



در ارزیابی‌های سازمان کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) صورت گرفت: کسب رتبه نخست توسط مدیران خودرو



«آرتون»؛ برگ برنده فولکس واگن در بازار سدان‌ها

به‌رغم داخلی‌سازی «کیت‌ها، مخازن و ECU خودروهای دوگانه‌سوز» شکل گرفت:

## لابی دلالان برای واردات تجهیزات CNG

در سال ۸۹ به میزان ۱۰ درصد قیمت سی‌ان‌جی گران‌تر شد تا برای هوشمندتر شدن جایگاه‌ها و اورهال و تعویض مخازن استفاده شود، اما امروز مشخص نیست این پول کجا...

با تشکیل هشت تیم کاری مشترک کار گروه‌های اجرایی دو خودرو ساز بزرگ کشور شکل گرفت

آغاز تحول در «یزد تایر» و «آرتاویل تایر» تغییرات مدیریتی در دومین تایر ساز کشور «گروه صنعتی رازی» با هدف ایجاد پویایی و بهره‌مندی از نیروهای متخصص صنعت تایر، مدیران ارشد...

گسترش پدیده کارواش‌های خیابانی با آغاز فصل گرما توقف خودروها در معابر شهری برای تعمیر و شست‌وشو، تخلف است!

### مدیر فروش آرین دیزل در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

## کامیونت آرین دیزل در سگمنت بی‌رقیب ۹ تن به بازار می‌آید

۲ بار دیگر یک مرسدس رکورد حراجی‌ها را شکست  
۱۰ قرعه‌کشی خودرو به نفع مشتری است یا واسطه‌ها؟  
۱۰ تراکم فروش خودرو در محدوده قیمتی یک میلیارد تومان  
۱۱ افزایش همکاری کارگاهی «کاسترول» و «بوش» در امارات  
۱۲ تولید دیسک ترمز با «نیوبیم» ۱۰ درصد ارزان‌تر از سایر فلزات

### استارت Start

علیرضا کافی  
عضو شورای سردبیری

#### «بازار سیاه» ارمان فروش سامانه‌ای خودرو

به جای حل مشکل، صورت مساله را پاک کنید! این نخستین راهکاری است که به ذهن برخی مسئولان می‌رسد و البته نتیجه‌ای هم به همراه ندارد. حالا...

### تیتراهای امروز Titles

در نخستین روز معاملاتی هفته جاری رقم خورد:

#### سقوط ۱۵ هزار واحدی شاخص کل بورس

وقتی باواریایی‌ها با احتیاط طراحی می‌کنند! چهره زیباتر برای بامو سری ۳

#### طراحی همزمان «ایکو کراس» برقی و بنزینی؛ رویکردی آینده‌نگر

اجماع خودروسازان اروپایی برای تولید باتری در این ناحیه تلاش برای رد سلطه شرق

# لنتیارسر

حافظ سلامتی شما به هنگام رانندگی

PARS LENT  
www.parslent.com

# KMC T8

کرمان موتور

@KERMANMOTOR · ۲۱ - ۴۲۷۲۴





داشت اما مدل سفارش مدیران ۵۰ هزار دلار گران تر خواهد بود. با وجود تورم و کمبود جهانی نیمه رساناها، شاید تسلا نمی خواهد چشم خود را بر هزینه های افزایش یافته ببندد و بسته همین دلیل قیمت نهایی آن را به صورت رسمی اعلام نکرده است. نسخه سفارش مدیران از نظر تسلا به خودروهایی اطلاق می شود که شماره شاسی پایینی دارند و اولویت تحویل با آن هاست. ایلان ماسک اخیراً گفته بود تسلا تولید نسل جدید رودستر را از سال آینده شروع خواهد کرد. احتمالاً تولید این خودرو در سال ۲۰۲۳ و در گیگا تگزاس شروع شود.

تسلا به پیش فروش نسل بعدی رودستر ادامه می دهد. سوپرکار تمام الکتریکی که می خواهد همه چیز را از نو بنویسد. این خودرو ساز رزرو نسخه سفارش مدیران رودستر جدید را در دسامبر ۲۰۲۱ به پایان رساند. اما نکته جالب درباره پیش فروش جدید تسلا این است که صفحه رزرو آنلاین این خودرو تنها میزان سپرده قابل پرداخت (۵ هزار دلار) در همان لحظه و پرداخت ۴۵ هزار دلار باقیمانده طی ۱۰ روز آینده را نشان می دهد. قیمت تسلا رودستر فعلاً مشخص نشده است. در ابتدا اعلام شد تسلا رودستر جدید قیمت ۲۰ هزار دلاری خواهد



## احتمال عرضه «تسلا رودستر» در سال آینده

### با تشکیل هشت تیم کاری مشترک

## کارگروه های اجرایی دو خودروساز بزرگ کشور شکل گرفت



با تحقق اتحاد استراتژیک دو خودروساز بزرگ کشور، کارگروه تخصصی در حوزه ارتقای کیفیت محصولات با هدف تحول کیفی محصولات و افزایش رضایت مندی مشتریان آغاز به کار کرد. در نشست



بهزاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

که با معاونان کیفیت گروه صنعتی ایران خودرو و سایپا برگزار شد، گزارشی در خصوص برنامه های راهبردی و جامع تحول محصولات و خدمات دو خودروساز ارائه و زمینه های همکاری های مشترک دو جانبه مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت. تیم های کاری در هشت محور با حضور نمایندگان از دو خودروساز تشکیل شده به صورت هفتگی و مستمر، در خصوص سرفصل های هر یک از کارگروه ها، برنامه ها و اقدامات مدنظر ارائه می شود. البته نشست های مشترک با جدیت دنبال خواهد شد. همکاری استراتژیک دو گروه صنعتی ایران خودرو و سایپا، در راستای تغییر و تحول ریشه ای در کیفیت و ارتقای رضایت مندی مشتریان انجام می شود. این مهم در جهت تحقق منویات مقام معظم رهبری و بخشی از فرمان هشت بندی ریاست جمهوری و همچنین تکریم و عمل به انتظارات مردم و مشتریان صورت می گیرد و بی تردید دستاوردهای چشمگیری به همراه خواهد داشت که راهگشای مسیر نوینی است که خودروسازان در پیش گرفته اند.

بیان این که آغاز همکاری دو خودروساز بزرگ، رویکرد هوشمندانه و تاریخی در صنعت خودرو خواهد بود، تصریح کرد: «امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته صنعتی اتحاد استراتژیک به عنوان تنها راه بقاء، توسعه بازار و تنوع محصول در صنعت خودرو قلمداد می شود و آغاز این حرکت در صنعت خودرو ایران، نویدبخش دستاوردهای ارزشمند خواهد بود.»

برهیز از سرمایه گذاری های موازی و هزینه بر

مدیرعامل شرکت آزمایشگاه و تحقیقات قطعات و مجموعه های خودرو (ایتراک) نیز در همین خصوص گفت: «با استفاده از توانمندی ها و ظرفیت های دو گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا در زمینه های گوناگون، از سرمایه گذاری های موازی و هزینه بر برهیز خواهد شد.» داود جهانپنده در بازدید جمعی از مدیران ارشد شرکت سایپا از آزمایشگاه های تخصصی ایتراک اظهار کرد: «خودروسازان داخلی به ویژه دو خودروساز بزرگ کشور باید برای رشد و توسعه و افزایش کیفیت محصولات خود از تجارب، تجهیزات و نقاط قوت یکدیگر بهره مند شوند و در حوزه های تخصصی هم پوشانی داشته باشند. از این رو، آمادگی خود را برای همکاری های فی مابین اعلام می کنیم.» وی ادامه داد: «شرکت ایتراک به عنوان یکی از زیرمجموعه های گروه صنعتی ایران خودرو، برای حرکت رو به جلوی صنعت خودرو و در به ثمر نشاندن هر چه بهتر پروژه های ملی و نیز افزایش رضایت مشتریان خودروهای ساخت داخل از هیچ کوششی دریغ نکرده و ضمن بهره گیری از توانمندی ها و امکانات آنان، در خدمت خودروسازان کشور در زمینه های مورد نیاز خواهیم بود.»

الگو برداری دقیق از نمونه های موفق جهانی

برنامه اتحاد استراتژیک دو خودروساز بزرگ کشور در سال ۱۴۰۱، با رویکرد مثبت و جدیت بیشتری در دستور کار مدیران عامل شرکت های ایران خودرو و سایپا قرار گرفته و در هفته های اخیر نیز نخستین گام ها در راستای تحقق آن برداشته شده است و انتظار می رود با ایجاد سازو کارهای لازم، تحولات عمده ای در زمینه طراحی و تولید محصول مشترک، تنوع محصول، کاهش هزینه های تولید، خدمات پس از فروش، چاپک سازی زنجیره تامین و توسعه بازارهای بین المللی فراهم شود. برنامه اتحاد استراتژیک دو خودروساز بزرگ کشور، با مطالعه و الگو برداری دقیق از نمونه های موفق جهانی در دستور کار قرار گرفته و با شناسایی ظرفیت ها و چارچوب های صنعتی ایران، وارد مرحله عملیاتی شده است. در همین راستا، دبیر انجمن خودروسازان ایران گفت: «همکاری مشترک ایران خودرو و سایپا در حوزه قوای محرکه، سرآغازی برای تولید محصول مشترک است و شکل گیری اتحاد استراتژیک بین دو شرکت به طور حتم اثرات مطلوبی به دنبال خواهد داشت.» احمد نعمت بخش با

### «بازار سیاه»

## ارمغان فروش سامانه های خودرو



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری



به جای حل مشکل، صورت مساله را پاک کنید! این نخستین راهکاری است که به ذهن برخی مسئولان می رسد و البته نتیجه ای هم به همراه ندارد. حالا همین اتفاق برای صنعت و بازار خودرو رخ داده است؛ یک تصمیم اشتباه و خلق الساعه باز هم کار دست بازار خودرو داده و بر مشکلات آن اضافه کرده، اگر چه مدت هاست بازار خودرو ایران که به دلیل قطع واردات و کافی نبودن تیراژ تولید خودروسازان داخلی با مشکل بازار سیاه و

قرعه کشی برای خرید مواجه است اما در همین بازار برخی خودروسازان بدون هیچ مشکلی اقدام به عرضه محصولات خود حتی به صورت اقساط می کرد و مشتری هم می توانست بدون قرعه کشی و ماندن در نوبت های طولی صاحب خودرو شود.

اما تصمیم اخیر وزارت صمت و سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان مبنی بر اینکه از این پس کلیه محصولات خودروسازان داخلی و تولید کنندگان خودروهای چینی باید محصولات خود را در قالب سامانه یکپارچه تخصیص خودرو عرضه کنند، باعث شد بازار سیاه خودرو از خودروسازان بزرگ کشور به شرکت های خودرویی مانند مدیران خودرو نیز بسط پیدا کند. خودروهایی که تا پیش از این به محض تکمیل مدارک ۴۵ روزه تحویل مشتری می شدند حالا ۹۰ روزه تحویل می شوند و امکان خرید اقساطی نیز وجود ندارد. در همین مدت کوتاه حواله های خرید برخی محصولات در بازار آزاد ده ها میلیون تومان گران تر از قیمت مصوب کارخانه خرید و فروش می شود و این طرح ثمرات خود را در همین مدت کوتاه نشان داده است.

بنابر این به نظر می رسد مسئولان تصمیم گیر در حوزه های اقتصادی بهتر است به جای پاک کردن صورت مساله فکری به برای حل کردن آن کنند و پیش از انجام هر کاری نسبت به ایجاد تعادل در عرضه و تقاضای خودرو اقدام کنند. البته واضح است نمی توان تمام مشکلات را به گردن خودروسازان انداخت و بخش بزرگی از این حواشی به دلیل عدم توازن در عرضه و تقاضایی است که مدت هاست به دلیل ممنوعیت واردات خودروهای خارجی به وجود آمده است. به نظر می رسد برای رفع اساسی این مشکلات باید منتظر ورود خودروهای خارجی به بازار بود تا به صورت عملی مشخص شود بازار سیاه و انحصار تنها از طریق ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا برطرف می شود نه تصمیمات خلق الساعه و بخشنامه های دستوری.

**TIGGO 8 PRO**  
enjoy your first class

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات  
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM  
@fownix\_official

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی ها  
FREE TEST DRIVE AT DEALERS LOCATION  
جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت شرکت مادرین خودرو مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.





## «رنو ۵» در حراجی‌ها ارزش پیدا کرد



خودروهای معدودی مثل رنو ۵ توربو فایز ۱ می توانند الهام بخش باشند. یکی از عجیب ترین مدل های این خودرو هم اکنون برای فروش آماده شده است. این خودرو نه تنها برای فروش عرضه شده بلکه کرایس هریس مشهور کلیدهای آن را به خریدار اهدا می کند. شاید این کار به معنی تمایل خود هریس برای خرید این رنو ۵ توربو ۱۹۸۱ باشد. نیروبخش خودروهای مور دبحث پیشتر انه ۴ سیلندر ۱.۲ لیتری است که در قیمت عقب نصب شده است و نیرو را به چرخ های عقب می فرستد. البته این پیشترانه به رغم حرف و حدیث هایی که وجود دارد جزو موارد برجسته دوران خود

بوده است. خوشبختانه همه چیز در باره این خودرو منفی نیست. به رغم اینکه کرایس هریس قبلا گفته بود رنو ۵ توربو یکی از زیبا ترین خودروها باشد ترین سواری های تاریخ بوده اما این نمونه نظر او را تغییر داد. اگر چه این خودرو کند تر از محصولات امروزی است اما از شاسی فوق العاده ای سود می برد و هندلینگ و گیربکس آن نیز عالی است. البته واژه باشخصیت می تواند برای توصیف تاریخچه این مدل خاص نیز به کار برود. رنو ۵ توربو فایز ۱۱ اگر چه در شرایط بسیار خوبی قرار ندارد و سن بالای خود را نشان می دهد اما در هر صورت محصولی دست نخورده است.

به رغم داخلی سازی «کیت ها، مخازن و ECU خودروهای دوگانه سوز» شکل گرفت:

# لابی دلالان برای واردات تجهیزات سی ان جی

در سال ۸۹ به میزان ۱۰ درصد قیمت سی ان جی گران تر شد تا برای هوشمندتر شدن جایگاه ها، اورهال و تعویض مخازن استفاده شود، اما امروز مشخص نیست این پول کجا رفته؛ اگر این پول که بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان است، وارد این صنعت شود، می توانیم تمام جایگاه ها را اورهال کنیم.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت سی ان جی در ایران طی یکی دو دهه اخیر پیشرفت های بسیاری داشته است. سرمایه گذاری بسیار سنگینی در این حوزه انجام شده و بیش از ۳۰ هزار نفر در این صنعت که به گفته مدیران آن کاملا بومی شده است، مشغول به کار هستند. با افزایش قیمت بنزین در سال ۹۸ شورشای اقتصاد برای تبدیل خودروهای بنزین سوز به خودروهای دوگانه و سی ان جی مصوبه ای تنظیم کرد. بر اساس قراردادی که با شرکت های حاضر در بخش تولید و نصب تجهیزات سی ان جی منعقد شد، قرار بر این بود ۱.۴ میلیون دستگاه خودرو مسافربری عمومی دوگانه شوند.

## تولید «ای سی یو بافیول» در ایران بدون حمایت رها شد

محمدرضا گلزار، عضو مجمع فعالان صنعت سی ان جی کشور

در یکسری مراکز، در حالی مطرح می شود که کلیه قطعات ما استاندارد هستند و این مباحث مغایر برنامه های حمایت از تولید داخلی است. کلیه تولیدکنندگان از استاندارد لازم برخوردارند و به صورت دوره ای و سالانه چندبار از محصولات تولیدشده نمونه برداری می شود. ما با جان مردم سروکار داریم و قطعا تمام استانداردها را رعایت خواهیم کرد. در غیر این صورت مجوز استاندارد باطل می شود. دوستانی که در مجلس بحث تفحص را مطرح کردند، باید توضیح دهند وقتی مقام معظم رهبری بارها دستور حمایت از تولید را داده اند، چه اقداماتی انجام داده اند. از روز اول شروع این طرح هزینه ها ۵۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است. کسانی که بحث تحقیق و تفحص را مطرح می کنند، تاکنون کجا بوده اند. مراکز نصب چگونه از پس هزینه ها برمی آیند؟ تمام تولیدکنندگان حوزه سی ان جی دارای استاندارد هستند و این گونه نیست که شرکت ها اقدام به نصب قطعاتی کنند که استاندارد نیست و با جان مردم بازی کنند. ما صنعتگر هستیم و معتقدیم باید قطعات با کیفیت به بازار عرضه کنیم.

اوایل که بحث سی ان جی در کشور پا گرفت، از کیت های نسل اول استفاده می شد. چون ما در سال ۸۰ بحث خودروهای انژکتوری را نداشتیم. اما تکنولوژی وارد کشور و بومی سازی شد. هم اکنون نیز پیشتر تولیدکنندگان به فناوری کیت نسل چهارم هم دست پیدا کرده اند. حتی استانداردها این کیت ها را به دست آورده ایم. بومی سازی ای سی یو بافیول که برای خودروهای دوگانه سوز استفاده می شود نیز کار متخصصان داخلی بود، اما بدون حمایت رها شد. سال ۸۲ شرکت ما این پیشنهاد را به ایران خودرو ارائه کرد و در سال ۸۳ به نتیجه رسید. ایران در آن زمان جزو ۵ کشور برتر دارای این فناوری بود. اما متأسفانه برخی آقایان منکر وجود این توانایی در ایران شدند و این پروژه همان سال به دلیل عدم حمایت متوقف شد. از سال ۸۹ و ۹۰ هم سی ان جی تا سال ۹۸ به اغما رفت. حالا می گویند چرا ای سی یو سوکتشیل نیست؟ زیرا هزینه این ای سی یو بالاست. در هر حال، مسئولان هر جا که تردید دارند، بپایند و از کارخانه های ما بازدید کنند. برخی اظهارات نیز مبنی بر غیراستاندارد بودن روند دوگانه سوز کردن خودروها

## جلوگیری صنعت سی ان جی از سوخت ۲۰ میلیون لیتر بنزین

خلیل علی عسگری، فعال و کارشناس حوزه سی ان جی

تبدیل و تحویل می دهند. یعنی خودرو گواهی سلامت می گیرد و اداره استاندارد مهر تایید می زند. در سال ۸۹ به میزان ۱۰ درصد قیمت سی ان جی گران تر شد تا برای هوشمندتر شدن جایگاه ها و اورهال و تعویض مخازن استفاده شود، اما امروز مشخص نیست این پول کجا رفته است. اگر این پول که بیش از ۱۰۰۰ میلیارد تومان است، وارد این صنعت شود، می توانیم تمام جایگاه ها را اورهال کنیم. چین با ۷ میلیون خودرو و ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین صرفه جویی می کند. اما ایران با ۴ میلیون دستگاه تنها ۲۲ میلیون لیتر صرفه جویی می کند. دلیل آن این است که در چین خودروهای سنگین از گاز استفاده می کنند. ما نیز در گذشته ۷ هزار اتوبوس گازسوز داشتیم که امروز تعداد آنها به ۲ هزار دستگاه رسیده است. مسئولان باید پاسخ دهند چرا این شرایط ایجاد شده است؟ در بحث اتوبوس هایی که تبدیل شدند، دو مشکل وجود داشت. یکی بحث قیمت و دیگر بحث خدمات پس از فروش. قیمت گاز ۵۰۰ تومان بود، اما قیمت گازوئیل ۳۰۰ تومان. همین مساله کشش به استفاده از سوخت گازوئیل را بیشتر کرد. سوال این جاست خودروساز ما در این حوزه چه اقدامی کرده است؟ خودروساز همان کاری را می کند که یک کارگاه ۲۰۰ متری انجام می دهد. چرا مخزن خودرو توسط خودروساز در صندوق عقب نصب می شود؟ متأسفانه برای اتوبوس های گازسوز خدمات پس از فروش ارائه نمی شود و همین باعث شد در برخی شهرستان ها این خودروها ز رده خارج شود.

