد و برنامه‌های کره جنوبی در حوزه خودرو نشان می‌دهد ۲۵ سال ممنوعیت واردات خودرو به‌منظور حمایت از صنعت خودروسازی داشته‌اند. بسیاری از شرکت‌های خودروساز در کره جنوبی ورشکست شدند اما از دل آن هیوندای بیرون آمد. در کره، صنعت خودرو انحصاری بوده اما بازار آزاد است. در ایران اما صدها پروانه بهره‌برداری در حوزه خودرو صادر شده است.

صنعت خودرو یکی از مهم‌ترین صنایع است که می‌تواند به مناسبات تولیدی در کشور بسیار کمک کند. امسال نیز سال دانش‌بنیان است و صنعت خودرو اگر بخواهد پیشرفت داشته باشد باید ارتباط صحیحی بین دانش‌بنیان‌ها و دانشگاه‌ها برقرار کند. ما سراغ صنایع مختلف رفته‌ایم، اما در آن عمیق نشده‌ایم. یعنی ماشین‌آلات و دانش‌فنی و قالب‌ها را وارد کردیم اما صرفاً مونتاژ کار بوده‌ایم. این روند باعث شد با کوچک‌ترین صدمه‌ای در جاب‌زیم و نتوانیم کار کنیم. مانند شرایط فعلی روسیه که با شروع جنگ، بسیاری از صنایع از حرکت ایستادند. این هم به دلیل وابستگی بیش از حد به خارج کشور است. در صنعت خودرو و قطعه‌سازی باید ابتدا این مساله را روشن کنیم که آیا توان طراحی و مواد اولیه مناسب برای تولید داریم یا خیر؟ موضوع دیگر اینکه آیا ماشین‌آلات تولید را نیز در اختیار داریم؟ آیا تکنولوژی تولید را داریم و می‌دانیم چه می‌خواهیم انجام دهیم؟ اگر همه این‌ها را داریم، آیا امکان ساخت هم داریم یا

خیر؟ پیشنهاد ما انجام اقداماتی در سال تولید دانش‌بنیان است. در گذشته هر کاری کرده یا نکرده‌ایم، تمام شده است، باید بدانیم برای آینده آیا برنامه‌ای داریم یا خیر. حدود ۳ هزار قطعه در خودرو وجود دارد که برخی از آن‌ها های‌تک بوده و تولیدشان نیازمند فناوری بالاست. از بین ۱۵۰۰ قطعه‌ساز، ۱۰۰ قطعه‌ساز شاخص در کشور داریم که باید به سمت استفاده از دانشگاه و دانش‌بنیان‌ها حرکت کرده و زمینه پیشرفت در آینده را فراهم کنند. بنابراین ابتدا باید بدانیم در کدام قسمت مشکل داریم و این لیست مشکلات را استخراج کرده و آن‌ها را حل کنیم. اگر کاری در گذشته انجام نشده، دلیل آن این است که نخواستیم و انجام نداده‌ایم. اما در آینده همگی باید پای توسعه بیاوریم و همه صنایع را گسترش دهیم. بسا برنامه‌ریزی صحیح می‌توانیم در ماندگی تکنولوژی‌ها را که گرفتار آن هستیم نیز درمان کنیم. دخالت دولت در صنعت خودرو آفت است، می‌خواهیم قانون تجارت در خودروسازی‌ها رعایت شود.



## سراغ صنایع مختلف رفته‌ایم، اما در آن عمیق نشده‌ایم

محمد رضا زنجانی، منس، رئیس انجمن  
صنایع همگن قطعه‌سازی کشور

## مالکان خودرو تمایل به فروش ندارند!

به صورت محدود داده شود. بر اساس این گزارش گرچه آمارهای رسمی تولید خودرو مربوط به فروردین ماه هنوز آماده نشده، اما بررسی عملکرد خودروسازان بزرگ در سامانه کدال، حکایت از کاهش تولید خودرو دارد؛ موضوعی که کارشناسان دلیل اصلی آن را تکمیل‌کاری خودروها و تلاش خودروسازان برای کاهش خودروهای ناقص عنوان می‌کنند. بررسی آمارهای منتشرشده در سامانه کدال حاکی از تولید ۴۵ هزار و ۳۹۶ دستگاه خودرو توسط سه خودروساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو از ابتدای امسال تا پایان فروردین ماه است. این میزان تولید در مقایسه با آمار مدت مشابه سال قبل (تولید ۶۴ هزار و ۲۷۹ دستگاه خودرو) افت ۲۹.۳ درصدی نشان می‌دهد.

شرایطی دور از ذهن نخواهد بود. به گفته این مقام صنفی، نیاز بازار دست‌کم ماهانه ۱۱۰ هزار دستگاه خودرو است و اگر این نیاز تأمین شود، دیگر شاهد آشفته‌گی و دوترخی در قیمت‌ها نخواهیم بود. مومتمنی ادامه داد: «با وجود گذشت بیش از ۴۵ روز از شروع سال جدید، بررسی تعداد خودروهای فاکتور شده از خودروسازان حاکی از حجم عرضه کمتر از نیاز به بازار است.» رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو پایتخت افزود: «همه مشکلات بازار را باید در تولید و عرضه کم خودرو جست‌وجو کرد.» وی تأکید کرد: «بازار تشنه خودرو به‌ویژه مدل‌های جدید است. باید کمبودها برطرف شوند تا شاهد کاهش فاصله قیمتی شاهد باشیم. در این راستا هر کجا توان تأمین نیاز وجود ندارد باید اجازه واردات هر چند

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو پایتخت، وضعیت این روزهای بازار را آرام و راکد توصیف کرد و گفت: «با وجود این رکود، قیمت‌های اعلامی از سوی فروشنده‌ها پنج تا ۱۰ درصد بالاتر از نرخ بازار است.» سعید مومتمنی افزود: «امروز هر دستگاه برای ۱۱۱ مدل ۹۹ صفر کیلومتر بین ۱۹۸ تا ۲۰۰ میلیون تومان و هر دستگاه پژو ۲۰۶ تیپ ۲ حدود ۳۱۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. اما در فضای مجازی و سایت‌های خودرویی ارقام پنج تا ۱۰ درصد بالاتر از این قیمت‌ها از سوی فروشنده‌گان اعلام می‌شوند.» وی بیان کرد: «این مساله نشان می‌دهد افراد تمایل و تمایل به فروش خودرو ندارند و منتظرند که چه اتفاقی رخ خواهد داد؛ دره حال وقتی عرضه پاسخگوی تقاضای موجود نباشد، چنین





شاید ما افرادی بسیار خوش بین بدانید اما هنوز هم مطمئنیم TVR گرفتاری روزی تولید خواهد شد! این خودرو اسپرت دهه ۹۰ میلادی در سپتامبر ۲۰۱۷ به شکلی کاملاً جدید پدیدار شد اما کمپانی هنوز یک نمونه آن را نیز به دست مشتری نرسانده است. البته نسخه تمام الکتریکی TVR گرفتاری نیز از راه خواهد رسید. گفته می‌شود این مدل الکتریکی در سال ۲۰۲۴ به برادر ۸ سیلندر خود خواهد پیوست. دیگر خبر غافلگیر کننده درباره این شرکت به تصمیمی برای اسپانسر مسابقات فرمول E موناکو و لندن مربوط است. این حرکت غیرمنتظره پس از توافق با شرکت معدن کاری لیتونیوم اتسورسیا در نوامبر ۲۰۲۱ رخ داده است.

شاید ما افرادی بسیار خوش بین بدانید اما هنوز هم مطمئنیم TVR گرفتاری روزی تولید خواهد شد! این خودرو اسپرت دهه ۹۰ میلادی در سپتامبر ۲۰۱۷ به شکلی کاملاً جدید پدیدار شد اما کمپانی هنوز یک نمونه آن را نیز به دست مشتری نرسانده است. البته نسخه تمام الکتریکی TVR گرفتاری نیز از راه خواهد رسید. گفته می‌شود این مدل الکتریکی در سال ۲۰۲۴ به برادر ۸ سیلندر خود خواهد پیوست. دیگر خبر غافلگیر کننده درباره این شرکت به تصمیمی برای اسپانسر مسابقات فرمول E موناکو و لندن مربوط است. این حرکت غیرمنتظره پس از توافق با شرکت معدن کاری لیتونیوم اتسورسیا در نوامبر ۲۰۲۱ رخ داده است.



## آمادگی «تی وی آر» برای عرضه نسخه برقی «گرفتاری»

از «تولید بدون کسری» و «سه‌م خواهی از بازار شاسی بلندها» تا «استفاده از ظرفیت دانش بنیانی»

# عزم ایران خودرو در سه عرصه عملیاتی شد

سه‌م گروه صنعتی ایران خودرو در بازار خودروهای شاسی بلند به ۶۰ درصد افزایش می‌یابد



مهم‌ترین محورهای طرح‌شده در این نشست بود.

ایران خودرو مشغول به کار هستند که عدم بهره‌مندی از آنان سبب ورود زیان به مجموعه می‌شود، گفت: «می‌توان با اعلام فراخوان و شناسایی این افراد، از تخصص و دانش ایران خودرو ضمن تاکید بر حمایت از فعالیت‌های نوآورانه و دانش بنیان، رسالت کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی را تسریع و نظارت بر فرآیند اجرای پروژه‌های این حوزه دانست. مهدی خطیبی با بیان این که بهره‌مندی از توانمندی نخبگان و فناوری‌های جدید باید واقعی و ملموس باشد، گفت: «باید با حرکت در مسیر اصلی، منویات رهبری معظم، حضرت امام خامنه‌ای و رئیس جمهوری محترم را در کوتاه‌ترین زمان ممکن محقق کنیم.» وی ضمن تاکید بر تسهیل همکاری بانخبگان، گفت: «با توجه به نیازهای ایران خودرو و شرکت‌های زیرمجموعه، به منظور ایجاد زیرساخت‌های مرتبط، نیروهای نخبه به استخدام مجموعه درآیند.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو افزود: «کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی گروه صنعتی ایران خودرو به عنوان مرجع در این گروه صنعتی، استفاده از توان نخبگان و شرکت‌های دانش بنیان را تسهیل و پیگیری خواهد کرد.» خطیبی با بیان این که نخبگان خاموشی در سطح

تشکیل کمیته ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی در نخستین روز از هفته جاری نیز مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو ضمن تاکید بر حمایت از فعالیت‌های نوآورانه و دانش بنیان، رسالت کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی را تسریع و نظارت بر فرآیند اجرای پروژه‌های این حوزه دانست. مهدی خطیبی با بیان این که بهره‌مندی از توانمندی نخبگان و فناوری‌های جدید باید واقعی و ملموس باشد، گفت: «باید با حرکت در مسیر اصلی، منویات رهبری معظم، حضرت امام خامنه‌ای و رئیس جمهوری محترم را در کوتاه‌ترین زمان ممکن محقق کنیم.» وی ضمن تاکید بر تسهیل همکاری بانخبگان، گفت: «با توجه به نیازهای ایران خودرو و شرکت‌های زیرمجموعه، به منظور ایجاد زیرساخت‌های مرتبط، نیروهای نخبه به استخدام مجموعه درآیند.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو افزود: «کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی گروه صنعتی ایران خودرو به عنوان مرجع در این گروه صنعتی، استفاده از توان نخبگان و شرکت‌های دانش بنیان را تسهیل و پیگیری خواهد کرد.» خطیبی با بیان این که نخبگان خاموشی در سطح



علیرضا جابتی  
ajabeti@autoworld.ir

این روزها به شکل پیاپی شنونده اخبار از ایران خودرو در راستای ایجاد تحولات کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت هستیم. در همین راستا طی میثاق‌نامه‌ای که به امضای مدیران ارشد گروه صنعتی ایران خودرو رسید، این خودروساز متعهد به تولید خودرو کامل و بدون کسری قطعه از ابتدای خردادماه شد. در راستای اجرای فرآیند ریاست جمهوری، وزارت صمت و مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو مبنی بر افزایش تولید، همراه با ارتقای کیفیت، مدیران ارشد این گروه صنعتی میثاق‌نامه تعهد به تولید کامل را به امضا رساندند. بر همین اساس از ابتدای خردادماه تولید خودرو کسری دار، متوقف خواهد شد و ضمن تلاش مضاعف برای رعایت الزامات کیفی، فرآیند تولید عبور مستقیم خودرو از خط تولید به دست مشتریان، تبدیل به فرهنگ تولیدی در گروه صنعتی ایران خودرو خواهد شد. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو که راهبری اجرای میثاق‌نامه را بر عهده دارد، از اقدامی ماندگار در تاریخ ایران خودرو دانسته است.

سه‌م ایران خودرو از بازار شاسی بلندها ۶۰ درصدی می‌شود

روز گذشته همچنین اعلام شد با افزایش تیراژ تولید خودروهای شاسی بلند، سهم گروه صنعتی ایران خودرو در بازار خودروهای شاسی بلند به ۶۰ درصد افزایش می‌یابد. در نشست مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی با مدیران ایران خودرو و خراسان، از افزایش تیراژ تولید خودروهای شاسی بلند و آغاز تولید انبوه وانت اریسان دو، به عنوان مهم‌ترین برنامه شرکت ایران خودرو خراسان در سال ۱۴۰۱ نام برده شد. در این نشست که در ایران خودرو خراسان برگزار شد، برنامه‌های این شرکت مورد بررسی قرار گرفت و گزارشی از عملکرد و برنامه‌ها توسط مدیرعامل این شرکت ارائه شد. برنامه افزایش تیراژ تولید در سال جاری، افزایش داخلی سازی محصولات مونتاژی به بیش از ۳۰ درصد، بهبود وضعیت کیفیت محصولات و ارتقای شاخص رضایت مشتریان از

### پیگیری یک موضوع



داریوش بدیعی ثابت  
کارشناس اقتصادی

## صنعت خودرو آماده رقابت در عرصه جهانی نیست

آینده صنعت خودرو جهان که به طور مستقیم بر بازار خودرو کشور تاثیر خواهد داشت، باید مدنظر فعالان بخش‌های مختلف حوزه خودرو و به ویژه سازندگان آن قرار گیرد. علاوه بر این در شرایط کنونی با احتمال رفع تحریم‌های بین‌المللی باید به فکر ارتقای صنعت خودرو تا سطح جهانی آن باشیم بنابراین لازم است نگاهی به آینده این صنعت در دنیا داشته باشیم تا پیش از پیش از جایگاه جهانی خود دور نشویم. در این زمینه با داریوش بدیعی ثابت، کارشناس اقتصادی به بیان نظرات خود می‌پردازد.

### آینده صنعت خودرو به چه شکل خواهد بود؟

وقتی در مورد آینده صحبت می‌کنیم، باید گفت مفهوم کیفیت در آینده صنعت خودرو تغییر می‌کند. به عنوان مثال در زمینه ایمنی مکانیزم‌های تامین ایمنی در آینده عوض می‌شود. یعنی وقتی بحث خودروهای کانکتد یا متصل مطرح می‌شود، اصلاً مفهوم امنیت و به پیوست آن کیفیت تغییر می‌کند.

### پیش‌بینی شما از تاثیر این تحولات بر جایگاه خودروسازی کشور چیست؟

ایا ما این مفهوم از کیفیت را قبول داریم یا هنوز نگاهمان به حوزه کیفیت خودرو سخت‌افزاری است؟ باید تحولات آینده را ببینیم و تاثیرات آن را بر کیفیت بسنجیم. بازار خودرو به شدت برنامه‌ریزی شده است. طی ۳۰ سال گذشته OEMهای شرکت‌های سازنده اصلی خودرو در دنیا ۱۰ تا ۱۲ شرکتی بوده‌اند که امروز هم هستند. حضور در این بازار به حجم عظیمی از امکانات و زیرساخت‌ها نیاز دارد که در حال حاضر شبکه‌های مرتبط با آن را ندارند.

### پیشنهاد شما به خودروسازان برای رسیدن به جایگاه رقابتی در منطقه و سطح جهانی چیست؟

به ظرفیت‌های اقتصادی نیلار داریم. نمی‌توانیم در یک سایت سالانه ۳۰ هزار دستگاه خودرو تولید کنیم اما انتظار داشته باشیم محصول از لحاظ کیفیت و قیمت تمام‌شده با سایت تمام اتوماتیک که در فرانسه ۲۰۰ هزار دستگاه از یک مدل خودرو را تولید می‌کند، رقابت کند. اگر قراردادی ببندیم که طی آن یک برند بین‌المللی سالانه ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید کند، نه از لحاظ کیفیت و نه از نظر قیمت تمام‌شده به صرفه نیست. صادرات، بازی اقتصادی است. یعنی تولید باید از نظر کیفیت، هزینه تولید و صادرات سودآور باشد.

### نگاه View



فرهاد بهنیا  
سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو

## باید نقش همه دست‌اندرکاران صنعت خودرو مورد بررسی قرار گیرد

زبان ناشی از تردد خودروهای فرسوده تا سال ۱۴۰۴ به ۵۳۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد اما نهاد‌های تصمیم‌گیر توجهی به این موضوع ندارند. صنعت خودرو آینده تمام‌نمای سیاست‌گذاری متولیان صنعتی کشور است، صنعت خودرو کشور طی چند دهه با سیاست‌گذاری‌های مجلس، دولت و ... اداره شده و اگر به آن نقادی وارد است باید نقش همه دست‌اندرکاران این صنعت بزرگ مورد بررسی دوباره قرار بگیرد و پس از آن درباره نحوه تصمیم‌گیری در مورد مسائل و مشکلات آن یا معرفی مقصرین اقدام کرد.

خودروسازی ایران در سال ۹۷ از سوی دولت آمریکا تحریم شد و تمامی شرکت‌های خودروسازی خارجی به‌رغم تعهداتشان، خاک ایران را ترک کردند و مهندسان و مدیران کشور با انبوهی از پروژه‌های نیمه تمام رها شدند اما حمایت مقام معظم رهبری و استفاده از خلافت و غیرت متخصصان داخلی، با هر سختی تمام پروژه‌های پس از دیگری در حال جمع شدن و ارائه به مردم هستند. این در حالی بود که تحریم نفت، خودرو، قطعات الکترونیک و تکنولوژی تولید خودروهای جدید برقرار بود و حتی از ارسال ماشین‌آلات صنایع خودرو و قطعه‌سازی برای ساخت قطعات پیشرفته خودرو به اسم کاربری نظامی نیز خودداری شد.

طی ۴ سال گذشته قطعه‌سازان و خودروسازان به هر شکل ممکن با دور زدن تحریم‌ها و فراهم کردن قطعات دارای تکنولوژی بالا از هر طریق ممکن، مانع توقف خطوط تولید خودروسازی کشور شدند اما هنگامی که محصولات جدید با تولید انبوه در حال ورود به بازار بودند، ناگهان در پی حادثه‌ای غمبار در یکی از جاده‌های کشور، مسئولانی که در سیاست‌گذاری صنعت خودرویی تاثیر نبودند به جای برخورد کارشناسانه با علت این حادثه، آن را به محلی برای محاکمه خودروسازان و قطعه‌سازان کشور تبدیل کردند.

امروز بزرگ‌ترین چالش خودروسازی کشور، تردد ۳ میلیون خودرو فرسوده است که در حادثه بهبهان نیز تاثیر بسزایی داشتند. سالانه حدود ۴۱ هزار نفر در اثر آلودگی ناشی از تردد خودروهای فرسوده در کشور جان خود را از دست می‌دهند، ایران رتبه اول اتلاف وقت در ترافیک را در جهان دارد و شاهد حضور صدها هزار بیمار سرطانی یا مبتلا به سکنه قلبی یا مغزی و بیماری‌های ربوی در بیمارستان‌های کشور در هر سال هستیم.

