



عضو هیات‌مدیره «جهان ترمز کاشان»
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد
تامین نیاز صنعت ریلی به لنت ترمز
توسط «جهان ترمز کاشان»

صفحه ۱۴



چهره‌ای زیباتر برای Kia Cee'd

صفحه ۱۲

استارت
Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

پیام تحریم داخلی
پالایشگاه‌های روغن‌سازی

همه چیز بر مبنای یک حساب و کتاب ساده است؛
بخش عمده روغن‌های موتور کشور توسط چهار
پالایشگاه دار اصلی و وابسته به حاکمیت تأمین...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

در نخستین روز از دادوستدهای بازار سهام
در هفته جاری

نمادهای بزرگ خودرو ساز
یک‌دست صف فروش شدند

صفحه ۵

توسعه موتور ملی با مشارکت
شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی

صفحه ۲

وقتی مسافری‌های سبک برقی می‌شوند

۵ نسخه الکترونیکی از ون‌های
پرطرفدار ۲۰۲۲

صفحه ۹

تلاش نافرجام خودروسازان اروپایی
برای فراگیر کردن خودروهای برقی ارزان قیمت
موجی که همه را خواهد برد!

صفحه ۶

بازگشت فرانسوی‌ها و برندهای چینی بدعهد منتفی است

خودروسازان داخلی در پی انتخاب شریک جایگزین هندی یا روسی!

مذاکراتی با دو برند اروپایی در جریان است که در حال حاضر مالک چینی دارند و احتمال می‌رود برند انگلیسی «ام‌جی» و برند آلمانی «پورگوارد» آلمان باشند. خودرو هندی...

صفحه ۳

خط تولید دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک

در «سایپاگام» راه‌اندازی شد

یک جهش دیگر در
داخلی‌سازی ارزان‌ترین
خودرو اتوماتیک بازار

صفحه ۲

موافقان و مخالفان کشف قیمت خودرو در بورس

کالا چه می‌گویند؟

آیا بورس کالا به

قیمت‌گذاری دستوری
خودرو پایان می‌دهد؟!

صفحه ۷

به گفته پلیس چراغ‌های راهنمایی و رانندگی براساس

سیستم کنترل مرکزی سامانه «اسکتس» عمل می‌کنند

وقتی اختلال چراغ‌های
راهنمایی، ترافیک را
بیشتر می‌کند!

صفحه ۱۵

عکس: روزنامه «دنیای خودرو» / علیرضا کاوی

مدیر گروه خودرو ستاد حمل‌ونقل معاونت فناوری ریاست جمهوری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

حمایت از دانش‌بنیان‌های خصوصی در راستای افزایش ایمنی خودروها

صفحه ۸



۲ شرط شماره گذاری سمنند و تپیا چیست؟

۲ تعرفه واردات قطعات باید ۳۲ درصد باشد

۱۲ نمایش نوآوری‌های کومهدور دو نمایشگاه کلیدی

۱۱ فوکس سهام‌دار استارت‌آپ الکترولیت‌سازی شد

۱۵ کاهش تقاضا؛ راهکار وزارت صمت برای کنترل قیمت‌ها



PARS LENT
www.parslent.com

حافظ سلامتی شما به هنگام رانندگی

لنت‌پارس



تولید کننده انواع
تایرهای رادیال سیمی و بایاس
RADIAL & BIAS TIRES
تجربه کیفیت متمایز

ایران تایر IRAN TIRE

Touska

18.5/15-30 - 14 Ply

New

Tire Size

18.4-34-14P
18.4-30-14P
14.9-24-10P
12.4-24-8P



WWW.IRANTIRE.IR

SALES@IRANTIRE.IR

EXPORT@IRANTIRE.IR



5th Km Of Makhoeu Tehran-Karaj Road, Tehran, Iran
تهران، کیلومتر ۵ جاده مخصوص کرج
+98 21 - 44 50 34 91 (Export) 44 50 34 94 (Sales)
+98 21 - 44 53 70 84





رانگلر نسبت به نمونه استاندارد بسیار فرق می‌کند. آنچه در بدنه جلب توجه می‌کند پانل‌های مشکی مات است و خبری از خطوط روی بدنه نیست. این هات‌رود همچنین از پانل‌های چوبی در جلو و کنارها سود می‌برد. رانگلر مورد بحث از رینگ‌های پنج‌پره استفاده می‌کند، کاپوت نیز به‌طور کامل تعویض شده است. به جای کاپوت استاندارد شاهد رول‌بار و شیشه جلو جدید هستیم. کابین نیز مانند بدنه بسیار ساده کار شده است. در واقع یک داشبورد چوبی سفارشی، غربلیک فرمان جیب و یک جفت صندلی چرمی گرم‌رنگ وجود دارند.

رانگلر جزو محبوب‌ترین خودروها برای بهبود و ارتقاقت. البته هرگز فکر نمی‌کردیم یک روز رانگلری را ببینیم که به یک خودرو هات‌رود وحشی تبدیل می‌شود! اما این اتفاق رخ داده است و حالا شاهد فروش آن در eBay هستیم. در بخش اطلاعات خودرو جزئیات چندانی از تاریخچه این رانگلر و چگونگی تبدیل آن به این موجود عجیب منتشر نشده و تنها می‌دانیم این رانگلر مدل سال ۱۹۸۸ است. با توجه به تصاویر و اطلاعات در دسترس می‌توان گفت این خودرو وجه اشتراک بسیار کمی با نسخه اولیه خود دارد. در ابتدا باید گفت تمامی پانل‌های بدنه جدید هستند و ابعاد و تناسبات



تبدیل جیب رانگلر به نسخه «هات‌رود»

خط تولید دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک در «سایپاگام» راه‌اندازی شد

یک جهش دیگر در داخلی‌سازی ارزان‌ترین خودرو اتوماتیک بازار



در هفته گذشته خط تولید دسته‌سیم

خودرو کوپیک اتوماتیک با حضور علیمردان عظیمی؛ رئیس هیات‌مدیره و معصوم نجفیان؛ عضو هیات‌مدیره گروه سایپا، مهر داد معلمان؛ مدیرعامل شرکت

سازه گستر و جمعی از مدیران ارشد شرکت‌های سازه گستر و پارس خودرو در شرکت سایپاگام آغاز به کار کرد. به گفته مدیرعامل شرکت سایپاگام، ایده پروژه راه‌اندازی خط تولید دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک از تابستان سال ۱۴۰۰ با هدف گذاری تولید حداقل ۲۰۰ است در یک شیفت کاری آغاز شده است. علی قاسمیه با بیان این که در زمستان سال ۱۴۰۰ قرار داد راه‌اندازی این خط با شرکت سیکو (مهندسی توسعه سایپا) منعقد شده است، افزود: «این پروژه در سه ماه راه‌اندازی شد و از ابتدای سال جاری قابل بهره‌برداری بود، اما به دلیل رعایت استانداردهای سختگیرانه کیفیتی سایپا، پروژه در سالروز آزادسازی خرمشهر آماده بهره‌برداری شد تا بتوانیم محصولی با کیفیت در اختیار گروه سایپا قرار دهیم.» وی تصریح کرد: «مرحله بعدی که برای این پروژه متصور هستیم، تکمیل آزمایشگاه‌های این خط و با ثبات‌سازی تولید در خطوط دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک است.»



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

ظرفیت بالای خط تولید دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک

قاسمیه در خصوص میزان هزینه انجام شده برای راه‌اندازی این خط، گفت: «قراردادی که در مرحله اول برای نصب تجهیزات در نظر گرفته شده، ۱۷،۵ میلیارد تومان و با همکاری شرکت سیکو، کار در حال پیشرفت است. البته حدود ۵ میلیارد تومان دیگر برای تکمیل نهایی این خط، در نظر گرفته شده است.» وی افزود: «هدف گذاری تولید این قطعه در فرصت باقیمانده سال جاری، بین ۲۷ تا ۲۸ هزار محصول دسته‌سیم کوپیک اتوماتیک است که به صورت تدریجی انجام خواهد شد و از ۱۰ ست دسته‌سیم تا ۱۵۰ ست دسته‌سیم در یک شیفت کاری افزایش خواهد یافت.» مدیرعامل شرکت سایپاگام ادامه داد: «این خط به گونه‌ای است که می‌تواند به صورت دو شیفت فعالیت کند که با افزایش بهره‌وری می‌توانیم در سال آینده طی دو شیفت کاری، ۴۰۰ ست مجموعه دسته‌سیم خودرو کوپیک اتوماتیک را تولید کنیم.»

ارزان‌ترین خودرو اتوماتیک بازار

کوپیک پلاس اتومات تنها خودرو اتوماتیک صفر کیلومتر زیر ۳۵۰ میلیون تومان در بازار خودرو ایران

پیام تحریر

داخلی پالایشگاه‌های روغن‌سازی

همه چیز بر مبنای یک حساب و کتاب ساده است؛ بخش عمده روغن‌های موتور کشور توسط چهار پالایشگاه‌دار اصلی تأمین می‌شود اما به رغم بالا رفتن سرسام‌آور هزینه‌های تولید این شرکت‌ها اجازه افزایش بهای محصولات خود یا بهتر بگوییم واقعی کردن قیمت‌ها را ندارند. با این تفاسیل و طبق اظهارات پالایشگاه‌های روغن‌سازی که براساس صورت‌های مالی است، روغن‌های موتوری

با ۸۰ درصد زیان تولید می‌شوند، به همین دلیل این شرکت‌ها به تبعیت از قیمت گذاری دستوری مجبور به عرضه محصولات خود به صورت قطره چکانی شده‌اند. از سوی دیگر باید این توزیع قطره چکانی نیز به صورت سبک‌الاعراض شود تا محصولات صنعتی جور محصولات خودرویی را که به اجبار تحت قیمت گذاری دستوری هستند، بکشند و از زیان شرکت‌ها کم کنند. این تمام ماجراست؛ پالایشگاه‌های زیان می‌دهند و به ناچار زیان خود را به شبکه توزیع یعنی اتوسرویس‌ها تحمیل می‌کنند. اتوسرویس‌هایی که حالا چند روزی است کارزاری را تحت عنوان تحریم محصولات پالایشگاهی به راه انداخته‌اند و قرار است همگی خرید از این شرکت را تحریم کنند. اما به راستی این اتفاق چه پیامدهایی برای این صنعت به همراه دارد؟ آیا مسئولان دولتی این پیام را دریافت کرده‌اند که جامعه مشکلی با خرید روغن با کیفیت با قیمتی فراتر از نرخ‌های مصوب ندارد و همین حالا هم حاضر است پول بیشتری برای خرید محصولات غیر پالایشگاهی بپردازد. در این بین تنها پالایشگاه‌های روغن‌سازی، اتوسرویس‌ها و مصرف‌کننده نهایی زیان می‌بینند و سود اصلی حاصل از این ماجرا به جیب دلال‌ها و واسطه‌ها می‌رود. کارزار تحریم محصولات پالایشگاهی توسط اتوسرویس‌های سراسر کشور این پیام را نیز به اهل فن مخابره می‌کند که تصمیم‌گیری غیر حرفه‌ای در حوزه قیمت گذاری به راحتی می‌تواند سابقه چند دهه‌ساله شرکت‌های بزرگ و صاحب فناوری و افتخار را زیر سوال ببرد و از سوی دیگر نادیده گرفتن منافع شبکه فروش توسط دولت، ضربه سنگینی به سهم بازار این مجموعه‌ها وارد کند، آن‌هم در شرایطی که اتوسرویس و مصرف‌کننده نهایی بیش از آنکه به فکر پایین ماندن قیمت‌ها باشند، به دنبال تسهیل در تأمین کالای مورد نیاز و اطمینان از اصالت و کیفیت کالا است. نکته‌ای که این روزها کمرنگ می‌شود و اعتبار این شرکت‌ها را به واسطه برخی تصمیمات اشتباه زیر سوال می‌برد.



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری



by bluechem GROUP

...because it works!

روغن موتور پرو-تک آلمان

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

021 79406

0902 432 2671

sales@aryachemi.ir

www.aryachemi.com

01

QR کد روی لیبل جعبه را از طریق اپلیکیشن ایساکو اسکن و ارسال کنید.

02

کد روی لیبل جعبه را از طریق پیامک به شماره ۳۰۰۰۳۱ ارسال کنید.

www.isaco.ir

قطعات و لوازم یدکی خودرو را اصل بخريد

پلاستیک رنگ نشده است. در پروفیل جانبی خودرو فلاپ‌های دور دهانه گلگیرها، پله رکاب و رینگ‌های ۱۹ اینچی جدید جلب توجه می‌کنند. اما در عقب حجم تغییرات کمتر هستند و فقط شاهد به‌روزرسانی جزئی سپر و حذف صفحه محافظ نقره‌ای‌رنگ روی آن هستیم. به‌طور کلی، بیگ‌داگ هانتینگ‌ادیشن بدون تغییرات بزرگ و با همین موارد جزئی جذاب‌تر از نسخه پایه شده است و البته می‌توان آن را معادل چینی فورد برانکو اسپرت دانست!

«دو سال بعد از معرفی کراس‌اوور جعبه‌شکل و متمایز هاوال بیگ‌داگ، سازنده چینی نسخه جدیدی از آن را به‌نام هانتینگ‌ادیشن ارائه کرده است. این نسخه، ظاهری خشن‌تر و آفرودی دارد که فرم جعبه‌مانند بیگ‌داگ را تکمیل می‌کند و پتانسیل‌های ماجراجویانه آن را به نمایش می‌گذارد. این نسخه علاوه‌بر تجهیز به روکش‌های پلاستیکی بیشتر نسبت به بیگ‌داگ معمولی، در جلو از جلوینچره جدیدی هم بهره‌می‌برد که حالا به قاب چراغ‌های جلو متصل شده است. این جلوینچره مانند روکش‌های بدنه از



وقتی «هاوال» به شکار برانکومی‌رود!



بازگشت فرانسوی‌ها و برندهای چینی بدعهد منتفی است

خودروسازان داخلی در پی انتخاب شریک جایگزین هندی یا روسی!

مذاکراتی با دو برند اروپایی که در حال حاضر مالک چینی دارند نیز در جریان است که احتمال می‌رود برند انگلیسی «ام‌جی» و برند آلمانی «بورگوارد» آلمان باشند



نهاد علی بیگزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«صحبت از محدود بودن واردات خودرو به محصولات ۷ تا ۲۵ هزار دلاری و متوقف ماندن ورود برخی برندها مانند بنز، بامو و... باعث شد قیمت محصولات خودروسازان جهانی در بازار کشور افزایش چشمگیری داشته باشد و این اتفاق باعث محدودتر شدن طیف متقاضیان این خودروها شد. با افزایش قیمت یک خودرو، قطعا دایره مخاطبان آن محدودتر می‌شود و با پایین آمدن قدرت خرید خودروهای وارداتی، خریداران به خودروهای نیمه‌لوکسی روی می‌آورند که اغلب از چینی‌ها باکیفیت‌تر هستند و در چنین شرایطی، انتخاب‌شان گزینه منطقی‌تری به نظر می‌رسد. پاک‌صدایی، فعال و کارشناس حوزه خودرو در این خصوص معتقد است: «معضل بزرگ صنعت خودرو در ایران نوع نگاه مسئولان وزارت صمت به این صنعت است؛ زمانی که کارشناسان این حوزه می‌گویند می‌خواهیم صنعت خودرو را رشد دهیم یا کیفیت‌را از تقابدهیم، تنها به یک عامل اشاره می‌کنند و آن هم آزادسازی واردات است. درحالی‌که طی دو دهه گذشته شاهد بودیم این صنعت در مقابل ورود تکنولوژی‌های نوین واکنشی از خود نشان نداده است.» صدایی در ادامه افزود: «قطعا آزادسازی واردات، یکی از عوامل موثر است، اما نمی‌تواند تنها عامل اصلی و راهکار باشد و صرفا با آزادسازی واردات، رشد کیفی تحقق پیدا نمی‌کند.» وی در پاسخ به این پرسش که آیا با آزادسازی واردات موافق هستید، گفت: «من با آزادسازی واردات موافق هستم و در شرایط فعلی، اگر واردات به‌صورت انبوه و به تعداد بالا اجرا شود، حداقل می‌تواند تاثیر روانی مناسبی بر بازار بگذارد، اما تاثیر کاهش‌ی نرخ محصولات را به دنبال نخواهد داشت.» در این میان، شنیده‌هایی نیز درخصوص رایزنی خودروسازان داخلی برای انتخاب شریک خارجی وجود دارد. گفته می‌شود: بازگشت فرانسوی‌ها و چینی‌های بدعهد منتفی است و خودروسازان داخلی در پی انتخاب شریک جایگزین هندی یا روسی هستند. البته مذاکراتی با دو برند اروپایی که در حال حاضر مالک چینی دارند نیز در جریان است که احتمال می‌رود برند انگلیسی «ام‌جی» و برند آلمانی «بورگوارد» آلمان باشند.

چه میزان از نیاز بازار با واردات محصولات خودروسازان جهانی تامین خواهد شد؟

موضوع اصلی نیاز واقعی متقاضیان خرید خودرو و هجوم سرمایه‌ها به بازار محصولات پادوام است. به عقیده من؛ حداقل واردات تاثیرگذار در بازار ایران بالای ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار دستگاه در سال است. اما بخشی از تقاضایی که الان برای خودرو در بازار کشور وجود دارد، بر اثر بی‌ثباتی اقتصادی است.

حرکت سرمایه‌ها بین بازارهای خودرو، ارز و طلا طی چند سال گذشته مصائبی را به این حوزه‌ها تحمیل کرده، به‌نظر شما چرا جذابیت بازار خودرو بیش‌از دیگر بازارهای موازی بوده است؟

واقعیت این است که اقتصاد کشور ما، دچار تورم انتظاری

شده و به طور مرتب قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کنند. وضعیت کنونی، مردم را تشویق می‌کند پولی را که در شرایط فعلی نمی‌تواند جذب تولید یا تجارت شود، سریعا به محصولات پادوام بالاتر تبدیل کنند. خودرو به‌دلیل شرایط قیمت‌گذاری و تاثیرپذیری از تورم مورد توجه بسیاری از صاحبان سرمایه‌های خرد قرار گرفته است. بنابراین، یک بخش از تقاضای بازار، مربوط به این بخش بوده و عاملی که همیشه باعث شده بازار خودرو، یکی از بازارهای جذاب ایران باشد، همین موضوع است. افراد مختلف، با هدف حفظ ارزش پول محصولات خودروسازان را می‌خرند و در پارکینگ منازل نگهداری یا از آن استفاده حداقلی می‌کنند، به امید این که قیمت خودرو افزایش پیدا می‌کند.

آیا واردات خودرو می‌تواند نرخ خودرو را در بازار کاهش دهد؟

طی دو ماه اخیر، تورم شدیدی را در ارکان اقتصادی کشور مشاهده کردیم و به‌طور کلی ۳۰ تا ۴۰ درصد تورم داریم. قیمت مواد غذایی ۳۲ برابر شده و تورم در حال تعمیم و تسری به کالاها و خدمات مختلف است. پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال، حداقل یک تورم ۴۰درصدی را تجربه کنیم. درعین حال، مذاکرات برجام نیز تا الان به نتیجه نرسیده و نرخ ارز در حال بالا رفتن است. ازسوی دیگر، قیمت کالاهای مختلف در دنیا، در حال صعود بوده و حتی اگر خودرو هم وارد کنیم، با توجه به هزینه‌های داخلی این محصولات جز باقیمت بالا به دست متقاضیان نخواهد رسید. درنتیجه؛ واردات عامل کاهش نرخ خودرو در بازار نخواهد بود، ولی از نظر روانی خوب است تعدادی خودرو وارد شود تا حداقل در شرایط فعلی، بازار اندکی از حالت رکود و بی‌رقابتی خارج شود.

موضوع آزادسازی واردات خودرو زمانی به تایید هیات دولت رسید که تغییر عمده‌ای در شرایط اقتصادی و سیاست بین‌المللی کشور اتفاق نیفتاده است. به نظر شما هدف دولت از آزادسازی واردات خودرو اقتصادی در این برهه زمانی چیست؟

واردات خودرو همیشه منبع تامین گسترده پول برای دولت بوده، پس هدف اصلی دولت همین است. دولت در واردات خودرو به دنبال آن است که بخشی از کسری بودجه خود را از طریق عوارض واردات تامین کند. در مورد خودرو اقتصادی هم باید بگویم؛ خودرویی که قابل عرضه

نویزها

خودروسازی هند دو چهره متفاوت دارد؛ یک چهره که رنو را مونتاژ می‌کند و یک چهره دیگر که خودروهایی بی‌کیفیت برای مصرف طبقه فرودست همان کشور تولید می‌کند. باید دید منظور از همکاری با هند با کدام چهره صنعت خودرو هند است.