صنعت سی ان جی بیش از ۳۰ هزار شاغل مستقیم دارد و روزانه معادل ۲۰ میلیون لیتر در مصرف بنزین صرفه جویی ایجاد می کند. اما متأسفانه امروز برخی مسئولان استفاده از سوخت هایی را پیشنهاد می کنند که در این کشور زیرساخت ندارد. ما ۷ کارخانه برای تولید مخزن داریم که صادرات به کشورهای مختلف دارند. تولیدکنندگان بسیاری در حوزه تولید کیت داریم. بر این اساس، صنعت سی ان جی اقتصادی و از هر نظر قابل توجه است. سی ان جی ارزان ترین سوخت موجود در کشور بوده و در مقایسه با هر سوخت دیگری قابلیت بیشتری دارد. امروز سی ان جی ارزان ترین سوخت است و در مقایسه با برق که ۳۰ درصد ارندمان دارد و گازوئیل که گاه از بنزین هم گران تر می شود، به صرفه تر است. این صنعت در کشور ما بومی است و ما باید برای استفاده از آن کشورهایی را الگو قرار دهیم که شرایط ما را دارند. عده ای ایران را با کشورهایی مقایسه می کنند که اصلا شرایط ما را ندارند. ما تولیدکننده گاز هستیم و باید از این سوخت استفاده کنیم. نباید با کشورهای مقایسه شویم که از داشتن گاز محرومند و واردکننده آن هستند. اتحادیه ما کشوری و سراسری است و می تواند خودروها را به صورت استاندارد تبدیل به خودروهای سی ان جی کند. خودروهایی که تبدیل می شوند، گواهی سلامت دریافت می کنند و اداره استاندارد داین را تایید می کند. یعنی اداره استاندارد در کارهای تبدیل دارای نماینده است و قطعات مورد استفاده همگی از استاندارد بالایی برخوردار هستند. اکنون ۱۰۰۰ مرکز خدمات پروانه دار داریم که با استاندارد خودرو را

## مردم برای حفظ ارزش پول متقاضی خرید خودرو هستند

خود در ایران خودرو و ۱۷ درصد در سایر بازارها و اجازه اجرای قانون تجارت را صادر کند تا بتوان از مدیران این مجموعه ها سوال و بازخواست کرد.» میرسلیم تصریح کرد: «برای رفع مشکلات و نواقص کیفی خودروهای تولیدی باید در حوزه تحقیق و توسعه سرمایه گذاری شود که برای این موضوع نیز باید پشتیبانی صورت گیرد چرا که با وضع کنونی، خودروسازان نمی توانند برای تحقیق و توسعه سرمایه گذاری کنند.»

وی با بیان اینکه باید از صنعت خودرو پشتیبانی کرد زیرا سقوط این صنعت خسارت هایی در حوزه اشتغال و تولید ایجاد می کند، ادامه داد: «مردم از کیفیت خودروهای داخلی ناراضی هستند و حق با آنهاست.» میرسلیم تقاضا در بازار خودرو را کاذب توصیف کرد و گفت: «مردم به دنبال خرید خودرو نیستند بلکه برای جلوگیری از کاهش ارزش پول خود سراغ سرمایه گذاری در بازار خودرو و مسکن می روند.»

عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با بیان اینکه افرادی که می پندارند چاره مشکلات صنعت خودرو، واردات است، اشتباه می کنند، گفت: «بازار خودرو کشور انحصاری نیست.» سیدمصطفی آقامیرسلیم درباره عملکرد خودروسازان بیان کرد: «با وجود اینکه ظرفیت تولید خودروسازان یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه بوده اما تولید کنونی این شرکت ها ۹۰۰ هزار دستگاه است؛ این رویه باید اصلاح و نیازهای مردم تامین شود.»

نماینده مردم تهران، شمیرانات، ری، اسلامشهر و پردیس در مجلس افزود: «برای تحقق این مهم باید سلسله اقدامات اقتصادی و مدیریتی شکل گیرد؛ هزینه های مالی خودروسازان حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد است اگر این هزینه ها، حذف شوند قیمت خودرو کاهش می یابد.»

وی با اشاره به مشکلات مدیریتی خودروسازان اضافه کرد: «با وجود اینکه خودروسازان دولتی نیستند اما دولت مدیران این شرکت ها را منصوب می کند. دولت باید ۵ درصد سهام

## سازمان استاندارد از تولیدکنندگان تجهیزات سی ان جی عقب است

محسن خان قلی، فعال و کارشناس حوزه سی ان جی

مدارای ۱۶ درصد منابع گازی در جهان هستیم و دومین کشور تولیدکننده گاز در جهان محسوب می شویم، اما بهره مناسیسی از آن نمی بریم. در چین که واردکننده گاز است، ۸۶۰ هزار خودرو سنگین گازسوز تردد می کند که حدود ۸۰ میلیون مترمکعب گاز مصرف می کند. همچنین ۶۵ میلیون خودرو سبک در این کشور از سی ان جی استفاده می کنند. این تعداد خودرو نیز ۵۰۰ میلیون مترمکعب گاز در سال مصرف می کنند. بنابراین در چین رقم استفاده سی ان جی ۱۳۰ میلیون مترمکعب است. در صورتی که ایران به عنوان دارنده گاز ۲۲ میلیون مترمکعب سی ان جی مصرف می کند که رقم بسیار پایینی است. این مقایسه نشان می دهد چین به عنوان واردکننده گاز این حجم از مصرف را دارد و ایران در حوزه حمل و نقل به عنوان تولیدکننده گاز سهم بالایی از این سوخت پاک ندارد. با همین توجه اقتصادی، طرح تبدیل خودروهای بنزینی به سی ان جی دو سال پیش آغاز شد. این طرح با وجود شروع خوب مشکلات بسیاری پیدا کرد و در ادامه پیمانکاران تحت فشار قرار گرفتند و به زیان کشیده شدند. استقبال از این طرح بسیار کم شده است و اگر به همین خطمشی حرکت کنیم، در آینده نزدیک استقبال از این طرح کمتر خواهد شد. در بحث مخازن سی ان جی امکان تولید مخازن نوع یک، دو، سه و چهار راداریم. اما متأسفانه حمایت خاصی از این روند نشده است و دوستان سازمان استاندارد از تولیدکننده عقب مانده اند. ما مخازن جدید را تولید کرده ایم، اما استاندارد می گوید امکان تست آن را ندارد. ما استاندارد گوست روسیه را برای صادرات به اوراسیا داریم. مادر داخل نمی توانیم از این استاندارد استفاده کنیم. در بحث تبدیل اتوبوس ها اصرار ما بر این است که مخازن نوع ۲ را که از استاندارد گوست روسیه برخوردار است، با پیمایش ۲۵۰ کیلومتر داریم و باید از این ظرفیت بهره برد.

## اجرای مصوبه شورای اقتصاد در حوزه سی ان جی

همچنان متوقف است

نوید خاصه باف، عضو مجمع فعالان صنعت سی ان جی کشور

مصوبه ای که شورای اقتصاد در سال ۹۸ ابلاغ کرد، در مورد جایگزینی استفاده از سوخت گاز طبیعی به عنوان سوخت خودرو بود، اما این مصوبه که اجرای آن با منافع اقتصادی و زیست محیطی بسیار همراه خواهد بود، با چالش های فراوان روبه رو شد. قبل از آن سال ۹۸، مجمع فعالان صنعت سی ان جی کشور مکاتباتی با رئیس جمهور، معاون اول و وزیر نفت داشت و اعلام کرد اگر قیمت بنزین افزایش پیدا کند، زیرساخت های لازم برای استفاده از سوخت گاز وجود دارد و قبلا سرمایه گذاری در این بخش انجام شده است. در آن زمان، صنعت سی ان جی تقریبا ۸ ساله بود که به انزوارفته و کسی به این صنعت توجهی نمی کرد. اما بعد از آن، ۹۸ جلساتی برگزار شد و با وجود مشکلاتی که در قیمت گذاری وجود داشت، در نهایت قراردادهایی با تولیدکنندگان برای تبدیل خودروهای مسافربری عمومی به گازسوز به صورت رایگان منعقد شد. اما شروع این قرارداد با کمبود ارز در کشور همراه بود. با این حال، قرارداد تا مراحل پیش رفت و با تغییر دولت مصادف شد. بعد از تغییر دولت، مشکلات دیگری به وجود آمد. در حال حاضر نیز برای آینده این قراردادها نقطه روشنی وجود ندارد و برنامه مشخصی هم برای آن دیده نشده است. اگر از مسئولان وزارت نفت بپرسید آیا برنامه ای در حوزه سی ان جی برای دو سال آینده دارید، قطعا جوابی ندارند. مسئولان باید بپرسند اگر این مصوبه شورای اقتصاد مشکلی داشته است، چه اصلاحاتی برای آن در نظر گرفته اند؟ متأسفانه نمایندگان مجلس در کمیسیون انرژی، بدون مطالعه و با کتفا به صحبت های دلالان صنعت سی ان جی در رسانه ها مطرح کرده اند که هیچ کدام از این قراردادها استاندارد نیستند و با شرکت های غیراستاندارد قرارداد منعقد شده است. آیا این نمایندگان از تجهیزات تولیدکنندگان دین کرده اند؟ آیا خبر دارند که تجهیزات تولیدکنندگان سی ان جی در ایران به قلب اروپا و همچنین به روسیه و دیگر کشورهای صادر می شود؟ یا اطلاع دارند ما به عنوان بزرگترین مصرف کننده و تولیدکننده تجهیزات سی ان جی چقدر سرمایه گذاری و چقدر اشتغال ایجاد کرده ایم؟ حتما دوستان در مجلس اطلاع ندارند با جریان سازی می خواهند این قرارداد را به تحقیق و تفحص بکشانند. هر چند ما بسیار خوشحال می شویم تفحصی انجام شود تا سیره وی شود هر که در او غش باشد. بدیهی است اکثر تولیدکنندگان تجهیزات سی ان جی وابستگی به دولت دارند، چرا که حجم سرمایه گذاری بسیار بالاست. مصوبه شورای اقتصاد برای تبدیل ۱،۴ میلیون خودرو و وانت و تاکسی بود که در میانه راه با تبدیل خودروهای اسنپ به گازسوز هم همراه شد. بر این اساس، در دو سال گذشته ۲۰۰ هزار خودرو دوگانه سوز شده اند. در پایان باید اشاره ای هم به بحث مخازن نوع چهار داشته باشیم که با بحث کیفیت و قیمت گره خورده است. نوع چهار تکنولوژی بسیار بالایی دارد، اما کسی که خودرو ۱۵۰ میلیون تومانی دارد، امکان نصب مخزن ۳۰ میلیون تومانی را ندارد. برای خودروهای سنگین پیشنها ما استفاده از مخازن نوع یک است که می تواند بالای یک هزار کیلومتر پیمایش داشته باشد.





## تکامل «جیب» در بهینه‌سازی پیش‌رانه‌های شش سیلندر

«در زمانه‌ای که صنعت خودرو به سمت الکترونیک سازی حرکت می‌کند، استلانتیس در یک تصمیم برجسته پیش‌رانه ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو با نام هوریکین را معرفی کرد. این پیش‌رانه در خانواده جیب واگونیر ۲۰۲۳ به کار خواهد رفت اما قبل از آن، بر برخی مدل‌های محدود گرد و واگونیر ۲۰۲۲ نیز با نسخه قوی‌تر این پیش‌رانه در دسترس خواهند بود. این نیروگاه در حالت پر قدرت تر خود خروجی ۵۱۰ اسب بخاری و گشتاور ۶۷۸ نیوتون متری تولید می‌کند. EPA هم‌اکنون مصرف سوخت گرد و واگونیر مجهز به این پیش‌رانه را نیز منتشر کرده است. جیب گرد و واگونیر اولین بار با پیش‌رانه

۸ سیلندر ۶.۴ لیتری معرفی شد و مصرف سوخت بزرگراهی/شهری/ترکیبی نسیخه چهار چرخ محرک آن به ترتیب ۱۵.۶/۱۸/۱۳ لیتر در هر صد کیلومتر گزارش شده است. اما پیش‌رانه جدید هوریکین به لطف حجم کمتر و استفاده از توربوشارژر مصرف سوخت بهتری دارد. این خودرو در صورت استفاده از نیروگاه ۶ سیلندر مصرف سوخت بزرگراهی/شهری/ترکیبی به ترتیب ۱۳.۸/۱۶.۸/۱۱.۷ لیتر در هر صد کیلومتر دارد. در صورت انتخاب مدل تک دیفرانسیل قاعدتاً مصرف سوخت گرد و واگونیر اندکی کمتر خواهد بود.



### نگاه View



رضا رضایی

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور

## دسترسی به مواد اولیه استاندارد عامل موثر بر کیفیت قطعات خودرو است

«نوسان قیمت، عدم دسترسی به مواد اولیه استاندارد و مشکلات تامین مواد اولیه از بورس از مهم‌ترین چالش‌های تامین مواد اولیه داخلی است. استفاده از مواد اولیه استاندارد از نکات مهم در رعایت استانداردهای به‌شمار می‌رود. خودروسازان هنگام طراحی پلت‌فرم خودرو، شناسنامه‌ای برای ساخت قطعات تعریف می‌کنند و بر این اساس قطعه‌سازان ملزم به رعایت فرآیند مهندسی مواد در ساخت قطعات خودرو هستند. البته مهندسی مواد در برخی موارد توسط قطعه‌سازان بزرگ نیز انجام می‌شود.

پیش از تحریم‌ها بخش عمده مواد اولیه از طریق واردات تامین می‌شد و به همین دلیل تامین کنندگان مواد اولیه ملزم به رعایت استانداردها بودند اما با آغاز تحریم‌ها که مقام معظم رهبری تأکید بر استفاده از مواد اولیه و تکنولوژی داخلی داشتند، قطعه‌سازان در تامین مواد اولیه استاندارد با چالش‌هایی مواجه شدند که البته این مشکلات همچنان به قوت خود باقی است.



به گفته تولیدکنندگان انبوه، مهندسی مواد اولیه طبق فرآیندهای روز برای آنها صرفه اقتصادی ندارد. این در حالی است که مواد اولیه استاندارد کاملاً بر کیفیت قطعات تأثیر گذار است. علاوه بر این عدم ثبات قیمت مواد اولیه و نحوه تامین آن از بورس برای قطعه‌سازان چالش‌هایی به همراه دارد. افزایش قیمت مواد اولیه در سال جاری وجود ندارد. در واقع می‌توان گفت مواد اولیه وارداتی صدرصد افزایش قیمت داشته‌اند و مواد بومی تولید داخلی نیز با ۲۰ درصد پدیده رویه‌رو شده‌اند که البته پیش‌بینی می‌شود قیمت‌ها تا ۴۰ درصد نیز افزایش پیدا کنند. حال این سوال مطرح می‌شود که آیا قیمت قطعات به تناسب هزینه مواد اولیه افزایش یافته است؟ قیمت قطعات طبق روال هر سال عمدتاً از تیرماه و با مذاکراتی که بین انجمن‌های قطعه‌سازی صورت می‌گیرد، افزایش پیدا می‌کند. امیدواریم دولت سیزدهم برای چرخه اقتصادی کشور تمهیدات موثری را به ویژه برای فعالان بخش خصوصی اتخاذ کند تا بنگاه‌های اقتصادی حداقل سوددهی را داشته باشند.

## پروژه «K125» ایران خودرو با الگوهای روز دنیا پیش می‌رود طراحی همزمان «ایکو کراس» برقی و بنزینی؛ رویکردی آینده‌نگر

میانگین مصرف سوخت سبک محصولات ایران خودرو با تعریف پروژه و براساس نقشه راه توسعه موتور کاهش خواهد یافت



نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور تصریح کرد: «محصولاتی که ایران خودرو در نمایشگاه شهر آفتاب معرفی کرد، با نگاه فناورانه در عین زیبایی، ایمنی و راحتی طراحی شده است.» وی با اشاره به این که داخلی سازی باید روی قیمت تمام شده محصول اثر گذار باشد، تأکید کرد: «ضروری است ماشین‌الات و خطوط تولید به روز رسانی شده و زمینه تحول فراگیر در صنعت خودرو و قطعه‌سازی فراهم شود.»

برنامه ۱۸ ماهه برای تحقیق و توسعه محصول معاون وزیر صمت و رییس هیات‌عامل ایدرو نیز در همین خصوص، با بیان این که ایران خودرو اقداماتی را که برنامه‌ریزی شده است، به خوبی پیش می‌برد، گفت: «طبیعی است مشکلات یک‌سببه قابل حل نیستند و نیازمند زمان هستند؛ مهم این است که خودروسازان مسیر اصلاح حرکت می‌کنند.» علی‌نوی افزود: «مجموعه ایران خودرو و اعم از هیات‌مدیره و کارکنان خیلی جدی پای کار هستند و به اهداف برنامه‌ریزی شده رسیده‌اند.» وی ادامه داد: «با توجه به تعهدات ایران خودرو برای تحقیق و توسعه محصول، در ۱۸ ماه آینده، امیدواریم از محصولات جدید این شرکت در بازار استفاده شود و پلت‌فرم‌ها و محصولات که طراحی آن قدیمی بوده است و امکان نوآوری و به‌سازی در آن وجود ندارد، از مسیر تولید خارج شده و پلت‌فرم‌های به‌روز و جدید با طراحی جدید و امنیت بیشتر تولید شوند.»

ضرورت توسعه صنایع پشتیبان صنعت خودرو مدیرعامل سایپو نیز با اشاره به داشته‌ها و پیشرفت‌های صنعت خودرو گفت: «امروز تولید در صنعت خودرو در شرایط محدودیت با دستاوردهای ارزنده خود کفایتی نظیر ۹۰ درصد خود کفایتی دی‌سی موتورها و بسیاری از قطعات قابل صادرات همراه بوده، اما محدودیت‌های تحریم‌ها مانع صادرات بسیاری از قطعات بوده است.» عادل پیرمحمدی با تأکید بر ضرورت همراهی و همپایی صنایع پشتیبان با روند توسعه صنعت خودرو اظهار داشت: «صنعت خودرو نیازمند توسعه سایر صنایع پشتیبان مانند صنایع فولاد، پتروشیمی، ماشین‌سازی، الکترونیک و قالب‌سازی است و تا زمانی که طرح بلندمدت برای توسعه صنایع اصلی و حمایت دولت را نداشته باشیم، توسعه صنعت خودرو نیز با مشکلات مواجه خواهد شد.»

به بهترین نحو این پروژه‌ها را در دستور کار داشته‌اند. وی با بیان این که راهبرد نقشه راه در بلندمدت نیز توسعه خانواده موتورهای کم‌مصرف بوده و موتور سه‌استوانه است، گفت: «در این راستا برخی پروژه‌ها مصوب شده و طبق نقشه راه در حال جاری سازی است.»

آمادگی قطعه‌سازان برای همراهی با پروژه‌های تک ایران خودرو در همین راستا، نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور گفت: «قطعه‌سازان دانش‌بنیان کشور، برای تولید محصولات جدید و صادرات محور گروه صنعتی ایران خودرو آماده همکاری هستند.» رضا رضایی افزود: «مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو توانسته است با همکاری قطعه‌سازان گام‌های خوبی در بومی سازی قطعات تک بردارد و این مسیر همچنان ادامه دارد.» وی با اشاره به این که قطعه‌سازان بیش از حمایت مالی نیازمند حمایت قانونی دولت از قطعه‌سازی هستند، بیان کرد: «قطعات بسیاری از محصولات ایران خودرو با اتکا به توان داخلی تولید می‌شود و شبکه قطعه‌سازی آماده مشارکت در طراحی و تولید مشترک است.»

### نوربالا

با تولید انبوه موتورهای کم‌مصرف، از سال ۱۴۰۱ سالانه ۲ میلیون لیتر کاهش مصرف سوخت خواهیم داشت و طی پنج مرحله، مصرف سوخت سبک محصولات ایران خودرو با موتورهای جدید و تکنولوژی‌های روز و برقی سازی به مشخصات خودروهای روز خواهد رسید



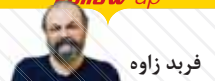
علیرضا زابیتی

ajabeti@autoworld.ir

معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو با اشاره به این که برقی سازی خودروهای این گروه صنعتی برنامه‌ریزی شده است، اعلام کرد: «خودرو K125 نخستین محصولی است که هم‌زمان مدل بنزینی آن، با طراحی مدل برقی در دستور کار قرار گرفته است، البته ورود خودرو با مدل بنزینی خواهد بود.» محسن رضایی منش با بیان این که میانگین مصرف سوخت سبک محصولات ایران خودرو با تعریف پروژه و براساس نقشه راه توسعه موتور کاهش خواهد یافت، گفت: «با تولید انبوه موتورهای کم‌مصرف، از سال ۱۴۰۱ می‌توانیم سالانه ۲ میلیون لیتر کاهش مصرف سوخت داشته باشیم.» وی با اشاره به این که پروژه‌های قوای محرکه ایران خودرو، از منظر مصرف انرژی و کاهش ارزشی، برای اقتصاد کشور مفید خواهد بود، افزود: «طی پنج مرحله، مصرف سوخت سبک محصولات ایران خودرو با موتورهای جدید و تکنولوژی‌های روز و برقی سازی به مشخصات خودروهای روز خواهد رسید.»