### اجرای پروژه هوشمندسازی لجستیک با کمک دانش بنیان‌ها

قائم‌مقام توسعه و تولید گروه صنعتی ایران خودرو و رئیس کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی نیز در این نشست گفت: «برای بهره‌مندی بیشتر از دانش فناوران، از تمامی ظرفیت‌های گروه استفاده خواهد شد و با نظر گرفتن اقدامات انجام‌شده، برنامه‌ریزی لازم برای استفاده بهتر از خدمات شرکت‌های دانش بنیان صورت گرفته است.» کیانوش پورمحبوب افزود: «راهنمای قوی از طرف مدیران ایران خودرو برای شناسایی نیروهای نخبه خاموش و فراموش‌شده وجود دارد.» مدیرعامل ایسیکو (مهندسی خدمات صنعتی ایران خودرو) نیز از آغاز اجرای فعالیت‌های نوآورانه در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک در گروه صنعتی ایران خودرو خبر داد و گفت: «اجرای پروژه هوشمندسازی لجستیک با جدیت آغاز شده است.» وی کاهش هزینه حمل‌ونقل را از نتایج اجرای این پروژه دانست و گفت: «برای کسب بهترین نتایج از توان شرکت‌های دانش بنیان بهره می‌بریم.» گفتنی است: کمیته راهبری و سامان‌دهی استفاده از ظرفیت‌های نخبگی و دانش بنیانی گروه صنعتی ایران خودرو، به ریاست قائم‌مقام توسعه و تولید ایران خودرو و عضویت مدیران عامل و مدیران ارشد این گروه صنعتی، فعالیت‌های نوآورانه در حوزه‌های مختلف را با مشارکت شرکت‌های دانش بنیان دنبال خواهد کرد.

## نبردا

از ابتدای خردادماه تولید خودرو کسری دار، متوقف خواهد شد و ضمن تلاش مضاعف برای رعایت الزامات کیفی، فرآیند تولید عبور مستقیم خودرو از خط تولید به دست مشتریان، تبدیل به فرهنگ تولیدی در گروه صنعتی ایران خودرو خواهد شد

## زاپاس Spare Tire

### مدیریت همزمان عرضه و تقاضا، قیمت خودرو در بازار را متعادل می‌کند



برای کنترل تقاضا پیش‌بینی و روش‌های منطقی برای فروش خودرو در کارخانه به کار گرفته شود. این نماینده مردم در مجلس یازدهم قرعه‌کشی را توزیع شانس رانت دانست و ادامه داد: «در صورتی که فیلترها و مولفه‌های منطقی و علمی برای ثبت نام افراد در قرعه‌کشی‌ها در نظر گرفته شود، تعداد متقاضیان کاهش یافته و تقاضا در بازار واقعی و در نتیجه قیمت‌ها متعادل

می‌شود؛ بخشی از نیاز موجود مربوط به مصرف کنندگان واقعی است و بخشی دیگر مربوط به افرادی است که به دنبال استفاده از رانت کنونی و سرمایه‌گذاری در بازار خودرو هستند.» نماینده مردم از اک، کمیجان و خنداب در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اختلاف ۵ تا ۱۰ میلیونی قیمت خودرو در کارخانه و بازار اضافه کرد: «از آنجا که این رانت افراد را به سمت خرید خودرو سوق می‌دهد، باید فیلترهایی

رئیس هیات تحقیق و تفحص از صنعت خودرو معتقد است بدیهی‌ترین و منطقی‌ترین راهکار برای ساماندهی بازار خودرو مدیریت همزمان عرضه و تقاضاست یعنی از یک سو باید میزان عرضه خودرو از طریق رشد تیراژ تولید افزایش یابد و از سوی دیگر تقاضا کنترل شود. علی‌اکبر کریمی با اشاره به گرانی افسارگسیخته خودرو ادامه داد: «در حال حاضر تقاضا به دو دسته کاذب و واقعی تبدیل

خواهد شد.» رئیس هیات تحقیق و تفحص از صنعت خودرو درباره توان خودروسازان برای رشد تیراژ تولید، تصریح کرد: «در سال‌های گذشته خودروسازان رکورد تولید سالانه یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو را داشتند و اکنون نیز امکان تولید این تعداد مشروط بر همت خودروسازان، افزایش داخلی سازی و تامین قطعات مورد نیاز وجود دارد.»





## تجهیز فورد «تاروس» برای عرضه در خاورمیانه تجهیز

هر چند فورد تاروس چند سال پیش از بازار ایالات متحده حذف شد اما این خودرو هنوز در خاورمیانه زنده است و حالا نسل جدید آن معرفی شده، البته این تاروس جدید که برای عرضه در بازار خاورمیانه در نظر گرفته شده و اصل همان موندنو جدید است که به نازگی راهی بازار چین شده؛ بنابراین در تاروس هم شاهد همان طراحی چشمگیر موندنو هستیم.

در جلوی خودرو چراغ‌های دوقسمتی شامل دی‌لایت‌های LED در بالای چراغ‌های اصلی به همراه یک جلوینچره مشکی رنگ دیده می‌شود در حالی که در عقب چراغ‌های اسپرت جالبی با یک نوار LED سراسری جلب توجه



می‌کنند. علاوه بر این، در اینجا نوشته‌ها بزرگ TAURUS روی در صندوق و ترمیم گروهی روی سپر عقب نیز به چشم می‌خورند. کابین تاروس جدید با یک صفحه آمپر دیجیتال ۱۸ اینچی و یک نمایشگر لمسی اطلاعاتی-سرگرمی ۱۳.۲ اینچی، مکان جذابی به نظر می‌رسد. البته در این خودرو و نمایشگر روی داشبورد کوچک تر شده زیرا در موندنو چینی شاهد نمایشگر بسیار بزرگ تری هستیم که تا مقابل سر نشین جلو کشیده شده است. بدشازر بی‌سیم، گرم‌بلیک فرمان سه‌پره و داشبورد دورنگ از دیگر ویژگی‌های کابین این سدان آمریکایی هستند.



گزارش Report  
رامین بیات

## بافزایش بیش از ۹ هزار واحدی

# شاخص کل بورس محدود به یک میلیون و ۵۵۰ هزار واحدی رافتح کرد

از سوی دیگر فولاد مبارکه اصفهان، سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی، پالایش نفت تبریز، فولاد خوزستان، مبین انرژی خلیج فارس، بانک ملت و سایپا نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت را بر بورس گذاشتند. همچنین روز گذشته شاخص فرابورس با ۱۳۱ واحد افزایش در رقم ۲۱ هزار و ۲۰۴ واحد ایستاد. معامله‌گران این بازار ۳۴۴ هزار دارو دست‌انداز دادند که ۲۴ هزار و ۵۰۲ میلیارد ریال ارزش داشت.

رند صعودی بازار سهام ادامه دارد، به طوری که روز یکشنبه شاخص کل بورس توانست بیش از ۹ هزار واحد افزایش یابد و بدین ترتیب تا رقم یک میلیون و ۵۵۰ هزار واحد صعود کرد. بر این اساس شاخص کل بورس توانست محدوده یک میلیون و ۵۵۰ هزار واحدی را فتح کند. دیروز شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز با ۲۶۹۲ واحد افزایش به رقم ۴۲۹ هزار و ۱۱ واحد رسید. در این بازار ۶۷۷ هزار معامله به ارزش ۵۹ هزار و ۳۸۶ میلیارد ریال انجام شد.

r.bayat@autoworld.ir

### اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
فنی‌ساز زر	۲,۷۹۰	۰	-
سازه پویا	۱۳,۵۳۰	۰	-
ایران خودرو	۲,۴۷۰	۱,۹۸	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۴,۲۶۱	۰,۲۴	▲
سایپا	۲,۲۷۲	۴,۱۲	▲
ایران خودرو دیزل	۱,۸۶۰	۲,۴۸	▲
زامیاد	۱۰,۳۳۰	-۰,۱۹	▼
گروه بهمن	۲,۰۱۳	۰,۲۵	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۶,۱۲۰	۰,۳۳	▲
قطعات اتومبیل ایران	۳,۳۹۹	-۱,۳۱	▼
پارس خودرو	۱,۲۵۶	۲,۰۳	▲
سایپا دیزل	۸,۲۷۰	۲,۹۹	▲
سایپا آذین	۲,۱۸۸	۴,۷۴	▲
چرخشگر	۱۰,۲۰۰	۵,۹۲	▲
بهمن دیزل	۱۰,۶۸۰	-۰,۸۴	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۹,۷۶۰	-۲,۹۵	▼
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۶,۱۹۰	-۱,۹	▼
ایرکا پارت صنعت	۲,۹۸۰	-۰,۴۷	▼
نیرو محرکه	۴,۱۱۶	۰,۹۶	▲
مهرکام پارس	۲,۰۶۷	-۰,۶۳	▼
محورسازان ایران خودرو	۸,۲۹۰	۰,۲۴	▲
لنت ترمز ایران	۳۹,۰۹۰	-۳,۹۳	▼
کمک‌فراپندامین	۲۱,۵۶۰	۰,۱۴	▲
رادپاتور ایران	۱۳,۲۸۰	-۱,۱۲	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۴,۲۰۴	-۱,۷۱	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۵,۷۷۰	-۲,۳۷	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۷,۰۸۰	۰,۱۱	▲
الکترونیک خودرو شوق	۱۳,۷۶۰	۰,۴۴	▲
تولید محور خودرو	۲,۷۰۹	۰,۶۷	▲
کرمان خودرو	۳,۷۸۶	۲,۸	▲
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۳۴,۴۵۰	۲,۹۹	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۰۲۶	۱,۹۵	▲
فنی‌ساز خاور	۶,۹۰۰	۰,۲۹	▲
بهمن لیزینگ	۳,۹۹۵	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۱,۶۴۸	۱,۷۳	▲
لیزینگ ایران و شرق	۲,۰۰۸	۱,۲۶	▲
لیزینگ ایرانیان	۲,۹۵۵	-۱,۰۱	▼
لیزینگ ایران	۱,۸۷۱	۰,۱۶	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۱۰,۰۲۰	-۰,۶۹	▼
لیزینگ پارسیان	۳,۶۸۲	۴,۲۸	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۷۱۴	-۰,۵۱	▼
لیزینگ رازی	۲۷,۰۵۰	۰,۳۷	▲
لیزینگ آریادانا	۱۳,۵۷۰	۱,۳۴	▲
واسپاری ملت	۳,۱۰۱	۳,۳۷	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۶۴۴	۰,۳	▲
لیزینگ کارآفرین	۶,۱۹۰	-۰,۳۲	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۸,۴۳۰	۰,۹۹	▲
تایدواتر خاورمیانه	۵,۸۵۰	۰,۸۶	▲
توکاریل	۹,۴۷۰	-۰,۵۳	▼
حمل‌ونقل توکا	۱۸,۳۳۰	۲,۶۹	▲
ریل سیر کوثر	۲۲,۳۵۰	۳,۲۵	▲
ریل‌پداز سیر	۲,۹۲۴	-۰,۳۷	▼
حمل‌ونقل پتروشیمی	۲۳,۹۷۰	۰,۶۳	▲

### مقایسه VS



## «سایپا آذین» در مقابل شرکت فرانسوی «Faurecia»

شرکت «سایپا آذین» به منظور طراحی و تولید صندلی، رودری و تزئینات داخلی خودرو احداث شده است. «سایپا آذین» ظرفیت تولید روزانه ۲۸۳۰ دستگاه صندلی را دارد. البته این شرکت با حفظ تنوع سبد محصولات خود در تولید انبوه صندلی چرم محصولات سری ایکس ۲۰۰ اس، ۲۰۰ اس کیو و کیو ۲۰۰، همسو با استراتژی‌های محصولی گروه سایپا و تداوم اجرای پروژه صندلی شاهین (اس پی ۱۰۰) در راستای راهبری پروژه‌های توسعه محصول سایپا فعالیت می‌کند. دیروز قیمت هر سهم «سایپا آذین» به ۲۱۹ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت فرانسوی «Faurecia» قرار دارد که در حال حاضر از جمله برترین قطعه‌سازان جهان به شمار می‌رود و قطعات مختلف مانند تجهیزات داخلی همچون صندلی خودرو را تولید می‌کند. در حال حاضر قیمت هر سهم این قطعه‌ساز فرانسوی نیز ۲۰ یورو (حدود ۶۲۰ تومان) است.

### امار معاملات TRADE



### کدال نگر

«شرکت تهیه و توزیع مواد ریخته‌گری و قطعات صنعتی ایران»، زیرمجموعه «مالیبل سایپا» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۰ به ازای هر سهم ۱,۶۳۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با ۹۴ درصد کاهش روبه‌رو بوده است.

«بیمه‌دی» اعلام کرد با توجه به عدم پذیرش رکن متعهد پذیرهنویسی در افزایش سرمایه، هیات‌مدیره «بیمه‌دی» با انجام افزایش سرمایه از محل مطالبات و آورده نقدی سهامداران موافقت نکرد.

«واسپاری ملت» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۰ به ازای هر سهم ۲۸۵ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۳۷ درصد کاهش داشته است.

نمودار تکنیکالی نماد «خپارس»

نمودار تکنیکالی «پارس خودرو» نشان‌دهنده آن است که نماد «خپارس» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه ۹۹ در قیمت ۲,۴۰۰ تومان یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه سنگین را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

## دو دلیل عمده تمرکز شرکت‌های لیزینگ بر بازار خودرو

کارشناسان صنعت لیزینگ معتقدند کالاهایی که از طریق لیزینگ عرضه می‌شوند، دارای ریسک یکسان برای لیزینگ‌ها نیستند. البته از طرفی شرکت‌های لیزینگ به خودرو تمایل بیشتری دارند، زیرا اگر مشتری نتواند اقساط خود را به موقع پرداخت کند آن خودرو دارای ارزش است و با توجه به قوانین، سند مالکیت آن امکان مصادره را برای شرکت لیزینگ فراهم می‌کند. این در حالی است که متمرکز شدن سبد کالایی شرکت‌های لیزینگ بر خودرو، دو دلیل اصلی دارد؛ دلیل نخست، به قوانین و مقرراتی که شرکت‌های لیزینگ را به کالاهای سرمایه‌ای و مصرفی با دوام محدود می‌کند، برمی‌گردد. دلیل دوم این است که شرکت‌های لیزینگ در ایران فعالیت خود را با خودرو شروع کردند و با توجه به آنکه در محیط برندینگ شرکت‌ها، نخستین رویه‌ها ذهنیت مشتری را شکل می‌دهند، این تصور برای مشتریان ایجاد شده است که در شرکت‌های لیزینگ فقط خودرو عرضه می‌شود. به همین دلیل لیزینگ خودرو عمده فعالیت این شرکت‌ها را در بر می‌گیرد.

## پیش‌بینی

به نظر می‌رسد قیمت سهام شرکت‌های بورسی همچنان امکان رشد دارند و بر اساس پیش‌بینی‌های انجام‌شده، بازار سهام تا پایان سال می‌تواند با رشد حدود ۳۰ درصدی مواجه شود، اما این جهش به صورت تدریجی و آهسته خواهد بود. البته از سوی دیگر هر چه به فصل مجامع نزدیک‌تر می‌شویم، شاخص کل بورس با افزایش تدریجی همراه خواهد شد. البته بر اساس پیش‌بینی‌های کارشناسان شاخص کل بورس تا پایان سال ۱۴۰۱ می‌تواند به محدوده یک میلیون و ۸۰۰ هزار واحد دست یابد. از سوی دیگر در حال حاضر بازار سرمایه مقصد اصلی پول‌های سرگردان است، در چنین شرایطی، بورس بیشترین بازدهی را در مقایسه با سایر بازارهای موزی در اختیار سرمایه‌گذاران قرار خواهد داد. همچنین در صورت احیای برجام شاهد روزهای بهتری در بازار سرمایه خواهیم بود و در این شرایط، دیگر بازارهای موزی از اقبال چندانی برای سرمایه‌گذاری برخوردار نخواهند بود.



### افزایش درآمد

۲,۴۰۱ میلیارد تومان

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ فروردین ماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «سایپا» برابر با ۲,۴۰۱ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «خپارس» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۲,۱۹۷ میلیارد تومان بوده که ۹,۲ درصد افزایش یافته است.

### رشد فروش

۷۶%

«ریل سیر کوثر» در یک ماهه منتهی به فروردین ماه مبلغ ۸,۱ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته، البته درآمد نماد «حسیر» نسبت به دوره مشابه سال قبل افزایش ۷۶,۱۳ درصدی را به ثبت رسانده است.

### افزایش فروش

افزایش فروش

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ فروردین ماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «هنگری تراکتورسازی ایران» بالغ بر ۸,۴۴ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «خاهن» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۷,۰ میلیارد تومان بوده که ۲۰,۵ درصد افزایش یافته است.

### کاهش درآمد

کاهش درآمد

«الکترونیک خودرو و شرق» در یک ماهه منتهی به ۳۱ فروردین ماه، مبلغ ۷۰ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است. البته نماد «خشرق» نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۲,۵۵ درصد کاهش درآمد دارد.





به کار رفته است. در بخش جانبی می‌توانید رینگ‌های بزرگ ۲۲ اینچی فورج‌کاری شده را ببینید که با لاستیک‌های دیواره کوتاه همراه شده‌اند. از دیگر موارد قابل ذکر می‌توان پوشش کربنی آینه‌های جانبی و اسپویلر عقب دو تکه را نام برد. اگر فکر می‌کنید این ظاهر گیرا با قدرت بیشتر همراه می‌شود در اشتباه هستید و برای این کار باید با تونر دیگری تماس بگیرید. خان در بخش فنی وارد نشده است و بنابراین بیشتر آنه شش سیلندر ۳.۵ لیتری استوک این خودرو قدرت ۴۰۹ اسب بخاری تولید می‌کند. خان همچنین قیمت کیت بدنه هشت تکه‌ای خودش را اعلام نکرده است. قطعا این کیت سبب محدود شدن عملکرد لندکروز در خارج از جاده می‌شود و بیشتر مناسب جلب توجه در خیابان‌هاست.

شرکت خان پس از ارتقای نسل قبلی تویوتا لندکروز دست روی نسل جدید لندکروز سری ۳۰۰ گذاشته است. این تویوتا این بار یک کیت بدنه پهن را برای شاسی بلند خاطر انگیز ژاپنی تدارک دیده است. تغییرات بصری این خودرو روی ایجاد ظاهری اسپرت تر تمرکز داشته‌اند و نتیجه نهایی مشابه کیت‌های تونرهایی همچون مودلیستا، لیبرتی واک، والد و MZ اسپید بوده است. اگر چه ظاهر این کیت می‌تواند باب میل طرفداران آفرود و ماجراجویی نباشد، اما مالکان زیادی هم خواهان طراحی‌های اسپرت به‌ویژه در خاورمیانه هستند. در بخش جلو شاهد جلو پنجره جدید، ورودی‌های هوا و کاپوت ساخته شده از فیبر کربن هستیم. همچنین در بخش اضافی سپر جلو LED ها ورودی‌های هوای تزئینی



## لندکروز ۳۰۰ با طعم «خان دیزاین»

## فورد ایلان ماسک را به فرار با اسپیس ایکس متهم کرد!



فورد با عرضه زودتر وانت الکتریکی F-150-150 اپتینینگ به بازار ضربه سختی بر پیکر تسلا سایبر تراک وارد کرد و به‌نظر می‌رسد این برند می‌خواهد با این حقیقت بر ایلان ماسک بیتازد! این خودرو وساز آمریکایی در تبلیغی که اوایل ماه جاری میلادی منتشر شد و قرار بود در زمان دربی کنتاکی پخش شود، گفته است: «در حال حاضر تنها افرادی اهمیت دارند که بر سر و صداترین باشند؛ افرادی که می‌خواهند اوضاع را خراب کنند و سپس وقتی که اوضاع سخت شد با فضاپیماهای شخصی خود پرواز و فرار کنند.» به‌نظر می‌رسد این یک اشاره به چندان ظریف به ماسک است؛ ماسکی که مدیر و مالک شرکت اسپیس ایکس است و درباره زندگی در مریخ بسیار سخن

می‌گوید. این ویدئو سپس به ۱۸۲ هزار نفر نیروی کاری فورد اشاره می‌کند که در مقایسه با دیگر خودروسازان، خودروهای بیشتری را در آمریکا مونتاژ می‌کنند و چیزهای بزرگ و جدیدی می‌سازند؛ چیزهایی که طرز انجام کارهای ما را تغییر خواهند داد. کلیپ مورد بحث سپس تولید F-150 اپتینینگ را نشان می‌دهد و به تعهد ۵۰ میلیارد دلاری فورد به تولید خودروهای الکتریکی اشاره می‌کند. این سرمایه‌گذاری سنگین یک خبر بد برای تسلا محسوب می‌شود؛ زیرا رقابت را افزایش می‌دهد و قطعا روی فروش این خودروساز تاثیر می‌گذارد.