خودرو هندی تفاوت چندانی با خودرو تولید ایران که حدود ۵هزار دلار است، ندارد

در بازار ایران باشد، حدود ۱۵ هزار دلار قیمت دارد، چنین خودرویی در بازار جهانی، اقتصادی است. در نظر داشته باشیم قیمت خودرو، در دنیا افزایش پیدا کرده و ۱۰ تا ۱۵درصد گران شده است. این افزایش قیمت خودرو در دنیا، به دلیل جنگ اوکراین، شیوع کرونا، تغییر بسیاری از پارامترهای جهانی و تورم ارزهای معتبر جهانی است. قیمت یک خودرو ۱۵هزار دلاری با نرخ ۳۰هزار تومان هر دلار، ۴۵۰میلیون تومان می‌شود. حال اگر یک خودرو ۱۵هزار دلاری با عوارض ۹۰درصدی وارد کشور شود، قیمت آن در بازار بدون در نظر گرفتن سود واردکنندگان با توجه به بحث‌های حاشیه‌ای مانند عوارض غیرمستقیم، بحث تعویض خودرو فرسوده، هزینه پلاک و شماره‌گذاری خودرو، به ۶۰۰میلیون تا یکمیلیارد تومان می‌رسد.

موضوع واردات خودروهای اقتصادی بحث داغی را به وجود آورده است. بسیاری از متقاضیان خودرو بر این باورند خودروهایی مجوز واردات خواهند گرفت که در کلاس قیمتی محصولات خودروسازان داخلی دارای کیفیت بالاتر خواهند بود. به‌نظر شما چنین مجوزی به واردکنندگان داده خواهد شد؟

قطعا خیر. اصلا نمی‌توانیم خودرویی وارد کنیم که در بازار ایران، یک خودرو اقتصادی باشد. وقتی می‌توانیم ادعا کنیم خودرویی وارد می‌کنیم تا آحاد جامعه از آن استفاده کنند که قیمت آن در بازار ایران بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان تمام شود. توان خرید متقاضیان خودرو در کشور خرید محصولاتی بین ۲۰۰ تا ۳۰۰میلیون تومان است. باین شرایط و باین عوارض، اصلا نمی‌توانیم خودرو وارداتی باین قیمت به بازار عرضه کنیم. جای تعجب دارد بعضی می‌گویند می‌توانیم خودرو ۵هزار دلاری وارد کنیم. باید بتوانیم با ۵هزار دلار، خودرو دست‌دوم خارجی تولید

هفت یا هشت سال پیش و دارای گواهی سلامت بخیریم و وارد کنیم، ولی هیچ شرکت خودروسازی معتبری، خودرو تولید سال ۲۰۲۲ میلادی و صفر کیلومتر را با قیمت ۵هزار دلار نمی‌فروشد. در نتیجه، نمی‌توانید خودرو کمتر از ۱۰ هزار دلار پیدا کنید.

برخی کارشناسان معتقدند نباید برای واردات تکنولوژی و خودرو سراغ شرکای پیشین و خودروسازانی که در زمان تحریم به ایران پشت کردند، برویم. در این خصوص بحث جایگزینی خودروسازان هندی و روسی مطرح شده است. آیا کشوری مانند هند می‌تواند هم‌پیمان خودروسازان داخلی باشد و محصولاتی قابل عرضه به بازار خودرو ایران داشته باشد؟

خودروسازی هند دو چهره متفاوت دارد؛ یک چهره که رنو را مونتاژ می‌کند و چهره دیگر که خودروهایی بی‌کیفیت برای مصرف طبقه فرودست همان کشور تولید می‌کند. باید دید منظور از همکاری با هند با کدام چهره صنعت خودرو هند است. البته از نظر مسائل تحریمی ما با هند مشکل داریم و این کشور، خود را متحد کشورهای غربی می‌داند. باین حال، اگر خودروهای هندی وارد بازار ایران شوند، نمی‌توانند در بازار ایران رقابت ایجاد کنند. خودرو هندی، تفاوت چندانی با خودرو تولید ایران که حدود ۵هزار دلار است، ندارد. در عمل، با واردات این نوع خودروها، ارز این مملکت را هدر می‌دهند و خودرو بی‌کیفیت و ناایمن وارد می‌شود که هیچ استاندارد ندارد. البته بعضی نیز مطرح کرده‌اند از روسیه، خودرو وارد کنیم. اساسا باید خودرویی وارد کنیم که استانداردهای روز دنیا را داشته باشد، باکیفیت باشد، بتواند رقابت ایجاد کند و به مصرف‌کننده داخلی و به خودروسازان نشان بدهد تحولات صنعت خودرو از نظر کیفیت، چگونه بوده است.

به نظر شما با واردات خودروهای ارزان، شرکت‌های خودروسازی ایرانی برای تولید خودرو با کیفیت بالاتر تحریک نمی‌شوند؟

زمانی می‌توانیم خودرو ارزان وارد کنیم که دولت اعلام کند تعرفه واردات را به حداقل می‌رساند. به‌عنوان مثال، دولت باید تعرفه ۲۰ یا ۳۰درصدی تعیین کند و در آن حالت، صحبت وزیر صمت درست است. در این صورت، خودروهای ۴۵۰میلیون تومانی برندهای تویوتا، کیا، هیوندای و رنو وارد بازار ایران می‌شود و ایران خودرو با خودرو تارا با قیمت ۴۵۰میلیون تومان باید با آن‌ها رقابت کند. در چنین شرایطی ایجاد بازار رقابتی، امکان‌پذیر است ولی زمانی که تعرفه‌های بالا داریم و یکی از اهداف اصلی دولت، تامین درآمد از واردات است، عملا وقتی خودرو اکونومی خارجی می‌نیز وارد ایران شود، به یک خودرو مایل به لوکس تبدیل می‌شود.

راهکار پیشنهادی شما به مسئولان امر برای کاهش انتظارات ناشی از ممنوعیت واردات خودرو در کشور چیست؟

هرچه سریع‌تر زمینه واردات خودرو باکیفیت به کشور را فراهم کنند. واردات خودروهایی آسیای شرقی که در تمام کشورهای همسایه حضور دارند، نمی‌تواند مورد هدف تحریم‌های بین‌المللی قرار بگیرد و قطعات و لوازم یدکی آنان هم در دسترس مصرف‌کنندگان است و در نهایت از خرید، فروش و تولید جنس بنجل در بازارهای کشور جلوگیری می‌کند.

«به تشخیص دفتر تخصصی تمدید اعتبار گواهینامه تایید، مربوط به رفع نواقص یادشده است. موضوعی که معاون مهندسی پلیس راهور نیز شماره‌گذاری این خودروها را به ارائه مستندات کامل و ارائه تاییدیه سازمان استاندارد منوط کرده است.» در ادامه این برنامه، سرهنگ محمدعلی زارع، معاون فنی مهندسی پلیس راهور نیز گفت: «با توجه به اینکه سمند و تیا در حال حاضر در لیست تاییدیه استاندارد وجود ندارند، پلیس هم براساس تکلیف قانونی، قطعا خودروهایی را که بی‌کیفیت هستند و نقص و مشکلاتی دارند، شماره‌گذاری نخواهد کرد.»



خدمات پس از فروش خودروسازها در ارتباط با تعویض قطعات و خرابی سیستم‌ها... وجود دارد و سوم؛ براساس ارزیابی که شرکت‌های بازرسی سازمان ملی استاندارد ایران، به گفته این مقام مسئول عموم ایرادات پرتکرار خودروهای سمند و تیا، در انتقال قدرت در سیستم موتور، در بدنه، رنگ خودرو، سیستم فرمان و چراغ‌ها بود. نظرات مشتریان علاوه‌بر موضوعات استاندارد جمع‌آوری شد و با توجه به آنها، این خودروها از فهرست صدور تاییدیه‌های ایمنی، خارج شدند.

مدیر کل دفتر صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد همچنین ادامه داد:

«مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد گفت: «به تشخیص دفتر تخصصی تمدید اعتبار گواهینامه تایید، تمدید اعتبار تیا و سمند منوط به رفع نواقص یادشده است و معاون مهندسی پلیس راهور نیز شماره‌گذاری این خودروها را به ارائه مستندات کامل و ارائه تاییدیه سازمان ملی استاندارد منوط کرده است.» مهدی انگورج ادامه داد: «سازمان ملی استاندارد به وکالت از مردم مدعی‌العموم کیفیت است نه متولی. منشا این گزارش‌هایی تواند از سه طریق باشد. نخست؛ مردم، دوم؛ آمار و اطلاعاتی که از تعمیرگاه‌های



GT باشد. این تغییرات شامل بخش هایی همچون چراغ ها هستند. البته پیشتر انه بر خلاف GT هنوز در بخش جلو می گرد و از نوع ۸ سیلندر است. این نیروگاه ۸ سیلندر ۵ لیتری کاپوت ار تقا یافته است و از کیت سوپر شارژر هر مرحله ۲ پرو چار جر سود می برد. حاصل این تغییرات کسب قدرت ۱۷۵۰ اسب بخاری و انتقال از طریق گیر بکس ۶ سرعته دستی گترگ MT-82 به چرخ ها بوده است. زیر خودرو نیز رینگ های ۱۲۲ اینچی HRE P204 و لاستیک های کانترینتال دیده می شوند. این خودرو ۸۹ هزار دلار یا بالاتر عرضه می شود، قیمتی که بسیار کمتر از بهای فورد GT است.

فورد GT را دوست دارید اما بودجه کافی برای ار تقای موستانگ خود به این خودرو را ندارید؟ شاید GTT بتواند نظر شما را جلب کند زیرا این خودرو عجیب تلاش کرده ترکیبی از فورد GT و موستانگ باشد. نام GTT مخفف عبارت گرند تورسمو تریبوت است. خودرو مورد بحث توسط یکی از تیونر های آمریکایی به نام Zero to 60 دیزاین طراحی شده است و از عناصر طراحی فورد GT همچون اسپلیتر جلو، خطوط بدنه متفاوت، ورودی های هوای روی کاپوت و... سود می برد. البته همان طور که مشاهده می کنید، این تغییرات روی بدنه فورد موستانگ اعمال شده اند. بخش عقب خودرو نیز شاهد تغییراتی بوده تا بتواند

موستانگ سواری که ارادت خود را به فورد جی تی اثبات کرد!



قوای محر که محصولات ایران خودرو به روز، کم مصرف و تقویت می شود

توسعه موتور ملی با مشارکت شرکت های دانش بنیان داخلی

مدیرعامل ایپکو از صرفه جویی بیش از ۲۰۱ میلیارد لیتر بنزین تاکنون در کشور، ناشی از مجموعه تولیدات موتور ملی خبر داد



موتور، روش های ساخت، انتخاب سوخت غالب، قیمت تمام شده موتور، سطح وابستگی محصول به فناوری های انحصاری، سطح اشتغال زایی و استفاده از آن در بیش تر محصولات داخلی کشور، مبتنی بر مطالعات پایه و جامعی صورت گیرد تا ادامه راه برای توسعه محصول و دانش های مرتبط با آن میسر شود.»

تولید روزانه ۸۰۰ دستگاه موتور ملی مدیرعامل ایپکو تصریح کرد: «تولید بیش از یک میلیون دستگاه موتور با نشان ملی تاکنون و رسیدن شمارگان تولید روزانه آن به حدود ۸۰۰ دستگاه برتری کیفی موتور نسبت به موتورهای مشترک داخلی بین المللی، نشان از رسوب دانش کافی این محصول دانش پایه دارد.» وی از صرفه جویی بیش از ۲۰۱ میلیارد لیتر بنزین ناشی از مجموعه تولیدات موتور ملی تاکنون در کشور خبر داد و گفت: «موتور ملی توانسته است ظرفیت صادراتی و آراوری بیش از یک میلیارد دلاری را برای کشور فراهم کند و با هزینه کردی کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار در بخش توسعه و تجهیز زیر ساخت تولید، تنها در صرفه جویی سوخت، یک میلیارد دلار فرصت آراوری اقتصادی ایجاد کند.» رجبعلی افزود: «کسب دانش فنی توسعه موتور که نتیجه محصول دانش پایه موتور ملی بود، منتج به توسعه خانواده موتور کم مصرف سه استوانه گره صنعتی ایران خودرو

نور بالا

موتور ملی توانسته است ظرفیت صادراتی و آراوری بیش از یک میلیارد دلاری را برای کشور فراهم کند و با هزینه کردی کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار در بخش توسعه و تجهیز زیر ساخت تولید، تنها در صرفه جویی سوخت، یک میلیارد دلار فرصت آراوری اقتصادی ایجاد کند



مدیرعامل شرکت دانش بنیان تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو)، تعمیق و توسعه همکاری با شرکت های دانش بنیان را راهکاری برای تسریع در اجرای پروژه های توسعه ای در صنعت خودرو کشور دانست. مهدی رجبعلی با اشاره به برگزاری همایش ظرفیت های همکاری شرکت ها و نهادهای دانش بنیان و ایران خودرو، همکاری با دانش بنیان ها را راهگشای توسعه صنعت خودرو کشور دانست و گفت: «ایپکو به عنوان نخستین شرکت دانش بنیان در حوزه قوای محر که کشور، توانسته است گام های موثری در طراحی موتور های کم مصرف بردارد.» وی افزود: «شرکت ایپکو از این مسیر، علاوه بر فائق آمدن بر مشکلات روز صنعت، نسبت به شناسایی و پرورش نیروی انسانی متناسب با نیاز این صنعت اقدام کرده است، به شکلی که بیش از نیمی از کارشناسان فنی، طراحان خبره و مدیران ارشد این شرکت، از مسیر یادشده در قالب طرح های کارورزی یا انجام پایان نامه مشترک دانشگاه - صنعت، جذب و به کار گرفته شده اند.»

به کارگیری دانش موثر توسعه و تولید در مقیاس اقتصادی رجبعلی عامل اصلی ایجاد درآمد شرکت ها را مبتنی بر منابع طبیعی فراوان، نیروی کار زیاد، سرمایه مالی زیاد یا «دانش موثر» دانست و افزود: «توسعه و طراحی موتور ملی در گرو صنعتی ایران خودرو نشان داد؛ در این طرح، تمرکز بیشتری در اخذ و به کارگیری دانش موثر توسعه و تولید در قیاس با سرمایه گذاری اقتصادی تولید وجود داشته است.» وی افزود: «در دوران تحریم، این شرکت توانست محصولات را متناسب با نیاز مشتری و توان اقتصادی بازار خود، مجهز به قوای محر که به روز کند، بدون آن که نیاز با وابستگی به شرکای سابق بین المللی خود داشته باشد که بایمهری تمام، حتی پیش از آغاز رسمی تحریم ها، همکاری خود را پایان دادند.» مدیرعامل شرکت دانش بنیان تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو یکی از دستاوردهای دوران تحریم ایپکو را طراحی موتور سه استوانه دانست و گفت: «تلاش شده است انتخاب

پیگیری يك موضوع



حجت اله فیروزی

عضو کمیسیون صنایع مجلس

تعادل در بازار با عرضه خودرو در بورس کالا

چند وقتی است عرضه خودرو در بورس کالا آغاز شده اما هنوز تاثیر آن بر بازار خودرو مشخص نیست، اما اینکه آیا این عرضه می تواند بازار را به تعادل برساند یا خیر؛ در آینده مشخص خواهد شد. در همین زمینه با حجت اله فیروزی، عضو کمیسیون صنایع مجلس به گفت و گو پرداختیم.

بحث عرضه خودرو در بورس در دولت جدید با چه مشکلاتی روبه رو شد؟

سال گذشته و در مجلس یازدهم طرح عرضه خودرو در بورس کالا در کمیسیون صنایع مطرح شد و طرح تا ارائه به صحن علنی هم پیش رفت، اما با روی کار آمدن دولت سیزدهم شاهد طرح دو بحث در این زمینه بودیم.

عرضه خودرو در بورس می تواند به وضعیت بازار کمک کند؟

دولت جدید به دنبال تنظیم بازار خودرو از طریق برخی برنامه های تعیین شده بود. عرضه خودرو در بورس نمونه مشابهی در جهان ندارد. همین امر باعث ایجاد برخی ابهامات در این زمینه شد و طی جلساتی با مسئولان بازار سرمایه به بررسی همه جانبه این موضوع پرداختیم تا بتوان از این طریق به بهترین شکل از ظرفیت های بازار سرمایه در تعادل بخشی به بازار خودرو استفاده کرد. از سوی دیگر مجوز مجلس برای واردات خودرو، برداشته شدن محدودیت ها و همچنین مصوبه هیات دولت در جهت فراهم شدن امکان واردات خودرو برای تنظیم گری بازار، باعث رفع نگرانی ها شده است.

به طور کلی هدف از عرضه خودرو در بورس کالا چیست؟

هدف از عرضه خودرو در بورس کالا این است که از طریق تعادل بخشی قیمت خودرو، میزان عرضه و تقاضا شفاف و آزادگاری ها نیز جلوگیری شود. همچنین قرار است به گونه ای عمل شود که مصرف کنندگان واقعی بتوانند به خودرو برسند. عرضه خودرو در بورس کالا در به تعادل رسیدن بازار خودرو بسیار تاثیر گذار است.

آیا این نوع عرضه می تواند رانت موجود در بازار را از بین ببرد؟

وقتی مدل جدیدی از عرضه با رقابت سالم ایجاد شود، در تعادل قیمت، جلوگیری از رانت، سوداگری و تنظیم گری بازار موثر خواهد بود؛ چرا که در سازو کار بورس کالا همه داده ها مشخص است و با ایجاد شفافیت در بازار، بخشی از معضلات فعلی که ناشی از عدم شفافیت است، برطرف می شود.

«یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «از قول رئیس سازمان توسعه و تجارت شنیده ام قرار است ارز واردات آیفون به واردات خودرو اختصاص یابد.» فرهاد طهماسبی با تأکید بر ضرورت واردات خودرو در بازه قیمتی برابر با خودروهای ایرانی افزود: «مجلس یازدهم این موضوع را به عنوان یک خواسته مردمی و ضرورت بازار مصوب کرده و از دولت خواسته است این کار را انجام

دهد. بنابراین تصمیم مشترک مجلس و دولت باید در جهت تنظیم بازار و خواسته مردم باشد. منفعت عمومی، واردات خودرو است.» این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس ضمن تأکید بر نظارت بر بازه قیمتی برابر با تولیدات داخلی ادامه داد: «دولت باید بر ثبت سفارش ها نظارت داشته باشد. همچنین نوع خودرویی که وارد می شود، امکان ارائه خدمات پس از فروش برندها و سایر امکانات نیز

نگاه ویژه



آرش محبی نژاد

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان

تعرفه واردات قطعات باید ۳۲ درصد باشد

«نرخ تورم، میزان بهره های بانکی داخلی و تناسب قیمت واقعی ارز با نرخ تورم سه شاخص مهم تعیین کننده در نرخ تعرفه هستند؛ بر این اساس تعرفه واردات قطعات خودرو باید ۳۲ درصد باشد. برای رعایت طبقه بندی های تعرفه ای پیشنهاد می شود، کف تعرفه برای واردات خودروهای اقتصادی یا ۱۰۰ سی سی ۵۵ درصد تعیین شود. به تناسب افزایش حجم موتور یا رشد مصرف سوخت تعرفه باید به شکل پلکانی و تا ۹۰ درصد افزایش یابد اما برای واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی، یک جهش تعرفه ای تا ۱۲۰ درصد مانند بسیاری از کشورهای جمله کره جنوبی، ترکیه و هند ضرورت دارد.

تعیین نرخ تعرفه ای کمتر از ۵۵ درصد برای واردات خودرو هر چند به طور مستقیم بر صنعت قطعه اثر گذار نیست، اما از دو منظر حائز اهمیت است. تعرفه واردات قطعات خودرو هیچگاه بالاتر از تعرفه واردات خودرو نبوده و انتشار برخی شایعات مبنی بر تعیین تعرفه ۱۰ درصدی برای واردات خودرو، تعیین تعرفه کمتر از ۱۰ درصد برای واردات قطعات یابری یک مدل خاص خودرو ایجاب می کند و در این صورت این خودروها داخلی سازی نمی شوند در نتیجه این موضوع ساخت داخل خودروها را آسیب پذیر می کند.

تعیین تعرفه واردات خودرو و قطعات، توجه به کشور مبدأ واردات (که نباید از میان کشورهای تابع تحریم های آمریکا علیه صنعت خودرو کشور باشند) و همچنین توجه به سلیقه مصرف کنندگان داخلی که قطعا استفاده از خودروهای دست چپم خارجی یا چینی نیست، از نکات کلیدی در میحت واردات خودرو هستند. در صورت تجویز واردات کالای ساخته شده خودرو بدون انتقال ارز و با تعیین منشار ارز، این فرصت باید در اختیار بخش تولید و قطعه سازی هم قرار بگیرد زیرا این موضوع به مثابه ارائه یک نوع مشوق و رانت به واردات خودرو است که تولید کنندگان داخلی خودرو و قطعه از آن بی نصیب مانده اند.

در صورت رعایت چارچوب های کلی و اصولی طرح ساماندهی واردات خودرو و قطعات، از یک سو افت قیمت و تقاضای کاذب و در نتیجه رونق بازار آزاد اتفاق می افتد و از سوی دیگر خلأ عرضه خودروهای داخلی با واردات جبران می شود.

آزادی واردات خودرو در صورت رعایت پیش نیازها و الزامات به سود مصرف کننده، رونق اقتصادی کشور و تولید کننده است. واردات قطعات بی کیفیت چینی و هندی از مبادی رسمی و قانونی کشور بدون نظارت و همچنین قاچاق قطعات خودرو به تولید داخل و ایمنی و سلامت مردم آسیب می رساند.