راهبردهای نقشه راه موتور ایران خودرو رضایی منش با بیان این که راهبردهای نقشه‌راه موتور ایران خودرو، راهبردهای کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت است، اظهار کرد: «در راهبردهای کوتاه‌مدت، جایگزینی موتورهای پر مصرف با موتورهای به‌روز تر و افزایش سهم خودروهای پایه گازسوز را در دستور کار داریم.» وی افزود: «در راهبردهای میان‌مدت، ارتقای موتورهای موجود در خانواده EF.TUXU در دستور کار است که با همکاری با شرکت‌های ایپکو و دیگر سازندگان صورت می‌گیرد.» معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو ادامه داد: «برای عمل به تکلیف سازمان استاندارد، راهبرد میان‌مدتی را در دستور کار قرار داده‌ایم و بر مبنای آن، پروژه‌هایی را تعریف کردیم که بتوانیم از استانداردها عبور کنیم. آزمون‌هایی که در مراکز معتبر نیز انجام شده است، این نوید را می‌دهد که راه را درست طی کرده‌ایم و همکاران ما در بخش مهندسی،

### پیگیری یک موضوع Follow Up



فرید زاوه

کارشناس صنعت خودرو

## واردات خودرو اقتصادی راهکار بهبود کیفی تولیدات خودروسازان داخلی

«هر چند این روزها همه کارشناسان به انتقاد از واردات خودرو به‌عنوان یکی از راهکارهای بهبود کیفی تولیدات داخلی خودروسازان و رهایی بازار از آشفتگی یاد می‌کنند، اما حتی انجام واردات بدون تغییر و تعدیل برخی محدودیت‌های موجود نمی‌تواند اهداف مدنظر را محقق کند. در ادامه فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود می‌پردازد.»

### برای ایجاد رقابت در بازار خودرو وزارت صمت باید چه اقداماتی انجام دهد؟

باید بتوانیم به سمت سیستم بازار آزاد برویم، یعنی مشتری حق داشته باشد در شرایط مساوی هر آنچه را که دوست دارد، بخرد. یکی از اقداماتی می‌تواند این باشد که حقوق ورودی خودروهای CBU (ساخته شده کامل) با CKD (قطعات منفصله مورد استفاده در خودروهای مونتاژی) و همچنین اجزا و قطعات مورد نیاز خودروهای داخلی یکسان شوند.

باید به یک میزان عوارض شماره گذاری از همه انواع خودروها گرفته شود. همچنین خودروهای داخلی برخلاف خودروهای خارجی مشمول اسقاط خودروهای فرسوده نیستند و همین مساله قیمت‌های بالای خودروهای خارجی را در بازار کشور رقم زده است.

### حضور خودروهای خارجی هم‌کلاس محصولات خودروسازان ایرانی در بازار چه تأثیراتی بر تغییر ذائقه مصرف‌کنندگان خواهد داشت؟

دیگر شاهد تولید پژو ۴۰۵، تیبیا و غیره در کشور نخواهیم بود، خودروسازان بر کاهش مصارف سوخت خودروها به‌طور جدی کار می‌کنند و مسائلی از این دست، اما تا زمانی که رقیبی در برابر خود نمی‌بینند، رفتارشان را عوض نخواهند کرد.

در شرایط فعلی جامعه با واردات خودروهای دست‌دوم و کارکرده موافقم، زیرا اسطح در آمدی مردم به اندازه‌ای نیست که بتوانند خودروهای نو، خوب و صفر کیلومتر از برندهای بزرگ و معتبر سوار شوند. برخی سیاست‌های کشور در سال‌های گذشته از جمله ممنوعیت واردات خودرو منجر به فاصله و اختلاف طبقاتی شده است و باید با رفع این ممنوعیت مانع گسترش بیشتر این فاصله شویم.

### زاپاس Spare Tire

## واردات خودرو باید با توجه به ملاحظات کشور انجام شود



نماینده مردم آذرشهر، اسکو و تبریز در مجلس بیان اینکه دستیابی به این مهم زمانی ممکن می‌شود که صنعت خودرو فارغ از حاکمیت دولت، رانت و احتکار به حیات خود ادامه دهد، گفت: «دولت به واسطه ذی‌نفع بودن در صنعت خودرو خرید خودروهای داخلی را به مردم تحمیل کرده است اما از طریق واردات می‌توان تحول قابل ملاحظه‌ای در صنعت خودرو سایر بخش‌های اقتصادی کشور ایجاد کرد.»

بازار اتفاق افتاده است.» وی با اشاره به اینکه باید بیشتر رقابت با خودروسازان دنیا در بازار داخلی فراهم شود، یادآور شد: «ضمن ضرورت واردات خودرو به کشور باید به محدودیت منابع ارزی نیز توجه داشت. بنابراین بهتر است واردات خودرو منوط به صادرات خودرو و قطعات آن شود تا ضمن حضور خودروهای تولید داخل در بازار جهانی، خودروسازان کشور نیز محصولات خود را در سطح شرکت‌های خودروسازی جهان ارتقا دهند.»

عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: «ضمن احساس ضرورت واردات خودرو باید توجه داشت به سبب محدودیت منابع ارزی ملاحظات کشور نیز منظور شود.» احمدعلیرضا بیگی اظهار کرد: «با توجه به شرایط حاکم بر بازار خودرو ضرورت واردات احساس می‌شود چرا که مشکلات فعلی صنعت خودرو به واسطه عدم تبعیت از قواعد







## استر اثری برقی جنرال موتورز در جایگاهی پایین تر از تسلا قرار می گیرد



مدیر عامل جنرال موتورز، مری بارا همچنان مطمئن است این شرکت می تواند در تولید خودروهای الکتریکی از تسلا پیشی بگیرد. وی اخیراً در مصاحبه‌ای گفت جنرال موتورز می تواند عنوان بزرگ ترین سازنده خودروهای الکتریکی را از شرکت ایلان ماسک بگیرد. بارا معتقد است جنرال موتورز به پیشین بازار خودروهای الکتریکی تبدیل خواهد شد همان طور که در گذشته برای خودروهای درون سوز بوده است.

وی در این باره گفت: «ما تمام مراحل را برای انجام این کار طی می کنیم.

گفته ایم تا اواسط دهه جاری بیش از هر شرکت دیگری از جمله تسلا در آمریکا خودروهای الکتریکی خواهیم فروخت. «اشاره او به شورت اکتوناس الکتریکی است که قیمت آن از زیر ۳۰ هزار دلار شروع می شود. در حال حاضر نیز ارزان ترین خودرو الکتریکی جنرال موتورز، شورت بولت با قیمت پایه ۲۱،۵۰۰ دلار است. برای مقایسه، قیمت مدل ۳ به عنوان ارزان ترین محصول تسلا از ۴۷ هزار دلار آغاز می شود و این شرکت قیمت محصولات خود را افزایش می دهد.



در نخستین روز معاملاتی هفته جاری رقم خورد:

## سقوط ۱۵ هزار واحدی شاخص کل بورس

بازار سهام در اولین روز دادوستدهای هفته جاری قرمز پوش شد، به طوری که شاخص کل بورس با بیش از ۱۵ هزار واحد کاهش تا رقم یک میلیون و ۵۷۹ هزار واحد نزول کرد. شاخص کل با معیار هم وزن نیز ۲،۴۳۹ واحد کاهش یافت و رقم ۴۴۰ هزار و ۱۸۴ واحدی را ثبت کرد.

در این بازار ۶۴۵ هزار دادوستد به ارزش ۶۱ هزار و ۷۱۲ میلیارد ریال انجام شد. همچنین روز

شنبه شاخص فرابورس با ۱۰۴ واحد کاهش در رقم ۲۱ هزار و ۵۳۹ واحد ایستاد. معامله گران این بازار ۲۹۴ هزار دادوستد انجام دادند که ۳۳ هزار و ۶۵۹ میلیارد ریال ارزش داشت. حال باید دید آیا بورس تا انتهای هفته همچنان مسیر اصلاحی را طی خواهد کرد یا اینکه ورق معاملات بر خواهد گشت.

r.bayat@autoworld.ir

### اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	ارزش کاهش
سایپا	۲,۱۵۳	-۱.۷۸	▼
ایران خودرو	۲,۳۴۲	-۱.۳۴	▼
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۴,۱۱۴	-۱.۴۸	▼
گروه بهمن	۱,۹۳۳	-۰.۳۶	▼
پارس خودرو	۱,۲۳۴	-۲.۳۷	▼
ایران خودرو دیزل	۱,۷۲۶	۲.۶۸	▲
سرمایه زنا	۶,۳۹۰	۴.۷۵	▲
فترسازی زر	۲,۷۹۰	۰	-
سازه پوشش	۱۳,۵۳۰	۰	-
زامیاد	۹,۵۷۰	-۳.۰۴	▼
سایپا دیزل	۸,۷۰۰	-۲.۹	▼
بهمن دیزل	۱۰,۸۵۰	۰	-
قطعات اتومبیل ایران	۳,۴۰۰	-۴.۰۹	▼
چرخشگر	۱۳,۹۸۰	۵.۹۹	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۷,۵۳۰	۱.۱۱	▲
مهر کام پارس	۲,۲۶۹	۰	-
نیرو محرکه	۴,۳۷۳	-۱.۸۶	▼
سایپا آذین	۲,۱۵۵	-۲.۰۵	▼
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۶,۴۸۰	-۰.۱۵	▼
راداتو ایران	۱۳,۰۰۰	۱.۶۴	▲
کمک‌فنا ایندیمین	۲۲,۷۴۰	-۴.۳۷	▼
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۳۲,۳۵۰	۲.۷	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۴,۲۷۰	۰.۱۴	▲
ایرکا پارت صنعت	۲,۸۳۵	-۰.۳۲	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۵,۰۳۰	-۴.۸۳	▼
محورسازان ایران خودرو	۸,۸۸۰	۰.۳۳	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۰۷۱	-۴.۴۵	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۶,۳۸۰	۳.۸	▲
لنت ترمز ایران	۳۵,۲۰۰	-۴.۱۷	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۴,۲۷۷	۱.۰۲	▲
فترسازی خاور	۶,۷۲۰	-۴.۱۴	▼
تولید محور خودرو	۲,۸۲۰	-۱.۵۷	▼
کرمان خودرو	۳,۵۵۳	-۰.۴۸	▼
لیزینگ ایران	۲,۹۲۴	۰	-
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۸۵۳	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۱,۶۴۷	۰.۱۸	▲
لیزینگ ایران	۱,۹۶۲	۳.۵۴	▲
واسپاری ملت	۴,۰۴۰	۵.۸۱	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۱۱,۴۱۰	۳.۰۷	▲
لیزینگ ایران و شرق	۲,۲۰۶	-۰.۵	▼
لیزینگ پارسپان	۳,۴۹۱	-۳.۴۳	▼
لیزینگ آریا دانا	۱۳,۹۳۰	۱.۳۱	▲
بهمن لیزینگ	۳,۷۶۹	۰.۹۴	▲
لیزینگ رازی	۲۸,۰۵۰	-۰.۸۸	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۷۵۱	۰.۱۵	▲
لیزینگ کارآفرین	۶,۴۳۰	۰.۶۳	▲
حمل و نقل گهر ترابری	۸,۵۹۰	۴.۷۶	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۹,۹۸۰	۰.۳	▲
حمل و نقل خلیج فارس	۹,۵۶۰	۱.۱۶	▲
توکاریل	۹,۰۳۰	-۲.۰۶	▼
ریل پرداز نوآفرین	۳,۸۶۹	۰.۰۳	▲
حمل و نقل پتروشیمی	۲۵,۸۸۰	-۱.۷۸	▼
تایدواتر خاورمیانه	۵,۹۷۰	۱.۷	▲

### مقایسه VS

### تراکتورسازی ایران در مقابل شرکت آمریکایی «Massey Ferguson»



تراکتورسازی ایران در سال ۱۳۴۷ به صورت شرکت سهامی خاص با مشارکت کشور رومانی و به منظور تولید انواع تراکتور و ماشین‌آلات صنعتی در شهرستان تبریز تأسیس شد. تراکتورسازی ایران در سال‌های اخیر با تمرکز بیشتر بر انجام اقداماتی در زمینه خودکفایی در تولید قطعات و مجموعه‌های استراتژیک تراکتور، محصولات خود را توسعه داده، این شرکت در حال حاضر دارای زیرمجموعه‌های متعددی در بورس تهران است. روز گذشته قیمت هر سهم نماد «تایرا» به ۱,۸۰۶ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت «مسی فرگوسن» (Massey Ferguson) قرار دارد. این شرکت صنایع سنگین آمریکایی در جورجیا مستقر است و در زمینه طراحی و ساخت ماشین‌آلات کشاورزی از جمله تراکتور فعالیت می‌کند. در حال حاضر قیمت هر سهم این شرکت ۱۱۲ دلار (حدود ۳,۳ میلیون تومان) است.

### امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۱,۵ میلیارد تومان

میزان معامله سهام

گروه خودرویی

۵۲۷ میلیارد سهم

شماره ۳۱ دیماه ۱۳۹۹

ارزش معاملات گروه خودرویی طی سه شنبه ۲۷ اردیبهشت بالغ بر ۶۱۱ میلیارد تومان و ۱,۹ میلیارد سهم شد.

نمودار تحلیل تکنیکالی نماد «خنصیر»

نماد «خنصیر»

نمودار تکنیکالی «مهندسی نصیر ماشین» نشان‌دهنده آن است که نماد «خنصیر» بعد از لمس قله قیمتی خود در بهمن ماه ۹۹ در قیمت ۱۱,۴۴۸ تومان، یک اصلاح قیمتی و یک افزایش سنگین را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت کلی بورس حاکم است. این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

### چرا باید سقف تسهیلات لیزینگ خودروهای دست دوم افزایش یابد؟

در حال حاضر باتوجه به افزایش قیمت خودرو در بازار و به منظور افزایش قدرت خرید مشتریان، برخی شرکت‌های لیزینگ میزان تسهیلات مربوط به خرید خودروهای کارکرده را افزایش داده‌اند. بر این اساس، سقف تسهیلات بدون ضامن از یک میلیارد ریال به یک میلیارد و پانصد میلیون ریال، سقف تسهیلات با یک ضامن از پنج میلیارد به شش میلیارد ریال و وثیقه گذاشتن سند ملکی به بیش از شش میلیارد ریال افزایش یافته است. البته سایر شرکت‌های لیزینگ نیز باید در این راستا گام بردارند. در غیر این صورت سهم آن‌ها از بازار لیزینگ به خصوص در حوزه خودرو با کاهش بیشتری روبه‌رو خواهد شد. از سوی دیگر شرکت‌های لیزینگ بانوجه کفایت سرمایه محدود، باید افزایش سرمایه دهند تا توان تسهیلات‌دهی آن‌ها افزایش یابد. در غیر این صورت نمی‌توانند به درستی در بازار لیزینگ به فعالیت بپردازند و روزه روز با کاهش درآمد و سوددهی مواجه خواهند شد.

### پیش‌بینی

کارشناسان بازار سهام معتقدند شاخص کل بورس معیار مناسبی برای نشان دادن وضعیت کلی بازار سرمایه نیست در واقع زمانی که از رشد بازار سرمایه صحبت می‌کنیم نباید ملاک شاخص کل بورس باشد. کمالاتی که با وجود رشد شاخص کل بورس در هفته‌های اخیر، بسیاری از نمادها رشدی نداشته‌اند و راه درازی تا جبران ضرر و زیان سهامداران باقی است. از سوی دیگر تورم لوکوموتیوی است که بازارهای مختلف از جمله بازار سرمایه راه دنبال خود خواهد کشید بنابراین طبیعی است سهامداران نیز انتظار داشته باشند که دارایی آن‌ها، تورم را پوشش دهد. از سوی دیگر در پی حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی، به نظر می‌رسد باید منتظر افزایش تورم در کشور باشیم. بخشی از این تورم ناشی از متغیرهای واقعی و حقیقی اقتصادی و بخش دیگر ناشی از افزایش انتظارات تورمی در کشور خواهد بود. طبیعتاً چنین شرایطی بورس نیز باید در مسیر رشد حرکت کند.



۱۹۸,۶ میلیارد تومان

افزایش درآمدهای عملیاتی

شرکت «فرمان خودرو وسپاهان» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۱,۲۵۶ ریال سود محقق کرده است نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۶۵ درصد افزایش داشته، در این مدت درآمدهای عملیاتی نماد «فرمان» بالغ بر ۱۹۸,۶ میلیارد تومان شده که رشد ۵۲ درصدی را به ثبت رسانده است.

۹۸٪

رشد درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ فروردین ماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «تولید محور خودرو» بالغ بر ۹۱,۶ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «خمور» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۴۶,۴ میلیارد تومان بوده که ۹۸ درصد افزایش یافته است.

درآمد فروردین

«سایپا شیشه» در یک ماهه منتهی به ۳۱ فروردین ماه مبلغ ۱۲,۲ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است، البته نماد «کسپا» نسبت به دوره یک ماهه مشابه سال قبل ۵۳,۴۷ درصد افزایش درآمد دارد.

افزایش درآمد

«آهن‌گری تراکتورسازی ایران» در یک ماهه منتهی به ۳۱ فروردین ماه، مبلغ ۸۴,۴ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است. البته درآمد نماد «خاهن» نسبت به دوره یک ماهه مشابه سال قبل بارش ۲۰ درصدی روبه‌رو شد.





رولز رویس اختصاصی خود انتخاب کرده است. بر اساس جستجوی نگاه رده، mother of pearl نام یک برند لوکس تولید کننده لباس زنانه در انگلیس نیز هست؛ اما بوت تیل جدید ساختار فرمان چپ دارد و مدیران رولز رویس از افشای مشخصات مالک بوت تیل دوم خودداری می کنند؛ اما جزئیات جالبی در ماجرا وجود دارد. نکته نخست این که خریدار، صاحب یکی از ارزشمندترین کلکسیون های خودرو با انواع مدل های مدرن و کلاسیک است و همچنین رولز رویس اعلام کرده که اجداد پدر خانواده در صنعت مروارید فعالیت داشته اند.

دومین نمونه از رولز رویس بوت تیل به سفارش یک مشتری ویژه با قیمت مشابه نسخه اول، تحویل خریدار شد. هنوز مالک این خودرو مشخص نشده؛ اما هزینه تولید حدود ۲۸ میلیون دلار عنوان شده است. رونمایی رسمی از بوت تیل جدید در فستیوال Concorso d'Eleganza, Villa d'Este ایتالیا انجام می شود و بوت تیل دوم، بدنه دست ساز دارد و تغییرات جزئی نسبت به نمونه نخست را نشان می دهد. خریدار متمول این خودرو به واسطه سابقه خانوادگی در تجارت جواهرات، نام «مادر مروارید» یا «Mother of pearl» را برای

## رولز رویس بوت تیل به تیراژ ۲ دستگاه رسید!



## تمام ظرفیت تولید کادیلاک لیریک در سال ۲۰۲۳ به فروش رفت



کادیلاک اوایل هفته جاری پذیرش سفارشات خرید کراس اوور الکتریکی لیریک را آغاز کرد و به نظر می رسد استقبال از آن بسیار زیاد بوده؛ زیرا ظرفیت فروش مدل ۲۰۲۳ این خودرو به طور کامل پر شده است. در وبسایت کادیلاک عنوان شده است که ظرفیت پیش سفارش های لیریک مدل ۲۰۲۳ تکمیل شده است؛ اما خریداران همچنان می توانند در فهرست انتظار ثبت نام کنند. این یعنی اگر بخشی از ظرفیت تولید لیریک مدل ۲۰۲۳ خالی شد، این خریداران در اولویت خواهند بود. اما در غیر این صورت به عنوان نخستین خریداران مدل ۲۰۲۴ در نظر گرفته خواهند شد. به گفته کادیلاک، در حالی که تحویل لیریک مدل ۲۰۲۳ به خریداران

از پاییز امسال شروع خواهد شد، خریداران مدل ۲۰۲۴ برای تحویل خودرو خود باید تا بهار سال ۲۰۲۳ صبر کنند. اوایل سال آینده نیز نسخه چهار چرخ محرک این کراس اوور لوکس الکتریکی به بازار خواهد آمد. قیمت پایه لیریک از ۶۳ هزار دلار آغاز می شود و کادیلاک آن را تلفیق کمیابی از هنر، تکنولوژی و پرفورمنس توصیف کرده است. این خودرو به یک پکیج باتری ۱۰۰ کیلووات - ساعتی و یک موتور الکتریکی در عقب مجهز است که ۲۴۰ اسب بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. با هر بار شارژ کامل این باتری ها هم لیریک می تواند تا ۵۰۰ کیلومتر را طی کند.