## ۵ برابر شدن تعداد ایستگاه‌های شارژ الکتریکی در آمریکا



الکتریکی آمریکا اعلام کرد مالکان خودروهای الکتریکی در سال ۲۰۲۱ به تعداد ۱.۴۵ میلیون بار از شارژرهای این شرکت استفاده کرده‌اند. در مقابل باید گفت این آمار برای سال ۲۰۲۰ تنها ۲۶۸ هزار بار شارژر بوده است. این کمپانی اظهار داشته است این ۱.۴۵ میلیون بار شارژر در سال ۲۰۲۱ سبب طی مسافت ۲۳۳ میلیون کیلومتری توسط خودروهای الکتریکی شده و میزان صرفه‌جویی بنزین ناشی از این کار حدود ۲۱.۵ میلیون لیتر بوده است. الکتریکی آمریکا در کل بیش از ۴۱.۱ گیگاوات-ساعت انرژی را به مصرف‌کنندگان ارائه کرده است. این اخبار نشانه‌ای از سرعت رشد زیرساخت‌های شارژ الکتریکی آمریکا و همچنین رشد سریع تقاضاست. رابرت باروسا از مدیران این کمپانی می‌گوید: «ترکیب رشد سریع شبکه شارژر و افزایش عرضه خودروهای الکتریکی سبب تسریع حرکت به سمت حمل‌ونقل الکتریکی شده است. الکتریکی آمریکا در حال همکاری با خودروسازان برای حرکت نرم از سمت خودروهای بنزینی به الکتریکی است و این کار را با دسترسی یکبارچه به شبکه شارژ خود انجام می‌دهد.» این کمپانی که تامین‌کننده زیرساخت‌های شارژ خودروهای الکتریکی است، بیش از ۸۰۰ جایگاه شارژ را در سراسر آمریکا دارد و این جایگاه‌ها بیش از سه هزار و ۵۰۰ شارژر انفرادی را در خود جای داده‌اند.

## نگاهی به وضعیت کنونی بازار خودرو در ترکیه

# تقلا برای رسیدن به ثبات



علی منصور

amansouri@gmail.com

در سه ماهه نخست سال میلادی جاری، فروش خودروهای برقی در ترکیه با رشد ۲۴۴٫۷ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل، به یک هزار و ۷۳ دستگاه رسید. در همین مدت خودروهای هیبرید نیز افت ۱۷٫۱ درصدی را در فروش خود تجربه کردند و در مجموع ۱۱ هزار و ۲۲۷ دستگاه از این خودروها به فروش رسید. این در حالی است که براساس داده‌های منتشر شده از سوی انجمن توزیع کنندگان خودرو در ترکیه، در سه ماهه نخست فروش کلی خودروهای سبک و سبک‌سنگین در این کشور نسبت به دوره مشابه سال قبل با افت ۲۳٫۵ درصدی مواجه بود و در این مدت مجموعاً ۱۵۲ هزار و ۵۰ دستگاه خودرو جدید در این کشور به فروش رسید.

### وضعیت بازار

با بررسی بازار خودرو ترکیه براساس موتور استفاده شده در آن‌ها، کاهش فروش خودروهای دیزلی که تولیدشان کاهش یافته و قرار است به تدریج از بازار حذف شوند، کاملاً مشهود است. نسبت به سال‌های گذشته خودروسازان خودروهای دیزل کمتری را به بازار عرضه می‌کنند و در نتیجه اصلی‌ترین عامل کاهش فروش خودروهای گازوئیل سوز می‌تواند همین مساله باشد. همچنین در این مدت بازار خودرو در ترکیه شاهد کاهش قابل ملاحظه‌ای در فروش خودروهای گازسوز و هیبرید بوده است. از سوی دیگر فروش خودروهای برقی که انتظار می‌رود در آینده جایگزین خودروهای با موتورهای درون‌سوز شود، به روند صعودی سال‌های اخیر خود ادامه داده است. در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۱، ۹۸ هزار و ۱۰۰ دستگاه خودرو بنزین‌سوز، ۳۷ هزار و ۷۲۶ دستگاه خودرو دیزل، ۱۳ هزار و ۵۳۷ دستگاه خودرو هیبرید، شش هزار و ۷۸۹ دستگاه

به توسعه شبکه‌ها و ایستگاه‌های شارژ و همچنین تامین خدمات مربوط به شارژ خودروهای برقی توسط رسانه‌های این کشور منتشر شده است. براساس قانون خدمات شارژ خودروهای برقی که توسط نشریه رسمی وزارت نیروی این کشور منتشر شده، عملیات‌های مربوط به شبکه شارژ خودروهای برقی در این کشور زیر نظر همین وزارتخانه صورت خواهد گرفت و گواهی مربوط به ایستگاه‌های شارژ تحت هیچ‌عنوانی قابل انتقال نخواهد بود. قرار است اپراتور شبکه شارژ در این کشور طی شش ماه از زمان اجرایی شدن قانون، شبکه‌ای متشکل از دست کم ۵۰ ایستگاه و جایگاه شارژ را دست کم در پنج ناحیه مختلف این کشور افتتاح کند. در عین حال مصطفا وارناک، وزیر صنعت و فناوری ترکیه اخیراً در یک سخنرانی از اختصاص یافتن ۳۰۰ میلیون لیر ترکیه (معادل ۲۰۳۳ میلیون دلار) برای تاسیس بیش از یک هزار و ۵۰۰ ایستگاه شارژ سریع در سراسر ترکیه خبر داده است.

### توقف قریب‌الوقوع تولید خودرو

براساس گزارش‌های منتشر شده در روزهای اخیر، این احتمال وجود دارد که خودروسازان ترکیه‌ای به‌خاطر مشکلات مربوط به زنجیره تامین که از نقطه دویاره در چین ناشی می‌شود، در ماه‌های مه و ژوئن مجبور به توقف فعالیت خطوط تولیدشان شوند. در ماه آوریل بسیاری از کارخانه‌ها در شانگهای تولید خود را متوقف کردند؛ در حالی که توقف فعالیت در بنادر نیز به‌دتر شدن مشکلات زنجیره تامین دامن زد. خودروسازان در ترکیه که از قبل با مشکلاتی همچون کمبود ریز تراشه‌ها و مواد اولیه روبه‌رو بودند، با دقت در حال بررسی بهبود شرایط در چین هستند و این‌طور که کارشناسان خودرو این کشور می‌گویند تابستان سختی در انتظار خودروسازان ترکیه‌ای است. خودروسازانی که در ترکیه مشغول به تولید هستند از جمله رنو، توفاس و هیوندای بیش از سایر خودروسازان تحت تاثیر قرار گرفته‌اند؛ هر چند گفته می‌شود که تویوتا هم وضع چندانی مطلوبی ندارد. ماه گذشته نیز رنو در ترکیه مجبور شده بود برای مدت کوتاهی تولید خود را به‌خاطر کمبود ریز تراشه‌ها متوقف کند.

### توربالا

این احتمال وجود دارد که خودروسازان ترکیه‌ای به‌خاطر مشکلات مربوط به زنجیره تامین که از نقطه دویاره در چین ناشی می‌شود در ماه‌های مه و ژوئن مجبور به توقف فعالیت در خطوط تولیدشان شوند

### استقبال از خودروهای برقی

در همین حین ترکیه به تلاش خود برای گذار به سمت خودروهای الکتریکی ادامه می‌دهد. اخیراً رویه‌ها و قوانین مشخص در مورد تاسیس واحدها و جایگاه‌های شارژ به تصویب رسیده و خبر انجام عملیات‌های مربوط

### خبر News

## پاگانی C10 وارد میدان تست شد

عضو جدید خاندان سوپر خودروهای پاگانی که فعلاً با نام C10 شناخته می‌شود، سرانجام و در حالی که تست‌های خیابانی خود را می‌گذراند و با پوشش خاصی نیز پوشانده شده بود، شکار دوربین‌های جاسوس شد. این سوپر خودرو ایتالیایی که مدت‌هاست طرفداران این برند را منتظر گذاشته، قرار است جایگزین مدل کنونی هواپرا شود و از چهره‌های جذاب و نوگرانه و فرم‌پردازی آشنای پاگانی سود می‌برد که تاحدودی نیز ما را به یاد زوندا می‌اندازد. نمونه اولیه این خودرو که در تصاویر مشاهده می‌کنید شباهت بسیار زیادی به تصویر احتمالی دارد که سه‌ماه پیش درز پیدا کرد (تصویر پایین). پردازش خطوط بدنه، کاپوت تخت و کم‌ارتفاع‌های عمودی و بینی مثلثی این خودرو دقیقاً مشابه



نمونه‌های هستند که تصویرش را در زیر مشاهده می‌کنید؛ انگار که پاگانی در حال توسعه یک نسخه به‌روز شده از زونداست. از سوی دیگر، اشکال پیچیده‌ای مانند ورودی‌های روی سپر و دیفیوزر پشتی شباهت بی‌چون‌وچرای به پاگانی هواپرا دارند؛ با این تفاوت که به‌طور کلی کمی خشن‌تر و تندوتیزتر شده‌اند. چراغ‌های جلو این خودرو حال به‌جای جدا بودن از یکدیگر، مانند مدل فوق‌العاده خاص زوندا 760LM درون یک قالب قرار گرفته‌اند که همچنان جلوه زیبایی را برای این خودرو به‌وجود آورده است؛ اما با نگاهی به این حقیقت که این خودرو تنها یک نمونه اولیه است، ممکن است شاهد استفاده از چراغ‌هایی متفاوت در نسخه نهایی C10 باشیم؛ بنابراین امکان دارد پاگانی فرمول معمول خودروسازان را دوباره کنار گذاشته به‌سخت خود برای جداسازی چراغ‌ها در سه ردیف بپردازد. با همه این تغییرات و دگرگونی‌ها، هر چقدر هم که از دور نگاه کنید، باز هم می‌توانید سازنده آن را تشخیص دهید؛ چراکه امروزه کمتر خودرویی به‌ساخته‌های هوراچو پاگانی، موسس این شرکت شباهت دارد. در کنار تناسب نسبتاً آشنای C10، از دیگر مشخصه‌های خاص آن می‌توان به‌المان‌های مشهوری همچون آگزوها، چهار گانه پاگانی که درون یک دایره قرار گرفته‌اند، اینه‌های ایرودینامیک و گلگیرهای بسیار پهن اشاره کرد.

## هزینه کمتر برای نصب قطعات نسخه پروری AMG جی تی R

W.4 و ورودی‌های فیبر کربنی «ARMA»، خنک‌کننده هوای «Wagner»، آگزوز IPE و مبدل کاتالیزر ۲۰۰ سلولی اسپرت اشاره کرد. این مجموعه از جابه‌جایی جعبه‌دنده هفت‌سرعتی مرسدس بنز خودداری کرده، اما بهبودش داده و آن را به یک کلاچ مستحکم‌شده مجهز کرده است. این مورد به‌جعبه‌دنده برای تحمل قدرت بیشتر موتور کمک می‌کند. بسیاری از بخش‌های بیرونی این مرسدس با قطعات مرکز BS Teile جابه‌جا شده‌اند و سپر جلو، تیغه‌های بادشکن سپر، گلگیرهای جانبی، بالچه عقب، سپر عقب و دیفیوزر متعلق به یک مرسدس AMG GTR Pro هستند. چراغ‌های این خودرو و تماماً به‌روز شده‌اند و تیونر نام‌برند خود را در بخش کناری خود و درون یک نوار مشکی رنگ جاسازی کرده‌اند.

مرکز «BS Teile» یک فروشگاه آلمانی است که در حوزه فروش قطعات تخصصی دست‌دوم خودروهای مرسدس AMG فعالیت دارد. این شرکت در آخرین تلاش خود دست به تقویت یک دستگاه مرسدس AMG GTR تحت‌برند تیونینگ خود (BSTC Performance) زد است. این مرسدس بنز تقویت‌شده حال به قطعات خودروهای بالاتر از مجهز شده است و با استفاده از بازتنظیم موتورش می‌تواند ۸۹۱ اسب بخار قدرت تولید کند. مرسدس AMG GTR اصلی به یک موتور چهار لیتری توپین توربو V8 مجهز است که ۵۷۷ اسب بخار قدرت تولید می‌کند؛ بنابراین تیونینگ مرکز BS Teile تحسین برانگیز محسوب می‌شود. از اجزای بهبود یافته این موتور می‌توان به تعویض توربوشارژرهای اصلی با نمونه‌های شرکت «Weisteck Engineering»







## آبر خودرو ۱۰۰۰ اسب بخاری در راه بازار



جلو خواهد بود. طراحی عقب آن نیز شبیه به سوپر اسپرت های انگلیسی است و لوگو رضوانی در قسمت عقب خود نمایی می کند. بنابر اعلام شرکت سازنده، بخش اعظم قطعات هیولا از فیبر کربن ساخته خواهد شد. مدل فعلی رضوانی هیولا با موتور سوپر شارژر هوندا با قدرت ۵۰۰ اسب بخار عرضه می شود؛ اما مدل جدید از پیشرفتهای ناشناخته با ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت بهره خواهد برد. رضوانی تاریخ عرضه مشخصی را برای مدل جدید هیولا اعلام نکرده است؛ با این حال شرکت کالیفرنیا بی اعلام کرد که BEAST ۲۰۲۲ در تابستان امسال که از ۲۱ ژوئن آغاز می شود، عرضه خواهد شد.

شرکت آمریکایی رضوانی طی چند سال اخیر و به واسطه معرفی خودروهای اعجاب انگیز به شهرت رسیده است. جدیدترین محصول این شرکت رضوانی «هیولا» یا رضوانی «BEAST» نام دارد؛ آبر خودرویی با قدرت ۱۰۰۰ اسب بخار که تابستان امسال به طور رسمی معرفی خواهد شد. رضوانی تا به حال تنها یک پیش نمایش ساده را از مدل هیولا به تصویر کشیده است که سایه این خودرو را از نمای جانبی نشان می دهد. علاوه بر آن علاقه مندان به رضوانی هیولا می توانند با پرداخت ۲۵۰ دلار، آبر خودرو را پیش خرید کنند. هیولا رضوانی دارای طراحی آبرودینامیک با کاپوت کم ارتفاع، گلگیرهای خمیده و دریچه های هواروی گلگیر

### اتول خان

## تشکیل کنسرسیوم برای خرید سهام خودرو سازان بزرگ

اتول خان خبر آورده که گویا برخی قطعه سازان برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا کنسرسیوم تشکیل داده اند! به نظر می رسد سرانجام قرار است قفل خصوصی سازی دو خودرو ساز بزرگ کشور باز شده و سهام دولت در شرکت های ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی واگذار شود. در این رابطه قرار است به ترتیب ۴۰ و ۲۵ درصد سهام دولت در سایپا و ایران خودرو واگذار شود. اتول خان خبر داده که قطعه سازان از مشتریان اصلی و قدیمی سهام دو شرکت جاده مخصوص هستند و به گفته او با توجه به شرایط موجود، قطعه سازان بزرگ تصمیم گرفته اند تا تشکیل یک کنسرسیوم بزرگ، سهام خودرو سازان را خریداری کنند. در این رابطه قرار است سه شرکت «ک»، «س» و «ا» برای خرید سهام این دو شرکت پیش قدم شوند. قدر مسلم خرید این سهام توسط قطعه سازان بزرگ دارای تبعات عظیمی در صنعت خودرو است که می تواند منشأ تحولات جدیدی در این صنعت شود که نیمه پر لیوان این اتفاق از نظر اتول خان، به سود رسیدن این شرکت های زیاده و البته حذف برخی استخدام های سفارشی و سایر موارد سفارش شده توسط آنها در رابطه با آنهاست.

### چینی

### Chinese

## آغاز پیش فروش نسخه جدید جتور X70S در چین



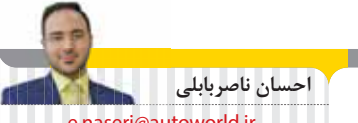
شرکت جتور پیش فروش نسخه جدید جتور X70S را در چین آغاز کرد. مشتریان چینی هم اکنون می توانند با ارائه مبلغ سه هزار یوان نسخه جدید جتور X70S را پیش خرید کنند. نسخه جدید جتور X70S در شش تیپ و با چیدمان هفت صندلی به مشتریان عرضه خواهد شد. جتور X70S در ایران با نام فیصلیتی عرضه می شود و نسخه جدید آن با نام فیصلیتی پرستیز معرفی شده است. جتور X70S با همان فیصلیتی یک شاسی بلند هفت نفره مقرون به صرفه برای مشتریان چینی محسوب می شود و بزرگ ترین تغییر جتور X70S جدید در مقایسه با نسخه قبلی، افزایش قدرت و حجم موتور آن است. مشتریان چینی اکنون می توانند جتور X70S را با موتور توربوشارژر ۱.۶ لیتری سفارش دهند. این پیشرفته از سیستم تریپ مستقیم سوخت بهره می برد و ۱۹۷ اسب بخار قدرت ارائه می دهد. گیربکس در نظر گرفته شده برای نسخه جدید جتور X70S نیز از نوع هفت سرعته دو کلاچ اتوماتیک است. شرکت جتور این مدل را به امکانات مختلفی مجهز کرده است تا پاسخگوی نیازهای روبرو شد مشتریان باشد. محدوده قیمت این خودرو در چین بین ۸۷ هزار و ۹۰۰ تا ۱۱۹ هزار و ۹۰۰ یوان تعیین شده است.



اتول خان خبر آورده که گویا برخی قطعه سازان برای خرید سهام ایران خودرو و سایپا کنسرسیوم تشکیل داده اند! به نظر می رسد سرانجام قرار است قفل خصوصی سازی دو خودرو ساز بزرگ کشور باز شده و سهام دولت در شرکت های ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی واگذار شود. در این رابطه قرار است به ترتیب ۴۰ و ۲۵ درصد سهام دولت در سایپا و ایران خودرو واگذار شود. اتول خان خبر داده که قطعه سازان از مشتریان اصلی و قدیمی سهام دو شرکت جاده مخصوص هستند و به گفته او با توجه به شرایط موجود، قطعه سازان بزرگ تصمیم گرفته اند تا تشکیل یک کنسرسیوم بزرگ، سهام خودرو سازان را خریداری کنند. در این رابطه قرار است سه شرکت «ک»، «س» و «ا» برای خرید سهام این دو شرکت پیش قدم شوند. قدر مسلم خرید این سهام توسط قطعه سازان بزرگ دارای تبعات عظیمی در صنعت خودرو است که می تواند منشأ تحولات جدیدی در این صنعت شود که نیمه پر لیوان این اتفاق از نظر اتول خان، به سود رسیدن این شرکت های زیاده و البته حذف برخی استخدام های سفارشی و سایر موارد سفارش شده توسط آنها در رابطه با آنهاست.

### مقایسه «تویوتا کرولا» و «کیا سراتو»

## با کیفیت ژاپنی بخریم یا پرطرفدار کره ای؟



احسان ناصر باعلی  
e.naseri@autoworld.ir

مقایسه تویوتا کرولا و کیا سراتو موضوعی است که «دنیای خودرو» قصد دارد به آن بپردازد تا ضمن بررسی جنبه های مختلف دو سدان جمع و جور و پر طرفدار بازار کشور مشخص شود در شرایط فعلی، خرید کدام گزینه به صرفه تر خواهد بود. اگر در فکر خرید یک سدان جمع و جور و نسبتاً مدرن و کم در دسترس هستید، می توانید یکی از این دو گزینه را انتخاب کنید.