شده است تا بتواند همگام با خودرو سازان هم تراز اقتصادی خود، محصولی مبتنی بر تولید در زیر ساخت قطعه سازان کشور، متناسب با سوخت ملی و مهم تر از آن در تناسب با اقتصاد محصول نهایی خود را توسعه دهد.» بنابراین گزارش، نخستین شرکت دانش پایه در حوزه قوای محر که کشور، با توجه به گواهی دبیرخانه کار گروه ارزیابی شرکت ها و موسسات دانش بنیان، شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو) است که به عنوان اولین زیر مجموعه از صنعت خودرو موفق به اخذ رتبه دانش بنیان شده است. این شرکت از سال ۱۳۷۶ با هدف دستیابی و استقلال در توسعه قوای محر که با کاربرد حمل و نقل (سیک و سنگین) و کاربرد ایستگاهی، تأسیس شده و از ابتدای فعالیت خود در ارتباط تنگاتنگ با دانشگاه، نسبت به تعریف نیاز صنعت و ترجمه آن به سطوح قابل تحلیل در دانشگاه، اقدام کرده است.

معرفی قوی ترین موتور سه سیلندر داخلی ۲۷ در دهیشت ماه گذشته موتور سه استوانه پاشش مستقیم، به عنوان قوی ترین موتور سه استوانه در خانواده موتور سه استوانه بنزینی در نهمین نمایشگاه موتور تهران به نمایش در آمد. این موتور با برخورداری از سامانه سوخت رسانی تزریقی مستقیم مرکز بنزین در محفظه احتراق خود و مجموعه پر خوران (توربوشارژ) قابلیت تولید بیشینه توان ۱۴۸ اسب بخار و بیشینه گشتاور ۲۴۰ نیوتن متر را دارد و سطح آلایندگی موتور 3F3H یورو ۶ است. قطعات اصلی موتور شامل بدنه، بستار، دسته سمیه، سمبه خام با بقیه موتور های خانواده موتور مشترک است و در زنجیره تأمین کنندگان داخلی و خارجی تولید خواهد شد. این موتور از سه ماهه اول سال ۱۴۰۳ بر روی بسیاری از خودروهای تولیدی ایران خودرو، جایگزین قوای محر که فعلی می شود و در سبد مصرف سوخت خودروهای تولیدی ایران خودرو نقش کاهشی بسزایی را ایفا می کند. یکی دیگر از موتورهای خانواده پیشروانه های سه استوانه، موتور 3F3L است که دومین موتور در این خانواده به لحاظ عملکردی و اولین موتور معرفی شده به بازار خواهد بود. این موتور با استفاده از مجموعه پاشش در گاهی بنزین و مجموعه پر خوران، قابلیت تولید بیشینه توان ۱۲۰ اسب بخار و بیشینه گشتاور ۱۸۵ نیوتون متر و سطح آلایندگی یورو ۶ را دارد. این موتور حتی نسبت به نسل جدید موتور تنفس طبیعی (NA) +EF7 دارای مزیت چشمگیر کاهش مصرف سوخت است و نتایج شبیه سازی های انجام شده، حاکی از دستیابی این موتور به مصرف سوخت ۵.۷ لیتر در پیمایش ۱۰۰ هزار کیلومتر با رعایت استاندارد آلایندگی یورو ۶ است.

زاپاس Spare Tire

اختصاص ارز گوهی های آیفون برای واردات خودرو



بسیار حائز اهمیت است.» نماینده مردم نی ریز و استهبان در مجلس درباره محدوده قیمتی تعیین شده برای واردات خودرو و ابراز بی اطلاعی و اظهار کرد: «این موضوع را از علیرضا پیمان پاک، رئیس سازمان توسعه و تجارت شنیدم که تأکید کردند که ارز ترجیحی ما به گوهی آیفون اختصاص پیدا کرده بود و وارد کنندگان بدون توجه ارز ترجیحی موبایل را بازار آزادی فروختند؛ بنابراین می توانست

ارز این بخش را به واردات خودرو اختصاص بدهند.» طهماسبی با بیان اینکه ممکن است بعضی کارشناسان مخالف این کار باشند، عنوان کرد: «اگر قرار باشد ارز آیفون حذف نشود و به برندهای دیگر برود، این اقدام چندان صحیح نیست. آنچه وزارت صنعت، معدن و تجارت مطرح می کند، همان اختصاص ارز آیفون به خودرو است. به نظر من مردم واردات خودرو را ترجیح می دهند»



افزایش آپشن نسخه هیبرید «لکسوس UX»



مدل ۲۰۲۲ لکسوس UX، مجهز به نسخه جدیدی از سیستم‌های سرگرمی شرکت سازنده، تزئینات فاسبرت و فناوری ADAS خواهد بود. این خودرو از سال آینده، همراه با به‌روزرسانی فنی در بخش تقویت شاسی، فقط با پیش‌رانه هیبرید تولید خواهد شد. در نمای بیرونی، تفاوت خاصی بین UX فعلی و مدل ۲۰۲۲ دیده نمی‌شود. لکسوس برای نسخه جدید، توجه ویژه‌ای به نکات فنی داشته چرا که شرکت سازنده ادعا می‌کند؛ کیفیت ساخت بدنه و استحکام آن را بهبود بخشیده است. همچنین، عملکرد فرمان برقی و کمک‌فرها با ارتقا نسبت به قبل، توسط راننده احساس خواهد شد. مجموع تغییرات ایجاد شده برای UX، متمرکز بر

افزایش کیفیت رانندگی و آرامش سرنشینان خواهد بود. حتی رینگ‌های ۱۸ اینچی و تایرهای ران‌فلت (قابل استفاده در حالت پنچر) بریجستون در خودرو جدید سبب می‌شوند صداهای اضافه و لرزش‌های کوچک، کاهش یابند. لکسوس UX مدل ۲۰۲۲ برای بازار جهانی، فقط یک نوع پیش‌رانه هیبرید خواهد داشت. این مدل دودیفرانسیل با کد 250h دارای موتور بنزینی ۲ لیتر و دو پیش‌رانه برقی است تا مجموع قدرت ۱۸۱ اسب‌بخاری و گشتاور ۱۸۰ نیوتون‌متری تولید کند. سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت UX هیبرید، ۵/۸ ثانیه خواهد بود و میانگین مصرف سوخت ۴ تا ۵ لیتر در صد کیلومتر را خواهد داشت.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در نخستین روز از دادوستدهای بازار سهام در هفته جاری

نمادهای بزرگ خودرو ساز یک‌دست صف فروش شدند

در اولین روز از دادوستدهای بازار سرمایه، شاخص کل بورس با ۱۱ هزار و ۱۱۰ واحد کاهش در رقم یک میلیون و ۵۵۳ هزار واحد ایستاد، شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۴,۲۵۲ واحد افت کرد و رقم ۴۳۲ هزار و ۵۴۱ واحد را ثبت کرد. در این بازار ۵۹۶ هزار دادوستد به ارزش ۵۷ هزار و ۳۳۹ میلیارد ریال انجام شد. همچنین روز شنبه شاخص فرابورس ۹۰ واحد کاهش یافت و در رقم ۲۱ هزار

و ۳۹۷ واحد ایستاد. معامله‌گران این بازار ۳۶۲ هزار دادوستد انجام دادند که ۳۰ هزار و ۱۹۷ میلیارد ریال ارزش داشت. این در حالی است که در معاملات دیروز فشار فروش در گروه خودرویی بسیار بالا بود؛ به‌طوری که نمادهای بزرگ و خودرو ساز از جمله ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، زامیاد و ایران خودرو دیزل صف فروش شدند.

مقایسه

«چرخشگر»، در مقابل شرکت چینی «Xiangyang»

شرکت «چرخشگر» که با نماد «چرخش» در بازار سرمایه ایران حضور دارد، تنها تولیدکننده گیربکس‌های سنگین و قطعات آن برای خودروهای سواری ون، خودروهای دو دیفرانسیل و انواع تراکتور در ایران است. در پایان معاملات روز گذشته قیمت هر سهم این شرکت به ۱,۴۸۰ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت قطعه‌سازی «شیانگ یانگ» (Xiangyang) در چین قرار دارد و یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های قطعه‌سازی در این کشور است و انواع قطعات خودرو را تولید می‌کند، به‌طوری که این شرکت یکی از مهم‌ترین تامین‌کنندگان قطعه در چین است. روز گذشته قیمت هر سهم این شرکت در بورس «شنژن» به حدود ۴,۵ یوان (حدود ۲۱ هزار تومان) رسید.

تومان

قیمت هر سهم

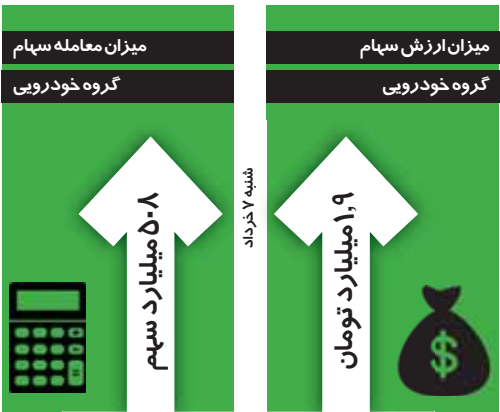
۴,۵ یوان

معادل

تومان

قیمت هر سهم

امار معاملات



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز چهارشنبه ۸ خرداد بالغ بر ۴۹۵ میلیارد تومان و ۱,۵ میلیارد سهم شد.

کدال نگر

«چرخشگر» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۳۳۷ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با ۹۲ درصد افزایش مواجه شده است.

شرکت «مهندسی نصیر کیانگ» زیرمجموعه «مهندسی نصیر ماشین» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۸,۹۵ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با ۳۳ درصد رشد روبه‌رو بوده است.

«بیمه آرمان» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۱۲۷ ریال سود محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل نماد «آرمان» به ازای هر سهم مبلغ ۸۸ ریال زیان محقق کرده بود.

کدام متغیر باعث تحول در سودآوری شرکت‌های بیمه می‌شود؟

کارشناسان صنعت بیمه معتقدند متغیری که می‌تواند باعث رشد یا افت قابل توجه در سودآوری شرکت‌های بیمه در سال ۱۴۰۱ باشد، درآمد شرکت‌ها از حوزه سرمایه‌گذاری است. عاملی که تغییرات آن در سال جاری و سال قبل توانست رتبه‌بندی سودآوری شرکت‌های بیمه‌ای را دچار تغییر و تحول اساسی کند. بنابراین برای ترسیم بهتر چشم‌انداز عملکرد شرکت‌ها در سال ۱۴۰۱ ابتدا باید ترکیب سبد سرمایه‌گذاری آن‌ها مورد بررسی قرار بگیرد. این در حالی است که به‌نظر بسیاری از کارشناسان متغیرهای حاکم بر صنعت بیمه در حوزه بیمه‌گری در سال جاری نسبت به سال گذشته دستخوش تحول چشمگیری نخواهند بود، بنابراین به احتمال زیاد عملکرد شرکت‌ها در حوزه بیمه‌گری در سال جاری به نسبت سال گذشته تفاوت چندانی نخواهد داشت. حال باید دید امسال شرکت‌های بیمه‌ای در زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه‌های گوناگون، چه عملکردی از خود نشان خواهند داد.

پیش‌بینی

در معاملات دیروز گروه خودرویی، نمادهای این صنعت بورسی با فشار فروش حداکثری مواجه شدند و تا کف قیمت روزانه افت داشتند. البته دوباره شاهد تسری فشار فروش سهام گروه خودرویی به کل بازار بودیم. در این رابطه کارشناسان بازار سهام معتقدند اگر سهمی از منظر بنیادی و سودآوری ارزنده باشد، احتمالاً مسیر خود را از جو عمومی ناشی از روند نزولی گروه خودرویی جدا خواهد کرد. با این حال برای چندمین بار است که در هفته‌های اخیر سهام گروه خودرویی فضای حاکم بر بورس را منفی می‌کنند. این در حالی است که نرخ دلار در بازار غیررسمی به نظر می‌رسد در حال نزدیک شدن به ۳۱ هزار تومان است. البته دوباره عوامل غیراقتصادی محرک افزایش قیمت دلار در بازار آزاد هستند. حال با این شرایط باید دید گروه خودرویی تا چه زمانی به روند اصلاحی خود ادامه خواهد داد.



نمودار تکنیکالی «لیزینگ صنعت و معدن» نشان‌دهنده آن است که نماد «ولسنم» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه ۹۹ در قیمت ۱,۹۸۰ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم ست، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

۱,۴۱۶
میلیارد تومان

رشد درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۱۳۱ اردیبهشت‌ماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «ایران خودرو دیزل» برابر با ۱,۴۱۶ میلیارد تومان بوده، البته جمع درآمدهای نماد «خاور» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۲۳۵,۵ میلیارد تومان شده که ۱,۵ درصد افزایش یافته است.

۵۹۰%

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان تاریخ ۳۱ اردیبهشت‌ماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «زامیاد» بالغ بر ۱,۲۵۰ میلیارد تومان بوده، البته جمع درآمدهای نماد «خزامیا» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۱۸۱,۳ میلیارد تومان بوده که ۵۹۰ درصد افزایش یافته است.

درآمداریبشت

«موتورسازان تراکتورسازی ایران» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ اردیبهشت‌ماه، ۱۳۶,۶ میلیارد تومان درآمد داشته که نسبت به ماه قبل ۳۹,۳۸ درصد افزایش و نسبت به دوره یک‌ماهه مشابه سال قبل با ۱۵۱,۵۲ درصد رشد مواجه شده است.

افزایش سودآوری

بیمه «حکمت‌صبا» در ۱۲ ماهه منتهی به ۲۹ اسفندماه به ازای هر سهم ۷۱ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۵۸ درصد افزایش داشته، البته سود خالص نماد «حکمت» بالغ بر ۲۲,۲ میلیارد تومان بوده است.



عقب شش اگزوز دارد. این اگزوزها در حقیقت چراغ‌هایی است که شعله‌ای را که از اگزوز سوپرکارهای بنزینی خارج می‌شود شبیه‌سازی می‌کند. روی چرخ‌ها هم پره‌هایی قرار دارد که هنگام ترمز باز می‌شوند تا ترمزها را خنک کرده و با افزایش مقاومت هوا به کاهش سرعت کمک کنند. AMG اگرچه نمونه‌هایی اسپرت‌تر از مدل‌های الکتریکی بنز ساخته، اما در عرضه مدل اختصاصی برای خود از رقیبانش عقب است. محبوب‌ترین مدل اسپرت در این بخش پورشه تایکان است که دو سال پیش به‌بازار عرضه شد و آلودی هم سال گذشته مدل تی-ترون جی‌تی را به‌بازار عرضه کرد.

موتورهای الکتریکی پلت‌فرم آبر خودرو برقی AMG توسط شرکتی به نام یاسا (Yasa) ساخته می‌شود که زیرمجموعه بنز است. یاسا می‌گوید موتورهایش قدرت زیادی دارد؛ اما ابعدادش کوچک است. برخلاف دیگر خودروسازان که باتری‌هایشان را از شرکت‌های دیگر می‌گیرند، بنز می‌خواهد باتری‌های این خودرو را هم خودش تولید کند. خودرو چهار در است و از مدل‌های الکتریکی اخیر بنز اسپرت‌تر و عضلانی‌تر طراحی شده است. فرم چراغ‌های جلوی آن از آرم بنز الهام گرفته و خطوط عمودی روی جلوینچره بر دانشنی از شسکل جلوینچره مدل‌های کنونی AMG است. با این که خودرو الکتریکی است، اما در



همکاری یاسا در دوران برقی‌سازی AMG

برنامه احداث خط تولید برقی‌های بامو در مکزیک

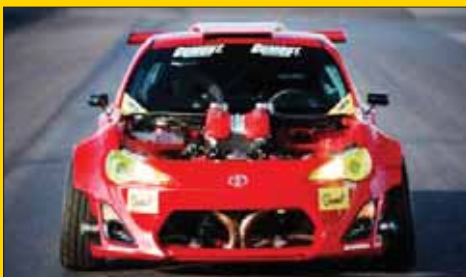


بامو قرار است تعدادی خودرو الکتریکی را در کارخانه مونتاژ خود در سن لوئیس پوتوسی مکزیک بسازد. این کارخانه در سال ۲۰۱۹ افتتاح شد و در حال حاضر سری ۲ و سری ۳ را می‌سازد. این کشور ظرفیت ساخت سالانه ۱۷۵ هزار دستگاه وسیله‌نقلیه را دارد و این در حالی است که سال گذشته تنها ۳۹ درصد از ظرفیت خود را به کار گرفته بود. در حالی که خود خودرو ساز آلمانی برنامه باقوه EV برای این سایت تایید نکرده است، منابع ناشناس ادعا می‌کنند که تولید نسل بعدی سری ۳ الکتریکی و شاسی‌بلند iX3 از سال ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد.

بامو قبلاً اعلام کرده بود کراس‌اوورهایی را در سایت مکزیک

می‌سازد؛ اما اعلام نکرده است که کدام یک، الیور زیپس، مدیر اجرایی گروه بامو در ماه آوریل گفته بود: «مکزیک در راه‌اندازی کامل خط تولید ما نقش مهمی ایفا خواهد کرد و در یک مقطع زمانی مشخص، مشتریان شاهد مدل‌های X خواهند بود؛ زیرا تقاضا برای این مدل در بازار بسیار بالاست. این تنها چیزی است که در حال حاضر می‌توانم بگویم.» اگر کارخانه مکزیک واقعاً تولید هر دوسری ۳ و iX3 الکتریکی را در سال ۲۰۲۷ آغاز کند، می‌تواند به‌نخستین مرکز اختصاصی تولید خودروهای برقی این شرکت تبدیل شود.

پیش‌رانه فراری در پوست کوچک‌ترین کوپه تویوتا



فرض کنید پیش‌رانه پورشه ۹۹۷ توربو را روی بیتل مدل ۱۹۷۳ نصب کنیم؛ یا پیش‌رانه مرسدس M275 را روی مرسدس W123 کلاسیک؛ یا یک پیش‌رانه هشت‌سیلندر V شکل را روی یک خودرو سبک‌تر سوار کنیم. تمام این موارد شاید امکان‌پذیر باشد و البته مواردی هم وجود داشته که انجام‌ناپذیر بوده‌اند. واقعاً درک این موضوع سخت است. با این که تصاویر این خودرو و پیش‌رانه آن را هم می‌بینید، ولی باز هم نمی‌توان باور کرد که واقعاً پیش‌رانه فراری ۴۵۸ روی کوپه تویوتا GT۸6 نصب شده است. موضوع شاسی ZN6 نیست؛ چرا که قبلاً هم پیش‌رانه V8 روی این شاسی سوار شده است. موضوع اصلی اندازه این پیش‌رانه و فضای

است که اشغال می‌کند. به‌محض شنیدن پیش‌رانه هشت‌سیلندر V شکل ۹۰ درجه DOHC، مشکلات شروع می‌شود؛ چرا که میل سوپاپ این پیش‌رانه بالاسری است و یادامک‌ها در بالای سوپاپ‌ها و خارج از بلوک سیلندر قرار دارند و به‌واسطه طرح سر سیلندر، پیش‌رانه بسیار عریض می‌شود. مشکل دیگر پیش‌رانه ۴۵۸، منیفولد ورودی آن است. پیش‌رانه F136 FB در بین خودروهای برند فراری، مازراتی و آلفا رومئو مشترک است. این پیش‌رانه روی شاسی‌های موتور میانی استفاده شده است.

تلاش نافر جام خودروسازان اروپایی برای فراگیر کردن خودروهای برقی ارزان قیمت

موجی که همه را خواهد برد!



نوربالا

به‌رغم ادعاهای امیدوارکننده درباره ارزان و قدرتمندتر شدن قریب‌الوقوع باتری‌ها با امکان شارژ همیشگی و سریع، به‌نظر نمی‌رسد به این زودی‌ها یک خودرو الکتریکی همه‌چیز تمام اروپایی بتوانند از پس آن بر آیند، راهی بازار شود



علی منصوری

a.mansouri@gmail.com

خودروسازان اروپایی به‌رغم تلاش بی‌وقفه برای احیای دوباره جایگاه خود و بازسازی خودروهای سنتی به‌دلیل بی‌توجهی به تغییرات عمده‌ای که در عادات و شیوه‌های مربوط به‌جابه‌جایی پدید آمده، خود را در معرض خطر تسلیم بازار انبوه خودروهای الکتریکی به‌چین قرار داده‌اند. همین‌طور که خودروسازان اروپایی میلیاردها دلار را صرف تولید خودروهای بسیار گران‌قیمت و نه‌چندان کارآمد برقی می‌کنند، خودروسازان چینی یا خودروسازی که در چین فعالیت می‌کنند، بازار انبوه را با خودروهای کوچک، ارزان و بی‌تکلفی نشانه رفته‌اند که می‌توانند دست کم ۹۰ درصد از نیاز خریداران را برآورده کنند.