## بار دیگر یک مرسدس رکورد حراجی ها را شکست



حراجی ساتنیز تایید کرد که یکی از دو نمونه مرسدس 300 SLR Uhlenhaut کوپه موجود با قیمت ۱۳۵ میلیون یورو (حدود ۱۴۲ میلیون دلار) به فروش رفته است و بنابراین این خودرو گران ترین خودرو تاریخ حراجی محسوب می شود. خودرو فروخته شده در این حراجی با شماره شاسی ۱۹۶.۱۱۰-۵۵۰.۰۰۰۸-۱۹۶.۱۱۰ فروخته شد. این خودرو در دسامبر ۱۹۵۵ تولید و در ۲۹ ژوئن ۱۹۵۶ آماده راندن بوده است. این خودرو کلاسیک و زیبا توسط مرسدس نگهداری شد تا در رویدادهای خاصی به نمایش درآید. ۳۰۰ SLR Uhlenhaut کوپه مورد بحث بین سال های ۱۹۶۱ تا ۱۹۶۳ به آمریکا رفت تا در برخی رویدادها حضور یابد. پس از سال ۱۹۶۵ نیز مرسدس آن را در نمایشگاه های مختلفی در معرض دید قرار داد. احتمالاً این آخرین باری است که چنین خودرویی برای چندین دهه در اختیار یک خودرو ساز می ماند و سپس به یک خریدار شخصی فروخته می شود. مرسدس قطعاً دومین نمونه را نخواهد فروخت. بنا به دلایل نامشخصی، ساتنیز و مرسدس نام خریدار را منتشر نکرده اند. خودرو مورد بحث با قیمت ۱۳۵ میلیون یورو به فروش رفته و نکته مهم این که این اتفاق تا چند روز پس از فروش خودرو در رسانه ها منتشر نشده و در واقع فروش گران ترین خودرو دنیا در سکوت خبری صورت گرفته است.

## اجماع خودروسازان اروپایی برای تولید باتری در این ناحیه

# تلاش برای رد سلطه شرق

### خبر News

## مالکیت ۵ ساله کمری هنوز کمتر از تسلاست

هزینه مالکیت کل یکی از جالب ترین فاکتورهای مقایسه خودروهای الکتریکی و محصولات درون سوز خواهد بود. امروز می خواهیم نگاهی به گزارش تاثیر ۲۰۲۱ تسلا داشته باشیم که هزینه های مالکیت کل TCO مدل پایه تسلا مدل ۳ دیفرانسیل عقب را با برخی محصولات دیگر مقایسه می کند. در کل مهم ترین آیتم در تحلیل هزینه های مالکیت کل یک خودرو هزینه های ابتدایی مرتبط با خرید آن است. معمولاً قیمت یک خودرو الکتریکی بیشتر از مدل های درون سوز خواهد بود؛ اما از طرف دیگر هزینه های نگهداری و انرژی ایمن خودروها پایین تر است. تسلا همچنین به اهمیت ارزش باقیمانده خودروها اشاره می کند که در بحث خودروهای کار کرده این برند



بسیار بهتر از نمونه های درون سوز خواهد بود. این تحلیل شامل مواردی همچون مالیات، مشوق های فدرال، پیشنهادهای لیزینگ و بیمه است. بنا به گفته این خودرو ساز، هزینه کل مالکیت تسلا مدل ۳ دیفرانسیل عقب ۲۰۲۱ در طول پنج سال و کارکرد ۹۶۵۰۰ کیلومتر حدود ۳۷ هزار و ۸۰۰ دلار یا ۰.۶۳ دلار به ازای هر ۱.۶ کیلومتر پیمایش خواهد بود. این خودرو ساز اظهار می کند هزینه مالکیت تسلا مدل ۳ بیشتر به تویوتا کمری (پرفروش ترین سدان آمریکا) نزدیک است تا بامو سری ۳. در واقع تسلا سری ۳ را از نظر پرفورمنس و تجهیزات لوکس رقیب خود می داند. تسلا مدل ۳ قیمت پایه مشابه بامو سری ۳ دارد؛ اما هزینه مالکیت کل آن در هر ۱.۶ کیلومتر پیمایش به پرفروش ترین سدان آمریکا یعنی تویوتا کمری نزدیک تر است. بر اساس داده های منتشر شده، تویوتا کمری در سال ۲۰۲۱ هزینه مالکیت کل ۳۱ هزار و ۲۰۰ دلاری یا ۰.۵۲ دلار به ازای هر ۱.۶ کیلومتر پیمایش داشته است و این رقم در بامو سری ۳ به ۰.۸ دلار به ازای هر ۱.۶ کیلومتر پیمایش می رسد. به این ترتیب هزینه مالکیت تسلا مدل ۳ دیفرانسیل عقب در بازه زمانی پنج ساله یا کارکرد ۹۶۵۰۰ کیلومتری ۲۱ درصد یا شش هزار و ۶۰۰ دلار بیشتر از تویوتا کمری است.

برخی برندها مانند ولوو، جگوار و بنتلی هم اعلام کرده اند می خواهند تنها عرضه کننده خودروهای برقی باشند و فورد هم گفته که ناوگان خودروهای سواری اش در اروپا صرفاً الکتریکی خواهد بود.

وابستگی خطرناک این اهداف نیازمند تعداد بسیار زیادی باتری است و تا اینجای کار اتکای بیش از حد صنعت خودرو بر تامین کنندگان خارجی موجب آزار سیاستمداران اروپایی بوده است. سیاستمداران در آلمان، فرانسه و بروکسل از این مساله رضایت ندارند که خودروسازان بزرگ اروپایی که سر نوشت شغلی بسیاری از افراد را در دست دارند، تا این حد به باتری سازی متکی هستند که در خارج از این منطقه جغرافیایی ساکن بوده و فعالیت می کنند. شدید شدن رقابت برای ایجاد زنجیره تامین محلی در اروپا کاملاً مشهود است و کشورهایی مانند آلمان، فرانسه، ایتالیا و بریتانیا که از قدیم به تولید خودرو مشغول بوده اند به طور ویژه خواهان این هستند که در زمینه تولید باتری دست بالا را داشته باشند و مراکز تولید خود را تاسیس کنند. آلمان با اختصاص دادن سرمایه ۲.۶ میلیارد یورویی برای تولید باتری و جلب شرکت های مانند تسلا، کاتل، ال جی انرجی و ACC برای تاسیس کارخانه در این کشور تلاش کرده تا به هدف خود برای تامین محلی دست پیدا کند.

تولید بومی ژان پیر کورنیو، مدیر سابق رونو در این باره گفته: «تمام کشورها می خواهند برای خود یک تولید کننده باتری داشته باشند». در حال حاضر ۲۷ سایت تولید باتری در منطقه اروپا وجود دارد که به باور کورنیو می توانند در این دهه دست کم معادل ۵۰۰ گیگاوات - ساعت باتری تولید کنند. بر اساس تحلیل های گروه UBS تقاضا برای این دست از باتری ها آن چنان بالا خواهد بود که بعید به نظر می رسد رقم تولید بتواند به آن دست پیدا کند. در نتیجه بازار بزرگی وجود خواهد داشت که استارت آپها به راحتی نخواهند توانست آن را تامین کنند و در نتیجه این نیاز وجود دارد که سایر مهره ها از جمله خودروسازان سنتی در این زمینه به فعالیت بپردازند.



### آرژانتین

برآورد شرکت بلومبرگ این است که به زودی قاره اروپا خواهد توانست سهم خود را در تولید جهانی باتری از سه درصد در سال گذشته به ۳۱ درصد در سال ۲۰۳۰ افزایش دهد

یک صنعت اروپایی نوین مارکوس سفکوویک، قائم مقام کمیسیون اروپا که بر تولید باتری نظارت دارد اخیراً در مصاحبه ای گفت: «ما در حال راه اندازی یک صنعت جدید در اروپا هستیم و یک اکوسیستم کاملاً جدید را به وجود خواهیم آورد. سرمایه گذاری های زیادی هم در این زمینه صورت گرفته است». برآورد سفکوویک این است که سرمایه گذاری های صورت گرفته تنها در سال ۲۰۱۹ حدود ۷۱ میلیارد دلار بوده که این رقم سه برابر سرمایه گذاری صورت گرفته در چین بوده است. این ارقام سرسام آور تمام هزینه های مربوط به زنجیره تامین را از استخراج مواد اولیه تا مونتاژ و بازیافت در بر می گیرد. قوانین و استانداردهای سخت گیرانه و جریمه های سنگین برای زیرپا گذاشتن آن ها سبب شد فروش خودروهای برقی (اعم از تمام برقی و پلاگین - هیبرید) طی سال های اخیر چند برابر شود و برای نخستین بار میزان فروش آن ها از میزان فروش چین عبور کند. با توجه به برنامه های اعلام شده فولکس واگن، استلانتیس و بامو برای عرضه مدل های جدید و ارتقای بازده تولیدشان انتظار می رود این رقم به فراتر از دو میلیارد دستگاه برسد.



علی منصور علی منصور amansouri@gmail.com

طی سال های اخیر فروش خودروهای الکتریکی در بازارهای جهانی رشد بی نظیری داشته و در این میان اروپای غربی توانسته به عنوان یکی از اصلی ترین بازارهای خودروهای برقی موقعیت خود را تثبیت کند. در همین راستا شاهد شتابی در ایجاد یک زنجیره تامین در این ناحیه هستیم که تولید صفر تا صد باتری های مورد نیاز تولید کنندگان خودروهای برقی در این ناحیه را هدف خود قرار داده است. بعد از سال ها واگذار کردن کار تولید باتری های خودروهای برقی به کشورهای بلوک شرق، بحران های بی درپی ناشی از مشکلات به وجود آمده در زنجیره تامین حالا مهره های اروپایی را متقاعد به تولید و تامین قطعات مورد نیاز در کشورهای این ناحیه کرده است.

رقابت در آن سوی مرزهای یک قاره تولید کنندگان احتمالی در ناحیه اسکندیناوی، آلمان، فرانسه، بریتانیا و لهستان در رقابت فراقاره ای در تلاش هستند سلطه شرکت چینی کانتامپری امپریکس تکنالوجی و شرکت کره ای ال جی انرجی سولوشن را کاهش دهند. انتظار می رود حمایت ۷.۳ میلیارد دلاری دولت های اروپایی و برنامه های سرمایه گذاری که مجموعاً تا ۱۰ برابر این رقم افزایش پیدا می کنند، تلاش تولید کنندگان اروپایی را به نتیجه ای قاطع برساند. مهره های اروپایی که در این رقابت شرکت کرده اند شامل استارت آپ های نورثولت در سوئد، بریتیش ولت در بریتانیا، اتوموتیو سل در فرانسه و همچنین کارخانه های تسلا و گروه خودروسازی فولکس واگن می شود. برآورد شرکت بلومبرگ این است که به زودی قاره اروپا قادر خواهد بود سهم خود را در تولید جهانی باتری از سه درصد در سال گذشته به ۳۱ درصد در سال ۲۰۳۰ افزایش دهد.

## استفاده از پیشرانه هیدروژنی در کانسپت جدید رونو

کیلوات - ساعتی دارد و فرانسوی ها اشاره های به شعاع حرکتی خودرو در حالت الکتریکی نکرده اند؛ اما نپسان لیف پایه از نوعی باتری با همین ظرفیت استفاده می کند و شعاع حرکتی ۲۴۱ کیلومتری دارد. در عین حال برای سفرهای طولانی تر و سوخت گیری سریع تر یک تانک هیدروژنی ۲.۵ کیلوگرمی وجود دارد که با سلول سوختی ۱۶ کیلوواتی همکاری می کند تا الکتریسیته بیشتری تولید شود. ایده کلی این است که چنین مجموعه ای سبب کاهش وزن و کاهش استفاده از متراکم و انرژی در خط تولید می شود و در عین حال انعطاف خودرو در سفرهای طولانی حفظ خواهد شد. رونو مدعی است با در نظر گرفتن هیدروژن، شعاع حرکتی سنیک ویزن به ۸۰۰ کیلومتری می رسد. هنوز مشخص نیست این تکنولوژی هادر سنیک تولیدی نیز به کار خواهد رفت یا خیر.

رونو یک کانسپت دیگر را برای پیش نمایش آینده الکتریکی و پاک خود معرفی کرد. این خودرو سنیک ویزن نام دارد و طراحی زاویه و گوشه دارش تا حدی از رونو ۵ پروتوتایپ الهام گرفته است. خودرو مورد بحث همچنین پیش نمایشی از طراحی مینیون سنیک تولیدی در سال ۲۰۲۴ خواهد بود. اما شاید جالب ترین نکته درباره این خودرو قوای محرکه پلاگین - هیبرید هیدروژنی سلول سوختی اش باشد. تمام خودروهای سلول سوختی هیدروژنی معرفی شده تا کنون به نوعی خودرو الکتریکی محسوب می شوند و فقط به جای باتری یک سلول سوخت وجود دارد که الکتریسیته را از هیدروژن تولید می کند؛ هیدروژنی که در یک تانک ذخیره می شود. چیزی که سنیک ویزن انجام داده افزودن یک باتری بزرگ برای شارژ است. این باتری ظرفیت ۴۰







## بامو با ۴۲ هزار دلار چه خودرویی را در اختیار مشتری قرار می‌دهد؟

دیفیوژری حرفه‌ای دانست؛ اما به هر ترتیب حس اسپرت بودن را به بیننده انتقال می‌دهد. در مجموع باید گفت سری ۳ مدل ۲۰۲۳ بهترین ویرایش از این خودرو در نسل جدید است. در فضای داخلی کابین می‌توان ترکیبی جذاب از طراحی کلاسیک و باکیفیت را همراه با فناوری‌های روز احساس کرد. نمایشگر ۱۲.۳ اینچی اطلاعات کیلومتر کنار نمایشگر ۱۴.۹ اینچی تنظیمات سرگرمی قرار گرفته است و در قاب یکبار چای جامانی شده‌اند. در مدل پایه از تینده دولتری چهار سیلندر با ۲۵۵ اسببخار خروجی استفاده شده است و مدل پلاکین-هیبرید نیز ۲۸۸ اسببخار خروجی دارد.

بامو از سری ۳ جدید مدل ۲۰۲۳ رونمایی کرده است که ترکیبی فعال از زیبایی، قدرت و فناوری را با ۴۲ هزار دلار در اختیار مشتریان قرار می‌دهد. این خودرو در مقایسه با مدل قبلی چهره جذاب‌تری دارد که جزئیات آن کاملاً موفق و به‌روزسانی شده‌اند. چراغ‌های اصلی جلو ترکیبی از نوار ال‌ای‌دی و هالوژن را در ترکیب یک محیط کاملاً مینیمال ارائه کرده است. خطوط روی در پوش موتور نیز به زیبایی با جلوینجره هماهنگ شده‌اند. در نمای جانبی و عقب نیز همه چیز به خوبی و بدون هیچ گونه نقصی کنار یکدیگر هماهنگ شده‌اند. در قسمت پایین سپر عقب یک بخش پلاستیکی مشکی جامانی شده که البته نمی‌توان آن را

### محدصول Product

## رونمایی از رولزرویس فانتوم ۲۰۲۳ با جلوینجره نورپردازی شده



«حتی «بهترین خودرو دنیا» نیز هرگز از گاهی به‌روزرسانی نمی‌شود و این بار نوبت به رولزرویس فانتوم رسیده است. فانتوم ۲۰۲۳ با نام سری II و آپدیت‌های محتاطانه که از نمای جلو شروع می‌شوند رونمایی شد. از جمله این تغییرات نورپردازی جلوینجره است که این مدل را شبیه گوست کرده است. قسمت بالای جلوینجره هم طوری طراحی شده که یک پیوند ظاهری بین چراغ‌های روز LED برقرار کند. جلوینجره کرومی تیره به‌درخواست مشتریان طراحی شده است که خواستار تیم مشکی برای قاب شیشه جلو، لبه کاپوت و قاب شیشه‌های جانبی شده بودند. این آپشن‌ها برای فانتوم سری II در دو پیکربندی استاندارد و اکستندد قابل سفارش هستند. چراغ‌های جلو به‌لطف برش لیزری مانند نورپردازی ستاره‌ای سقف رولزرویس ظاهری درخشان دارند و کابین مجلل فانتوم نیازی به آپدیت نداشت؛ اما رولزرویس به‌هرحال این کار را انجام داده است. مشتریان می‌توانند صندلی‌های عقب پارچه‌ای را برای فانتوم سفارش دهند؛ در حالی که صندلی‌های جلو همچنان چرمی هستند.

### ژاپنی Japanese

## خودروهای برقی نیسان و میتسوبیشی در راه ژاپن



شرکت خودروسازی میتسوبیشی موتورز ژاپن و نیسان موتور از نخستین خودروهای الکتریکی سبک توسعه یافته مشترک خود رونمایی کردند که هدف آن جلب رانندگان ژاپنی بیشتر برای استفاده از خودروهای باتری‌دار با ارائه مدل‌های میکرو و ارزان قیمت است. این دو خودروساز ژاپنی که با خودروساز فرانسوی رنو نیز متحد هستند، زمانی پیشگامان بازار خودروهای برقی ژاپن به‌شمار می‌رفتند؛ اما برای جذب مشتریان و مواجهه با چالش‌هایی از سوی تازه‌واردانی مانند تسلا که به سرعت در حال رشد هستند تلاش کردند. ماکوتو اوچیدا، مدیر اجرایی نیسان در مراسم رونمایی از مدل‌های جدید در شهر کوراشیکی در غرب ژاپن گفت: «من مطمئنم وسایل نقلیه جدید که این اتحاد را نمایندگی می‌کنند، بازی را برای خودروهای الکتریکی در ژاپن تغییر می‌دهند.» خودروسازان امیدوارند از حضور خود در بازار منحصر به‌فرد ژاپن برای خودروهای میکرو (کی) استفاده کنند که تقریباً ۴۰ درصد از خودروهای موجود در جاده‌های ژاپن را تشکیل می‌دهند.

### بازار Market

## جنسیس GV60 مدل ۲۰۲۳ از ۶۰ هزار دلار شروع می‌شود



قیمت این کراس‌اوور الکتریکی از ۵۹ هزار و ۹۸۰ دلار شروع می‌شود. قیمت‌ها شامل هزینه هزار و ۹۰ دلاری مقصد می‌شود و جنسیس GV60 را در ایالات متحده در دو پیکربندی ارائه خواهد کرد؛ پیشرفته یا پرفورمنس. مدل پایه GV60 پیشرفته تمام‌چرخ محرک با قیمت زیر ۶۰ هزار دلار شروع می‌شود و GV60 پرفورمنس نیز از ۶۸ هزار و ۹۸۰ دلار قیمت می‌خورد. ترمیم پیشرفته موتور جلویی ۷۴ کیلوواتی را با موتور عقب ۱۶۰ کیلوواتی جفت می‌کند تا در مجموع ۳۱۴ اسببخار (۲۳۴ کیلووات) قدرت تولید کند. باتری ۷۷.۴ کیلووات ساعته تا حدود ۲۴۸ مایل (۴۰۰ کیلومتر) برد دارد و نسخه پرفورمنس دو موتور الکتریکی ۱۶۰ کیلوواتی جلو و عقب را با هم جفت می‌کند تا قدرتی معادل ۴۲۹ اسببخار (۳۲۰ کیلووات) تولید کند که تا ۴۸۳ اسببخار (۳۶۰ کیلووات) در دسترس است. برد آن نیز ۲۳۵ مایل (۳۷۸ کیلومتر) است. جنسیس GV60 مدل ۲۰۲۳ اکنون در ایالات متحده به‌فروش می‌رسد. جنسیس همچنین اعلام کرد که با شرکت الکتریکی آمریکا برای ارائه سه‌ساله شارژ ۳۰ دقیقه‌ای رایگان از تاریخ خرید خودرو به‌دارندگان GV60 قرار داد بسته است.

### تصادف Accident

## تلفات ناشی از تصادفات در آمریکا

بر اساس برآوردهای اولیه از تلفات ترافیکی در سال ۲۰۲۱، اداره بزرگراه‌های آمریکا می‌گوید که تلفات ترافیکی به بالاترین حد خود در ۱۶ سال گذشته رسیده است. تخمین زده می‌شود سال گذشته نزدیک به ۴۳ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده‌اند که افزایش قابل توجه ۱۰ درصدی را در این راستا نسبت به سال گذشته نشان می‌دهد. این تعداد معادل ۱۳ نفر از هر ۱۰۰ هزار نفر است و برای مقایسه در عربستان سعودی حدود ۲.۸، در مالزی ۲.۳، در ایران ۲۰ و در ترکیه ۱۲ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر جان خود را در حوادث رانندگی از دست داده‌اند. از طرف دیگر در سوی دیگر طیف



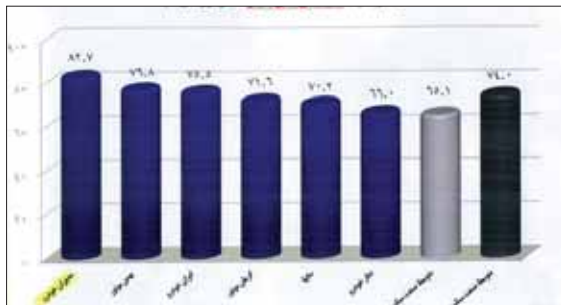
کشور آلمان با چهار و انگلیس با سه نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر بهترین وضعیت را دارند. بر اساس داده‌ها، در ایالات متحده تقریباً تمام انواع تصادفات نسبت به سال ۲۰۲۰ افزایش یافته است؛ با این حال، این تمام ماجرا نیست. گزارش سال گذشته حاکی از افزایش ۱۷ درصدی تصادفات ناشی از سرعت بالاست که امسال نیز پنج درصد دیگر افزایش را نشان می‌دهد. اما بسیاری از بخش‌های دیگر در طول سال ۲۰۲۱ افزایش دورقمی را تجربه کرده‌اند. یکی از نمونه‌های قابل توجه، افزایش تلفات تصادفات درون شهری به میزان ۱۶ درصد بوده است. تلفات تصادفات که حداقل یک طرف آن خودرو سنسگین بوده، ۱۳ درصد و تلفات تصادفات زنجیره‌ای ۱۶ درصد افزایش یافته است. دکتر استیون کلیف، قائم مقام اداره بزرگراه‌ها می‌گوید: «ما تلاش‌های خود را برای افزایش ایمنی دو برابر خواهیم کرد و نیاز داریم که همه از جمله دولت‌های ایالتی و محلی، حامیان ایمنی، خودروسازان و رانندگان به‌ما بپیوندند.»