به جزئیاتی مثل طراحی رنگ ها و آینه های جانبی، دل خریداران جوان را ببرد. البته اختلاف زبان طراحی این دو خودرو در داخل کابین به حداقل می رسد. چرا که کیا سراتو در بخش هایی مثل غربیلک فرمان و رودری ها، طراحی بهتری دارد؛ اما بخش میانی داشبورد تویوتا کرولا زیباتر به نظر می رسد. هر چند طراحی تاحدود زیادی سلیقه های است؛ اما بر اساس سلیقه اکثر افراد جامعه باید دست کیا سراتو را به عنوان برنده بخش طراحی مقایسه تویوتا کرولا و کیا سراتو بالا ببریم.

مقایسه تویوتا کرولا و کیا سراتو از نظر امکانات رفاهی تویوتا کرولا در دو تیپ XLI (نیمه فول) و GLI (فول آپشن) در بازار کشور ما موجود است. اما حتی تیپ GLI این خودرو نیز از نظر آپشن در سطح متوسطی قرار دارد و روی آن امکاناتی همچون کی لس استارت، کروز کنترل، سانروف، روکش پارچه ای صندلی ها، آینه های جانبی تاشو برقی، تهویه مطبوع اتوماتیک تک کاناله، دی لایت و... نصب شده است. اما در مقابل کیا سراتو با دست پر در این بخش به میزبان آمده است و با وجود امکاناتی همچون تنظیم رانندگی (Drive Mode) سه حالت، شیفترهای تعویض دنده پشت فرمان، فرمان سه حالت، مالتی مدیا یا مانیتور لمسی، تنظیم برقی صندلی های جلو، حافظه صندلی راننده، تهویه مطبوع اتوماتیک دو کاناله، گرم کن تمام صندلی ها، سردکن صندلی های جلو، گرم کن فرمان، در صندوق بار برقی و... اجازه هیچ عرض اندامی به نماینده تویوتا نمی دهد.

### نوربالا

اختلاف زبان طراحی این دو خودرو در داخل کابین به حداقل می رسد. چرا که کیا سراتو در بخش هایی مثل غربیلک فرمان و رودری ها طراحی بهتری دارد؛ اما بخش میانی داشبورد تویوتا کرولا زیباتر به نظر می رسد.

مقایسه ایمنی تویوتا کرولا و کیا سراتو تویوتا کرولا مثل بخش امکانات رفاهی در زمینه امکانات ایمنی نیز چندان غنی نیست و تنها از ترمز ضد قفل، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، ترمز کمکی و دو ایربگ بهره

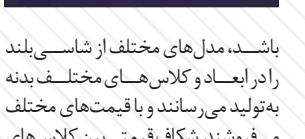
### کره ای

### Korean

## خودروسازانی که SUV تولید نکرده اند

از ابتدای قرن ۲۱ میلادی تا به امروز، شاسی بلند های اسپرت ترکیبی یا SUV به سلاطین بی چون و چرای بازار خودرو جهان تبدیل شده اند. تولید یک شاسی بلند اسپرت ترکیبی آن قدر سودآور است که حتی شرکت های خاص دنیای خودرو همچون لوتوس و اسمارت نیز اقدام به تولید SUV کرده اند.

با این حال هنوز خودروسازانی هستند که در مقابل تولید یک شاسی بلند اسپرت ترکیبی مقاومت می کنند. اما آرزایان بودن فرآیند تولید شاسی بلندها، بزرگ ترین دلیل روی آوردن خودروسازان به این سگمنت است. خودروسازان بر اساس یک پلتفرم که ممکن است آن هم اشتراکی



باشند، مدل های مختلف از شاسی بلند رادر ابعاد و کلاس های مختلف بدنه به تولید می رسانند و با قیمت های مختلف می فروشند. شکاف قیمتی بین کلاس های مختلف شاسی بلندها عامل سودآور برای رشد این بخش است و خودروسازان نیز به همین دلیل برای تولید شاسی بلندها شوق دارند. با این حال سودآوری برای همه شرکت های خودروسازی مهم نیست؛ چرا که آن ها برای اصلت خود ارزش بیشتری قائل هستند.

در حال حاضر ۱۱ برند معتبر خودروساز جهانی وجود دارند که هیچ گونه خودرویی را در سگمنت شاسی بلند تولید نکرده اند. این برندها عبارتند از آبارت، آلباین، بوگاتی، کرایسلر، فراری، لاجیپا، لوسید، مک لارن، پآگانی، پولستار و رام. انتظار می رود که برخی از این برندها طی سال های آتی چند مدل شاسی بلند را به سبب محصولات خود اضافه کنند. آلباین، فراری و پولستار به زودی از جمع این ۱۱ خودروساز خارج خواهند شد.

مقایسه از نظر مشخصات فنی و تجربه رانندگی تویوتا کرولا نسل یازدهم با یک پیشروانه دو لیتری تنفس طبیعی در بازار ایران عرضه شده است. این پیشروانه با حداکثر قدرت ۱۴۳ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۸۷ نیوتون متر، نیروی خود را از طریق یک گیربکس چهار سرعته اتوماتیک به محور جلو این سدان محبوب ژاپنی منتقل می کند. مصرف سوخت رسمی و شتاب صفر تا صد تویوتا کرولا نیز به ترتیب برابر با ۷.۷ لیتر در صد کیلومتر و ۱۰ ثانیه است. البته تعدادی تویوتا کرولا ۲۰۱۶ با گیربکس CVT هم در بازار موجود است. کیا سراتو هم به پیشروانه ای هم حجم با رقیب مجهز است که حداکثر قدرت ۱۵۹ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۹۴ نیوتون متر را تولید می کند. این پیشروانه تنفس طبیعی با اتصال به یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک، مصرف سوخت ترکیبی ۷.۲ لیتر در صد کیلومتر و شتاب صفر تا صد ۱۰.۵ ثانیه را برای این کره ای جوان پسند بهار معانی می آورد.

اما بخش تجربه رانندگی مقایسه تویوتا کرولا و کیا سراتو را با بررسی فضای کابین و کیفیت سواری این دو خودرو آغاز می کنیم. خوشبختانه کابین و صندوق بار تویوتا کرولا و کیا سراتو فضای کافی برای یک مسافرت چهار نفره را دارد؛ اما در مقام مقایسه، این محصول تویوتا است که فضای کابین بزرگ تر و سواری اندکی نرم تر را ارائه می دهد تا ذات خانوادگی تر خود را نشان دهد. از نظر عملکرد فنی و شتاب گیری هم تفاوت فاحشی بین دو خودرو وجود ندارد؛ اما کیا سراتو با دلیل بهره گیری از گیربکس شش سرعته، لذت رانندگی بالاتر و کابین اندکی آرام تر دارد. همچنین بهره مندی این خودرو از سیستم کنترل پایداری الکترونیکی سبب شده است کنترل آن در شرایط بحرانی راحت تر از تویوتا کرولا باشد.

بررسی شرایط بازار و جمع بندی در شرایط فعلی بازار کشور ما، این کیا سراتو است که با وجود چهره زیباتر و آپشن های جذاب خود خریداران بیشتری را به خود جلب می کند؛ اما این به معنی بدفروش بودن تویوتا کرولا نیست. چرا که یک تویوتا در هر شرایطی خریدار خاص خود را دارد و به سپاس سال های آینده و با بهمن گذاشتن این خودروها، ورق بر گردد و تویوتا کرولا پر طرفدار تر باشد. از نظر فرآوانی و قیمت قطعات یدکی هم تفاوت چندانی بین دو خودرو وجود ندارد؛ اما تویوتا کرولا همان طور که از آن انتظار می رود، خودرو کم استهلاک تری نسبت به کیا سراتو است. به عنوان کلام آخر در مقایسه تویوتا کرولا و کیا سراتو باید بگوییم که اگر جوان تر هستید، خرید کیا سراتو با توجه به چهره جذاب تر، آپشن های بیشتر، لذت رانندگی بالاتر، انتخاب مناسب تری برای شما خواهد بود. اما تویوتا کرولا نیز برگ های برنده خود را در سواری نرم تر، کیفیت ساخت بالاتر و استهلاک کمتر رو می کند تا انتخابی ایده آل برای میانسالانی باشد که وقت و حوصله کافی برای رسیدگی به خودرو خود را ندارند و یک محصول کم در دسترس می خواهند که تا چندین سال بدون دغدغه در خدمتشان باشد.





ما تمام انتقادات را به جان می‌خریم اما طراحی چراغ‌های جلوی جداگانه نسل جدید بامو سری ۷ و X7 فیس لیفت را دوست داریم! در واقع فکر می‌کنیم جدا کردن چراغ‌های جلو یکبار چگی بیشتری را به طراحی می‌دهد و این امر به پر شدن نمای جلوی بزرگ کمک می‌کند. اگر چراغ‌های جلو از نوع تنگ و نازک مشابه تمام بیمرهای قدیمی باشند، با تناسب ساید بخش‌های خودرو و بویژه جلو پنجره بزرگ خودرو هماهنگی و همخوانی نخواهد داشت. برای اثبات این ادعا کافی است به نسخه پیش از فیس لیفت X7 نگاه کنید. بامو M8 نیمی از فضای بسیار کمی دارد و ظاهر خودرو جزو نقاط ضعفش

به حساب نمی‌آید. M8 خودرویی با طراحی بسیار زیباتر است که تا چند سال آینده می‌تواند این زیبایی را حفظ کند. البته چراغ‌های جلوی خودرو در بهترین حالت خود قرار ندارند؛ اما جایگزین کردن آن‌ها با نمونه‌های جداگانه انتخاب درستی به حساب نمی‌آید. در واقع خودرو هم‌اکنون شبیه گر به‌ماهی شده است. همچنین جلو پنجره استاندارد M8 نیز مشکل خاصی ندارد و بنابراین بهتر است از جلو پنجره بزرگ سری ۷ در آن استفاده نشود. از نظر ما این روند زمانی خوب خواهد بود که تنها نیمه بالایی چراغ‌ها حفظ و بخش پایینی حذف و هم‌زمان جلو پنجره استاندارد نیز به کار گرفته شود.



## تجسم طراحی M8 بادر نظر گرفتن هدایت‌های دو بخشی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

بخش نخست گفت‌وگو با دکتر سید شهریار زینی را در شماره گذشته روزنامه «دنیای خودرو» خواندید. در بخش پایانی این مصاحبه، مدیر گروه توسعه فناوری‌های نوین سستاد حمل‌ونقل پیشرفته علمی و فناوری ریاست جمهوری درباره بهترین راهکار برای بازار خودرو، پیشرفت این صنعت و تولید محصول اقتصادی متناسب با شرایط بازار مسائلی را مطرح کرد که شرح آن در ادامه می‌آید.

### آیا صنعت خودرو کشور آمادگی لازم برای ورود به بحث الکترونیک شدن را دارد و در این راستا چه تحولاتی باید صورت گیرد؟

شاید به صورت کلی صنعت خودرو کشور با صنعت خودرو جهان فاصله زیادی داشته باشد، اما همان‌طور که در مصاحبه‌های قبلی اشاره کردم، در زمینه تولید خودروهای الکتریکی فاصله از نظر فناوری زیاد نیست و در داخل کشور دانش این موضوع را به خوبی داریم. همچنین یکی از مهم‌ترین بخش‌های ورود به مسیر الکتریکی شدن خودروها، دانش تولید قطعات است که خوشبختانه دانش و پتانسیل این بخش را نیز داریم. موضوع و مسأله اصلی در این زمینه این است که شرایط ورود به تولید خودروهای الکتریکی فراهم شود. در این زمینه لازم است قوانین تشویقی برای تولیدکننده‌های خودروهای الکتریکی وضع و قوانین بازدارنده در این زمینه حذف شود. به بیان دیگر سیاست‌گذار باید بتواند این قوانین را وضع کند تا از آن‌ها بهره‌دستی استفاده شود. در حال حاضر صنعت خودرو کشور از چنین قوانینی پیروی نمی‌کند و در حقیقت چنین قوانینی وجود ندارد. زیرا خودروسازان ملزم به الکتریکی کردن محصولاتشان نیستند و از سوی دیگر مشوقی برای حرکت به سمت تولید خودروهای الکتریکی وجود ندارد.

### سوالی که همواره مطرح می‌شود این است که اگر روزی بخواهیم از خودروهای برقی استفاده کنیم، آیا زیرساخت‌های لازم و ایستگاه‌های شارژ برای این دسته از خودروها وجود دارد؟

وقتی شما بخواهید یک موضوع فناوریانه را دنبال کنید، به دنبال ترند دنیا خواهید بود. ترند صنعت خودرو جهان در این راستا ابتدا خودروهای هیبرید بوده است. بنابراین بد نیست صنعت خودرو کشور در گام اول به سمت تولید خودروهای هیبرید، پلاگین-هیبرید و هیبریدهای متوسط برود. حتی به نظر بنده بهتر است در گام نخست، تولید هیبرید متوسط (Mild Hybrid) با سیستم ۴۸ ولتی در دستور کار باشد و در گام بعدی پلاگین-هیبرید توسعه و استفاده شود. این موارد گام‌های اجرایی در صنعت خودرو کشور به‌شمار می‌رود که به حرکت به سمت دانش بنیان شدن صنعت خودرو کمک بسزایی می‌کند. اما ناگفته نماند که این صنعت باید خصوصی باشد و بتواند زنجیره تامین بسیار مناسبی داشته باشد. همچنین در ابتدا زنجیره تامین باید دانش بنیان باشد و در نخستین گام لازم است قطعات تولیدی مبتنی بر فرآیندهای ساخت و تولید به‌روز باشد. از طرفی مواد اولیه استفاده‌شده باید مبتنی بر استانداردهای به‌روز دنیا و با قیمت مناسب باشد. همچنین لازم است از ساختارها و فرآیندهای به‌روز صنعت خودرو استفاده شود. در این راستا لازم است تکنوسنت و تیرینگ در توسعه زنجیره تامین لحاظ شود و همکاری با زنجیره تامین در پیشرفت و توسعه این صنعت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در نهایت این که بتوان از مدیری در صنعت خودرو بهره گرفت که توان جذب نخبگان، دانشجویان، محققان و فعالان این حوزه را در صنعت خودرو داشته باشد. اما متأسفانه شاهد این هستیم که حصار دور شرکت‌های خودروسازی کشیده شده تا از ارتباط با نخبگان، دانش بنیان‌ها و محققان خبری نباشد.



## مدیر گروه توسعه فناوری‌های نوین خودرویی ستاد حمل‌ونقل پیشرفته علمی و فناوری ریاست جمهوری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بخش پایانی

# از هیبریدی شروع کنیم تا به الکتریکی برسیم

نخبگان حمایت کنیم و حاصل زحمات این افراد مستعد را در تجاری شدن خودروها و صنعت خودرو نبینیم، متأسفانه باید شاهد مهاجرت نخبگان از کشور باشیم. بنابراین این زنگ خطری برای ماست که باید برنامه منسجمی در این زمینه داشته باشیم.

### به‌عنوان مدیر گروه توسعه فناوری‌های نوین خودرویی ستاد حمل‌ونقل پیشرفته علمی و فناوری ریاست جمهوری و کارشناس ارشد صنعت خودرو پیشنهاد شما برای وزارت صمت و مسئولان آن در زمینه دانش بنیان شدن صنعت خودرو چیست؟

اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌خواهد در این زمینه کاری انجام دهد باید مشکلات ساختاری را حل کند؛ که البته در این مسیر اقدامات انجام شده است. اما قدم برداشتن در این مسیر توسط این وزارتخانه بسیار کند است. به نظر بنده در گام نخست باید هر چه سریع‌تر بحث خصوصی سازی خودروسازان تعیین تکلیف شود. در گام بعدی باید به مسأله قیمت‌گذاری خودروها پرداخت؛ بسیاری از مسئولان مربوطه این گونه چالش قیمت‌گذاری را بر طرف می‌کنند که خودروهای ارزان قیمت را حذف می‌کنند و این مسأله پیامدهایی خواهد داشت که بی‌توجهی به آن سبب وارد آمدن خسارت به اقتصاد کلان می‌شود. در واقع با توجه به این که قشر عظیمی از مردم توان خرید خودرو با قیمت ۵۰۰

### برای کم کردن فاصله خودروسازی کشور با صنعت خودرو جهان چه مواردی را باید در نظر گرفت؟

در پاسخ به این سوال لازم است به‌موردی اشاره کنم؛ برای این که بتوانیم فاصله صنعت خودرو کشور را با صنعت خودرو جهان و کشورهای پیشرو تخمین بزیم باید پرسید تاکنون چند مسابقه طراحی در سال در کشور برگزار شده است و خودروسازان کشور از ظرفیت دانشگاه‌هایی مانند صنعتی شریف، صنعتی امیرکبیر، علم و صنعت و سایر دانشگاه‌های فعال در حوزه صنعت خودرو که دستاوردهای شایسته‌ای داشته‌اند، تا چه اندازه بهره‌برده‌اند و از آن‌ها حمایت کرده‌اند؟ آیا آن‌ها از توسعه فناوری‌های نوین خودرو حمایت می‌کنند و آیا در داخل کشور توانمندی توسعه رادار خودرو را ندارند؟ در پاسخ به تمام این سؤالات باید گفت مادر کشور از دانش و پتانسیل بالایی در راستای پیشرفت صنعت خودرو بهره‌مندیم؛ اما متأسفانه خودروسازان فرصت را غنیمت نمی‌شمارند و از قافله عقب مانده‌اند. بنده اطلاع دارم که دانشگاه صنعتی امیرکبیر و دانشگاه صنعتی شریف کارهای قابل توجهی در زمینه ساخت رادارهای خودرو انجام داده‌اند؛ اما هیچ حمایتی از طرف خودروسازان دیده نمی‌شود. تنها در صنعت خودرو علاقه زیادی به ساخت محصولاتی برای دکور و مراسم‌های خاص وجود دارد. در این زمینه نکته دیگری که وجود دارد این است که اگر ما نتوانیم به‌دستی از محققان و

### درباره خودروهای اقتصادی گفتید؛ آیا با توجه به شرایط فعلی امکان تولید چنین خودرویی وجود دارد؟

تا جایی که بنده اطلاع دارم معاون محترم حمل‌ونقل وزارت صمت، جناب آقای دکتر منوچهر منطقی روی این موضوع برنامه‌ریزی‌هایی داشته است و در آینده نزدیک یک خودرو اقتصادی با یک پلتفرم نوین و تولید مشترک هر دو خودروساز بزرگ کشور و با تیراژ بالا به‌عرصه تولید راه پیدا می‌کند. در اینجا لازم است به این نکته نیز اشاره کنم که شرط اساسی برای تولید یک خودرو اقتصادی، قیمت‌نهایی مناسب و تیراژ بالایی است.

### با توجه به صحبت‌های شما درباره تولید مشترک میان دو خودروساز بزرگ کشور، آیا این مسأله فرجامی خواهد داشت؟

بله؛ زیرا خبرهای خوبی از گروه صنعتی ایران خودرو و مبنی بر همکاری دو خودروساز بزرگ کشور به گوش می‌رسد. این موضوع بحثی است که در حال حاضر در شرایط فعلی می‌تواند تغییرات جدی ایجاد کند. به‌عنوان مثال پیش‌ترانه‌ای که خودرو شاهیمن دارد، انتظارات مردم را برآورده نمی‌کند و از طرفی گروه صنعتی ایران خودرو با گروه خودروسازی اسپانیا تفاهمنامه‌ای را منعقد می‌کنند که بتوانند از قوای محرکه‌ای که گروه صنعتی ایران خودرو در اختیار دارد، آن‌ها هم استفاده کنند. این تحول بسیار مناسبی است که خیلی زودتر باید اتفاق می‌افتاد. حتی به‌نظر بنده می‌توان از موتور ملی EF7 که نسخه جدید آن EF7 پلاس است در محصولات گروه خودروسازی اسپانیا نیز استفاده کرد.