بسیار گران و نه‌چندان کارآمد

اگر مایل باشید ۱۰۰ هزار دلار پول برای خرید یک خودرو برقی بدهید، می‌توانید یک مدل سدان یا شاسی‌بلند بخرید که از نظر سرعت و شتاب تنه‌به‌تنه هم‌تا‌های درون‌سوز خود بزنند. اما عمده خودروهای الکتریکی موجود در بازار در رده قیمت بین ۲۴ تا ۶۰ هزار دلار، خودروهایی بیش از اندازه گران و با کلاس هستند که البته می‌توانند تندرو هم باشند. دلیل خودروسازان برای بی‌توجهی به مدل‌های ارزان‌تر این است که سود زیادی عایدشان نمی‌شود. اما اگر آن‌ها نتوانند با رقبای چینی خود مقابله کنند، طولی نمی‌کشد که صنعت خودرو اروپا به کلی جایگاه و اعتبار خود را از دست می‌دهد. به‌رغم ادعاهای امیدوارکننده درباره ارزان و قدرتمندتر شدن قریب‌الوقوع باتری‌ها با امکان شارژ همیشگی و سریع، به‌نظر نمی‌رسد به‌این زودی‌ها یک خودرو الکتریکی همه‌چیز تمام با قیمتی که عمده مشتریان اروپایی بتوانند از پس آن برآیند، راهی بازار شود. خودروهایی که می‌توانند به‌صورت قانونی با

خبر News

شایعه تولید فیلم گرن‌توریسمو

بهتر است شبیه‌ساز سری Gran Turismo را در کنسول خودرو خود نصب نکنید؛ زیرا تجربه آن چنان شما را وابسته می‌کند که دیگر هیچ‌یک از عناوین مشابه برایتان جذاب نمی‌شود. روز گذشته سونی خبر ساخت چند اقتباس از بازی‌های پلی‌استیشن را تایید کرد که شامل گرن‌توریسمو، God of War و Horizon Zero Dawn می‌شد. با

این که گمان می‌رفت هر سه مورد اقتباس تلویزیونی باشند، امروز علاوه‌بر معرفی کارگردان احتمالی، مشخص شد Gran Turismo یک فیلم سینمایی خواهد بود. طبق گزارش ددلاین، نیل بلومکمپ با سابقه کارگردانی District 9، چپی (Chappie) و Elysium مهم‌ترین گزینه سونی برای رهبری فیلم گرن‌توریسمو



است. ددلاین می‌گوید برخلاف چیزی که خیلی از رسانه‌ها روز گذشته عنوان کردند، Gran Turismo یک سریال نخواهد بود و باید منتظر فیلم سینمایی آن به‌کارگردانی بلومکمپ باشیم. در اخبار مرتبط، سونی روی پروژه‌های سینمایی و تلویزیونی بسیاری براساس عناوین پلی‌استیشن کار می‌کند که علاوه‌بر موارد بالا، شامل Last of Us، گوست آو سوشیما (فیلم)، Twisted Metal، Jak and Daxter و غیره می‌شود. در کنار این خبر کازوموری یاماتوچی به‌عنوان کارگردان این اثر، طی پستی تصویر سه خودرو را برای به‌روزرسانی جدید منتشر کرد. با این که جزئیاتی از خودروهای جدید عنوان نشده و تصویر منتشرشده همچنان به‌سبک خاص یاماتوچی است، اما فهمیدن نام خودروها خصوصاً برای ماشین‌بازها کار سختی نیست. یکی از این خودروها هابیر کار تویوتا GR010 است که برای مسابقات ۲۴ ساعته لمائز ساخته شده است. این هابیرکار با موتور هیبرید توان ارائه قدرت ۹۳۹ اسب‌بخار را دارد و به‌گونه‌ای طراحی شده است که در مسابقات استقامت جهانی لمائز حرف‌های زیادی برای گفتن داشته باشد. خودرو دیگر اضافه‌شده به‌این بازی نسخه‌ای خاص از کامارو بانام GoPro Rampage ۱۹۷۰ است.

پایه این خودرو از ۱۲ هزار دلار آغاز می‌شود. یک نسخه اروپایی از خودرو مینی برقی هانگوانگ با نام فرز نیکروب نیز قرار است در اروپا به‌فروش برسد. تنها خودرو اروپایی که می‌تواند در برابر این رقبای چینی حرفی برای گفتن داشته باشد، سیترونن ای‌بی است که در حال حاضر از قدرت و قابلیت پیمایشی پایین‌تری برخوردار است و تنها با اصلاحاتی می‌تواند به‌یک رقیب واقعی برای چینی‌ها بدل شود.

در تقابل با اروپا

پرفسور استگان برتزل از مرکز مدیریت خودرویی آلمان هشدار داده که خودروسازان اروپایی به‌رغم حاشیه‌سود پایین خودروهای برقی مینی، باید حضور فعال‌تری در این بخش از بازار داشته باشند. برتزل در این زمینه گفته: «من واقعا ز سمت خودروسازان آلمان هیچ رقیب قدرتمندی را نمی‌بینم. آن‌ها بیشتر روی بازار خودروهای متوسط به‌بالا متمرکز هستند؛ اما کسی به‌بازار خودرو ارزان قیمت توجهی ندارد. شاید همین بازار به‌دست خودروسازان چینی بیفتد و به‌نظر من این اصلاً اتفاق خوبی نیست.» او در ادامه گفت: «سوال اینجاست که آیا خودروسازان چینی خواهند توانست محصولاتی با کیفیت و ایمنی لازم را به‌بازار عرضه کنند؟» پیش‌تر از این واردکننده خودروهای برقی فرز اعلام کرده بود که خودروهایش توانسته‌اند تست‌های ایمنی را با موفقیت پشت سر بگذارند. هنوز مشخص نیست به‌طور کلی کیفیت این خودروها چطور است. به‌گفته برتزل به‌رغم بی‌میلی خودروسازان اروپایی برای فراهم کردن محصولاتی در این بخش از بازار با علت دشواری‌های مربوط به‌سودآوری، این بخش در آینده به‌شدت مورد توجه قرار خواهد گرفت. زیرا به‌باور او بسیاری از شهرهای اروپایی از تردد یا حتی ورود خودروهای با سایز متعارف و شاسی‌بلند به‌خیابان‌هایشان جلوگیری خواهند کرد. این تصمیم دشواری برای خودروسازان اروپایی است؛ اما با توجه به پیامدهای بلندمدت تسلیم‌طولانی مدت و تدریجی این بخش از بازار به‌چین، بعید نیست که ابتکار عمل در بسیاری از مسائل بازار به‌دست تولیدکنندگان کشوری بیفتد که خود را برای تسخیر جهان آماده کرده است.

کیمی رایکونن از فرمولان راهی نسکار شد

۱۰۳ پودیوم شده است. رایکونن یک بار در سال ۲۰۰۹ از فراری و فرمول یک رفت و به‌مدت دو سال در این رقابت‌ها شرکت نکرد. او در این دو سال در مسابقات رالی و نسکار نیز ظاهر شد تا این که دوباره به فرمول یک بازگشت. پیش از این کیمی رایکونن در ماه مه ۲۰۱۱ در مسابقات Xfinilly و Truck Series در -Cherlotte Motor Speedway شرکت کرد؛ اما هیچ‌وقت موفق به کسب پودیوم نشده است. رایکونن درباره رقابت در نسکار می‌گوید: «برای بازگشت به پیست تصمیمی نداشتم؛ اما یک روز جاستین از سوئیس به‌خانه من آمد و من را قانع کرد که چه برنامه درجه‌یکی دارد.» در حال حاضر دنیل سوزا با شماره ۹۹ و راس چستین با شماره یک برای تیم Trackhouse Racing مسابقه می‌دهند.

کیمی رایکونن، قهرمان سابق فرمول یک در سال ۲۰۰۷ پس از بازنشستگی از فرمول یک، این بار با نسکار به‌موتور اسپرت بازگشت. این راننده با تجربه قرار است با شورولت کامارو ZL1 و همراه تیم آمریکایی Trackhouse Racing در تاریخ ۲۱ اوت در پیست Watkins Glen به رقابت بپردازد. تیم Trackhouse Racing درواقع بخشی از Trackhouse Entertainment Group است که توسط راننده سابق مسابقات یعنی جاستین مارکس و رپر معروف پیت بول تأسیس شده است. رایکونن در راستای برنامه‌ای به‌نام پروژه ۹۱ که رانندگان معروفی در آن حضور دارند، در این تیم مسابقه خواهد داد. کیمی رایکونن پیش از این در فرمول یک با تیم‌های مکلرن، سائوبر، لوتوس، آلفا رومئو و فراری موفق به کسب ۲۱ مقام اولی و



تربیم داخلی را به‌طور کامل باز طراحی کرده و دنا به‌زودی با کابین کاملاً جدید عرضه خواهد شد. با این اقدام علاوه بر تأمین فضای مناسب برای سرنشینان، شرایط برای نصب آپشن‌های جدید از جمله دکمه استارت نیز فراهم شده است. برای فضای سر نیز قرار است سقف شیشه‌ای ثابت با اصطلاحاً مونروف (مشابه به پژو ۲۰۰۷) جایگزین سانروف فعلی شود. در بخش فنی نیز تغییرات خوبی انجام شده و قرار است دنا‌ی جدید به پیش‌رانه‌های EFT7 پلاس و EFT7 پلاس توربو مجهز شود. نسل جدید موتور ملی در نسخه تنفس طبیعی مجهز به اویل بمپ متغیر، سیستم متغیر سوپاپ دو‌گانه هوا و دود و سیستم بهینه مدیریت حرارت موتور شده است.

در جریان چهارمین دوره نمایشگاه خودرو تهران، مسئولین غرفه ایران خودرو با اشاره به این‌که برای ارتقای خانواده دنا پروژه‌های متعددی در نظر گرفته‌اند، اعلام کردند که تا پایان سال آینده نسخه ارتقا یافته و فیس لیفت شده محصول دنا با نام دنا‌ی سال روانه بازار شده و جایگزین تیپ‌های فعلی خانواده دنا و دنا پلاس می‌شود. دنا‌ی سال که الگویی مشابه به‌دنا پلاس موجود در بازار دارد، در نمای خارجی کمترین تغییرات را داشته و طبق آخرین اطلاعات از این پروژه، صرفاً مجموعه سپرهای خودرو تغییر کرده‌اند. مهم‌ترین بخش این پروژه نیز مربوط به تربیم داخلی بوده و کابین خودرو به‌طور کامل باز طراحی شده است. مرکز تحقیقات ایران خودرو در پروژه دنا‌ی سال،



دنا‌ی سال اواخر ۱۴۰۲ روانه بازار می‌شود



اتول خان

چینی

Chinese

کراس‌اوور جدید دانگ‌فنگ آئولوس روی خط تولید قرار گرفت



کراس‌اوور جدید دانگ‌فنگ یعنی آئولوس هائوچی هم‌اکنون وارد پروسه تولید شده است. این کراس‌اوور اوایل ماه آوریل معرفی شد و اکنون وارد خط تولید دانگ‌فنگ شده است. دانگ‌فنگ آئولوس هائوچی

جایگزین هیچ مدلی نیست؛ بلکه به‌عنوان یک خودرو کاملاً جدید وارد سبد محصولات دانگ‌فنگ خواهد شد. دانگ‌فنگ برند جدید و فرعی آئولوس را برای جبران کاهش فروش خود در بازار چین معرفی کرده است. از نظر ابعاد و اندازه، دانگ‌فنگ آئولوس هائوچی هم‌رده خودروهایی همچون میتسوبیshi اوتلندر یا هوال H7 طبقه‌بندی و تعریف می‌شود. ابعاد و اندازه دانگ‌فنگ آئولوس هائوچی به ترتیب عبارت است از ۴۷۲۰ میلی‌متر طول، ۱۹۱۰ میلی‌متر عرض و ۱۷۰۲ میلی‌متر ارتفاع. رینگ‌های ۱۷ تا ۱۹ اینچی با طرح‌های کرومی یا مشکی نیز برای این خودرو قابل انتخاب است. دانگ‌فنگ دو پیش‌رانه درون‌سوز بنزینی و هیبرید را برای این کراس‌اوور در نظر گرفته است. پیش‌رانه معمول آئولوس هائوچی موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر چهار سیلندر است که حداکثر ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

قیمت واقعی خودروها به تدریج در بورس کالا کشف می‌شود!



«روزنامه دنیای خودرو - لاله ضیایی: اتول خان خبر آورد که طی دو هفته گذشته با عرضه برخی محصولات گروه بهمن در بورس کالا، قفل عرضه خودرو در این بورس به‌نوعی شکسته شد و هم‌اکنون علاوه بر گروه بهمن برخی محصولات کرمان موتور و سایپا نیز در تالار تفریای پذیرفته شده است. از سویی با توجه به این‌که شرط اصلی سازمان بورس و اوراق بهادار برای پذیرش خودرو در بورس کالا عدم قیمت‌گذاری محصولاتی است که می‌خواهند در این بورس عرضه شوند، در قدم اول خودروهای کم‌تیراژ که توسط شرکت‌ها قیمت‌گذاری می‌شوند و در قدم بعدی برخی خودروهای پر تیراژ که مشمول قیمت‌گذاری هستند، در بورس کالا عرضه خواهند شد. هر چند که به گفته کارشناسان با توجه به سیاست‌گذاری جدید دولت در حوزه قیمت‌گذاری، آزادسازی قیمت خودرو زمان‌بر خواهد بود و این امر به‌صورت تدریجی صورت می‌گیرد. اتول خان بعد از ارائه این توضیحات با لحن فیلسوفانه‌ای گفت: البته زمان‌بر بودن این موضوع مارا یادآفرایش قیمت‌های پله‌ای در دولت‌های قبلی می‌اندازد که کاربردی بودنش به تجربه اثبات شده است. خلاصه اگر دولت به‌رمارا کردن قیمت‌گذاری دستوری را ضایع نبهد، کشف قیمت به‌روش افزایش قیمت پله‌ای در بورس کالا، دیر و زود دارد ولی سوخت و سوز ندارد (البته اگر سوختش، باز هم زمان از دست رفته برای اصلاح وضعیت بازار و صنعت خودرو نباشد)!

موافقان و مخالفان کشف قیمت خودرو در بورس کالا چه می‌گویند؟

آیا بورس کالا به قیمت‌گذاری دستوری خودرو پایان می‌دهد؟!



علی زراندوز

a.zarandoz@autoworld.ir

چند روز قبل با انتشار اسناد مربوط به خودروهای جدید قابل عرضه در بورس کالا، مشخص شد که علاوه بر وانت کارا و شاهین سایپا، پذیرش چهار خودرو دیگر نیز به‌تصویب رسیده و به‌زودی شاهد عرضه این خودروها از طریق بورس کالا خواهیم بود. از میان چهار خودرویی که به‌تازگی در بورس پذیرش شده‌اند، دو محصول متعلق به کرمان موتور بوده و خودروهای جک S5 نیوفیس و جک جی ۴ هستند. دو محصول دیگر نیز از شرکت بهمن موتور بوده و خودروهای فیدلیتی برایم و دیکنتی هستند. عباس یعقوبی، مدیر عملیات بازار بورس کالا با تأکید بر این‌که بستری لازم برای فروش خودرو در بورس کالا فراهم شده است، اظهار کرد: «هدف این است که با استفاده از بازاری شفاف و رقابتی، خودرو با قیمت منصفانه‌ای به‌دست مصرف‌کننده برسد.» وی ادامه داد: «شرط لازم برای محقق شدن اهداف یادشده، عرضه منظم توسط خودروسازان در بورس و عدم فروش در بازار خارج از بورس است تا به‌ایجاد بازار متشکل خودرو کمک شود و خریداران با اطمینان از عرضه مستمر خودرو در بورس، رفتارهای هیجانی از خود بروز ندهند.» یعقوبی توضیح داد: «برای شرکت در حراج و خرید خودرو، مشتریان باید در بورس کالا پذیرش شوند که به هر دو صورت مراجعه حضوری و الکترونیکی، این امکان فراهم شده است. در روش حضوری مشتری به یکی از کارگزاری‌های دارای مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار مراجعه می‌کند و مدارک و فرم‌های مورد نیاز را تکمیل می‌کند. پس از بررسی مدارک توسط بورس کالا، برای مشتری کد صادر می‌شود.»

او ادامه داد: «در روش الکترونیکی مشتری دارای کد سهام با مراجعه به سامانه آنلاین شرکت‌های کارگزاری کدملی خود را وارد کرده و از سامانه سهام کد حاوی رمز است پیامکی دریافت می‌کند. با وارد کردن رمز دریافت‌شده اطلاعات مشتری از سامانه سهام فراخوانی شده و در اختیار بورس کالا قرار می‌گیرد و با توجه به انجام احراز هویت در مراحل ثبت‌نام سهام، کد مشتری توسط بورس کالا صادر می‌شود.» مدیر عملیات بازار بورس کالای ایران در ادامه گفت: «برای انجام معامله، مشتری باید دارای حساب و کالته متعلق به خود باشند که خدمت حساب و کالته از طریق اکثر بانک‌ها به مشتریان ارائه می‌شود. در این زمینه، تمام وجه معامله باید در حساب و کالته موجود باشد تا در زمان انجام معامله این مبلغ بلوکه شود و پس از انجام معامله به حساب بورس کالا برای تسویه انتقال یابد.» او افزود: «شرکت در جلسه معاملاتی صرفاً از طریق کارگزاران انجام می‌شود و آدرس و شماره تماس شرکت‌های کارگزاری در سایت بورس کالا درج شده است.» عضو کمیسیون صنایع

و معادن مجلس هم با بیان این‌که شکل‌گیری رقابت صحیح در صنعت خودرو نیازمند توجه به ایجاد تنوع و میزان عرضه در بورس کالا است، افزود: «متأسفانه میزان عرضه و تقاضای خودرو در کشور متعادل نیست و همین امر قیمت‌گذاری محصولات را دچار اشکال می‌کند.» علی جدی در ادامه گفت: «برای عرضه خودرو در بورس باید دو موضوع مورد توجه قرار گیرد. نخست این‌که به‌دلیل کمبود احتمالی عرضه، خودروسازان تمام تلاش خود را برای تأمین نیاز بازار انجام دهند تا رقابت کاذب در بازار شکل نگیرد. موضوع بعدی این است که در تعیین قیمت پایه خودرو برای عرضه در بورس باید دقت لازم صورت گیرد تا در کنار عرضه مستمر و قیمت منطقی و تعادلی، این بار در بستر شفاف بورس، بازاری به‌دور از التهاب موجود ایجاد شود.»

این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تأکید دوباره بر این موضوع که تداوم عرضه در بورس از الزامات تعادل بازار خودرو است، خاطر نشان کرد: «باید تلاش شود با رشد تولید داخلی و همچنین واردات، نیاز داخل پوشش داده شود؛ چرا که اگر در بخش عرضه نتوانیم به‌دروستی عمل کنیم، با مواردی همچون اختلاف قیمت نامتعارف، قرعه‌کشی و فعالیت سودجویان مواجهیم.» با این حال به‌نظر می‌رسد وزارت صمت با ورود خودرو به بورس موافق نیست. در این زمینه برخی خبرگزاری‌ها تصویری از نامه مدیر کل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌مدیرعامل بورس کالا را منتشر کردند که در این نامه وی درخواست کرده جلوی عرضه خودرو در بورس کالا گرفته شود. در این نامه با اشاره به چهاردهمین جلسه ستاد تنظیم

بازار کشور در خصوص کالاهای مشمول قیمت‌گذاری و همچنین یادآوری قیمت‌گذاری خودرو توسط ستاد تنظیم بازار تأکید شده که در راستای هماهنگی با وزارت متبوع و اقدامات نظارتی، از عرضه خودرو در بورس کالا جلوگیری شود و هر گونه اقدامی در این خصوص صرفاً با هماهنگی و استعلام از دفتر صنایع خودرو و معاونت صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت، معدن و تجارت صورت گیرد. از طرفی برخی کارشناسان صنعت خودرو کشور می‌گویند تنها در حالتی می‌توان انتظار کاهش التهاب بازار خودرو را داشت که خودرو به‌صورت مداوم در بورس کالا عرضه شود. زیرا در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت که این اقدام جدید دولت بتواند تأثیری روی بازار خودرو کشورمان داشته باشد و سبب کاهش التهاب بازار شود. آن‌ها معتقدند با عرضه خودرو در بورس کالا اختلاف قیمت فعلی محصولات خودروسازان در بازار و کارخانه کاهش خواهد یافت و در نهایت کشف قیمت با عرضه خودرو در بورس کالا سبب خواهد شد سفته‌بازی و دلالتی در بازار آزاد محصولات خودروسازان از بین برود. در طرف مقابل تعداد دیگری از کارشناسان صنعت خودرو معتقدند عرضه محصولات خودروسازان در بورس، تأثیر خاصی بر قیمت‌ها در بازار ندارد.

آن‌ها می‌گویند دولت حاضر نیست ساز و کار قیمت‌گذاری در بازار را به‌رسمیت بشناسد. همچنین قیمت محصولات در بورس به‌بازار نزدیک خواهد بود. در عین حال قیمت‌های دستوری در کارخانه منطقی نیستند و نمی‌توان انتظار داشت که بورس از آن‌ها تبعیت کند. مخالفان طرح مذکور معتقدند تنها راهکار مدیریت و بهبود شرایط بازار خودرو عرضه بیشتر و متناسب با تقاضا در بازار است.