## در ارزیابی‌های سازمان کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) صورت گرفت:

# کسب رتبه نخست توسط مدیران خودرو



رتبه	نام شرکت	رتبه سال ۱۴۰۰
۱	مدیران خودرو	۲
۲	نیسان موتور	۲
۳	کرمان موتور	۲
۴	ایران خودرو	۲
۵	سایپا	۳
۶	دیار خودرو	بدون رتبه



در همین زمینه این شرکت ضمن به‌روزرسانی محصولات خود و معرفی خودروهای به‌روز مبتنی بر تکنولوژی‌های روز دنیا نظیر تیگو ۸، پرو و تیگو ۷ پرو، توجه خاصی به مالکان قدیمی خود نیز داشته و با تدارک مراسم ویژه در قالب باشگاه مشتریان تلاش دارد رضایت خریداران محصولات خود را جلب کند. از آنجا که رضایت مشتریان ضامن بقای یک کسب‌وکار است و با توجه به این که مشتریان از جایگاه خاص و قابل توجهی در شرکت مدیران خودرو برخوردار هستند، این شرکت قصد دارد با حفظ روند رو به‌رشد خود در زمینه فروش، خدمات پس از فروش و کسب رضایت مشتریان، ضمن حفظ رتبه نخست خود در سال‌های آتی، بتواند گام دیگری در راستای کسب رضایت مشتریان خود بردارد.

### ISQI چیست؟

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران سال‌هاست متولی ارزیابی و استانداردسازی خدمات پس از فروش خودرو و کالاهای مصرفی بادوام در کشور است و در همین راستا شرکت ISQI نماینده سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف در زمینه استانداردسازی و ارزیابی خدمات کالاهای مختلف به‌شمار می‌رود و به‌عنوان نمونه این شرکت نماینده وزارت صنعت، معدن و تجارت در زمینه ارزیابی خدمات پس از فروش و رضایتمندی مشتریان صنعت خودرو است که این مسئولیت سال‌هاست توسط این شرکت دنبال شده و در حال اجراست. همچنین این شرکت نماینده سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده و انجمن ملی حمایت از مصرف‌کنندگان در زمینه ارزیابی خدمات پس از فروش و اندازه‌گیری رضایت مشتریان کالاهای مصرفی بادوام و سرمایه‌های نظیر لوازم خانگی، ماشین‌های راه‌سازی، کشاورزی و تجهیزات صنعتی است. به‌طور کلی هدف اصلی از تمام اقداماتی که توسط این شرکت در حوزه استانداردسازی و ارزیابی خدمات صورت می‌گیرد، ارتقای رضایت مصرف‌کنندگان و تدوین حقوق اولیه آن‌ها در تعامل با عرضه‌کنندگان است. شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران همچنین بزرگ‌ترین مرکز نظرسنجی از مشتریان در حوزه‌های کیفیت محصولات و خدمات را، راه‌اندازی کرده که به‌صورت مستمر به‌پایش رضایتمندی مشتریان می‌پردازد.

### برق EV

## تلقی اشتباه درباره خودروهای برقی

پژوهش‌ها نشان می‌دهند که ادعاهای رایج علیه خودروهای برقی خیلی هم قابل اتکا نیستند. در واقع برقی که شارژ باتری‌ها را تامین می‌کند از سوزاندن ذغال سنگ به‌دست می‌آید و سازمان حفاظت از محیط‌زیست آمریکا یک ابزار در وبسایت خود ارائه کرده که آلاینده‌های برقی و بنزینی را بر اساس جایی که شارژ اتفاق می‌افتد با هم مقایسه می‌کند. کارشناسان موسسه کربن بریف (Carbon Brief) هم بر این باورند و قبول دارند که آلاینده‌های خودروها به‌میزان استفاده از آن‌ها و مکانشان بستگی دارد. برای مثال آلاینده‌های خودروها در کشور لهستان در اروپا یا کشورهای آسیایی که برقی خود را از



ذغال سنگ به‌دست می‌آورند از فرانسه‌ای که نیروگاه هسته‌ای دارد، بالاتر است. بر اساس یافته‌های سازمان بین‌المللی حمل‌ونقل پاک به‌طور کلی خودروهای برقی از هماتان بنزینی خود کمتر آلودگی ایجاد می‌کنند؛ از استخراج گرفته تا بازیافت. برای تولید باتری خودروهای برقی فرآیندی لازم است که به‌اندازه‌ی بسیاری زیادی نیاز دارد؛ از استخراج مواد خام گرفته تا حمل و تبدیل و استفاده در مونتاژ کارخانه‌ها. بازیافت آن‌ها نیز هزینه بسیار سنگینی دارد. در متن انتشار یافته در این زمینه ادعا شده است که به‌ازای هر دستگاه خودرو برقی ۵۰۰ هزار پوند خاک باید از زمین برداشت شود تا فلزات مورد نیاز از آن استخراج شود. پیترو نیومن، استاد دانشگاه کرتن استرالیادر مصاحبه با آوانس فرانس پرس این آمار و ارقام را «به‌شدت اغراق آمیز» توصیف کرده و می‌گوید مقدار خاک استخراج‌شده بستگی به مکان جغرافیایی و نوع باتری دارد و از این نظر آن‌ها با هم تفاوت زیادی دارند.



تبدیل پلیموت استیشن  
به کلاسیک مدعی در تیونینگ

زمانی که گرک فر دریش یک پلیموت ۱۹۶۰ زنگ زده را پیدا کرد، برنامه اولیه‌اش تولید استیشن چهار دراز آن بود؛ اما همه چیز تغییر کرد و فر دریش هدف کاملاً متفاوتی را برای خود ترسیم کرد و آن تبدیل این پلیموت به یک خودرو مسابقه‌ای سرعت بود. هدف او آندگی از مینه‌سوتا به دریاچه نمک بونویل در یوتا و بازگشت به خانه بود. فر دریش با تولید خودرویی که حالا پروجکت ۶۰۶ نام گرفته بود تقریباً به هدف خود رسید؛ چراکه حداکثر سرعت این پلیموت به ۲۵۷ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. اگرچه پروجکت ۶۰۶ به هدف اولیه خود که عبور از سرعت ۲۰۰ مایل بر ساعت (۳۲۲ کیلومتر در ساعت) بود نرسید، اما این خودرو جزو بهترین محصولات

مسابقه‌ای سرعت است و قطعاً ارزش نگاه کردن را دارد. نخستین نکته این است که خودرو مورد بحث از استیشن چهار در به یک نمونه دو در تبدیل شده و سقف نیز حذف و جلو پنجره تغییر کرده است. به این موارد باید کالیبرهای ترمز سفارشی برمی و گلگیرهای متمایز را اضافه کنیم. حتی رنگ بدنه نیز منحصر به فرد است و باعث می‌شود پروجکت ۶۰۶ ظاهر جذابی پیدا کند. زیر کاپوت این خودرو پیشترانه EFI 528 همی قرار دارد که سیستم‌های الکترونیکی آن توسط ویلبریسینگ تولید شده‌اند. قدرت این پیشترانه اعلام نشده است؛ اما به جرأت می‌توان گفت خودرو مورد بحث با توجه به سرعتی که دارد از نظر خروجی کمیودی نخواهد داشت.

وقتی باواریایی‌ها با احتیاط طراحی می‌کنند!

## چهره زیباتر برای بام و سری ۳



## کابینی با آلمان‌های جدید و زیبا

اما باورده کابین سری ۳ جدید، با تغییراتی به مراتب گسترده‌تر در مقایسه با طراحی خارجی مواجه می‌شویم که این به روزرسانی‌ها موجب مدرن‌تر و لوکس‌تر شدن فضای داخلی سری ۳ جدید شده است. در نمای داخلی یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۸.۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی وجود دارد و همچنین وجود نسل جدید ارتباط کاربری بام و Drive در این نمایشگرها، فضای کاملاً مدرنی را در کابین ایجاد می‌کند. از فناوری‌های به‌روز در داخل سری ۳ جدید می‌توان به سطح ۸ ارتباط کاربری بام و ۸ iDrive به همراه سیستم عامل OS8 ام که گرافیک و ساختاری شبیه به گوشی‌های همراه را در خود جای داده است، اشاره کرد.

از دیگر به‌روزرسانی‌های صورت گرفته در کابین سری ۳ که عمدتاً نیز تغییرات ظاهری هستند، می‌توان به باریک‌تر شدن درپچه‌های سیستم تهویه، دکمه‌های کنترلی، غربلیک فرمان جدید و نیز اهرم تعویض دنده بسیار کوچک‌تر اشاره کرد (هر چند که این اهرم تعویض دنده مشابه محصولات پورشه بوده و پیش‌تر در کراس اوور این کمپانی یعنی X1 مشاهده آن بودیم).

در سری ۳ جدید مهندسان کمپانی بام‌واز بالاترین و به‌روزترین تجهیزات ایمنی استفاده کرده‌اند و از مهم‌ترین این امکانات می‌توان به سیستم کمکی رانندگی اشاره کرد. بر اساس آنچه کمپانی بام و گفته است، سری ۳ جدید به چهار سنسور اولترا سونیک در عقب و جلو خودرو و شش دوربین پیش‌رفته در جلو و عقب و اطراف خودرو مجهز شده است. این سنسورها و دوربین‌های پیش‌رفته برای پایش و محاسبات دقیق‌تر و آنالیز محیط اطراف خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرند. به عبارت دیگر این سنسورها و دوربین‌ها به کمک سیستم ترمز، فرمان برقی و سیستم‌های پایداری کنترلی الکترونیک آمده تا ایمنی عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و راکبان موتورسیکلت را تضمین کنند. همچنین از قابلیت‌های جدید این سیستم می‌توان به پایش دقیق و محاسبات با دقت بالای هشدار برخورد از جلو و عقب، ترافیک‌ها، ورود خودرو به مسیرهای باریک و هدایت دیسپلی جدید اشاره کرد.

ناگفته نماند که سیستم خودروان سطح دوبین‌سازی شده در سری ۳ جدید به کار رفته است. به طوری که سرعت خودرو از ۲۰ کیلومتر بر ساعت تا حداکثر ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت از سوی راننده تنظیم می‌شود. نظارت بر حرکت و کنترل خودرو نیز با کمک چهار سنسور اولترا سونیک، شش دوربین و سیستم‌های کنترلی الکترونیک مانند فرمان برقی، سیستم ترمز اضطراری خودکار و سیستم‌های الکترونیک دیگر انجام می‌شود.

بام و سری ۳ با داشتن بیش از ۴۵ سال سابقه درخشان و کسب موفقیت‌های بی‌شمار، همواره به عنوان یک معیار در میان خودروهایی لوکس اسپرت



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سایز متوسط و نیز یکی از هسته‌های اصلی برند بام و شناخته می‌شود و کمپانی بام و روی نسخه‌های سدان و استیشن «Touring» این مدل ماندگار، به‌روزرسانی و جراحی زیبایی ملامی را انجام داده است تا نسخه‌های فیس لیفت سری ۳ با شخصیت پویا و اسپرت خود، امید ما را برای دیدن بیمرهای زیبا همچنان زنده نگه دارند. تغییرات ظاهری صورت گرفته روی سری ۳ جدید، در مقایسه با محصولات جدید بام و، بسیار جزئی و محافظه کارانه است. هر چند که این تغییرات و ارتقای جزئیات، با دقت کاملی صورت گرفته تا بر شخصیت پویا و جسورانه سری ۳ لطمه‌ای وارد نشود و ظاهر مدرن و اسپرتی را از آن به نمایش بگذارد.

## طراحی زیبا اما محافظه کارانه سری ۳

نخستین مشخصه طراحی نمای جلو، تغییر ظاهری جلو پنجره و چراغ‌هاست که ساختار بصری قوی‌تر و در عین حال عریض‌تری را به پیکره جلو خودرو بخشیده است. این طراحی در کنار خطوط پویا و مستحکم روی کاپوت و همچنین ورودی‌های هوای جدید با جزئیات متمایز که به شکل طراحی شده‌اند نمای سری ۳ جدید را بیش از پیش مدرن و جسورانه کرده است. این ویژگی‌ها در آلمان‌های گرافیک چراغ‌های LED جلو نیز به نوعی منعکس شده‌اند. همچنین به دلیل تغییرات فرمی ایجاد شده روی چراغ‌های جلو و حذف بریدگی پایین آن‌ها (که به دلیل شباهت‌های آن با نسل قبل بزرگتر ۲۰۰۸ همواره مورد انتقاد کارشناسان و مخاطبان بود) از خطوط روی سپر کاسته شده و اکنون سپر جلو با اصلاحات صورت گرفته از سطوح ساده و تمیزتری برخوردار است. در نمای عقب فیس لیفت صورت گرفته در مقایسه با نامی جلو بسیار محدودتر بوده که از جمله آن می‌توان به نازک‌تر شدن گرافیک چراغ‌ها و بازطراحی سپر عقب اشاره کرد. این چراغ‌ها با الگوهای شکل ترکیب شده که با دیفیوزر و سرازورهای دایره‌ای دو طرف و نیز چراغ‌های مه‌شکن عمودی، علاوه بر ایجاد فرینگی بیشتر با نمای جلو، حالتی ایستاده و عمودی‌تر را به این نمای بخشیده است. از دیگر ویژگی‌های جدید و به‌روز شده طراحی خارجی سری ۳ فیس لیفت می‌توان به رنگ‌های جدید، طیف‌های رنگی جدید و اسپویلر عقب M Sport اشاره کرد. همچنین دیفیوزر عقب کمی بزرگ‌تر شده که با دو آگزوز کرومی شکل در طرفین سپر، همچنان را در این نمایشتر می‌کند.



## زیر کاپوت این خودرو چه می‌گذرد؟

در بخش فنی شاهد طیف گسترده‌ای از پیشترانه‌ها برای سری ۳ جدید هستیم. پنج پیشترانه بنزینی برای سری ۳ جدید در نظر گرفته شده است که دو نسخه کاملاً جدید سری ۳ در دو مدل 330e و M340i یا تغییراتی گسترده مواجه شده‌اند. در مدل 330e یک موتور چهار سیلندر نصب شده که این پیشترانه موسوم به B48 توین توربوشارژ با موتور الکتریکی هیبرید متوسط ۴۸

ولتی است که حداکثر می‌تواند

۲۵۲ اسب بخار قدرت و ۴۵۰

نیوتون متر گشتاور تولید کند.

اما نسخه قدرتمند سری ۳ جدید

موسوم به M340i با پیشترانه B58

با تکنولوژی توین توربوشارژ

می‌تواند حداکثر ۳۹۲ اسب بخار

قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور

در دقیقه) و ۵۲۰ نیوتون متر

گشتاور را در پنج هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. تمام پیشترانه‌ها با گیربکس هشت سرعته

استپ‌ترونیک قدرت را به چهار چرخ انتقال می‌دهند و در نسخه M340i خودرو می‌تواند ظرف

۳۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۲۵۰

کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

## ویژگی‌های منحصر به فرد سری ۳ جدید



سیستم ترمز در سری ۳ جدید در نسخه M340i دارای دیسک‌های خنک‌شونده با کالیبرهای چهار پیستونه در جلو و دو پیستونه در عقب می‌تواند ایمنی این سدان اسپرت را تضمین کند. همچنین سیستم تعلیق و آگزوز خودرو و منطبق بر شش حالت آکو، کامفورت (راحتی)، اسپرت، اسپرت پلاس و ایندیو جوال (منحصر به فرد) فعال خواهد بود. در نسخه فیس لیفت سری ۳ جدید، رنگ‌های ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی ام‌الیاژی در دسترس مشتریان قرار دارد و تمام قطعات از جمله اسپویلر، کالیپر ترمز، قاب آینه، جلو پنجره، دیفیوزر و سپرهای جلو و عقب و لچکی عقب از نوع ام‌پکیج هستند. همچنین مشتریان می‌توانند از خواهان هزینه بیشتر هستند، می‌توانند از سیستم تعلیق ام اسپرت نیز استفاده کنند تا از سواری اسپرت این خودرو نیز نهایت لذت‌راندگی را ببرند.



## وانت جدید دو کابین زامیاد در آستانه ورود به بازار خودرو



به خود نگرفت. پیکاپ ریج پلاس همان محصولی بود که انتظار می رفت در زامیاد تولید شود. هر چند تولید پیکاپ ریج پلاس واقعیت پیدا نکرد، اما همچنان پرونده عرضه یک وانت جدید روی میز زامیاد وجود دارد و احتمالاً با توجه به کمین تبلیغاتی زامیاد باید منتظر یک وانت دو کابین در آینده ای بسیار نزدیک باشیم.

بر اساس اطلاعات موجود یک وانت دو کابین جدید در آینده نزدیک از سوی زامیاد معرفی و عرضه خواهد شد. به تازگی کمین تبلیغاتی یک خودرو جدید در شرکت زامیاد آغاز شده است که انتظار می رود یک وانت دو کابین باشد. برنامه تولید یک محصول تجاری سبک از سال ۹۸ در زامیاد وجود داشته است، اما به دلایل مختلف تا امروز جنبه عملیاتی



ارین دیزل برای توسعه سبد محصولات خود، کامیونت‌ها را در خط تولید قرار داد و دو کامیونت ۶ تن و ۸.۵ تن را به بازار عرضه کرد. این خودرو ساز به زودی کامیونت جدیدی را هم با مدل ۹ تن عرضه خواهد کرد که در بازار تجاری‌های سبک رقیب چندانی ندارد و طبق روال قبل با همکاری شرکت ارین و جک عرضه خواهد شد

مدیر فروش آرین دیزل در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»:

# کامیونت آرین دیزل در سگمنت بی رقیب ۹ تن به بازار می آید

محصولات این شرکت، یورو ۵ به همراه EEV هستند

مسافری‌های سنگین، محصولات متنوعی در کشور داریم اما محصولات چندانی در کشور برای جایگزینی با مینی بوس‌های فرسوده نداریم. وی تصریح کرد: «بنابر این ون‌هایی مانند محصول آرین دیزل در این زمینه هم کارگشا خواهند بود. این ون‌ها همچنین برای سرویس‌های ایاب و ذهاب پر تقاضا هستند.» وی با اشاره به کاربری‌های مختلف این ون‌ها از جمله آمبولانس گفت: «این ون‌ها می‌توانند پاسخگوی نیاز بسیاری در ناوگان اورژانس کشور باشند.»

## ساختار شکنی در بازار با عرضه ون‌های جدید

محمودی با اشاره به بازماندن ون‌ها در بازار ایران و مقایسه با بازارهای خارجی افزود: «طی سال‌های گذشته تا امروز خودروسازان قصد داشته‌اند به تقاضای بازار پاسخ دهند، بنابراین همواره عرضه از تقاضا کمتر بوده، بنابراین هر چه عرضه شده به راحتی به فروش رسیده است. به همین دلیل، معمولاً برای آنکه خودروسازان در سفر معرفی و بازار یابی خودرو جدید را نداشته باشند، خودروهایی را تولید کرده‌اند که نیاز برای آن‌ها بالا بوده اما عرضه کافی نداشته است.» وی در پایان بیان کرد: «به همین دلیل کمتر به بخش ون‌ها رجوع شده است. گرچه هنوز عرضه این خودروها محدود است اما شرکت‌هایی مانند آرین دیزل این ساختار را می‌شکنند و با واردات این خودروها علاوه بر اطلاع‌رسانی به نیاز داخل پاسخ خواهند داد.» وی در پایان گفت: «همیشه این طور نیست که عرضه و تقاضا با هم فاصله داشته باشند؛ زمانی که عرضه و تقاضا همخوانی داشته باشند، محصولات جدیدی که معرفی شده‌اند برای شرکت‌های خودرویی امتیاز خواهند بود.»