### آیا همکاری‌های مشترک میان دو خودروساز بزرگ کشور می‌تواند منشأ تحولی در این صنعت باشد؟

به‌نظر بنده تعیین سیاست‌های مشترک می‌تواند خیلی از هزینه‌ها را کاهش دهد. مثال ساده‌ای که بخواهم بگویم این است که ۲۰ نوع موتور برقی با یک وجود دارد؛ اما وقتی استانداردها و الگوی طراحی مشخصی وجود داشته باشد، می‌توان این تعداد و تنوع را به‌شدت کاهش داد. حال این موضوع را به تمام قطعات خودرو گسترش دهید، این مسأله به‌شدت تنوع را کاهش می‌دهد و زمین‌گیر شدن قطعات و خودروهای تولیدی را کم می‌کند. بر این اساس وزارت صنعت، معدن و تجارت در این حوزه باید گام بردارد. یکی دیگر از رسالت‌های مسئولان این وزارتخانه این است که خلأهای واقعی را شناسایی و نسبت به توانمندسازی آن‌ها اقدام کنند. به‌عنوان مثال آیا در کشور کارخانه تولید نیمه‌رسانا نداریم؟ بنده در پاسخ می‌گویم داریم؛ اما برای این که بتواند نیازهای صنعت خودرو را تأمین کند، نیاز به توانمندسازی و حمایت دارد.

درواقع تیراژ تولید این کارخانه پاسخگوی نیاز کشور نیست و شما مشاهده می‌کنید که تعداد زیادی خودرو کف پارکینگ خودروسازان زمین‌گیر شده‌اند و مسئولان مربوطه ادعان می‌کنند که این موضوع به دلیل کمبود قطعات الکترونیکی یا همان ریز تراشه‌ها یا قطعات نیمه‌رساناست. بنابراین با سیاست‌گذاری درست و حمایت صحیح و با توجه به توانمندی موجود می‌توانیم این دسته از قطعات را در داخل کشور تولید کنیم.

### به‌عنوان سوال پایانی اگر پیشنهادی برای خودروسازان دارد، مطرح کنید.

در پایان امیدوارم که با کمک خداوند و تدابیر و رهنمودهای مقام‌معمهر هجری و اتحاد سیاست‌های مناسب در دولت محترم بسیرزدهم، شاهد تحول اساسی در صنعت خودرو باشیم. این تحول قطعا تنها در تغییرات مدیریتی رخ نمی‌دهد؛ همان‌طور که شرک دادم تغییرات چندگانه، برنامه‌ریزی منسجم لازم دارد و حمایت از نخبگان، ارتباط با شرکت‌های دانش بنیان و فراهم ساختن ارتباطات موثر با بخش علمی کشور مانند دانشگاه‌های صنعتی و ایجاد یک همکاری مشترک میان خودروسازان تنها راه‌های پیشرفت صنعت خودرو کشور به‌شمار می‌روند.

## راکبان موتورسیکلت با تکنولوژی جدید بوش در امان خواهند بود!



موسسه ایمنی بزرگراه IHS سال ۲۰۲۰ آماري را منتشر کرد که حدود ۶۵ هزار راکب موتورسیکلت در ایالات متحده بر اثر تصادفات جان باخته‌اند. یکی از اصلی‌ترین مسائلی که سبب می‌شود راکبان موتورسیکلت جزو آسیب‌پذیرترین افراد در تصادفات باشند، عدم حفاظت از راکب به‌واسطه شکل بدنه این وسیله‌نقلیه است. بر این اساس نوع طراحی و ماهیت موتورسیکلت به گونه‌ای است که نمی‌توان بدنه‌ای مانند خودرو برای آن طراحی کرد. به همین دلیل بسیاری از شرکت‌های پیش‌رو در زمینه ایمنی و توسعه قطعات الکترونیک در صدارتقای ایمنی راکب و سر نشین روی موتورسیکلت هستند. نخستین بار کمپانی دوکاتی بود که با ارائه ایر جاکت (کت دارای ایر برگ) یکی از جذاب‌ترین و بهترین ایده‌ها برای حفاظت از جان راکب را مطرح کرد. اما در سال ۲۰۱۹ کمپانی بوش که یکی از پیش‌روترین کمپانی‌های سازنده قطعات الکترونیک و قطعات هوشمند در خودروسازی است توانست با سرمایه‌گذاری بر یک ایده بسیار جالب ایر برگ خارجی (یکی از بهترین طرح‌های ارتقای ایمنی راکبان) را به‌عرصه تولید برساند. بر این اساس کمپانی بوش قرار است تا سال ۲۰۲۵ حدود ۱۲ هزار ایر برگ خارجی برای راکبان موتورسیکلت تولید و این سیستم فوق‌ایمنی را توسعه دهد. کمپانی دوکاتی و بامو موتور اددو کمپانی پیش‌رو در این بخش هستند که قرار است طی یک همکاری بلندمدت با کمپانی بوش، در محصولات اسپرت و گران قیمت خود از این سیستم فوق‌ایمنی استفاده کنند. هر چند که این سیستم در قالب آپشن به مشتریان ارائه می‌شود.







## حضور «فوتون» در بازار روسیه بعد از خروج اروپایی‌ها

فوتون توسط همین شرکت به تولید برسد. پیکاب فوتون تولد و نسخه شاسی‌بلند آن یعنی فوتون ساوانا از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱ در روسیه عرضه می‌شدند. در نهایت عرضه این دو مدل به دلیل تقاضای کم و هزینه بالای واردات خودروهای آماده از چین به روسیه متوقف شد. اکنون خروج برندهای بین‌المللی از بازار روسیه شرایطی را پدید آورده است که بار دیگر فوتون برای فعالیت در این کشور اعلام آمادگی کند. با این حال فوتون برای کاهش هزینه‌های فروش خودرو، تصمیم دارد محصولات خود را در روسیه تولید کند.

خروج برندهای بین‌المللی صنعت خودرو از بازار روسیه سبب شد چینی‌ها با اشتیاق بیشتری در این کشور فعالیت کنند. به تازگی برند فوتون از افزایش فعالیت خود در روسیه خبر داده است که شامل راه‌اندازی خط مونتاژ پیکاب فوتون تولد و کامیون فوتون S120 در این کشور خواهد شد. بر اساس اخبار منتشر شده از سوی فوتون، این شرکت چینی قصد دارد با همکاری شرکت روسی مونتاژ پیکاب‌ها و کامیون‌های خود را در روسیه آغاز کند. در حال حاضر فوتون با گروه GAZ همکاری می‌کند و احتمال دارد محصولات مونتاژی جدید

## پلت فرم و طراحی ملی؛ پیش‌نیاز ادغام خودروسازان بخش تجاری

# سنگین‌سازان خصوصی از ادغام با دولتی‌ها استقبال نمی‌کنند



فرانک آقاسفی  
f.ghasafi@autoworld.ir

همزمان با گسترش فعالیت سازندگان خودرهای تجاری کشور و مشکلاتی که طی سال‌های اخیر در بازار این خودروسازان وجود آمد، موضوعاتی همچون ادغام این تولیدکنندگان به عنوان راهکاری برای نجات صنعت، بارها مورد بحث و گفت‌وگو قرار گرفته، این در حالی است که رسیدن به نقطه ادغام در صنعت خودرو کشور به ویژه در تجاری‌سازان همواره با اختلاف نظرهایی از سوی فعالان و کارشناسان همراه بوده است. این بار نیز مهدی نیازی، یکی از فعالان صنعت تجاری‌سازی کشور، ادغام تجاری‌سازان در کشور بدون برخورداری از یک خودرو و پلت فرم ملی را محکوم به شکست می‌داند.

## ادغام خصوصی‌ها با شرکت‌های دولتی امکان‌پذیر نیست

مهدی نیازی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص پیشنهاد ادغام تجاری‌سازان اظهار کرد: «چنانچه هر ادغامی در دنیا انجام شده و موفق بوده است، دلیل نمی‌شود که در ایران هم اجرا باشد. در واقع منظور از ادغام این است که شرکت‌های دولتی شرکت‌های خصوصی را با مجموعه خود ادغام کنند.» این فعال صنعت تجاری‌سازی کشور در ادامه گفت: «متأسفانه در صنعت خودرو شرکت‌های دولتی موفق نمی‌شوند و این شرکت‌ها در واقع گرفتاری‌های بسیار بزرگی دارند که نمی‌توانند آن‌ها را در کوتاه‌مدت حل کنند.» وی افزود: «به واسطه این که نوع صنعت خودرو ما دولتی و متأثر از قوانین و بخشنامه و اقتصاد دستوری است، نمی‌توانیم یک شرکت خصوصی را مجبور به ادغام با یک شرکت دولتی کنیم که قوانین و دستورات دولتی دست و پای آن را بسته است.»

تجربه‌های نزدیک به این مدل ادغام در چین وجود داشت و سال‌ها قبل دو شرکت موتورساز بزرگ با نام‌های «ویچای» و «یوچای» در این کشور راه‌اندازی شد و حمایت‌های دولتی سنگینی از این شرکت‌ها به عمل آمد و در حال حاضر عموم شرکت‌های تولیدکننده در چین از موتور این دو شرکت بهره می‌برند.

## دولت بر خودروسازان خصوصی تمرکز کند

نیازی در ادامه با اشاره به موفقیت‌های بخش خصوصی در سال‌های اخیر بیان کرد: «طی چند سال گذشته شاهد بودیم خودروسازان خصوصی ما به ویژه در بخش سواری بسیار موفق‌تر از هم‌نوعان خود در شرکت‌های دولتی بوده‌اند. به این دلیل که ذات شرکت‌های خصوصی چابکی، انعطاف‌پذیری و قدرت تصمیم‌گیری سریع است که کمک می‌کند هم در بازار تاثیرگذار و هم تنوع محصول بیشتری در بازار داشته باشند.» وی در ادامه گفت: «از سوی دیگر خودروسازان خصوصی می‌توانند نارسایی بخش دولتی خودروسازان را هم پوشش می‌دهند.» وی افزود: «به نظر من دولت باید بر خلاف رویه فعلی خود، از شرکت‌های خصوصی حمایت کند تا بتواند محصولات متنوعی را با هزینه‌های بسیار کمتر وارد کند. به‌طور قطع هزینه‌های تمام‌شده خودروسازان خصوصی بسیار کمتر از هزینه خودروسازان بخش دولتی است. سوال اینجاست چرا باید شرکت‌هایی که کاملاً بهره‌ور به فعالیت خود ادامه می‌دهند و در سرمایه‌گذاری خود هوشمندانه عمل می‌کنند با سازمان‌هایی ادغام شوند که مشکلات ساختاری بسیار بزرگی دارند؟» نیازی بیان کرد: «دولت باید حمایت خود را از بخش دولتی خودروسازی بردارد و بخش خصوصی را تشویق کند تا هم در تنوع محصولات و افزایش عرضه در بازار موفق باشد.»



## لزوم تمرکز دولتی‌ها روی بخش‌های سودده

نیازی ادامه داد: «راه درست برای خروج از زیان‌دهی به ویژه در بخش‌های دولتی، که این شرکت‌ها روی بخش‌های سودده تمرکز کنند. این شرکت‌ها نیازی ندارند به منظور استفاده از دانش فنی یکدیگر، شریک هم باشند بلکه می‌توانند عرضه کنندگان یا معامله‌گران خوبی باشند.» وی همچنین گفت: «تجربه‌های نزدیک به این مدل ادغام در چین وجود داشت و سال‌ها قبل دو شرکت موتورساز بزرگ با نام‌های «ویچای» و «یوچای» در این کشور راه‌اندازی شد و حمایت‌های دولتی سنگینی از این شرکت‌ها به عمل آمد و در حال حاضر عموم شرکت‌های تولیدکننده در چین از موتور این دو شرکت بهره می‌برند.» وی گفت: «این اتفاق برای اقتصاد و کشوری مانند چین جواب داده چرا که این شرکت‌ها محصول داخلی طراحی و از موتور داخلی هم استفاده می‌کنند.»

## تفکرات نزدیک خودروسازان خصوصی

وی در ادامه با اشاره به عدم لزوم ادغام خودروسازان داخلی اظهار کرد: «برای اینکه خودروسازان بخواهند از منافع یکدیگر بهره ببرند نیازی به ادغام ندارند. باید این موضوع را در نظر گرفت که گروه‌های مدیریتی در شرکت‌ها مخالف این ادغام هستند؛ چرا که در این صورت، نیاز به تجدیدساختار پیدا می‌کنند و حتی مدیران آن‌ها تغییر خواهند کرد.» این فعال صنعت تجاری کشور ادامه داد: «زمانی که مردم، دولت و سهامداران و مدیران از عملکرد برخی شرکت‌های دولتی ناراضی هستند، چه لزومی دارد ادغام این شرکت‌ها نارضایتی‌های بیشتری را به وجود بیاوریم.» وی تأکید کرد: «باید استراتژی برعکس را در پیش بگیریم و تا جایی که امکان دارد این شرکت‌ها خرید شده و بیزنس‌های زیان‌ده آن‌ها حذف و فعالیت‌های سودآورشان تقویت شود تا به حیات خود ادامه دهند.» وی عنوان کرد: «در بخش خصوصی اما به دلیل آن که تفکرات به هم نزدیک‌تر است، امکان ادغام بسیار بیشتر است. از سوی دیگر، در این شرکت‌ها موضوعات اقتصادی بر تمام تصمیم‌گیری‌ها رجحان است.»

## ورود به بازار سرمایه؛ راهکاری بهتر از ادغام

وی با اشاره به مزیت‌های ورود به بازار سرمایه عنوان کرد: «راهکار دیگری که بسیار موفق‌تر از ادغام خواهد بود، تشویق شرکت‌های خصوصی برای ورود به بازار سرمایه است تا از طریق واگذاری سهام و افزایش سرمایه، منابع نقدینگی مورد نیاز خود را جمع کنند و از این طریق فعالیت‌های خود را توسعه دهند.» مهدی نیازی همچنین تصریح کرد: «باید این موضوع را هم در نظر گرفت که برخی از این مشکلات به سیستم آموزشی کشور متکی است و بخشی از آن به فرهنگ ما برمی‌گردد. در نظام فرهنگی کشور ما معمولاً شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ به دلیل اختلاف‌ها، سرانجام خوبی نخواهند داشت. از سوی دیگر، دانش کافی برای اداره شرکت‌ها و سازمان‌های بزرگ را نداریم و نظام آموزشی ما نمی‌تواند افرادی را تربیت کند که سازمان‌های ۱۰۰ هزار نفری را اداره کنند.»

## پلت فرم و طراحی ملی

این فعال صنعت تجاری کشور عنوان کرد: «در اقتصاد ما تولید در این مقیاس کم، صرفه اقتصادی ندارد. این در حالی است که مادر بخش تجاری خودرو ملی به معنای طراحی ملی و اتاق‌سازی ملی و پلتفرم ملی نداریم. اگر چنین خودرویی در اختیار داشتیم می‌توانستیم برای استفاده از موتورهای مشترک و ادغام برنامهریزی کنیم.» وی بیان کرد: «همی توان شرکت‌های مونتاژکاری که تحت لیسانس برندهای خارجی فعالیت می‌کنند، را ملزم به ادغام کرد. برندهایی مانند ولوو یا رنو بخشی از هویت خود را از موتور و گیربکس به دست آورده‌اند و نمی‌توان این شرکت‌ها را ملزم به استفاده از موتورهای ساخت داخل کرد و آن‌ها هم هرگز این موضوع را نمی‌پذیرند.» وی در پایان بیان کرد: «برای موفقیت این استراتژی باید یک خودرو ملی تعریف شده و براساس آن پلت فرم‌های ملی تعریف شوند. در غیر این صورت استفاده از موتور و گیربکس داخلی روی خودروهای خارجی و تحت لیسانس شکست خواهد بود و در هیچ کشوری چنین اقدامی سابقه نداشته است.»

## معرفی مینی‌ون جدید «مکسوس»

یکپارچه با پشتی‌صندلی‌های جلو تعبیه شده که کنترل آن روی تکیه‌گاه‌های دست قرار دارد. وجود سیستم صوتی JBL نیز یکی دیگر از ویژگی‌های این MPV لوکس چینی محسوب می‌شود. تمام صندلی‌های مکسوس G90 امکان تنظیم به صورت الکترونیکی را دارند و به شکل یکپارچه دارای جالیوانی‌میز کار هستند. ون مکسوس G90 دارای یک موتور ۲ لیتری چهار سیلندر بنزینی توربوشارژر بوده که قادر به تولید ۲۳۰ اسب بخار قدرت است. البته یک نسخه توربودیزل ۲ لیتری با ۱۲۰ اسب بخار قدرت نیز در برخی بازارهای جهانی عرضه می‌شود. به گزارش خودرونویس، ون مکسوس G90 دارای برچسب قیمت پایه‌ای معادل ۳۵ هزار و ۲۰۰ دلار بوده و در مجهزترین نسخه قیمت این خودرو تا ۵۳ هزار و ۵۰۰ دلار نیز افزایش می‌یابد.



جدیدترین مینی‌ون یا MPV معرفی شده برای بازار چین خودرو مکسوس Maxus G90 است. مکسوس G90 به یکی از بزرگ‌ترین جل‌پنجره‌های تا به امروز طراحی شده در صنعت خودرو جهان مجهز است. البته مکسوس یکی از زیربرندهای کمپانی بزرگ SAIC چین است. یک جل‌پنجره تقریباً مربعی شکل بسیار بزرگ در پروفیل جلوی مکسوس G90 نصب شده که تقریباً تمام پوزه این خودرو را احاطه می‌کند. این جل‌پنجره با نوارهای کرومی احاطه شده و دارای مش‌بندی V شکل بوده که چهره‌های خشن و به نسبت جذاب به این ون چینی بخشیده است. چراغ‌های LED باریکی شبیه چوب‌هاکی در قسمت جانبی و بالایی این جل‌پنجره طراحی شده که تا بالاترین قسمت پروفیل جلو امتداد یافته‌اند. چراغ‌های اصلی جلو درون یک قاب مجزا مقداری پایین‌تر و درون سپر طراحی شده‌اند. یک تریم کرومی ضخیم نیز در قسمت پایینی سپر ون مکسوس G90 نصب شده که ظاهر این خودرو را لاکچری‌تر نشان می‌دهد. یک تریم کرومی Z شکل روی ستون C این خودرو طراحی شده که دقیقاً زیر خط سقف تا انتهای خودرو ادامه یافته است. یک تریم کرومی دیگر هم روی رکاب خودرو و بین چرخ‌های جلو و عقب اجرا شده است. در هر دو طرف ون مکسوس G90 درهای بزرگ ریلی الکترونیکی برای ورود و خروج ساده طراحی شده‌اند. هر چند تمام مینی‌ون‌ها و MPV‌ها دارای پروفیل جانبی با طراحی ساده‌ای هستند، اما رنگ‌های آلبازی پنج‌پرّه دوپل زیبایی این قسمت را بیشتر کرده‌اند. مکسوس G90 یک ون سائز متوسط بوده و دارای طول، عرض و ارتفاعی به ترتیب معادل ۲،۵۳، ۱،۸۴۵ متر بوده و فاصله بین دو محور آن نیز ۲،۲ متر اعلام شده است. مکسوس G90 در طراحی عقب دقیقاً مشابه با هم‌زاد برقی خود یعنی MIFA 9 طراحی شده و چراغ‌های LED با دیزاین X شکل دقیقاً بین این دو خودرو مشترک هستند. فضای تعبیه‌شده برای سر نشینان ردیف‌های عقبی بسیار لوکس‌تر است و همه صندلی‌ها دارای تکیه‌گاه آرنج و پا هستند. همچنین برای سر نشینان ردیف دوم نمایشگر دیجیتالی ۱۰ اینچی





قیمتی یک میلیارد تومان با رقبای قدری در بازار به رقابت خواهد پرداخت.

به زودی مدیران خودرو از جدیدترین محصول خود یعنی ایکس ۵۵ پر رونمایی خواهد کرد و این کراس اور در محدوده



جدیدترین چینی بازار

تحلیل  
analysis



کامرن طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## وضعیت فروش اقساطی با آیین نامه جدید چگونه می شود؟

در حال حاضر تنها دو شرکت خودروساز یعنی مدیران خودرو و کرمان موتور شرایط فروش اقساطی دارند و این مساله از آن رو اهمیت دارد که برای فروش اقساطی حضور مشتری در محل نمایندگی برای گرفتن تاییدیه بانکی ضروری به نظر می رسد.