برقی

EV

تلاش محیط‌زیست برای توقف تسلا

تعدادی از فعالان محیط‌زیست و گروه‌های فعال در این زمینه، در حال تلاش برای جلوگیری از توسعه برنامه‌ریزی شده تسلا در کارخانه تگزاس هستند. این خودروساز می‌خواهد یک کارخانه کانتد باتری جدید در کنار تأسیسات اصلی خود بسازد. این گروه‌ها نگرانی‌های خود را در نامه‌ای به شهردار استیو آدلر بیان کردند و از او خواستند مجوزهای تسلا را لغو کند. یکی از مسائل اصلی، تأثیر زیست‌محیطی ساخت و ساز اضافی بر مناطق محلی است. این گروه‌های طرفدار محیط‌زیست احساس کردند که تسلا با ساخت کارخانه اصلی خود به‌قدر کافی صدمات زیست‌محیطی به‌استین



وارد کرده و تأسیسات کانتد باتری اضافی غیرضروری به‌نظر می‌رسد. ساخت این تأسیسات حتی به‌منابع بیشتری مانند آب نیاز دارد. مورد دوم یک نگرانی کلیدی است: زیرا این گروه‌ها نگران هستند که راهاندازی یک کارخانه کانتد باتری «سمی» در کنار رودخانه کلرادو ممکن است منابع آب آستین را آلوده کند و در بخشی از نامه گروه‌های زیست‌محیطی آمده است: «تا به امروز، تسلا نتوانسته به‌نحو درستی با ساکنان اطراف تعامل کند. موافقت‌نامه‌ها و اعلامیه‌های امضاشده به‌بسیاری از مزایای اجتماعی احتمالی اشاره دارد؛ اما فاقد مقررات خاصی یا اجرایی است. از سال ۲۰۲۰، این شرکت بخش‌هایی از درختان را نابود و خاک کوها را جابه‌جا کرده است. تسلا بدون توجه به مسئولیت‌های اجتماعی یا زیست‌محیطی به‌فعالیات خود ادامه می‌دهد و نمونه نگران‌کننده دیگری از بی‌عدالتی زیست‌محیطی است. پروژه‌های طولانی‌مدت صنعتی آلوده که در نزدیکی جوامع رنگین‌پوست کم‌درآمد متمرکز شده‌اند.»

فناوری

Technology

کاهش خودکار سرعت خودرو با یک فناوری

شرکت خودروسازی «فورد» برای بهبود ایمنی افراد، در حال آزمایش یک فناوری جدید است که به‌طور خودکار سرعت وسایل نقلیه را هنگام ورود به مناطق از پیش تعیین‌شده کاهش می‌دهد. در این طرح از «حصار جغرافیایی» استفاده می‌شود. جغرافیایی به محیط‌هایی گفته می‌شود که هنگام عبور از مرز آن‌ها، یک پاسخ نرم‌افزاری دریافت می‌شود. در این مورد، فورد از این فناوری استفاده می‌کند تا به‌طور خودکار سرعت وسایل نقلیه متصل به اینترنت را هنگام ورود به مناطق خاصی محدود کند. این مناطق برای مثال می‌توانند اطراف مدارس، بیمارستان‌ها یا



مناطق خرید باشند. مکان‌هایی که حجم زیادی از رفت و آمد عابر پیاده در آن‌ها وجود دارد. فورد می‌گوید این فناوری جدید می‌تواند نیاز به استفاده از علائم راهنمایی و رانندگی برای مشخص کردن سرعت مجاز را از بین ببرد و از جریمه شدن رانندگان به‌دلیل عدم رعایت سرعت مجاز نیز جلوگیری کند. یکی از مدیران فورد در اروپا می‌گوید: «فناوری وسایل نقلیه متصل به اینترنت، پتانسیل اثبات‌شده‌ای برای کمک به‌آسان‌تر و ایمن‌تر شدن رانندگی روزمره است که برای همه و نه تنها فردی که پشت فرمان قرار دارد، مفید به‌نظر می‌رسد.» حصار جغرافیایی می‌تواند تضمین کند که سرعت در مکان‌ها و مواقعی که لازم است، برای کمک به‌بهبود ایمنی و ایجاد محیط بهتر، کاهش می‌یابد. این غول خودروسازی در حال حاضر با استفاده از یک خودرو تمام‌الکترونیکی مدل E-Transit این فناوری را در شهر کلن آلمان آزمایش می‌کند.



بود. این ارقام به معنی افزایش ۲۵۵ اسب بخاری قدرت و ۲۲۰ نیوتن متری گشتاور نسبت به کاین توربو کوپه استاندارد است. بد نیست بدانید کاین کوپه با این پکیج تیونینگ قوی تر از تمام نسخه های استتوک خود خواهد بود. نکته دیگر این که گیربکس دو کلاچه اتوماتیک پورشه نیز بهبود می یابد تا بتواند جوابگوی گشتاور وحشتناک پیشرانه باشد. منهارت بهای تغییرات خود را اعلام نکرده است؛ اما می توان از همین حالا **CRT 800** را سفارش داد. در نظر داشته باشید که پورشه آماده عرضه فریب الوقوع کاین فیس لیفت می شود؛ اما احتمالاً این تغییرات برای مدل های فیس لیفت نیز قابلیت اجرا دارد.

منهارت از پکیج تیونینگ خود برای پورشه کاین کوپه رونمایی کرد. این پکیج باعث می شود نسخه توربوای این خودرو قوی تر از مدل های توربو GT و توربو SE-Hybrid باشد. به این معجون باید سیستم تعلیق با ارتفاع کمتر و تغییرات بصری را نیز افزود. کار را با پیشرانه شروع می کنیم؛ یعنی جایی که نیروگاه هشت سیلندر چهار لیتری تیونینگ توربوای پورشه پذیرای یک جفت توربوای جدید، اینتر کولر متفاوت، سیستم اگزوز کارتر و واحد کنترل **MHtronic** شده است. حاصل کار به دست آوردن قدرت ۱۷۹۶ اسب بخاری و گشتاور فوق العاده ۱۰۹۰ نیوتن متری خواهد



تلاش منهارت برای سواری بهتر کاین توربو

مدیر گروه خودرو ستاد حمل و نقل معاونت فناوری ریاست جمهوری در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد: حمایت از دانش بنیان های خصوصی در راستای افزایش ایمنی خودروها

غلش، تست حفاظت از عوامل جاده، تست حفاظت از عابر پیاده و تست کمکی ایمنی پیشرفته. براساس تست هایی که انجام می شود، میزان استحکام خودرو و عملکردی که خودرو از خود نشان می دهد، مشخص می شود. تمام این تست ها در مرکز تست تصادف شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران انجام خواهد شد.

آیا محصولات خودرو سازان داخلی در سطحی از ایمنی قرار دارند که بتوانند در حوادث ایجاد شده از جان سر نشینان شان حفاظت کنند؟

متأسفانه بخش زیادی از جان باختگان کشور در حوادث و سوانح رانندگی و جاده ای به دلیل نالین بودن خودروها جان شان را از دست می دهند. اما به طور کلی نه می توان این مساله را به صورت مطلق رد کرد و نه می توان گفت تنها مساله در زمینه آمار فو تی بالا یمان در تصادفات، ایمنی خودروها است. به هر حال می توان گفت وضعیت راه های کشور نیز مناسب نیست و سایر موارد هم دخیل هستند؛ همچون بی احتیاطی رانندگان و... اما قطعاً خودرو در این میان نقش مهمی دارد و نمی توان گفت که نقش خودرو در این بخش صفر در صد است. همچنین که نمی توان گفت نقش خودرو در این مساله صد در صد است. به هر حال خودرو های ساخت داخل از سطح ایمنی مناسبی بر خوردار نیستند.

برای کاهش جان باختگان حوادث رانندگی چه پیشنهادی به خودرو سازان دارید؟

خودرو سازان باید سعی کنند نقش خودرو را در افزایش جان باختگان حوادث رانندگی کاهش دهند. به عبارت دیگر باید نقش خودرو را در این زمینه کم رنگ و در صورت امکان به صفر رسانند. در این زمینه باید به قدری پیشرفت کرد و خودرو های با استاندارد به روز و سازه مهندسی جدید تولید کرد که در تصادفات ایجاد شده حداقل جراحات به سر نشینان وارد شود. بخشی از این مساله با استحکام بدنه خودرو و محقق می شود؛ از طرفی نمی توان خودرو مستحکم ساخت، مگر این که در فرآیند طراحی، مدام خودرو را تست کرد.

آیا خودرو سازان داخلی محصولات تولیدی خود را به مراکز تست تصادف می فرستند؟

برخی محصولات خودرو سازان به مراکز تست تصادف در جهان ارسال می شود. اما در این زمینه چند نکته وجود دارد. فرآیند تست تصادف در قالب COP نیست؛ بلکه تأییدیه نواست. به بیان ساده تر یعنی خودرویی که برای نخستین بار می خواهد به خط تولید بیاید، نخست تأییدیه نو دریافت می کند و پس از آن تست تصادف روی آن انجام می شود. این مساله نادرست و اشتباه است. زیرا باید در فرآیند COP این اتفاق بیفتد. فرآیند COP نیز فرآیندی است که خودرو در تیراژ تولید می شود و در ادامه شرکت بازرسی یا نهاد بازرسی صاحب صلاحیت از سوی سازمان ملی استاندارد، به صورت تصادفی یک خودرو را از خط تولید انتخاب می کند تا تست تصادف روی آن انجام شود. اما در حال حاضر با توجه به شرایط کشور و مشکلات ارزی موجود، خودرو سازان در مرحله COP این کار را انجام نمی دهند و تنها در تأییدیه نو این کار صورت می گیرد.

تست تصادف منطبق بر تأییدیه نو و انتقال خودرو به مراکز تست تصادف خارج از کشور چه پیامدهایی دارد؟

خودرو سازان در تأییدیه نو، تست تصادف را انجام می دهند. اما جالب است بدانید که سختی های بسیاری در ارسال خودرو وجود دارد و از طرفی این کار هزینه های ارزی بسیار بالایی دارد. از طرفی محصولات ما معمولاً در سلازمان های معروف تست تصادف، در آخر صف هستند که دلیل آن به عوامل زیادی از جمله مشکلات ارزی، عدم انتقال و ارسال خودرو و... مربوط است.

از سوی دیگر خودرو سازان نیز آن طور که باید و شاید اطلاعات خوبی در این باره ندارند؛ زیرا این پارامترها، از پایه کار مهندسان و طراحی است که در خودرو سازی های کشور ما حضور دارند. در حقیقت این موضوع را نباید ساده گرفت که حالا خودرویی به آن سوی دنیا انتقال داده شود و یک تست رپیور تی هم از آن دریافت شود. سوال بنده این است که اگر این تست ها صحیح بوده، چرا باید وضعیت خودرو های تولید شده در کشور این چنین باشد؟ بنابراین در این جامشخص می شود که این فرآیند نقص دارد.

شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران بر نامه بلندمدتی هم در این زمینه دارد؟

شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران طی کنسرسیومی با حضور شرکت های بزرگی همچون هلدینگ رایز کو، شرکت آذین تنه و شرکت آرتاویل تایر، مرکز تست آزمون جامع را در صنعت خودرو راه اندازی کرده است. در این زمینه بخش خصوصی و خود شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران سرمایه گذاری خوبی کردند که با حمایت معنوی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری این موضوع به نتیجه خوبی خواهد رسید. برنامه زمان بندی مانیز ۱۸ ماهه است که به امید خدا اگر اعتباراتی که پیش بینی شده در زمان مشخص شده محقق شوند، طی ۱۸ ماه آینده به نتایج خوبی می رسیم.

به عنوان سوال پایانی، مرکز تست تصادفی که شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران در حال راه اندازی و اجرای کردن آن است، تا چه اندازه استاندارد بوده و آیا تجهیزاتش به روز و منطبق بر استاندارد جهانی است؟

قطعاً موارد استاندارد در این طرح رعایت خواهد شد. در مورد تجهیزات های- تک نیز باید گفت این مساله به دو بخش تقسیم می شود. در واقع توسط معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری اعلامی گرفته خواهد شد تا مشخص شود ظرفیت شرکت های دانش بنیانی که می توانند این تجهیزات را داخلی سازی و بومی سازی کنند چقدر است تا این تجهیزات های- تک در داخل کشور تولید شوند. این مساله به خودی خود بسیار مهم است و بازار خوبی را برای حوزه ساخت تجهیزات از مایشگاهی در کشور ایجاد می کند.

برآورد شده که تا ۲۵ درصد این تجهیزات قابلیت داخلی سازی دارند و به دنبال این هستیم که بیش از این درصد کار داخلی سازی انجام شود. اما باید ظرفیتی هم در صنعت خودرو کشور وجود داشته باشد. در مورد بخش دیگری از تجهیزات باید گفت به دلایل مختلفی فناوری ساخت آن ها در کشور وجود ندارد و اگر بخواهیم این دسته از تجهیزات را نیز داخلی سازی کنیم، هزینه های صرف شده برای آن چند برابر می شود. بر این اساس ناگزیر به واردات در این بخش هم هستیم. این کار نیز به خوبی انجام می شود و سفارش ها هم ثبت شده است.



کار کرد موارد مورد آزمایش در عمل مشاهده شود.

آیا در کشورهای صاحب نام در زمینه صنعت خودرو و تست تصادف در فضای نرم افزاری و شبیه سازی نیز اجرا می شود؟

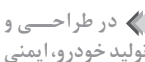
در ابعاد جهانی تمام کشور هایی که صاحب صنعت خودرو هستند یا صرفاً واردات خودرو دارند یا حتی فقط مونتاژ کننده هستند، به هر حال دارای مرکز تست تصادف هستند. زیرا کشورهای مصرف کننده (صرفاً وارد کننده) سازنده (تولید کننده) و مونتاژ کننده، با تمرکز بر بخش تست تصادف خودرو، خودرو های ایمن تری را برای بازار های کشور شان می کنند.

دلیل ایجاد مراکز تست تصادف در کشورهای وارد کننده خودرو چیست و آیا این کشورها برای واردات خودرو براساس نتایج تست تصادف مجوز صادر می کنند؟

این مراکز برای این ایجاد می شوند که دولت هر کشوری مطمئن شود خودرویی که وارد می کند و مردم کشورش از آن استفاده می کنند، خودرو ایمنی است. یعنی بسیاری از کشورهای دنیا تنها به گواهینامه های بین المللی اکتفا و اعتماد نمی کنند و اجازه واردات هر مدل خودرویی در آن ها منوط بر انجام تست تصادف است. سازمان های بسیاری در زمینه ایمنی خودرو فعالیت می کنند؛ از جمله سازمان یورونکپ که در این زمینه بسیار معروف است و برای ایمنی خودروها گواهی صادر کرده و به آن ها امتیاز و ستاره می دهد. در این زمینه بسیاری از سازمان ها مانند موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS، اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده NHTSA و CNCAP کشور چین و سایر سازمان های تست تصادف آمریکای لاتین و آمریکای جنوبی استاندارد هایی دارند که بر اساس آن یک تا پنج ستاره ایمنی یا کمترین امتیاز ایمنی به خودروها اختصاص می یابد.

در مرکز تست تصادف خودرو در کشور مان چه تست هایی انجام می شود؟

موارد سنجش در تست تصادف مشخص است. از جمله تست از روبرو، تست از عقب، تست جانبی خودرو، تست کنترل



در طراحی و تولید خودرو، ایمنی از اهمیت زیادی برخوردار است و توجه ویژه ای دارند.

در حقیقت این ایمنی است که پس از نوع طراحی و مشخصات فنی خودرو، ضامن فروش موفق آن می شود. در عین حال از آنجا که محصولات خودرو سازان داخلی در بخش ایمنی همواره مورد نقد قرار می گیرند، در این باره باید بر گروه توسعه فناوری های نوین خودرویی ستاد حمل و نقل پیشرفته علمی و فناوری ریاست جمهوری، دکتر سید شهر یار زینی به گفت و شنوشتستیم که شرح آن را در ادامه می خوانید.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

آیا افتتاح مرکز تست آزمون های جامع خودرو در ۱۴۶ دی بهشت ماه می تواند در ارتقای کیفیت محصولات خودرو سازان موثر باشد؟

بیش از ۱۰ روز قبل بود که شاهد رونمایی از مرکز تست آزمون های جامع خودرو توسط شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران بودیم. قرار است در این شرکت پنج بستر برای آزمون صنعت خودرو راه اندازی شود که از این میان سه مورد به بهره برداری کامل رسیده است. عملیات اجرایی دو آزمون دیگر هم آغاز شده است. در حال حاضر سازه مونی که به بهره برداری کامل رسیده، آزمایشگاه بخارات در سطح یورو ۶ است که برای نخستین بار در کشور راه اندازی می شود. آزمایش کاتالیزور و نیز تاکنون در کشور نداشته ایم که بسیار حائز اهمیت است. موضوع آخر هم در واقع آزمایشگاه PN است که به اندازه گیری ذرات معلق متصادف شده از خودرو مربوط می شود و بسیار مهم است. در پاسخ به سوال شما باید بگوییم؛ بله؛ زیرا در این مرکز تمام خودرو ها مورد تست و بررسی قرار می گیرند که یکی از آن ها آزمایش اندازه گیری ذرات معلق خودرو است و ما می دانیم بسیاری از مشکلات تنفسی که می تواند تا حد زیادی از هر نظر هزینه ساز باشد، در اثر تولید همین آلاینده هایی است که PN کمتر از ۲،۵ میکرون دارند. بنابراین در این آزمایشگاه می توان این آلاینده ها را شناسایی کرد و اگر خودرویی مشکلاتی در این زمینه داشته باشد که منجر به تولید این آلاینده بیش از حد استاندارد شود، از ادامه کار آن جلوگیری خواهد شد.

در بین پنج آزمون مرکز آزمون جامع شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران، کدام یک اهمیت بیشتری دارد؟

هر پنج آزمون در صنعت خودرو مهم به شمار می رود؛ اما دو آزمون از این پنج آزمون بسیار مهم هستند که عملیات اجرایی آن ها انجام شده است. این دو آزمون با حضور معاون محترم صنایع حمل و نقلی و وزارت صنعت، معدن و تجارت دکتر منوچهر منطقی، رئیس سازمان گسترش و توسعه سازی صنایع ایران دکتر علی نبوی، رئیس سازه گستر سایپا، مدیر عامل گروه بهمن و مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو و بهره برداری رسید. این دو آزمون، تست خودرو های برقی و تست تصادف هستند.

چرا این دو آزمون تا این حد اهمیت دارند؟

ابتدا از حوزه خودرو های برقی شروع می کنیم. در این مرکز، تست خودرو های برقی نیز افتتاح شده که تاکنون در کشور چنین مرکز تستی برای خودرو های برقی وجود نداشت. از طرفی تست تصادف خودرو نیز بسیار مهم است که این مرکز نیز تاکنون در کشور وجود نداشت و خوشبختانه توسط شرکت بازرسی و کنترل کیفیت ایران از آن رونمایی شد. در مرکز تست خودرو های برقی، نخستین کاری که انجام می دهیم این است که بتوانیم بخشی از تست های آنوپوسی را که به صورت بومی و تولید داخل است، در این مرکز انجام دهیم. هم اکنون اولوی با آزمون های R100 است. اما موضوع دیگر که به نظر ما اهمیت بیشتری دارد و می تواند موضوع اصلی مصاحبه ما باشد، تست تصادف است.

با توجه به این که برای نخستین بار مرکز تست تصادف در صنعت خودرو کشور راه اندازی شده است، این مرکز تا چه میزان می تواند در روند پیشرفت ایمنی، طراحی و تولید محصولات داخلی تاثیر گذار باشد؟

ما مرتب شاعر می دهیم که خودرو ساز هستیم و ۴۰ تا ۵۰ سال است که صنعت خودرو داریم. اما شما نمی توانید ادعا کنید که نقاش خوبی هستید، وقتی برای قلم نقاشی کردن ندارید؛ وقتی شما بوم سفید و حتی بهترین رنگ و متر یال را هم داشته باشید، نمی توانید تصویری خلق کنید؛ مگر این که قلم داشته باشید. در این مثال قلم، همان طراحی در صنعت خودرو است که قطعاً یکی از نیازهایش، تست تصادف است. وقتی خودرویی طراحی می شود یا شاهد تغییری در طراحی آن هستیم نباید تنها به ظاهر خودرو و بخش های جلو و عقب آن اکتفا شود (که این اتفاق در صنعت خودرو کشور ما رواج زیادی دارد). در واقع تغییر چهره یا تغییر در بخش های منحنی خودرو (البته خودرو سازان ما تا به امروز کمتر به سراغ نقاط بحرانی خودرو یا همان critical point برای تغییر رفته اند) ممکن است گاهی نقاط بحرانی و کلیدی خودرو را هدف بگیرد. بنابراین در این جامساله، تغییر در طراحی خودرو است. به نظر بنده مرکز تست تصادف با توجه به پارامتر های به روز و استاندارد های جهانی که در آن رعایت می شود، می تواند مسیر طراحی و تولید خودرو سازان را به سمت و سوی بهتری ببرد.

از لزوم تغییر در طراحی و تولید خودرو گفتید؛ به نظر شما آیا خودرو سازان پس از چند دهه در جازدن می توانند در این بخش حرفی برای گفتن داشته باشند؟

باید این شهادت را داشته باشیم که به این سمت حرکت کنیم، شاید اگر فرآیند خودرو سازی ما به شکل کنونی برداری و پس از آن مهندسی معکوس بود و کم کم وارد طراحی ماینور و پس از آن میجر و در نهایت طراحی از نومی شدیم، شرایطمان بسیار بهتر از شرایط فعلی بود. به هر ترتیب خودرو سازان در هر بخش از طراحی صنعت خودرو که بخواهند وارد شوند و مدعی باشند، باید بتوانند باز خورد های لازم را دریافت کنند.