## کاهش ترافیک و آلاینده‌گی با جایگزینی ون‌ها

وی در ادامه با اشاره به نیاز ناوگان کشور به خودروهای ون اظهار کرد: «مساله حمل مسافر درون شهری و ناوگان تاکسیرانی دو موضوعی هستند که نیاز به ون‌ها را در ناوگان نشان می‌دهند.» محمودی بیان کرد: «باید به این موضوع توجه داشت که هر دستگاه ون می‌تواند نیاز به سه تا چهار دستگاه خودرو سواری برای حمل و نقل داخلی را پوشش دهد.» محمودی عنوان کرد: «در همین راستا استفاده از ون به جای خودروهای سواری در ناوگان حمل و نقل عمومی ترافیک و آلاینده‌گی را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر صرفه اقتصادی به وجود می‌آورد.» وی گفت: «این در حالی است که ون‌هایی مانند سان‌ری آرین دیزل با توجه به این که محصولات دیزلی هستند، استهلاک کمتری نسبت به بنزینی‌ها دارند.» به گفته وی، محصولات این شرکت، یورو ۵ به همراه EEV هستند. مدیر فروش این شرکت ادامه داد: «نیاز ناوگان مسافری حمل و نقل بین شهری هم باید مورد توجه قرار گیرد چرا که در این زمینه با کمبود خودرو مواجه هستیم.» وی افزود: «با آن که در زمینه

در چهارمین نمایشگاه خودرو تهران که روز جمعه به کار خود پایان داد، آرین دیزل به عنوان یکی از تجاری‌سازان فعال کشور، محصولات تجاری



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

سبک و نیمه سنگین خود را به نمایش گذاشته بود. این تجاری‌ساز که از سال ۹۰ نمایشگاهی برند جک را در اختیار داشته و از سال ۹۲ عرضه محصولات تجاری سبک جک را به صورت وارداتی آغاز کرده، در این دوره از نمایشگاه ون «سان‌ری» خود را به نمایش گذاشته بود؛ ونی که در کاربری‌های مختلف از جمله آمبولانس نیز معرفی شده است. این تجاری‌ساز پیش از این واردات کامیونت‌های ۵، ۷ تن، ۶ تن و ۸.۲ تن را تا سال ۹۶ ادامه داد، اما متعاقباً تحریم‌ها و ممنوعیت قانونی در زمینه واردات خودرو، از سال ۹۶ به بعد تولید را در دستور کار خود قرار داد و خط تولید شرکت سایپا خمین را خریداری کرد. آرین دیزل از سال ۹۹ نخستین خودروهای تولیدی را با برند جک عرضه کرد و اولین مدل هم محصول جدید ون و مینی بوس سسان‌ری بود. به گفته سعید محمودی؛ مدیر فروش این شرکت، این خودرو سازی قرار بود در نمایشگاه خودرو تهران از گذشته جدید خود با نام شاکمان هم رونمایی کند که با تاخیر مواجه شد.

## کامیونت ۹ تن آرین دیزل؛ بدون رقیب به بازار

مدیر فروش آرین دیزل در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «برای توسعه سبد محصولات خود کامیونت‌ها را در سبد تولیدی خود قرار دادیم. در این زمینه یک کامیونت ۶ تن، ۸.۵ تن را عرضه می‌کردیم و کامیونت جدیدی را هم با مدل ۹ تن عرضه خواهیم کرد. این محصول جدید در بازار تجاری‌های سبک رقیب چندانی ندارد. این محصول با همکاری شرکت ارین و جک عرضه خواهد شد.»

## افزایش نرخ کرایه حمل؛ عامل اقبال تجاری‌ها

سعید محمودی در خصوص دلیل کم‌اقبالی خودروهای تجاری مسافری در بازار داخلی اظهار کرد: «دلیل این که امروز خودروهای باری موفق‌تر از مسافری‌ها هستند، صرفاً فرسودگی ناوگان نیست بلکه درآمذایی این خودروها به دلیل افزایش نرخ کرایه حمل هم یکی از مهم‌ترین دلایل آن است.» وی افزود: «نرخ کرایه حمل سالانه هم سطح تورم افزایش پیدا می‌کند و ممکن است بیش از یک بار این کرایه‌ها با افزایش همراه شود.» وی گفت: «تجاری‌های باری منبع درآمدزایی خوبی هستند و چنانچه افراد بدانند این شغل چقدر درآمدزایی دارد، حاضر به خرید این خودروها

## لزوم واگذاری واردات کامیون‌های کار کرده به بخش خصوصی

واردات کامیون‌های کار کرده اروپایی منجر به نوسازی ناوگان جاده‌ای کشور نشده‌اند، گفت: «کامیون‌های کار کرده اروپایی توسط شرکت‌های خاص و توانمند دولتی وارد شده است و تا زمانی که واردات در اختیار دولت باشد، نمی‌توان به نوسازی ناوگان جاده‌ای امیدوار بود.» حسینی با تأکید بر ضرورت واگذاری واردات کامیون‌های اروپایی به بخش خصوصی افزود: «با توجه به این که شرکت‌های حمل و نقل، کانون‌ها و انجمن‌های صنفی سرمايه و آمادگی لازم برای واردات و دارند واردات کامیون‌های اروپایی باید به بخش خصوصی واگذار شود.»

عضو هیات مدیره شرکت‌های حمل و نقل کالای کشوری در پایان تصریح کرد: «در شرایطی که میزان تقاضا برای خرید کامیون از عرضه پیشی گرفته و تولیدات داخل پاسخگوی این حجم از تقاضا نیست، نیاز به واردات کامیون‌های اروپایی بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود.»

عضو هیات مدیره شرکت‌های حمل و نقل کالای کشوری بر واگذاری واردات کامیون‌های اروپایی به بخش خصوصی تأکید کرد. سعید محمود رسولی در خصوص نوسازی ناوگان جاده‌ای از طریق تولیدات داخل اظهار کرد: «نوسازی ناوگان جاده‌ای به معنای واقعی تنها از طریق واردات کامیون‌های اروپایی امکان پذیر است چرا که کامیون اروپایی از کیفیت و ایمنی بالایی برخوردار هستند.»

وی در خصوص عدم تطابق استاندارد آلاینده‌گی کامیون‌های اروپایی با سوخت گازوئیل در ایران و مشکلات ناشی از آن عنوان کرد: «درست است در این زمینه اشکالاتی وجود دارد اما شرکت‌های واردکننده می‌توانند با ارائه خدمات پس از فروش مناسب این مشکلات را حل کنند.»

عضو هیات مدیره شرکت‌های حمل و نقل کالای کشوری در پاسخ به این سوال که چرا





فروش در بازه قیمتی یک میلیارد تومان در مقایسه با بخش های دیگر بسیار بیشتر است و به نوعی این بخش پر تراکم ترین و پر رقابت ترین بخش بازار به شمار می رود.

این روزها اگر قصد خرید خودرو دارید باید گفت در برخی از قسمت ها با تراکم مدل های قابل عرضه مواجهیم و این در حالی است که تنوع خودروهای قابل عرضه برای



## تراکم فروش خودرو در محدوده قیمتی یک میلیارد تومان

تحلیل  
analysis



کامرن طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## قرعه کشی خودرو به نفع مشتری است یا واسطه ها؟

سامانه دست دلالان خودرو را تا حدی از این بازار کوتاه کرده و این در نهایت به نفع مصرف کننده خواهد بود. البته مطابق با تجربه می توان گفت واسطه ها به این آسانی دست از سر بازار خودرو بر نخواهند داشت و ای بسا به فکر راه هایی برای دور زدن قانون باشند. اما به هر حال می توان با تمرکز بیشتر بر این بخش از باگ ها و اشتباهات موجود کاست و رضایت مصرف کننده واقعی را حاصل کرد.

این روزها با راه اندازی سامانه یکپارچه ثبت نام و خرید خودرو از طریق قرعه کشی، برای بسیاری از فعالان بازار این سوال مطرح شده که فعالیت این سامانه تا چه اندازه به نفع مصرف کننده واقعی است؟ در پاسخ باید گفت برای رسیدن به یک نتیجه قطعی در این باره به زمان بیشتری نیاز داریم و اگر چه پیرامون این موضوع سخن بسیار مطرح شده، اما در نهایت به نظر می رسد فعالیت این

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
<b>از ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان</b>													
پژو پارس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۸.۲	۱۱۸۵	لوازم بدکی 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 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 بدنه گران	۵۵۳	
برلیانس H330 اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۳.۵	۶.۵	۱۲۵۰	شتاب مناسب	لوازم بدنه 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 و اسب 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	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 و اسب بخار کم	۶۷۵	
کاپرا دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	وانت	۲۴۰۰	۱۳۰	۲۰۵	دستی ۵	۱۶	۱۲	۱۷۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت و اسب بخار کم	۶۴۵	
لیفان X70	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۴۰	۱۷۸	CVT	۱۳	۸.۷	۱۴۱۵	ظاهر جذاب	قدرت و اسب 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 و اسب 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	۱۵۴	۲۱۵	CVT	۱۱	۷.۵	۱۴۹۸	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۷۷۰	
بیسو T3	جلو	CUV	۱۳۰۰	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	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۳۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۷۳۰	کیا سراتو ۲۰۱۲



علی نیک یادافزود: «در بازاری از این انبار، هشت هزار و ۲۰۰ لیتر روغن موتور احتکار شده به ارزش ۵۰۶ میلیارد و ۵۰۰ هزار ریال کشف و ضبط شد.»  
وی ادامه داد: «با توجه به اینکه مشخصات انبار و موجودی آن در سامانه انبارهای سسازمان صنعت، معدن و تجارت ثبت نشده و خروجی نیز به بازار نداشته، بنابراین جرم احتکار کالا محرز است. انبار ذکر شده بلمب و پرونده برای انجام اقدامات قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

«انباری حاوی ۸ هزار و ۲۰۰ لیتر روغن موتور احتکاری با تلاش نیروهای بسیج نیشابور کشف و ضبط شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده ناحیه مقاومت بسیج سپاه شهرستان نیشابور گفت: «در ادامه برنامه‌های مقابله با محتکران کالاهای اساسی با هوشیاری معاونت اطلاعات ناحیه و پلیس اطلاعات ناچا، از احتکار مقدار زیادی روغن موتور در یکی از انبارهای شهرستان نیشابور مطلع شدیم و موضوع در دستور کار قرار گرفت.»



## کشف هشت هزار و ۲۰۰ لیتر روغن موتور احتکار شده در نیشابور



## خاور میانه بستر همکاری کمپانی‌های انرژی و خودرومحور اروپایی

# افزایش همکاری کارگاهی «کاسترول» و «بوش» در امارات

ما ارائه بالاترین کیفیت خدمات به مشتریان در امارات متحده عربی است. این موضوع به ما کمک می‌کند تجارت خود را سریع‌تر و بهتر رشد دهیم. از سوی دیگر روبرت گریسن، مدیر ارشد بخش روانکارهای کاسترول گفت: «این قرارداد همکاری دو برند از قوی‌ترین‌ها در بازار خدمات پس از فروش خودرو گرد هم می‌آورد. این ترکیب فرصت‌های بیشتری را برای شرکای کارگاهی ما ایجاد می‌کند تا با ارائه بهترین روانکارها، قطعات و خدمات فنی به مشتریان خود، رشد سودآوری را نیز ایجاد کنند. رویکرد مشترک نسبت به آموزش، کمپین‌های بازاریابی و همچنین برگزاری کارگاه‌ها سبب می‌شوند تا مشتریان بیشتری را جذب و حفظ کنند.»  
تجدید قرارداد بین‌المللی بین این دو شریک خودرویی به دنبال یک همکاری موفق چند ساله است که در بازار اروپا در سال ۲۰۱۳ آغاز شد. این معامله باعث رشد سودآور هر برند و در عین حال سودمندی مشتریان با دسترسی آسان به محصولات و خدمات بوش شده است. کاسترول و بوش با بیش از ۱۵ هزار کارگاه تعمیرگاهی مشترک در بیش از ۱۵۰ کشور و همچنین ۵۶ تعمیرگاه ارائه خدمات بوش (BCS) در امارات متحده عربی، بزرگ‌ترین شبکه خدماتی مستقل از برند رادر امارات متحده عربی در اختیار دارند و البته می‌خواهند آن را در سراسر خاور میانه گسترش بدهند.



«شعبه خاور میانه بوش و کاسترول انرژی قرارداد همکاری با شرکای کارگاهی در امارات متحده عربی را تمدید کردند. بر اساس این قرارداد، روانکارهای کاسترول که تحت شبکه خدمات خودرو بوش در امارات توصیه می‌شوند، به فروش خواهند رسید. مشتریان کارگاه‌های درون شبکه از فعالیت‌های مشترک برند از جمله کمپین‌های تبلیغاتی، فعالیت‌های دیجیتال، آموزش و همچنین راه‌حل‌های مالی و کارآمدی بهره‌مند خواهند شد. آردا ارسلان (Arda Arslan)، معاون ارشد بخش خودرو بوش در بازار ترکیه، ایران و خاور میانه گفت: «اگرچه همکاری دو غول بزرگ خودروسازی در این صنعت چندان رایج نیست اما این حرکت استراتژیک بوش در بسیاری از بازارهاست و ما مفتخریم این همکاری را با کاسترول در امارات گسترش دهیم. مادر بوش باور داریم وقتی دو غول با یکدیگر همکاری می‌کنند، تخصص آنها دوبرابر می‌شود و شرکت‌ها قوی‌تر از همیشه خواهند شد. هدف

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

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	تترکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	گلف	



**TITAN FORMULA SN**

**شرکت روغن فوکس ایرانیان**  
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی تمام سنتزی با عملکرد بالا - استارت نرم  
در دمای سرد موتور - کاهش بهینه مصرف روغن

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40



LUBRICANTS.  
TECHNOLOGY.  
PEOPLE.

www.fuchs.ir  
fuchs.ir  
۰۲۱ - ۲۱۱۶۲  
www.aparat.com/fuchs.ir





زیبایتری نسبت به سال‌های پیش برای این خودرو ساز فراهم آورد. دیوید دوراند در واقع جایگزین الخاندرو مسونر رومانس در تیم طراحی گروه رنو شده است. همچنین این طراح جوان قرار است با زبیل ویدال و آنتونی ویلن تیم طراحی رنو را تشکیل دهند. این سه طراح قرار است روی محصولات آلپین نیز به صورت کاملاً تخصصی کار کنند. قرار است این تیم طراحی تحت سرپرستی لارنس ون دین اکر (معاون اجرایی رئیس گروه طراحی رنو) فعالیت کنند. همچنین داچیا قصد دارد بیسک کراس کوپه جدید به محصولات خود اضافه کند که طراحی این محصول جدید به طور مستقیم زیر نظر دیوید دوراند خواهد بود.

داچیا یکی از خودروسازان اروپایی است که در زمینه طراحی و تولید خودروهای اقتصادی موفق ظاهر شده است. او آخر سال ۲۰۲۱ میلادی بود که سخنگوی این کمپانی به صورت رسمی اعلام کرد رئیس طراحی این خودرو ساز، دیوید دوراند خواهد بود. آن طور که مجله خودرو گزارش می‌دهد، سخنگوی داچیا این طراح جوان و خلاق را مدیر طراحی معرفی می‌کند.

دیوید دوراند یکی از مهره‌های کلیدی داچیا در روند تغییر طراحی محصولاتش است. این طراح فرانسوی توانسته با ایجاد تغییرات در طراحی خودروهای این کمپانی، محصولات



## طراحی محصولات داچیا در دستان دیوید دوراند

### تلگرام

Telegram

#### اصلی ترین مشکل صنعت خودرو

صنعت خودرو را باید یک پیکره زنجیره مانند دانست که اصلی ترین بخش این پیکره را قطعه سازی تشکیل می‌دهد. در واقع به هر میزان که در صنعت قطعه شاهد پیشرفت و توسعه باشیم به همان میزان شاهد پیشرفت در صنعت خودرو خواهیم بود و آن چه در صنعت خودرو منجر به پیشرفت و توسعه کمپانی‌های مطرح شده، ارائه خدمات چشمگیر و با کیفیت از سوی زنجیره تامین قطعات به خط تولید است. این در حالی است که متأسفانه خودروسازی کشور در این بخش با مشکلات عمده‌ای دست و پنجه نرم می‌کند. حال در اینجا این سوال مطرح می‌شود که برای پیشرفت و توسعه خودروسازی کشور، توجه به زنجیره تامین تا چه میزان می‌تواند تاثیر گذار باشد و برای تقویت این بخش چه می‌توان کرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در هیچ کجای دنیا و در هیچ شرکت خودروسازی این مساله را نمی‌بینید که کمپانی خودروساز به طور مستقیم با قطعه سازان در ارتباط باشد. این در حالی است که در کشورمان شاهد عکس این موضوع هستیم. این مساله در تنوع قطعات و تنوع قطعه سازان تاثیر به سزایی دارد و در این روش، تعداد قطعه سازان زیاد است که همین موضوع در روند ایجاد زنجیره تامین چالش‌هایی را به وجود می‌آورد و در نتیجه پیشرفت و توسعه در صنعت خودرو کشور در مقایسه با برندهای مطرح جهان بسیار کند است.

استدلال

خودروسازان داخلی باید در زمینه ایجاد زنجیره تامین تمام پارت‌ها را در نظر بگیرند؛ از جمله ایجاد یک سیستم تیرینگ. به عبارت دیگر با فراهم شدن این سیستم، قطعه سازان در یک پلت فرم جامع قطعات را به خودروسازان ارائه می‌دهند و خودروساز با یک بخش زنجیره تامین مواجه است.

بختباری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

### خرابی سیستم ESP

خودرو کیا سراتو مدل ۲۰۱۵ دارم که دارای سیستم ESP است و حدود یک هفته است چراغ ESP در پشت آمپر روشن باقی می‌ماند و خاموش نمی‌شود. پس از تماس با یکی از امداد‌های خودرو در محل، امدادگر مورد نظر خودرویم را بررسی کرد و گفت نیاز است که سنسور سرعت خودرو و سنسور ABS آن تعویض شود. برای تعویض این دو سنسور حدود پنج میلیون تومان هزینه متحمل شدم و این در حالی است که پس از گذشت تنها چند دقیقه این مشکل دوباره ظاهر شد. پس از تماس مجدد با امدادگر، وی اعلام کرد خودرویم نیاز به تعویض گیربکس دارد. این در حالی است که با مراجعه به یک تعمیرگاه معتبر، مکانیک پس از بررسی خودرو تشخیص داد که سنسور ESP معیوب است و سنسور شتاب سنخ نیز با اشکال مواجه شده که با تعویض این سنسورها و اتصال دستگاه عیب‌یاب، مشکل خودرویم به کلی برطرف شد.

۰۹۱۹\*\*\*۵۷۸۷

### نظرسنجی

Poll

#### پاسخ نظر سنجی شماره ۱۶۴۹

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۶۵۰  
در صورت بازدید از نمایشگاه خودرویی «شهر آفتاب» خدمات ارائه شده در آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

۱- خوب  
۲- ضعیف

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد در افزایش ایمنی دوچرخه سواران موثر است؟

در پاسخ به این پرسش ۸۵ درصد به گزینه یک یعنی ایجاد مسیرهای مناسب برای دوچرخه سواران و ۱۵ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری پلیس راهنمایی و رانندگی برای حفظ حقوق دوچرخه سواران رأی داده بودند.

### پیامک

SMS

تعویض پیشرانده!

**خودرو پراید SE۱۳۱ مدل ۹۵ دارم و مدتی است قصد تعویض پیشرانده فابریک آن را با پیشرانده تیبیا دارم. حال سوالم این است که برای این کار باید چه بخش‌هایی از خودرو را تغییر دهم و این که آیا پیشرانده تیبیا مناسب پراید است؟**

رضاوند - اصفهان

در بسیاری از شماره‌های چاپ شده از روزنامه «دنیای خودرو» گفته شده که تعویض پیشرانده فابریک خودرو با پیشرانده دیگر غیراصولی است. زیرا در علم مهندسی خودرو، ارتعاشات و فرکانس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

برای خودرو پراید پیشرانده چهار سیلندر خطی به حجم ۱۳۲۳ سی سی تنفس طبیعی با هشت سوپاپ در سر سیلندر طراحی شده که با قدرت ۷۱ اسب بخار و ۱۰۸ نیوتون متر گشتاور همراه است. این پیشرانده برای این خودرو جمع و جور با وزن خالص ۹۱۵ کیلوگرم بسیار مناسب و منطقی به نظر می‌رسد.

به عبارت دیگر ارتعاش و فرکانس وارده به خودرو توسط پیشرانده، متناسب با استاندارد خودرو ساز و طراحی خودرو بوده و در بلندمدت هیچ اشکال و ایرادی به وجود نمی‌آورد. به همین دلیل پراید یکی از کم‌استهلاک‌ترین خودروهای اقتصادی بازار ایران است. اما در زمان تعویض این پیشرانده با پیشرانده چهار سیلندر خطی ۱۵۰۳ سی سی تیبیا، کاملاً این مساله عکس می‌شود. زیرا پیشرانده چهار سیلندر خطی ۱۵۰۳ سی سی تنفس طبیعی تیبیا با ۸۷ اسب بخار قدرت و ۱۲۸ نیوتون متر گشتاور، برای وزن ۱۰۱۵ کیلوگرمی تیبیا بسیار مناسب است.