طبق آیین نامه جدید وزارت صمت، با هدف فروش متمرکز از طریق سامانه یکپارچه این وزارتخانه باید فروش کلیه خودروسازان متوقف شود. به نظر می رسد وزارت صمت روی این موضوع متمرکز شده و مصمم بر انجام آن است؛ اما سوال اینجاست که آیا شرایط فروش جدید مشمول فروش اقساطی نیز می شود؟

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 کارگاری	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
<b>از ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان</b>													
پژو پارس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۸.۲	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	گیربکس ضعیف	۴۵۰	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۵	۱۵۷	دستی ۵	۱۳.۵	۸	۱۲۵۸	آپشن های زیاد	موتور ضعیف	۴۱۷	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	دستی ۵	۱۰	۷.۳	۱۲۶۲	آپشن های زیاد	ناهماهنگی فنی	۴۹۸	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
رنو تندر E2	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی ضعیف کابین	۴۴۰	جک ۱.۵J5
تارا دنده	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۳	۱۴۴	دستی ۵	۹.۵	۷.۱	۱۱۷۰	طراحی جذاب	امکانات کم	۴۱۲	
وانت زامیاد دیزل	عقب	وانت	۲۴۰۰	۹۰	۱۸۰	دستی ۴	۱۷	۹	۳۸۰۰	موتور قدرتی	ترمز ضعیف	۴۲۰	
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۱	۴ اتوماتیک	۱۲	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۵۰	هیوندای آوانته
رنو پارس تندر	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۴۴۷	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
برلیانس H330	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	دستی ۵	۱۲	۶.۳	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	امکانات کم	۴۴۷	
اموی ام ۳۱۵ پلاس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۳	۱۲۱۰	خدمات پس از فروش	دیسک و صفحه ضعیف	۴۳۰	
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۲۶	۱۶۸	CVT	۱۲	۸.۲	۱۳۳۰	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۳۵	
اموی ام X22 اسپرت اکسلنت	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۱	۱۲۲۰	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۶۰	
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۱۳.۵	۶.۲	۱۱۱۰	فرمان برقی	حجم موتور کم	۴۷۰	هیوندای آوانته
وینگل ۵-دو کابین دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۴۰۰	۱۳۵	۱۸۰	دستی ۵	۱۷	۱۰.۷	۱۶۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت کم	۴۷۸	
چری آریزو ۵ لاکچری	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۱۶	۱۴۱	دستی ۵	۱۰.۵	۶.۵	۱۳۸۷	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۷۸	
<b>از ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان</b>													
پژو ۲۰۷ اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۵۵	ساندرو
پژو ۲۰۷ پانورا اما اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۶۳	ساندرو
پژو ۲۰۷ صندوقدار اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۲۰	ساندرو
دنا پلاس توربو اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۴ اتوماتیک	۹.۵	۸.۱	۱۲۷۵	گیربکس اتوماتیک	ناهماهنگی فنی	۵۳۲	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
رنو تندر پلاس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۵۸۰	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دانگ فنگ H30 کراس	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷	۱۲۳۰	شتاب مناسب	طراحی ظاهری	۵۲۵	
برلیانس H320 اتومات	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۷.۸	۱۲۲۵	قدرت موتور	لوازم یدکی گران	۵۵۳	
برلیانس H330 اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۳.۵	۶.۵	۱۲۵۰	شتاب مناسب	لوازم یدکی گران	۵۵۷	
بسترن B30	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۱۲.۶	۶.۷	۱۲۷۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۵	
ام جی ۳۶۰ اتومات توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۳۰	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۷	۶.۹	۱۳۳۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۰	
اموی ام X33 اتومات اسپرت	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۶.۹	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۵۷۵	
فردا ۵۱۱ اتومات	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۶	۱۳۵	۵ دو کلاچه	۱۲	۶.۴	۱۱۱۵	گیربکس دو کلاچه	خدمات پس از فروش	۵۹۰	
<b>از ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان</b>													
رنو ساندرو اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۴۶	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶۰۰	کیا پیکانتو
رنو ساندرو استپ وی اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت بی دلیل	۶۶۸	هیوندای آی ۲۰
اموی ام X22 PRO اکسلنت	جلو	CUV	۱۰۰۰ توربو	۱۰۲	۱۵۰	CVT	۱۴.۲	۶.۵	۱۲۲۰	طراحی جذاب	قدرت موتور کم	۶۲۰	
برلیانس کراس	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴	۷.۶	۱۲۴۰	شتاب مناسب	بازار دست دوم	۶۰۰	
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۵	۷.۲	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۶۲۸	جک S5
جک S3 اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۱۰.۷	۷.۶	۱۲۵۰	آپشن های زیاد	بدون ایراد	۶۴۵	
اموی ام X33S نیوفیس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۷	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۶۷۵	
کاپرا دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	وانت	۲۴۰۰	۱۳۰	۲۰۵	دستی ۵	۱۶	۱۲	۱۷۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۶۴۵	
لیفان X70	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۴۰	۱۷۸	CVT	۱۳	۸.۷	۱۴۱۵	ظاهر جذاب	قدرت واسب بخار کم	۶۸۵	
<b>از ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان</b>													
پیکاپ دو کابین ریج	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۵۰۰	۱۳۲	۲۰۸	دستی ۵	۱۷	۱۰.۸	۱۶۶۵	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۷۰۰	
بی وای دی S6	جلو	SUV	۲۴۰۰	۱۶۰	۲۲۹	۶ دبل کلاچ	۱۵	۹.۸	۱۶۹۵	موتور قدرتمند	طراحی ضعیف	۷۳۰	
میتسوبیشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۷۷	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۵.۹	۸۹۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۷۳۵	هیوندای آی ۲۰
فردا SX6	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۰۰	CVT	۱۳	۷.۵	۱۴۲۵	موتور قدرتمند	خدمات پس از فروش	۷۵۰	
هن تنگ X5	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۴	۲۱۵	CVT	۱۱	۷.۵	۱۴۹۸	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۷۷۰	
بیسو T3	جلو	CUV	۱۳۰۰ توربو	۱۳۳	۱۸۵	CVT	۱۲	۷.۴	۱۴۴۵	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۷۰	
فردا SX5	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۳۳	۱۵۴	CVT	۱۳	۷.۳	۱۲۵۰	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۸۵	
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۳۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۷۳۰	کیا سراتو ۲۰۱۲





## کشف بیش از ۴ میلیارد روغن موتور احتکار شده در الیگودرز



فرمانده انتظامی الیگودرز از کشف یک انبار روغن موتور احتکار شده خودرو توسط مأموران انتظامی در این شهرستان خبر داد. نصرت‌اله گرانندگفت: «در راستای برخورد با اخلاطگران و مفسدان اقتصادی و در ادامه اجرای طرح‌های مقابله با محتکران کالاهای اساسی و همکاری خوب مردم با پلیس مبنی بر احتکار روغن خودرو توسط دو نفر بارصدا اطلاعاتی یک انبار محل نگهداری روغن خودرو را شناسایی کردند.»

وی تصریح کرد: «مأموران کلانتری ۱۱ شهرستان الیگودرز پس از بررسی و انجام تحقیقات لازم و با هماهنگی مقام قضایی به محل مربوطه اعزام شدند. در بازرسی از انبار مورد نظر مقدار ۱۰ هزار و ۶۴۰ لیتر روغن موتور احتکار شده کشف شد.» فرمانده انتظامی الیگودرز با بیان اینکه کارشناسان ارزش تقریبی روغن‌های احتکار شده را چهار میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، افزود: «در این رابطه دو نفر دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع ذیصلاح معرفی شدند.»

## مشارکت هند و امارات در پروژه ۳ میلیارد دلاری

# قرارداد همکاری «ادنوک» و «ریلاینس» امضا شد

صنایع پالایش و پتروشیمی ریلاینس هند و شرکت ملی نفت ابوظبی (ادنوک) برای ساخت یک مجتمع پتروشیمی ۲ میلیارد دلاری در شهرک صنعتی تعزیز ابوظبی توافقنامه همکاری امضا کردند.



به گزارش فوربز، صنایع پالایش و پتروشیمی ریلاینس برای ساخت یک مجتمع پتروشیمی به ارزش ۲ میلیارد دلار در ابوظبی با شرکت ملی نفت ابوظبی (ADNOC) توافق نامه امضا کرد، البته این نخستین سرمایه‌گذاری این شرکت هندی در منطقه خاورمیانه است. ریلاینس و ادنوک با مشارکت صندوق ثروت ملی امارات متحده عربی (ADQ) یک مجتمع پتروشیمی در شهرک صنعتی تعزیز در منطقه الرویس واقع در حدود ۲۴۰ کیلومتری غرب ابوظبی می‌سازند. سلطان الجابر، وزیر صنعت و فناوری پیشرفته و مدیرعامل شرکت ادنوک در این باره گفت: «ریلاینس یک شریک راهبردی و ارزشمند است. شراکت ما در شهرک صنعتی تعزیز، نقش همکاری‌های صنعتی و انرژی دو طرف به‌عنوان ابزاری برای تقویت روابط ریشه‌دار بین امارات و هند برجسته می‌کند.»

وی افزود: «در حال توسعه این مشارکت و پیشرفت در تعزیز هستیم تا فرصت‌های بیشتری را فراهم کنیم و رشد صنعتی و تولیدی امارات متحده عربی را پیش ببریم.» ریلاینس و ادنوک در بیانیه‌ای مشترک اعلام کردند در طرح پتروشیمی در حال اجرای شهرک صنعتی تعزیز مواد شیمیایی مانند کلر قلیایی، اتیلن دی‌کلراید و پلی‌وینیل کلراید تولید خواهند شد.

این مجتمع پتروشیمی نخستین بخش در امارات متحده عربی خواهد بود که مجتمع صنعتی تعزیز را به‌عنوان بخشی از ابتکارها برای تولید فرآورده‌های نفتی با ارزش بالاتر به‌منظور مصرف داخلی و صادرات به آسیای جنوب‌شرقی و آفریقا توسعه می‌دهد. موش آلمانی، مالک صنایع پالایش و پتروشیمی ریلاینس هند، در این باره گفت: «این سرمایه‌گذاری مشترک نشان‌دهنده روابط سازنده و روبه‌رشد هند و امارات است و سرآغازی برای اجرای طرح‌های بیشتر در آینده خواهد بود.»

این در حالی است که شرکت‌های اکتشاف و تولید آمریکایی با کاهش اقبال سرمایه‌گذاران روبه‌رو شده‌اند اما به‌نظر می‌رسد شرکت‌های نفت و گاز دولتی خاورمیانه مشکلی در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی ندارند. شرکت‌های ملی نفت خاورمیانه به محرمانه‌بودن معروف هستند و عرضه اولیه عمومی سهام شرکت آرامکو سعودی که با تبلیغات فراوانی صورت گرفت، یک استثنا به‌شمار می‌رود. اما با ورود به بازارهای سرمایه خارجی به‌منظور مدرنیزه کردن و توسعه فعالیت‌ها، مورد توجه قرار گرفته‌اند.

نمی‌توان کسی را پیدا کرد که درباره عرضه اولیه عمومی سهام آرامکو چیزی ننشیده باشد،

اما شاید عده معدودی خبر داشته باشند که یک غول دیگر نفتی خاورمیانه‌ای در این عرصه از آرامکو جلو زده است.

شرکت ملی نفت ابوظبی (ادنوک) گوهر تاج امارات متحده عربی است. ادنوک به‌عنوان یکی از متنوع‌ترین گروه‌های انرژی و پتروشیمی روزانه حدود سه میلیون بشکه نفت و ۱۰۵ میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی تولید می‌کند. ادنوک همچنین ۴۱٪ از مجموع تخصصی و جوینت‌ونچر دارد که این شرکت را برای رشد اقتصادی امارات متحده عربی و ورود به پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر جدید حائز اهمیت کرده است. در حالی که همه توجهات به آرامکو معطوف بوده، ادنوک بدون آنکه مانند سعودی‌ها هیاهو راه بیندازد، ۴۵ میلیارد دلار در بازارهای خارجی جمع کرده است.

به گزارش رویترز، ادنوک طی سه سال گذشته در بازارهای خارجی بیش از ۱۹ میلیارد دلار یا حدود دو سوم مبلغی که آرامکو از عرضه اولیه عمومی سهام خود به‌دست آورده بود، سود کرده است. بر اساس گزارش اوپل پرایس، ادنوک برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی بیشتر طرح‌های اصلاحات و مدرنیزه‌سازی را به اجرا گذاشته و قصد دارد ۴۵ میلیارد دلار برای توسعه و رشد کسب و کار پالایش و پتروشیمی خود سرمایه‌گذاری کند. این شرکت حدود سه درصد از تقاضای جهانی برای نفت را تامین می‌کند. البته در سال ۲۰۱۷ به میزان ۳۰.۱ میلیون بشکه در روز نفت و ۹.۶ میلیارد فوت مکعب گاز تولید کرده است.

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

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

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

### TITAN UNIVERSAL CH-4

## شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

### روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CH-4

15W-40, 20W-50

مناسب برای خودروهای توربوشارژ

- حفاظت از قطعات اصلی موتور
- ضد سایش
- کاهش انسداد فیلتر

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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





فرمان پذیری بهتر خودرو همواره مسأله‌ای بوده که مهندسان طراح به دنبال راه‌های متفاوت برای بهبود آن بوده‌اند. کمپانی آتودی یکی از خودروسازان مطرح دنیاست که با ارائه سیستم چهار چرخ فرمان پذیر برای محصول سدان فول‌سایز لاکچری خود یعنی SB و 8B توانسته بالاترین سطح فرمان پذیری را ارائه کند. موسسه جی‌دی‌پاور سال گذشته نسخه SB 2021 را مورد ارزیابی قرار داد تا میزان هندلینگ این سدان فول‌سایز لاکچری پرمیوم را تست کند. این خودرو و تمام لوکس سدان توانسته از امتیاز ۱۰ در

بخش هندلینگ امتیاز ۹.۲ را کسب کند. همچنین سال ۲۰۲۰ بود که موسسه ایمنی بزرگراه S.B. IIHS را تست و نتیجه را این گونه اعلام کرد: «سدان فول‌سایز لاکچری پرمیوم آتودی در بخش هندلینگ با سرعت ۴۵ کیلومتر بر ساعت، عملکرد مناسبی داشته و با افزایش سرعت، ضرب‌حساسیت فرمان پذیری بیشتر شده و در نهایت با تست در سرعت ۶۵ کیلومتر بر ساعت، SB کمی تمایل به بیش فرمانی داشته و این روند با افزایش سرعت مدام کم‌رنگ‌تر می‌شود.»

## سیستم چهار چرخ فرمان پذیر آتودی



### نظرسنجی

Poll

## پاسخ نظرسنجی شماره ۱۶۴۰

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۶۴۱

کدام یک از موارد زیر به عنوان دلیل اصلی خرابی موتور خودرو محسوب می‌شود؟

۱- استفاده از روغن موتورهای تقلبی  
۲- بی‌توجهی به نگهداری از خودرو



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم حذف مرحله قرعه‌کشی توسط خودروساز تا چه میزان می‌تواند بر کاهش التهاب بازار تاثیر گذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۶۶ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۳۴ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



### پیامک

SMS

اشکال در طراحی موتور

قصه خرید باجاج پالس NS200 مدل ۹۴ دارم. آیا این موضوع صحت دارد که این موتور سیکلت شاتون می‌زند و آیا نمونه‌های آنزکتوری آن نیز چنین مشکلی را دارند؟

۰۹۳۸\*\*\*۱۶۶۲

این موضوع را فراموش نکنید که هر سیستم مکانیکی دارای ضعف‌های خاصی است و به دلیل این که نمونه اولیه از باجاج پالس NS200 دارای سیستم سوخت‌رسانی کاربراتور است، بنابراین راکب آن می‌تواند فشار زیادی را به پیش‌رانه موتور وارد کند. به همین علت این مدل‌ها در مدت زمان کوتاهی باتاقان می‌زنند و به موتور صدمه زیادی وارد می‌شود. به بیان دیگر در نمونه‌های اولیه مترتال استفاده شده در قطعات برای فشارهای بالاتر طراحی نشده و باتوجه به این که فاقد سیستم‌های الکترونیکی کنترلی هستند، در مدت زمان کوتاهی، موتور با خرابی بسیاری مواجه می‌شود. در واقع ضعف طراحی در شاتون و عدم رعایت طراحی اصولی سبب جذب تنش حرارتی و فشاری شده و منجر به شاتون زدن موتور می‌شود. از سوی دیگر مدل RS200 همان ابتدا که وارد بازار کشورمان شد، به سیستم سوخت‌رسانی آنزکتوری مجهز بود و با توجه به این که از سیستم الکترونیکی کنترلی بهره می‌گیرد، از وارد آمدن نیروی بسیار زیاد به موتور جلوگیری می‌کند. سیستم محدود کننده دور موتور و سرعت با توجه به مدیریت کنترلی موتور، از وارد شدن هر گونه فشار اضافی به سیلندر ممانعت به عمل می‌آورد و بسا در نظر گرفتن سیستم سوخت‌رسانی آنزکتوری و طراحی چهار سوپاپ در سیلندر میزان استهلاک موتور کاهش یافته و رانندگی آن نیز افزایش می‌یابد. این نکته را نیز فراموش نکنید که مدل RS200 مدل ریس بوده و طراحی قطعات مکانیکی مانند شاتون با ضریب اطمینان بالاتر طراحی شده و ضعف در طراحی شاتون در این مدل وجود ندارد. علاوه بر این باید گفت نمونه‌های آنزکتوری NS200 نیز بهبود یافته‌اند و دیگر شاتون زدن در پیش‌رانه این موتور سیکلت دیده نمی‌شود.

موتور سیکلت

موتور سیکلت پرواز ۱۲۵ سی‌سی مدل ۹۲ دارم و حدود یک ماه است صبح‌ها و در هوای سرد با فشردن دکمه استارت، موتور با تاخیر زیادی روشن می‌شود و هنگام حرکت در سربالایی‌ها نیز موتور سیکلت کم می‌آورد و ناخواسته سرعت آن به میزان چشمگیری افت می‌کند. علت چیست؟

۰۹۱۸\*\*\*۲۵۸۱

موتور سیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی کاربراتور بر خوردار است و ماهیت این سیستم، مکانیکی به شمار می‌رود. بنابراین برای رفع مشکل باید موارد بسیاری بررسی شود. اما تاخیر در روشن شدن موتور در اوایل استارت و راه‌اندازی می‌تواند دو علت عمده داشته باشد. ۱- از آنجا که شما به نحوه استارت زدن و روشن کردن آن اشاره نکردید، باید گفت اگر باتری توان لازم و کافی برای استارت زدن نداشته باشد، سبب تاخیر در روشن شدن موتور می‌شود که در این حالت باید باتری تعویض شود. در غیر این صورت باید استارت را مورد بررسی قرار داد. زیرا اگر استارت معیوب شده باشد، توان لازم برای به گردش درآوردن فلاپویل و راه‌اندازی پیش‌رانه را ندارد و موتور با تاخیر روشن می‌شود. ۲- یکی از بخش‌های بسیار مهم در پیش‌رانه‌های احتراق داخلی، سیستم سوخت‌رسانی است و به بیان دیگر اگر این سیستم به درستی عمل نکند یا از تنظیمات خود خارج شده باشد، سوخت مورد نیاز سیلندر را تامین نکرده و همین امر منجر به دیر روشن شدن موتور می‌شود. برای رفع مشکل نیز باید کلیه متعلقات این سیستم مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز تعمیر یا در نهایت تعویض شود.



تلور اید جدید به مصاف اروپایی‌ها می‌رود!

## خط‌مشی کیا؛ بازنده یا برنده؟

علیرضا پوراکباری  
a.poorakbari@autoworld.ir

اواخر سال گذشته میلادی بود که کمپانی کیامتور از آپدیت لوگو خود خبر داد و روی محصولات مدل ۲۰۲۲ خود از این لوگو بهره گرفت. از آنجا که در سال ۲۰۲۲ بازار خودرو رقابتی و داغ به‌شمار می‌رود، طراحان کیامتورز تحت سرپرستی کریم حبیب، طراح اسبق کمپانی بامو و مدیر طراحی فعلی کیامتورز اس‌یووی کراس‌اور میان‌سایز خود یعنی تلور اید را دستخوش تغییرات قرار دادند. تلور اید ۲۰۲۲ با اندکی به‌روزرسانی استایل جذاب‌تری به‌خود گرفته تا به‌عنوان اس‌یووی کراس‌اور میان‌سایز جدید در بازار بتواند با رقبای سرسخت اروپایی رقابت کند.