آیا تاکنون از محصولات خودرو سازان داخلی تست تصادف به عمل آمده است؟

مراکز طراحی خودرو سازان مادر حال حاضر این فرآیند مهم را صرفاً در قالب نرم افزار های شبیه ساز دنبال می کنند که این مساله بد نیست؛ اما کافی هم نیست. زیرا در این زمینه باید



تجهیز ناوگان زنجان به مینی بوس های جدید



«شهر دار زنجان گفت: «با ورود ناوگان مینی بوس های جدید ناوگان حمل و نقل عمومی زنجان تا حدودی نوسازی می شود.» علیرضا فیروزفر اظهار کرد: «شهر داری زنجان از محل اوراق مشارکت اقدام به اضافه کردن خودرو کرد و با توجه به شرایط به سمت خرید مینی بوس سوق پیدا کردیم و بدنه ۸ مینی بوس در خط تولید بود و با تعامل امسال تحویل و طی یک ماه آینده ارقام تهیه و قبل از موعد قرارداد، تعدادی مینی بوس تحویل داده خواهد شد. همچنین در فاز اول ۱۰ مینی بوس تحویل می دهیم.»

وی افزود: «با توجه به فرسوده بودن ناوگان اتوبوسرانی شهر زنجان و ضرورت نوسازی

بعد از سال ها، شهرداری موفق به دریافت اعتبار برای خرید ۱۸ دستگاه اتوبوس پارانه دار شد.»

وی ادامه داد: «۲۰ درصد هزینه خرید اتوبوس ها به مبلغ ۱۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان را شهرداری پرداخت کرده و مابقی از سوی وزارت کشور پرداخت شده است.» این مسئول با اشاره به اینکه ۲۶ دستگاه میدل باس نیز برای اضافه شدن به ناوگان حمل و نقل عمومی شهر در حال خریداری است، بیان کرد: «با واگذاری این خودروها شاهد نوسازی ناوگان بوده و تحول بزرگی در این حوزه شاهد خواهیم بود.»



بسیاری از مدل های پرفرمدار تا امروز با پیشرانتهای الکتریکی هم عرضه شدهاند



وقتی مسافری های سبک برقی می شوند

۵ نسخه الکتریکی از ون های پرفرمدار ۲۰۲۲

این خودروها روی بیایورند. در همین راستا بسیاری از مدل های پرفرمدار تا امروز با پیشرانتهای الکتریکی هم عرضه شدهاند. در این میان ون ها نیز از این قاعده مستثنی نبوده و مدل های الکتریکی بسیاری به این بازار آمدهاند.

زیست محیطی این خودروها هم بهره مند میشوند. تولید و استفاده از این ون ها مزایای بسیاری از جمله معافیت از عوارض و دستپایی به هوای پاک را به همراه دارد و همین موضوع باعث شده است افراد بسیاری به استفاده از

در کنار تمام خودروها، ون ها نیز به استفاده از باتری و انرژی های تجدیدپذیر روی آورده اند. بسیاری از کسب و کارها برای کاهش هزینه های خود به دنبال استفاده از این خودروها هستند تا بتوانند از مزایای



«ویوارو» الکتریکی؛ رقیب فورد ترانزیت

ون واکسپال ویوارو از جمله مدل هایی است که نسخه الکتریکی آن نیز عرضه شده، ویوارو الکتریکی رقیب فورد ترانزیت است که با دو موتور ۵۰ یا ۷۵ کیلووات ساعتی تولید شده است. این ون از فضایی معادل ۶،۶ متر مکعب بهره می برد. باتری ۷۵ کیلووات ساعتی این خودرو بردی معادل ۲۰۵ مایل دارد اما توان حمل بار آن در مقایسه با نسخه ۵۰ کیلوواتی از ۱۲۲۶ کیلوگرم کاهش می یابد. هر دو نسخه دارای وزن یکس ۱۰۰۰ کیلوگرمی هستند. سه سطح تریم برای این خودرو وجود دارد که با نام های الیت، دینامیک و الیت دبل کب شناخته می شوند.

«برلینگو» برقی با ظرفیت بکسل ۷۵۰ کیلوگرمی

نسخه الکتریکی برلینگو نیز در دو نسخه طراحی و تولید شده است. این سه مدل شباهت های بسیاری به هم دارند البته دو مدل کوچک تر با طول ۴،۴ و ۴،۷۵ متر ارائه می شود. مدل ۴،۴ متری معادل ۸۰۰ کیلوگرم بار را حمل می کند و ظرفیت بکسل ۷۵۰ کیلوگرمی دارد. برد رسمی ۱۷۴ مایل به لطف یک باتری ۵۰ کیلووات ساعتی است که یک موتور الکتریکی ۱۰۰ کیلووات را تغذیه می کند و می تواند ۸۴ مایل در ساعت حرکت کند. سیتروئن ادعای کند زمان شارژ سریع الکتریکی در کمتر از ۳۰ دقیقه است.

عرضه نسخه الکتریکی از ون جذاب «نیسان»

ون NV200-e با ۴۰ کیلووات در ساعت، محدوده سرعت ۲۰۰ کیلومتر را تست کرده، نمونه های جدید NV200-e جذاب ترین کامیون ون تولید کمپانی نیسان است و این کمپانی در عکس هایی که منتشر کرده، مدل های گازسوز NV200 و NV300 را نشان داده است اما مدل جدید NV200-e، با تغییراتی که در سیستم موتور آن ایجاد شده، به صورت الکتریکی کار می کند. سیستم الکتریکی آن نیز با باتری های AGM کار می کند که مجهز به خروجی ۱۲ ولت و پورت های USB و مجهز به یخچال ۴۰ لیتری و فریزر ۲ لیتری است. این کیت همچنین دارای یک گرم کننده و پنل خورشیدی ۱۴۰ وات است.

نسخه الکتریکی رنو «کانگو»؛ سریع ترین ون کوچک

رنو پیشرانته و مجموعه باتری تازه ای برای مدل کانگو ZE (Kangoo ZE) ارائه کرد که مسافت قابل پیمایش آن را به میزان ۵۰ درصد افزایش می دهد. این ون باربری الکتریکی می تواند مسافت بالقوه ۲۷۰ کیلومتر را طی کند که نسبت به ۱۷۰ کیلومتر قبلی، ۱۰۰ کیلومتر بیشتر است. این رقم در شرایط واقعی رانندگی برابر با ۲۰۰ کیلومتر خواهد بود. در نتیجه کانگو ZE عنوان سریع ترین خودروی سگمنت ون های کوچک (Small Van) را از آن خود می کند.

عرضه رنو «مستر» با پیشرانته الکتریکی و هیدروژنی

رنو مستر نیز با پیشرانته الکتریکی/هیدروژنی عرضه شده است که شامل یک پیل سوختی ۳۰ کیلوواتی، یک باتری ۳۳ کیلووات ساعتی، یک موتور الکتریکی و چهار مخزن حاوی حداکثر ۶ کیلوگرم هیدروژن، است. از آن جاکه رنو Master Van H2-TECH یک ون بزرگ است، هنوز فضای بار ۱۲ متر مکعبی دارد. HYVIA همچنین یک نسخه H2-TECH از Master Chassis Cab را با فضای بار بیشتر ۱۹ متر مکعبی ارائه می دهد که برد کمتری، معادل ۲۵۰ کیلومتر، دارد. مدل بعدی، Master Citybus است که توانایی حمل ۱۵ مسافر را با برد ۳۰۰ کیلومتری دارد.

رونمایی از نسخه برقی ون جدید ایران خودرو در چین

«هایما به تازگی تصاویر رسمی مینی ون برقی هفت ایکس ای (e) را منتشر کرده است. این خودرو و همزاد الکتریکی همان هایما هفت ایکس است که ایران خودرو چندی پیش در نمایشگاه خودرو تهران رونمایی کرد. اما هایما هفت ایکس ای برقی به جای موتور بنزینی دارای موتور الکتریکی و یک باتری است. هایما تخمین می زند این مینی ون برقی می تواند با یکبار شارژ کامل مسافتی نزدیک به ۵۰۰ کیلومتر را طی کند. عمده مصارف مینی ون های برقی برای جابه جایی افراد است و بیشتر شرکت ها، ارگان های دولتی و سرویس های تاکسیرانی مشتریان هایما هفت ایکس برقی خواهند بود.

این خودرو قرار است در سه ماه دوم سال ۲۰۲۲ تولید شود و از اواخر تابستان به بازار چین عرضه می شود. برگ برنده این خودرو، طراحی آن توسط یکی از برترین استودیوهای طراحی دنیا یعنی پینین فارینا است. انتظار می رود دو نمایشگر ۱۱،۲۳ اینچی دیجیتالی روی داشبورد این خودرو و همچنان قرار داشته باشند. هایما هفت ایکس برقی دارای سه ردیف صندلی به صورت ۲+۲+۳ بوده و در ردیف دوم دارای صندلی های مجزا و در ردیف سوم دارای یک صندلی نیمکت مانند برای نشستن سه نفر اما به صورت فشرده است.

نسخه برقی این خودرو از نظر ابعادی با نسخه بنزینی برابر و دارای طول، عرض و ارتفاعی به ترتیب معادل ۱۸۱۵، ۱۸۷۴ و ۱۷۲۰ میلی متر بوده و فاصله بین دو محور این خودرو نیز ۲۸۶۰ میلی متر گزارش شده است. باتری های لیتیوم یونی این خودرو توسط شرکت تامین کننده معتبر چینی CATL تولید می شوند.





دارد و طبق برخی شنیده‌ها در آینده نزدیک یکی دیگر از خودروسازان پیکاپ اتومات دیگری را عرضه خواهد کرد. بدین ترتیب رقابت در بازار پیکاپ‌های اتومات داغ می‌شود.

تا همین چندماه پیش پیکاپ آسنای اتومات تنها پیکاپ اتوماتیک بازار کشور بود؛ اما درنمایشگاه خودرو تهران مکس موتور از مدل اتوماتیک پیکاپ کلت رونمایی کرد که مشخصات فنی و پیشرفته‌ای مشابه آسنای اتوماتیک



رقابت داغ در بازار پیکاپ‌های اتومات

تحلیل

analysis

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

کاهش تقاضا؛ راهکار وزارت صمت برای کنترل قیمت‌ها

اساس اگر شما قصد خرید خودرو صفر کیلومتر تولید داخل را از شرکت‌های خودروساز دارید، در صورت برخورداری از خودرو دیگر، بایدابتدا آن را بفروشید تا حائز شرایط برای ثبت‌نام شوید. درنهایت مطابق با آن چه در آیین‌نامه فروش ذکر شده، قصد وزارت صمت از اجرایی کردن این تصمیم، کاهش تقاضای بازار در راستای کشیدن ترمز افزایش بیشتر قیمت خودرو است. اما سوال این جاست که آیا این روش می‌تواند در طولانی‌مدت نیاز بازار را پاسخگو باشد و آیا این مساله به‌معنی پاک کردن صورت‌مساله نیست؟

طبق آیین‌نامه جدید فروش خودرو در سامانه «ایرانی کار» تنها افرادی می‌توانند برای خرید خودرو در این سامانه ثبت‌نام کنند که دارای پلاک آزاد انتظامی باشند یا به‌عبارت دیگر نباید خودرویی به‌نامشان باشد و در حال حاضر مالک هیچ نوع خودرویی نباشند. این موضوع سبب شده است بسیاری از افراد که قبلا با سرمایه‌اندک برای خرید خودرو ثبت‌نام می‌کردند، با این هدف که آن را در بازار آزاد با قیمت بالاتری بفروشند تا از این ناحیه بتوانند به‌سود چشمگیری برسند، عملا از دور و گردونه ثبت‌نام خارج شوند. بر این

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	صفر تا ۱۰۰ شتاب	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
از ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان													
پژو پارس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۸.۲	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	گیربکس ضعیف	۴۵۰	جک ۱,۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۵	۱۵۷	دستی ۵	۱۳.۵	۸	۱۲۵۸	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۴۱۷	جک ۱,۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	دستی ۵	۱۰	۷.۳	۱۲۶۲	آپشن‌های زیاد	ناهماهنگی فنی	۴۹۸	جک ۱,۸J5 اتوماتیک
رنو تندر E2	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۵دستی	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	
ام‌وی‌ام 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	
ام‌وی‌ام X22 اسپریت اکسلنت	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	۵دستی	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	۵دستی	۱۷	۱۰.۷	۱۶۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت کم	۴۷۸	
چری آریزو ۵ لاکچری	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۱۶	۱۴۱	۵دستی	۱۰.۵	۶.۵	۱۲۸۷	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۷۸	
از ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان													
پژو ۲۰۷ اتومات	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۵۵	ساندرو
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۶۳	ساندرو
پژو ۲۰۷ صندوقدار اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۲۰	ساندرو
دنا پلاس توربو اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۴ اتوماتیک	۹.۵	۸.۱	۱۲۷۵	گیربکس اتوماتیک	ناهماهنگی فنی	۵۳۲	جک ۱,۸J5 اتوماتیک
رنو تندر پلاس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۵۸۰	جک ۱,۸J5 اتوماتیک
دانگ فنگ H30 کراس	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷	۱۲۳۰	شتاب مناسب	طراحی ظاهری	۵۲۵	
برلیانس H320 اتومات	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۷.۸	۱۲۲۵	قدرت موتور	لوازم یدکی گران	۵۵۳	
برلیانس H330 اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۳.۵	۶.۵	۱۲۵۰	شتاب مناسب	لوازم یدکی گران	۵۵۷	
بسترن B30	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۱۲.۶	۶.۷	۱۲۷۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۵	
ام‌جی ۳۶۰ اتومات توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۳۰	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۷	۶.۹	۱۳۳۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۰	
ام‌وی‌ام X33 اتومات اسپرت	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۶.۹	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۵۷۵	
فردا ۵۱۱	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۶	۱۳۵	۵ دو کلاچه	۱۲	۶.۴	۱۱۱۵	گیربکس دو کلاچه	خدمات پس از فروش	۵۹۰	
از ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان													
رنو ساندرو واتومات	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۴۶	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶۰۰	کیا پیکانتو
رنو ساندرو استپ‌وی اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت بی دلیل	۶۶۸	هیوندای آی ۲۰
ام‌وی‌ام X22 PRO اکسلنت	جلو	CUV	۱۰۰۰ توربو	۱۰۲	۱۵۰	CVT	۱۴.۲	۶.۵	۱۲۲۰	طراحی جذاب	قدرت موتور کم	۶۲۰	
برلیانس کراس	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴	۷.۶	۱۲۴۰	شتاب مناسب	بازار دست دوم	۶۰۰	
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۵	۷.۲	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۶۲۸	جک S5
جک S3 اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۱۰.۷	۷.۶	۱۲۵۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۵	
ام‌وی‌ام X33S نیوفیس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۷	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۶۷۵	
کاپرا دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	وانت	۲۴۰۰	۱۳۰	۲۰۵	۵دستی	۱۶	۱۲	۱۷۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۶۴۵	
لیفان X70	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۴۰	۱۷۸	CVT	۱۳	۸.۷	۱۴۱۵	ظاهر جذاب	قدرت واسب بخار کم	۶۸۵	
از ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان													
پیکاپ دو کابین ریج	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۵۰۰	۱۳۲	۲۰۸	۵دستی	۱۷	۱۰.۸	۱۶۶۵	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۷۰۰	
بی‌وی‌دی S6	جلو	SUV	۲۴۰۰	۱۶۰	۲۲۹	۶ دبل کلاچ	۱۵	۹.۸	۱۶۹۵	موتور قدرتمند	طراحی ضعیف	۷۳۰	
میتسوبیشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۷	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۵.۹	۸۹۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۷۳۵	هیوندای آی ۲۰
فردا SX6	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۰۰	CVT	۱۳	۷.۵	۱۴۲۵	موتور قدرتمند	خدمات پس از فروش	۷۵۰	
هن تنگ X5	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۴	۲۱۵	CVT	۱۱	۷.۵	۱۴۹۸	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۷۷۰	
بیسو T3	جلو	CUV	۱۳۰۰ توربو	۱۳۳	۱۸۵	CVT	۱۲	۷.۴	۱۴۴۵	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۷۰	
فردا SX5	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۳	۱۵۴	CVT	۱۳	۷.۳	۱۲۵۰	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۸۵	
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۷۳۰	کیا سراتو ۲۰۱۲

کشف ۵میلیون و ۲۰۰هزار لیتر مواد اولیه روغن موتور احتکار شده در اصفهان



«ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان پنج میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر مواد اولیه تولید روغن موتور احتکاری را در یک انبار متروکه کشف کردند. ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان در عملیاتی ویژه

پنج میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر مواد اولیه تولید روغن موتور احتکاری را در یک انبار متروکه کشف کردند. این مواد در چهار هزار بشکه در این انبار احتکار شده بودند. ارزش محموله مکشوفه برابر ارزیابی کارشناسان مربوطه بالغ بر چهار هزار و ۸۶۰ میلیارد ریال است.



«ای-لایت» مسیر سبز فوکس را روشن می کند

«فوکس» سهام دار استارت آپ الکترولیت سازی شد

گروه فوکس اعلام کرد ۲۸ درصد سهام شرکت نوآوری های ای-لایت (E-Lyte Innovations) را به دست آورده است. این استارت آپ مستقر در مونستر (Munster) آلمان در حال

توسعه و تولید الکترولیت های مایع پیشرفته برای باتری هایی با کارایی بالا در بخش های صنعتی و خودرو است. الکترولیت، ماده ای در باتری است که اجازه می دهد جریان الکتریکی بین آند و کاتد ایجاد شود. طول عمر، قدرت، ایمنی و زمان شارژ باتری، علاوه بر انتخاب مواد آند و کاتد، با ترکیب محلول الکترولیت تعیین می شود. این سرمایه گذاری گام مهمی است و تخصص فوکس را در زمینه حمل و نقل الکتریکی گسترش می دهد. این گروه در سال ۲۰۲۰ با عرضه محصولات سری BlueEV، محصولی اختصاصی برای حمل و نقل برقی را عرضه کرد. استفان فوکس، مدیر عامل و رئیس هیات مدیره این مجموعه گفت: «ما در حال یا گذاشتن به زمین های جدید خارج از کاربردهای کلاسیک روانکارها هستیم. جهان به سرعت در حال تغییر است و نمی خواهیم فقط همگام باشیم، بلکه می خواهیم فعالانه با آینده روبه رو شویم؛ آن هم با ورود به بازاری بسیار هیجان انگیز، رشد سریع جهانی و پتانسیل تجاری قابل توجه.» شرکت روانکار ساز مستقر در مانهایم آلمان، برنامه استراتژی «FUCHS2025» خود را در سال ۲۰۱۹ معرفی کرد. این برنامه در آینده به شرکت کمک می کند تا از فرصت های ارائه شده توسط رون دیجیتال شدن، پایدار و



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir



حمل و نقل الکتریکی مورد استفاده قرار بگیرد، سرمایه گذاری جدید آنها به این استراتژی کمک می کند، زیرا به فوکس اجازه دسترسی به بازار روبه رشد الکترولیت ها را می دهد. این بازار به طور فزاینده ای اهمیت پیدا می کند، به ویژه در داخل و خارج از اروپا، زیرا الکترولیت ها بخش کلیدی باتری های لیتیوم-یونی هستند و کاربردهای بی شماری از جمله در حمل و نقل الکتریکی استفاده دارند. فوکس حدود ۸ میلیون یورو (۸،۵ میلیون دلار) در حوزه فعالیت جدید خود سرمایه گذاری می کند. قرارداد خرید سهام امکان دستیابی به سهم های بیشتر را باز گذاشته است. فوکس اعلام کرد: «اگرچه این بازار برای ما قلمرویی

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

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

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

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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

TITAN FORMULA SN

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

تویوتا سوپرا،
خوب می‌فروشد!

«کوپه محبوب و خوشنام تویوتا یعنی سوپرا از همان سال ورودش به بازار (۱۹۷۸) به عنوان یک خودرو اسپرت شناخته شد و اگر به دنیای اسپرت و رانندگی بر هیجان علاقه‌مند باشید، حتما می‌دانید که نسل چهارم سوپرا یکی از کوپه‌های محبوب و جسور ژاپنی بازار جهانی است. اما این کوپه اسپرت خوشنام و محبوب تویوتا تا سال ۲۰۰۲ میلادی روی خط تولید حضور داشت و پس از گذشت ۱۷ سال یعنی در مارس سال ۲۰۱۹ کمپانی تویوتا بار دیگر کوپه محبوب خود را با استایلی تنومند، آوانگارد و جذاب به جهان معرفی کرد. نسل پنجم

سوپرا، شاید به نظر بسیاری از اسپرت‌دوستان مانند نسل چهارم نیست، اما آمار فروش خیره‌کننده آن در بازار ایالات متحده نشان از استقبال بسیار بالا از نسل پنجم این خودرو دارد. این خودرو از ماه جولای سال ۲۰۱۹ تا اواخر ماه ژانویه سال جاری میلادی، تعداد ۱۵ هزار و ۹۷۱ دستگاه فروش داشته و نکته بسیار مهم در این میان این است که در ماه می سال ۲۰۲۱ تعداد ۱۰۴۹ دستگاه از سوپرا به فروش رسیده که این آمار از اوایل تولید این کوپه تا ژانویه سال جاری میلادی بسیار بالاتر و خیره‌کننده‌تر است.