اما در صورت تعویض پیشرانده ۱.۳ لیتری پراید با پیشرانده ۱.۵ لیتری تیبیا باید بخش‌های متعدد خودرو دستخوش تغییرات قرار گیرد. شاید در ظاهر این مساله تنها یک تعویض پیشرانده با گیربکس باشد، اما در اصل برای حفظ ایمنی خودرو باید سیستم ترمز، سیستم تعلیق و فرمان خودرو کاملاً دستخوش تغییرات قرار گیرند. به بیان دیگر این موضوع را با نام تئورینگ معرفی می‌کنند که در حال حاضر در کشورمان تنها به تعداد انگشتان یک دست مراکز تخصصی تئورینگ یافت می‌شوند که این کار را به درستی و اصولی انجام می‌دهند. بر این اساس تعویض پیشرانده پراید با پیشرانده تیبیا اصلاً منطقی نبوده و توصیه نمی‌شود. زیرا در صورت تعویض موتور باید شاسی خودرو و نیز دستخوش تغییرات قرار گیرد.

شاسی خودرو نخستین عامل در حفظ ایمنی خودرو محسوب می‌شود و با تغییرات ایجاد شده در این بخش، ایمنی خودرو کاهش می‌یابد. از سوی دیگر تعویض پیشرانده پراید با تیبیا منجر به افزایش دمای کاری موتور نیز می‌شود و این مساله احتمال مستهلک شدن و خرابی زود هنگام قطعات اصلی موتور و پیشرانده را تا حد زیادی افزایش می‌دهد.

بر این اساس برای کاهش هزینه نگهداری و جلوگیری از کاهش ایمنی و خرابی‌های متعدد توصیه می‌شود روی پیشرانده فابریک خودرو تغییرات اصولی صورت بگیرد تا از قدرت و گشتاور بالاتری بهره‌مند شوید.

کمک بیشتر به راننده

**آیا می‌توان در صندوق عقب خودروهایی را که مجهز به آپشن برقی در این بخش هستند به صورت دستی باز و بسته کرد؟**

۰۹۱۹\*\*\*۸۹۸۴

بله؛ حالتی برای شرایط اضطراری یا سرعت بیشتر در خودروهایی که مجهز به آپشن صندوق برقی هستند در نظر گرفته شده که راننده می‌تواند در صندوق را به صورتی دستی باز و بسته کند که البته این مساله سبب بروز مشکل خاصی نیز در خودرو نخواهد شد.

## کوپه خانوادگی که با بزرگان اسپرت رقابت می‌کند

# «آرتون»؛ برگ برنده فولکس واگن در بازار سدان‌ها

«آرتون» نام سدان فست‌بک کمپانی فولکس واگن است که برای نخستین بار سال ۲۰۱۷ میلادی در نمایشگاه موتور شوی ژنو به نمایش در آمد. در حقیقت فولکس واگن، آرتون را برای تصاحب بیشتن بازار سدان‌های اسپرت به بازار عرضه کرده که حدود پنج سال است توانسته در بازار اتحادیه یارو، با آمریکای شمالی و خاورمیانه جزو پرفروش‌ترین محصولات این خودروساز آلمانی باشد.

### طراحی خارجی

آرتون بر پایه و پلت فرم MQB فولکس واگن شکل گرفته است. این خودرو با توجه به نوع طراحی بدنه و فرم کماتی یا خمیده سقف، حس کوپه را القا می‌کند. به تازگی کمپانی فولکس واگن از نسخه پرفورمنسی و اسپرت آرتون با پسوند R رونمایی کرده است. این سدان کوپه آلمانی به لطف خطوط اتو کشیده و تیز روی بدنه، کاراکتر خاص و نافذی دارد. در واقع آرتون با فیس لیفت جزئی نیز مواجه شده است.

از مهم‌ترین تغییرات ظاهری این خودرو می‌توان به، به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌ها و تغییراتی در سپر جلو اشاره کرد. در ادامه این تغییرات در نمای عقب نیز شاهد به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌های عقب، سپر و مجموعه دیفیوزر و سراگزوزها هستیم. آرتون R در بازار ایالات متحده جزو یکی از خودروهای موفق بازار است.



### کابین و تجهیزات

با ورود به کابین آرتون شاهد طراحی مینیمال و در عین حال هوشمندانه و اسپرت هستیم. نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اپل کار پلی و اندروید اتو در کنسول میانی و کلاستر ۱۱۰ اینچی، فضای مدرن و خلوتی را فراهم آورده است. صندلی و غربیلک فرمان اسپرت با نشان R و دو پدال شیفت بزرگ پشت فرمان، رانندگی با این خودرو و اسپرت و هیجان انگیزی می‌کند. غربیلک فرمان R و پدال‌های شیفت پشت آن مشابه فولکس واگن R است و استفاده از متر بال الکتریک و قطعات دکوراتیو کرومی از دیگر جاذبه‌های آرتون R به‌شمار می‌روند. فهرست بلندبالی از سیستم‌هایی همچون کروز کنترل هوشمند، سیستم پیشگیری از برخورد جلو، سیستم پارک اتوماتیک، سیستم کمکی رانندگی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم پایش نقاط کور، سیستم شناسایی عابر پیاده منطبق بر ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار انحراف از مسیر و... در این سدان تعبیه شده است.

کمپانی فولکس واگن نسخه قدرتمند آرتون را که با پسوند R شناخته می‌شود با قیمت ۴۳ هزار و ۵۷۰ دلار به بازار آمریکای شمالی عرضه کرده است.







## مدارک و شرایط اخیر خرید لاستیک دولتی

«خرید لاستیک دولتی در شرایط افزایش قیمت لاستیک در بازار یک گزینۀ مناسب برای بسیاری از مالکان خودرو است. قیمت لاستیک دولتی بر حسب سایز تایر و شرکت تولیدکننده معمولاً بین ۱۰ تا ۲۵ درصد زیر قیمت بازار بوده، البته خرید لاستیک دولتی از شرکت های داخلی امکان پذیر است.

خرید لاستیک دولتی شامل لاستیک های خارجی و وارداتی نمی شود. تهیه لاستیک دولتی به صورت نامحدود نیست و این لاستیک ها به صورت سهمیه ای عرضه می شوند. البته برای خرید لاستیک دولتی نیاز به ثبت نام و ارائه مدارک است. این لاستیک ها با قیمت دولتی در اختیار نمایندگان های منتخب قرار می گیرند و آنها

پس از ثبت نام متقاضیان اقدام به توزیع لاستیک با قیمت دولتی می کنند. خرید لاستیک دولتی به صورت حضوری و آنلاین قابل انجام است. البته مصرف کنندگان اغلب خرید لاستیک دولتی حضوری را ترجیح می دهند چرا که از نزدیک می توانند کیفیت لاستیک خودرو را از بابتی ارزیابی کنند. خرید لاستیک دولتی بر اساس ضوابط کنونی سالی یکبار امکان پذیر است و هر بار می توان تا ۴ حلقه لاستیک به قیمت دولتی به صورت آنلاین یا ۲ حلقه به صورت حضوری خریداری کرد. همچنین مشخصات خودرو و انتخابی باید با مشخصات مندرج در کارت خودرو یکسان باشد، در غیر اینصورت سفارش لغو خواهد شد.

## آغاز تحول در «یزد تایر» و «آرتاویل تایر»

# تغییرات مدیریتی در دومین تایر ساز کشور



علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

«گروه صنعتی رازی» با هدف ایجاد پویایی و بهره مندی از نیروهای متخصص صنعت تایر، مدیران ارشد شرکت های مرتبط با این صنعت را تغییر داد. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» دکتر محمدرضا گنجی، مدیر هماهنگی گروه صنعتی رازی با اعلام خبر تغییرات مدیریتی در سه شرکت یزد تایر، آرتاویل تایر و نخ تایر رازی گفت: «مدیران ارشد گروه صنعتی رازی به عنوان دومین تولیدکننده انواع تایر خودرو در کشور با هدف استفاده از حداکثر ظرفیت افراد متخصص در این صنعت تصمیم به ایجاد تغییر در سطح مدیران عامل گرفتند.»

وی بیان کرد: «بر همین اساس دکتر اسکندر ستوده، مدیرعامل پیشین شرکت صنایع لاستیک یزد به عنوان رئیس هیات مدیره این شرکت انتخاب و ایرج زمانی فرد به عنوان

مدیرعامل یزد تایر منصوب شد.» البته تغییرات در دومین واحد تایر سازی گروه صنعتی رازی هم محدود به تغییر مدیرعامل بوده است. دکتر گنجی در این باره افزود: «با انتصاب ارسلان امتعلی به عنوان مدیرعامل آرتاویل تایر، علیرضا انصاری، مدیرعامل قبلی آرتاویل تایر به عنوان عضو موظف هیات مدیره و رئیس هیات مدیره آرتاویل تایر انتخاب شد.» محمدرضا گنجی از تغییر مدیرعامل شرکت نخ تایر رازی نیز خبر داد و افزود: «دکتر محسن غفاری جایگزین مهندس خیر شد.» وی هدف از این تغییرات را ایجاد تحول در تولید دانست و بیان کرد: «تمام این افراد آشنایی قبلی و تجربه کافی در صنعت تایر دارند. مدیرعامل جدید یزد تایر سابقه مدیرعاملی در لاستیک خوزستان را دارد و آقای امتعلی، مدیرعامل جدید آرتاویل تایر نیز پیش از این در شرکت ایران یاسا

به عنوان مدیرعامل مشغول به کار بوده است.» به گفته گنجی، دکتر محسن غفاری نیز با سابقه فعالیت در گروه صنعتی بارز به نخ تایر رازی آمده است.

مدیر هماهنگی گروه صنعتی رازی از ارتقای کیفیت تولید تایر در آرتاویل تایر و برند گلدستون خبر داد و گفت: «امروز کیفیت لاستیک های گلدستون با یزد تایر برابری می کند. بر همین مبنا باطمینان خاطر از کیفیت بالای محصول گارانتی ۴۰ ماهه تعویض رانیز برای تولیدات آرتاویل تایر در نظر گرفته ایم. وی تکمیل زنجیره تامین تایر در گروه صنعتی رازی را از دیگر برنامه های دومین تایر ساز کشور دانست و اظهار کرد: «قطع وابستگی به خارج کشور در بخش مواد اولیه تایر سازی از اولویت های گروه صنعتی رازی است که در آینده نزدیک محقق خواهد شد.»

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



بازر (ایران)	گل تایر	سایز	پترون	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
IMPALA	165/65R13	P648,P660	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۹,۰۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲	
BRILLIANT	175/60R13	P660,P601	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲	
BRILLIANT	175/70R13	P660,P601	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
ALERIA	185/60R14	P602	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان	
ALERIA	185/65R14	P648,P640,P660,674	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
BRILLIANT	205/60R14	P685	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا - ریو - پیکان	
ELPIDA	185/60R15	P601	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو	
ELPIDA	185/65R15	P648,P640,P647,674	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرواستپ وی	
PREMIUM DRIVE	195/60R15	P680	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرواستپ وی	
PREMIUM DRIVE	195/65R15	P648	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو	
PREMIUM GRIP	205/60R15	P685	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس-H30 کراس	



## جناب آقایان دکتر اسکندر ستوده و مهندس علیرضا انصاری

انتصاب شایسته شما را به ریاست هیات مدیره شرکت های یزد تایر و آرتاویل تایر تبریک عرض می کنم و امید دارم ذیل توجهات حضرت ولی عصر (ع) همچون گذشته در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و گروه صنعتی رازی مؤید باشید.

جلال امانی، مدیرعامل شرکت سرمایه گذاری گروه صنعتی رازی

## جناب آقای مهندس امتعلی و جناب آقای مهندس زمانی فرد

انتصاب شایسته تان را به عنوان مدیرعامل شرکت های آرتاویل تایر و یزد تایر تبریک عرض می کنم و برای شما موفقیت روزافزون در جهت خودکفایی کشور در صنعت تایر را از خداوند خواستارم. امید آنکه حضورتان سرمنشا تحولات بزرگی در گروه صنعتی رازی گردد.

جلال امانی، مدیرعامل شرکت سرمایه گذاری گروه صنعتی رازی





می گوید این وضعیت به طور بالقوه می تواند منجر به تصادف شود: اگر چه هیچ موردی را در وبسایت خود گزارش نکرده است. علاوه بر این، آژانس از مالکان خودروهایی که در این فراخوان حضور دارند می خواهد با «تعمیراتی محلی فراری یا فراری اسپرت» تماس بگیرند تا ترتیب تعویض در پوش مخزن روغن ترمز و پمپ روغن ترمز را برای سطوح پایین روغن ترمز را به صورت رایگان داشته باشند.

فراری در استرالیا نزدیک به یک هزار دستگاه خودرو اسپرت مدل سال ۲۰۱۹-۲۰۱۰ را به دلیل مشکل مخزن مایع ترمز که ممکن است توانایی ترمزگیری را کاهش دهد، فراخوانی کرد. براساس گزارش فراخوان وزارت زیرساخت، حمل و نقل، توسعه منطقه‌ای و ارتباطات دولت استرالیا، در پوش های مخزن مایع ترمز ممکن است در این بخش اختلالاتی را ایجاد کند. این وضعیت می تواند به کاهش توانایی ترمز منجر شود. این آژانس دولتی



## فراخوان یک هزار دستگاه فراری به دلیل مشکل مخزن مایع ترمز

راه حل نوآورانه یک شرکت برای افزایش کیفیت و ماندگاری سیستم ترمز

# تولید دیسک ترمز با «نیوبیم» ۱۰ درصد ارزان تر از سایر فلزات

روی دیسک های ترمز تهویه شده، افزایش ۱۷ درصدی عمر دیسک نیوبیم را در مقایسه با همان جزء با مولیبدن نشان داد. واقعیت مهم دیگر کاهش ۴۰٫۴ درصدی ساییش بود که در شرایط مشابه اندازه گیری شد.»  
این متخصص توسعه بازار اضافه می کند که استفاده بالقوه نیوبیم در صنعت خودرو بسیار گسترده است و علاوه بر بهبود سیستم ترمز - مانند کاهش ساییش، دوام بیشتر و رانندگی بهتر - این فلز همچنین می تواند در ساختار خودرو، برای خودروها و باتری های سبک تر و ایمن تر، برای به دست آوردن ویژگی های منحصر به فرد مانند سرعت فوق العاده بالا استفاده شود.  
CBMM یک رهبر جهانی در تولید و عرضه محصولات نیوبیم است و تیم هایی را ارائه می دهد که می توانند به تولید کنندگان و حوزه های مهندسی محصول در طراحی مجدد آلیاژهای موجود برای دیسک های ترمز و درام ها، بدون توجه به نوع خودرو و مشاوره دهند. این خدمات را از طراحی تا پیگیری در ریخته گری و همچنین در آزمایشگاه ها به صورت رایگان ارائه می دهد.

تولید سالم قطعات خودرویی را که از این نوع فلزات استفاده می کنند، به خطر بیندازد. این مدیر می گوید: «یک گزینه برای کاهش چنین نوسانات قیمتی، کار روی بهینه سازی طراحی آلیاژ است. این روند با هدف دستیابی به عملکرد نهایی یکسان با یک استراتژی آلیاژی متفاوت انجام می شود. نیوبیم (Nb) می تواند در این زمینه کمک کند و آزمایش های اخیر (هم در آزمایشگاه ها و هم در صنعت) نشان داده اند که استفاده از ۰٫۱ درصد نیوبیم می تواند جایگزین ۰٫۲ درصد مولیبدن شود.»  
وی تاکید می کند: «در یک مقایسه اقتصادی، این تفاوت در آلیاژهای چند خاکستری برای دیسک های ترمز با نیوبیم می تواند حدود ۱۰ درصد کاهش هزینه را به همراه داشته باشد.»  
این کارشناس اظهار می کند: «بنابراین کیفیت و انتخاب مواد مورد استفاده برای تولید دیسک های ترمز و وسایل نقلیه خودرویی، نه تنها برای اثربخشی سیستم ترمز - که مستقیماً بر ایمنی راننده و سرنشینان تاثیر می گذارد - بلکه برای دوام و هزینه های ساخت نیز تعیین کننده است. علاوه بر این، نتایج آزمایش های دوام تحت فشار حرارتی

CBMM، تامین کننده پیشرو محصولات و فناوری های نیوبیم در جهان است. این شرکت گزارشی در خصوص استفاده از عنصر شیمیایی نیوبیم برای بهبود طول عمر دیسک ترمز و کنترل هزینه های تولید منتشر کرد.  
در این گزارش آمده است در مقایسه با سایر مواد گران تر، استراتژی آلیاژ نیوبیم برای چدن خاکستری، برای استفاده در دیسک های ترمز می تواند منجر به کاهش حدود ۱۰ درصدی هزینه های تولید شود. علاوه بر این به افزایش عمر دیسک ترمز کمک می کند. در یک وسیله نقلیه در حال حرکت، در طول فرآیند ترمز دیسک های ترمز تحت فشارهای حرارتی و مکانیکی قرار می گیرند که می تواند بسیار زیاد باشد. به ویژه زمانی که نیاز به ترمزگیری ناگهانی در کسری از ثانیه باشد. استفاده از مواد پیشرفته نه تنها به عملکرد بهتر این سیستم های ترمز کمک می کند، بلکه به کاهش چشمگیر هزینه تولید این گونه محصولات نیز منجر خواهد شد.  
به گفته Erico França، متخصص توسعه بازار در CBMM اخیراً در تولید سیستم های ترمز، نوسانات قیمت قابل توجهی در مولیبدن، کروم، مس و منگنز داشته ایم که می تواند



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج های نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو سمند بدون نواز م	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	۵۸۶	لنت جلو ۲۰۷				
	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	۵۸۶	لنت جلو دنا پلاس				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کاشان (ایران)
	۱۰۸,۰۰۰	۹۵,۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج های نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۱۰۸,۰۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۹۵,۰۰۰	۲۱۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۵۵,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۵۵,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۵۵,۰۰۰	۲۱۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۹۵,۰۰۰	۱۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۲۵۵,۰۰۰	۲۱۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۱۰,۰۰۰	۲۳۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	-	-	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج های نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو سمند ملی	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	گیرا لنت (ایران)
	۱۱۷,۰۰۰	۹۲,۵۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترنج های نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۱۱۷,۰۰۰	۹۲,۵۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۲۱,۰۰۰	۱۵۷,۶۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۳۲,۰۰۰	۱۲۹,۷۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۳۲,۰۰۰	۱۲۹,۷۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۳۲,۰۰۰	۱۶۲,۷۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۲۱۴,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۲۳۲,۰۰۰	۱۶۲,۷۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۴۱,۰۰۰	۱۴۰,۳۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی





## معابر پایتخت سالانه به یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن آسفالت نیاز دارند



باشگاه خبرنگاران جوان: معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از تلاش برای افزایش میزان تولید ماهانه آسفالت به ۴۲۰۰ تن خبر داد. عباس شعبانی با بیان آنکه مرمت و روکش آسفالت معابر یکی از مهم ترین درخواست های شهروندان از معاونت فنی و عمرانی است، یاد آور شد: «معابر شهر تهران سالانه به یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن آسفالت نیاز دارد و این در حالی است که ۵۰۰ تا ۶۰۰ تن آسفالت در سال پخش و اجرا می شود.» وی با تأکید بر اینکه شهروندان تهرانی طی ۶ ماه نخست امسال شاهد بهبود قابل توجه وضعیت معابر خواهند بود، از اقدام

کم سابقه معاونت فنی و عمرانی در این زمینه خبر داد و گفت: «طی ماه های اخیر ۳۵۰ کیلومتر از طول معابر پایتخت زیر روکش آسفالت شده است.» معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران با بیان آنکه برای بهبود وضعیت آسفالت دو بر نامه در دستور کار قرار گرفته است، ارتقای بازاری و افزایش تولید ماهانه آسفالت از ۲۵۰۰ تن به ۴۲۰۰ تن را از رئوس اصلی این دستور کار خواند و اضافه کرد: «ایجاد کارخانه آسفالت در شرق تهران و اصلاح کارخانجات تولید آسفالت غرب تهران از دیگر اقدامات مدنظر در این زمینه است.»

خبر News

## خداحافظی تهرانی ها با پیاده راه ۱۷ شهر یور



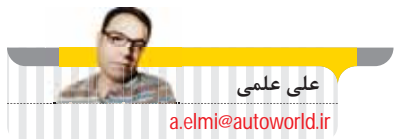
ایستاد: از ابتدای کار آمدن شورای شهر چهارم، موضوع پیاده راه ۱۷ شهر یور و اعتراض اهالی و کسبه آن حاشیه ساز شد و با وجود اصرار اعضای شورای شهر اما شهرداری حاضر به عقب نشینی از طرح نبود. سرانجام امیر یزدی، شهردار منطقه ۱۲ در این باره خبر داد با مساعدت معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران و رئیس شورای شهر، محور ۱۷ شهر یور، حدفاصل خیابان صفا

تامیدان امام حسین (ع) که پیاده راه بود، با کسب مصوبات کمیته های تخصصی سازمان حمل و نقل و ترافیک باز گشایی شد. به گفته شهردار منطقه ۱۲، این محور در گذشته فقط از مسیر شمال به جنوب، یعنی از خیابان مازندران به خیابان ۱۷ شهر یور امکان تردد داشت؛ همچنین در مسیر جنوب به شمال از تقاطع صفا- ۱۷ شهر یور فقط تاکسی و اتوبوس می توانستند به سمت میدان امام حسین (ع)

حرکت کنند. یزدی با اشاره به اعتراض کسبه و ساکنان این محدوده که ناشی از پیاده راه بودن این معبر بود، افزود: «پس از انجام مطالعات توسط مشاوران و بررسی موضوعات ترافیکی، اجتماعی و فرهنگی، طرح مطالعاتی در کمیته شبکه معابر سازمان حمل و نقل و ترافیک ارائه و طبق مصوبه این سازمان مقرر شد تردد جنوب به شمال به منظور دسترسی به خیابان دماوند- شرق آزاد شود.»