این خودرو از نظر استایل تفاوت چندانی با نسخه‌های فعلی خود ندارد و پروفیل خودرو با خطوط نرم و سطوح تخت بیشتر شکل گرفته تا با رینگ‌های ۲۰ اینچی آلیاژی اسپرت به‌نظر برسد. اما این بار در نمای جلو شاهد تلور ایدی هستیم که بیشتر مشابه کانسپت این خودرو است. حجم نسبتاً بزرگ و بزرگ شدن فرم جلو پنجره، خطوط تیز روی کاپوت و چراغ‌های عمودی که LED های عمودی درون آن طراحی شده ظاهری تهاجمی و در عین حال جذاب به‌این خودرو بخشیده است.

در نمای عقب همچنان شاهد طراحی چراغ‌های عمودی با LED های عمودی هستیم که با حجم پردازشی صریح در این بخش زیبا به‌نظر می‌رسد. در زمان ورود به کابین با همان طراحی هوشمندانه کیامتورز مواجهیم و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۰.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی کاملاً فضای داخلی را مبدون جلوه می‌دهد. همچنین طراحی سه‌دریجه‌افقی برای سیستم تهویه مطبوع در وسط داشبورد، بخش شناور کنسول میانی، نورپردازی داخلی و سقف شیشه‌ای پانوراما، فضای داخلی را دلنشین کرده است.

در عین حال غریب‌فکرمان و دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شیفتر پشت غریب‌فکرمان برای رانندگی اسپرت‌تر با تلور اید تعبیه شده و کمپانی کیامتورز برای نسخه جدید و فیس لیفت تلور اید امکانات پیشرفته‌تری را تدارک دیده است. از جمله مهم‌ترین امکانات

تلور اید ۲۰۲۲ می‌توان به سیستم کمکی رانندگی با سطح خودران یک، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری خودکار، هشدار نقاط کور، دوربین ۳۶۰ درجه، هشتر ایربگ، سیستم ارتباط کاربری کیامتورز، سامانه فوق پیشرفته پیشگیرانه از برخورد از جلو، سیستم ایمن خروج از خودرو و دوربین‌های باکیفیت برای ثبت مسیر روی کلاستر اشاره کرد.

زیر کاپوت نسبتاً کشیده تلور اید یک موتور شش سیلندر با آرایش بی‌شکل به‌حجم ۳.۸ لیتری تنفس طبیعی قرار گرفته و این پیش‌رانه همان موتور معروف لامبدا ۲ است که پیش‌تر روی محصولات جنسیس نصب شده است. موتور لامبدا ۲ با پاشش سوخت مستقیم و سیستم دوپل زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۲۹۱ اسب‌بخار قدرت را در ۶۴۰۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۹۵ نیوتون متر گشتاور را در ۵۱۰۰ دور (دور در دقیقه) تولید کند. اگرچه قدرت و گشتاور تغییرات چندانی نداشته است، اما تغییرات اساسی در بخش انتقال قدرت داده شده تا تعویض دنده‌ها نرم‌تر و سریع‌تر باشد. گیربکس هشت‌سرعه تیب ترونیک و وظیفه انتقال قدرت به چهار چرخ را برعهده دارد و TCU جدید این گیربکس، تعویض دنده‌ها را نسبت به نسخه‌های فعلی نرم‌تر کرده که در نتیجه به کیفیت بالاتر رانندگی با تلور اید منتهی می‌شود.

سیستم تعلیق مانند قبل در محور جلو مک‌فرسون استرات و در محور عقب فویلینک با کمک فنرهای هیدرولیکی است. تغییرات چندانی در سایز، ابعاد و اندازه خودرو داده نشده و در نتیجه نیازی به تغییرات اساسی در سیستم تعلیق نیست. تلور اید ۲۰۲۲ در دو نسخه X-Line و PRO- با به‌بازار عرضه می‌شود که هر دو به سیستم چهار چرخ محرک مجهزند. با این حال کمپانی کیامتورز امکانات ویژه‌ای مانند پکیج خاص کمکی رانندگی را برای مشتریان در نظر گرفته است. قیمت پایه این خودرو ۳۴ هزار دلار است.



## توجه به نگهداری از خودرو در فصل گرم!

این روزها هزینه نگهداری از خودرو به دلیل افزایش قیمت قطعه و دستمزد مکانیک نسبت به گذشته به‌هم‌راتب بیشتر شده و مالکان خودروها به دنبال راهی هستند که بتوانند هزینه‌ها را در این بخش تا حد امکان کاهش دهند. اما از آنجا که خرابی خودرو در فصل گرم سال بیشتر از فصل سرد است، در اینجا این سوال مطرح می‌شود که مالکان برای نگهداری صحیح از خودرویشان در فصل گرم سال باید بیشتر به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در فصل گرم سال باتوجه به افزایش دمای محیط جنبش مولکول‌ها نیز بیشتر است و این مسأله می‌تواند شرایط نگهداری از خودرو را برای مالکان کمی سخت کند. به عبارت دیگر در فصل گرم سال، اگر به نگهداری از خودرو و سیالات و سیستم خنک‌کاری آن توجه نشود، پیامدهای آن می‌تواند در شرایط فعلی چند میلیون تومان خسارت به‌بار آورد. بنابراین در فصل گرم سال مالکان خودرو باید به‌مسئله خنک‌کاری پیش‌رانه و گیربکس (در گیربکس‌های اتوماتیک)، استفاده از روغن موتور مناسب و عدم افزایش دور موتور توجه ویژه داشته باشند.

بختاری

ماهیت پیش‌رانه‌های احتراق داخلی بنزینی بر این اساس است که اگر به‌خنک‌کاری آن اهمیت داده نشود، می‌تواند علاوه بر قوای محرکه خودرو بر سایر سیستم‌های دیگر نیز تاثیر بگذارد. بنابراین در فصل گرم سال به مالکان خودروهای وارداتی توصیه می‌شود از اکتان‌های غیراصل و تقلبی که در بسیاری از پمپ‌بنزین‌ها و ایستگاه‌های شارژ سوخت ارائه می‌شود، استفاده نکنند. زیرا کاهش اکتان سوخت بهتر از اکتان‌های تقلبی است که منجر به افزایش دمای کاری قوای محرکه می‌شود.

ملکان

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

## صدای زیاد کابین!

خودرو پیژو GLX405 مدل ۹۵ دارم و حدود سه هفته است در سرعت‌های بالاتر از ۷۰ کیلومتر بر ساعت در داخل کابین خودرو سر و صدای بسیاری تولید می‌شود. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که باید لاستیک‌های دور درها و کمک‌فنرهای جلو خودرو تعویض شود. با مراجعه به بازار و خرید قطعات باکیفیت به کلینیک تخصصی خودرو مراجعه کردم و مکانیک تمام این قطعات را تعویض کرد؛ اما پس از گذشت چند ساعت همچنان مشکل وجود داشت؛ مکانیک دلیل این امر را کیفیت پایین کمک‌فنرها دانست.

۰۹۱۹\*\*\*۶۵۴۳





## ترکیدن لاستیک هواپیما در فرودگاه مشهد خسارت جانی نداشت



مدیر روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی نژاد مشهد گفت: «دیشب لاستیک هواپیمای شرکت کاسپین، هنگام فرود روی باندا این فرودگاه دچار ترکیدگی شد و خوشبختانه این حادثه خسارت جانی نداشت.» حسن جعفری در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا افزود: «ساعت ۲۲ و ۴۰ دقیقه شب‌قبل یکی از لاستیک‌های عقب یک فرونده هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ متعلق به شرکت هواپیمایی کاسپین که از مبدأ اصفهان وارد مشهد شده بود، پس از فرود در باندا فرودگاه مشهد ترکید.»

وی بیان کرد: «این پرواز ۱۴۵ مسافر داشت. خوشبختانه حادثه خاصی در جریان ترکیدن لاستیک رخ نداد و مسافران به سلامت از هواپیما خارج شدند.» به گزارش ایرنا، فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی نژاد مشهد با گستره ۵۴۰ هکتار، پس از فرودگاه مهر آباد تهران دومین فرودگاه پرترافیک کشور است که پیش از شیوع کرونا به طور میانگین روزانه ۱۸۰ پرواز و در زمان اوج سفرها تا ۲۵۰ پرواز ورودی و خروجی در آن انجام می‌شد.

به ندای باد لاستیک گوش فرادهید

## اندازه‌گیری فشار تایر از راه دور!



s.siyavashi@autoworld.ir

خودروهایی که از سال ۲۰۰۷ به بعد ساخته شده‌اند، معمولاً دارای سیستم اندازه‌گیری فشار باد درون تایر هستند. حال سوال این جاست این سیستم چگونه کار می‌کند. فشار هوای درون تایر معمولاً به دو روش بررسی می‌شود: «سیستم نظارت مستقیم فشار هوا» و «سیستم نظارت غیرمستقیم فشار هوا». در سیستم نظارت مستقیم فشار هوا که به (DTPM (Direct Tire Pressure Monitoring نیز معروف است، داخل هر تایر تعدادی حسگر وجود دارد که لحظه‌به‌لحظه وضعیت را به کامپیوتر مرکزی منتقل می‌کنند.

این حسگرها فشار هوا و در برخی خودرها دما را نیز اندازه‌گیری می‌کنند. این حسگرها راننده را اندازه فشار هوای درون تایر مطلع می‌کنند. البته برخی خودروسازان این حسگرها را در قسمت بیرونی تایر نصب می‌کنند. اطلاعات دریافت شده توسط حسگرها معمولاً به صورت امواج رادیویی به قسمت مورد نظر فرستاده می‌شوند. البته ممکن است این

حسگرها در صورت برخورد لاستیک با جدول خیابان یا چیز شبیه آن آسیب ببینند. این حسگرها دارای یک باتری هستند که عمر مفید آن‌ها نزدیک به ۱۰ سال است. اما در سیستم نظارت غیرمستقیم که با نام ITPM یا (Indirect Tire Pressure Monitoring) شناخته می‌شود، از هیچ سنسوری استفاده نمی‌شود. این سیستم توسط حسگر اندازه‌گیری سرعت چرخ‌ها کار می‌کند.

ITPM با توجه به میزان استاندارد چرخش لاستیک هنگام سرعت، میزان چرخش حقیقی آن را اندازه می‌گیرد سپس توسط محاسبات پیچیده به این نتیجه می‌رسد آیا حجم هوای موجود در تایر مناسب است یا خیر. این سیستم به دلیل نداشتن سنسورها در چرخ خودرو، به صورت غیرمستقیم فشار تایرها را اندازه‌گیری می‌کند و نامگذاری آن هم به همین علت است. به طور کلی این آپشن در خودروها با نام «TPMS» شناخته می‌شود.

### نشانه‌های چراغ TPMS

چراغ سیستم نظارت بر فشار باد تایر (TPMS) به دو شکل مختلف روشن می‌شود: ثابت یا چشمک‌زن. اگر چراغ TPMS به صورت ثابت روشن شود، سیستم به شما می‌گوید یک سنسور فشار باد کمتری را در یکی از چرخ‌ها تشخیص داده است و تا زمانی که مشکل برطرف نشود این چراغ به صورت ثابت روشن خواهد ماند.

این در حالی است که چشمک‌زدن چراغ TPMS معمولاً به معنی یک خطا در سیستم TPMS است، یعنی یا دستگاه گیرنده نمی‌تواند یکی از سنسورها را تشخیص دهد یا یکی از سنسورها خراب شده‌اند. اگر این اتفاق بیفتد، باید سیستم TPMS خودرو خود را بررسی کنید. قبل از استارت زدن و زمانی که سوئیچ را باز کرده‌اید، ممکن است چراغ TPMS از حالت چشمک‌زن به حالت ثابت دربیاید و زمانی که دوباره خودرو روشن یا خاموش شود، به حالت چشمک‌زن باز می‌گردد.

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	پترن	سایز	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲	۹,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	P648,P660	165/65R13	IMPALA	
پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	P660,P601	175/60R13	BRILLIANT	
انواع پراید	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	P660,P601	175/70R13	BRILLIANT	
تیبا-ریو-پیکان	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	P602	185/60R14	ALERIA	
انواع پراید	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	P648,P640,P660,P674	185/65R14	ALERIA	
تیبا-ریو-پیکان	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	P685	205/60R14	BRILLIANT	
انواع پژو	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	P601	185/60R15	ELPIDA	
سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ وی	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	P648,P640,P647,P674	185/65R15	ELPIDA	
سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ وی	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۰	P680	195/60R15	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۵	P648	195/65R15	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس-H30 کراس	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	P685	205/60R15	PREMIUM GRIP	
اسپریت انواع پژو	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	P624	205/50R16	PREMIUM GRIP	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	P624	205/55R16	PREMIUM GRIP	
مگان-سراتو-مزدا ۳-جک جی ۵-ام‌وی ام X22	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	P630	215/65R16	PREMIUM GRIP	
ام‌وی ام X33-لیفان ایکس 60-اسپورتیج-توسان (۲۰۱۰)	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	P630	225/70R16	SPORTECH	
کاپرا	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	P677	225/65R17	SPORTECH	
تیگو ۵-سوزوکی-بی‌وی‌دی ۶	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	P673	235/65R17	OPTI RIDERUNNER	
هایما ۷-ماهیئندرا XCUV500	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235	S6373	RIDERUNNER	
AZERA 2001-2006	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۹۰	۱۶	۵۵	225	P624	PREMIUM GRIP	
MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۷۵	۱۷	۵۵	235	P624	PREMIUM GRIP	
SANTAFE 2013-2020-RAV4-SORENTO SX	به زودی	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235	S673	RIDE RUNNER	







سرمایه گذاری در صربستان جای تعجب ندارد؛ زیرا این کارخانه در حال حاضر وجود دارد و جالب اینجاست که Nidec نیز در حال ساخت یک کارخانه مونوژور الکتریکی جدید در صربستان است. Nidec و PSA (که همراه با FCA در استراتژی ادغام شدند) قبلاً در زمینه موتورهای الکتریکی در فرانسه شریک شده اند که نشان می دهد ممکن است در صربستان نیز همین اتفاق بیفتد. استراتژی قصد دارد تا پایان این دهه به تولید خودروهایی صادره الکتریکی روی بیاورد.

استراتژی از سرمایه گذاری ۱۹۰ میلیون یورویی (۲۰۰ میلیون دلار) برای تولید خودروهایی الکتریکی در کارخانه خود در کراکویوای صربستان خبر داد. حدود یک چهارم یا ۴۸ میلیون یورو (۵۰ میلیون دلار) از این مبلغ از سوی کشور صربستان تامین خواهد شد. در حال حاضر این شرکت مدل مینی ون فیات 500L را در کارخانه صربستان تولید می کند که با یک مدل کامپکت الکتریکی جدید بر اساس یک پلت فرم الکتریکی جدید جایگزین خواهد شد و قرار بر این است از اواسط سال ۲۰۲۴ تولید شود.



## تولید خودروهای برقی استراتژی در صربستان



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

## فصل جدیدی در تولید باتری در جهان رقم می خورد

# اجرای نخستین پروژه پاسپورت باتری توسط دولت آلمان

دولت آلمان نخستین پروژه «Battery Pass» در جهان را راه اندازی کرده است که استانداردهای فنی و محتوایی را برای ارتقای تولید باتری و خودروهایی الکتریکی ارائه می کند. گذرنامه باتری یک نمایش دیجیتالی از باتری است که اطلاعات مربوط به تمام الزامات ESG قابل اجرا و چرخه عمر آن را بر اساس تعریف جامع باتری پایدار بیان می کند. هر پاسپورت باتری یک دوقلوی دیجیتالی از باتری فیزیکی آن خواهد بود که توسط پلت فرم دیجیتال باتری پاسپورت فعال می شود که راه حل جهانی برای به اشتراک گذاری ایمن اطلاعات و داده ها ارائه می دهد. هدف این پلت فرم فراتر از امکان مدیریت عملکرد تنها یک باتری است و به مدیریت عملکرد تمام باتری ها در سراسر زنجیره ارزش صنعت ختم می شود. این پروژه با همکاری ۱۱ عضو کنسرسیوم، وزارت امور اقتصادی و اقدام اقلیمی آلمان آغاز شده و پروژه ارتقای تولید باتری های خودروهای برقی یک پروژه تحقیق و توسعه سه ساله

باید دولت آلمان است که در نظر دار استانداردهای فنی و مهندسی را از تقاضای فصل جدیدی از تولید خودروهای برقی را رقم بزند که در اتحادیه اروپا تولید می شوند. Circular یکی از پنج بسته کاری پروژه «Battery Pass Demonstrator» را با استفاده از محتوا و استانداردهای فنی برای شبیه سازی جریان داده ها و تراکنش های سیستم هدایت می کند. پروژه Battery Pass که توسط شرکت تغییر سیستم SYSTEMIQ GmbH هدایت می شود، شامل ۱۱ شریک کنسرسیوم است و داگلاس جانسون پوزنگن، مدیر عامل و بنیانگذار Circular در این باره گفت: «باتری ها دارای های ارزشمندی هستند و هویت بخشی به آن ها برای دستیابی به اقتصادهای بزرگ کلیدی خواهد بود. ما هیچان زده هستیم که دانش خود را در ساخت این نمایشگر پاسپورت باتری به کار بگیریم.» فناوری Circular تولید کنندگان قطعات خودروهای الکتریکی و شرکت کنندگان در

زنجیره تامین می توانند جریان فیزیکی مواد حیاتی را از استخراج تا تولید نهایی و همچنین ویژگی های ESG را به طور ردیابی کنند. Circular که از سال ۲۰۱۷ روی قابلیت ردیابی باتری کار می کند، بحث مواد اصلی باتری، انتشار گازهای گلخانه ای آن ها و اعتبارنامه ESG را برای مشتریان بالادست و پایین دست و ردیابی این چرخه با اهمیت می داند. این پروژه به مشتریانی مانند Volvo Polestar و Rock Tech Lithium کمک می کند منابع پایدار خود را از طریق ایجاد گذرنامه های محصول تثبیت کنند.

در نهایت مقررات جهانی برای باتری ها و مواد اصلی آن ها در تعداد و نوع به کارگیری آن در حال افزایش است. به عنوان مثال انتظار می رود مقررات باتری اتحادیه اروپا در نیمه اول سال جاری به قانون تبدیل شود. این کار به پاسپورت باتری نیاز دارد که به وضوح انتشار CO2 پنهان شده در باتری، انطباق با استانداردهای تولید اخلاقی و مقدار فزاینده محتوای باز یافتنی را نشان دهد. در پایان باید گفت پروژه «پاسپورت باتری» اعلام شده توسط دولت آلمان با هدف تاثیر گذاری و اطلاع رسانی به کمیسیون اروپا و شرکای کلیدی در مورد چگونگی توسعه و مدیریت استانداردهای فنی و محتوایی هویت دیجیتال باتری شکل گرفته است.