تلگرام

Telegram

آیا بلندقامتان ایمن هستند؟!

این روزها بازار خودروهای اس‌یووی و کراس‌اوور بسیار داغ و پرتعداد شده و از طرفی مهم‌ترین دلیل انتخاب خریداران راحتی، کاربری و ایمنی این دسته از خودروهاست. اما نکته جالب‌تر این که بر اساس ارزیابی‌های به عمل آمده از سوی سازمان‌های تست تصادف معتبر جهان سدان‌ها یکی از ایمن‌ترین خودروها هستند. همچنین بسیاری از کارشناسان بر این باورند که بازار خودرویی جهان به سمت و سوی طراحی و تقویت کلاس‌های جدید از جمله سدان‌ها و خودروهای کوپه اس‌یووی کراس و استیشن‌ها حرکت می‌کند. حال سؤال این است که آیا کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها ایمن‌ترین گزینه در میان انواع مدل‌های خودرو هستند یا دلیل استقبال از این دسته از خودروها چیز دیگری است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر خودروسازان در کلاس‌های دیگر خودرویی نیز سرمایه‌گذاری کنند، دیگر اس‌یووی‌ها تا این حد مورد استقبال قرار نمی‌گیرند. اما در بحث ایمنی، سدان‌ها و کوپه‌ها از ایمن‌ترین گزینه‌های حاضر در بازار به شمار می‌روند. زیرا فرمت ساخت سازه بدنه این دو دسته از خودروها به گونه‌ای است که می‌تواند در برابر وارد آمدن نیروی مخالف، کمترین آسیب را متوجه سرنشینان حاضر در کابین کند.

پهلوانی

بیشتر از ۱۰ سال است توجه صنعت خودرو معطوف بر اس‌یووی‌ها و بلندقامتان است و دلیل این مساله را باید به سرمایه‌گذاری بیشتر خودروسازان و گستردگی این کلاس از خودروها مرتبط دانست. زیرا کراس‌کوپه‌ها و پس از آن کراس‌اوورهای فانتزی و حتی با قابلیت آفرود، بازار اس‌یووی‌ها را نسبت به دهه‌های قبل متحول کرده‌اند. اما در نظر داشته باشید که با بررسی آمارهای موسسه تست تصادف یوروانکسپ به این نتیجه می‌رسیم که بسیاری از خودروهای تست‌شده با بالاترین امتیاز سدان‌ها و هاچ‌بک‌ها هستند. بنابراین نمی‌توان گفت اس‌یووی‌ها ایمن‌ترین گزینه‌های بازار هستند.

فره‌مند

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی کولر خودرو
صفر کیلومتر!

«خودرو داخلی صفر کیلومتر دارم و حدود سه‌روز قبل در زمان فعال کردن کولر، از دریچه‌های سیستم تهویه باد گرم تولید می‌شد. با مراجعه به نمایندگی و بررسی کارشناس فنی وی تشخیص داد که کمپرسور کولر خودرویم معیوب شده است و باید تعویض شود. پس از تعویض کمپرسور کولر، گاز کولر خودرویم نیز شارژ شد. این در حالی است که خودرویم در حال حاضر تنها ۷۰۰ کیلومتر کار کرده است.

۰۹۱۳*۶۰۶۲

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۶۵۴

گزینه ۱ ۵۱ درصد

گزینه ۲ ۴۹ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم در شرایط فعلی بهترین راه‌حل برای خارج شدن بازار خودرو از رکود کدام است؟ در پاسخ به این پرسش ۵۱ درصد به گزینه یک یعنی عرضه خودرو و اقتصادی و ۴۹ درصد به گزینه دوم یعنی ادامه کار سامانه یکپارچه فروش و حذف دلالتان رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۶۵۵
کدام گزینه می‌تواند به ارتقای جایگاه خودروهای الکتریکی کمک کند؟

۱- تولید و گسترش سبد محصولات الکتریکی از سوی خودروسازان
۲- حمایت دولت از وسایل نقلیه الکتریکی

پیامک

SMS

روشن شدن چراغ روغن

خودرو پژو SLX 405 با موتور ۱۶۰۰ سی‌سی دارم و بیش از یک هفته است موقع آوردن فشار روی پدال ترمز حین حرکت، چراغ روغن پشت آمپر روشن می‌شود. این در حالی است که حدود دو هفته قبل فیلتر روغن و روغن موتور خودرو را تعویض کردم. مشکل چیست؟

باباپور - کرمانشاه

«در ابتدا باید گفت عیب‌یابی خودرو از راه دور صحیح نیست. زیرا خودرو دارای بخش‌های مکانیکی و الکتریکی بسیاری است و باید توسط شخص مکانیک مورد بررسی قرار گیرد تا به درستی عیب‌یابی شود. اما به طور کلی باتوجه به این که شما بیان کردید فیلتر روغن موتور را به تازگی تعویض کرده‌اید، ممکن است کیفیت روغن موتور در اثر افزایش دما یا طی کردن مسافت طولانی افت کرده باشد که این مساله منجر به افت فشار در مدار روغن کاری پیش‌رانه شده و چراغ هشدار روغن نیز روشن خواهد شد. همچنین باید اشاره داشت اگر از فیلتر روغن نامرغوب برای خودرو استفاده کرده باشید، این مساله سبب افت فشار روغن شده و منجر به روشن شدن لامپ هشدار روغن می‌شود. گفتمی است موارد مطرح شده مشروط بر سالم بودن سیستم روغن کاری و سنسور فشار روغن است.

موتورسیکلت

موتورسیکلت طرح و یو ۱۲۵ سی‌سی مدل ۹۷ دارم و بیش از سه هفته است موقع استارت زدن به سختی روشن می‌شود و بعد از روشن شدن و کمی گرم شدن موتور نیز، دود آبی از اگزوز آن خارج می‌شود. علت چیست؟

فتح‌الله‌زاده - تهران

«باتوجه به این که موتورسیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری است، در ابتدا باید گفت به سختی روشن شدن موتور در زمان استارت و علت عمده دارد که یکی اشکال در سیستم سوخت‌رسانی و دیگری بروز اشکال در سیستم جرقه‌زنی است. بنابراین باید تمام قطعات و اتصالات سیستم سوخت‌رسانی را بررسی و از سالم بودن آن‌ها اطمینان حاصل کنید. همچنین فاصله بین پیکاپ و فلاپویل نیز باید بررسی شود تا در صورت تنظیم نبودن، فاصله بین آن‌ها را تنظیم کنید. همچنین خارج شدن دود آبی از موتور می‌تواند دو علت عمده داشته باشد. نخست این که اگر به موتور فشار زیادی وارد کرده باشید، رینگ‌های پیستون آسیب می‌بینند و در این صورت باید موتور باز شود و رینگ‌های پیستون را تعویض کنید. در مرحله دوم شمع موتور را بررسی کنید؛ زیرا احتمال دارد این قطعه کثیف شده باشد که باید تمیز یا در نهایت تعویض شود.

خرابی قفل فرمان

خودرو چینی دارم و حدود سه هفته است موقع تنظیم کردن فرمان خودرویم و آزادسازی اهرم، فرمان در حالت دلخواه قفل نمی‌شود و ناگزیر به برگرداندن آن به حالت اول هستم تا قفل شود. علت چیست؟

کرمانی - کرج

«ابتدا باید گفت عیب‌یابی خودرو از راه دور صحیح نیست و برای این کار نیاز به بررسی‌های بیشتر است. اما این مشکل در خودرو دو علت عمده دارد. نخست این که در صورت خرابی مکانیزم اهرم آزادسازی یا معیوب شدن ستون فرمان، تنظیم زاویه آن برای راننده با مشکل مواجه خواهد شد. همچنین در صورت عدم قرارگیری مناسب فرمان در زاویه دلخواه و عدم هماهنگی دنده‌های قفل با یکدیگر این مشکل به وجود می‌آید و باتوجه به این که شما بیان کردید مجبور به برگرداندن فرمان به حالت اول هستید، ممکن است برای فرمان خودرو شما حالت دوم رخ داده باشد.

طراحی زیبا برای در دانه کیاموتورز!

«سید» جدید چه امکاناتی دارد؟

میانی، گرمکن و تهویه صندلی‌های جلو و عقب به همراه سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای و سیستم صوتی JBL هشت بلندگو به چشم می‌آید. برای کی‌اسید طیف گسترده‌ای از موتورهای بنزینی، دیزلی، هیبرید و پلاگین-هیبرید در دسترس بوده و این پیش‌رانه‌ها از نوع یک لیتری بنزینی توربوشارژ ۱۲۰ اسب‌بخاری تا ۱.۶ لیتری نسخه GT ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت است. در واقع در قوی‌ترین نسخه سید، شاهد یک موتور چهار سیلندر ۱.۶ لیتری هستیم که موسوم به گاما ۲ است و این موتور با توجه به نصب توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها حداکثر می‌تواند ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این پیش‌رانه بر توان در نسخه GT نصب شده تا مورد توجه مشتریان اسپرت‌دوست قرار گیرد.

در نسخه فیس‌لیفت همچنان از پیش‌رانه خانواده اسمارت استریم استفاده می‌شود و پیش‌رانه‌های اسمارت استریم گروه هیوندای-کیا نسبت به نسل قبلی خود که گاما و تاتا بود، به لحاظ کیفیت در سطح بالایی قرار می‌گیرند. زیرا قطعات مهم در موتور مانند بادامک‌ها، میل‌لنگ و شاتون نیز بازطراحی شده است. بنابراین مجموع وزن کاهش یافته و راندمان موتور با وجود نصب سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاها افزایش داشته است.

از سوی دیگر گیربکس هفت‌سرعت دوکلاچه قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد. این گیربکس در نسخه GT قابل

نصب است و در نسخه‌های GT لاین و لیمیتد LX شاهد گیربکس شش‌سرعت اتوماتیک هستیم. قیمت پایه برای کی‌اسید سدان از ۳۴ هزار و ۷۰۰ دلار شروع می‌شود.

کیا سید به عنوان محصول کامپکت کیاموتورز که در برخی بازارها با نام فورت‌نیز شناخته می‌شود، یکی از محصولات موفق این خودروساز کره‌ای است. تاکنون سه نسل از این خودرو روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته است. کمپانی کیاموتورز اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی سید را دستخوش تغییراتی قرار داد تا بتواند در بازار رقابتی سال ۲۰۲۲ حرفی برای گفتن داشته باشد. این خودروساز کره‌ای نسخه فیس‌لیفت از مدل پرفروش سید را که رقیب جدی فولکس‌واگن گلف در اروپا نیز محسوب می‌شود، به‌زودی روانه بازار می‌کند. تغییرات ظاهری انجام‌شده روی سید شامل بازطراحی کامل گرافیک و LED چراغ‌ها، مجموعه سپر و جلوپنجره می‌شود. این طراحی، چهاره‌ای مهیج و تنهاجمی به این خودرو داده است.

سید در دو نسخه استیشن‌هاچ‌بک به بازار عرضه می‌شود. همچنین در نمای عقب هر دو مدل استیشن‌هاچ‌بک گرافیک چراغ‌ها و بخش زیرین سپر بازطراحی شده و علاوه بر این، رینگ‌های جدید ۱۷ و ۱۸ اینچی به همراه تنوع رنگی جدید بدنه، چهره به‌روزتری را برای سید ایجاد کرده است. در حقیقت یک فیس‌لیفت جزئی اما با جزئیات بیشتر در طراحی برای سید در نظر گرفته شده است. زیرا گرافیک چراغ‌های جلو و عقب کاملاً تغییر کرده تا نمای زیبا و جذاب‌تری به این خودرو ببخشد.

از طرفی این تغییرات منجر به این شده که شاهد یک خودرو کاملاً جدید در سبد محصولات کیاموتورز باشیم. سید را می‌توان شاهکاری از طراحی پتر شرایر دانست و باتوجه به استایل جذاب و جوان‌پسندش، تنها تغییرات مربوط به گرافیک چراغ‌ها و اندکی جزئیات مانند دستگیره‌ها و کروم تزئینی بدنه بوده است. همچنین طراحی رینگ‌ها نیز دستخوش تغییراتی شده که یکی از زیباترین مدل‌های رینگ در سید جدید، نسخه GT است که به‌صورت ۱۰

پره ۷ شکل است. اس‌ا‌د داخل کابین، نمایشگر دیجیتالی ۱۲.۳ اینچی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و ۱۰.۲۵ اینچی لمسی به همراه پنج طرح ترمیم جدید کابین و طرح جدید کاشن (قاب میانی) فرمان منقش به لوگو جدید کیا خودنمایی می‌کند.

از سوی دیگر این نکته را نیز نباید فراموش کرد که در نسخه فیس‌لیفت، کیفیت قطعات داخلی به مراتب بهبود یافته است. همچنین امکانات رفاهی مانند پورت شارژ موبایل کنسول





ثبت بالاترین میزان بارگیری در انبار «بارز کرمان»

«رگورد بارگیری در انبار محصول مجتمع بارز کرمان به ۹ هزار و ۴۰۱ تن در اردیبهشت ماه رسید. مدیر مجتمع بارز کرمان در مراسم ثبت این رکورد گفت: «رگورد بارگیری در انبار محصول بارز کرمان در اردیبهشت ماه ۹ هزار و ۴۰۱ تن ثبت شده است و این رکورد برای نخستین در طول فعالیت گروه صنعتی بارز بوده است.» محمد ضیایی با اشاره به ثبت رکورد بارگیری ۶۴۸ تن در روز افزود: «این حجم از فروش، بارگیری و ارسال تایر بارز در راستای تامین نیازمندی های ناوگان حمل و نقل

کشور اتفاق مهم و ارزشمندی است که نتیجه تلاش همه همکاران در تولید، فروش و ارسال به موقع به مشترکین است.» وی از همه کارکنان و کارگران دلسوز و ساعی بارز کرمان تقدیر کرد. مراسم ثبت بالاترین رکورد میزان بارگیری به ناوگان حمل و نقل کشور با حضور مدیر مجتمع بارز کرمان، مدیر بهره برداری و سایر مدیران ارشد مجتمع و دیگر کارکنان در محل انبار محصول برگزار شد.

بازاریابی فنی لاستیک ها برای نسل آینده ساز

نمایش نوآوری های «کومهو» در دو نمایشگاه کلیدی

«کومهو با تاکید بر تجدید حیات بین المللی و توسعه تایر های برنده جوایز بین المللی به خصوص برای بازار اروپا، طی هفته اخیر در دو نمایشگاه کلیدی صنایع مرتبط شرکت کرد. نخستین نمایشگاه یعنی «The Tire Cologne» که در شهر کلن، آلمان از ۱۴ تا ۲۶ می برگزار شد و همچنین نمایشگاه «Autopromotec» در شهر بولونیای ایتالیا که ۲۵ تا ۲۸ برگزار شده است، حضور چشمگیری داشت. کومهو نمایش اصلی را در بازار تایر اروپا با تقسیم بندی محصولات تابستانی و هوای سرد داشته است. این روند نمایانگر محصول چندوجهی ECSTA PS71 است که اکنون در خودروهای سواری، شاسی بلند ها و خودروهای برقی استفاده می شود؛ در کنار آن می توان به ECSTA HSS2 با عملکردی مشابه و کیفیت شناخته شده اشاره کرد. این مدل قبلاً جایزه طراحی IF 2022 را از آلمان و همچنین جایزه گوددیزان ۲۰۲۱ را از ژاپن به دست آورده است. پیشنهاد های این شرکت برای هوای سرد محصول WINTERCRAFT WP52 است که اخیراً معرفی شده، در کنار آن محصول محبوب SOLUS HA32 تمام فصل نیز

گزارش

report



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

کویر 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-پرشیا	
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	اسپریت انواع پژو	
KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	اسپریت 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-آسنا(آمیکو)	
KB200	215/45ZR18	۴۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	تیوولی	
KB500	225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۲۶,۵۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
KB800	235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۹,۸۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
KB700	225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۶۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ام ب و ایکس ۳ (2017-2020)-رنو کولیس-SWM	
KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۳۰,۳۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	
KB700	235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB555	255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





بارز (ایران)	گل تایر	سایز	پترن	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,P674	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,P674	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ وی
	PREMIUM DRIVE	195/60R15	P680	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرو استپ 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
	PREMIUM GRIP	205/50R16	P624	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	205/55R16	P624	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	215/65R16	P630	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-مزدا ۳-جک جی۵-ام وی ام X22
	SPORTECH	225/70R16	P630	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33-لیفان ایکس 60-اسپورتیج-توسان (۲۰۱۰)
	SPORTECH	225/65R17	P677	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
	OPTI RIDER	235/65R17	P673	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی-بی وای دی اس ۶
	RIDER	S6373	235	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما ۷-ماهیچندرا XCUV500
	PREMIUM GRIP	P624	225	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
	PREMIUM GRIP	P624	235	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
	RIDE RUNNER	S673	235	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020-RAV4-SORENTO SX



فراخوان محصولات دایملر به دلیل ویژگی غیر فعال کردن ترمز ضد قفل



دایملر برای برخی کامیون های مدل Freightliner Cascadia 2022 به دلیل مشکلات مربوط به سیستم ضد قفل (ABS) و کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) فراخوان صادر کرد. طبق گزارش اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ها بر اساس قوانین مدون، این ویژگی که به راننده

اجازه کنترل و خاموش کردن ABS و ESC را بدهد، مجاز نیست. اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ها این خطر ایمنی را بزرگ خوانده و اعلام کرده غیر فعال کردن ABS و ESC می تواند منجر به از دست دادن قابلیت ترمز گیری شود که این امر ممکن است منجر به افزایش خطر تصادف شود.

عضو هیات مدیره شرکت جهان ترمز کاشان در گفت وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تامین نیاز صنعت ریلی به لنت ترمز توسط «جهان ترمز کاشان»

سیدمیثم لاجوردی، رئیس هیات مدیره شرکت «جهان ترمز کاشان» در گفت وگو با روزنامه «دنیای خودرو» می گوید: «شرکت «جهان ترمز کاشان» مشابه با سال های قبل به عنوان عضو فعال در صنعت و تولید کننده انواع لنت ترمز مورد نیاز وسایل نقلیه ریلی در این نمایشگاه حضور پیدا کرد و همواره تلاش کرده همراه با فعالان عرصه صنعت ریلی کشور در راستای داخلی سازی قطعات مورد نیاز این صنعت گام های موثری بردارد.»

وی می افزاید: «باعث افتخار است که طیف گسترده ای از مصرف کنندگان لنت ترمز وسایل نقلیه ریلی همچون شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه (مترو تهران)، راه آهن جمهوری اسلامی ایران (اعم از اداره کل واگن ها و نواحی)، شرکت نوین صنعت رجا و ... سال هاست از محصولات این شرکت در ناوگان خود استفاده می کنند.»

در نهایت امید است با حمایت های در خور و شایسته از این صنعت از جانب بخش های دولتی و خصوصی در آینده نزدیک شاهد رشد و توسعه و پیشرفته این صنعت و صنایع وابسته به آن بیش از پیش در میهن عزیزمان ایران باشیم.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

لنت پارس (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	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- ترچیاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو ساینا	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		
	لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶		در حال بروزرسانی			در حال بروزرسانی		

جهان ترمز کاشان (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	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- ترچیاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۹۵،۰۰۰	۱۰۸،۰۰۰		
	لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶			۹۵،۰۰۰	۱۰۸،۰۰۰		
	لنت جلو تیبیا		۵۸۶			۲۱۰،۰۰۰	۱۹۵،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶			۱۷۰،۰۰۰	۲۵۵،۰۰۰		
	لنت جلو پارس		۵۸۶			۱۷۰،۰۰۰	۲۵۵،۰۰۰		
	لنت جلو سمند ال ایکس		۵۸۶			۲۱۰،۰۰۰	۲۵۵،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		۵۸۶			۱۹۵،۰۰۰	۱۹۵،۰۰۰		
	لنت جلو سمند سورن		۵۸۶			۲۱۰،۰۰۰	۲۵۵،۰۰۰		
	لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶			۲۳۵،۰۰۰	۲۱۰،۰۰۰		

ایران لنت (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		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- ترچیاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		-	-		
	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	۵۸۶				-	-		

گیرا لنت (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	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- ترچیاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۹۲،۵۰۰	۱۱۷،۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		۹۲،۵۰۰			۱۱۷،۰۰۰		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		۱۵۷،۶۰۰			۲۳۱،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		۱۲۹،۷۰۰			۲۳۳،۰۰۰		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		۱۲۹،۷۰۰			۲۳۳،۰۰۰		
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶		۱۶۲،۷۰۰			۲۳۲،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶		۱۵۵،۰۰۰			۲۱۴،۰۰۰		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		۱۶۲،۷۰۰			۲۷۲،۰۰۰		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		۱۴۰،۳۰۰			۲۴۱،۰۰۰		

ایجاد شیار بر روی سطح لنت -سنگ زدن سطح یا لبه 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 وعدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ - به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و یا آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



مناسب سازی فضاهای شهری برای معلولان شتاب گیر



ساختمان ها و فضاهای شهری برای معلولان تشکیل دهند و مقررات لازم را در این باره به تایید برسانند تا در کمیسیون عمران مجلس این موضوع مهم بررسی قرار گیرد و قوانین مورد نیاز برای طرح در صحن علنی مجلس ارائه شود. رضایی کوچی با بیان اینکه مراکز مثبت زندگی، نیازمند رسیدگی و ساماندهی بیشتری هستند، ادامه داد: «مراکز مثبت زندگی هم به لحاظ بهبود شرایط، کارکرد و ارائه خدمات مفیدتر به مددجویان و هم از نظر توجه بیشتر به حقوق و مزایای کارکنان باید مورد توجه بیشتری قرار بگیرد تا شاهد نتایج مثبت و ملموس آن در جامعه باشیم.»