## گسترش پدیده کارواش های خیابانی با آغاز فصل گرما

# توقف خودرو در معابر شهری برای تعمیر و شست و شو، تخلف است!



علی علمی  
a.elmi@autoworld.ir

این روزها با شروع فصل گرما، شاهد حضور کارواش های خیابانی برای شست و شوی ازان تر خودروها در کنار خیابان های شهر هستیم. در کنار این افراد، برخی رانندگان ترجیح می دهند خودرویشان را به جای بردن به کارواش، در کنار خیابان و با استفاده از آبی که در جوی های شهر روان است، تمیز کنند. اما آیا شست و شوی خودرو در خیابان های شهر قانونی است و چرا این پدیده با وجود مخالفت ها و جریمه ها ریشه کن نمی شود؟



حرکت وسایل نقلیه را نیز رقم می زند. شهروندی که ساکن یکی از خیابان های منطقه ۶ تهران است، در این باره می گوید: «مقابل خانه ما جوی آبی است که از محله های اطراف برای شست و شوی خودرو خود به اینجا می آیند. متأسفانه اعتراض اهالی محل تاکنون بی نتیجه بوده، انگار سراسر خیابان محل زندگی ما تبدیل به کارواش خودرو شده است. این کار هم چهره محله ما را زشت کرده و هم علاوه بر آلوده شدن محیط زندگی ما، هزینه زیادی را برای نظافت محله به اهالی تحمیل می کند.»

ماشین شویی در خیابان، عامل انتشار آلودگی چندی پیش معاون امور شهری و محیط زیست شهرداری منطقه شش تهران از آلودگی بهداشتی ناشی از ماشین شویی در کنار خیابان خبر داد و گفت: «طی نمونه برداری که وزارت بهداشت داشت، مشخص شد آبی که برای شستن خودروها استفاده می شود، برای سلامتی شهروندان مضر بوده و میکروبی های حاصل از آن روی خودروها می ماند که این امر خطر جدی برای سلامت شهروندان و به خصوص کودکان محسوب می شود.» وی با بیان اینکه بارها ما موران خدمات شهری به منظور جمع آوری این

افراد اقدام کرده اند، گفت: «این افراد که به صورت تیمی فعالیت می کنند، به سرعت موضوع را به زود خورداختگی و فیلم گرفتن از آن می کشانند تا بعداً در رسانه ها بزرگ نمایی کنند که مأمور شهرداری به خاطر شستن یک خودرو در کنار خیابان با مادر گیر شده است!» معاون امور شهری و محیط زیست شهرداری منطقه شش با بیان اینکه به منظور جمع آوری ماشین شورها در سطح منطقه به صورت منسجم با پلیس راهور و وزارت بهداشت در حال همکاری هستیم، تصریح کرد: «اطلاع رسانی، فرهنگ سازی و برخورد قانونی راهکارهایی هستند که مورد توجه قرار داده ایم تا بتوانیم این معضل را ساماندهی کنیم. تاکنون اقدامات بازدارنده بسیاری از جمله انتشار بروشور و نصب پلاکارد در سطح منطقه داشته ایم تا شهروندان و صاحبان خودرو را با تخلف شستن خودرو در خیابان آشنا کنیم. باید تمام عوامل دست در دست هم بدهند تا با مطالبه عمومی بتوانیم خیابان های تهران را از دست ماشین شوراها پاکسازی کنیم.»

پلیس چه می گوید؟  
از سوی دیگر شهرداری می نمی تواند با فرد متخلف که اقدام به

شست و شوی خودرو در معابر می کند، برخورد قانونی کند، چون فعالیت و اقدامات شهرداری مستلزم داشتن پلاک ثبتی برای ملک یا مغازه است اما این افراد پلاک ثبتی ندارند که بتوان مغازه آنها را پلمب یا دستور اجرائی دیگری برای آن صادر کرد. به همین دلیل راهنمایی و رانندگی با اعمال قانون سعی دارد از فعالیت این افراد و توقف غیر مجاز خودروها در معابر جلوگیری کند. رئیس پلیس راهور یکی از مناطق تهران در این باره می گوید: «شست و شوی خودرو توسط افراد انجام می شود. راهنمایی و رانندگی هم نمی تواند افراد را دستگیر، از محل خارج یا با آنها برخورد کند. به همین دلیل مافقط می توایم خودروهای متخلف را جریمه کنیم. معمولاً اغلب خودروها که توسط این افراد شسته می شوند، متعلق به اهالی و مغازه دارهای همان محل است. در برخی موارد به دلیل نبود جای پارک، راننده خودرویش را در اختیار ماشین های گزارد تا هم جای پارک داشته باشد و هم با خیال آسوده به کارش برسد. در برخی مسیرها تابلوهای شست و شوی خودرو ممنوع نصب شده است، اگر این خودروها در این محل ها پارک شده باشند، ما این خودروها را جریمه می کنیم.» وی در ادامه گفت: «برابر بند ۲ ماده ۱۶۳ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، توقف خودروها در هر نقطه از معابر شهری برای تعمیر و شست و شو تخلف است و بر اساس ماده ۲۱ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی باید با عاملان این اقدام مالکان خودروها توسط پلیس راهور برخورد قانونی شود. تعداد جریمه ها بستگی به افرادی دارد که برای شست و شوی خودرو می آیند. البته نکته مهم و قابل تأمل ماجرا این است که همین نکته است. چون به گفته سرهنگ اسماعیل زاده بعد از اینکه خودروها جریمه و بر گه های الصاقی آن روی شیشه گذاشته می شود، ماشین شویی ها به دلیل اینکه راننده ها نفهمند جریمه شده اند، برگ جریمه را از روی شیشه بر می دارند و درون جوی می اندازند تا راننده از جریمه خودرو باخبر نشود. در ادامه راننده بی خبر از همه جا که نمی داند جریمه شده است، وقتی می خواهد خلافی خودرویش را ببرد، از متوجه می شود که به دلیل توقف غیر مجاز به خاطر شست و شوی خودرو جریمه شده است!»

معاون دادستان کل کشور گفت: شرکت های خودرو سازی دنیا از در انتظار ماندن مردم در صف خرید خودرو تعجب می کنند.  
حاضر جواب: مردم ما هم از بدون صف خریدن خودرو توسط بقیه مردم دنیا تعجب می کنند!  
عضو هیات مدیره شرکت های حمل و نقل کالای کشوری بر واگذاری واردات کامیون های اروپایی به بخش خصوصی تأکید کرد.  
حاضر جواب: احتمالاً منظور ایشان این بوده: همین گلی که دولت بر سر صنعت خودرو زده است، فعلاً برای ما کافی است!  
چرا دائماً در صنعت خودرو عقب هستیم؟  
حاضر جواب: ما عقب نیستیم بلکه متأسفانه بقیه دنیا خیلی باجمله در این مسیر طی طریق می کنند!  
کاهش قیمت ها در بازار خودرو تداوم دارد؛ برآید به زیر ۲۰۰ میلیون تومان بازگشت.  
حاضر جواب: به امید آنکه این عقب نشینی ها، واقعی باشند نه استراتژیک برای فرارهای رو به جلو بعدی!  
عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با بیان اینکه افرادی که می پندارند چاره مشکلات صنعت خودرو، واردات است، اشتباه می کنند، گفت: بازار خودرو کشور انحصاری نیست.  
حاضر جواب: کلا بزرگان فلسفه، منطق و کلام جهان، با مشاهده این همه تناقض معنایی در این دو خط خبر، دسته جمعی گریبان دریدند و سر به جاده مخصوص نهادند!  
معاون وزیر صمت: عرضه محدود و تقاضای زیاد، دلیل تشویش در خریداران خودرو...  
حاضر جواب: دقیقاً آقا... اصلاً مردم ما در مورد همه چیز همین اخلاق را دارند؛ از روغن و ماست و کره بگیرند تا مرغ و تخم مرغ و خودرو!



دنده يك First gear

علی زراندوز  
a.zarandooz@autoworld.ir

یک موتور سیکلت برقی جدید موسوم به اولترا با یک قابلیت دارد که می توان روی آب نیز رانندگی کرد.  
حاضر جواب: این موتور سیکلت جان می دهد برای رانندگی در روزهای بارانی تهران که کف خیابان ها و اتوبان ها به اندازه یک دریاچه آب جمع می شود!

میر سلیم: رقبای خشمگین خارجی، پشت پرده همه های اخیر علیه خودروسازان داخلی هستند.

حاضر جواب: شما هم خودروساز خارجی بودید و رضایت مردم ایران از خودروسازان کشورشان را در این حد می دیدید، معلوم بود از حسادت، خشمگین می شدید!

عضو کمیسیون شوراها و امور داخلی کشور با اشاره به اینکه به دلیل اصلاح قیمت خودرو استیضاح وزیر صمت فعلاً مسکوت مانده است، گفت: اگر وزارت صمت آیین نامه واردات خودرو را به درستی اجرا نکند و خواسته های مردم تأمین نشود، استیضاح وزیر صمت را دوباره به جریان می اندازیم.  
حاضر جواب: حالا باز خوب است این طور استیضاح ها برای مواقع لزوم، دکمه on و off را دارد!

معاون دادستان کل کشور گفت: شرکت های خودرو سازی دنیا از در انتظار ماندن مردم در صف خرید خودرو تعجب می کنند.

حاضر جواب: مردم ما هم از بدون صف خریدن خودرو توسط بقیه مردم دنیا تعجب می کنند!

عضو هیات مدیره شرکت های حمل و نقل کالای کشوری بر واگذاری واردات کامیون های اروپایی به بخش خصوصی تأکید کرد.

حاضر جواب: احتمالاً منظور ایشان این بوده: همین گلی که دولت بر سر صنعت خودرو زده است، فعلاً برای ما کافی است!

چرا دائماً در صنعت خودرو عقب هستیم؟

حاضر جواب: ما عقب نیستیم بلکه متأسفانه بقیه دنیا خیلی باجمله در این مسیر طی طریق می کنند!

کاهش قیمت ها در بازار خودرو تداوم دارد؛ برآید به زیر ۲۰۰ میلیون تومان بازگشت.

حاضر جواب: به امید آنکه این عقب نشینی ها، واقعی باشند نه استراتژیک برای فرارهای رو به جلو بعدی!

عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با بیان اینکه افرادی که می پندارند چاره مشکلات صنعت خودرو، واردات است، اشتباه می کنند، گفت: بازار خودرو کشور انحصاری نیست.  
حاضر جواب: کلا بزرگان فلسفه، منطق و کلام جهان، با مشاهده این همه تناقض معنایی در این دو خط خبر، دسته جمعی گریبان دریدند و سر به جاده مخصوص نهادند!

معاون وزیر صمت: عرضه محدود و تقاضای زیاد، دلیل تشویش در خریداران خودرو...

حاضر جواب: دقیقاً آقا... اصلاً مردم ما در مورد همه چیز همین اخلاق را دارند؛ از روغن و ماست و کره بگیرند تا مرغ و تخم مرغ و خودرو!

جدول شماره ۱۴۸۷ Cross Word

افقی

۱- محصول لوکس ایران خودرو (در تصویر) - محصولی از سایپا - خودرو ساز فرانسوی ۳- از سلاح های قدیمی - پوشاننده ۴- منسوب به سما - نشانه مغول بی واسطه ۵- شگفت انگیز انگلیسی ها ۶- خودرو ساز به زبان انگلیسی - از وسائل دوخت دوز - بزرگ ترین موجود دریایی است ۷- مدل قدیمی از کادیلاک - شاهکار صنعت راهسازی واقع در مسیر راه آهن شمال ۸- مدلی از بیوک - از ادوات تشبیه - روی رودخانه می بینند - حکم مرجع تقلید ۹- گشاده - کافر در هم - وسیله ای که کودک با آن راه رفتن را می آموزد ۱۰- اوشا با حرفی اضافه در آخر - مدلی از لامبورگینی - مسئولیت خدمات پس از فروش سایپا دیزل بر عهده این شرکت است ۱۱- شناس است ولی به هم ریخته - کمیاب - پایان هر چیزی ۱۲- معیار سنجش حجم موتور - سمت بی آغاز ۱۳- در قدیم به او داروغه می گفتند - سر - به خودرو عقلانی گفته می شود - مرکز استان مرکزی - ۱۴- زبان با تکرار حرف آخر - انگلیسی به نغ می گوید ۱۵- حرکت به شیوه کرم - مقابل پارکهنه - ایرانی ها از این خودرو خاطره های بسیاری دارند.

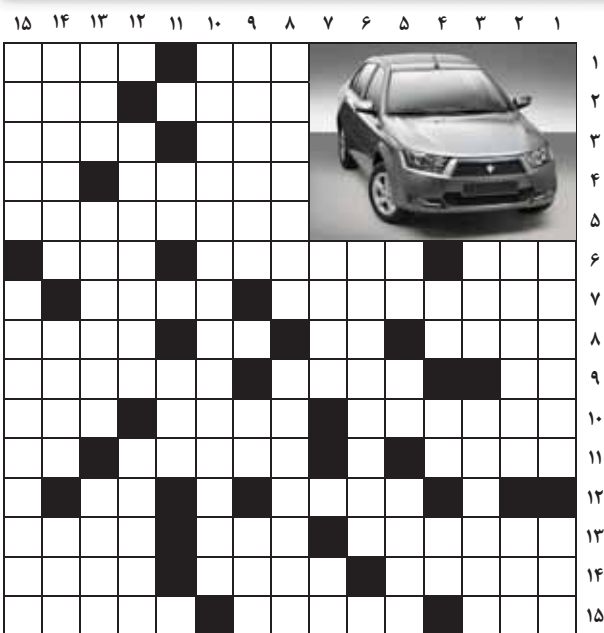
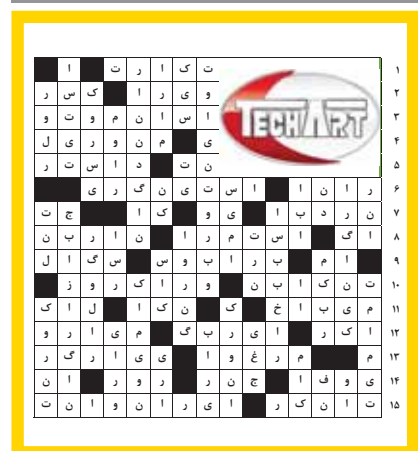
عمودی

۱- حمام خودروها - خودرو ساز فرانسوی ۲- نوعی بنز است - به له زبان ارمنی ۳- از انواع بالابوش - خودروی انگلیسی ۴- هاوا زاد - در کنار دریاچه ونیدیش - ریشه اصل هر چیزی ۵- کله - تکرار حرف نخست - محصولی از نیسان ۶- روغن گیربکس ۷- بزرگ ترین گیربکس ساز جهان - تلخ عرب ۸- دانسون بود اما حرفی اضافه در آخر شد ۹- شرکت ایرانی تولیدکننده اتوبوس ۹- پدربزرگ زال - نشانه مغول بی واسطه - از شرکت های اروپایی تولید کننده روغن موتور ۱۰- می گویند بزرگ ترین کاروتجاری ساز ایران است ۱۱- دوستی - سور درم ۱۲- گردش و تفریح را گویند - منسوب به هما ۱۳- پشت و قفا را گویند - سیاهه خرید و فروش - عمدتاً به خودروی کاروتجاری می گویند ۱۴- مراقبت کردن - خودروی بارکش کوچک را گویند - چند رأی ۱۵- سرزمینی در شمال خراسان که متأسفانه از ایران جدا شد - از قهرمانان افسانه ای مسابقات فرمول یک از کشور فنلاند.



حسین نظریان  
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۴۸۶







Autoworld.ir

یکشنبه اول خرداد ۱۴۰۱، سال هفتم، شماره ۱۶۵۰

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

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 ۲۷ ۱۸ اصفهان ۳۰ ۱۱ شیراز ۳۵ ۱۷ مشهد ۲۲ ۱۱ تبریز ۲۷ ۱۵ ارومیه ۲۶ ۱۴ رشت ۲۶ ۱۵ گرگان ۲۷ ۱۷ ساری ۲۷ ۱۵ شهرکرد ۲۸ ۸ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۱ ۱۸ کرمان ۳۱ ۱۲ بندرعباس ۳۸ ۲۸ زاهدان ۲۹ ۱۳

## بیلبورد

Billboard



### مناسب برای دو نفر

این آگهی تاپیستانی و جذاب توسط آژانس «BBDO» در کانادا برای کمیته فور تو طراحی شده و در آن به این اشاره شده که این خودرو کوچک و زیبا برای حمل دو نفر عالی است.

## آلودگی صوتی پایتخت، بحرانی است!

یافته‌های پژوهشی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران نشان می‌دهد تهران از نظر آلودگی صوتی بالاترین رتبه را در کشور دارد. بر اساس این گزارش، ۴۹ درصد آلودگی صوتی پایتخت را موتورسیکلت‌ها ایجاد می‌کنند. آگروز این وسیله نقلیه صدایی بیش از ۹۰ دسی‌بل تولید می‌کند و در ردیف دوم و سوم نیز خودروهای سبک و سنگین قرار دارند که به ترتیب تولید کننده ۳۰ و ۲۰ درصد آلودگی‌های صوتی پایتخت هستند. صدایی که این دو گروه تولید می‌کنند بیش از ۸۱ دسی‌بل است و از آنجا که در شهر تهران، روزانه بیش از سه میلیون دستگاه خودرو تردد می‌کند، این شهر از نظر آلودگی صوتی به مرحله هشدار رسیده است. علاوه بر وسایل نقلیه، عوامل دیگری نیز در آلودگی صوتی تهران نقش دارند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به فعالیت‌های عمرانی شهرداری و ساخت‌وسازها اشاره کرد. در برخی مناطق همچون میدان راه‌آهن و فرودگاه نیز ترن‌ها و هواپیماها به سهم خود آلودگی را تا حد زیادی افزایش می‌دهند. این موارد در کنار هم از تهران شهر آلوده و پرسروصدایی ساخته و این در حالی است که به گفته رئیس اداره حفاظت از محیط‌زیست شهر تهران، در سال ۱۴۰۰ نزدیک به نیمی از شکایت‌های مردمی به‌اداره محیط‌زیست تهران، از آلودگی‌های صوتی بوده است. پیش‌تر مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران اعلام کرده بود که وضعیت آلودگی صوتی در محیط‌های شهری «بحرانی» است و نتایج اندازه‌گیری آلودگی صوتی تهران در سال ۱۳۹۹ از این واقعیت حکایت می‌کند که شدت آلودگی صوتی در شش پایتخت، حتی از روز آن نیز بیشتر است! در نهایت حدود ۶۰۰ نقطه به‌عنوان نقاط آلوده از لحاظ صوتی در تهران وجود دارد که وضعیت آلودگی در آن‌ها از حالت استاندارد فراتر رفته و این شهر اکنون در شرایط اضطراری قرار دارد و چنانچه برای این مشکل چاره‌اندیشی نشود، در آینده نزدیک ساکنان آن با مشکلات بسیاری در این بخش مواجه خواهند شد.

## حرف آخر

The Last Word



علی زره‌دوز

روزنامه‌نگار



## نکته آموزشی

مساله موجب ضعیف شدن پمپ روغن می‌شود، زیرا روغن در زمان کار کرد با گرین سوخت ادغام می‌شود که سبب از بین رفتن ویسکوزیته آن شده و در نتیجه ماهیت روغن از مایع به جامد تبدیل می‌شود. این عامل سبب افت فشار و افزایش خرابی و استهلاک در موتور خواهد شد.

یکی از مهم‌ترین اجزای سیستم روغن کاری در موتور، پمپ روغن است. سلامت این قطعه به‌شدت به کیفیت روغن و زمان تعویض آن بستگی دارد. برخی مالکان خودرو روغن را براساس آنچه به‌عنوان دستورالعمل روی قوطی درج شده تعویض نمی‌کنند و این

## ضعیف شدن پمپ روغن



# Flow MOTOR OIL max

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



انتخاب اول...  
۱۴۰۴

نفت یارس

www.flowmaxoil.com

www.parsoilco.com

فروش: ۰۰ ۹۵ ۲۲ ۲۲



www.isaco.ir

قطعات و لوازم یدکی خودرو را  
اصل بخريد