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صبا باتری با برندهای مختلف: VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA.	<b>گارانتی ۱۶ ماهه انبساطی</b>	۸۴۴,۰۰۰	۱,۰۰۱,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۹۵۸,۰۰۰	۱,۱۳۵,۲۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۱,۱۴۹,۷۰۰	۱,۳۶۲,۴۰۰	
	باتری کو بیگ	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 تندرو و ساندریو	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
آذر باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای دیگر: آذر، سولفیان، نوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	<b>گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشد</b>	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری کو بیگ	۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری تندرو و ساندریو	۶۰ - ۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
نیرو گستران خراسان (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیرو گستران خراسان با برندهای مختلف: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER عرضه می شود.	<b>گارانتی کلیه محصولات نیرو گستران خراسان ۱۵ ماهه می باشد</b>	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری کو بیگ	۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری تندرو و ساندریو	۶۰ - ۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
سپاهان باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بار کاس، پارا ایکس، سوزو کی، سوپو، بر جیس، اور بیتال، اور انوس، نیو ولکس و یاشا، بوبا پوشش آمپر از ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	<b>گارانتی محصولات سپاهان باتری یعنی از محصولات این شرکت هستند اور بیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزو کی ۱۵ ماهه، اور بیتال به بیموم ۲۷ ماهه و باتری محصولات ۱۵ ماهه می باشد</b>	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری کو بیگ	۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری تندرو و ساندریو	۶۰ - ۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
پاسارگاد باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندیل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ باوره بازار عرضه می شود.	<b>گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشد</b>	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فابیک کارخانه)	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری کو بیگ	۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی			در حال بروز رسانی		
باتری تندرو و ساندریو	۶۰ - ۶۶ - ۷۴	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				
باتری خانواده دنا	50L1 (فاب کوچک)، 50L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی				





## پایانه مترو اکباتان تهران پس از ۱۳ سال آماده بهره‌برداری شد



ابریا: مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه اعلام کرد: «پایانه مترو اکباتان که نخستین پایانه زیرزمینی قطارهای شهری در کشور محسوب و عملیات اجرایی آن از سال ۹۷ آغاز شده بود، در آستانه افتتاح قرار دارد.» مسعود درستی با اشاره به افتتاح پایانه مترو اکباتان در خط چهار گفت: «این پایانه در غربی‌ترین نقطه خط چهار مترو تهران و در محدوده شهر اکباتان واقع شده و فاز نخست این پایانه در شامگاه جمعه ۱۶ اردیبهشت‌ماه آماده بهره‌برداری شد.» وی درباره دومین افتتاحیه این شرکت در سال جاری بیان کرد: «پس از بهره‌برداری از ورودی جنوبی

ایستگاه یادگار امام (ره) در خط ۶. حالا نوبت به افتتاح فاز نخست پروژه احداث پایانه اکباتان رسیده است؛ این پایانه با ظرفیت پذیرش ۲۱ رام قطار، با زیر بنای ۷۰ هزار مترمربع و در دو طبقه طراحی شده که فاز اول آن در آستانه بهره‌برداری قرار گرفته است.» مدیرعامل شرکت مترو تهران در ادامه به اهمیت تأثیرات بهره‌برداری از پایانه اکباتان اشاره کرد و افزود: «با بهره‌برداری از این پارکینگ، امکان کاهش سرفاصله حرکت قطارها و افزایش ظرفیت مسافرگیری در خط چهار فراهم خواهد شد.» خط چهار مترو تهران مناطق غربی را به شرقی با تاخت متصل می‌کند.

### خبر News

## انگیزه سارقان سریالی اموال شهر ایجاد ناامنی است



باشگاه خبرنگاران جوان: عضو شورای شهر تهران گفت: «انگیزه سارقان اموال شهری غیر از مسائل مادی است، آنها می‌خواهند ایجاد ناامنی و القای ترس کنند.» ناصر امانی افزود: «چندی پیش در مورد سرقت اموال عمومی شهر به‌ویژه پل حکیم تذکر دادیم و از شهرداری خواستیم با هماهنگی پلیس عوامل سرقت را شناسایی و معرفی کنند. این موضوع در

دستور کار است اما امسال در تعطیلات سال نو سرقتی دیگر در پل صدر رخ داد و روکش تزریق بتونی روده شد.» وی ادامه داد: «متأسفانه سرقت به ایستگاه‌های بی‌ارتی نیز رسیده است.» به گفته این عضو شورای شهر تهران سرقت‌های دنباله‌دار نشان می‌دهد این کار سازماندهی شده و به صورت بانندی است.» امانی بیان کرد: «در خصوص جلوگیری از تداوم سرقت

## «موتور ضد ترافیک»؛ شعار مسافربرای موتور در سطح شهر

# وقتی پلیس هم مخالف استفاده از موتورسیکلت برای مسافربری نیست!



علی علمی  
a.elmi@autoworld.ir

با تمام دردسرها و برخی مشکلات آفرینی‌های موتورسیکلت‌ها، مدت‌هاست این وسیله نقلیه جایگاه ویژه‌ای در حمل کالا و همین‌طور رساندن سریع مسافران به مقصد پیدا کرده است و چرخ بسیاری از مراکز اداری، تجاری و بازرگانی روی دوچرخ موتورسواران که به جایه جایی کالا و مسافر می‌پردازند، می‌چرخد. از سوی دیگر مطلوب نبودن شبکه حمل و نقل شهری و نقشی که موتورسیکلت‌های مسافربری در حمل و نقل در شهر به خود اختصاص داده‌اند، باعث شده است مشکلات موتورسواران همچنان ادامه داشته باشد و سازمان‌های مسئول در اجرای هر طرح ویرانه‌های برای ساماندهی موتورسیکلت‌ها و به‌خصوص جلوگیری از حمل بار و مسافر توسط آنها دست به عصا پیش بروند.

### در آمد بیشتر با سرمایه کمتر

مسافربری با موتور در آمد بالاتری نسبت به تاکسی‌های سطح شهر دارد زیرا مسافر را در زمان کوتاه‌تری به مقصد می‌رساند و پول بیشتری نیز دریافت می‌کند. اما جابه‌جایی با موتور خطرات جدی نیز به همراه دارد و لی از نظر برخی شهروندان در برخی مواقع، زودرسیدن ارزش کرایه یک موتورسیکلت و به جان خریدن خطرات آن را دارد. جایگاه اصلی موتورسواران در چهارراه‌های اصلی شهر است. البته به گفته خدشان مشتریان خود را نیز دارند؛ اکثر کسانی که سوار موتور می‌شوند، عجله دارند و حاضرند پول بیشتری بپردازند. این موتورسواران اغلب جوان و میانسال هستند یعنی بین ۲۰ تا ۴۰ سال و اغلب مدرک دیپلم دارند و ولی در این میان افرادی هم هستند که تحصیلات بالاتری دارند ولی به دلیل نبود شغل به این کار روی آورده‌اند. نمی‌دانیم

اولین بار چه کسی به فکر افتاد که می‌تواند از موتورسیکلت برای مسافربری استفاده کند اما دلایلی که به این کسب‌وکار رونقی حتی بیشتر از آژانس‌های مدل‌بالا و تاکسی‌های در دست داده، کاملاً مشخص است. کسب‌وکاری که به سرمایه‌های بسیار کمتر از تاکسی‌های شهر نیاز دارد و هر روز به دلیل امتیازهای ویژه مثل مصرف سوخت بسیار کم، عدم نیاز به طرح ترافیک و عبور از هر خیابان و معبر بیشتر رونق می‌گیرد. ناگفته نماند مسافربری با موتورسیکلت تنها مربوط به کشور ما نیست بلکه چند سالی است «موتور تاکسی‌ها» در برخی شهرهای اروپایی فعال شده‌اند. مسافربری با موتورسیکلت در اینجا به‌طور شخصی انجام می‌شود و مسافر از امکاناتی مانند بیمه، حقوق ثابت و تجهیزات ایمنی محروم است، در حالی که در بسیاری کشورها مسافربری با موتور یک شغل رسمی محسوب می‌شود و آنها را بر نظر یک شرکت فعالیت می‌کنند. مدتی است در کشور ما هم اپلیکیشن‌هایی در زمینه ساماندهی فعالیت موتورسواران راه‌اندازی شده‌اند که البته نکات مثبت و منفی هم دارند.

### پلیس و موتورهای مسافربری

چندی پیش سردار حسین رحیمی در باره موتورهای مسافربری به خبرنگاران گفت: «هاموران پلیس در صد نقطه پایتخت در دو شیفت صبح و بعد از ظهر آماده برخورد با تخلفات موتورسیکلت‌سواران هستند. پلیس تهران بزرگ سه طرح بزرگ، ویژه و مهم را به‌طور هم‌زمان در سه نقطه پایتخت اجرا می‌کند؛ موتوریار، ساماندهی عبور و مرور در معابر پایتخت و انضباط‌بخشی به تردد موتورسیکلت‌سواران از جمله این طرح‌ها هستند.» سردار رحیمی اظهار کرد: «تلاش ما بر این است با اجرای این طرح، موتورسیکلت‌سواران را ساماندهی کنیم و تخلفات موتورها را کاهش دهیم زیرا با اجرای این طرح‌ها هم تردد موتورسیکلت‌سواران نظم پیدا می‌کند و هم ترافیک در شهر منظم می‌شود.» وی با بیان اینکه استفاده از موتورسیکلت در پایتخت رو به افزایش است، ادامه داد: «رعایت قانون اولین موضوع است. پلاک موتورسیکلت‌ها به هیچ عنوان نباید مخدوش باشد، حرکت در محل عبور پیاده و پیاده‌روها و همچنین عبور از چراغ

قرمز داشتن بار غیرممتنع ممنوع است.» رئیس پلیس پایتخت با بیان اینکه در تابستان حجم استفاده از موتورسیکلت رو به افزایش خواهد بود، گفت: «پلیس مخالف استفاده از موتورسیکلت حتی مسافربری با آن نیست اما باید نظم و انضباط در شهر رعایت شود.» از سوی دیگر شرکت‌های بیمه به دلیل بالا بودن خطراتی که موتورسیکلت‌ها و سواران موتورسیکلت‌ها را تهدید می‌کنند، حق بیمه بدنه آنها را با نرخ بالاتری محاسبه می‌کنند. بیمه بدنه موتورسیکلت با بیمه بدنه خودرو متفاوت است. در واقع برخی پوشش‌هایی که توسط بیمه بدنه خودرو ارائه می‌شود، شامل بیمه بدنه موتورسیکلت نیست. بیمه بدنه موتورسیکلت خسارت‌های وارده ناشی از این حوادث را جبران خسارت می‌کند: حوادث رانندگی، تصادف و در کل هرگونه برخورد به جسم متحرک یا ثابت که منجر به ایجاد خسارت به موتورسیکلت شود. این بیمه مواردی مثل آتش سوزی، صاعقه یا انفجار را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد.

### تقابل موتورسیکلت و محیط زیست

چندی پیش مدیرعامل یکی از اپلیکیشن‌هایی که در زمینه خدمات حمل و نقل با موتورسیکلت فعالیت می‌کند، درباره موضوعات زیست‌محیطی که موتورسیکلت‌ها در شهرهای بزرگ درگیر آنها هستند گفت: «از موضوعاتی که در حوزه ورود اسباب‌آبادی‌بخش خدمات شهری وجود دارد، توجه به مسائل زیست‌محیطی است. بی‌تردید تا زمانی که بخش عمده‌ای از مشکلات موجود حل نشوند، انجام برخی اقدامات امکان‌پذیر نیست. به‌عنوان مثال یکی از کارهایی که ما می‌خواستیم انجام بدهیم، راه‌اندازی سیستم bike sharing بود، باین صورت که تعدادی موتورسیکلت برقی در دسترس باشند و شما آن را کرایه کنید، به محلی که می‌خواهید بروید و همان‌جا موتور را پارک کنید. شخص بعدی از روی اپلیکیشن محل موتور را پیدا و آن را کرایه کند. متأسفانه هیچ کدام از شرکت‌ها و تولیدکننده‌ها نمی‌توانستند چنین وسیله نقلیه‌ای را با مشخصاتی که ما می‌خواستیم، ارائه بدهند.»

دنده يك First gear  
علی زراندوز  
a.zarandooz@autoworld.ir

عباس تاش، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان از سمتش استعفا داد.  
حاضر جواب: خسته نباشند... چون واقعا حمایت بی‌دریغ از مصرف‌کننده، این روزها مسئولان ما را از کت و کول انداخته است!

«سامانه یکپارچه فروش خودرو» می‌تواند جلوی دلالتی را بگیرد؟  
حاضر جواب: دلالت اگر دلالت باشد که به راه‌اندازی یک سامانه جا نمی‌زند... و گرنه چطور ممکن بود تا حالا این همه وزیر و وکیل رفته و آمده باشند، ولی دلالت‌ها از جای‌شان تکان نخورده باشند؟!

یک کارشناس و فعال صنعت خودرو: دولت حق دخالت در روش فروش شرکت‌های خصوصی را ندارد.

حاضر جواب: شاید روی کاغذ اجازه نداشته باشد ولی مهم در عمل است و دولت هم نشان داده که این وقت‌ها، اهل عمل است!

سرپرست دفتر صنایع خودرو وزارت صمت: هفته آینده اولین فروش خودرو در «سامانه متمرکز» انجام می‌شود.  
حاضر جواب: خلاصه اگر نهایتاً تا هفته آینده ندانند روی چکر بگذارید، همه مشکلات بازار و صنعت خودرو یک جا حل می‌شود!

جنرال موتورز در خودروهایش از فناوری تین درایور به منظور بهبود شرایط برای رانندگان جوانان استفاده می‌کند. تین درایور مانند یک مربی برای ثبت تجربه ایمن رانندگی عمل و گزارش دقیقی از نحوه رانندگی فرد برای خانواده وی ارسال می‌کند!  
حاضر جواب: خلاصه جوان‌ها از این به بعد علاوه بر دوستان باید مراقب فناوری‌ها هم باشند!

خودروسازان خصوصی هم از تصمیمات خلق‌الساعه سیاست‌گذاران در امان نمانند.  
حاضر جواب: پس چی؟ فکر کردید فقط وقتی شیری فروشی آتش می‌گیرد، تر و خشک با هم می‌سوزند؟!

خودروسازان داخلی اولین ماه سال را با کاهش تولید پشت سر گذاشتند. آیا سیاست‌های وزارت صمت در کاهش تولیدات دخیل است؟  
حاضر جواب: این چه حرفی است؟ موفقیت‌های صنعت خودرو مربوط به این وزارتخانه است و کمبودهایش مربوط به وزارت جهاد کشاورزی یا در نهایت وزارت نیرو!

با گذشت ۵۰ روز از سال جدید بازار خودرو هنوز روز خوش ندیده و با عرضه قطره‌چکانی، قیمت‌ها اگرچه با روندی کند اما مستمر در حال افزایش هستند.

حاضر جواب: چون بازار خودرو می‌داند که: «هر و آن نیست که که تند و گهی خسته رود/ هر و آن است که آهسته و پیوسته رود!»

مهلت ۴۳ روزه به ۱۷ آزادراه برای پایان اخذ دستی عوارض آزادراهی...  
حاضر جواب: خلاصه تمام روش‌های گرفتن عوارض و مالیات در حال مکانیزه شدن است ولی روش‌های ارائه خدمات به مردم همچنان سنتی است!

### جدول شماره ۱۷۸۱ Cross Word

حسین نظریان  
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۴۷۷

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

حسین نظریان  
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۴۷۷

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
ک	ج	د	و	ز	ب	ا	ر	ت	ث	ج	ح	ط	ی	ق
ر	ن	و	ی	ا	د	ا	ر	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
ا	ی	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
س	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا	ا
ز	ک	س	ت	و	ن	ا	و	ا	و	م	ک	ل	م	ل
ل	ا	ی	ه	ا	ف	ا	ر	ن	ج	ر	و	ر	و	ر
م	ز	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و
ت	ا	م	ز	ا	ر	ا	ز	ا	ر	ا	ز	ا	ر	ا
ر	ر	و	ن	ن	ی	و	ی	و	ی	و	ی	و	ی	و
ا	و	ی	ز	ه	و	ا	ی	س	ی	و	ز	و	و	و
ک	ا	ن	ت	ی	ف	و	س	ی	د	ی	ن	ن	ن	ن
ت	ا	ج	ا	ل	ه	ت	ر	ی	ا	ر	د	د	د	د
و	ی	ر	ا	ر	ک	ر	ا	ی	ن	ا	ن	ا	ن	ا
ر	ا	ر	ا	م	ی	ی	ر	ا	ن	د	ک	ی	ک	ی





Autoworld.ir

دوشنبه ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۱، سال هفتم، شماره ۱۶۴۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۵، اصفهان ۲۵، شیراز ۲۸، مشهد ۱۹، تبریز ۱۷، ارومیه ۱۸، رشت ۲۱، گرگان ۱۹، ساری ۲۰، شهرکرد ۲۰، اهواز ۳۴، یزد ۲۸، کرمان ۳۰، بندرعباس ۳۵، زاهدان ۳۶

بیلبوردها  
Billboard

## هیولای سریع

«در این آگهی فورد موستانگ که توسط آژانس تبلیغاتی «ال تی بی» در برزیل طراحی شده به صفر تا صد چهار ثانیه‌ای این خودرو اشاره شده است.



Mustang GT 2019 with 466 horsepower engine. From 0 to 100 in just 4 seconds.

Ford Slaviero

## سارقان خودرو را ناامید کنید!

این روزها مالکان خودروها بیشتر از گذشته مراقب خودرویشان در برابر سارقان هستند و علاوه بر دزدگیر از قفل‌های فرمان و پدال نیز روی خودرو استفاده می‌کنند. این در حالی است که کارشناسان معتقدند استفاده از قفل فرمان به‌عنوان یک عامل بازدارنده حتی زمانی که قصد داریم خودرو را در مدت زمان کوتاهی رها کنیم به‌شدت ضروری به‌نظر می‌رسد. چرا که بسیاری دیده شده است که سارقان در کمتر از یک دقیقه خودرو بی‌حفاظ را به‌سرقت می‌برند! در عین حال کارشناسان در این حوزه تأکید دارند که برای محافظت بیشتر از خودرو در کنار استفاده از قفل فرمان، خود فرمان نیز قفل شود. نحوه زدن قفل نیز این گونه است که یک سمت آن به‌طرف پایین، دست چپ و طرف دیگر به‌سمت بالا، دست راست و چسبیده به‌شیشه خودرو باشد تا از جایش تکان نخورد.

همچنین دیده شده که برخی سارقان با تغییر ارتفاع اقدام به باز کردن قفل فرمان می‌کنند که در صورت جفت بودن درست قفل فرمان، این موضوع برای آن‌ها دشوار خواهد شد. در عین حال استفاده از قفل پدال نیز ضروری به‌نظر می‌رسد؛ زیرا ضمن افزایش ایمنی در خودرو موجب می‌شود بسیاری از سارقان در نگاه اول ریسک دزدی را بالا بینند و از این کار منصرف شوند.

درواقع به‌دلیل سخت بودن عملیات قفل‌گشایی توسط دریل و غیره در فضای کم جایی خودرو، سرقت خودرو تا حد زیادی مشکل می‌شود. این در حالی است که بر اساس نظر کارشناسان سارقان برای باز کردن قفل پدال باید به‌پایین اتاق خودرو بروند و همین امر هوشیاری آن‌ها را نسبت به محیط اطراف کاهش می‌دهد و به‌همین دلیل آن‌ها معمولاً ریسک چنین کاری را نمی‌پذیرند و در نتیجه خودرو از سرقت در امان می‌ماند.

## حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

## مسابقات

مرکباز



می‌شود و شرکت کنندگان در این مسابقه باید از مسیرهای معدن کاری عبور کنند. هر سال حدود ۱۵۰۰ نفر متقاضی شرکت در این مسابقه هستند که تنها صلاحیت ۵۰۰ نفر از این تعداد برای شرکت در مسابقه قبول می‌شود. در نهایت هم تعداد کسانی که به خط پایان می‌رسند کمتر از انگشتان دو دست است. این مسابقه توسط ردبول پشتیبانی مالی می‌شود.

ارزبرگ رودنو به‌عنوان یکی از دشوارترین چالش‌ها در میان علاقه‌مندان به مسابقات خودرو شناخته می‌شود و در سال ۲۰۱۱، ۵۰۰ نفر در آن شرکت کردند؛ اما تنها ۹ نفر از آن‌ها به‌نقطه پایان رسیدند. این مسابقه موتورسواری از سال ۱۹۹۵ هر سال در ماه ژوئن در کوهستان آلپ در اتریش برگزار

ارزبرگ رودنو



PRO  
TEC

by bluechem  
GROUP

...because it works!

روغن موتور پرو-تک آلمان

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY



021 79406

0902 432 2671

sales@aryachemi.ir

www.aryachemi.com



www.isaco.ir

قطعات و لوازم یدکی خودرو را

اصل بخريد