ابن ناز رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به لزوم مناسب سازی فضاهای شهری و مسکونی برای معلولان به ویژه در شهرک های تازه تاسیس گفت: «لازم است سازمان بهزیستی راهکارهای شتاب گرفتن تحقق این مطالبه را در تعامل با سازمان همیاری شهرداری ها تدوین و برای طی روند قانونی به مجلس ارائه کند.» محمدرضا رضایی کوچی با اشاره به دیدار اخیر خود با معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و رئیس سازمان بهزیستی کشور بیان کرد: «در این دیدار مقرر شد سازمان بهزیستی، جلساتی را با روسای سازمان همیاری شهرداری ها به منظور بهینه سازی

خبر

News



مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهر تهران: حیات معاینه فنی در گرو اصلاح تعرفه ها

ایستاد: مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهر تهران با انتقاد از عدم افزایش تعرفه های معاینه فنی در دو سال اخیر گفت: «دو سال است که تعرفه های معاینه فنی تغییری نکرده این در حالی است که هزینه های مراکز معاینه فنی باتوجه به افزایش نرخ تورم و افزایش هزینه ها به صورت چشمگیری افزایش داشته است.» حسین مقدم با بیان این که عدم افزایش تعرفه ها، مراکز

معاینه فنی را با مشکلات متعددی مواجه کرده است، افزود: «اگر مراکز بخواهند به کار خود ادامه دهند، با این شرایط باید از کیفیت خدمات خود کم کنند.» وی با اشاره به این که شهرداری تهران به مراکز معاینه فنی خود یارانه می دهد، تصریح کرد: «به همین دلیل تاکنون توانستیم سر پا بمانیم اما مراکز معاینه فنی بخش خصوصی با مشکلات متعددی روبه رو هستند

و عدم افزایش تعرفه ها خدایی ناکرده یا موجب کاهش دقت و صحت آزمون های معاینه فنی شده یا سبب می شود این مراکز به سمت انجام کارهای نادرست سوق داده شوند.» مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهر تهران ادامه داد: «هتاسفانه تعرفه های جدید را تصویب نکردند البته از ابتدای سال به دنبال تصویب و ابلاغ تعرفه های جدید هستیم.»

به گفته پلیس چراغ های راهنمایی و رانندگی براساس سیستم کنترل مرکزی سامانه «اسکتس» عمل می کنند

وقتی اختلال چراغ های راهنمایی، ترافیک را بیشتر می کند!

معصومه دهقان

m.dehghan@autoworld.ir

در جوامع انسانی همواره افرادی بوده اند که تمایلی به نظم و قانون پذیری نداشته و به دنبال گریز از آن بوده اند. از سوی دیگر بقای جامعه انسانی بدون رعایت حق و حقوق دیگران میسر نیست و صد البته ماندن و ادامه حیات در جامعه انسانی نیاز به صرف هزینه هایی دارد که زمان یکی از آنهاست. هر یک از ما سالانه ساعت های بیشماری را پشت چراغ قرمز از دست می دهیم که زمان کمی نیست اما برای برقراری نظم و ترافیک روان لازم است؛ هرچند مدیریت چراغ های راهنمایی در روزگار ما دستخوش تغییراتی شده است.

روزگاری که چراغ ها با بوق سبز می شدند! اولین چراغ راهنمایی، ۱۵۰ سال پیش در لندن نصب شد. چراغ های راهنمایی و رانندگی تاکنون هزاران نجات داده اند. بیشتر چراغ هایی که در دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی به خیابان ها اضافه شدند، در مناطق مرکزی شهر و به منظور راهنمایی عابران پیاده و دوچرخه سوارها نصب شدند. البته امروزه این چراغ ها امکانات بیشتری نسبت به اولین چراغ راهنمایی دارند از جمله این امکانات می توان به ثانیه شمارهایی اشاره کرد که مدت زمان سبز یا قرمز بودن چراغ را نشان می دهند. زمان سبز و قرمز بودن چراغ های راهنمایی و رانندگی نباید بیش از ۴۵ تا ۵۰ ثانیه باشد، ولی در حال حاضر در بعضی معابر عوض شدن رنگ چراغ ها تا ۵ دقیقه طول می کشد و این مورد یکی از مسائلی است که به ایجاد ترافیک کمک می کند. این مساله وقتی به نفع تر می شود که بین زمان سبز و قرمز بودن این چراغ ها تناسبی وجود نداشته باشد، یعنی مدت زمان چراغ قرمز نسبت به چراغ سبز بیشتر باشد. تازمانی که چراغ های سر تقاطع ها دارای شمارشگر نبوندند، پلیس

کنار چراغ می ایستاد و چراغ را زمان بیشتری قرمز نگه می داشت تا از بار ترافیک کاسته شود اما چون راننده ها نمی دانستند تا چه زمانی باید پشت چراغ قرمز منتظر بمانند، بوق ممتدی زدند تا پلیس مجبور شود چراغ را سبز کند. هم زمان با سبز شدن چراغ، راننده ها حواس شان بیشتر به چراغ بود تا عابران پیاده و در این میان ممکن بود تصادفی رخ دهد. اما از وقتی که چراغ تقاطع ها مجهز به سیستم شمارشگر شدند، چنین بی نظمی جای خود را به آرامش خاطر داد. هر چند مدتی است که این آرامش از رانندگان گرفته شده است.

پلیس پرش در شمارشگر زمان چراغ های راهنمایی را رد نمی کند!

یک مرد جوان درباره تغییر ناگهانی و به اصطلاح پرش زمان شمار چراغ های راهنمایی و رانندگی به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این اتفاق نه تنها برای من بلکه برای تمام رانندگان رخ می دهد. به عنوان مثال شمارشگر زمان چراغ سبز ۲ ثانیه بوده و راننده با



تصور اینکه فرصت کافی برای گذشتن از تقاطع دارد، سرعت می گیرد اما هنوز چندمتر به تقاطع مانده، ناگهان شمارشگر چراغ روی عدد ۳ می پرد، در نتیجه محاسبات راننده به هم می خورد.» وی ادامه داد: «در این شرایط راننده واقعا نمی داند باید چه کاری انجام دهد؟ چراغ را رد کند و جریمه شود یا ترمز ناگهانی بگیرد که البته این کار هم خطر تصادف را افزایش می دهد.» البته مسئولان پلیس راهنمایی و رانندگی در این رابطه می گویند: «چراغ های راهنمایی و رانندگی براساس سیستم کنترل مرکزی سامانه «اسکتس» (SCATS) عمل می کنند. اسکتس، نرم افزاری است که براساس مدت زمان مورد نیاز برای هر فاز یا مسیر به صورت هوشمندانه زمان بندی لازم را انجام می دهد. در برخی ساعات ها برای روان سازی ترافیک، این سامانه در برخی مسیرها کاهش زمان و در برخی معابر افزایش زمان را برای چراغ های راهنمایی و رانندگی اجرا می کند. در چنین مواقعی این بحث مطرح می شود که چراغ های راهنمایی و رانندگی پرش دارند.» یک مقام مسئول در پلیس راهور در واکنش به این موضوع که

برخی شهروندان از تغییر ناگهانی چراغ های راهنمایی و رانندگی و پرش چراغ از رنگ سبز به قرمز گلایه مند هستند، گفت: «در برخی ساعات شاهد پرش چراغ ها هستیم، یعنی یکباره نمایشگر زمان چراغ سبز از عدد ۲۰ به ۳ می پرد، اما این تغییر به گونه ای نیست که ناگهان این شمارشگر از عدد ۲۰ چراغ سبز به چراغ قرمز تبدیل شود.»

در اهمیت هماهنگی چراغ و پلیس راهنمایی و رانندگی! در این خصوص دکتر مصطفی اقلیما، جامعه شناس و استاد دانشگاه گفت: «در بیشتر نقاط دنیا مدت زمان چراغ قرمز یا سبز، براساس شلوغی خیابان ها و ساعت های پرترافیک است. در زمان های خلوت یا با جمعیت کمتر، چراغ های چشمک زن در نظم شهری و ترافیک استفاده می شوند، اما در کشور ما، کمتر شاهد این روش هستیم. در برخی موارد چراغ های قرمز با زمان ۴ تا ۵ دقیقه نیز در ساعت ها و خیابان های کم تردد دیده می شوند.» این جامعه شناس و استاد دانشگاه ادامه داد: «در برخی موارد نیز بین چراغ قرمز یا سبز، مأموران راهنمایی و رانندگی عابران پیاده یا خودروها را به صورت دستی هدایت می کنند. این اقدام در صورتی که تناسبی بین چراغ ها وجود نداشته باشد، بیشتر به بی نظمی و آلودگی صوتی منجر می شود. بهتر است این افسران، ابتدا چراغ ها را تنظیم کرده و سپس به هدایت و برقراری نظم ترافیکی اقدام کنند. با این تفصیل، به نظر می رسد نامناسب بودن زمان انتظار چراغ های راهنمایی و رانندگی معضلی در افزایش ترافیک، آلودگی صوتی و بیماری های عصبی در جامعه است.» چندی پیش یک عضو شورای اسلامی شهر یزد با انتقاد از وضعیت چراغ های راهنمایی و رانندگی در سطح معابر این شهر گفت: «خرابی چراغ های راهنمایی و رانندگی در تقاطع ها باعث بروز برخی تصادفات است.» وی با بیان اینکه من در سطح معابر این شهر بارها مشاهده کردم ثانیه شمار چراغ راهنمایی و رانندگی در تقاطع ها صفر می شود در حالی که رنگ چراغ هنوز تغییر نکرده است، افزود: «این موضوع نشان از اختلال و خرابی این سیستم دارد و در بسیاری از موارد باعث ایجاد مشکلات ترافیکی در برخی تقاطع ها شده است.»

دنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

عضو انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور گفت: برنامه ریزی، حلقه مفقوده توقف تولید خودروهای ناقص است.

حاضر جواب: پس باید در روزنامه ها آگهی کرد یک عدد برنامه ریزی که حلقه مفقوده توقف تولید خودروهای ناقص است، گم شده، به یابنده به عنوان مزدگانی یک عدد خودرو بدون قرعه کشی و کامل، فروخته می شود!

آیا امکان واردات خودرو شخصی وجود دارد؟

حاضر جواب: روی کاغذ بله... ولی در عمل، چه عرض کنیم!؟

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: از قول رئیس سازمان توسعه و تجارت شنیده ام که ارز واردات آیفون به واردات خودرو اختصاص می یابد.

حاضر جواب: الکی نیست که ابل دربی ساخت خودرو است! ناقلا فهمیده بین خودرو و تلفن همراه، ارتباطی وجود دارد!

دبیر انجمن خودروسازان گفت: پیشنهاد می کنیم سازمان ملی استاندارد تاییدیه ایمنی خودروها را به همان یک سال برگرداند، اما اگر در این یک سال با بررسی های مستمر تخلف خودروساز محرز شد، مانع شماره گذاری خودروهای موردنظر شوند.

حاضر جواب: به این می گویند چانه زنی برای ادامه تولید برخی خودروها تا یک سال دیگر یا همان «از این ستون به آن ستون، فرج است!» قدیمی ها...

رشد سه برابری تولید خودرو چین در سی ساله ایران در رده نوزدهم ایستاد.

حاضر جواب: اگر این تعداد خودرو و قطعه های را که چینی ها برای ما می سازند، خودمان بسازیم بعد از چین، خودروساز چهارم جهان می شویم!

بازار خودرو در ثبات قیمتی اما کاملا راکد است!

حاضر جواب: پس فکر کردید چرا دلال ها دنبال گرانی خودرو هستند؟ می خواهند رونق را دوباره به بازار برگردانند!

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو گفت: در حالی که نارضایتی ها از نحوه و میزان عرضه و قیمت خودروها وجود دارد، اما عده ای عامدانه توپ را به زمین واردات و واردکنندگان انداختند و با ایجاد پوشش هایی به دنبال فرافکنی بوده و هستند.

حاضر جواب: اصلا بهتر است یک نوشته ستر در ساختمان واردکنندگان خودرو نصب شود «در صورت افتادن هر توپی در این مکان، توپ کاملا چهار قاچ می شود»!

شماره گذاری سمند و تیبیا مشروط به رفع نواقص؛ تولید سمند متوقف می شود.

حاضر جواب: پس با این حساب به زودی پراید و پیکان، حسابی از تنهایی درمی آیند!

رئیس انجمن قطعه سازان همگن نیرو محرکه: هر فرد در قرعه کشی خودرو ۲۰۰ میلیون تومان سود کرد.

حاضر جواب: قدیم ها می گفتند آدم خوش شانس طلا پیدا می کند، الان گویا اسمش در قرعه کشی خودروسازان در می آید!

جدول شماره ۱۴۹۲

Cross Word

افقی

۱- تولید ناب توپوتا (در تصویر) - نام آذری ۲- مدلی از گروه بهمن ۳- از خودروهای کلاس کوچک معروف جهان - برهنه و عریان ۴- این هم هلی کوپتر سباز بزرگ جهان است - ایالتی در آمریکا ۵- خطی در دایره - خودرو ساز فرانسوی ۶- شاسی بلند فول سایز توپوتا - مدلی از موستانگ ۷- چند نامور - گازهای موتور خودرو از این لوله خارج می شود - ضمیر شخص مفرد ۸- آرمین بود که حرفی اضافه به اولش آمد - شهری در جنوب ایران که صیفی آن معروف است ۹- سفر درهم - سلاح کاشتنی - حیوانی زیبا و مظلوم - ساز شاکلی ۱۰- شرکت ایتالیایی تولید کننده روغن موتور - پایای به هم ریخته - از فوتبالیست های مشهور لهستان ۱۱- رود به هم ریخته - المان - حیوان وحشی - لباس صوفیان ۱۲- چهارمین ماه شمسی - فرمان خودرو - سنگریزه بیابان - مدلی از دوو که به ایران هم آمد ۱۳- کالبدی اغار - عمران - جوی خون ۱۴- از خودروهای قدیمی ساخت آمریکا - این هم خودرو ساز کره جنوبی است ۱۵- نوعی گیربکس پیشرفته - در دوازده افقی هم آمده است.

عمودی

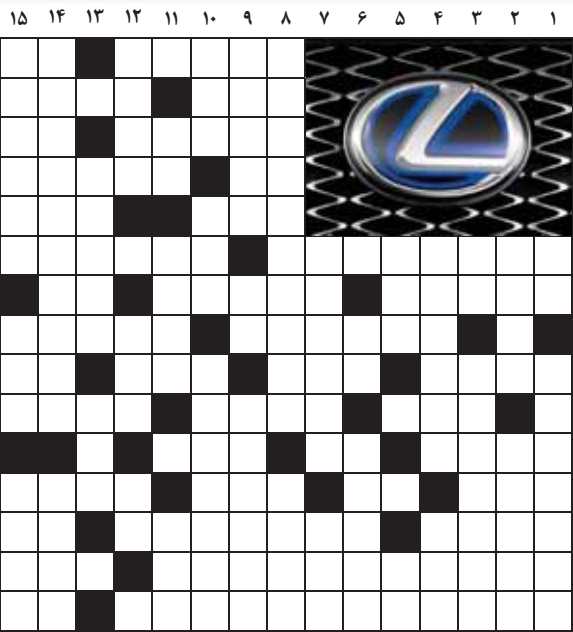
۱- سفینه ماه نشین - معروف ترین شاسی بلند هیوندای ۲- رشته باریک - راه آهن انگلیسی ۳- حرفی اضافه - مدلی کوپه از برند پونتیاک ۴- این توپوتا دیگر تولید نمی شود - خارج از خانه ۵- این شرکت عهده دار خدمات پس از فروش سایپا دیزل است - پهلوان ۶- وانت فول سایز شرکت دوچ - مقبول و زیبا ۷- کار و تجاری سازی از گروه سایپا - وسیله پرواز ۸- سوپر اسپرت معروفی از کشور ایتالیا - محصول پرفروش ایران خودرو ۹- خستگی - همسر مرد - برند معروف جهانی در پوشاک ورزشی ۱۰- امر به ساییدن می کند - م رکننده است - خودرو کلاس کوچکی از آلمان ۱۱- زبان موسیقی - مشکل و سختی - دهان را به معده وصل می کند ۱۲- از پیمان های معروف اقتصادی جهان - راه آذری - همسایه قدیمی تهران ۱۳- از کیش های باستانی ایران - شیمی کربن دار ۱۴- نخستین نام شرکتی که اکنون گروه بهمن است - مدلی از سمند نخستین خودرو ملی ایران ۱۵- از این خودرو ساز ژاپنی دیگر خبری نیست.



حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۴۹۱





Autoworld.ir

یکشنبه ۸ خرداد ۱۴۰۱. سال هفتم. شماره ۱۶۵۵

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۳۰ آصفهان ۳۱ شیراز ۳۳ مشهد ۲۶ تبریز ۲۶ ارومیه ۲۷ رشت ۲۷ گرگان ۲۹ ساری ۲۹ شهرکرد ۲۷ اهواز ۴۲ یزد ۳۳ کرمان ۳۱ بندرعباس ۳۷ زاهدان ۳۱

بیل‌بورد

Billboard

حمل دوچرخه با خودرو مجاز است؟

این روزها با شروع فصل تابستان استفاده از دوچرخه نیز رونق بیشتری پیدا کرده است. در همین زمینه با این سوال مواجهیم که حمل دوچرخه به وسیله خودرو از نظر قانونی چه حکمی دارد؟ چندی قبل رئیس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهور پایتخت گفته بود: «با توجه به این که حمل دوچرخه با خودرو می‌تواند خطراتی را به همراه داشته باشد، به رانندگان محترم توصیه می‌شود چنانچه قصد حمل دوچرخه با

خودرو شخصی خود را دارند، دوچرخه را به صورت اصولی و کامل به گونه‌ای روی دوچرخه‌بند خودرو (باربند مخصوص دوچرخه) نصب کنند که امکان جدا شدن و سقوط آن حین تردد وجود نداشته باشد و برای خودروهایی که پشت سر آن‌ها حرکت می‌کنند، خطر آفرین نباشد.» وی ادامه داد: «از دیگر نکات مربوط به حمل دوچرخه این است که دوچرخه باید به گونه‌ای روی خودرو قرار گیرد که فضای دید راننده را در قسمت عقب وسیله نقلیه محدود نکند و راننده به شکل استاندارد به فضای عقب خودرو اشراف داشته باشد. همچنین امکان مشاهده کامل پلاک خودرو نیز از همین قاعده پیروی می‌کند.» در همین راستا بد نیست بدانید برابر کد تخلف ۲۰۴۷ جدول جریمه‌های تخلف راهنمایی و رانندگی، نداشتن پلاک جلو و عقب یا ناخوانا بودن آن تخلف است. در این زمینه بارگیری دوچرخه یا هر وسیله دیگر، به نحوی که باعث ناخوانا شدن پلاک خودرو شود، تخلف است و چنین خودرویی در صورت مشاهده توسط پلیس، قطعاً جریمه خواهد شد.

حرف آخر

The Last Word



معصومه دهقان

خبرنگار



لهستانی ترین ژاپنی

در این سری از آگهی‌های نیشان که با شعار «لهستانی ترین ژاپنی» برای تبلیغات این شرکت در کشور لهستان طراحی شده، مشهورترین نمادهای دو کشور با هم ترکیب شده‌اند.

نکته آموزشی

یکی از وظایف در رادیاتور جلوگیری از ورود هوا به داخل مدار خنک‌کاری موتور است و هنگامی که این قطعه معیوب شود، هوای بیش از حد وارد مدار سیستم خنک‌کاری موتور شده و سبب افزایش دمای آن می‌شود. بنابراین توصیه می‌شود هر شش ماه یکبار این قطعه تعویض شود.

در رادیاتور همانند سوپاپ فشاری است که هنگام وارد شدن فشار بیش از حد به مدار باز شده و مانع از انبساط و تنش بیش از حد در مدار خنک‌کاری می‌شود. در رادیاتور به یک فنر و سوپاپ مجهز است که هم‌زمان با افزایش دمای موتور این سوپاپ به سمت بالا حرکت کرده و مانع وارد شدن بیش از حد فشار به داخل مدار خنک‌کاری می‌شود. همین‌طور

توجه به در رادیاتور



کرمان موتور

JAC
S5 Turbo GDI



@KERMANMOTOR

۰۲۱ - ۴۲۷۲۴